

6342/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6661/J - NR/1999, betreffend die Einstellung der rollenden Landstraße auf der Eisenbahnstrecke Budweis - Villach, die die Abgeordneten Meisinger und Kollegen am 16. Juli 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Auslastung der Rola - Verbindung Villach - Budweis war in den letzten Monaten stark rückläufig und betrug z.B. im November des Vorjahres nur mehr 50%, sodaß unter derartigen Voraussetzungen ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Verbindung auf Dauer nicht aufrecht - zuerhalten war. Um seitens des Verkehrsressorts alle Möglichkeiten zur Weiterführung dieser Rola auszuschöpfen, wurden im Dezember 1998 die diesbezüglichen Kontakte mit den tschechischen Behörden intensiviert und von österreichischer Seite für den Zeitraum von Jänner bis April 1999 eine Sonderförderung für die Rola Villach - Budweis gewährt, die den Preis für die Rola - Nutzer um 100 Euro pro Sendung reduzierte. Trotz dieser beachtlichen

Preissenkung konnte jedoch die Auslastung gegenüber dem Vergleichszeitraum 1998 nicht gesteigert werden, so daß sowohl in Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Verbindung, als auch in bezug auf einen möglichst effizienten Einsatz der finanziellen Mittel zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Fortführung nicht zielführend erscheint.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß sowohl im Vorjahr als auch in den ersten Monaten dieses Jahres bedingt durch Bautätigkeiten auf tschechischem Gebiet die Verbindung „Villach - Budweis“ bereits über mehrere Wochen hindurch verkürzt auf der Strecke „Villach Wels“ geführt werden mußte. Diese wiederholten Verkürzungen haben einerseits aufgrund der seitens der Kunden ständig erforderlichen Umdisponierungen die Attraktivität dieser Rollenden Landstraße beeinträchtigt. Andererseits bedeutet dies aber auch, daß die jetzt vorgenommene Verkürzung auf die Strecke Villach - Wels keine wirkliche Neuerung darstellt.

Konkreter Anlaßfall für die Schließung der Rola war jedoch die Katastrophe im Tauern-tunnel, die eine rasche Bereitstellung von attraktiven Alternativangeboten erforderte. Durch die Verkürzung der Rola Villach - Wels konnten die Kapazitäten auf der Tauernstrecke deutlich erhöht werden: Während vor Einstellung der Verbindung Villach - Budweis mit 2 Zug-garnituren insgesamt 4 Abfahrten in den Relationen Villach - Wels und Villach - Budweis möglich waren, werden jetzt mit den selben Garnituren 6 Abfahrten täglich angeboten, was einer Kapazitätsausweitung von ca. 11.000 Lkws pro Jahr entspricht.

Zu Frage 2:

Die Rollende Landstraße Villach - Budweis war vom 12. September 1993 bis zum 31. Mai 1999 in Betrieb.

Zu den Fragen 3 und 4:

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Lkws, die die Rollende Landstraße Villach - Budweis nach den ho. vorliegenden Informationen in den letzten Jahren genutzt haben:

Anzahl der beförderten Lkws auf der Rola Villach - Budweis

Monat	1996	1997	1998	1999	
Jänner	474	335	475	366	
Februar	579	490	526	510	
März	804	618	612	616	
April	765	597	518	4481	
Mai	860	626	571	5822	
Juni	974	619	661	eingestellt per 1.6.199	
<i>1. Halbjahr</i>	4.456	3.285	3.363		
Juli	637	634	577		
August	336	400	281		
September	568	607	437		
Oktober	517	629	436		
November	440	656	422		
Dezember	297	401	281		
<i>2. Halbjahr</i>	2.795	3.327	2.434		
Summe	7.251	6.612	5.797		

Für die Rentabilität einer Rollenden Landstraße sind grundsätzlich die im Vergleich zu den entstandenen Kosten erzielten Einnahmen ausschlaggebend, die wesentlich durch die Anzahl der beförderten Fahrzeuge in Relation zur Anzahl der eingesetzten Züge und Waggonen sowie von den Trassenpreisen der Bahnen beeinflusst werden. Die Nutzung einer Rollenden Landstraße durch die Kunden hängt wiederum wesentlich von Qualität und Preis der angebotenen Leistung ab. Da sich die Kosten - und die vom Endkunden verlangten Beförderungsentgelte der einzelnen Rola - Verbindungen zum Teil erheblich unterscheiden, kann kein allgemeingültiger Maßstab für die Rentabilität einer Rola aufgestellt werden. Eine ungefähre Richtgröße liegt jedoch bei einer Auslastung von ca. 80%.

1 Von den 448 Sendungen im Monat April wurden 308 Lkws tatsächlich auf der Strecke Villach - Budweis befördert, die übrigen 140 Sendungen wurden bis in der letzten Aprilwoche aufgrund von Bauarbeiten auf dem tschechischen Streckenabschnitt auf der verkürzten Strecke Villach - Wels befördert.

