

II- 7323 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3500 W

1992-09-22

A n f r a g e

der Abgeordneten Vetter
und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Maßnahmen zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs auf der
Franz-Josefs-Bahn

In einer Presseaussendung haben Sie am 19. Mai 1992 mitgeteilt, daß die Elektrifizierung der Franz Josefs-Bahn bis 1995 gesichert ist. Sie haben ausdrücklich festgestellt, daß die Österreichischen Bundesbahnen die Franz-Josefs-Bahn auf dem Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd bis Ende 1995 elektrifizieren werden und daß dazu aus dem Budget in den Jahren 1993, 1994 und 1995 jeweils 350 Mio. Schilling für die Elektrifizierung dieser Strecke zweckgebunden eingesetzt werden. Weiters haben Sie mitgeteilt, daß zum Zweck der besseren Anbindung des oberen Waldvieltels an den Großraum Wien die ÖBB vor Abschluß der Elektrifizierung modernste dieselelektrische Doppeltriebwagen mit Wagenkastensteuerung bestellen werden. Wörtlich haben Sie erklärt: "Diese Fahrzeuge entsprechen dem Typ Pendolino." Diese neuen Triebwagen werden im Winter 1993/94 zum Einsatz kommen. Insgesamt sollen 3-4 Garnituren von den ÖBB bestellt werden. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 200 Mio. Schilling. Hinsichtlich dieses Finanzierungsvolumens konnte zwischen Ihnen und Finanzminister Lacina Einigung erzielt werden. Laut Ihrer Aussendung können diese Triebwagen nach Realisierung des Elektrifizierungsprogrammes Sigmundsherberg - Gmünd auf anderen nichtelektrifizierten Strecken des ÖBB-Streckennetzes eingesetzt werden.

In dieser Angelegenheit fand am 20. Mai 1992 in Ihrer Anwesenheit und in Anwesenheit des Bundesministers für Finanzen eine Vorsprache der Waldviertler Abgeordneten zum Nationalrat von ÖVP und SPÖ bei Bundeskanzler Dr. Franz Vranitzky statt. Das Ergebnis dieses

-2-

Gespräches war inhaltlich identisch mit der oben dargestellten Presseaussendung.

Im Wirtschaftsmagazin "trend" 9/92 wird in einem Artikel "Ein Parnigoni zuviel im Spiel?" die Entscheidung der Österreichischen Bundesbahnen und des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Anschaffung von 3-4 Triebwagen der Type Pendolino heftig kritisiert. In diesem Artikel des "trend" wird dargestellt, daß neben den reinen Anschaffungskosten für die Triebfahrzeuge zusätzlich ein neues punktuelles Steuerungssystem ausschließlich für den Verkehr dieser Triebfahrzeuge auf der Franz-Josefs-Bahn notwendig wäre. Diese sicherheitstechnischen Investitionen auf der Franz-Josefs-Bahn würden nach Darstellung des "trend" 270 Mio.Schilling kosten, also insgesamt mehr als die Anschaffung der Triebwageneinheiten. Darüber hinaus beträgt nach Darstellung des "trend" die durchschnittliche Lieferzeit des Fiat Pendolino 24 Monate ab Bestellung. Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Auftragserteilung erfolgt ist, könnten diese Triebfahrzeuge frühestens im Herbst 1994 also praktisch mit Fertigstellung der Elektrifizierungsarbeiten erfolgen. Nach Meinung des "trend" ist eine sinnvolle Weiterverwendung dieser Triebfahrzeuge auf einer anderen Strecke in Österreich nicht möglich.

Anders als in Ihrer Pressemitteilung wird im Bericht des "trend" auch mitgeteilt, daß das einzige in Frage kommende Modell der Pendolino der italienischen Fiat-Gruppe ist, obwohl offensichtlich noch kein Offert eingelangt ist. Die Entscheidung für dieses Modell wird im zitierten Artikel des "trend" mit einem angeblichen Verwandtschaftsverhältnis des Abgeordneten Parnigoni mit dem Generaldirektor des italienischen Unternehmens in Zusammenhang gebracht. Um eine Klärung der äußerst widersprüchlichen Aussagen herbeizuführen, stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

-3-

A n f r a g e:

- 1) Sie haben in Ihrer Presseaussendung mitgeteilt, daß ein Triebfahrzeug vom "Typ Pendolino" angeschafft wird. Der "trend"-Bericht stellt es als gesichert dar, daß das Triebfahrzeug Pendolino der Firma Fiat angeschafft wird. Ist bei den ÖBB oder im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bereits eine Entscheidung über das zu beschaffende Triebfahrzeug gefallen?
- 2) Wenn ja, für welche Marke?
- 3) Wenn nein, welche anderen Typen kommen grundsätzlich aufgrund der technischen Ausstattung der Triebfahrzeuge und der Streckengegebenheiten auf der Franz-Josefs-Bahn in Frage?
- 4) Wie hoch ist der Preis der in Frage kommenden Triebfahrzeuge?
- 5) Welche Lieferzeit ist bei den in Frage kommenden Typen zu erwarten?
- 6) Wann können diese Fahrzeuge daher frühestens auf der Franz-Josefs-Bahn zum Einsatz gelangen?
- 7) Wann erfolgt endgültig die Bestellung der Triebfahrzeuge des Typs Pendolino für die Franz-Josefs-Bahn?
- 8) Liegen den ÖBB bereits Offerte der in Frage kommenden Firmen für die anzuschaffenden 3-4 Triebfahrzeuge vor?
- 9) Wenn ja, von welcher Firma wurde das günstigste Angebot (Preis/Leistung) vorgelegt?
- 10) Wenn nein, warum haben sich die ÖBB bisher nicht ausreichend bemüht, entsprechende Offerte einzuholen?
- 11) Auf welchen Strecken können nach Vollendung der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd die beschafften Dieseltriebwagen des Typs Pendolino weiterverwendet werden?

-4-

- 12) Wie hoch sind im einzelnen die Adaptierungskosten dieser Strecken im Falle der Verwendung dieser modernen Dieseltriebwagen?
- 13) Ist die Behauptung des "trend"-Artikels richtig, daß vor Einsatz der modernen Dieseltriebwagen des Typs Pendolino auf der Franz-Josefs-Bahn signal- und sicherheitstechnische Investitionen von insgesamt 270 Mio.Schilling erforderlich sind?
- 14) Wenn ja, sind diese zusätzlichen Investitionsmittel für die Franz-Josefs-Bahn aus dem Budget gesichert?
- 15) Wenn nein, wie sollen diese Mittel aufgebracht werden?
- 16) Liegt eine Zustimmung des Bundesministers für Finanzen zum gesamten Beschaffungspaket - also 3-4 Triebfahrzeuge und zusätzliche Adaptierungskosten - vor?
- 17) Wenn nein, bis wann wird diese Zustimmung des Finanzministers eingeholt werden?
- 18) Bleibt der Termin für die Vollendung der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd bis Ende 1995 gesichert?
- 19) Sind die vorgesehenen Budgetmittel von jährlich 350 Mio.Schilling in den Jahren 1993, 1994 und 1995 gesichert?
- 20) Ist im Bundesvoranschlag 1993 die Bereitstellung von 350 Mio.Schilling für die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd gewährleistet?