
3556/AB XXII. GP

Eingelangt am 12.01.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0052-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 W i e n

Wien, 11. Jänner 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3626/J-NR/2005 betreffend Aktionsplan Brenner 2005, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und GenossInnen am 16. November 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Maßnahmenpaket I:

Frage 1:

Welche Maßnahmen wurden vom BMVIT seither zur Verbesserung und Vertiefung der begonnenen Kooperation zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Einbezug der Schienennetzbetreiber gesetzt?

Antwort:

Im Zuge der Umsetzung des Maßnahmenpakets I konnten bestehende Traktionsengpässe weitestgehend beseitigt, und die Rate der pünktlich verkehrenden Züge wesentlich erhöht werden (ca. 90%). Dies hat zu einer gesteigerten Kundenzufriedenheit geführt.

Die unter der Brenner Rail Cargo Allianz begonnene Kooperation der am Brenner-Korridor operierenden Bahnen (Railion Deutschland, Rail Cargo Austria AG und Trenitalia Divisione Cargo) wurde im EU-Projekt BRAVO intensiviert und ausgeweitet.

Das Acronym BRAVO steht für folgende Langversion: **B**renner **R**ail Freight **A**ction Strategy Aimed At Achieving A Sustainable Increase Of Intermodal Transport **V**olume By Enhancing Quality, Efficiency and System Technology. BRAVO wird im 6. Rahmenprogramm Forschung und Entwicklung von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr (DG Tren), gefördert. Die Kommission hat dieses Projekt ausgewählt, weil es eine Art Blaupause für nahtlose interoperable Schienengüter- und intermodale Verkehre entwickelt, die auf andere Europäische Güterverkehrskorridore übertragbar ist. Das Projekt, in dem 15 Partner aus 6 Europäischen Ländern vertreten sind, – unter ihnen alle führenden Eisenbahnunternehmen und Kombi-Gesellschaften - läuft seit 27. Mai 2004 über 3 Jahre und hat zum Ziel die Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit der Schienegüterverkehre im Brennertransit durch Entwicklung und Demonstration eines umfassenden Korridor – und Qualitätsmanagementsystems weiter zu erhöhen.

- International koordinierte und optimierte Ressourcensteuerung
- Interoperable Schienentraktion unter Einsatz von Mehrsystemtriebfahrzeugen und einem abgestimmten Einsatzplan für das Triebfahrzeugpersonal
- Entwicklung eines fortschrittlichen Zugüberwachungssystems mit dem Bahnkunden mit für die Disposition geeigneten Statusinformation versorgt werden können
- Innovative Technologie zur Beförderung von Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr
- Entwicklung eines innovativen Korridor- und Qualitätsmanagementsystems

Frage 2:

Welche Maßnahmen wurden vom BMVIT seither zur „Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten und zur Optimierung der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation“ gesetzt?

Antwort:

Zur Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten und zur Optimierung der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation konnte beispielsweise durch die Etablierung eines gemeinsamen Kommunikationsbereiches innerhalb der Brenner-Servicestelle Prozessoptimierungen erzielt werden. Diese Prozessoptimierungen haben zu einer Reduzierung des Arbeitsaufwandes und damit zur Verkürzung der Aufenthaltsdauer der Güterzüge am Brenner geführt. Darüber hinaus wurden Verbesserungen im Datentransfer zwischen den beteiligten Bahnunternehmen erzielt. Ebenfalls wurden seitens der Infrastrukturbetreiber die betrieblichen Datenwelten RFI (-SNCF), DB, ÖBB und SBB über den UIC-Konverter verbunden. An den weiteren Maßnahmen in diesem Bereich wie EUROPTIRAILS und durchgehender Transportidentifizierung außerhalb der betrieblichen Zugnummer wird derzeit gearbeitet. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen werden im Rahmen des Projekts BRAVO in unterschiedlichen Arbeitspaketen innovative EDV-gestützte Informationssysteme und interoperable Ressourcensteuerung erarbeitet.

Frage 3:

Wurde ein „übergreifendes Qualitätsmanagementsystem“ eingesetzt und was sind dessen Eckpunkte?

Antwort:

Von der Brenner Rail Cargo Allianz wurde ein automatisiertes Monitoring –Tool entwickelt, das die Pünktlichkeit der Züge in der Relation München – Verona verfolgt. Im Projekt BRAVO wird von diesem Monitoring-Tool ausgehend ein Qualitätsmanagement erarbeitet,

das letztlich über verbindlich vereinbarte Qualitätsziele, entsprechende Messmethoden und Informationssysteme einen hohen Qualitätsstandard garantiert. Darüber hinaus haben diese Maßnahmen auch Pilotfunktion für die Entwicklungen im Rahmen von Rail Net Europe.

Frage 4:

Was wurde unternommen, um bestehende Engpässe in der betrieblichen Abwicklung (Schiene, Terminal) abzubauen?

Antwort:

In Österreich bestehen derzeit keine betrieblichen Engpässe auf der Brennerachse. Außerdem wurden bauliche Maßnahmen, als auch Verbesserungen im Ablaufmanagement durchgeführt, wie beispielsweise die Spitzenüberspannung in deutschen und italienischen Terminals. Diese Maßnahme führt zu einem verminderten Rangieraufwand und erhöht damit die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs.

Zum Maßnahmenpaket II:

Frage 5:

Welche Maßnahmen wurden bisher konkret eingeleitet, um die Entwicklung und Umsetzung eines durchgängigen achsenbezogenen Traktionskonzepts (Interoperabilität) durchzuführen?

Antwort:

Vorweg darf ich anmerken, dass es trotz der geänderten externen Rahmenbedingungen, die zu einem Aufkommensrückgang führten, in diesem Quartal zu einer beachtlichen Aufstockung der RoLa-Brennerverkehre mit attraktiven Preisanboten – und damit zu einer Aufkommenssteigerung – gekommen ist und die Partnerstaaten Italien und Deutschland auch weiterhin die im Aktionsplan festgesetzten Maßnahmen weiterverfolgen.

Die Interoperabilität wird durch den Einsatz von Mehrsystemtriebfahrzeugen deutlich vorangetrieben. Drei Fahrzeuge der Reihe 1216 sind bereits fertig gestellt und befinden sich im internationalen Zulassungsverfahren. Auch konnten Verbesserungen beim Prozess der Zulassung von interoperablen Triebfahrzeugen erreicht werden. So konnten bestehende Kontakte mit den jeweils nationalen Zulassungsbehörden eingebracht und den jeweiligen Erzeugerfirmen ein verbesserter Zugang ermöglicht werden. Als weiterer Erfolg ist zu verbuchen, dass nunmehr auch die SBB und Prorail um die Möglichkeit der Mitarbeit angefragt haben, um ähnliche Verbesserungen auch in anderen Bereichen erreichen zu können.

Frage 6:

Was wurde von Ihrer Seite unternommen, um einen Ausbau des Leistungsangebotes im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und damit eine weitere Qualitätsanpassung an die Markterforderungen zu erreichen?

Antwort:

Nach den Entwicklungen am Korridor stehen derzeit genügend (rund 30) bereits durchkonstruierte Trassen zur Verfügung. Ebenso wurden dieses Jahr in Zusammenarbeit mit Stinnes und Trenitalia (deutsche und italienische Eisenbahnen) Qualitätskontrakte für Transitverkehre Deutschland – Italien in Kraft gesetzt.

Frage 7:

Wie sehen die Details der „gemeinsamen Bewertung der Perspektiven des Angebots im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße) und Abstimmung kurz- bis mittelfristiger Angebotserweiterungen“ aus?

Antwort:

Im Jahr 2004 sank zunächst die Nachfrage nach Transporten auf der ROLA aufgrund des Wegfalles der Ökopunkteregelung und dem EU-Beitritt von 10 Mitgliedsstaaten (Wegfall des Kontingentsystems). Im Jahr 2005 wurde in der Relation Wörgl – Trento mit 4 Zugpaaren/Tag und in der Relation Wörgl – Brennersee mit 2 Zugpaaren/Tag begonnen.

Ab 12. Juni 2005 konnte die Relation Wörgl – Brennersee auf 3 Zugpaare/Tag aufgestockt werden. Dank großer Nachfrage und attraktiven Preisanboten (auch mit Hilfe des neugestalteten Systems der gemeinwirtschaftlichen Leistungen) verkehren im letzten Quartal 2005 10 Zugpaare/Tag zwischen Wörgl – Brennersee. Darüber hinaus reagierten RCA und ÖKOMBI nach der Hochwasserkatastrophe sofort und so wurde innerhalb von 24 Stunden ein Spotverkehr zwischen Brennersee und München Riem eingerichtet (10 Zugpaare zwischen 24.8. und 27.8.2005). Nach Stabilisierung des derzeitigen Angebotes und weiterer Nachfrage vom Frächtermarkt sind Verkehrsausweitungen, speziell nach Deutschland, realisierbar. Zum Beispiel ist die Infrastruktur in Manching noch vorhanden, aber auch neue Zielbahnhöfe in Deutschland werden überprüft.

Zum Maßnahmenpaket III:

Fragen 8 bis 10:

Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um die Abstimmung und Bewertung der realen Trassenverfügbarkeit in allen betroffenen Netzabschnitten und Knoten für weitere Verkehrssteigerungen voranzubringen?

Welche Maßnahmen wurden bereits gesetzt, um den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur (Strecken, Knoten) voranzutreiben?

Welche Maßnahmen wurden gesetzt, um eine Verbesserung der Schienenanbindung und Erweiterung der Umschlagkapazitäten der KV-Terminals in Deutschland und Italien zu erreichen?

Antwort:

Seitens der Infrastrukturbetreiber finden regelmäßige Abstimmungen statt, in der Trassenkataloge über die Trassenverfügbarkeit in allen betroffenen Netzabschnitten und Knoten für weitere Verkehrssteigerungen erstellt werden. Im KV-Terminal München-Riem laufen Planungen zur Realisierung eines dritten Umschlagmoduls. Zudem kommen Planungen zum Bau eines Schienenstrangs zwecks Herstellung der direkten Anbindung des Terminal München-Riem hinzu. Darüber hinaus wird derzeit auch im KV-Terminal Verona Q.E. ein weiteres Umschlagmodul gebaut.

Zum Monitoring Aktionsplan „Brenner 2005“:

Fragen 11 und 12:

Gab es seither Treffen mit den übrigen am Aktionsplan Brenner 2005 beteiligten Verkehrsministern?

Wenn ja, welche Fortschritte in der Umsetzung der angekündigten Maßnahmen wurden seitens Ihrer Ministerkollegen präsentiert?

Antwort:

Die Partnerstaaten Deutschland und Italien verfolgen auch weiterhin die im Aktionsplan Brenner 2005 festgesetzten Maßnahmen.

Im Zuge von mehreren bilateralen Ministertreffen wurden die im Aktionsplan Brenner 2005 festgesetzten Maßnahmen besprochen und bestmöglich vorangetrieben. Im Zusammenhang damit darf beispielsweise die Fertigstellung der Einfahrt im KV-Terminal Verona Q.E. angeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen