

II-7569 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3715 /J

1992 -11- 04

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend den weiterhin geplanten Ankauf von Diesel-Pendolino-Triebwagen für die Franz-Josefs-Bahn, unbeantwortete Punkte der Anfrage 3349/J

In Ergänzung zur Anfrage 3349/J der Fragesteller, deren Beantwortung, 3358/AB an der entscheidenden Fragestellung, inwieweit die hunderte Millionen Schilling teure Beschaffung von Diesel-Schnellzugstriebwagen in einem Land, dessen Schnellzugstrecken in 3 Jahren sämtlich elektrisch betrieben werden sollen, sinnvoll ist, zumal mit einer rund 2-jährigen Lieferzeit zu rechnen ist, konsequent vorbeigeht und zahlreiche Punkte überhaupt unbeantwortet läßt, erscheint es angebracht, die Fragen neuerlich zu stellen, in der hoffnungsvollen Erwartung, daß diesmal eine entsprechend erschöpfende Antwort des verantwortlichen Ministers zu erhalten sein wird.

Dem Vernehmen nach ist es nach wie vor geplant, für den Betrieb der Franz-Josefs-Bahn, die zwischen Sigmundsherberg und Gmünd immer noch nicht elektrifiziert ist, bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs Dieseltriebwagen der Deutschen Bauart 610 zu beschaffen, um in der Übergangszeit (offiziell soll die Elektrifizierung 1995 fertiggestellt sein) eine Beschleunigung des Betriebs zu erreichen.

106/610_II.für

Für diese Fahrzeuge, die aufgrund der technisch aufwendigen Wagenkasten-Neigungstechnik extrem teuer sind, gibt es aber in ganz Österreich kein anderes geeignetes Einsatzgebiet, da alle Strecken, die für einen Schnellverkehr in Frage kommen, bereits elektrisch betrieben werden, sodaß diese, setzt man voraus, daß die Elektrifizierung tatsächlich 1995 fertiggestellt ist, lediglich für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr gebraucht werden, da natürlich mit einer längeren Lieferfrist von rund 2 Jahren zu rechnen ist.

Da nicht ernsthaft erwartet werden kann, daß sich in einem derart kurzen Zeitraum eine Investition von - je nach Stückzahl und Begleitinvestitionen für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit - rund einer halben Milliarde Schilling für jeweils 7 Minuten Fahrzeiterparnis in täglich 2 Zügen amortisiert, stellt sich die Frage nach den tatsächlichen Hintergründen dieses Kaufs, zumal dieser dem Vernehmen nach auf Wunsch von Landes- und Bundespolitikern, nicht aber der ÖBB getätigt werden soll.

Insbesondere besteht hier der Verdacht, daß der Versuch gemacht werden soll, die Waldviertler Bevölkerung, die berechtigterweise über die verkehrspolitische Benachteiligung durch die ständigen Verzögerungen bei der Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn und die Einstellung der attraktivsten Schnellzugsverbindung der Franz-Josefs-Bahn 'Vindobona' in der Relation Wien-Gmünd verärgert ist, mit einer teuren und unwirksamen Scheinlösung zu besänftigen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

