



II- 1654 der Beilagen zu den Stenographischen Protokolle des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.907/4-1-1976

335/AB

100 2-07

z. 700/11

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Melter, Dr. Stix, Nr. 739/J-
NR/1976 vom 1976 10 13: "Schwerver-
kehrszunahme im Raume Bregenz".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Von 1971 bis 1975 hat sich das Straßengüterverkehrsaufkommen in der Grenzzone Unterhochsteg in der Einfuhrrichtung auf rund 636.000 Tonnen verdoppelt. Im Transit ist das Verkehrsaufkommen auf 105.000 Tonnen - das ist nahezu auf das Siebenfache - angestiegen.

In der Einfuhr haben besonders stark die Transporte von Kraftstoffen, Heizöl und sonstigen Mineralölerzeugnissen (1975: rund 100.000 t) und von Baustoffen (rund 200.000 t) zugenommen, im Transit die Transporte von Holz (5.500 t), Lebensmitteln (13.000 t), Mineralölen und Kraftstoffen (48.000 t), chemischen Erzeugnissen (6.000 t) und von Maschinen (8.000 t).

Zu 2:

Grundsätzlich können alle diese Waren auch mit der Bahn befördert werden. Die verladende Wirtschaft entscheidet sich für den Bahntransport allerdings nur dann, wenn dieser kostengünstiger und rascher abgewickelt werden kann als der Straßentransport. Da der österreichische Anteil des Transportweges via Unterhochsteg nur einen Bruchteil der Gesamtstrecke ausmacht, fällt die Transport-

mittelwahl nur dann zugunsten der Bahn aus, wenn die SBB und die DB konkurrenzfähige Transportleistungen und Tarife anbieten können. Das gilt besonders für die kostenempfindlichen Mineralöl- und Baustofftransporte.

Zu 3:

Im Bundesdurchschnitt verhält sich das Transportaufkommen in der Einfuhr zum Transitaufkommen wie 1:2, über Unterhochsteg wie 6:1. Allerdings ist seit 1971 der Transit über diesen Grenzübergang fast dreimal so rasch angestiegen wie der gesamtösterreichische Straßengütertransit.

Zu 4 und 5:

Über den Grenzübergang Unterhochsteg werden in der Einfuhr etwa 100.000 t und im Transit rund 48.000 t Mineralölprodukte transportiert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes wäre es sinnvoller, diese Transporte auf der Schiene abzuwickeln. Als Mitgliedstaat des "Internationalen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße - ADR" ist Österreich aber verpflichtet, die Beförderung gefährlicher Güter aus anderen Mitgliedstaaten nach oder durch Österreich zu dulden, wenn die Beförderung nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens erfolgt.

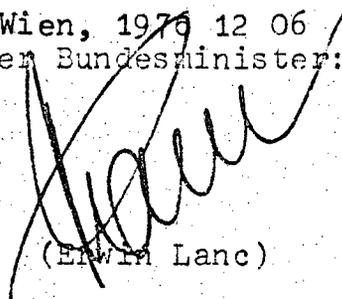
Zu 6:

Die Ursache der Bevorzugung des Straßentransportes auf dem Transportweg nach und durch Österreich via Unterhochsteg liegt sicherlich darin, daß der kurze österreichische Anteil dieser Strecke auf keinen Fall ein Umladen auf den Bahntransport wirtschaftlich vertretbar werden läßt, falls sich ein Verfrächter entschieden hat, den Transport auch in Deutschland oder in der Schweiz mittels LKW durchzuführen.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß 1975 im fuhrgewerblichen Inland-Güterverkehr in Österreich rund 5,2 Mio t, im grenzüberschreitenden Güterversand und -empfang rund 9,9 Mio t und im Transitverkehr 10,4 Mio t Güter auf der Straße befördert wurden. Im gleichen Jahre haben die Österreichischen Bundesbahnen rund 46,4 Mio t Güter transportiert.

Es ist daher erfreulicherweise in Österreich noch nicht richtig, daß die meisten Auftraggeber den Straßenverkehr dem Bahnverkehr vorziehen. Die europäische Tendenz geht jedoch in diese Richtung, weil Lastkraftwagen nur Bruchteile ihrer Wegekosten in ihre Preise einkalkulieren müssen - den überwiegenden Teil zahlen PKW-Fahrer und über die Abdeckung des Straßenbau- und Erhaltungsdefizits alle Bürger - während die Wegekosten der Bahn direkt in deren Betriebskosten eingehen. Gerechterweise muß man auch erwähnen, daß lange Zeit jene Bahninvestitionen vernachlässigt wurden, die zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit - dort wo es Schiene und Straße gibt - notwendig gewesen wären. Die kommerziellen und investitions-politischen Anstrengungen der ÖBB sollen Terrain aufholen. Eine Abgabe für Straßengütertransporte mit schweren LKW stellt eine flankierende Maßnahme dazu dar, die obendrein den überproportional wachsenden und von Österreich autonom nicht steuerbaren Transit wenigstens an den Wegekosten unseres Straßennetzes beteiligen soll.

Wien, 1976 12 06
Dem Bundesminister:



(Erwin Lanc)