

Studie „Die Öffentliche Hand in Kärnten als Verursacher von vermeidbarem Lkw-Fernverkehr“

Massenguttransporte, auf die die Politik Einfluss hat, z. B. weil Gebietskörperschaften an Unternehmen beteiligt sind oder Auftraggeber oder Kunde sind oder weil sie die Rahmenbedingungen in der Abfallwirtschaft vorgeben

Erstmals wurde untersucht, wie Unternehmen oder Lieferanten der öffentlichen Hand oder Unternehmen im Auftrag der Gebietskörperschaften (z. B. in der Abfallwirtschaft) in Kärnten Massengüter transportieren.

Das Ergebnis: Im direkten Einflussbereich der Politik wird viel unnötiger Lkw-Fernverkehr erzeugt. Rund 4 Mio Lkw-km pro Jahr könnten eingespart werden. Da es bei fast allen Bereichen Beispiele für Bahntransporte derselben Güter in anderen Bundesländern gibt, stellt sich die Frage, warum das in Kärnten nicht gehen soll.

Die Vorteile bezüglich Ökologie, Verkehrssicherheit, Energieeinsparung und Gesundheit sind offensichtlich und übertreffen volkswirtschaftlich die Umstellungskosten bzw. allfällige betriebswirtschaftliche Mehrkosten.

Als Antwort auf die üblichen Einwände, es ginge nicht und sei zu teuer, sind bei fast allen Stoffgruppen Beispiele für den Bahntransport angeführt. Die Abfallwirtschaften bzw. Landeshaushalte anderer Länder haben dies verkräftet. Eine Umstellung auf Bahntransport erfordert in manchen Fällen gewisse technische und juristische Vorlaufzeiten und Investitionen. Ein zusätzlicher Ausbau der Schienenstrecken ist nicht nötig, nur zusätzliche Container und Waggons sowie Anschlussgleise und Umladestationen. Die Mengen beziehen sich meist auf das Jahr 2003, beim Restmüll auf die Prognose für 2005. Einige Stoffe (Streusalz, Heizöl, Baustoffe) unterliegen jährlichen witterungs- und auftragsbedingten Schwankungen. Einige Mengen sind sehr exakt (z. B. weil einige Abfallunternehmen zertifiziert sind und ihre Mengen veröffentlichen wie beispielsweise www.seppelle.at), andere können nur grob geschätzt werden, weil nur ungenau und ungenau Auskünfte erteilt wurden.

Wo die Öffentliche Hand den meisten Lkw-Fernverkehr verursacht - Überblick

| Stoff | Menge pro Jahr | Lkw-Umläufe | Durchschnittsdistanz hin und zurück in km | Lkw-km |
|-----------------|----------------|---------------------|---|-------------|
| Hausmüll | 60.000 t | 2600 | 240 | 624.000 |
| Auftausalz | bis 25.000 t | 960 | 500 | 480.000 |
| Tierkörper | 30.000 t | 1300 | 500 | 650.000 |
| Betriebsabfälle | 28.000 t | 1220 | 400 | 488.000 |
| Altglas | 12.500 t | 545 | 560 | 305.000 |
| Flugtreibstoff | 6.000 t | 260 | 670 | 174.000 |
| Baustoffe | bis 150.000 t | starke Schwankungen | | 1.000.000 ? |
| Summen | bis 316.500 t | | | 3.721.000 |

Es wurden 23 t Nutzlast angenommen (bei Streusalz 26 t). Die obigen Mengen dienen einer Grobabschätzung, kleinere Posten sind hier nicht erwähnt.