2 Von den 582 Sendungen im Monat Mai wurden lediglich 155 Lkws in der letzten Maiwoche auf der Strecke Villach - Budweis befördert, die übrigen 427 wurden bis zur letzten Maiwoche aufgrund von Bauarbeiten auf den tschechischen Streckenabschnitt auf der verkürzten Strecke Villach - Wels befördert.

Zu Frage 5:

Eine Wiedereinführung der Rollenden Landstraße Villach - Budweis wäre grundsätzlich dann vorstellbar, wenn zunächst die Verfügbarkeit von ausreichendem Rollenden Material sichergestellt ist. Aufgrund der Tauern - und Mont Blanc - Katastrophe sind die meisten Rola - Wagen derzeit auf die Tauern - und Brennerstrecke konzentriert, wo starke Kapazitätssteigerungen vorgenommen wurden. Für eine allenfalls wieder einzurichtende Verbindung bis Budweis werden die neu bestellten Rola - Waggons (aufgrund der langen Lieferfrist) daher voraussichtlich erst 2001 zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus sind für eine Wiedereinführung der Verbindung bis Budweis aber auch geeignete Voraussetzungen auf tschechischer Seite erforderlich, d.h. insbesondere daß eine Aufrechterhaltung des Betriebs auch bei Infrastrukturausbauten auf tschechischer Seite ebenso sichergestellt sein muß wie ein preislich und qualitativ wettbewerbsfähiges Angebot.

In diesem Zusammenhang muß jedoch auch festgehalten werden, daß eine allfällige Wiedereinführung der Verbindung bis Budweis nur dann auf Dauer erfolgreich sein wird, wenn ein diesbezügliches Angebot von den Frächtern entsprechend genutzt wird. Eine Verbindung, deren Auslastung über einen längeren Zeitraum unter der erforderlichen Rentabilitätsgrenze liegt, kann - und sollte im Hinblick auf den effizienten Einsatz (auch öffentlicher) finanzieller Mittel - auf die Dauer nicht aufrechterhalten werden.

Zu Frage 6:

Die Einstellung der RoLA in der Relation Budweis - Villach - Budweis hat keine Auswirkungen auf den zeitlichen Ablauf des geplanten Ausbaus der Strecke Linz - Summerau.

Zu den Fragen 7 und 8:

Ich habe mich im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik stets um die Sicherstellung einer nachhaltigen, d.h. auf Dauer tragbaren, Mobilität bemüht. Wesentliche Elemente dieser Verkehrspolitik sind u.a. ordnungspolitische Maßnahmen betreffend den Straßengüterverkehr, wie zum Beispiel das Ökopunktesystem, die Kontingentierung der Lkw - Fahrten mit den MOEL, aber auch das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für Lkws. Vorrangig werde ich jedoch weiterhin alle Bemühungen zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene fortsetzen und mich dafür einsetzen, daß die ÖBB gemeinsam mit den Kombiverkehrsgesellschaften und den jeweiligen Partnern im benachbarten Ausland die Bahnange -

bote, insbesondere auch im unbegleiteten Kombinierten Güterverkehr und im Wagenladungsverkehr, noch attraktiver als bisher gestalten, um wettbewerbsfähige Alternativen zum Straßengüterverkehr bieten zu können. Um für attraktive Angebote auch qualitativ und kapazitätsmäßig reichlich Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wird der Bund das massive Investitionsprogramm in die Schieneninfrastruktur in den nächsten Jahren fortsetzen.

Zu Frage 9:

Mit der 6. ÖBB - Übertragungsverordnung wurden die Rahmenplanungen für den Ausbau der Summerauerbahn den ÖBB übertragen.

Im Rahmen der Projektentwicklung Linz - Summerau werden derzeit die diesbezüglichen Entwurfsplanungen sowie Grobkostenschätzungen festgelegt. Mit ersten Ergebnissen wird Ende d.J. gerechnet.

Zu Frage 10:

Auf Basis der für das Jahr 2015 zu erwartenden Zugzahlen ist der Abschnitt Linz - St. Georgen a.d. Gusen für einen zweigleisigen Ausbau vorgesehen.

Im Abschnitt St. Georgen a.d. Gusen - Summerau werden entsprechende Bahnhofsausbauten bzw. - modernisierungen realisiert.

Zu Frage 11:

Die Absprachen der ÖBB mit den Tschechischen Bahnen beziehen sich auf die Elektrifizierung des Abschnittes Summerau - Horni Dvoriste. Es ist von beiden Bahnverwaltungen geplant, bis zur Staatsgrenze zu elektrifizieren.

Zu Frage 12:

Da erst kürzlich der Auftrag für die Rahmenplanung für einen Ausbau an die ÖBB übertragen wurde, können auch noch keine EU - Mittel dafür geflossen sein, es wird jedoch eine entsprechende Antragstellung auf der Grundlage der EU - Förderungsmöglichkeiten geprüft und vorbereitet.