

II-2116 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/23-4-91

802 IAB

1991 -05- 22

zu 795 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Molterer und Kollegen vom 22.3.1991,
 Zl. 795/J-NR/1991 "aktiver Veredelungsverkehr
 von Milchprodukten in Österreich"

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4 und 5:

"Wie hoch war die Verkehrsbelastung durch die Veredelungs- und Vormerkverkehre 1989 und 1990?

Welche Tonnagen wurden dadurch 1989 und 1990 über österreichische Verkehrswege transportiert?

Welcher Prozentsatz entfiel dabei auf Milchprodukte?

Wie hoch schätzen Sie den Anteil von aktiven Veredelungs- und Vormerkverkehren am gesamten Transitverkehr durch Österreich ein?

Wie hoch ist dabei der Anteil an Milchprodukten?"

In Österreich bestehen Statistiken über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Transit aufgrund der Kontingentregelung, nicht jedoch für den Binnenverkehr.

Die Straßengüterverkehrsströme in Österreich sind nur durch Detailuntersuchungen für bestimmte Querschnitte bekannt, die jedoch im Regelfall nie das Frachtgut, sondern nur Ziel und Quelle der Fahrt erfassen.

Veredelungs- und Vormerkverkehre im Transit durch Österreich können daher mangels Erfassung an den Grenzen in ihrer Ge-

- 2 -

samtheit weder mengen- noch wertmäßig quantitativ angegeben werden. Dazu müßte eine umfangreiche wissenschaftliche Untersuchung auf der Basis von entsprechend geeigneten Befragungen durchgeführt werden.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

"Welche Tonnage umfaßt Ihrer Meinung nach der Transitverkehr an Milchprodukten?

In welchem Verhältnis steht dazu der Veredelungsverkehr bei Milchprodukten durch österreichische Firmen?

Zu welchen Prozentanteilen verteilen sich die Transit- bzw. Veredelungstransporte auf die einzelnen Verkehrsträger?"

Nach einer Schätzung des ÖSTZ umfaßte der Transitverkehr an Milchprodukten durch Österreich im Jahre 1988 etwa 2,5 Mio Tonnen.

Wie bereits oben ausgeführt, ist der gesamte Veredelungsverkehr im Transit durch Österreich mangels Erfassung an den Grenzen weder mengen- noch wertmäßig feststellbar.

Im Eisenbahnwagenladungstransit wurden 1989 ca. 12000 t, 1990 ca. 13000 t Milch und Milchprodukte befördert.

Über den Anteil dieser Gütergruppe in anderen schienengebundenen relevanten Transportarten wie z.B. dem Huckepackverkehr, dem Containerverkehr oder der Rollenden Landstraße liegt kein umfassendes aktuelles Datenmaterial vor.

Zu den Fragen 9 und 10:

"Welche Maßnahmen haben Sie in der Zeit Ihrer Ressortverantwortung ergriffen, eine Verlagerung dieser Transporte weg vom LKW auf die Bahn zu bewirken?"

Wie beurteilen Sie den Erfolg derartiger Versuche, insbesondere der rollenden Landstraße?"

- 3 -

Es ist ein Grundsatz der Österreichischen Verkehrspolitik, einen wesentlichen Teil des Straßenverkehrs, insbesondere des Straßengütertransitverkehrs durch die Alpen, auf die Schiene zu verlagern. Von dem Maßnahmenpaket, das zur Verwirklichung dieses Ziels geplant und vielfach schon realisiert wurde, sind auch die von Ihnen erwähnten Milchprodukt- und Veredelungsverkehre betroffen. Grundsätzlich ist es das Ziel meiner Verkehrspolitik, durch die Schaffung von Anreizen eine Verkehrsverlagerung zu erreichen. Daneben wurden auch Gebote und Verbote für bestimmte Verkehrsbereiche gesetzt.

Zu den Anreizsystemen sind beispielsweise auch die Maßnahmen der Neuen Bahn und zur Förderung des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße zu zählen. Darüberhinaus haben die Österreichischen Bundesbahnen auch im Bereich des konventionellen Güterverkehrs Maßnahmen gesetzt, um ein dem Straßenverkehr qualitativ gleichwertiges Angebot entgegenzusetzen zu können. Ich erinnere hier beispielsweise an die Nachtsprungverbindungen und den Stückgutexpressverkehr. Laut Tarifverordnung 1991 gewähren die Österreichischen Bundesbahnen für Milchprodukte ein Ermäßigungsausmaß von 46 % - 86 %. Der 1991 daraus entstehende Einnahmenausfall in der Höhe von 60 Mio S ist den ÖBB gem. § 18 b des Bundesbahngesetzes abzugelten und wird häufig fälschlich als Teil des Bundeszuschusses an die ÖBB bezeichnet, obwohl es ein Bundeszuschuß an die Milchwirtschaft ist.

