



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr  
Pr.Zl. 5905/15-1-1984

II-2023 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

896/AB

1984 -11- 14

zu 917/J

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. DDr. König, Dkfm. Gorton  
und Genossen vom 19. September 1984,  
Nr. 917/J-NR/1984, "Abbau der Ver-  
lagerung des Straßengüter-Transit-  
verkehrs auf die Schiene"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Aus breitesten Teilen der Bevölkerung wird die Verlagerung des Güterschwerverkehrs, insbesondere des Transportes gefährlicher Stoffe, von der Straße auf die Schiene gefordert. Sowohl von den österreichischen Bundesbahnen als auch von den wichtigsten Nachbar-Bahnverwaltungen werden bedeutende Anstrengungen zur Erreichung dieses Zieles unternommen.

Angesichts der Dimension, die diese Forderung im Bewußtsein der Bevölkerung unseres Landes, insbesondere jener Menschen, die an den schwerst belasteten Transitrouten leben, hat, erscheint die volkswirtschaftliche Nützlichkeit der in diesem Zusammenhang zu ergreifenden Maßnahmen unbestritten. Wurde doch der Straßenbau ohne betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung vorangetrieben - getragen nur von infrastrukturellen Vorgaben und Vorstellungen.

Zu Frage 1:

Für die Verlagerung des Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene ist der sogenannte "Huckepackverkehr", System "Rollende Landstraße", nur eine von mehreren Alternativen, wozu selbstverständlich auch alle anderen Systeme des kombinierten Verkehrs sowie der konventionelle Wagenladungsverkehr zu zählen sind.

Wenn mit Ihrer Fragestellung der eigentliche "Huckepackverkehr" angesprochen wird, so werden die österreichischen Bundesbahnen - unter Bedachtnahme auf das Ziel, in den nächsten Jahren 50 % des Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene zu verlagern - in einer ersten Phase bis Ende 1985 etwa 10 % der derzeitigen Straßentransporte im Transit auf diesen Verkehr umstellen.

Die Investitionserfordernisse für die Betriebsaufnahme sowie für bauliche und technische Maßnahmen der - derzeit kalkulierbaren - ersten Etappe der Verlagerung (bis Ende 1985) betragen für Korridore Kufstein - Brenner, Salzburg - Rosenbach und Salzburg/Passau - Graz:

- |   |                |
|---|----------------|
| - für die Umrüstung von Achszähleinrichtungen | ca. 20 Mio S   |
| - für die Aufweitung von Tunnelprofilen       | ca. 80 Mio S   |
| - für den Ausbau eines Terminals im Raum Graz | ca. 100 Mio S  |
| - für weitere bauliche Maßnahmen              | ca. 200 Mio S. |

Außer den erwähnten Investitionen von ca. 400 Mio Schilling werden die österreichischen Bundesbahnen Niederflurwagen bei der heimischen Waggonbauindustrie bestellen, welche bis Ende 1985 zur Auslieferung kommen und somit für die Realisierung der ersten Etappe verfügbar sein werden.

- 3 -

Zu Frage 2:

Die Berechnung der den Österreichischen Bundesbahnen durch die Schaffung und Intensivierung der Transitkorridore voraussichtlich erwachsenden Jahreskosten erfolgte auf Basis der für die erste Etappe der ersten Phase erforderlichen Kapazitäten und Investitionen.

Die bei Verlagerung von rund 10 % des Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene (1. Etappe) kalkulierten Jahreskosten belaufen sich demnach einschließlich kalkulatorischer Abschreibung und anteiliger Verzinsung auf ungefähr 95 Mio S.

Zu Frage 3:

Bezogen auf die erste Ausbauphase des "Huckepackverkehrs" (Verlagerung von 10 % des Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene) werden den Österreichischen Bundesbahnen auf Kostenbasis 1984 pro befördertem LKW im Durchschnitt Kosten zwischen S 1.050,-- und 2.150,-- Schilling erwachsen.

Wien, am 12. November 1984

Der Bundesminister

