2867/AB XXI.GP
Eingelangt am: 26.11.2001

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2875/J-NR/2001 betreffend Rollende Landstraße auf der Summerauerbahn, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 26. September 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzliche Überlegungen

Die RoLa hat in den letzten zehn Jahren ihr Aufkommen mehr als verdoppelt. Dementsprechend hat sich Wels zu einer zentralen Drehscheibe für den Kombiverkehr, insbesondere für die Rollende Landstraße (RoLa) entwickelt. Dementsprechend ist die Autobahn zwischen Suben und dem Terminal Wels mit über 500 RoLa-LKW pro Tag belastet. Bei den eher vorsichtigen Entwicklungsszenarien der ÖKOMBI würde sich diese Belastung bis 2010 auf rund 760 RoLa-LKW pro Tag erhöhen.

Nach den Zielsetzungen der ÖBB für die RoLa (Verdoppelung des Aufkommens von 2000 bis 2003) würde die Kapazitätsgrenze von Wels bereits 2003 überschritten und eine (theoretische) Belastung von rund 1000 RoLa-LKW pro Tag gegeben sein. Es ist also relativ rasch die Realisierung eines neuen Konzepts für die RoLa in Oberösterreich notwendig.

Eine gänzliche Verlagerung der Rollenden Landstraße von Wels an die Grenze erscheint nicht wirtschaftlich, da sämtliche Züge der Tauernachse in Wels gestürzt werden müssten. Der Zeitverlust von rund einer Stunde würde den Zielsetzungen eines leistungsfähigen Produktes Rollende Landstraße, das vor allem über den Faktor Zeit gegenüber dem Straßenverkehr punkten sollte, empfindlich zuwiderlaufen. Eine Verlagerung der RoLa‘s auf der Donauachse, insbesondere der RoLa Wels - Sopron an einen grenznahen Standort erscheint nicht zuletzt auch im Interesse der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit von Wels sehr zweckmäßig.

Vor Inangriffnahme von Investments sind die verkehrspolitischen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu klären. Die Zielgruppe der Rollenden Landstraße sind primär die

Frachter. Sie sind es, die in ihrem Anbot an den Verlader bzw. Spediteur eine bestimmte Transportroute zugrunde gelegt haben und auch für die allenfalls erforderlichen Genehmigungen (Fahrgenehmigung, Öko-Punkte) bzw. Rahmenbedingen (Ruhezeiten der Fahrer) zu sorgen haben.

Im Gegensatz zum UKV (unbegleiteter Kombiverkehr) ist bei der RoLa die Transportmittelwahl in Richtung LKW bereits gefallen. Wenn die RoLa auch nach Wegfall der verkehrspolitischen Zwänge Erfolg haben möchte, muss sie als Problemloser für Engpässe der Frachter sorgen. Neben Kostenfaktoren, wie steigende Dieselpreise und Road-Pricing ist es vor allem der Faktor Zeit, bei dem die Bahn punkten kann.

Vor allem auf der Brennerautobahn bringt der Stau die Frachter in große Schwierigkeiten, ihre geplanten Fahrzeiten einzuhalten und die Waren pünktlich zu ihren Kunden zu bringen. Derartige Probleme werden sich in Zukunft auch auf der Westautobahn vermehrt ergeben. Verstärkt werden diese durch die Einführung des Road Pricing und allenfalls auch in einem eingeschränkten Ausmaß durch steigende Dieselpreise. Die Bahn kann diese Chancen nur dann optimal nutzen, wenn es ihr gelingt, ihre Attraktivität durch Zeitoptimierung gegenüber der Straße und absolute Pünktlichkeit zu nutzen.

Fragen 1,2,3 und 5:
Aus welchen Gründen wurde die “Rollende Landstraße" auf der Strecke der Summerauerbahn eingestellt? Wann wird sie wieder eingeführt? Stehen Sie mit den ÖBB in Verhandlungen?
Welche Schritte werden Sie unternehmen, um die “Rollende Landstraße" auf der Strecke der Summerauerbahn wieder einzuführen?
Welche Anbote der ÖBB liegen vor? Welches Ausmaß der Verlagerung des Güterverkehrs wird angestrebt?
Welche Gespräche wurden in dieser Hinsicht mit den politisch Verantwortlichen des Landes Oberösterreich geführt?

Antwort:
Die “Rollende Landstraße" auf der Strecke der Summerauer Bahn - die bis dahin mit einem Zugpaar geführt worden war - wurde im Mai 1999 eingestellt. Zur Bewältigung der Folgen des Tauerntunnelbrandes wurde die RoLa Wels - Villach von einem auf sechs Zugpaare verstärkt. Dies konnte nur dadurch geschehen, dass die für die Rollende Landstraße benötigten Spezialwaggons von den unterdurchschnittlich ausgelasteten Relationen abgezogen und auf die RoLa Wels - Villach umgeschichtet wurden. Die Auslastung der RoLa Budweis - Villach lag damals unter 50%.

Die RoLa Budweis - Villach darf jedoch nicht isoliert gesehen werden. Durch den Terminal in Wels besitzt Oberösterreich eine Schlüsselfunktion für das klaglose Funktionieren und die künftige Entwicklung des Kombinierten Verkehres in Österreich. Auf Wels entfällt die gesamte Donauachse sowie ein Teil der Tauernachse (Wels - Villach mit rund 63.000 Sendungen). Durch eine Verlagerung des RoLa-Terminals von Wels zur deutsch-österreichischen Grenze soll die A8 bzw. A25 entlastet werden. Wels ist heute Drehscheibe für sämtliche RoLa-Verkehre auf der Donauachse sowie für Verbindungen über die Tauern- und Pyhrnachse. Derzeit werden von Wels aus 5 Destinationen mit insgesamt 17 Zugpaaren bedient.

Der RoLa-Terminal stößt mit voraussichtlich rund 190.000 LKW im Jahr 2001 an seine

Kapazitätsgrenzen. Durch den Engpass bei der Einfahrt ist der UKV-Terminal in seiner Entwicklung behindert. Das UKV-Aufkommen im Terminal Wels beträgt 2001 voraussichtlich 80.000 Container (ein- und ausgehend). Die Plankapazität beträgt ca. 160.000 Container pro Jahr.

Eine teilweise Verlagerung von RoLa-Relationen bringt eine Entlastung der Zufahrt und damit die Chance für den UKV, die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen. Die Schnellwerkstätte für RoLa-Waggons kann im Rahmen des Präventivwartungskonzeptes durch abgestimmte Wagenumläufe auch für andere Relationen Verwendung finden.

Bei einer Vollverlagerung der RoLa müsste die kürzlich in Betrieb genommene Schnellwerkstätte für RoLa-Waggons ebenfalls verlagert werden. Dazu kommt, dass der UKV in der nächsten Zeit nicht jene Wachstumsraten aufweisen dürfte, um einerseits die vorhandenen Anlagen und auch die dazu kommenden Gleis- und Lagerkapazitäten auszulasten.

Eine RoLa-Verbindung Nemanice (bei Budweis) - Villach ist geeignet für LKW aus Tschechien und darüber hinaus gelegene Länder im Transit vor allem nach Italien. Aus heutiger Sicht ist - nach Einschätzung der ÖBB - Nachfrage für ca. 3 Zugpaare gegeben. Die ÖKOMBI schätzt die Entwicklungsmöglichkeiten nicht so optimistisch ein. Da der RoLa-Terminal in Nemanice funktionsfähig ist und ab 2002 das Streckenstück Homi Dvoriste und Summerau elektrifiziert ist, wäre der Wiederinbetriebnahme des Terminals Nemanice vor Neubau eines Terminals in Summerau der Vorzug zu geben.