| Menge per Lkw pro Jahr | Stoffe | Lkw-Massengut-Fernverkehr (ab etwa 70 km, bei großen Mengen wie Restmüll ab etwa 50 km) | Wie es andere machen: Bahntransport-Beispiele v. a. aus anderen Bundesländern |
|-------------------------|---------------------|--|--|
| Abfallwirtschaft | | | |
| 60.000 t | Restmüll | Von Klagenfurt und Unterkärnten täglich 40 Lkw nach Arnoldstein, (Von der Kapazität von 80.000 t wurde ein Teil weggerechnet, weil er in der Nähe anfällt.) | Im Land Salzburg und in NÖ per Bahn zur Verbrennung: Von Bergheim bei Salzburg nach Lenzing (OÖ), in NÖ auf mehreren Strecken nach Dürnrohr |
| 12.000 t | Schlacke | Von Arnoldstein nach Tainach. Weil Rückfracht, entstehen keine Zusatzfahrten, aber zusätzliche Straßenabnutzung und Unfallgefahr (voller Lkw = längerer Bremsweg). | Treibacher AG transportiert Schlacke mit Mobiler (Containern) von Treibach-Althofen nach Golling (S). |
| 28.000 t | Betriebsabfälle | Von Kärnten in die Steiermark (Frohnleiten und Voitsberg), früher auch nach Tirol (Riederberg) | |
| 12.500 t | Altglas | Von Fa. Huber, Feldkirchen nach Kremsmünster (OÖ) und Pöchlarn (NÖ) | Fa. Seppel lieferte 1000 t Altglas per Bahn von Feistritz nach Pöchlarn. |
| 4.500 t | Altpapier | Von Villach in kleinere Papierfabriken, die keinen Gleisanschluss haben. | Das sind 8 % der Gesamtmenge. Man könnte auch das mit Containern per Bahn fahren. |
| | Alteisen | Innerhalb Kärntens könnte es mehr Verladepunkte auf Waggons geben als derzeit. | Großteils per Bahn in die Eisenwerke |
| 1.000 t ca | Altalu | Nach Lend (S) und Ranshofen (OÖ) | |
| 1.000 t | Folien | Von Kärnten nach Wildon (St) | |
| 10.000 t ca. | Schlacht-Abfälle | Von Klagenfurt nach Landscha bei Leibnitz (St) | Von Tirol (Schwaz) per Bahn nach Tulln (NÖ) |
| 10.000 t Ca. | Tier-Risikomaterial | Von Klagenfurt nach Unterfrauenhaid (Mittelburgenland) | Von Tirol (Schwaz) per Bahn nach Tulln (NÖ) |
| 10.000tca | Tierkörper | Zu anderen Entsorgern | |
| | Klärschlamm | Laut Klärschlammkataster wird kein Klärschlamm außer Landes gefahren. Es gab eine Anfrage, steirischen Klärschlamm ins Lavanttal zu fahren. | Von Siggerwiesen bei Salzburg wird Klärschlamm per Bahn in Containern über ca. 80 km nach Lenzing (OÖ) zur Verbrennung gefahren. |
| Fallweise | Altlastensanierung | Lederfabrik Neuner Klagenfurt ? Deponie Tschinowitsch ? BP Tanklager Flatschacherstraße ? | Von Bachmaning (OÖ) wurden 110.000 t, von Urstein (S) wurden 120.000 t per Bahn in Deponien in anderen Bundesländern verbracht. |

| Für die Baustoffe , die die öffentliche Hand bestellt, kann sie einen ökologischeren Transport verlangen | | | |
|---|---|---|---|
| | Baustoffe | Wie kommen Zement, Stahl, Steinplatten usw. zu Baustellen wie LKH, Stadion, Kraftwerk Fragant? | |
| | Baustoffe | Für den Bau der Umfahrung Steinfeld sind 65.000 Lkw-Fahrten nötig. Wie viele davon sind verlagerbarer Fernverkehr mit Stahl, Zement u.ä.? | |
| grob geschätzt 20.000 t | Zementherstellung Wietersdorf | Es werden noch große Mengen Hüttensande von Linz und Donawitz sowie Flugasche von Voitsberg und Mellach (St) mit Lkw antransportiert. Ungefähre Größenordnung 20.000 t pro Jahr. | Im Rahmen einer Werkserweiterung sind auch neue Gleise und eine Ausweitung der Bahntransporte auf 40 % des Volumens geplant. Das Zementwerk Kirchdorf (OÖ) liefert Zement per Bahn. |
| 15.000 t und mehr | Betonzusatzstoff Flual des Verbundkonzerns | Wird in St. Andrä u. a. aus deponierter Flugasche von Kraftwerken hergestellt (auftragsabhängig 20.000 bis 50.000 t pro Jahr) und in und außerhalb Kärntens mit Lkw ausgeliefert. (Eine gewisse Menge im Nahverkehr wurde abgezogen.) | Wurde früher auch per Bahn transportiert, Gleisanschluss ist vorhanden. |
| 20.000 t ca. | Diabas | Wird kärntenweit als Zuschlagstoff zu den Asphaltmischwerken gefahren. (Nahverkehr abgezogen) | ÖBB führen Diabas per Bahn |
| Auftausalz, Holz, Mineralölprodukte | | | |
| Bis zu 25.000 t, in milden Wintern weniger | Auftausalz | Von Ebensee, z. T. von Slowenien, Italien (Hafen Triest), u. a. Hauptkunden: Land, Städte, ÖSAG | Tirol beschloss, einen Teil des Streusalzes für die Nordtiroler Landesstraßen in Bahncontainern anliefern zu lassen (Einlagerung vor dem Winter). |
| 700 t | Holz | Etwa 40 Lkw-Fuhren der Bundesforste von Oberkärnten nach Italien | In die Papierfabrik Nettingsdorf (OÖ) führen die Bundesforste Holz per Bahn. |
| | Mineralölprodukte | Kommen zu etwa 25 % per Lkw nach Kärnten. Landestankstellen (6.000 t), ÖBB-Postbus, Stadtbus Klagenfurt, Heizwerke u. ä. Sollten garantieren, dass ihre Treibstoffe per Bahn nach Kärnten kamen. Aber auch innerhalb Kärntens wären noch kürzere Straßentransportdistanzen möglich. | Kommen zu 75 % per Bahn nach Kärnten. Z. B. erhält das Fernheizwerk Klagenfurt Heizöl schwer nur per Bahn über ein eigenes Gleis. |
| 6.000 t ca. | Flugbenzin, Kerosin | Von Schwechat zum Flughafen Klagenfurt | Andere Flughäfen haben Anschlussgleise, im Fall Klagenfurt wäre Umpumpen oder Kombiverkehr sinnvoll. |

