

2778/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2669/J-NR/1997, betreffend untragbare Zustände am Terminal Wels, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 8. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend möchte ich einige grundsätzliche verkehrspolitische Anmerkungen zum Kombiverkehr machen: Einer der wesentlichsten Vorteile des kombinierten Verkehrs, sowohl des unbegleiteten kombinierten Verkehrs als auch des begleiteten kombinierten Verkehrs (=Rollen- Landstraße) liegt darin, daß dieser die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger (Umweltfreundlichkeit der Bahn, Punktgenauigkeit der Straße) miteinander optimal verknüpft. Nicht zuletzt deshalb wird der kombinierte Verkehr heute in ganz Europa verkehrspolitisch als eines der wichtigsten Instrumente zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gesehen und durch entsprechende Förderungsmaßnahmen forciert.

Es ist in diesem Zusammenhang evident, daß dem Terminal als zentrales Verbindungselement zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Schiff dabei wesentliche Bedeutung für die Herstellung und Sicherung einer effizienten, intermodalen Transportkette zukommt. Ich stimme Ihnen aber zu, daß eine für Mensch und Umwelt verträgliche Organisation des Terminalbetriebes sichergestellt werden muß und die damit verbundenen Belastungen so weit wie möglich reduziert werden sollten. Daher hat mein Ressort die Ende 1996 seitens der Vertreter der

Wels bereits an meinen Amtsvorgänger herangetragen Anliegen der Anrainer des Terminals zum Anlaß genommen, umgehend gemeinsam mit der Stadt Wels die Ausarbeitung eines konkreten Maßnahmenplans seitens der ÖBB und ÖKOMBI zu veranlassen, mit dessen Durchführung bereits die wesentlichsten Kritikpunkte beseitigt werden konnten (zB. Errichtung eines Wartekorridors für Lkws, zusätzlich RoLa-Garnituren, Zulaufsteuerung am Terminal Suben etc.). Darüber hinaus wurde von mir auch das Kuratorium für Verkehrssicherheit mit der Erstellung eines effizienten Verkehrsleit- und Logistikkonzeptes für den Terminal Wels beauftragt, das durch eine Optimierung der Verkehrsströme und Abläufe im Terminal die Belastungen der Anrainer auf ein Minimum reduzieren soll. Dieses Verkehrsleitkonzept wurde seitens des Kuratoriums für Verkehrssicherheit im Juni dieses Jahres vorgelegt, gemeinsam mit der Stadt Wels, mit den ÖBB sowie der Firma ÖKOMBI abgestimmt und im Rahmen einer eigenen ausführlichen Informationsveranstaltung am 14.7.1997 der interessierten Öffentlichkeit bzw. den betreffenden Anrainern vorgestellt, diskutiert und - wie man mir berichtet hat - auch weitestgehend positiv aufgenommen. An der Umsetzung dieses Konzepts wird derzeit gearbeitet, ein Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen ist bereits verwirklicht.

Das Konzept des Kuratoriums für Verkehrssicherheit umfaßt u.a. auch Maßnahmen hinsichtlich der Parkplatzsituation: Zusätzlich zu den ca. 50 mit einer Asphaltdecke befestigten Lkw-Stellplätzen wurden ungefähr 60 provisorische Lkw-Stellplätze eingerichtet. Nach Fertigstellung der neuen Terminalstraße (geplant für Ende August 1997) werden auf der alten Terminalstraße weitere 20 Abstellplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist am Grenzübergang in Suben, wo ca. 80 asphaltierte Lkw-Stellplätze vorhanden sind, eine entsprechende Zulaufsteuerung zum Terminal Wels geplant, wodurch allfällige Überlastungen des Terminals Wels vermieden werden.

Was Emissionsbelastungen durch laufende Motoren betrifft, so sind bei den im Terminalbereich abgestellten Lkws die Motoren grundsätzlich abgestellt. Da die Aufenthalts- und Sanitäräume für die Lkw-Lenker derzeit großzügig ausgebaut bzw. erweitert werden, ist

davon auszugehen, daß das zuweilen vorkommende Laufenlassen der Motoren für Heizwerke im Winter hinkünftig nicht mehr stattfinden wird. Die von Ihnen geübte Kritik dürfte sich vielmehr auf den - allerdings sehr geringen (ca. 3-5%) - Anteil an Kühltransporten beziehen, bei denen mitunter die Kühlapparate, nicht aber die Motoren laufen.

