

II-7572 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3718 13

1992-11-04

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Beschaffung von Fahrzeugen mit  
Wagenkastenneigung durch die ÖBB

Die jüngste Diskussion um die Beschaffung des Waldviertel-  
'Diesel-Pendolino' System Fiat, wo hunderte Millionen  
Schilling in eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten für 2  
Züge in einem Betriebsjahr investiert werden sollen, stellt  
nur die letzte Entwicklung einer bereits seit Jahren laufenden  
Beschaffungsabsicht dar.

Dabei ist klar, daß der Einsatz von Fahrzeugen mit  
Wagenkastenneigung sowohl hinsichtlich Fahrzeitverkürzung als  
auch hinsichtlich des Fahrkomforts Verbesserungen bringen  
kann, was natürlich zu begrüßen wäre.

Die entscheidende Frage ist allerdings hier wie generell bei  
allen Investitionen, die Kosten - Nutzen - Relation, die,  
vorsichtig ausgedrückt, bei den bisher in ein konkretes  
Stadium getretenen Projekten keinesfalls als günstig  
bezeichnet werden konnte.

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

Anfrage:

1. Für welche Relationen wurde bisher der Einsatz von  
Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung erwogen?

fpci06/pendolin.ros

2. Welche Systeme befinden sich derzeit weltweit in jeweils welcher Stückzahl im Einsatz?
3. Welche Systeme wurden in Österreich bislang auf welchen Strecken erprobt und aufgrund welcher Entscheidungsgrundlagen erfolgte diese Auswahl?
4. Welche Ergebnisse brachten diese Versuchsfahrten, insbesondere:
  - a. Welche Fahrzeiterparnis wäre mit jeweils welchem System auf den getesteten oder anderen möglichen Einsatzstrecken zu erzielen?
  - b. Welche Kosten würde die Beschaffung je Garnitur der verschiedenen Systeme etwa verursachen?
  - c. Welche Investitionen in die Infrastruktur, die nicht ohnedies im Rahmen der Modernisierung durchgeführt werden müssen, wären für den Betrieb dieser verschiedenen Züge erforderlich?
  - d. Welcher zusätzliche Oberbauerhaltungsaufwand ergibt sich aus dem Einsatz derartiger Spezialzüge infolge der höheren Kurvengeschwindigkeit?
5. Ist es richtig, daß nach den Erprobungen derartiger Züge vor einigen Jahren die gemeinsame Beschaffung dreier Schlafwagenzüge System 'Talgo Pendular' durch ÖBB, SBB und DB vorgesehen war, diese aber bis heute nicht erfolgte, wenn Ja,
  - a. welche Gründe waren dafür maßgeblich?
  - b. Ist die Realisierung dieses gemeinsamen Projekts in der Zukunft zu erwarten?

fpc106/pendolin.ros

6. Ist es richtig, daß nach den Probefahrten die Festlegung auf das italienische 'Pendolino' - System, das wesentlich teurer als das spanische 'Talgo Pendular' - System ist, bei ÖBB und DB mit dem Hauptargument erfolgte, das Bremsystem System 'Talgo' sei unzureichend (fehlende Magnetschienenbremsen)?
7. Ist es weiter richtig, daß dieses technische Problem bei der neueren Generation von Zügen System 'Talgo' bereits gelöst ist, die mitteleuropäischen Bahnverwaltungen aber dennoch weiter das teure System 'Pendolino' favorisieren, wenn ja, - soweit es die ÖBB betrifft - warum?
8. Ist es richtig, daß der Transport der Versuchszüge System 'Talgo' zu den Probefahrten in Deutschland und Österreich auf LKW durchgeführt werden mußte, da die französischen Eisenbahnen SNCF, auf deren Schienennetz Spurwechsel-Talgos planmäßig verkehren, die Durchfahrt aus undurchsichtigen, jedenfalls nicht im technischen Bereich liegenden, Gründen verweigerten?
9. Welche genauen technischen Unterschiede waren für die seinerzeitige Festlegung der ÖBB auf das System 'Pendolino' anstelle der preisgünstigeren Konkurrenzprodukte für einen allfälligen Kauf derartiger Züge maßgeblich?
10. Welche allfälligen sonstigen Gründe waren für diese Wahl maßgeblich?
11. Können Sie mit Sicherheit ausschließen, daß es Interventionen durch Personen, die dem Fiat-Konzern, der die Lizenzen für das 'Pendolino' - System besitzt, nahestehen, beispielsweise den SPÖ-Abgeordneten Parnigoni, in Ihrem Ministerium oder bei den ÖBB zugunsten einer Beschaffung von Fahrzeugen nach dem 'Pendolino' - System gab oder gibt?

fpc106/pendolin.ros

12. Ist es richtig, daß vor einigen Jahren die heimische Fahrzeugindustrie im Auftrag der ÖBB bereits einen auf die speziellen österreichischen Verhältnisse abgestimmten Elektrotriebwagen (Reihe 4012) konstruiert hatte, der in zunächst 3 Exemplaren beschafft werden sollte, um in der Steiermark den Intercity-Verkehr zu beschleunigen?
13. Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß bis heute keine derartigen Fahrzeuge beschafft wurden?
14. Ist es richtig, daß diese Züge mehrere hundert Millionen Schilling pro Stück gekostet hätten bzw. wie hoch wären die Kosten für diese Fahrzeuge gewesen und welchen Anteil davon machten Lizenzgebühren für die Firma Fiat aus?
15. Ist es richtig, daß im Zusammenhang mit der nicht erfolgten Beschaffung dieser Fahrzeuge Stornogebühren in Millionenhöhe an die Fahrzeugindustrie bezahlt werden mußten, wenn ja, in welcher Höhe?
16. Ist es richtig, daß die ÖBB seinerzeit unter anderem deshalb die Modernisierung der bereits zur Ausmusterung vorgesehenen, veralteten Lokomotivbaureihe 1046 begannen, um im Hinblick auf den Einsatz von lokbespannten Zügen mit Wagenkastenneigung ein Triebfahrzeug mit geringerer Achslast zur Verfügung zu haben?
17. Welche Kosten verursacht eine Hauptausbesserung mit Umbau der Reihe 1046 und wie lange werden diese Fahrzeuge aus den 50er Jahren danach voraussichtlich noch eingesetzt werden?
18. Ist es richtig, daß zur Zeit weiterhin der Plan verfolgt wird, Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung System 'Pendolino' analog der DB-Baureihe 610 für eine Tagesrandverbindung Wien-Gmünd für das letzte Jahr des Dieselbetriebs (1994/95) auf der Franz- Josefs-Bahn zu beschaffen?

fpc106/pendolin.ros

19. Welche Kosten sind, ausgehend von den Erfahrungen der DB, bei Beschaffung dieser Fahrzeuge insgesamt, inclusive der notwendigen Investitionen in die Infrastruktur, zu erwarten und wie verhält sich Erhaltungsaufwand, Lieferfrist und Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge (DB 610) im Vergleich zu den derzeit in Österreich beschafften Triebwagen 5147/5047 ?
20. Welche Pläne zur Beschaffung von Zügen mit Wagenkastenneigung für welche Einsatzgebiete werden zur Zeit seitens der ÖBB weiterverfolgt, welche Systeme stehen dabei zur Diskussion und wann ist gegebenenfalls mit einer Beschaffung zu rechnen?

fpc106/pendolin.ros