



I-2228 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/1-I/1-1973

1040 / A.B.  
 ZU 1045 / S.  
 Pres. St. 15. März 1973

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Johanna Bayer, Harwalik, Dr. Pelikan und Genossen, Nr. 1045/J-NR/73 vom 25. Jänner 1973 betreffend Einsatz von Autoreisezügen zur Entlastung der steirischen Bundesstraßen.

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Die Deutsche Bundesbahn führt mit den Österreichischen Bundesbahnen seit über zehn Jahren in bestimmten Verkehrsrelationen und Zeitabschnitten Autoreisezüge, um dem Reisepublikum ein modernes Service im qualifizierten Eisenbahn-Urlaubsverkehr zu bieten. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, daß der Anteil an Reisenden, der für den Autoreisezug gewonnen wurde, nicht so hoch ist, daß von einer nennenswerten Umlenkung des Straßenverkehrs gesprochen werden kann. Denn am Autoreisezugverkehr nimmt lediglich ein bestimmter kleiner Personenkreis teil, der bereit ist, für die Vorteile des höheren Reisekomforts und des durch die Nachtfahrt entstehenden Zeitgewinnes Mehrkosten für die Schlafwagenbenützung und den Autotransport in Kauf zu nehmen. Dieser Nachfragesituation paßt sich auch das Angebot an Autoreisezügen an: Im heurigen Jahr bestehen zwischen Städten in der Bundesrepublik

-2-

Deutschland, Holland und Belgien und den Städten Feldkirch, Solbad Hall, Villach, Salzburg und Wien wöchentlich circa 20 Autoreisezugverbindungen. Die Züge verkehren nicht das ganze Jahr über, sondern nur an bestimmten Reisetagen, und zwar entsprechend dem tatsächlichen Bedarf in bestimmten Zeitabschnitten, also vornehmlich in der Wintersportsaison und in der Haupturlaubszeit im Sommer. Wie schwierig es ist, eine entsprechende Frequentierung zu erreichen, zeigt, daß der vor über 10 Jahren zwischen Wien und Innsbruck eingeführte Autoreisezug wieder eingestellt werden mußte, weil bei 44 Fahrten nur ein Aufkommen von 105 Kraftfahrzeugen erreicht wurde. Auch die derzeit bestfrequentierte Verbindung, nämlich die zwischen Düsseldorf und Villach, weist im Durchschnitt nur eine Inanspruchnahme durch 120 Reisende mit 40 Automobilen auf.

Was nun den in der Anfrage zitierten Vorschlag des Steiermärkischen Landesfremdenverkehrs-Direktors anlangt, Autoreisezüge zur Verbesserung der Straßenverkehrsverhältnisse in der Steiermark einzusetzen, so ist folgendes zu bemerken: Die Österreichischen Bundesbahnen haben diesen Vorschlag nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft und sind zum Ergebnis gelangt, daß bei der gegebenen Kostensituation mit einer entsprechenden Frequenz nicht gerechnet werden kann. Die Benützung von Autoreisezügen durch Gastarbeiter ist nach den Erfahrungen im Transitverkehr von Deutschland via Villach nach Jugoslawien auszuschließen. Das Verkehrsvolumen auf den in Betracht kommenden Straßenabschnitten (jährlich 2 Millionen PKW's mit Tagesspitzen von 6.000 PKW's) ist im Vergleich zum Fassungsraum eines Autoreisezuges (80 PKW) so hoch, daß selbst unter Vernachlässigung

-3

-3-

aller wirtschaftlichen Gesichtspunkten bei täglicher Führung von einem oder zwei Autoreisezügen von einer fühlbaren Entlastung der Straßen nicht gesprochen werden könnte. Die Einrichtung solcher Züge könnte bestenfalls als eine im Verhältnis zu den entstehenden Kosten höchst bescheidene Verbesserung der Verkehrsbedienung der steirischen Fremdenverkehrsgebiete angesehen werden, wobei der mit Sicherheit zu erwartende Betriebsabgang ausschließlich von den Österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn zu tragen wäre. Aus diesem Grunde ist nicht damit zu rechnen, daß sich die Deutsche Bundesbahn an der Einführung solcher Verkehrsverbindungen beteiligen würde.

Der Autoreisezug ist eine Form des kombinierten Verkehrs, die Lösungsmöglichkeiten für die Probleme des Massentransportes auf den Straßen nicht bieten kann. Nur durch eine Verlagerung des langsamen Schwerverkehrs auf die Schiene ist eine fühlbare Beschleunigung und damit eine Verbesserung der Verkehrsabläufe auf den Straßen zu erreichen. In diesem Zusammenhang darf ich darauf verweisen, daß über den Fragenkomplex "Der kombinierte Verkehr in Österreich" gegenwärtig in meinem Ressort eingehende Untersuchungen vorgenommen werden, wobei insbesondere über den Huckepack-Verkehr einschließlich des Verkehrs mit Wechselaufbauten genauere Studien angestellt werden. In diesem Rahmen wurde an den Vorstand des Institutes für Betriebstechnik der Technischen Hochschule Wien, Herrn Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Ludwig Tschirf ein Forschungsauftrag erteilt. Ein positives Ergebnis dieser Forschungsarbeit wird sicherlich auch für die Lösung des gegenständlichen Problems eine sehr bedeutsame Entscheidungshilfe bieten.


-4

-4-

Nach den dargelegten Überlegungen ist im gegenwärtigen Zeitpunkt mit der Aufnahme des Verkehrs von Autoreisezügen und mit der Errichtung von Rampen insbesondere in Stainach-Irdning, Selzthal und Graz im Sinne der Anfrage nicht zu rechnen.

Wien, am 13. März 1973

Der Bundesminister:



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wilfried Hanisch', is written over a horizontal line. A second horizontal line is drawn below the signature.