

Eingelangt am: 21.03.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 43/J-NR/2003 betreffend verkehrspolitisch kontraproduktive Entwicklung im Zusammenhang mit Zuckerrübentransporten, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 23. Jänner 2003 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Gab es im Zusammenhang mit dem Vorschlag einer Ausdünnung des Netzes an Rübenplätzen im Zuge des EU-Beitritts eine Befassung oder Stellungnahme Ihres Ressorts bzw. Österreichs zu den zu erwartenden Verkehrsfolgen, wenn ja, welchen Inhalts im einzelnen, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Nach den mir vorliegenden Informationen wurde das bmvit diesbezüglich nicht befasst.

Frage 2:

Gab es Äußerungen oder Stellungnahmen seitens der EU-Kommission zu den zu erwartenden Verkehrsfolgen, wenn ja, welchen Inhalts im einzelnen?

Antwort:

Diesbezügliche Äußerungen sind in meinem Ressort nicht bekannt.

Fragen 3 und 4:

Welche Untersuchungen oder Informationen liegen Ihnen über die Auswirkungen für Verkehrsaufkommen, Schadstoffausstoß, Unfallentwicklung durch die Umstrukturierung des Rübenübernahmeplatznetzes a) für die Seite der verarbeitenden Industrie, b) für die Seite der ProduzentInnen, c) allgemein vor?

Verfügen Sie über Daten oder andere Informationen über das mit der jeweiligen jährlichen Rübenkampagne ursächlich zusammenhängende Verkehrsunfallgeschehen und seine Folgekosten? Wenn ja, bitte um Darstellung auf möglichst wert regional differenziertem Niveau für die letzten zehn Jahre.

Antwort:

Zu diesen Fragen liegen mir keine Informationen oder Untersuchungen vor. Meine aufgrund dieser Anfrage betriebenen Recherchen haben ergeben, dass das Amt der Niederösterreichischen

Landesregierung mit derartigen Untersuchungen das Kuratorium für Verkehrssicherheit beauftragt haben soll.

Frage 5:

Stimmt es, dass durch die Verringerung der Sammelplätze insbesondere wesentlich weitere Transportdistanzen und -strecken für die ProduzentInnen entstehen? Wenn ja, bitte beziffern Sie die insgesamt zusätzlich anfallenden Fahrkilometer mit Zugmaschinen sowie die damit verbundene Mehrbelastung für die Umwelt, wenn möglich in regionaler Untergliederung auf Bezirks- oder zumindest Bundesländerbasis.

Antwort:

Ich verweise auf die Ausführungen des Herrn Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur ähnlichen Anfrage Nr. 42/J-NR/2003, Fragepunkt 6.

Frage 6:

Liegen Ihnen konkrete Zahlen zur Reduktion der auf der umweltfreundlicheren Schiene durchgeführten Rüben Transporte hinsichtlich Zahl und Transportleistung während der letzten zehn Jahre vor, und wenn ja, welche?

Antwort:

Für den Zeitraum 1993 bis 2002 stellen sich die Tonnagewerte (gerundet) im durch die ÖBB abgewickelten Zuckerrübenverkehr wie folgt dar:

1993:	1.333.000 t
1994:	1.234.000 t
1995:	1.457.000 t
1996:	1.630.000 t
1997:	1.467.000 t
1998:	1.759.000 t
1999:	1.671.000 t
2000:	1.382.000 t
2001:	1.415.000 t
2002:	1.698.000 t

Frage 7:

In welchem Umfang hat sich dadurch in diesem Zeitraum die Einnahmensituation der involvierten Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere der ÖBB, verschlechtert?

Antwort:

Die positive Tonnageentwicklung und die Konzentration von Verladestellen ermöglichen bei der Beförderung von Zuckerrüben eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre. Eine Verschlechterung der Einnahmesituation in diesem Transportsegment ist nicht gegeben.

Fragen 8 und 12:

Halten Sie die Zunahme der Transportdistanzen und -strecken auf der Straße bei gleichzeitigen Abbau der Transportmöglichkeiten auf der Schiene für vereinbar mit den verkehrs-, klimaschutz- und umweltpolitischen Zielen Österreichs und dieser Bundesregierung?

Was werden Sie als Verkehrsminister insgesamt gegen die negativen Auswirkungen der Ausdünnung der Rübenübernahme-Plätze unternehmen?

Antwort:

Die Reduktion der Anzahl der Rübentransportplätze war durch eine Auflage der Europäischen Kommission bedingt; ich darf in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen des Herrn Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Anfrage Nr. 42/J-NR/2003, Fragepunkt 1, verweisen.

Ein Abbau der Transportmöglichkeiten auf der Schiene findet nicht statt, während die Verlängerung der Transportstrecke auf der Straße - zwar nicht zu befürworten - aber geringfügig ist (siehe auch Antwort zu Fragepunkt 6 der Anfrage Nr. 42/J-NR/2003).

Frage 9:

Welche Rolle spielte der Abzug der Rübentransporte von der Schiene aufgrund der dadurch verschlechterten Kostendeckungssituation für die Stilllegung von Regional- und Nebenbahnstrecken?

Antwort:

Die Beförderung von Zuckerrüben ist ein saisonal stark eingeschränkter Marktbereich der ÖBB, der sich auf die ganz- oder mehrjährige Betrachtung von Regionalbahnen nur marginal auswirkt.

Fragen 10 und 11:

Was haben Sie im Hinblick auf die gestiegene Unfallhäufigkeit (allein 5-8 zusätzliche Unfälle jährlich im Großraum Tulln) konkret unternommen?

Was ist Ihnen a) seitens der betroffenen Bundesländer, b) seitens Dritter über konkrete Aktivitäten und ihre Ergebnisse zur Verkehrsvermeidung und Unfallvermeidung im Zusammenhang mit dem Zuckerrübentransport bekannt?

Antwort:

Die betroffenen Bezirkshauptmannschaften haben für den Zeitraum der Rübenkampagne Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt, wie etwa die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.

Frage 13:

Was werden Sie und Ihr Ressort insbesondere für die Wieder-Verlagerung auf die Schiene unternehmen?

Antwort:

Unter Bedachtnahme auf die Zunahme der Transportmengen und einer bereits daraus ableitbaren Verlagerung von Transporten zur Bahn stellt sich die Frage einer Wiederverlagerung nicht. Zur weiteren Verbesserung bzw. Steigerung der Beförderungsleistungen für Zuckerrübenverkehre ist seitens der ÖBB ein kontinuierlicher Ausbau der Logistik an den jeweiligen Standorten und damit eine weitere Erhöhung der Kundenorientierung beabsichtigt.