

II-5078 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5901/41-Info-88

2279/AB
1988 -08- 02
zu 2312/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Probst und Genossen vom 10. Juni 1988, Nr
2312/J-NR/88, "Förderung des 'Huckepackverkehrs'
bei den Österreichischen Bundesbahnen"

Grundsätzlich darf ich zunächst festhalten, daß unter Huckepackverkehr nicht nur die Technik "Rollende Landstraße", sondern auch die Transporte mittels Sattelanhänger und Wechselaufbauten zu verstehen sind. Langfristig sind es vor allem diese unbegleiteten Transportangebote, die im Rahmen ausgefeilter logistischer Modelle zum Einsatz kommen werden. Im gesamten Bereich des Huckepackverkehrs sind die Österreichischen Bundesbahnen jedenfalls bereits seit Jahren gemeinsam mit der dafür geschaffenen nationalen Gesellschaft "ÖKOMBI" bemüht, alle Voraussetzungen zu schaffen, die zu einem weiteren Ansteigen dieser Transporte führen. Die Jahr für Jahr zweistelligen Zuwachsraten im Bereich des Huckepackverkehrs dokumentieren den Erfolg dieser Anstrengungen.

Zu Frage 1:

Eine allgemein gültige Aussage über Kilometerpreise im Huckepackverkehr kann nicht getroffen werden, da diese - je nach Relation - national oder international stark differieren. Hauptkriterien für die Preiserstellung sind jedenfalls der Markt und die innerbetriebliche Kostensituation.

- 2 -

Zu Frage 2:

In Anbetracht der aktuellen Preisentwicklung am Treibstoffsektor stehen die Österreichischen Bundesbahnen auch im Huckepackverkehr unter starkem Konkurrenzdruck. Es werden jedoch die im Rahmen der Kostensituation bestehenden Möglichkeiten voll ausgeschöpft.

Zu Frage 3:

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine Kostensenkung speziell im Bereich der "Rollenden Landstraße" derzeit nicht mehr möglich.

Ich darf in diesem Zusammenhang jedoch darauf hinweisen, daß an der Transportkette im Kombinierten Verkehr meist mehrere Bahnverwaltungen beteiligt sind, und es somit nicht im ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Österreichischen Bundesbahnen liegt, die Transportpreise zu bestimmen. Angesichts der Tatsache, daß die ausländischen Bahnverwaltungen permanent auf eine Erhöhung der Tarife drängen wird von österreichischer Seite bei allen diesbezüglichen verkehrspolitischen Gesprächen stets gefordert, bei der Preisgestaltung größtmögliche Zurückhaltung zu üben.

Zu Frage 4:

Die Österreichischen Bundesbahnen setzen bei den "Rollenden Landstraßen" eigens adaptierte Liegewagen ein. Diese Wagen verfügen neben den Schlafabteilen auch über einen großzügig dimensionierten Aufenthaltsraum mit Kühlschrank, Kochmöglichkeit und Abwäsche. Diese Wagen entsprechen nach den Erfahrungen der Österreichischen Bundesbahnen weitestgehend den Bedürfnissen der LKW-Fahrer, die überwiegend an einer Selbstversorgung interessiert sind.

- 3 -

Die Österreichischen Bundesbahnen sind auch bemüht, die immer wieder auftretenden Beschädigungen und Verunreinigungen des rollenden Materials durch laufende Betreuung so gering wie nur möglich zu halten.

Zu Frage 5:

Das Schlafen in den LKW-Kojen während der Fahrt ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig.

Zu Frage 6:

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) bestimmt in der gegenständlichen Frage, daß diese Zeit als Ruhezeit gilt. Eine über die 10 Stunden tägliche Ruhezeit hinausgehende Zeit gilt als Lenkpause. Österreich ist Vertragspartei des AETR. Die Zeit, die der Lenker im Zug verbringt ist somit als Ruhezeit zu qualifizieren.

Die innerstaatliche österreichische Rechtslage ist derzeit noch ungeklärt. Im Zuge der Neufassung des Arbeitszeitgesetzes soll jedoch auch diese Frage einer eindeutigen Regelung zugeführt werden, wobei meiner Ansicht nach eine Lösung in der Richtung vorstellbar wäre, daß diese Zeit als Ruhezeit bzw. - soweit die 10 Stunden tägliche Ruhezeit überschritten werden - als Arbeitsbereitschaft gilt.

Zu Frage 7:

Die Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen sukzessive weitere Liegewagen für die Technik der "Rollenden Landstraße" zu adaptieren, wobei primär die Wünsche der Fahrer Berücksichtigung finden werden. Des weiteren erfolgt derzeit gemeinsam mit der ÖKOMBI die Anschaffung von 150 Niederflurwagen. Ein weiterer Schwerpunkt der Österreichischen Bundesbahnen liegt in der Verbesserung des Fahrplanangebotes, wobei insbesondere versucht wird, den Wünschen des Marktes in optimaler Weise Rechnung zu tragen.

- 4 -

Der Erfolg des Angebotes einer "Rollenden Landstraße" hängt darüberhinaus in sehr wesentlichem Maße vom verkehrspolitischen Umfeld ab. Daher wurde in meinem Ressort eine Arbeitsgruppe geschaffen, die sich mit kurzfristigen Förderungsmaßnahmen des Kombinierten Verkehrs beschäftigt. So ist unter anderem eine Befreiung des Vor- und Nachlaufes im Kombinierten Verkehr vom Straßenverkehrsbeitrag, eine Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot und eine Sonderregelung in bezug auf die Kontingente in Form bevorzugter Bestimmungen geplant.

Wien, am 1. August 1988

Der Bundesminister

