



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

II-10393 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 5901/31-4-93

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Fink und Kollegen vom 5. Mai 1993, Zl. 4756/J-NR/1993

"Gütertransport nach Ungarn"

4726 IAB
 1993-07-05
 zu 4756/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wieviele Transportgenehmigungen für Ungarn wurden für das Jahr 1992 ausgestellt, und wieviele werden es voraussichtlich 1993 sein?"

Im Jahr 1992 wurden für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Ungarn 29.500 Genehmigungen an österreichische Transportunternehmer ausgegeben, davon waren 3.500 Loco-Genehmigungen und 6.000 Drittland-Genehmigungen.

Weiters gelangten 30 nur für den Transport von Heizöl, Bitumen, Sand, Schotter, Kies und Holz gültige Dauergenehmigungen zur Ausgabe, die auch tageweise splittbar sind.

Im Jahr 1993 steht nach dem derzeitigen Stand der Vereinbarungen die gleiche Anzahl von Genehmigungen zur Verfügung wie im Vorjahr. Allerdings befinden sich derzeit Verhandlungen über ein neues Abkommen und eine Anpassung der Genehmigungsvereinbarung in der Endphase.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Werden Sie sich im Sinne eines verstärkten Handelsverkehrs mit unseren Nachbarländern für eine vermehrte Zuteilung von Transportgenehmigungen für Ungarn einsetzen?"

Wenn nein, warum nicht?"

- 2 -

Eine Erhöhung der Kontingente im Straßengüterverkehr mit den ehemaligen Ostblockstaaten wird aus verkehrspolitischen und umweltpolitischen Gründen nur in sehr bescheidenen Schritten erfolgen, weil es eine grundsätzliche verkehrspolitische Zielsetzung ist, den Anteil der Schiene in diesen Relationen möglichst hoch zu halten. Die Bereitstellung von zusätzlichen Kartenkontingenten ist nur dort denkbar, wo aus Gründen der Verkehrsinfrastruktur eine Verlagerung der Transporte auf die Schiene nicht oder nur unter nicht vertretbaren Mehrbelastungen durch längere Anfahrts- bzw. Abfahrtswege von bzw. zu Bahnterminals möglich wäre. Im Rahmen der zur Zeit mit der Republik Ungarn stattfindenden Verhandlungen über den Abschluß eines neuen, auch den Schienenverkehr und Kombiverkehr umfassenden Güterverkehrsabkommens ist daher beabsichtigt, u.a. ein Grenzzonen-Kontingent vorzusehen, welches der Wirtschaft im grenznahen Raum zur Verfügung stehen soll. Ebenso ist beabsichtigt für die Benutzer des Kombiverkehrs Straße/Schiene und Straße/Schiff ein Belohnungskontingent vorzusehen.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Warum gibt es nur eine einzige Möglichkeit für den Huckepackverkehr nach Ungarn?"

Ist es nicht viel sinnvoller, auch für den Osten Österreichs derartige Möglichkeiten für die rollende Landstraße zu schaffen?"

Zwischen Österreich und Ungarn (Relation Wels - Szeged) gibt es zur Zeit eine Huckepackverbindung der Rollenden Landstraße, die in vier Zugsparen a 22 Lkw je Zug geführt wird. Daneben werden selbstverständlich auch sämtliche Möglichkeiten des unbegleiteten Huckepackverkehrs (Sattelaufleger, Wechselaufbauten) sowie darüberhinaus die Abfertigung von Großcontainern in zahlreichen Relationen angeboten.

Für einen weiteren Ausbau des Huckepackverkehrs wird zur Zeit der Bahnhof in Sopron umgebaut. Diese Arbeiten dienen u. a. der Schaffung eines Kombiterminals, der dazu beitragen soll, daß der zu erwartende steigende Güterverkehr bereits ab der östlichen Grenze Österreichs in Form des Kombinierten Verkehrs durch Österreich geführt werden kann. Mit der Inbetriebnahme ist für 1994 zu rechnen.

- 3 -

Zu Frage 6:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um österreichischen Unternehmern - gerade im Hinblick auf eine rapid anwachsende Handelstätigkeit mit unseren östlichen Nachbarländern - die dafür nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen?"

Das von den ÖBB ausgearbeitete Ostkonzept sieht - insbesondere im Interesse der verladenden Wirtschaft - auch den Ausbau der Bahnlinien nach Ungarn als logische Fortsetzung des Stammnetzes und der Projekte der Neuen Bahn vor.

Der Hauptverkehr zwischen Österreich und Ungarn wird über die Magistralen Wien - Hegyeshalom - Budapest und Wien - Sopron - Budapest abgewickelt.

Die ÖBB haben für die Strecke Wien - Hegyeshalom einen Stufenplan ausgearbeitet, der mit der kurzfristigen Beseitigung von Langsamfahrstellen begonnen hat. Nach Aussage der ÖBB wird ab 1993 eine abschnittsweise Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/h erfolgen, wobei bis 1995 rund 90 % der Strecke Wien - Hegyeshalom mit dieser Geschwindigkeit befahren werden können.

Zu dem im Gang befindlichen Ausbau des Terminals Sopron leistet Österreich aus Mitteln des Ostgrenz-Sonderinvestitionsprogrammes einen erheblichen finanziellen Beitrag.

Wien, am 2. Juli 1993

Der Bundesminister