Den Tschechischen Bahnen (CD) wurde seitens der ÖBB im August 2001 zugesagt, die Wiedereinführung der RoLa ab Nemanice zu prüfen, wobei die CD bereits für 3 Zugpaare Fahrplantrassen zur Verfügung gestellt hat. Entscheidend wird jedoch die Frage der Auslastung sein, womit der Vermarktung des Angebots eine entscheidende Rolle zukommt. Ich habe die ÖBB daher bereits ersucht, ihr bestehendes Vertriebskonzept RoLa zu überprüfen.

Als Terminal im Süden kommt ausschließlich der RoLa-Standort Villach in Frage. Villach ist für 3 RoLa-Zugpaare aufnahmefähig, wenn einige punktuelle Gleisumbauten vorgenommen werden, diese entsprechenden Maßnahmen sind nach Angaben der ÖBB bereits abgeschlossen. Die Lösung der Parkplatzfrage in Villach ist vordringlich und soll im ersten Quartal 2002 begonnen werden.

Die Frage der optimalen Fahrplantrassen in Österreich ist noch zu klären. Vor Abschluss der Tauerntunnelsanierung ist die Trassierung dieser Verbindung schwer möglich. Mit der vorhandenen Waggonkapazität ist allerdings kurzfristig die Führung eines Zugpaares *möglich.*

Mit dem Land Oberösterreich habe ich bereits Gespräche geführt. Das Land hat zugesagt, eine Straßenverkehrserhebung in Summerau durchzuführen, um das für die RoLa verlagerbare Potential noch genauer als die ÖBB abschätzen zu können. Die Ergebnisse liegen seit 22. November vor und werden mir umgehend zur Einarbeitung in das in Ausarbeitung befindliche Gesamtkonzept RoLa zur Verfügung gestellt. Das Land Oberösterreich hat jedenfalls mehrmals sein Interesse an der Wiedereinführung einer RoLa-Verbindung betont

Frage 4:
Warum erlassen Sie nicht zur Überbrückung der Zeitspanne ohne diese Einrichtung ein zeitlich darauf hin orientiertes LKW-Wochenend- und Nachtfahrverbot?

Antwort:
Ich darf darauf hinweisen, dass es in Österreich bereits seit geraumer Zeit ein allgemein gültiges Wochenend- und Feiertagsfahrverbot gibt: Lkw mit Anhänger mit mehr als 3,5t höchstem zulässigen Gesamtgewicht sowie Lkw und Sattelkraftfahrzeuge mit mehr als 7,5t höchstem zulässigen Gesamtgewicht dürfen an Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen sowie gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr keine Fahrten durchführen. Darüber hinaus gibt es ein Nachtfahrverbot für nicht lärmarme Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t: Diese Lkw dürfen in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr keine Fahrten durchführen.

Frage 6:
Derzeit ist die Summerauerbahn zwischen Linz und Prag nicht einmal durchgehend elektrifiziert.

a) Welche Lücken bestehen in welchen Bereichen und zu welchen konkreten zeitlichen Verzögerungen führen sie?
b) Welche konkrete Initiativen werden verfolgt, um eine durchgehende Elektrifizierung zu erreichen?

Antwort:
Mit Ausnahme eines kurzen Teilstückes zwischen dem Bahnhof Summerau und der Staatsgrenze ist die Strecke zwischen Linz und Prag über Budweis bereits durchgehend elektrifiziert. An der Errichtung der Fahrleitung in diesem Teilstück wird derzeit gearbeitet, die Fertigstellung der Arbeiten und die Inbetriebnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes ist noch für Dezember 2001 geplant.

Auf Grundlage der bestehenden Übereinkommen über die Abwicklung des Betriebes zwischen Summerau und Horni Dvoriste werden derzeit die Traktionsleistungen für die grenzüberschreitenden Züge von den Tschechischen Bahnen mit Dieseltriebfahrzeugen durchgeführt. Verzögerungen in der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebes auf der Gesamtstrecke zwischen Linz und Prag sind nicht zu erwarten, da gemäß einer Mitteilung der Tschechischen Bahnen geeignete Triebfahrzeuge für den elektrischen Betrieb mit unterschiedlichen Stromsystemen ebenfalls Anfang 2002 im erforderlichen Ausmaß zur Verfügung stehen werden.

Frage 7:
Derzeit können Züge zwischen Prag und Wien nicht durchgehend geführt werden, was zu langwierigen Verzögerungen im Grenzbereich führt. Welche Initiativen werden in welchem konkreten Zeithorizont geplant, um diese unhaltbare Situation zu beenden?

Antwort:
Im Personenverkehr Wien - Prag betragen die durch den Triebfahrzeugwechsel bedingten Aufenthalte im Grenzbahnhof Breclav durchschnittlich etwa acht Minuten. Im Güterverkehr sind die Aufenthalte ebenfalls durch Zollbehandlung, technische Wagenuntersuchungen und Datenerfassungen bedingt. Es gibt Bestrebungen, die dadurch entstehenden Zeitverluste mittelfristig durch Verbesserung der Datenkommunikation und organisatorische Optimierungen zu reduzieren.

Frage 8:
Derzeit ist lediglich ein selektiver zweigleisiger Ausbau der Summerauerbahn zwischen Linz und Grenze geplant. Die von Land OÖ verwirklichte “Korridorstudie" belegt jedoch, dass dadurch die Kapazitätsgrenzen bereits ab 2010 erreicht wären und es ausschließlich zu einer umfangreichen

Verkehrsverlagerung auf die Straße kommen würde. Überdenkt deshalb das Ministerium die Planung und wird auch von Ihnen ein durchgehender zweigleisiger Ausbau angestrebt und eine entsprechende Verhandlung mit der tschechischen Regierung aufgenommen?

Antwort:
Mit der 6. ÖBB-Übertragungsverordnung wurde im Jahr 1999 den österreichischen Bundesbahnen die Rahmenplanung für den Ausbau der Summerauerbahn mit dem Ziel übertragen, die jeweiligen Ausbauerfordernisse zu untersuchen und einen entsprechenden Zeit- und Kostenrahmen für die Realisierung der einzelnen Ausbaumaßnahmen festzulegen, wobei auch die Vorstellungen des Landes Oberösterreich hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung des Personennahverkehrs zu berücksichtigen sind.

Die im Jahr 1999 von den Österreichischen Bundesbahnen durchgeführte Projektentwicklung Linz - Summerau ergibt, dass unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrsprognosen ein zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Linz und St. Georgen a.d. Gusen (mit Ausnahme der Donaubrücke) unter Annahme einer Steigerung im Personennahverkehr sinnvoll ist. In den übrigen Streckenabschnitten sind punktuelle Ausbaumaßnahmen vorgesehen, die eine Steigerung der Kapazitäten sowie eine Verbesserung der Betriebsqualität bewirken.

Zwischen den Verkehrsministerien Österreichs und der Tschechischen Republik wurde bereits im Jahr 1995 ein Abkommen über die “Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens" unterzeichnet. Gemäß Artikel 3 dieses Übereinkommens tritt eine “gemeinsame Arbeitsgruppe" jährlich zusammen und behandelt unter anderem infrastrukturrelevante Fragen von bilateralem Interesse.

In der am 27. März 2000 stattgefundenen Sitzung wurde die Einsetzung einer länderübergreifenden Arbeitsgruppe “Eisenbahn-Korridore Wien - Gmünd/C. Velenice - Veseli n.L. - Prag und Linz - Summerau/Horni Dvoriste - C. Budejovice - Veseli n.L. - Prag" unter Beteiligung der betroffenen Regionen beschlossen. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe ist es, auf Grundlage der im Jahr 1999 fertig gestellten “Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Wien - Gmünd bzw. Linz - Summerau /Homi Dvoriste - Prag", entsprechende Zeit- und Finanzpläne für die zu realisierenden Ausbaumaßnahmen sowohl auf österreichischem als auch auf tschechischem Staatsgebiet, wo die Strecke bis Prag auch großteils eingleisig ist, zu erstellen und abzustimmen.