106/610_II.für

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß für den Betrieb auf der Franz-Josefs-Bahn bis zur Elektrifizierung (jüngsten Versprechungen zufolge 1995) Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung System Fiat (Pendolino) analog der Deutschen Bauart 610 beschafft werden sollen?
2. Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand 4 Fahrzeuge angekauft werden sollen, wenn nein, wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden?
3. Ist es richtig, daß diese Fahrzeuge nur für ein Zugpaar auf der Franz-Josefs-Bahn (Frühzug nach Wien, Abendzug nach Gmünd) eingesetzt werden sollen, wenn nein, welches genaue Betriebsprogramm liegt diesem Beschaffungsprogramm zugrunde, wieviele Zugpaare sollen damit auf der Franz-Josefs-Bahn geführt werden?
4. Ist es richtig, daß der Fahrzeitgewinn in der Relation Sigmundsherberg - Gmünd gegenüber den bereits vorhandenen und zum Einsatz vorgesehenen Triebwagen Reihe 5147 ganze 7 Minuten beträgt?
5. Ist es richtig, daß die Kosten ursprünglich mit rund 54 Mio.S pro Stück angenommen wurden, ist es weiters richtig, daß sich diese zu erwarteten Kosten mittlerweile erheblich gesteigert haben, wenn ja, auf welche Höhe nach derzeitigem Verhandlungsstand?
6. Ist es richtig, daß die zusätzlich für den Einsatz der 'Diesel-Pendolini' erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur rund eine viertel Milliarde Schilling kosten werden, wenn nein, wie hoch werden die Kosten für die erforderlichen Investitionen in die Strecke sein?

7. Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand mit Lieferfristen für Fahrzeuge dieses Typs von günstigenfalls rund 2 Jahren zu rechnen ist, wenn nein, wie lange wird die Lieferung im Falle einer tatsächlichen Bestellung nach derzeitigem Stand dauern ?
8. Ist es richtig, daß die Elektrifizierung und die übrigen Ausbaumaßnahmen auf der Franz-Josefs-Bahn gegenüber der ursprünglichen Planung von 1990 in Verzug geraten sind und sich daher die durch den durchgehenden elektrischen Betrieb zu erzielenden Fahrzeitverkürzungen entsprechend verzögern, wenn ja, worauf sind diese Bauverzögerungen im Detail zurückzuführen und wieviel wurde in den vergangenen Jahren in den Ausbau dieser Strecke jeweils investiert?
9. Ist es richtig, daß die Elektrifizierung trotz der Beschaffung dieser Dieseltriebwagen 1995 fertiggestellt wird, wenn nein, wann ist mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs in der Relation Sigmundsherberg-Gmünd zu rechnen?
10. Ist es demnach richtig, daß die Beschaffung von Dieseltriebwagen für diese Strecke nur für rund 1 Jahr sinnvoll ist, während in der Folge im durchgehenden Reisezug- und Güterverkehr der Einsatz von elektrischen Triebfahrzeugen erfolgen wird?
11. Ist es richtig, daß es nach der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn keinerlei sinnvolle Einsatzgebiete für Dieseltriebwagen mit Wagenkasten­neigung (also kurvenreiche Strecken) für den Schnellzugsdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wie der DB-Baureihe 610 in Österreich mehr geben wird; wenn nein, welche Strecken mit Schnellzugsverkehr sind dies?

12. Ist es daher richtig, daß diese spezialisierten und erhaltungsaufwendigen Fahrzeuge nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Franz-Josefs-Bahn auf anderen, ungeeigneten (Neben-) Strecken eingesetzt werden müssen, und dort für vermeidbare Betriebsabgänge sorgen werden, wenn nein, welche Verwendung ist für diese Fahrzeuge vorgesehen?
13. Ist es richtig, daß der Plan, derartige Fahrzeuge zu beschaffen, auf politischen Wunsch, nicht aber entsprechende Forderungen der Verantwortlichen der ÖBB zurückgeht.
14. Ist es insbesondere richtig, daß Sie in einer Besprechung am 27.8.1992 mit hohen ÖBB-Verantwortlichen den massiven ministeriellen Wunsch nach dieser Beschaffung äußerten, wenn ja, mit welcher Begründung?
15. Ist es also insgesamt richtig, daß die 7 Minuten Fahrzeitgewinn für täglich zwei Züge, die der Einsatz dieser Fahrzeuge maximal ein Jahr lang bringen wird, alles in allem knapp eine halbe Milliarde Schilling kosten wird werden; wenn nein, welchen darüber hinausgehenden Nutzen zu welchen Kosten halten Sie durch die geplante Beschaffung dieser Fahrzeuge für erzielbar ?
16. Ist es tatsächlich richtig, daß Sie eine solche Investition für angemessen halten? /