

4259/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.4517/J - NR/1998, betreffend
Umsetzungsstand
von seinerzeit im Transitvertrag gegebenen Versprechen, die die Abgeordneten
Niederwieser
und Genossen am 10. Juni 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beant
-

worten:

1, Stichwort Schienenverkehr und kombinierter Verkehr

1a) Welche konkreten Maßnahmen wurden bislang getroffen, um die in Teil II (Arti -
kel 3/4/6 und 7 bzw. Anhang 2 und 3) vereinbarten Maßnahmen in Österreich
umzusetzen?

1b) Welche Maßnahmen wurden bislang in Deutschland, Italien und den Niederlanden
getroffen?

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden 1984 beauftragt, für die Realisierung der von
der

Bundesregierung gewünschten Einrichtung von Transitkorridoren zur Entlastung des
Straßen -

transits durch Österreich, die technischen und betrieblichen Voraussetzungen zu schaffen.

Diese Vorgabe ist auf internationaler Ebene zwischen den Verkehrsministern von
Deutschland,

Italien und Österreich dahingehend konkretisiert worden, als in den trilateralen Überein -
kommen von 1986, 1989 und 1990, für den Brennerübergang eine koordinierte Anhebung
der

Leistungsfähigkeit der Eisenbahnmagistrale München - Innsbruck Verona vereinbart wurde.

Das Ausbauprogramm Transitkorridor Brenner wurde von den ÖBB 1984 - nach Erarbeitung

eines diesbezüglichen Infrastruktur - und Betriebsführungskonzeptes - begonnen.

Sämtliche Ausbauprojekte der ÖBB auf der Brennerachse werden mit den Vorhaben der Brenner - Eisenbahngesellschaft (Gründung 1995) umfassend koordiniert.

Konkret sind zu nennen:

- Bau einer Umfahrung Innsbruck, wodurch der Kapazitätsengpaß Hall/Tirol - Innsbruck Hbf abgeschwächt werden kann;
- Neukonzeption der sicherungstechnischen Blockteilung mit dem Ziel, die Blockabschnitte zu verkürzen und dadurch eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen;
- Errichtung zusätzlicher Überleitstellen zur Erweiterung der betrieblichen Flexibilität und damit zur Erhöhung der Streckendurchlässigkeit in der praktischen Betriebsabwicklung;
- Einführung des Gleiswechselbetriebes mit Regelgleis rechts auf der Gesamtachse Kufstein - Brenner;
- Weitestgehende unterbau - , oberbau - , elektro - , fernmelde und sicherungstechnische Neukonzeption der Bahnhöfe (mit Verlängerung der Überholgleise) und der Strecke;
- Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen;
- Installierung einer rechnergestützten Zugüberwachungsanlage (RZÜ) für den Bereich Kufstein - Brenner als Grundvoraussetzung für die Optimierung der Betriebsführung und Disposition.

Mit dem Umbau des Bahnhofes Jenbach (Baubeginn 1998) wird vsl. im Jahr 2000 das Ausbauprogramm Transitkorridor Brenner abgeschlossen sein, so daß die im Artikel 6 Anhang 3

des EU - Beitrittsvertrages angebotenen zusätzlichen Bahnkapazitäten im Gütertransit zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

Über Maßnahmen in den Niederlanden ist in meinem Ressort nichts bekannt.

1c) Wieviele Prozent des LKW - Verkehrs konnten auf die Schiene umgeleitet werden?

1d) Wie stark hat sich die Differenz zwischen Straßentransit und Transit auf Schienen verringert bzw. vergrößert?

4. Stichwort "Zukunft"

Wie schätzen Sie generell die zukünftige Entwicklung des Gütertransportverkehrs innerhalb der EU im Hinblick auf eine Verbesserung der Umweltbelastung für die Menschen entlang der österreichischen Haupttransitachsen ein?

Aussagen über die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs wurden u.a. im Rahmen der Studie "Güterverkehr in den Alpen" aus dem Jahr 1996 erarbeitet.

Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, daß durch den Transitvertrag im Jahre 2003 die Zahl der

alpenquerenden Transitfahrten durch Österreich gegenüber dem Trend um etwa 270.000 Fahrten reduziert wird. Es ist davon auszugehen, daß der überwiegende Teil dieser Fahrten auf der Schiene stattfindet.

Die NOx - Emissionen des ökopunktpflichtigen alpenquerenden Güterverkehrs werden gegenüber 1994 von 1.910 t auf 1.222 t reduziert werden (- 37% gegenüber 1994, entspricht einer Reduktion von - 60% gegenüber den abgeschätzten Emissionen von 1991). Dies wird aufgrund des technischen Fortschritts in der Fahrzeugtechnik trotz einer Zunahme der Fahr-

tenzahlen von 1,084 Mio. (1994) auf ca. 1,140 Mio. (2003) möglich sein.

