

3929/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3923/J - NR/1998, betreffend Kombi - Verkehr Kufstein - Brenner, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 25.3.1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Wie hoch sind a) die derzeitigen Transportkapazitäten (in Tonnen) und b) deren Auslastung (in %) im Schienengüterverkehr, aufgeschlüsselt nach Hauptverkehrsachsen (Kufstein - Innsbruck, Innsbruck - Brenner, Tauernachse, Phyrnstrecke, Semmering, Salzburg - Linz, Schärding - Linz, Linz - Wien)?

Antwort:

Seit Mitte Februar 1998 wird zwischen Brenner und München - Manching ein 2 - Stundentakt der Rollenden Landstraße in beiden Fahrtrichtungen angeboten (24 Züge). Auf das Jahr hochgerechnet ergibt sich eine Transportkapazität von 120.000 Lkw. Die gegenwärtige Auslastung liegt bei über 90 %.

Auf der Donau - Achse zwischen Wels und Sopron / Budapest / Szeged werden derzeit 18 Züge täglich für den Ost - West - Transit angeboten. Dies entspricht einer jährlich zur Verfügung stehenden Kapazität der Rollenden Landstraßen (RoLa) von 108.000 Lkw. Die Auslastung dieser Züge liegt seit Jahresbeginn 1998 im Durchschnitt zwischen Wels und Szeged bei 91 %, zwischen Wels und Sopron bei 85 % und zwischen Wels und Budapest bei 60 %.

Auf der Westbahn wird weiters im Binnenverkehr zwischen Wels und Wörgl eine RoLa mit vier Zügen täglich geführt, die eine Kapazität von 14.000 Lkw jährlich aufweist. Die Auslastung betrug seit Jahresbeginn im Durchschnitt 45 %. Auf der Tauern - Achse verkehren derzeit RoLa - Züge zwischen Salzburg und Laibach (4 mal täglich), zwischen Villach und Wels (zweimal täglich) und zwischen Villach und Budweis (zweimal täglich). Die Gesamtkapazität liegt bei 38.000 Lkw jährlich. Die Auslastung betrug seit Jahresbeginn im Durchschnitt zwischen Villach und Wels 52 %, zwischen Villach und Budweis 64 % und zwischen Salzburg und Laibach 67 %. Auf der Pyhrn - Achse werden derzeit in der Relation Graz - Regensburg 4 Züge täglich angeboten, was eine jährliche Kapazität von 20.000 Lkw ergibt. Die Auslastung betrug seit Jahresbeginn im Durchschnitt 73 %.

Strecke	maßgebender Abschnitt 1)	Belastung 1997 Güterzüge in 24h	Leistungsfähigkeit bei guter Betriebsqualität Güterzüge in 24h
Kufstein - Innsbruck	Wörgl - Abzw.FW2	129	99
Innsbruck - Brenner	Abzw. 11 - Brenner	82	125
Tauern	Schwarzach - St.V. - Mallnitz	49	53
Pyhrn	Kirchdorf/Kr. - Selzthal	22	13
Semmering	Gloggnitz - Mürzzuschlag	92	121 2)
Salzburg - Linz	Attnang - P. - Steindorf/St.	92	107
Schärding - Linz	Neumarkt - K. - Passau/Hbf	91	104
Linz - Wien	Amstetten - St. Valentin	128	111

1) maßgebender Abschnitt = Streckenteil mit der geringsten Leistungsfähigkeit

2) Theoretische Kapazität auf der Semmering - Nordrampe nur zu rd. 70 % nutzbar wegen weit überdurchschnittlicher Abnutzung des Fahrweges (aufgrund sehr geringer Bogenradien) und daher notwendiger ständiger Bauarbeiten

2. Welche Transportreserven bestehen auf den einzelnen Strecken?

Antwort:

Im Bereich der Infrastruktur können kurzfristig bestehende Bedarfstrassen bei allen diesen RoLa - Verbindungen aktiviert werden. Abfertigungsengpässe gibt es derzeit, durch Umbau - arbeiten bedingt, in Wels, sowie in Sopron.

3. Wie hoch ist der Anteil der "Rollenden Landstraße"/des kombinierten Verkehrs auf den genannten Strecken?

Antwort:

Auf der Brenner - Achse ergibt sich im Vergleich zwischen dem Straßengüterverkehr und dem RoLa - Verkehr folgender Modal split:

	Lkw - Aufkommen (*)	RoLa - Aufkommen	RoLa - Marktanteil
1991	985.194	75.834	7,7%
1992	1.033.277	80.070	7,7%
1993	1.032.959	77.807	7,5%
1994	1.135.885	94.146	8,3%
1995	1.297.568	75.865	5,8%
1996	1.258.459	82.789	6,6%
1997	1.319.253	77.755	5,9%

(\*) Gezählte ein - und ausreisende LKW, Transit durch Österreich sowie

Verkehre mit Quelle oder Ziel in Österreich

Quelle: Spedition Schenker & Co AG Grenzgeschäftsstelle Brenner,

gezählt im Auftrag der Tiroler Landesregierung

4. Welche Ausbaupläne zur Kapazitätssteigerung bestehen auf den genannten Strecken?

Antwort:

Strecke Wien - Linz - Salzburg  
Die Planung für den viergleisigen Ausbau der Strecke Wien - Wels sowie Teile des Abschnittes Wels - Attnang - Puchheim (Umfahrung Lambach und Umfahrung Breitenschützing) sowie der Abschnitt Attnang - Puchheim - Salzburg wurden der HL - AG übertragen.

Im Abschnitt Wels - Attnang - Puchheim ist der Ausbau zu einer Hochleistungsstrecke weitgehend abgeschlossen (Ausnahme Lambach - Breitenschützing). Die Planung für den Abschnitt Attnang - Puchheim - Salzburg befindet sich derzeit im Stadium der Variantenstudien und ist im Zusammenhang mit der Vernetzungsplanung des Salzburger - Oberösterreichischen Raumes zu sehen. Weitere Abschnitte (wie z.B. Haag - St. Valentin) sind derzeit im Bau.

Von den ÖBB wurden bereits folgende Streckenabschnitte in Betrieb genommen:

Im Bereich des Abschnittes Pöchlarn - Ybbs die zweigleisige Umfahrung Krumnußbaum -

Säusenstein, Teile der zweigleisigen Umfahrung Melk sowie der Abschnitt Linz - Wels (Ausbau auf Vmax 200 km/h)

Strecke (Passau -) Schärding - Wels (- Linz)

Der Abschnitt Wels - Passau wurde mit der 675. Verordnung der Bundesregierung vom 29.

Dezember 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt. Die Ziele des Streckenausbau sind insbesondere die Erhöhung der Streckenkapazität sowie die

Modernisierung der Betriebsanlagen (Bahnhofsumbauten, Neuherstellung von Unterbau - ,

Oberbau - und Fahrleitungsanlagen, Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen etc.)

Strecke Linz - Selzthal

Auf der Pyhrnstrecke (Streckenabschnitt Linz - Selzthal) ist der Bereich Linz Hbf - Nettingsdorf (rd. 13 km) zweigleisig nach den Erfordernissen von Nah - und Fernverkehr ausgebaut.

Zwischen Nettingsdorf und Selzthal bestehen Ausbauplanungen nach den Kriterien für eine

Eisenbahn - Hochleistungsstrecke. Der Ausbau wird schrittweise durchgeführt, wobei zwi -

schen Kremsmünster und Wartberg (rd. 7 km) die Bauarbeiten bereits im Gange sind. Der Ausbau der Pyhrnstrecke erfolgt unter der Zielsetzung einer selektiv zweigleisigen Eisenbahn - Hochleistungsstrecke. Strecke Salzburg - Schwarzach - St.Veit - Rosenbach Die Zielsetzungsplanung der ÖBB für den Ausbau der Tauernachse sieht in der ersten Bau - stufe einen selektiven zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn zwischen Schwarzach - St.Veit und Spittal - Millstättersee vor. Ausbaupläne zur Kapazitätssteigerung im Bereich der Terminals bestehen für So - pron/Ödenburg, wo die Baumaßnahmen teilweise auch schon abgeschlossen und teilweise im Gange sind. Die gegenwärtigen fallweisen Kapazitätsengpässe in Sopron werden dann nicht mehr auftreten können. Nach Ausbau der Brenner - Südrampe in Südtirol wird eine Verlänge - ung von RoLa - Verkehren nach Italien möglich sein und es wird die Einrichtung einer RoLa bis nach Trento/Trient erwogen. Damit würde auch der Terminal Brennersee entlastet wer - den.

Im Bereich des Fuhrparkes wird es durch die Neubeschaffung von Niederflurwagen (derzeit stehen bei der ÖKOMBI 562 in Verwendung) zu Kapazitätssteigerungen kommen. Über die Finanzierung dieser Beschaffungsmaßnahmen sind Gespräche zwischen der ÖKOMBI, dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr sowie dem ERP - Fonds im Gange.

5. Welche Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind geplant?

Antwort:

Wie in der Einleitung zu dieser Anfrage angemerkt wird, ist die Reduktion des Straßengüter - verkehrs als allgemeines verkehrspolitisches Ziel zugunsten der Lebens - und Umweltqualität unbestritten. Die österreichische Verkehrspolitik hat daher schon seit längerem ein Maß - nahmenpaket (z. B. restriktive Kontingentpolitik, Ökopunktesystem) ergriffen, das einerseits auf eine weitestgehende Reduzierung der aus dem Straßengüterverkehr resultierenden Bela - stungen (insbesondere Emissionen) abzielt, andererseits aber Anreize zur Nutzung der Bahn und des kombinierten Verkehrs schafft - und dafür selbstverständlich auch die erforderlichen Kapazitäten bereitstellt.

Um daher leistungs- und wettbewerbsfähige, sowie vor allem umweltfreundliche alternative Transportangebote zu schaffen, wurde - und wird - nicht nur die Schieneninfrastruktur in Österreich deutlich ausgebaut, sondern es wurden - und werden - auch eine Reihe von ordnungspolitischen Rahmenbedingungen gesetzt, die die Nutzung des Schienenverkehrs und des kombinierten Güterverkehrs attraktiver gestalten sollen. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs in Österreich wurde u.a. das Belohnungskontingent sowie das Belohnungspunktesystem für die Nutzung der Rollenden Landstraßen eingeführt, aber auch Regelungen für teilweise genehmigungsfreie, d.h. liberalisierte, Vor- und Nachlaufverkehre, für den Nutzlastausgleich im Vor- und Nachlauf, für genau definierte Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie vom Nachtfahrverbot geschaffen. Darüber hinaus gibt es auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs durch die Reduzierung/Rückerstattung der KFZ-Steuer und der Straßenbenutzungsabgabe. Im Hinblick auf Investitionen in den kombinierten Verkehr hat das Verkehrsressort von 1992 bis 1997 ein "Förderungsprogramm für den kombinierten Verkehr Straße - Schiene - Schiff" eingerichtet, das nach der dementsprechenden Genehmigung durch die EU-Kommission von 1998 bis 2001 verlängert werden soll. Im Rahmen dieses Programms wird für bestimmte Investitionen in den kombinierten Verkehr ein gewisser Prozentsatz an Beihilfen zur Verfügung gestellt, um die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber der Straße hinsichtlich Preis und Qualität der Leistung sicherzustellen und dadurch Verkehre von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern. Da die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger ein öffentliches Interesse darstellt, gibt es auch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den begleiteten kombinierten Verkehr und unbegleiteten kombinierten Transitverkehr durch Österreich. Es ist, wie schon angedeutet, beabsichtigt, diese Maßnahmen im wesentlichen weiterzuführen, wobei im Detail selbstverständlich Aktualisierungen, Anpassungen und/oder Ergänzungen erforderlich sein werden.

6. Wie stehen Sie zu dem Schweizer Modell einer fahrleistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe?

Antwort:

Das Schweizer Modell einer fahrleistungsabhängigen  
Schwerverkehrsabgabe entspricht im  
wesentlichen dem in Österreich auf dem Autobahn - und  
Schnellstraßennetz geplanten fahr -

leistungsabhängigen Road - Pricing - System für Lkw. Derartige fahrleistungsabhängige Gebührensysteme sind den bestehenden Pauschalgebühren aus verkehrs - und umweltpolitischer Sicht jedenfalls vorzuziehen, weil sie u.a. gewährleisten, daß derjenige, welcher mehr fährt, auch mehr bezahlt (Verursacherprinzip), wohingegen Pauschalgebühren Vielfahrer begünstigen. In diesem Sinne stehe ich dem Schweizer Modell einer fahrleistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ebenso positiv gegenüber wie dem in Österreich geplanten fahrleistungsabhängigen Road - Pricing - System für Lkw, da dessen rasche Einführung ein wichtiger Schritt in Richtung Kostenwahrheit (d.h. auch Internalisierung der externen Kosten) darstellt, die wiederum eine wichtige Voraussetzung zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern ist. Derzeit erfolgt nämlich eine Quersubventionierung des Lkw durch den Pkw.