



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

2057 /A.B..... BR/ 2004
zu 2239 /J..... BR/ 2004
Präs. am 28. Sep. 2004

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/CS3/2004 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Bundesrates
Anna Elisabeth Haselbach
Parlament
1017 Wien

Wien, 27. September 2004

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2239/J-BR/2004 betreffend die weitere Zukunft der Rollenden Landstraße und des unbegleiteten Kombiverkehrs in Österreich und insbesondere im Land Salzburg, die die Bundesräte Gruber und GenossInnen am 30. Juli 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie haben sich im ersten Halbjahr 2004 die Transporte auf der Rollenden Landstraße (Zahl der Sendungen, Tonnagen und Auslastungsgrad) gegenüber dem ersten Halbjahr 2003 entwickelt?

Antwort:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass bezüglich der Entwicklung der Rollenden Landstraße zur Jahresmitte 2004 erkennbar wird, dass Relationen wie vor allem die Brenner- und die Tauernachse, die überwiegend von LKW aus EU-Staaten benutzt wurden, Mengeneinbrüche verzeichnen. Relationen, die überwiegend von LKW aus Nicht-EU-Staaten benutzt werden, hingegen befriedigende bzw. steigende Nachfrage aufweisen.

So wurden z.B. auf der Pyhrnachse die Relation Wels – Maribor auf 5 Zugpaare ausgeweitet, auf der Donauachse werden die Relationen Wels – Arad (Aufstockung auf 2 Zugpaare, drittes Zugpaar in Planung) und Wels – Szeged (Aufstockung von 4 auf 5 Zugpaare) für Frächter aus Rumänien, Bulgarien, Ukraine etc. gut ausgelastet und auch ausgebaut.

Darüber hinaus verkehrt seit Juli 2004 eine neue Rollende Landstraße zwischen Wels – Budapest und ist eine neue Rollende Landstraße zwischen Oradea - Wels in Vorbereitung.

Die Entwicklung auf der Rollenden Landstraße stellt sich wie folgt dar:

	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	Veränderung	
			absolut	relativ
Sendungen (LKW)	195.360	153.434	-41.926	-27,33%
Tonnen	6.402.977	5.345.859	-1.057.118	-19,77%
Auslastungsgrad	86%	72%		

Frage 2:

Wie haben sich die Transporte der Rollenden Landstraße im ersten Halbjahr 2004 im Bundesland Salzburg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2003 entwickelt?

Antwort:

Die Entwicklung auf der Rollenden Landstraße im Bundesland Salzburg stellt sich wie folgt dar:

	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	Veränderung	
			absolut	relativ
Sendungen (LKW)	7.927	5.455	-2.472	-31,18%
Tonnen	260.942	196.723	-64.219	-24,61%
Auslastungsgrad	85%	60%		

Fragen 3 und 4:

Wie haben sich im ersten Halbjahr 2004 die Transporte im unbegleiteten Kombiverkehr gegenüber dem ersten Halbjahr 2003 entwickelt?

Wie haben sich die Transporte im unbegleiteten Kombiverkehr im ersten Halbjahr 2004 gegenüber im ersten Halbjahr 2003 im Bundesland Salzburg entwickelt?

Antwort:

	1. Hj. 2003	1. Hj. 2004	Veränderung	
			absolut	relativ
Transportierte Einheiten ITE	407.098,5	425.178	+18.079,5	+4,44%

Bundesland Salzburg:

	1. Hj. 2003	1. Hj 2004	Veränderung	
			absolut	relativ
Transportierte Einheiten ITE	27.310	29.128	+1.818	+6,66%

Fragen 5 und 6:

Welche Maßnahmen planen Sie, um den dramatischen Rückgang der Rollenden Landstraße bzw. beim unbegleiteten Kombiverkehr entgegenzuwirken?

Welche Maßnahmen planen Sie im Bundesland Salzburg, um die Rollende Landstraße bzw. den unbegleiteten Kombiverkehr wieder zu attraktivieren?

Antwort:

Im Bewusstsein der Herausforderungen für die Transportwirtschaft nicht zuletzt aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen wie beispielsweise der EU-Erweiterung werden von mir unter Beachtung und in Abstimmung mit den bestehenden verkehrslenkenden Instrumenten die Fördermaßnahmen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße und unbegleiteter Kombiverkehr) neu gestaltet. Mit diesem Fördermodell werden für die potentiellen Anbieter und Nachfrager ein neuer Rahmen und entsprechende (neue) Anreize für eine Verlagerung zum Kombinierten Verkehr gesetzt, indem die Rahmenbedingungen des Kombinierten Güterverkehrs attraktiver und wettbewerbsorientierter gestaltet werden. Zudem wird besonders auf Transparenz nicht nur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch für die Frächter/Spediteure und verladende Wirtschaft geachtet. Dazu werden die Förderrichtlinien in Zeitungen und auf der Homepage des bmvit veröffentlicht.

Im neuen System soll die Leistungsbestellung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch Österreich auf „eigene Rechnung“ (gegen Trassenreservierung und IBE) fahren, nach den gleichen Bedingungen erfolgen. Grundsätzlich ist vorgesehen, alle Arten des Kombinierten Verkehrs (mit einigen Ausnahmen und Einschränkungen) zu fördern. Es erfolgt eine Abrechnung nach Sendung, Sendungsart (Größe) und Achse.

Das neue Förder- bzw. Bestellersystem sieht vor, dass die bisher auf den Transit beschränkten Abgeltungen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr auch auf für Österreich wichtige Import-, Export- und Inland-Relationen ausgeweitet werden. Durch diese erweiterten Fördermöglichkeiten profitieren alle österreichischen Bundesländer im umfassenden Sinne, so auch das Bundesland Salzburg uneingeschränkt.