Unter die Gebote und Verbote, deren einzelne Maßnahmen bekannt sind, möchte ich besonders das Nachtfahrverbot, die Geschwindigkeitsbegrenzungen und das "Einfrieren" der Transportgenehmigung für den Internationalen Straßengüterverkehr auf dem derzeitigen Stand, erwähnen.

- 4 -

Zu Frage 11:

"Wie hat sich dieses Angebot der Bahn in letzter Zeit entwickelt?"

Die ÖBB forcieren den Ausbau und die Förderung des Kombinierten Verkehrs in allen Formen (begleiteter und unbegleiteter Verkehr) als ökonomisch und ökologisch sinnvolle Alternative zum Straßengütertransit.

Bei der Transportform "Rollende Landstraße" (begleiteter Verkehr) wurden 1990 rd. 137.000 Sendungen, d.s. um rd. 55 % mehr als im Jahr 1989 befördert.

Rollende Landstraßen verkehren derzeit in den Relationen Wien - Regensburg, Graz - Regensburg, Wels - Mainz, Brennersee - Ingolstadt, München - Verona und München - Laibach.

Zu den Fragen 12, 13, 14 und 15:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um eine weitergehende Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu bewirken?"

Welche verkehrsverringernden Maßnahmen wurden bzw. werden von Ihnen durchgeführt?

Gibt es diesbezüglich Kontakte, Beratungen bzw. Konzepte mit Unternehmen sowie mit anderen Ressorts?

Welche Projekte dieser Art wurden von Ihnen initiiert, unterstützt bzw. verwirklicht?"

Zu weiteren Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene werde ich den bisher eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Darüberhinaus werde ich in Zukunft auch organisatorische Maßnahmen realisieren, die eine weitere Verkehrsverlagerung bewirken werden. Es handelt sich dabei um das gerade in Verhandlung stehende Transitabkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und Österreich, das nach dem System der ÖKO-Punktekarte eine Reduktion des Straßengütertransitverkehrs durch Österreich bewirken soll.

- 5 -

Gleichzeitig ist in diesem Abkommen der Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Zwecke des Kombinierten Verkehrs vorgesehen. Ferner sind weitere organisatorisch-technische und betriebliche Maßnahmen in diesem Abkommen enthalten, die eine Verbesserung des Kombinierten Verkehrs bewirken werden, damit dieser ein dem Straßenverkehr entsprechendes Angebot erstellen kann. Insbesondere bei der organisatorischen Betriebsabwicklung in der Terminal- und Grenzabfertigung von KV-Zügen sind noch Reservezeiten vorhanden, deren Abbau eine geringere Transportzeit im Schienenverkehr bewirken wird.

Verkehrsverringernde Maßnahmen betreffen in erster Linie die Vermeidung von Leerfahrten und von Umwegverkehr. Neben dem Einsatz der Elektronik zur Verbesserung der Güterverkehrslogistik betrifft diesen Bereich beispielsweise auch die Kontingentpflicht für Leerfahrten, wie sie mit Italien bereits eingeführt wurde. Maßnahmen zur Förderung verkehrsärmerer Strukturen betreffen in erster Linie die Flächenwidmung und sind daher naturgemäß von langfristiger Wirkung.

Diese Maßnahmen werden nicht nur in meinem Ressort erarbeitet, es gibt auch sehr viele Koordinations- und Arbeitssitzungen mit anderen Ländern und Behörden. Ebenso ist eine intensive Kontaktnahme zwischen Österreich, den EG-Behörden und den Verkehrsministerien der angrenzenden Nachbarstaaten schon seit langem festzustellen. Auch Privatunternehmen (z.B. ÖKOMBI) sind in die Arbeitsgespräche eingebunden. Hier geht es vor allem darum, die modernen Möglichkeiten der Informatik und der automationsunterstützten Datenverarbeitung für Verkehrslenkungs- und Überwachungssysteme zu nutzen.

- 6 -

In diesem Zusammenhang möchte ich auf das Projekt CITRA verweisen, das eine informationsgestützte Lenkung, Verwaltung und Verkehrsabwicklung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs vorsieht.

Wien, am 21. Mai 1991

Der Bundesminister

