

3124/AB XXI.GP

Eingelangt am: 22.01.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3131/J-NR/2001 betreffend Missstände bei der "Rollenden Landstraße", die die Abgeordneten Mag. Kukacka und KollegInnen am 22. November 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich ist zur Rollenden Landstraße (RoLa) festzustellen, dass sich in den letzten zehn Jahren ihr Aufkommen mehr als verdoppelt hat.

Die Zielsetzungen der ÖBB für die RoLa (Verdoppelung des Aufkommens von 2000) würde eine relativ rasche Realisierung eines neuen Konzeptes erfordern.

Vor Inangriffnahme von Investments sind jedoch 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 Verloader bzw. Spediteur eine bestimmte Transportroute zugrunde gelegt haben und auch für die allenfalls erforderlichen Genehmigungen (Fahrgenehmigung, Öko-Punkte) bzw. Rahmenbedingungen (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 Problemlöser 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.

Nach ca. 250.000 beförderten LKW im Jahr 1999 und ca. 310.000 beförderten LKW im Jahr 2000 wird das Beförderungsvolumen der "Rollenden Landstraße (RoLa)" im Jahr 2001 ca. 380.000 LKW erreichen. Dies entspricht einem Mengenwachstum von über 50 % in 2 Jahren und zeigt deutlich den Erfolg der österreichischen Verkehrspolitik.

Die LKW Stellplatzkapazität wurde 2001 auf 400.000 LKW angehoben, 2002 wird sich die Kapazität auf über 500.000 LKW nochmals erweitern und damit gegenüber 1999 verdoppeln.

Zu den Fragen im Detail haben mir die österreichischen Bundesbahnen folgende Informationen übermittelt:

Fragen 1, 2 und 3:

Können Sie eine Aussage bezüglich der Handhabung der Vermietung von bestehenden Trassen seitens der ÖBB machen?

Besteht der Vorwurf, Trassen würden von den ÖBB bewusst nicht vermietet werden, zu Recht? Wenn ja, um welche Trassen auf welchen Strecken handelt es sich und wie werden Sie sicherstellen, dass dieser Missstand beseitigt wird?

Antwort:

Die ÖBB haben gegenüber meinem Ressort im Juli 2001 bekannt gegeben, dass auf der Brennerroute 76 Zugtrassen frei sind. Davon sind 40 Zugtrassen in der Relation München - Verona und zurück international abgestimmt. 36 Zugtrassen in der Relation Kufstein - Brenner und zurück beziehen sich rein auf nationale Fahrwegkapazität. Der Trassenkonstruktion wurden Produktionsbedingungen für konventionelle Güterzüge (auch Kombiniertes Verkehr) zu Grunde gelegt. Die besonderen produktionstechnischen Voraussetzungen für RoLa haben zur Folge, dass nicht jede der vorbereiteten Trassen für RoLa geeignet ist. In jedem Fall könnten aber sofort 20 Zugtrassen mit Eignung für RoLa zur Verfügung gestellt werden.

Festzuhalten wäre, dass es von der Veröffentlichung der freien Schienenkapazität am Brenner Ende Juli 2001 bis dato (Ende November 2001) keine einzige Trassennachfrage bzw. Trassenbestellung für RoLa gegeben hat. Der Vorwurf, die ÖBB würden Zugtrassen bewusst nicht vermieten, ist daher unzutreffend.

Frage 4:

Sind die Vorwürfe bezüglich des schlechten Zustandes der Aufenthaltswaggons gerechtfertigt?

Antwort:

Der Einsatz der RoLa-Begleitwagen ist entsprechend den jeweiligen Relationen geregelt, wobei neben überwiegend von den ÖBB zu stellenden Begleitwagen auch ungarische, slowenische und deutsche sowie Begleitwagen der Fa. BERTANI zum Einsatz kommen.

Als Ersatz für überaltete Begleitwagen setzen die ÖBB 30 Liegewagen ein, die seit Herbst 2000 im Rahmen eines umfangreichen Umbaus sukzessive den Bedürfnissen der RoLa angepasst werden.

Die Wagen erhalten insbesondere Vakuum-WC, neue Waschräume, Küche mit Aufenthaltsraum, Handy-Ladegeräte, Dieselaggregat zur Stromversorgung während längerer Stillstände etc. Das Investitionsvolumen beträgt über S 100 Mio.

