

II-6929 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

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. 5905/45-4-92

3048 /AB

1992 -07- 29

zu 3109 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 4. Juni 1992,

Zl. 3109/J-NR/1992 "technische und organisatorische
 Mängel bei der Rollenden Landstraße"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Fortschritte macht die 18. STVO-Novelle, deren Begutachtungsverfahren bereits seit Monaten abgeschlossen ist, wann ist mit einer Regierungsvorlage zu rechnen?"

Die entsprechende Regierungsvorlage zur 18. StVO-Novelle wird im Herbst dieses Jahres vorgelegt werden.

Zu Frage 2:

"Ist nach derzeitigem Stand die Novellierung des § 42 StVO mit dem Ziel weiterhin geplant, daß Wochenendfahrverbot für LKW im reinen Kombiverkehr im Umkreis von 65 km aufzuheben?

a. Wenn nein, warum nicht, bzw. welche alternativen Lösungen werden Sie für das Problem der fehlenden Umschlagsmöglichkeit am Wochenende treffen?"

Im Zuge der Novellierung des § 42 StVO ist geplant, vom Wochenend- und Feiertagsverbot jene Fahrten auszunehmen, die ausschließlich im Rahmen des Kombinierten Verkehrs innerhalb eines Umkreises vom Be- oder Entladebahnhof mit einem Radius von 65 km durchgeführt werden.

Zu Frage 3:

"Wurden seitens Ihres Ressorts mit dem Sozialministerium Vereinbarungen über eine korrespondierende Novellierung des Arbeitsruhegesetzes getroffen?

a. Wenn nein, warum nicht; wenn ja mit welchem Ergebnis?"

Gemäß § 12 Arbeitsruhegesetz ist der Bundesminister für Arbeit und Soziales ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen

- 2 -

durch Verordnung Ausnahmen von der Wochenend- und Feiertagsruhe zuzulassen.

Nach meinen Informationen beabsichtigt das do. Ressort einen entsprechenden Ausnahmetatbestand in die erwähnte Verordnung aufzunehmen.

Zu Frage 4:

"Wie stark ist der Auslastungsgrad der Züge im begleiteten Kombiverkehr in den einzelnen Relationen und welcher Kosten-deckungsgrad ergibt sich daraus im einzelnen?"

Die diesbezüglichen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade in den einzelnen Relationen stellen sich wie folgt dar:

<u>Relation</u>	<u>Auslastungsgrad</u>	<u>Kostendeckungsgrad</u>
Graz - Regensburg	rd. 56 %	rd. 37 %
Wien - Regensburg	rd. 69 %	rd. 48 %
Ingolstadt - Brennersee	rd. 93 %	rd. 55 %
München - Laibach	rd. 43 %	rd. 37 %
Wels - Mainz	rd. 66 %	rd. 39 %

Zu Frage 5:

"Wieviele Züge wurden auf welchen Relationen aufgrund mangelnder Auslastung aufgelassen und welchen Anteil am Gesamtangebot machen diese Betriebseinstellungen aus?"

Mangels Nachfrage und damit ausreichender Auslastung wurden in der Vergangenheit die RoLa's in den Relationen Wels - Schönwies, Wels - Wörgl, sowie Salzburg - Laibach (Gesamtaufkommen rd. 2.000 Sendungen) eingestellt. Der Anteil dieser eingestellten RoLa's am Gesamtangebot betrug zum damaligen Zeitpunkt lediglich 0,7 %.

Zu Frage 6:

"Wie erfolgt im Detail die Abgeltung der Verluste der Bahn aus dem Betrieb der Rollenden Landstraße derzeit, wie war dies früher geregelt und welche waren die Gründe für diese Änderungen?"

Die Zuordnung bestimmter Tarifbegünstigungen bei den ÖBB in den gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich erfolgt durch den Bund mittels Tarifverordnung. Bei der Beförderung von Gütern

- 3 -

im Kombinierten (intermodalen) Transitkorridorverkehr werden den ÖBB dabei die Tarifermäßigung als gemeinwirtschaftliche Leistungen übertragen. Die Einnahmenausfälle, die sich aus der Differenz zwischen den eingeräumten und den betriebswirtschaftlich vertretbaren Tarifen ergeben, sind den gemeinwirtschaftlichen Leistungen zuzurechnen.

