



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5901/9-1-1984

II - 1570 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

674/AB

1984 -06- 07

zu 685 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Ortner und Genossen, vom 11.4.1984, Nr.
685/J, "Verwendung des umweltfreundlicheren
Treibstoffes Flüssiggas bei Post- und Bahn-
autobussen"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Eine Umrüstung auf flüssiggasbetriebene Busse wird im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen derzeit nicht erwogen.

Beide Betriebe haben die Voraussetzungen für eine Umrüstung der in ihrem Bereich eingesetzten Autobusse auf Flüssiggasbetrieb geprüft. Tests, bei denen die Post zwei flüssiggasbetriebene Fahrzeuge und der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen eines fünf Jahre dauernden Versuches einen für Flüssiggasbetrieb ausgerüsteten Linienbus zum Einsatz brachten, verliefen in keiner Weise zufriedenstellend und haben technische und wirtschaftliche Nachteile gezeigt.

Ein Vergleich der Omnibusdienste von Post und Bahn mit ihrem weitläufig verzweigten Oberlandnetz einerseits und dem vergleichsweise kleinräumigen Ballungsbereich der Wiener Verkehrsbetriebe andererseits ist nicht zielführend. Zu unterschiedlich sind die Betriebs-

- 2 -

verhältnisse. Auf den Oberland- und Bergstrecken von Post und Bahn wirkt sich die um 15 % bis 20 % geringere Leistung eines Gasmotors sehr nachteilig aus. Durch den Einbau einer Flüssiggasanlage gehen rund 50 % des Kofferraumes verloren - ein Umstand, der nur im Oberlandverkehr von Bedeutung ist. Die Linienbusse von Post und Bahn müssen zum Unterschied von städtischen Bussen vielfach und über Nacht im Freien abgestellt werden, erhebliche Kaltstartschwierigkeiten wurden festgestellt. Schließlich gewährleistet das derzeitige Flüssiggas-Tankstellennetz angesichts des um ca. 60 % höheren Kraftstoffverbrauches des Gasmotors im Oberlandverkehr keine ausreichende Versorgung.

Diese beispielhafte Darstellung von Nachteilen, verbunden mit hohen Investitions- und Erhaltungskosten, haben es den beiden großen Bundesbetrieben nicht vertretbar erscheinen lassen, eine Umstellung auf Flüssiggasbetrieb vorzunehmen.

Wien, am 7. Juni 1984

Der Bundesminister

