

223/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 207/J - NR/1999, betreffend Folgen der Einstellung der Rollenden Landstraße zwischen Budweis und Wels, die die Abgeordneten Mag. Mühlbachler und Kollegen am 16. Dezember 1999 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich, auf Grund der mir vorgelegten Unterlagen, wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 und 4:

Es ist richtig, dass die Rollende Landstraße Villach - Budweis im Vorjahr auf die Verbindung Villach - Wels verkürzt wurde. Der in der Einleitung geschilderte Sachverhalt ist jedoch in mehreren Punkten nicht zutreffend:

- Die Rollende Landstraße wurde in Österreich eingeführt, um beim Transit durch Österreich möglichst große Transportmengen von der Straße auf die Schiene zu verlagern und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Bevölkerung entlang der Haupttransitstrecken sowie der Umwelt zu leisten.
- Einen wesentlichen Anreiz zur Nutzung der Rollenden Landstraßen (und damit zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene für die überwiegende Strecke in Österreich) stellen die sogenannten „liberalisierten Korridore“ dar, die von wesentlichen Grenzstellen auf genau definierten Strecken bis zu den

nächstgelegenen Rola - Terminals eingerichtet wurden. Auf diesen „liberalisierten“ Korridoren ist zwar keine spezielle Genehmigung für den Straßengüterverkehr, wohl aber ein Nachweis über die Nutzung der Rollenden Landstraße erforderlich. Ein derartiger „liberalisierter Korridor“ wurde auch vom Terminal Wels zum Grenzübergang Wulowitz eingerichtet.

- Es ist in diesem Zusammenhang ausdrücklich festzuhalten, dass von Ökombi keine Vor- und Nachlaufgenehmigungen verkauft werden, sondern bei der Grenzagentur in Wulowitz lediglich der Preis für die Rollende Landstraße Villach
- Wels eingehoben wird: Der Preis für eine Einzelfahrt abzüglich Rückvergütung der Straßenbenützungsabgabe und Sonderaufbaurabatt beträgt 174 Euro (bzw. 2.880,- ATS). - Der Rola - Nutzer erhält hierfür den CIM/UIRR - Frachtbrief, der als Nachweis der Rola - Nutzung und damit als Grundlage für den genehmigungs - freien Zulauf zum Rola - Terminal dient. Da der Antritt der Rola - Fahrt innerhalb von 24 Stunden nach Ausstellung des Frachtbriefs zu erfolgen hat und eine spätere Einreichung durch das automatische EDV - Steuerungssystem nicht möglich ist, ist eine missbräuchliche Verwendung grundsätzlich auszuschließen.
- Des weiteren wäre darauf hinzuweisen, dass die in der Einleitung ebenfalls erwähnten „Belohnungsgenehmigungen“ mit der Zufahrt zum Terminal Wels nicht in direktem Zusammenhang stehen: Um einerseits zusätzliche Anreize für die Rola - Nutzung zu bieten und andererseits die Anzahl der mit den MOEL vereinbarten bilateralen Genehmigungen für den Straßenverkehr (die an keinerlei KV - Nutzung gebunden sind!) in Grenzen zu halten, wurden mit zahlreichen Staaten sogenannte „Belohnungsgenehmigungen“ für den kombinierten Verkehr vereinbart. Für 2 Umläufe (d.h. je 2 Hin - und Rückfahrten) auf der Rollenden Landstraße wird üblicherweise eine derartige Belohnungsgenehmigung gutgeschrieben.