Die Berücksichtigung von RoLa-Verkehren in der Tarifverordnung erfolgte erstmals im Jahr 1987. Die Motivation für die Zuordnung von RoLa-Verkehren im gemeinwirtschaftlichen Bereich lag in dem Umstand, daß es sich bei diesen Verkehren um Dienstleistungen handelt, die im öffentlichen Interesse aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen erbracht werden.

Zu Frage 7:

"Wie entwickelte sich der Zuschußbedarf der Rollenden Landstraße in den letzten Jahren und wie entwickelte sich die Transportleistung auf diesem Sektor im gleichen Zeitraum?"

Die Transportleistung bei den begleiteten Huckepackverkehren entwickelte sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gut. Hierbei wurden Spitzenwerte bei den Verkehrszuwächsen bis rund 87 % (RoLa Wien - Regensburg) erzielt. Naturgemäß stieg damit auch der Zuschußbedarf auf zuletzt rund 300 Mio S im Jahr 1991.

Zu Frage 8:

"Wieviel investierten die ÖBB in den vergangenen Jahren in Einrichtungen für die Rollende Landstraße?"

Die Investitionen in den vergangenen Jahren (Zeitraum 1987 - 1991) für Infrastruktur, Wagenmaterial sowie organisatorisch-betriebliche Erfordernisse betrugen rund 500 Mio S.

Zu Frage 9:

"Wie hoch ist der Pünktlichkeitsgrad der Züge der Rollenden Landstraße und wie verhält sich dieser zu jenen anderer Güterzüge?"

Der Pünktlichkeitsgrad der "Rollenden Landstraße" weist - trotz umfangreicher Bautätigkeit im Zusammenhang mit der Rea-

- 4 -

lisierung der Projekte der Neuen Bahn, der Erhöhung des Zugangebotes durch den NAT 91 und dem erhöhten Güterverkehrsaufkommen - sehr günstige Werte auf.

So lag beispielsweise im Juni 1992 der Pünktlichkeitsgrad (planmäßige Ankunft im Zugend- bzw. Grenzaustrittsbahnhof) bei der Relation Wels - Mainz bei 85,7 %.

Zu Frage 10:

"Ist die Beschaffung zusätzlicher Begleitwaggons geplant, zumal derzeit vielfach ausländische Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die wegen mangelnden Komforts besonders unbeliebt bei den Fahrern sind?

a. Wenn ja, wann; wenn nein, warum nicht?"

Die Anpassung des Begleiterwagenbestandes an die Nachfrage erfolgt unter permanenter Beobachtung des Marktes. Soweit ÖBB-eigene Wagen zum Einsatz kommen, steht dabei modernes Wagenmaterial mit einer Reihe von zusätzlichen Serviceeinrichtungen (Küche, Waschgelegenheit etc.) für die LKW-Fahrer zur Verfügung. Im Einklang mit der bestehenden Nachfrageentwicklung ist der Einsatz zusätzlicher Begleiterwaggons vorgesehen, wobei es sich um speziell für RoLa-Verkehre adaptierte Wagen aus dem herkömmlichen Reisezugsverkehr handelt.

Zu Frage 11:

"Wie ist die Mitnahme von zusätzlichen Personen außer dem Fahrer geregelt bzw. warum kann es vorkommen, daß die Begleitwaggons für die Fahrer überfüllt sind?"

Die Frage der Begleitung von Sendungen im Güterverkehr ist in den diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen und Tarifvorschriften geregelt. Bei RoLa-Verkehren ist die Mitnahme einer zusätzlichen Person außer dem Fahrer üblich und gestattet, weitere Personen sind nicht zugelassen. Die Kontrolle dieser Normen obliegt den zuständigen Grenzorganen, die vor allem bei

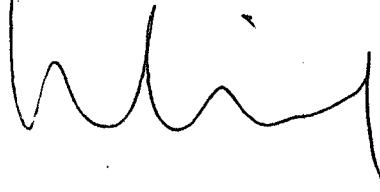
- 5 -

hohen Transportfrequenzen häufig nur stichprobenartige Kontrollen der LKW-Führerhäuser vornehmen, sowie den Versandbahnhöfen.

Eine diesbezügliche Anweisung an die Kunden ist seitens der nationalen Huckepackgesellschaft ÖKOMBI ergangen.

Wien, am 17. Juli 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature consisting of several wavy, downward-sloping lines, likely belonging to the Federal Minister mentioned in the text above.