



II-2917 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/19-I/1-1973

1361 /A.B.
zu 1397
22. Aug. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten
Regensburger und Genossen, Nr. 1397/J-NR/1973 vom
11. Juli 1973: "Abgestellte Güterzugsgarnituren".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir folgendes mitzuteilen:

Zu 1:

Am Sonntag, 1973 07 08, waren im Bereiche der Bundesbahndirektion Innsbruck 13 Güterzüge abgestellt. Vier dieser Züge wurden wegen Triebfahrzeugmangels abgestellt, der durch den besonders starken Wochenend-Reisezugverkehr und einen hohen Reparaturstand bei den Lokomotiven entstanden war. Fünf Züge konnten von den Bahnhöfen Solbad Hall i.T. und Wörgl nicht aufgenommen werden, weil schon im Bereich der Bundesbahndirektion Villach neunzehn Züge wegen Übernahmeverweigerung durch die Italienischen und Jugoslawischen Staatsbahnen abgestellt werden mußten, sodaß sich ein Verkehrsrückstau auf den Transitstrecken ergab, der nicht nur zur Überfüllung der Bahnhöfe der ÖBB führte, sondern auch bewirkte, daß die ÖBB die Übernahme von sechzehn Güterzügen der Deutschen Bundesbahn verweigern mußten, die in der Folge in Deutschland abgespannt wurden. Drei Züge mußten im Bahnhof Brennero/Brenner die Übernahme durch die Italienischen Staatsbahnen, ein Zug mußte im Bahnhof Kufstein die Übernahme durch die Deutsche Bundesbahn abwarten.

Die Ursachen der Stockungen im Transitverkehr ergaben sich bei den Jugoslawischen Staatsbahnen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Karawankentunnels und entstanden vor allem im Bereiche der Italienischen Staatsbahnen infolge des erhöhten Frachtaufkommens und im Zusammenhang mit der schleppenden Zollabfertigung.

- 2 -

Um einen geordneten Betriebsablauf in Richtung Italien zu erreichen, haben die ÖBB am 9. Juli eine Stelle für Transportsteuerung eingerichtet, die einvernehmlich mit den Italienischen Staatsbahnen und der Deutschen Bundesbahn regulierend auf die Verkehrsabläufe einzuwirken hat. Durch die Tätigkeit der genannten Stelle wurde bereits eine weitgehende Normalisierung des Transitverkehrs erreicht.

Zu 2 bis 4:

Innerhalb der letzten sechs Monate betrug die längste Stehzeit einer Güterzuggarnitur fünfzehn Tage. Es handelt sich hierbei um einen Güterzug, der am 9. Juni im Bahnhof San Candido/Innichen wegen der Übernahmeverweigerung durch die Italienischen Staatsbahnen abgestellt werden mußte.

In der ersten Hälfte dieses Jahres wurden im gesamten ÖBB-Bereich 1751 Güterzüge, das sind 0,58 % der insgesamt geführten 300.000 Güterzüge, im Durchschnitt etwa zwei Tage abgestellt.

Zu 5:

Im Jahre 1972 entstanden den ÖBB für den Einsatz von Güterwagen ausländischer Bahnverwaltungen Ausgaben von rund 252 Mio S. Dem gegenüber wurden für den Einsatz von ÖBB-Güterwagen im Ausland Einnahmen von rund 207 Mio S erzielt. Per Saldo ergab sich daher eine Belastung von rund 45 Mio S.

Aus den eingangs angeführten Verzögerungen im Transitverkehr sind den ÖBB keine erhöhten Wagenmieten entstanden, weil auf Grund eines Übereinkommens zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen für die Wagenlaufverzögerung jene Bahnverwaltung aufzukommen hat, die sie verursacht hat.

Wien, 1973 08 17
Der Bundesminister:

