



II-7102 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK 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. 5901/35-4-92

3221 IAB

1992-09-01

ANFRAGEBEANTWORTUNG

zu 3212 IJ

betreffend die schriftliche Anfrage des Abg.
Rosenstingl vom 2. Juli 1992, Zl. 3212/J-NR/1992
"Problematik des grenzüberschreitenden Regional-
Güterverkehrs mit Ungarn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie ist der gegenwärtige Stand der Verhandlungen mit Ungarn über die Kontingentvereinbarungen für LKW-Transporte?"

Das bilaterale Straßenverkehrsabkommen mit Ungarn, das das veraltete Abkommen aus dem Jahre 1960 ersetzen und inhaltlich den umweltschonenden Zielsetzungen des Italienvertrages vom Juni 1991 entsprechen soll, ist bereits weitestgehend ausverhandelt. Anlässlich eines Verkehrsministertreffens in Sopron wurde beschlossen, bis Mitte September zu einem Abschluß zu kommen.

Zu Frage 2:

"Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend, daß mit Ungarn bislang kein Grenzzonenabkommen geschlossen werden konnte?"

Eine Erleichterung des Grenzzonenverkehrs sollte nur gemeinsam mit der Durchsetzung wesentlicher verkehrspolitischer Zielsetzungen hinsichtlich des Schutzes der Bevölkerung und der Umwelt, der Verlagerung auf die Schiene, der Förderung des kombinierten Verkehrs sowie der Möglichkeit, einen Teil des Kontingents an umweltverträgliche Fahrzeuge zu binden, verwirklicht werden.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Welche Gegenforderungen wurden von ungarischer Seite erhoben, die von Seiten Ihres Ministeriums abgelehnt wurden, und warum erfolgte diese Ablehnung?"

Die ungarische Seite wünschte eine wesentliche Erhöhung der bestehenden Kontingentzahl. Dieser Forderung konnte im Hinblick auf die bekannten verkehrspolitischen Grundsätze Österreichs nicht entsprochen werden.

Zu Frage 4:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie, im Hinblick auf die akute Krise, hier etwa durch befristete Notmaßnahmen kurzfristig zu einer für die Betriebe erträglichen Situation zu kommen?"

Zunächst kann ich einerseits bestätigen, daß das zwischen Österreich und den ehemaligen "Ostblockländern" wie Ungarn vereinbarte Kontingent an Fahrterlaubnissen, bedingt durch die in den letzten Jahren immer stärker gewordene Nachfrage im Zusammenhang mit neugegründeten Joint Ventures, fast zur Gänze ausgelastet ist. Andererseits ist es jedoch erklärtes Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, den Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene am Ostverkehr auch in Zukunft möglichst auf dem derzeitigen Stand zu halten. Es ist klar, daß dadurch die schwierige Kontingentsituation in Zukunft sicherlich nicht leichter werden wird.

Ich bin nichtsdestoweniger der Meinung, daß der nun entstandene Druck einerseits die Straßenverkehrsunternehmer zu noch größeren Rationalisierungsanstrengungen zwingt, wodurch die Produktivität der angebotenen Leistungen in Zukunft noch weiter zunehmen wird. Andererseits ist es ein Grundsatz der österreichischen Verkehrspolitik, den Schienenverkehr - und hier insbesondere den kombinierten Verkehr - zu fördern. Die starke Transportnachfrage wird auch im Schienenverkehr bewirken, daß die Österreichischen Bundesbahnen die Qualität ihres Angebotes laufend erhöhen, sodaß ein insgesamt zufriedenstellendes Leistungsangebot zur Verfügung stehen wird.

- 3 -

Um eine Soforthilfe für die Transportwirtschaft zu schaffen, wurde Mitte Juni 1992 eine Rollende Landstraße zwischen Wels und Budapest eingerichtet. Täglich verkehren je Richtung zwei Zugspaare; die Auslastung für eine neue Zugsverbindung ist gut.

Ferner wurde im Rahmen des Ostgrenzsonderinvestitionsförderungsprogramms der Bundesregierung, Teilbereich Verkehr, ein infrastrukturelles Investitionsprogramm für den Terminal Sopron geschaffen. Damit ist es möglich, bereits im Grenzlandgebiet zu Österreich einerseits eine Anlage für den kombinierten Verkehr zu schaffen, die der Verkehrsverlagerung Straße - Schiene dient und andererseits zur Entspannung der Situation im Straßengüterverkehr beitragen wird.

Zu Frage 5:

"Werden die grenzüberschreitenden Regionalbahnen wieder aufgebaut, um auch in diesem Bereich den Güterverkehr - soweit möglich - auf der Schiene abwickeln zu können?

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

Die Strecken Rechnitz - Steinamanger und Oberpullendorf - Güns hatten als Teil eines ehemals westungarischen Lokalbahnnetzes lediglich regionale Bedeutung.

Die Grenzübergänge Rattersdorf-Liebing - Kőszeg(Güns) und Rechnitz - (Bucsu)/Torony wurden mangels Inanspruchnahme in den Jahren 1951 bzw. 1953 stillgelegt.

Der Streckenabschnitt Oberloisdorf - Rattersdorf-Liebing wurde im Jahr 1969 aus wirtschaftlichen Gründen aufgelassen.

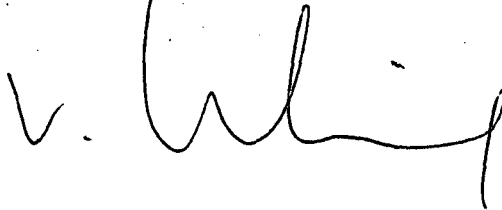
Gemäß Ostkonzept der ÖBB ist - in Übereinstimmung mit den Ungarischen Staatsbahnen (MAV) - eine Reaktivierung beider Grenzübergänge durch die Staatsbahnen nicht geplant.

Zwischen Österreich und Ungarn stehen auf den übrigen Grenzübergängen ausreichende Kapazitäten zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Güterverkehr zur Verfügung.

- 4 -

Die Betriebsführung auf der Strecke (Oberschützen-) Oberwart - Rechnitz (derzeit Nostalgiefahrten und Güterverkehr) erfolgt seit 1989 durch die Südburgenländische Regionalbahn Ges.m.b.H. (Fa. Schuch).

Wien, am 1. September 1992
Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'V. W. H. P.', written over the printed name 'Der Bundesminister'.