1e) Welche Maßnahmen wurden und werden getroffen, um den Umstieg auf die Schiene für die Frächter attraktiver zu machen?

In Umsetzung des Transitvertrages wurden hinsichtlich des kombinierten Verkehrs u.a.

Maß-

nahmen ergriffen, die sicherstellen, daß die Preise des kombinierten Verkehrs mit denjenigen anderer Verkehrsträger konkurrieren können. Dazu wurde im Rahmen des zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr abgeschlossenen Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Anlage 3, kombinierter Verkehr, ein Förderungsvolumen von 1,1 Mrd. öS vereinbart.

Auf der Brenner - Route wurde aus diesem Förderungstitel seit Jahresbeginn und vorerst bis Jahresende befristet eine zusätzliche Tarifstützung vorgenommen, die zu einer Auslastungs-

erhöhung der Züge des kombinierten Verkehrs auf 95 % geführt hat (vorher knapp 70 %).

Die Zugzahl wurde auf 12 Zugpaare täglich je Richtung (= 2 - Stunden - Takt) erhöht (vorher

10 Zugpaare täglich).

Die Förderung ist leistungsbezogen und richtet sich nach den tatsächlich beförderten Sendun -

gen, wobei ein Bonus - Malus - System vorsieht, daß die in Prozenten ausgedrückte Erhöhung

des Beförderungsvolumens (= Sendungen) gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu einem Bonus in Höhe des gleichen Prozentsatzes vom Fixbetrag in der Höhe von 1,1 Mrd öS führt ("Verlagerungsbonus") sowie im Falle einer in Prozenten ausgedruckten Minderungsrate gegenüber dem Vorjahr zu einem Malusabzug in Höhe desselben Prozentsatzes vom verein -

barten Fixbetrag.

Die bloße Führung zusätzlicher Rola - Züge auf einer bestehenden Rola - Verbindung führt also

noch nicht zu einer Abgeltungserhöhung, sondern nur dann, wenn dadurch das insgesamt Sendungsaufkommen auf dieser Relation steigt. Ebenso wenig führt das Auflassen einzelner Rola - Züge auf einer Rola - Verbindung zu einer Reduktion der Abgeltungen, solange nicht das

insgesamt Sendungsaufkommen auf dieser Relation sinkt.

Auch führen Kostensteigerungen, Tarifierhöhungen, Betriebsverluste etc. zu keiner Änderung

der Abgeltungshöhe.

Weiters wurden zur Förderung des kombinierten Verkehrs in Österreich das Belohnungs - system für die Nutzung der Rollenden Landstraßen eingeführt sowie Regelungen für teil - weise genehmigungsfreie, d.h. liberalisierte Vor - und Nachlaufverkehre, für den Nutzlastaus -

gleich im Vor - und Nachlauf, für genau definierte Ausnahmen vom Sonn - und Feiertagsfahr -

verbot sowie vom Nachfahrverbot geschaffen. Darüber hinaus gibt es auch finanzielle An - reize 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 entsprechenden 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 des Preises und der Qualität der Leistung sicherzustellen und dadurch Verkehre von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlagern. Alle diese Maßnahmen waren bzw. sind dazu geeignet, den Umstieg auf die Schiene für die Frächter attraktiver zu machen und damit wesentlich zu der aus Sicht der Bevölkerung und der Umwelt notwendigen Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene beizutragen.

2 Stichwort "Schadstoffe"

2a) Um wieviel Prozent konnte die gesamte Schadstoff - Belastung durch Transit - LKW bis zum heutigen Zeitpunkt verringert werden (Teil III, Art 11, Pkt 2 und Anhang 5)?

Die Schadstoffbelastung im ökopunktepflichtigen Transitverkehr konnte seit Einführung des Ökopunktesystems kontinuierlich gesenkt werden. So verminderte sich der durchschnittliche Ökopunkteverbrauch pro Fahrt (entspricht den NOx - Emissionen des Fahrzeuges) von 15,49

im Jahr 1991 auf 8,69 im Jahr 1997. Bei Berücksichtigung der Anzahl der Fahrten konnten die NOx - Emissionen seit dem Basisjahr um 43,6 % verringert werden.

2b) Die Reduktion der NOx - Gesamtemission wird über ein Ökopunktesystem verwaltet: Ist das mittelfristig angestrebte Ziel einer Reduktion auf 54,8 v.H. bis zum Jahr 1998 eingehalten worden?

Das mittelfristig angestrebte Ziel für 1997 liegt bei 59,10 % (entspricht einem theoretischen COP Wert von 9,34 g/kWh). Der tatsächliche Wert lag jedoch bei 8,69 g/kWh (entspricht einer

Reduktion von 55 %). Für das 1. Quartal 1998 liegt der Wert bei 8,3 g/kWh und damit unter dem Sollwert von 8,66 g/kWh.

2c) Zu Punkt 4: Gibt es bereits Vorarbeiten zu jener wissenschaftlichen Studie, welche die Kommission am 1. Januar des Jahres 2001 vorlegen will? Falls ja, gibt es schon Ergebnisse?

2d) Gibt es - in Österreich, Italien, Deutschland oder den Niederlanden - andere wissenschaftliche Studien, die in diesem Zusammenhang gerade erstellt werden?

Nach den meinem Ressort vorliegenden Informationen soll mit den Vorarbeiten für die von der Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Umweltagentur bis 1. Jänner 2001

gemäß Protokoll Nr. 9, Artikel 11(4) zu erstellende wissenschaftliche Studie in nächster Zeit

begonnen werden. Über andere wissenschaftliche Studien, die in diesem Zusammenhang in Österreich, Italien, Deutschland oder den Niederlanden gerade erstellt werden, ist in meinem Ressort derzeit nichts bekannt.

3. Stichwort "Lärm"

3a) Welche Maßnahmen werden ergriffen, wenn die erhöhten Mauttarife auf der Brennerautobahn tatsächlich fallen sollten, und mit einer weiteren Zunahme des LKW - Transits durch Österreich zu rechnen ist?

3b) Ist zum Schutze der Anwohner an die Einführung eines generellen LKW - Nacht - fahrverbotes gedacht?

In Beantwortung der Fragen 3a) und 3b) möchte ich zunächst festhalten, daß ich nach wie vor davon ausgehe, daß die bestehenden positiven Wirkungen der Brennermauten - insbeson-

- dere während der Nacht - durch eine entsprechende Verhandlungslösung in diesem Bereich auch in Zukunft aufrecht erhalten werden können. Im übrigen verweise ich auf die in Kopie beiliegende Entschließung des Tiroler Landtages vom 9. Oktober 1997 und teile in diesem Zusammenhang mit, daß die Vorarbeiten für das darin geforderte Ermittlungsverfahren im Hinblick auf die mögliche Erlassung eines Nachtfahrverbotes für Lkw über 7,5 Tonnen auf der Brenner - Autobahn von meinem Ressort vorsorglich eingeleitet wurde.

3c) Gibt es Überlegungen, die technischen Normen für Lkws weiter zu verschärfen, um die Lärmbelastung der Brennerstrecken - Anwohner weiter zu vermindern?

Grundsätzlich kann gesagt werden, daß sich eine Reduzierung des Lärmpegels vor allem durch den Einsatz von Fahrzeugen moderner Bauart erwarten läßt. Damit gewährleistet wird,

daß "alte" Fahrzeuge im Bestand rascher durch neue, leisere ersetzt werden, wurden bereits und werden von mir auch in Zukunft Anreizsysteme geschaffen, um diesen Umstellungs - effekt zu forcieren. Eine wesentliche Maßnahme in diesem Sinne stellt einerseits das Öko - punktesystem dar, andererseits die auf europäischer Ebene bzw. im Rahmen bilateraler Ab - kommen vorgesehene Bindung von Kontingenten an den Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Umwelt - und Sicherheitsstandards (sog. "grüne" bzw. "grünere und sichere" Lkw).

Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Normen für Lkw fallen in den

Zuständigkeitsbereich der Europäischen Kommission und werden daher auf europäischer Ebene gesetzt. Von der Kommission wurde in diesem Zusammenhang kürzlich ein Vorschlag

für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen

von Kraftfahrzeugen und - anhängern und über ihre Montage vorgelegt, der vorsieht, daß noch strengere Maßnahmen gesetzt werden, um die Geräuschemissionen von Pkw und Lkw weiter abzusenken. In diesem Zusammenhang sollen u.a. Grenzwerte für das Abrollgeräusch

von Reifen festgelegt werden.

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen die vom Tiroler Landtag in seiner Sitzung vom 9. 10. 1997 gefaßte EntschlieÙung bezüglich der Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKW über 7,5 t

nummehr auch auf postalischem Wege übermittle.

Die Landesregierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit den zuständigen Bundesstellen zu erreichen,

1. daß die Straßenverkehrsordnung so novelliert wird, daß ein Fahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen während der Nachtzeit auch bei Vorliegen eines hohen Anteiles an Umwegverkehr auf der betreffenden Strecke durch Verordnung erlassen werden kann,
2. daß unabhängig davon ein Ermittlungsverfahren für die Erlassung des Nachtfahrverbotes für Lkw über 7,5 Tonnen auf der Brenner Autobahn unverzüglich eingeleitet wird, damit im Falle der Aufhebung der erhöhten Nachtmaut durch den EuGH das Nachtfahrverbot sofort verordnet werden und in Kraft treten kann.