Das Problem der Verunreinigung durch Abfälle wurde von den ÖBB durch das Aufstellen zusätzlicher Müllcontainer und WC-Kabinen am Terminalgelände gelöst. Professionelle Rattenbekämpfung, intervallmäßige Säuberung des Geländes sowie eine Umzäunung des Terminalareals (Herbst 1997) haben noch zusätzliche Erleichterungen gebracht.

Die einzelnen Fragen darf ich wie folgt beantworten:

1., 13. Aus welchen konkreten Überlegungen erfolgte die Anlage des Terminals Wels nicht direkt in der Umgebung des Grenzübergangs Suben, sondern im Bereich Wels?

Ist es richtig, daß Studien zur logistischen und volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit eines Endpunktes einer aus Ungarn kommenden rollenden Landstraße, die in Wels endet, ergeben haben, daß Wels kein idealer Standort ist? Welche raumplanerischen Perspektiven haben zu dieser Frage bei der ÖBB/ÖKOMBİ bestanden und in welchem Bereich ist es zur Entscheidung gekommen, daß eine riesige Lkw-Verladeanlage mitten in einem Wölingebiet wie im Fall des Terminal Wels geplant und realisiert wird?

Antwort:

Die maßgeblichen Faktoren für die ursprüngliche Standortbestimmung des Terminals Wels in den achtziger Jahren waren die verkehrsgeographische Lage, die vorhandenen infrastrukturellen Voraussetzungen (optimale Schienen- und Straßeninfrastruktur) und die Lage abseits bewohnten Gebietes. Zum Zeitpunkt der Errichtung war in Suben weder eine geeignete Schienen- noch eine geeignete Straßeninfrastruktur vorhanden.

Der Bahnhof Wels wurde zum Zeitpunkt seiner offiziellen Eröffnung am 3.12.1985 auf einem Schuttablageplatz der ÖBB, abseits jedes Wohngebietes, errichtet. Darüber hinaus haben die Firmen Panalpina, Intersport, Bauhaus AG damals bereits bestanden und weitere Betriebsstätten sind in der Folge hinzugekommen. Bei den betroffenen Siedlungen handelt es sich großteils nicht um alten Baubestand, sondern um Einfamilienhäuser, deren Eigentümern bzw. Erbauern zum Zeitpunkt der Errichtung die Situation durchaus bekannt gewesen sein müßte.

Verkehrsgeographische und verkehrswirtschaftliche Lage

Die Standortbestimmung „Wels“ ergab sich zunächst durch eine regionalpolitisch optimale Lage im Mittelpunkt des oberösterreichischen Wirtschaftsraumes mit besten Verkehrsanbindungen an das hochrangige Straßennetz sowie kurzen und kostengünstigen Zulaufstrecken von allen oberösterreichischen Industriebetrieben aus, wodurch auch beste Voraussetzungen für den in den 80er Jahren bedeutenden Export Oberösterreichs in die Europäische Gemeinschaft geschaffen wurden. In diesem Sinn trägt der Terminal Wels zum oberösterreichischen Wirtschaftswachstum bei, was wiederum positive Effekte auf Wohlstand, Lebensqualität und geringe Arbeitslosigkeit hat.

Die Bedeutung von Wels als wichtige Transportdrehscheibe ergibt sich jedoch auch daraus, daß das Einzugsgebiet für Transporte nach Westeuropa in die Steiermark, nach Niederösterreich und Wien reicht.

Der Standort Wels stellt nicht in erster Linie einen reinen RoLa-Terminal für osteuropäische Frächter dar, sondern wird vor allem als größte Umschlaganlage für den unbegleiteten kombinierten Verkehr in Österreich genutzt. Durch die strategisch günstige Lage an einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt können von Wels die Verkehrsachsen Wels-Passau, Wels-Salzburg, Wels-Phyrn, Wels-Wien und Wels-Summerau bedient werden. Im Vergleich dazu würde man sich bei einem Standort in Suben auf nur eine Achse konzentrieren.

Infrastrukturelle Voraussetzungen

Der Terminal befindet sich im Osten der Stadt Wels in Randlage am Ende eines Gewerbegebietes mit direkter Anbindung zur Autobahn (A 8, A 25) und zum Verschiebebahnhof Wels. Auch aus eisenbahntechnischer und -organisatorischer Sicht sind die Vorteile evident. In unmittelbarer Umgebung befinden sich die Zugförderungsleitung mit allen dazugehörigen Einrichtungen, wie z.B. Lokdepot, ausreichende Gleisanlagen für die Abstellung der Garnituren, Werkshallen für Bedarfsreparaturen, Waschanlagen (Bahnhof Linz), etc. Damit ist durch beste infrastrukturelle Voraussetzungen vor Ort ein flexibler, kostengünstiger organisatorischer Ablauf gewährleistet.

Wie bereits oben angeführt, war jedoch zum Zeitpunkt der Errichtung des Terminals in Suben weder eine geeignete Schienen- noch eine geeignete Straßeninfrastruktur vorhanden.

Lage abseits bewohntem Gebietes

Zum Zeitpunkt seiner Errichtung - wie bereits erwähnt - befand sich der Terminal Wels abseits von Wohnsiedlungen und außerhalb von dichtbesiedeltem Gebiet, wobei in diesem Bereich des Gemeindegebiets von Wels bereits mehrere Betriebsstätten vorhanden bzw. in Planung (IKEA, Panalpina, Intersport, etc.) waren. Das am Stadtrand gelegene Areal wurde als Ablagerungsplatz genutzt und präsentierte sich als unansehnliche Haide. Eine Nutzung im Sinne der Errichtung eines Terminalstandortes bot sich hier geradezu an und führte zu einer allgemeinen Aufwertung dieses Bereichs als Gewerbegebiet. Sämtliche Siedlungsgebiete sind entweder durch den bestehenden Verschiebebahnhof oder durch Gewerbebetriebe vom Terminal räumlich getrennt. Zu erwähnen wäre in diesem Zusammenhang auch, daß gerade Vbf. Wels die Initialzündung für die Errichtung des Autobahnzubringers war, womit auch ideale Voraussetzungen für die in der Folge durchgeführte Verlegung des Straßenzollamtes aus dem Stadtzentrum an die Peripherie geschaffen wurden. Und es ist unbestritten, daß seit Eröffnung des neuen Straßenzollamtes das Stadtzentrum von Wels vom Schwerverkehr befreit wurde.

2.,9. Liegen konkrete Luftmessungen, Lärmmessungen und Wasserkontrollen vor?

Wenn ja, welche konkreten Ergebnisse erbrachten welche konkreten Messungen von welcher Behörde zu welchem konkreten Zeitpunkt?

Welche Entwicklungen zeigen die Schadstoffemissionen am ÖBB - Terminal seit 1990?

Luftmessungen:

In der Zeit vom 31.01.1997 bis 30.06.1997 war der Umweltmeßwagen der Stadt Wels im Bereich des Ortsteiles Maxlhaid im Einsatz. Die Untersuchungen ergaben, daß die Grenzwerte der OÖ-Luftreinhalteverordnung nicht überschritten wurden.

Lärmmessungen:

Lärmmessungen wurden für das Projekt der lärmtechnischen Bestandsstreckensanierung am 14. und 15.10.1996 durch das Ziv. Ing. Büro Dr. Schreiner Consulting durchgeführt. Die Meßpunkte wurden in der Oberhartstraße 1, Gärtnerstraße 113, Mitterweg 6, Suttnerstraße 18, Ginzkeystraße 82, Maxlhaid 39e und Böhmerwaldstraße 49 eingerichtet. Die Messungen selbst wurden in der Nacht durchgeführt. Der energieäquivalente Dauerschallpegel bezogen auf den Halbstundenwert innerhalb einer Vierstundenmessung bewegt sich zwischen 54,8 und 73,0 dB.

Wasserkontrolle:

Im Bereich der Containerstaplertankstelle sind die ÖBB durch den Bescheid der OÖ Wasserrechtsabteilung verpflichtet, zweijährliche Messungen durchzuführen. Die bis dato vorliegenden Meßergebnisse liegen weit unter den im Bescheid vorgeschriebenen Grenzwerten

3. Warum funktioniert die Information der betroffenen Anrainer absolut nicht? Warum wurden trotz mehrfacher Urgezen durch die Anrainer noch kein Vertreter von ÖBB oder ÖKOMBI benannt, der die Anrainer dieses Gebietes über neue Entwicklungen und die geplanten Maßnahmen sachgemäß und im Vorhinein informiert?