Durch diese Neustrukturierung werden somit die Abgeltungen im Kombinierten Verkehr so umstrukturiert, dass einerseits der Anteil der Zahlungen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr erhöht wird und somit der österreichischen Wirtschaft stärker zugute kommt als bisher. Andererseits wird die Abgeltung für die Rollende Landstraße künftig achsenbezogen genau definiert.

Frage 7:

Haben Sie bereits Gespräche mit unseren Nachbarstaaten aufgenommen, um den kombinierten Verkehr bzw. unbegleiteten Kombiverkehr durch Österreich durch Errichtung entsprechender Infrastruktur bzw. neue Verbindungen zu fördern? Wenn ja, welche konkreten Ergebnisse konnten erzielt werden?

Antwort:

Entsprechend den sich ändernden europäischen und verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen und damit einhergehender neuer Erfordernisse findet sowohl routinemäßig, als auch im Anlassfall ein informativer Austausch mit unseren (davon tangierten) Nachbarstaaten im Rahmen von Arbeitsgesprächen statt. Im Rahmen dieser Gespräche werden insbesondere auch die neu erarbeiteten Planungen, welche laufend an die jeweils gegebenen Handlungsmöglichkeiten angepasst werden, auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft und erörtert.

Frage 8:

Inwieweit kann eine verbesserte Verkehrskontrolle (vor allem hinsichtlich der zulässigen Fahrtzeiten) zu einer Verbesserung der Auslastung der Rollenden Landstraße beitragen? Haben Sie diesbezüglich bereits mit dem Bundesminister für Inneres gesprochen, um an den betreffenden Transitrouten vermehrt Kontrollen durchzuführen? Welche Ergebnisse haben derartige Kontrollen bisher erbracht?

Antwort:

Die Einhaltung der zulässigen Lenk- und Ruhezeiten trägt zur Verkehrssicherheit auf der Straße, darüber hinaus aber auch zu fairen Wettbewerbsverhältnissen zwischen Schiene und Straße wesentlich bei. Es ist daher alles zu unternehmen, damit diese Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden. Durch die Anrechnung der Zeiten, die ein Fahrer der Rollenden Landstraße auf der Schiene verbringt, als Ruhezeiten, und damit nicht als Lenkzeit, ist es den Unternehmen möglich, einen allfälligen Zeitdruck sowie Ausdehnungen der zulässigen Lenkzeiten zu vermeiden. Durch diese vom bmvit gesetzte Fördermaßnahme konnte zudem ein wichtiger Impuls zur Verbesserung der Kostensituation und Wettbewerbsfähigkeit gesetzt werden, in dem es dem Nutzer der RoLa ermöglicht wird, mit nur einem Fahrer die Transporte durchzuführen.

Wie bereits im Transitgipfel vom 5. November 2003, an dem auch alle österreichischen Landeshauptleute teilgenommen haben, sowie im Rahmen des Verkehrsländerreferententreffens am 21. November 2003 einhellig vereinbart wurde, sind Maßnahmen, die insbesondere im Hinblick auf eine Intensivierung der LKW-Kontrollen abzielen, im Hinblick auf die Steigerung der Verkehrssicherheit unabdingbar. Im Zusammenhang mit der Koordinierung und Intensivierung der Kontrollen ist es mir ein besonderes Anliegen, auf die bereits sehr weit vorangeschrittenen Arbeiten der Kontrollplattform, in die neben den zuständigen Bundesministerien die Bundesländer sowie auch die ASFINAG eingebunden sind, und die Akkordierung der Umsetzung des diesbezüglichen Kontrollkonzeptes, hinzuweisen.

Mit 33.838 Sichtkontrollen und Kontrollen am Prüfzug konnte eine Steigerung um über 50 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden, um damit der Kontrollmasterplan für das erste Halbjahr 2004 erfolgreich durchgeführt werden.

Frage 9:

Welche Möglichkeiten sehen Sie auf europäischer Ebene, um die Rollende Landstraße bzw. den unbegleiteten Kombiverkehr durch Österreich verbessert zu fördern?

Antwort:

Hier kann ich folgende Initiativen anführen, die nicht zuletzt auf einen wesentlichen Einfluss Österreichs zurückzuführen sind:

So beteiligt sich Österreich aktiv an verschiedenen internationalen Projekten zur Schaffung durchgehender Logistikketten und einer möglichst friktionsfreien Zusammenarbeit aller am Kombinierten Verkehr Beteiligten (Bahnen, Operatoren, Speditionen/Frachter) wie etwa dem Aktionsplan Brenner oder dem europäischen Interreg-Projekt AlpFRail.

Darüber hinaus ist es gerade Österreich gelungen durch jahrelanges Lobbying bzw. Überzeugungsarbeit auf europäischer Ebene den Beschluss von EU-Förderprogrammen (wie beispielsweise PACT oder Marco Polo) herbeizuführen und auch eine entsprechende finanzielle Dotierung dieser Programme sicherzustellen. Dies wurde durch eine entsprechende aktive nationale Informationspolitik im Zusammenhang mit den genannten Förderprogrammen ergänzt. Dadurch ist und wird ein nicht unerheblichen Teil der Förderungen auch der österreichischen Wirtschaft zugute kommen. Ebenso ist es wichtig, dass Österreich auch jetzt seine Vorreiterrolle im Kombinierten Verkehr weiterführt, um damit die Idee des Kombinierten Verkehrs voranzutreiben und weiterhin Überzeugungsarbeit leisten zu können.

Mit freundlichen Grüßen

