

II-2571 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 12871J

1981 -06- 26

A N F R A G E

der Abgeordneten PROBST, Dr. OFNER  
an den Herrn Bundesminister für Verkehr  
betreffend Huckepack-Verkehr

Am 10.1.1969 wurde in Graz von der Firma Simmering-Graz-Pauker der erste Niederflurwaggon für den Huckepack-Transport der internationalen Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Echo auf diese österreichische Erfindung, die wegen ihrer besonderen Bauart den Transport sowohl des konventionellen 38 Tonnen-Europa-Zug (LKW) als auch von Containern allein ermöglicht und deshalb den anerkennenden Beinamen "Rollende Landstraße" bekam, war vielversprechend. Die Deutsche Bundesbahn kaufte 60 Stück, seitens der Schweiz, Italiens und Schwedens erfolgten ebenfalls Bestellungen. Die ÖBB erwarben 20 dieser vielachsigen Kleinradwaggons.

Weitere Initiativen wurden von den ÖBB in der Folge aber nicht ergriffen. Die 1969 gegründete österreichische Huckepack-Gesellschaft "Hucketrans G.m.b.H." wurde 1975 wieder liquidiert, und zwar mit der Begründung, die ÖBB könnten dieses Problem in eigener Regie meistern; dies obwohl die Hucketrans ohnehin zum überwiegenden Teil im Eigentum der ÖBB stand. Doch auch im ÖBB-Bereich selbst waren keine weiteren Maßnahmen zu beobachten, sodaß heute festgestellt werden kann, daß die Idee des Huckepack-Verkehrs überall sonst in Europa - mit jährlichen Steigerungsraten bis zu 30 % - sich bewährt hat. Allerdings kommen die Einnahmen aus den derzeit durch Österreich rollenden Transporten der deutschen Combitrans zugute.

- 2 -

Abgesehen von den Entlastungsmöglichkeiten für den überforderten österreichischen Straßenverkehr, floriert der Huckepackverkehr überall dort bestens, wo - wie etwa in der BRD - ein perfekt ausgebautes Autobahnnetz zur Verfügung steht. Selbstverständlich ist die Rentabilitätsfrage von der Streckenlänge abhängig, d.h. daß ein ausschließlich innerösterreichischer Verkehr nicht in Betracht kommt.

Erstaunlicherweise wurden von den ÖBB vor einem Jahr bei einer deutschen Waggonfabrik 30 sogenannte Wippenwagen gekauft, die ausschließlich für die Beförderung des Lastteiles von Sattelschleppern brauchbar sind. Dieses Modell gilt heute bereits als überholt, da inzwischen von der SGP eine Weiterentwicklung der seinerzeitigen österreichischen Erfindung mit viel umfassenderer Verwendungsmöglichkeit auf den Markt gebracht wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr die

A n f r a g e :

1. Aus welchen Gründen wurde die österreichische Hucketrans G.m.b.H. liquidiert ?
2. Warum wurden seitens der ÖBB keine ausreichenden Anstrengungen zum Ausbau des Huckepackverkehrs - insbesondere auf den Transitrouten - unternommen ?
3. Warum wurden von den ÖBB insgesamt nur 20 Stück des von der SGP entwickelten Niederflurwaggons angekauft ?
4. Warum wurde ein veraltetes Waggonmodell in der BRD gekauft, obwohl ein gleichwertiges bzw. moderneres Modell von der österreichischen Simmering-Graz-Pauker hergestellt wird ?
5. Wie sind die aus der BRD stammenden Wippenwagen ausgelastet und hat die bisherige Auslastung den Ankauf dieser Waggons im Ausland gerechtfertigt ?