



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

II-2818 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5905/25-1-1981

1312/AB

1981-08-24

zu 1287/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Probst, Dr. Ofner, Nr. 1287/J-
NR/1981 vom 1981 06 26, "Huckepack-Ver-
kehr".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil der Anfrage

Die Ausführungen des Motiventails erfordern es zunächst, die Arten des Kombinierten Verkehrs - der Huckepackverkehr mit Niederflurwagen ist nur ein wirtschaftlich eher unbedeutender Teil dieses Verkehrs - darzustellen.

Kombinierter Verkehr bedeutet Beförderung von Gütern während eines Transportfalles sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene, wobei im Regelfall durch die Art der Behältnisse ein rasches Umladen von der Straße auf die Schiene und umgekehrt erreicht wird. Der Kombinierte Verkehr wird im allgemeinen in Form des Huckepackverkehrs oder durch Containerverkehr oder durch Wagen für Wechselaufbauten besorgt.

Huckepackverkehr kann besorgt werden durch:

- Niederflurwagen, die ausschließlich zur Aufnahme kompletter LKW-Züge bestimmt sind, nicht aber für die wirtschaftlich weitaus günstigere Beförderung von Sattelaufliegern (-anhänger) ohne Zugmaschine. Auch Container werden nicht mit Niederflurwagen befördert.
- Wippenwagen hingegen dienen der Beförderung von Sattelaufliegern bei Horizontalverladung.

Der Containerverkehr erfolgt mit den bekannten Großbehältern, die auf Flachwagen - nicht Niederflurwagen - gehoben werden. Container sind im Normalfall auch stapelbar.

Wagen für Wechselaufbauten sind Eisenbahnwagen, die den ganzen Aufbau eines Lastwagens, der abhebbar ist, übernehmen können. Hierbei erfolgt im Normalfall eine Horizontalverladung durch Anheben. Wechselaufbauten sind nicht stapelbar.

Diese Klarstellung erscheint notwendig, weil im Motiventeil der Anfrage behauptet wird, die ÖBB habe es versäumt, den Huckepackverkehr mit Niederflurwagen entsprechend zu forcieren. Wenngleich die SGP- Niederflurwagen im Kombinierten Verkehr technisch neue Möglichkeiten eröffnet hatten, waren ihre kommerziellen Einsatzmöglichkeiten Ende der Sechzigerjahre noch nicht gesichert. Daher sollte mit den von den ÖBB angekauften 20 SGP-Niederflurwagen und der Gründung der Gesellschaft das System "rollende Landstraße" praktisch erprobt werden. Die Praxis hat aber gezeigt, daß bis zum heutigen Tag der Trend der Verkehrswirtschaft zum Verladen von Sattelaufliegern, Containern und Wechselaufbauten geht. Die Hucketrans konnte sich daher auch trotz Hilfestellung durch die ÖBB am Markt nicht behaupten, weil die von ihr angebotenen Leistungen von der verladenden Wirtschaft nicht angenommen wurden. Auf Grund des mangelnden Geschäftserfolges wurde die Gesellschaft daher aufgelöst.

Es ist nicht richtig, daß die ÖBB keine Initiativen zur Beförderung von Gütern im Rahmen des Kombinierten Verkehrs ergriffen haben. Neben der erwähnten Hilfestellung für die Hucketrans haben sie dem Kundenwunsch nach Bereitstellung von Wippenwagen zur Beförderung von Sattelaufliegern Rechnung getragen und solche Wagen auch angeschafft. Weiters wurde bis Ende 1980 eine Investitionssumme von 160 Mio S für bauliche Maßnahmen im Bereich der Terminals und die Anschaffung von Umsetzeinrichtungen und Spezialtragwagen bereitgestellt.

Zu den einzelnen Fragepunkten:

Zu 1

Die österreichische Hucketrans Ges.m.b.H. wurde aufgelassen, weil die Gesellschaft in den fünf Jahren ihres Bestandes trotz Unterstützung durch die ÖBB den Gesellschaftszweck nicht erreichte und nur Verluste aufwies. Ihre Weiterführung konnte daher kommerziell nicht verantwortet werden.

Zu 2

Die Fragestellung geht von der irrigen Annahme aus, ein Ausbau der Transiteinrichtungen durch die ÖBB könnte für sich allein den transitierenden LKW-Verkehr veranlassen, auf seinen oft tausende Kilometer langen Beförderungswegen die Bahn für die meist kurzen österreichischen Transitstrecken zu benützen. Tatsächlich jedoch fällt die Entscheidung über die Verkehrsart - ohne Berücksichtigung der relativ kurzen Unterwegsphase - schon an den Quellgebieten des Verkehrs, wie etwa an den großen Nordseehäfen.

