



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-5909 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Pr.Zl. 5905/36-4-88

2697 /AB

1988 -11- 25

zu 2694/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Wabl und Genossen vom 26. September 1988,
Nr. 2694/J-NR/1988, "unerledigte Empfehlungen
des Rechnungshofes / (13) BÖW TB 1986"

Zu Ihrer Frage betreffend einer eingehenden Studie als Entscheidungsgrundlage für die Schaffung einer leistungsfähigen Zentralverschiebeanlage der Österreichischen Bundesbahnen im Westen Österreichs darf ich Ihnen folgendes mitteilen:

Das Consultingunternehmen A.D.Little, welches von den Österreichischen Bundesbahnen mit der Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für ein österreichisches Hochleistungsnetz im Rahmen des Unternehmenskonzeptes "Die Neue Bahn" beauftragt wurde, hat sich in seinem Abschlußbericht an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 31. August 1986 gegen die Schaffung einer weiteren Zentralverschiebeanlage im Westen Österreichs ausgesprochen.

Ausdrücklich wird in der Studie darauf hingewiesen, daß unter bestimmten technologischen Aspekten ein weiterer Ausbau von Großverschiebebahnhöfen nicht notwendig sei. Es wird unter anderem empfohlen, auf der Basis einer detaillierten Untersuchung der gegenwärtigen Funktionen sämtlicher Bahnhöfe sowie der von ihren Kunden gestellten Anforderungen ein Konzept für die Definition der Aufgaben der einzelnen Bahnhöfe sowie für die Konzentration höherwertiger Leistungen in weniger aber besser ausgestatteten Terminals in großen Städten zu entwickeln.

- 2 -

Aufgrund dieser Studie - welche die ÖBB-internen Untersuchungen bestätigt hat - haben es sich die Österreichischen Bundesbahnen zum Ziel gesetzt, den Zugang der Kunden zum Gütertransportangebot der Österreichischen Bundesbahnen zu verbessern, um in neue Märkte vordringen zu können sowie Transporte vermehrt von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Als Maßnahmen sind geplant:

- Konzentration auf leistungsfähige Terminals unter besonderer Berücksichtigung des Kombinierten Verkehrs
- Entwicklung eines umfassenden Logistikangebotes in Verbindung mit einer Verstärkung des dezentralen und zentralen Logistikservices
- die wirtschaftliche Beurteilung bestehender Abfertigungsstellen und die Erstellung eines auf dieser Untersuchung aufbauenden Terminalkonzeptes (dieses ist derzeit in Bearbeitung)
- Beschaffung von Spezialwagen für den Kombinierten Verkehr (Niederflurwagen, Taschenwagen, Containertragwagen)
- Schaffung von Neuverkehren im unbegleiteten Huckepackverkehr in derzeit noch nicht bediente Länderverbindungen (ins. Skandinavien und Osteuropa)
- Ausbau der Streckenkapazitäten
- Erweiterung der Rollenden Landstraßen
- Forcierung der Nachtsprungverbindungen

Innerhalb der nächsten fünf Jahre sollen in dieses Konzept ca. 2 Milliarden Schilling (ohne Transitkorridore) davon ca. 0,8 Milliarden Schilling für Terminals, investiert werden.

Die Österreichischen Bundesbahnen erwarten durch diese Maßnahmen eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Güterverkehr durch rationelleren Betrieb und Gewinn von zusätzlichen Transportvolumen.

Wien, am 24. November 1988

Der Bundesminister

