



II- 324

der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

## REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr  
und verstaatlichte Unternehmungen

Pr.Zl. 5.905/6-I/2-70

40 /A.B.

zu 25 /J.

Präs. am 10.Juli 1970

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten  
zum Nationalrat Melter, Peter und Genossen: "Normwagen  
für Großcontainer" (Nr.25/J-NR/1970 vom 20.5.1970)

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Wenn unter der Bezeichnung "Normwagen für den Transport von Großcontainern" die im Sprachgebrauch der Eisenbahnen übliche Bezeichnung "Transcontainertragwagen" zu verstehen ist, dann ist diese Frage mit ja zu beantworten. Die Österreichischen Bundesbahnen besitzen - wie die meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen - vorerst keine Transcontainertragwagen.

In Westeuropa wie auch im zwischenstaatlichen Verkehr mit Österreich laufen eine Anzahl Transcontainertragwagen als Privatwagen, welche von Container-Gesellschaften entweder selbst angeschafft oder angemietet und bewirtschaftet werden.

Zu Frage 2)

Es werden derzeit von den Österreichischen Bundesbahnen keine fremden Tragwagen angemietet. Die Beförderung der Transcontainer erfolgt in der Mehrzahl der Fälle mittels der vorhandenen Flachwagen herkömmlicher Bauart.

-2-

Kommen Transcontainer aus dem Ausland nach Österreich, so sind - gleichgültig ob sie auf Transcontainertragwagen oder Flachwagen der herkömmlichen Bauart verladen sind - die im RIV (Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr) festgesetzten Wagenmieten zu bezahlen.

Werden Transcontainer innerhalb Österreich oder in das Ausland versendet, so werden dafür nach den Regeln des RIV

1. fremde Transcontainertragwagen, die beladen zugelaufen sind,
2. geeignete fremde Flachwagen der herkömmlichen Bauart, die beladen zugelaufen sind,
3. eigene Flachwagen der herkömmlichen Bauart

verwendet.

### Zu Frage 3)

Die Transcontainertragwagen müssen gegenüber den Flachwagen der herkömmlichen Bauart eine geringere Fußbodenhöhe und besondere Festlegeeinrichtungen für die Transcontainer haben. Weiters unterscheidet man: Wagen ohne Stoßverzehreinrichtung für geschlossene Züge, die nur aus Transcontainertragwagen bestehen (sogenannte Blockzüge) und hauptsächlich zwischen Seehäfen und besonderen Knotenpunktbahnhöfen verkehren und Wagen mit Stoßverzehreinrichtung, die freizügig in jeden Güterzug eingestellt werden können.

Auf den bei den Österreichischen Bundesbahnen vorhandenen Flachwagen der herkömmlichen Bauart können unter Beachtung der Beladevorschriften des RIV je nach der Wagenbauart bzw. der Bauart der Transcontainer (ihren Querschnittsmaßen) und der befahrenen Strecke (Lademaß) 20 Fuß oder 40 Fuß lange Transcontainer befördert werden.

-3-

Bisher haben nur die Verwaltungen der seefahrenden Länder eigene Transcontainertragwagen gebaut. Seitens des internationalen Eisenbahnverbandes wurde ein eigenes Organ geschaffen - die Pushing Group für Transcontainer - deren Aufgabe es ist, die Transcontainertragwagen zu standardisieren. Die Österreichischen Bundesbahnen sind in der Pushing Group und in deren Unterausschüssen vertreten und möchten das Ergebnis der internationalen Arbeit abwarten, um eigene Entwicklungskosten für solche Wagen zu sparen, zumal für die Österreichischen Bundesbahnen als kleine Verwaltung des Binnenlandes nur die teureren, technisch komplizierteren, dafür aber universell verwendbaren Transcontainertragwagen mit Stoßverzehreinrichtung zur Beschaffung in Frage kommen. Als Mitglied der Internationalen Eisenbahngesellschaft "Intercontainer" in Basel sind die Österreichischen Bundesbahnen satzungsgemäß verpflichtet, zum Ankauf von europäisch standardisierten Transcontainertragwagen gemeinsam mit den anderen 18 Mitgliedsverwaltungen finanziell beizutragen.

Wenn das Transportgewerbe das Fehlen von eigenen, besonders für die Beförderung von Transcontainern konstruierten Tragwagen bemängelt, so liegt die Ursache für diese durchaus verständliche Klage offensichtlich in der Tatsache, daß der gegenwärtig vorhandene Güterwagenpark der Österreichischen Bundesbahnen nicht ausreicht und es daher mitunter zu unliebsamen Verzögerungen bei der Bereitstellung auch von Flachwagen der herkömmlichen Bauart für die Beförderung von Transcontainern ebenso wie für andere Güter kommen kann.

Wien, am 8.7. 1970

Der Bundesminister:

Ullmann