Die ÖBB haben aber sehr wohl Anstrengungen zum Ausbau des Hucklepackverkehrs, allerdings mit Wechselaufbauten und Sattelaufliegern, unternommen. Neben dem bereits erwähnten investierten Betrag von 160 Mio S sind auch für die Jahre 1981 bis 1984 bedeutende Investitionen vorgesehen. Weiters ist für die nächsten Jahre auch an die Beschaffung von 350 Tragwagen für Container und Wechselaufbauten gedacht. Die genannten Investitionen und Absichten zeigen, daß sich die ÖBB der Bedeutung des Kombinierten Verkehrs voll bewußt sind.

Wie sehr die bisherigen Bemühungen schon erfolgreich waren, zeigt die nachfolgende Tabelle:

	Anzahl der Sendungen								
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Nat. Huckepackverkehr	-	-	-	-	-	-	618	1.369 (+ 121%)	5.158 (+ 276%)
Int. Huckepackverkehr									
Import	-	-	-	-	-	-	216	571	1.227
Export	-	-	-	-	-	-	230	545	1.175
Transit	1.572	2.703	1.700	1.144	1.695	1.881	6.254	10.990	16.521
Total	1.572	2.703 (+ 72%)	1.700 (- 37%)	1.144 (- 33%)	1.695 (+ 48%)	1.881 (+ 11%)	6.700 (+ 256%)	12.106 (+ 81%)	18.923 (+ 56%)

Zu 3

Zum Zeitpunkt der Indienststellung der SGP-Niederflurwagen im Kombinierten Verkehr waren die kommerziellen Einsatzmöglichkeiten der Wagen noch nicht gesichert. Die von den ÖBB beschafften 20 Wagen waren für den Arlbergverkehr vollkommen ausreichend. Zum gleichen Zeitpunkt stellten die Deutschen Bundesbahnen bei ungleich größerem Streckennetz 65 und die Schweiz 12 Niederflurwagen in Dienst. Wie wenig es vertretbar gewesen wäre, mehr derartige Wagen zu kaufen, zeigte sich dadurch, daß nach Einstellung des Huckepackverkehrs am Arlberg der Einsatz dieser Wagen äußerst schwierig und lange Zeit überhaupt nicht möglich war. Derzeit werden die Wagen in den Transitverkehren BRD - Italien und BRD - Jugoslawien als "rollende Landstraße" verwendet.

Zu 4

Es wurden keine veralteten Waggonmodelle, sondern aufgrund der Markterfordernisse dringend benötigte Wippenwagen zur Beförderung von Sattelaufliegern in der BRD gekauft. Weder zum Anschaffungszeitpunkt noch heute existiert ein gleichwertiges bzw. moderneres Wippenwagenmodell der Simmering Graz Pauker AG. Das genannte Unternehmen hat allerdings sein ursprüngliches Modell eines Niederflurwagens verbessert, wovon aber bis jetzt auch nur ein Prototyp besteht.

Die Anschaffung von 30 Doppeleinheiten von Talbot in der BRD erfolgte in Ermangelung eines österreichischen Erzeugnisses als Anschlußbestellung an gleichartige Aufträge der Niederländischen Staatsbahnen und der Schweizer Bundesbahnen zu den Preisen der Großserie. Die Talbot-Wippenwagen wurden im Jahre 1980 um einen Betrag von insgesamt 59,4 Mio S gekauft. Im gleichen Jahr wurden von der österreichischen Waggonbauindustrie für die ÖBB nicht weniger als 1.251 Güterwagen und 204 Reisezugwagen mit einem Bestellwert von insgesamt 1.931,3 Mio S geliefert.

Ob die ÖBB künftig Niederflurwagen erwerben werden, wird sich aus Marktforschungsuntersuchungen und Gesprächen mit österreichischen Transportunternehmen ergeben. Zutreffendenfalls wird selbstverständlich die heimische Industrie wie bisher zur Anbotstellung eingeladen werden.

Zu 5

Die Wagen sind überdurchschnittlich gut ausgelastet. Ihr Ankauf hat sich als richtig erwiesen.

Wien, 1981 08 14
Der Bundesminister