Bedingt durch das enorme Wachstum der RoLa-Verkehre sind Probleme mit der Stellung der RoLa-Begleitwagen nicht immer vermeidbar gewesen.

- Die DB hat aus betriebsinternen Gründen ihre Liegewagen 2001 schneller zurückgezogen, als bei Anlaufen des ÖBB-Umbauprogrammes im Jahr 2000 vereinbart war. Dies führte zu Wagenmangel auf der Brennerachse.
- Durch das laufende Umbauprogramm befinden sich derzeit mehr Wagen in den Werkstätten als bei normalem Planbetrieb.
- In der Anlaufphase treten naturgemäß "Kinderkrankheiten" auf (insbesondere im Bereich der Vakuum-WC und der Heizung). Eine Erprobungsphase war den ÖBB nicht möglich, da die Wagen aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach RoLa-Verkehren sofort dem Betrieb übergeben werden mussten.

- Die spezielle Vakuum-WC-Entsorgungsanlage konnte am Brenner wegen fehlender wasserrechtlicher Bescheide nicht errichtet werden. Es musste daher ein Provisorium installiert werden.
- Im Falle eines Ausfalls ausländischer Begleitwagen (in der Regel deutsche oder ungarische Wagen) müssen die ÖBB - in der Regel ohne Vorankündigung - entsprechenden Ersatz stellen.

Aus diesen Gründen sowie aus einer Reihe weiterer, sich summierender Bagatellprobleme (z. B. fehlende Stromversorgungseinrichtung in Verona) kam es trotz Anmietung von 5 tschechischen Liegewagen zu Engpässen und Problemen mit der Reinigung, Heizung sowie WC-Entsorgung.

Frage 5:

Wenn ja, welche Maßnahmen werden Sie setzen, um zu gewährleisten, dass die Aufenthaltswägen "westlichen Standard" erreichen?

Antwort:

Seitens der ÖBB wurden bzw. werden folgende Sofortmaßnahmen gesetzt:

- Einsatz einer privaten Reinigungsfirma im Terminal Brennersee (seit 05. 11. 2001).
- Geringfügige Adaptierungen (Ersatz von Schlössern etc.) ermöglichen rasche Störungsbehebungen vor Ort.
- Seit 01. 12. 2001 werden von den ÖBB in Wels und in Tirol für die Begleitwagen spezielle "Koordinatoren" eingesetzt. Durch Ablaufoptimierungen können so Störungen schnell behoben bzw. vermieden werden.
Die ÖBB werden Anfang 2002 ihren Begleitwagenbestand um weitere zwei Wagen aufstocken.

Frage 6:

Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, bis zur Verbesserung dieser Situation Privatbusse auf Kosten der ÖBB anzumieten?

Antwort:

Ein Ersatz von Begleitwagen durch Privatbusse würde umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen erfordern:

- Es müssten entsprechende Sicherheitsvorkehrungen für Unregelmäßigkeiten während des Transportes getroffen werden, wenn der Lenker nicht beim Zug ist bzw. nicht mehr - so wie heute - im Bedarfsfall sofort zum Zug gerufen werden kann.
- Im Verkehr über EU-Außengrenzen wären im Hinblick auf die Zoll- und Schengenbestimmungen besondere Vorkehrungen erforderlich.
- Desweiteren ist insbesondere im Verkehr über die EU-Außengrenze nicht auszuschließen, dass die Fahrzeit des Busses bei Grenzwarzeiten die Fahrzeit des Zuges übersteigt und so der Zug nach Ankunft nicht termingerecht entladen werden könnte. Darüberhinaus ergäben sich Probleme, wenn einem LKW-Lenker aus behördlichen Gründen der Grenzübertritt verweigert würde.
- Die Kosten des Buseinsatzes würden die Begleitwagenkosten weit übersteigen. Diese zusätzlichen Aufwendungen sind in der heutigen Preiskalkulation nicht unterzubringen.

Im Hinblick auf die zitierten Problemstellungen sowie insbesondere auf die von den ÖBB bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Beseitigung der Begleitwagenprobleme wäre der Einsatz von Privatbussen - aus Sicht der ÖBB - fraglos entbehrlich.