Antwort:

Seit dem Jahr 1993 finden in unterschiedlichen Intervallen Informationsveranstaltungen statt, deren Ziel die laufende Information über die aktuelle Entwicklung im Hinblick auf den Terminalumbau ist. Dabei wurden die Anrainer sowohl seitens der ÖBB und ÖKOMBI, als auch seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr sowie des Magistrats der Stadt Wels informiert. In größerem Rahmen fand u.a. eine gemeinsame Besprechung im Rathaus der Stadt Wels am 2.12.1996 statt, am 21.3.1997 wurde von ÖBB und ÖKOMBI eine Exkursion interessierter Welsener Bürger nach Sopron organisiert und am 14.7.1997 wurde eine weitere ausführliche Informationsveranstaltung in Wels abgehalten. Bei all diesen Veranstaltungen waren jeweils hochrangige Repräsentanten der beteiligten Unternehmen (ÖBB und ÖKOMBI) und Behörden (BM für Wissenschaft und Verkehr, Stadt Wels) vertreten, die den anwesenden und interessierten Bürgern auch namentlich als Ansprechpartner vorgestellt wurden. - Die nächste Veranstaltung ist für September 1997 vorgesehen.

Der Vorwurf, daß die Information der Anrainer nicht funktioniere, ist daher unzutreffend.

4.,5.,11. Von Anfang an war bekannt, daß der ÖBB-Terminal durch das Verladegeschehen als Lärmemittelpunkt zu betrachten ist. Warum wurde dennoch erst im Februar 1997 beschlossen, neben dem Schienenverkehr der Westbahn auch den durch den Terminal selbst hervorgerufenen Lärm in das Lärmschutzprogramm miteinzubeziehen?

Welche konkreten Maßnahmen sind in Richtung dieser Einbeziehung in das Lärmschutzprogramm mit welchen konkreten jährlichen Schritten und welchem jährlichen Investitionsprogramm geplant?

Wie weit liegen die maximalen Lärmpegel und im besonderen die Niederfrequenzen der stundenlang im Leerlauf laufenden Lkw im gesundheitsgefährdenden Bereich? Welche Dezibel erreichen diese?

Antwort:

Bereits in den Jahren 1992 und 1993 wurde im Einvernehmen mit den Bewohnern in der Maxlhaid zwischen der Westbahn und den jeweiligen Grundstücken der Bewohner ein Erdwall als Lärmschutz aufgeschüttet und von der Stadt Wels bepflanzt. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Bewohner auch darüber unterrichtet, daß im Zuge der lärmtechnischen Bestandsstreckensanierung, falls erforderlich, eine Nachrüstung erfolgen wird.

Die Einreichplanung für die lärmtechnische Bestandsstreckensanierung der ÖBB im Bereich der Stadt Wels erfolgte auf Grund eines Vertrages zwischen Bund, Stadt Wels und ÖBB im Juni 1996. Das angesprochene Projekt der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Wels wurde - nach erfolgter eisenbahnfachlicher Prüfung - mit Schreiben vom 7.7.1997 zur Durchführung der Ortsverhandlung an den Landeshauptmann von Oberösterreich delegiert. Eine Ortsverhandlung wurde von diesem für den 4.9.1997 anberaumt.

Für die Vorbereitung zur Detailplanung werden zur Zeit Bodenaufschlüsse und Vermessungsarbeiten getätigt. In einem zwischen ÖBB und Stadt Wels erarbeiteten Terminplan für die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen wurde fixiert, daß der Bauabschnitt Maxlhaid - Dickerldorf sowie der Terminal Wels Priorität I hat.

Für das gegenständliche Projekt wurden sowohl aktive (Lärmschutzwände, -wälle, u. dgl.) als auch passive (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämmlüftern) Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Realisierungszeitraum beginnt im Herbst 1997 (Fensterförderung) und läuft in bezug auf die Errichtung der Lärmschutzwände von Juli 1998 bis April 1999. Das gesamte Investitionsvolumen für den zitierten Abschnitt beträgt rd. 21 Mio öS.

Im übrigen darf auf die Beantwortung der Frage 2 verwiesen werden.

6. Von wem wurden die entsprechenden Gründe zu welchem konkreten Quadratmeterpreis erworben? Entspricht dies dem durchschnittlichen Grundstückspreis in dieser Region? Existieren Hinweise darauf, daß es sich bei den vorliegenden für das Terminal geplanten Grundstücken um Spekulationen handelte? Besitzen die ÖBB Information darüber, daß es zu massiven Grundaufkäufen vor der Errichtung des Terminals gekommen war, um die Preise zu steigern?

Antwort:

Die für den Ausbau des ÖBB-Terminals in Wels benötigten Gründe wurden von den ÖBB zu einem Preis von öS 1.200./m² erworben, was dem ortsüblichen Preis für betrieblich genutzte Grundstücke entspricht. Ob von seiten Dritter im Bereich des Terminals Flächen aus spekulativen Gründen erworben wurden, kann nicht beurteilt werden. Es liegen dem BMWV jedoch keine Informationen vor, daß es vor Errichtung des Terminals zu massiven Grundkäufen gekommen wäre, um die Preise zu steigern.

7. Welche konkreten Maßnahmen und Weiterentwicklungen des ÖBB-Terminals sind in den kommenden Jahren geplant?

Antwort

Der Terminal Wels wird einer baulichen und betrieblichen sowie im Hinblick auf zukünftige Umschlagsmöglichkeiten kapazitätsmäßigen Optimierung unterzogen.

Insbesondere sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Trennung des begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehrs
- Installierung eines modernen Verkehrsleitsystems für die Rollende Landstraße (RoLa)
- Errichtung eines neuen Bereichs für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)
- Umzäunung des Terminalgebiets
- effiziente Lärmschutzmaßnahmen.

8. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen direkter Art oder im Wege der Umwegrentabilität hat der ÖBB Terminal für die Stadt Wels seit 1987 erbracht?

Antwort:

Positive wirtschaftliche Auswirkungen im Wege der Umwegrentabilität ergaben und ergeben sich durch die optimale verkehrstechnische Anbindung der Region, durch die Aufwertung und Erweiterung des in der Umgebung des Terminals gelegenen Industrieansiedlungsgebietes sowie die dadurch geschaffenen Arbeitsplätze. Nach ho. vorliegenden Informationen beabsichtigen, - nicht zuletzt aufgrund der guten infrastrukturellen Voraussetzungen, sowie der Tatsache, daß der Terminal Wels einen raschen logistischen Umschlag ermöglicht, - weitere größere Unternehmen, sich im Terminalbereich von Wels anzusiedeln, wodurch mit weiteren wirtschaftlichen Effekten zu rechnen ist. Darüber hinaus wäre diese Frage unmittelbar an die Stadt Wels bzw. das Land zu richten.

10. Wann und wo ist mit der Wiederaufforstung der für den ÖBB -Terminal gerodeten Waldflächen im Wohngebiet der betroffenen Anrainer Maxlhaid, Oberhart und Dickerldorf zu rechnen?

Antwort:

Gemäß Bescheid des Magistrats Wels hat die Ersatzaufforstung auf den Parzellen 940/2, 940/3 und 1742, KG Puchberg, zu erfolgen und ist im Jahre 1998 durchzuführen. Baumarten und Pflanzenverband sind mit dem forstechnischen Dienst der BH Wels-Land festzusetzen.

12. Ist die ÖBB/ÖKOMBI bereit, den Anrainern des ÖBB-Terminals zusätzlich zur Lärmschutzwand einen finanziellen Beitrag zur erweiterten individuellen Bepflanzung in den einzelnen Gärten zu gewähren, die eine Dämpfung der Schallemissionen ermöglichen würden?

Antwort:

Lt. Aussagen von Experten bewirkt eine Bepflanzung in der vorgeschlagenen Form keine Änderung der Schallimmission.

14. Um wieviele Jahre hinkt der Ausbau des ÖBB-Terminals hinter den Planvorhaben her?

Antwort:

Der neu adaptierte Terminal wird planmäßig im Jahr 1999 der verladenden Wirtschaft zur Verfügung stehen.

15. In welchem Zeitraum wird sich die Zahl der für den ÖBB-Terminal avisierten 300 Arbeitsplätze weiter erhöhen und wann wird welche maximale Beschäftigungszahl erreicht werden? Wie ist der derzeitige Beschäftigungsstand und wie verteilen sich die gegenwärtig dort Beschäftigten auf Magistrat, ÖBB, ÖKOMBI, Privatwirtschaft und Behörden?

Antwort:

Der Beschäftigungsstand des Terminals Wels umfaßt derzeit bei den ÖBB (einschließlich Agentur Ökombi) ca. 60 Personen, bei anderen am Terminal ansässigen Firmen ca. 15 Personen sowie bei Behörden ca. 20 Personen. - Nicht umfaßt sind in dieser Auflistung die Arbeitsplätze, die im Industrie- und Gewerbegebiete um den Terminal Wels bestehen und wesentlich von leistungsfähigen Verkehrsverbindungen abhängen. Im übrigen darf ich in diesem Zusammenhang auf die Beantwortung der Fragen 1, 8 und 13 verweisen.

16. Wann ist am ÖBB-Terminal der Übergang vom begleiteten Verkehr zum unbegleiteten Verkehr zu erwarten? Wie bewertet der Verkehrsminister die Sinnhaftigkeit des Ökopunktesystems, wenn bei der Durchreise durch Österreich von ca. 300 km schließlich wieder 100 km auf der Straße erfolgen und durch stundenlange Wartezeiten bei Be- und Entladung bzw. zweimal Zoll (Wels und Suben) die Umwelt stark durch Lärm- und Diversemissionen belastet wird?

Antwort:

Die verkehrspolitische Bedeutung der RoLa (=Rollende Landstraße) liegt insbesondere darin, daß sie mit wenig logistischem Aufwand (sowohl auf Nutzen- als auch auf Befördererseite) einen raschen Umstieg bzw. Verlagerung auf die Schiene ermöglicht. Sie wird daher ins-

besondere von Straßentransportunternehmern mit kleinerem Fuhrpark in Anspruch genommen sowie von Transportunternehmen, deren Equipment nicht für den UKV (=Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr) geeignet ist bzw. erst mit finanziellem Aufwand umgerüstet werden müßte. Es ist zudem inzwischen durch Studien belegt, daß die Annahme, die RoLa sei die Übergangs- bzw. Zwischenstufe zum UKV, nicht zutreffend ist, da es sich bei RoLa und UKV um unterschiedliche Transportalternativen für unterschiedliche Zielgruppen handelt. Die Reduzierung oder Einstellung von RoLa-Angeboten würde nicht zum Umstieg auf den UKV führen, sondern vielmehr wieder zu einer Rückverlagerung auf die Straße. Daß insbesondere die RoLa in der Lage ist, rasch Verlagerungseffekte zu bewirken, zeigen die zweistelligen statistischen Zuwachsraten der letzten Jahre. Die RoLa ist daher auch in Zukunft, unabhängig von den Bestrebungen, mittel- und langfristig den UKV als betriebswirtschaftlich günstigere Transportform zu forcieren, ein verkehrspolitisch notwendiges Instrument zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene, insbesondere im Ostverkehr, aber auch auf der Brennerachse! Beide Formen des Kombiverkehrs haben daher auch eine eigenständige verkehrspolitische Bedeutung und Berechtigung, wobei der volkswirtschaftliche, umwelt- sowie verkehrspolitische Nutzen des Kombiverkehrs jedenfalls unbestritten ist.

17. Aus welchem Grund kann am ÖBB-Terminal Samstag bis 19 Uhr und Sonntag schon wieder ab 18 Uhr mit Verladearbeiten begonnen werden, obwohl ein Wochenendfahrverbot für Lkw existiert?

Antwort:

Aufgrund der verkehrspolitischen Unterstützung des Kombiverkehrs sind Fahrten von und nach den Terminals vom Feiertags- und Wochenendfahrverbot ausgenommen.

18. Welche Gesamtkosten für den Bau, für die gesamte Infrastruktur wie Parkplätze und Zufahrtsstraßen sind jeweils bislang entstanden und welche konkreten Maßnahmen mit welchen konkreten gesamt aufgeschlüsselten Investitionen werden bis zum Jahr 2000 geplant?

Antwort:

Seit der Inbetriebnahme der Rollenden Landstraße zwischen Wels und Mainz im Dezember 1985 wurden insgesamt rund 200 Mio öS in die gesamte Infrastruktur investiert. Für die Jahre 1998 bis 2000 ist ein Ausbau des Terminals Wels mit der Zielsetzung einer räumlichen Trennung der Rollenden Landstraße (RoLa) vom unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) vorgesehen.

Der derzeitige Terminal soll in Zukunft zur Gänze für den RoLa-Verkehr genutzt werden. Dadurch wird ein geordnetes und konzentriertes Abstellen der Lkw—Züge der RoLa innerhalb des Terminals ermöglicht und eine Belastung der öffentlichen Verkehrsfläche vermieden. Auf der Grundfläche zwischen der Terminalstraße „alt“ und Terminalstraße „neu“ bzw. Einfahrt zum Straßenzollamt und Böhmerwaldstraße wird die Umschlagfläche für den UKV errichtet. Der bestehende Portalkran wird um 180° in Richtung Terminalstraße „neu“ gedreht und die Kranbahn auf 600 m verlängert. Die bestehenden Gleisanlagen werden der neuen Konzeption entsprechend adaptiert. Die Gesamtkosten für den Ausbau werden nach heutigen Berechnungen rund 388 Mio ÖS betragen.