Zu Frage 2:

Hinsichtlich der Gründe für die Verkürzung der RoLa Villach - Budweis auf Villach - Wels darf zunächst auf die Beantwortung der par. Anfrage Nr. 6661/J - NR - 1999 hingewiesen werden:

Die Auslastung der RoLa - Verbindung Villach - Budweis war Ende 1998/Anfang 1999 stark rückläufig und ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Verbindung daher nicht mehr

möglich. Um seitens der Verkehrsressorts alle Möglichkeiten zur Weiterführung dieser RoLa auszuschöpfen, wurden im Dezember 1998 die diesbezüglichen Kontakte mit den tschechischen Behörden intensiviert und von österreichischer Seite für den Zeitraum von Jänner bis April 1999 eine Sonderförderung für die RoLa Villach - Budweis gewährt, die den Preis für die Rola - Nutzer um 100 Euro pro Sendung reduzierte. Trotz dieser beachtlichen Preissenkung konnte jedoch die Auslastung gegenüber dem Vergleichszeitraum 1998 nicht gesteigert werden, sodass im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Verbindung sowie in bezug auf einen möglichst effizienten Einsatz finanzieller Mittel eine Fortführung nicht zielführend war.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch wesentlich, dass sowohl 1998 als auch in den ersten Monaten 1999 bedingt durch die Bautätigkeiten auf tschechischem Gebiet die Verbindung „Villach - Budweis“ bereits über mehrere Wochen hindurch verkürzt auf der Strecke „Villach - Wels“ geführt werden mußte. Dies bedeutet auch, dass die per 1. Juni 1999 vorgenommene Verkürzung auf die Strecke Villach - Wels keine wirkliche Neuerung darstellte.

Darüber hinaus kam es u.a. aufgrund der Katastrophen im Mont Blanc - und Tauerntunnel zu einer verstärkten Nachfrage für die Rollende Landstraße, die sich als rasches und attraktives Alternativangebot zum Straßenverkehr unmittelbar anbot. Es war daher aus betriebswirtschaftlichen, vor allem aber aus verkehrspolitischen Erwägungen erforderlich, die begrenzten Waggonressourcen auf Schwerpunk - relationen zu konzentrieren, um damit maximale Rola -Transportkapazitäten anbieten zu können.

Zu Frage 3:

Ich bin der Auffassung, dass angesichts der aufgrund von Bauarbeiten wiederholt erforderlichen Streckensperren auf tschechischem Gebiet (und der damit verbundenen kurzfristigen Verkürzung bis Wels) sowie der sinkenden Auslastungszahlen auf der Relation Budweis - Villach mit Hilfe der (durch die Verkürzung auf die Relation Wels - Villach ermöglichten) deutlichen Kapazitätssteigerung auf der Rola Wels - Villach für den überwiegenden Teil des Transitverkehrs auf der Tauernstrecke ein deutlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung geleistet

werden konnte. Das beweist nicht zuletzt die Tatsache, dass auf der Tauernachse gerade mit Hilfe der RoLa Villach - Wels 1999 um über 200% mehr LKWs befördert werden konnten als 1998 mit beiden Rolas Villach - Wels und Villach - Budweis. Grundsätzlich stehe ich einer Wiedereinführung der Rollenden Landstraße Villach - Budweis aufgeschlossen gegenüber, weshalb mein Ressort nach wie vor in Kontakt mit den zuständigen tschechischen Behörden bemüht ist, die Voraussetzungen für eine allfällige Wiederaufnahme der RoLa nach Budweis auszuloten. Wie ebenfalls bereits in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6661/J-NR - 1999 angeführt ist vor einer Wiedereinführung jedoch ein Abschluß der Bauarbeiten und der damit verbundenen wiederholten Streckensperren auf tschechischem Gebiet erforderlich (- diese sind derzeit zumindest bis Oktober dieses Jahres vorgesehen -), weiters aber auch ein preislich und qualitativ wettbewerbsfähiges Angebot der Bahnen sowie ausreichendes Rollendes Material.

Abschließend darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass eine allfällige Wiedereinführung der Verbindung bis Budweis langfristig nur dann erfolgreich sein kann, wenn ein diesbezügliches Angebot von den Frächtern entsprechend genutzt wird. Eine Verbindung, deren Auslastung über einen längeren Zeitraum unter der erforderlichen Rentabilitätsgrenze liegt, kann - und sollte im Hinblick auf den effizienten Einsatz (auch öffentlicher) finanzieller Mittel - auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden.