



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/18-1-1984

II-2144 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

944/AB
1984 -12- 14
zu 968 JJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dipl.Ing. Dr. Leitner und
Genossen vom 19. Oktober 1984, Nr.
968/J-NR/1984, "Verlagerung des
Transitgüterverkehrs auf die Schiene"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Die Bundesregierung war und ist sich der Belastungen Österreichs aus dem enorm gestiegenen Transitverkehr auf den Straßen sehr wohl bewußt. Es sei hier nur darauf hingewiesen, daß die Investitionssumme der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1970 insgesamt 1,9 Milliarden Schilling betrug, im Jahr 1984 aber bereits 10 Milliarden Schilling erreicht.

Im Güterverkehr auf der Schiene beförderten die Österreichischen Bundesbahnen von Jänner bis September 1983 35,77 Millionen Tonnen, von Jänner bis September 1984 rund 39,75 Millionen Tonnen, also um 11,1 % mehr. Im Transitgüterverkehr auf der Schiene stehen 6,68 Millionen von Jänner bis September 1983 beförderten Tonnen rund 7,52 Millionen Tonnen von Jänner bis September 1984 gegenüber. Das ergibt eine Steigerung um 12,5 %. Der Kombinierte Verkehr allein ist im gleichen Zeitraum um 32,19 % gewachsen.

- 2 -

In der einleitenden Darstellung zur Anfrage wird aber auch übersehen, daß sich Österreich in seiner Transitverkehrspolitik - im Unterschied etwa zur Schweiz - europakonform verhalten hat. Das kam nicht zuletzt dem österreichischen Fuhrgewerbe zugute. Die Europakonformität wird aber derzeit so "honoriert", daß der europäische Straßengüterverkehr zum Teil große Umwege in Kauf nimmt, um Frankreich und die Schweiz zu umfahren und die Alpen auf Österreichs Straßen zu überqueren. Dieser Umstand trägt wesentlich zu den Umweltbeeinträchtigungen an den Transitrouten bei.

Bei den Bemühungen der österreichischen Bundesregierung um eine Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene ist der sogenannte Huckepackverkehr nach dem System "Rollende Landstraße" nur eine Komponente, die sich sinnvoll in ein Gesamtprogramm zur Förderung des Kombinierten Verkehrs einfügt. Durch die Mitbeförderung der Antriebsaggregate wird beim Huckepackverkehr sicherlich Totlast transportiert. So gesehen wäre den Verkehrssystemen "Container" und "Wechselaufbauten" der Vorzug zu geben. Es ist aber andererseits eine verkehrswirtschaftliche Realität, daß die einzelnen Formen des Kombinierten Verkehrs unterschiedliche Märkte ansprechen, weshalb es einer marktorientierten Förderung aller dieser Systeme bedarf.

Zu 1 und 2:

Sowohl auf Regierungsebene als auf der Ebene der Bahnverwaltungen gab es in jüngster Zeit Gespräche und konkrete Verhandlungen mit den Nachbarstaaten.

In den Verhandlungen der Bahnverwaltungen über das Vorhaben "Transitkorridore" im September dieses Jahres konnte bereits grundsätzlich sichergestellt werden, daß die erste Etappe - Verlagerung von rund 10 % des derzeitigen Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene - bis Ende 1985 realisiert werden kann.

- 3 -

Zu 3 und 4:

Für die "Rollende Landstraße" zwischen Kufstein und Brenner werden nach dem derzeitigen Planungsstand für die erste Etappe keine Ver- und Entladeeinrichtungen erforderlich sein. Sowohl die Ver- als auch die Entladung sollen in dieser Etappe im benachbarten Ausland erfolgen.

Die notwendige Aufweitung der Tunnelprofile für eine zulässige Eckhöhe der LKW von 4 Meter ist bereits im Gange. Die Fertigstellung ist für Ende 1986 geplant, wobei der Patscher Tunnel (zwischen den Haltestellen Unterberg-Stefansbrücke und Patsch), den größten Aufwand erfordert. Der Einbau von elektronischen Achszählrichtungen wird voraussichtlich im Sommer 1985 abgeschlossen sein.

Für diese baulichen und technischen Maßnahmen der derzeit kalkulierbaren ersten Etappe sind Investitionen von rund 85 Mio Schilling erforderlich.

Zur Bewältigung der ersten Etappe werden vorerst 120 Niederflurwagen bei der heimischen Waggonbauindustrie bestellt, die bis Ende 1985 ausgeliefert werden sollen und selbstverständlich auch beim Korridorverkehr Kufstein - Brenner zum Einsatz kommen werden.

Zu 5:

Auf der Strecke Kufstein - Innsbruck - Brenner wurden seit 1970 insbesondere folgende leistungssteigernde Maßnahmen getroffen:

- Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitung
- Erneuerung des Unterwerkes Matri
- Neuerrichtung der Unterwerke Wörgl, Fritzens/Wattens und Gries sowie des fahrbaren Unterwerkstützpunktes Unterberg und des Schaltpostens Patsch
- Beginn der Arbeiten zur Ausrüstung der Strecke Kufstein - Brenner mit Zugfunk sowie zur Erneuerung des Streckenfernmeldekabels im Abschnitt Innsbruck - Brenner

- 4 -

- Verbesserung der Betriebsfernsprecheinrichtungen in den Bahnhöfen Hall in Tirol, Kufstein, Wörgl und den Blockstellen Fritzens/Wattens und Schwaz
- Errichtung moderner Stellwerke in den Bahnhöfen Kundl, Fritzens/Wattens, Hall in Tirol, Innsbruck Frachtenbahnhof, Kufstein (Inbetriebnahme voraussichtlich 1985) und Kirchbichl (Inbetriebnahme voraussichtlich 1986)
- Erneuerung der Sicherungsanlage im Bahnhof Jenbach
- Errichtung automatischer Blockstellen und Automatisierung von Blockposten
- Ausbau des Gleiswechselbetriebes sowie Anpassung der Sicherungsanlagen
- Gleisneulagen und Verbesserung der Richtungsverhältnisse
- Ausbau des Bahnhofes Hall in Tirol zu einem modernen Verschiebebahnhof
- Umbau des Bahnhofes Kufstein; mit dem Bau wurde 1978 begonnen, die Fertigstellung des Aufnahmsgebäudes und der Gleisanlagen ist für 1985 vorgesehen (ausgenommen die spätere Zulegung von 4 weiteren Reihungsgleisen)
- bauliche Verbesserung des Terminals Innsbruck Hauptbahnhof und Anschaffung eines mobilen Umschlaggerätes zur Erhöhung der Umschlagskapazität.

Diese leistungssteigernden Maßnahmen erforderten bzw. erfordern (bis Ende 1984) einen Investitionsaufwand von rund 1,3 Milliarden Schilling.

Als weitere Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sind der Einsatz leistungsfähiger E-Triebfahrzeuge anstelle von Fahrzeugen älterer Bauart sowie die Einführung des Nachschiebedienstes (Innsbruck - Brenner), die eine Erhöhung des Zuggewichtes von 1030 auf 1500 Tonnen ermöglichte, anzuführen.

- 5 -

Schließlich sei auf folgende organisatorische Maßnahmen, die die Flüssigkeit des Betriebes und dadurch ebenfalls die Streckenkapazität erhöhen, hingewiesen:

- Beschleunigung der Grenzabfertigung durch die Einführung der wagentechnischen Übernahme auf "Vertrauensbasis" zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Österreichischen Bundesbahnen und den Italienischen Staatsbahnen
- Einführung der Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt ("GONG") im Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Österreichischen Bundesbahnen.

Dabei beträgt der Grenzaufenthalt höchstens 5 Minuten; es erfolgt lediglich der Wechsel der Zugmannschaft und eine allfällige Übergabe von Papieren. Derzeit verkehren über den Grenzübergang Kufstein in der Nord-Süd-Richtung 10 und in der Süd-Nord-Richtung 4 Züge nach dem Verfahren "GONG". Ab dem Fahrplanwechsel 1985/86 ist die Einbeziehung weiterer Züge geplant.

Zu 6:

Damit das Transportangebot der "Rollenden Landstraße" vom Markt optimal angenommen wird, werden die Österreichischen Bundesbahnen bemüht sein, gemeinsam mit den Nachbarbahnverwaltungen und im Zusammenwirken mit den Kombiverkehrsgesellschaften den Kunden ein marktkonformes Tarifangebot zu unterbreiten. Auf die Marktbedürfnisse abgestimmte Fahrpläne mit regelmäßigen Abfahrtszeiten und konkurrenzfähigen Fahrzeiten werden ebenfalls angeboten.

Maßnahmen zur zusätzlichen Steigerung der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, vor allem auch der "Rollenden Landstraße", sind Gegenstand intensiver Beratungen zwischen den zuständigen Stellen:

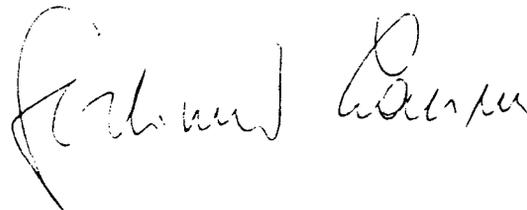
- Befreiung des Vor- und Nachlaufes vom Straßenverkehrsbeitrag
- weitestgehende Kontingentfreistellung im Vor- und Nachlauf

- 6 -

- Ermöglichung von Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot
- spezielles Zusatzkontingent für Fahrten im Kombinierten Verkehr
- steuerliche Begünstigung von Investitionen für Transportmittel des Kombinierten Verkehrs

Wien, am 12. Dezember 1984

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Franz Olah', written in a cursive style.