1. Abfallwirtschaft

1.1 Restmüll

Derzeit wird der Hausmüll von Klagenfurt und Umgebung und von Unterkärnten nach Klagenfurt-Hörtendorf bzw. Tainach-Höhenbergen gebracht. Dort wird umgeladen auf große Lkw, die nach Arnoldstein zur Verbrennung fahren. Menge bis zu 80.000 t pro Jahr, das sind bis zu 40 Lkw-Fahrten pro Arbeitstag (inkl. Nahverkehr aus Villach und Umgebung). Die Stadt Klagenfurt hat dafür z. B. zwei große Lkw geleast. Als Rückfracht wird Schlacke von Arnoldstein nach Höhenbergen gefahren (15 Gewichtsprozente, das sind 12.000 t). Als Beispiel für einen Schlackentransport per Bahn siehe www.railcargo.at/News/24.9.04.

Im Land Niederösterreich (www.railcargo.at/News/20.6.04), von Siggerwiesen bei Salzburg nach Lenzing sowie häufig im Ausland wird der Restmüll per Bahn zur Verbrennung gefahren. Die Kärntner Verantwortlichen waren nicht nachhaltig bemüht, sich um einen ökologisch vertretbaren Transport zu kümmern.

Vorschläge:

Die Errichtung der Infrastruktur für den Bahntransport kostet etwas. Im Endeffekt erhöht sich der Preis für den Konsumenten geringfügig. Das wird aber durch Einsparungen bei den externen Kosten des Lkw-Verkehrs mehr als wettgemacht.

Wenn in etwa drei Jahren die Deponie bei Spittal geschlossen wird, ist zu fordern, dass dann der Müll dort mechanisch-biologisch vorbehandelt und in Container verladen wird. Diese sollen dann mit Lkw zum Bahnhof Spittal gefahren werden und dann per Bahn nach Arnoldstein. Am Bf Spittal gibt es drei lange Ladegleise an der Südwestseite (davon ist eines elektrifiziert), zu denen Lkw mit Containern zufahren können. Auf der Deponie Spittal werden jährlich ca. 15.000 t Müll deponiert, davon entfallen 3.000 t auf Gewerbeabfälle und 12.000 t auf Hausmüll. (aus: Kärntner Abfallbericht und Abfallwirtschaftskonzept Nov. 2000, S. 66, http://umwelt.ktn.gv.at/downloads/Kaerntner_Abfallwirtschaftskonzept.pdf).

Wenn die Deponie für das Lavanttal geschlossen wird, gilt die Forderung analog.

Die Verbrennungsanlage Arnoldstein kann die zusätzlichen Mengen aus den Bezirken Spittal und Wolfsberg nur aufnehmen, wenn in diesen Bezirken, aber auch in Hörtendorf und Höhenbergen, die Wertstoffe und biogenen Anteile vorher herauskommen.

Vor allem aber ist östlich von Klagenfurt ein geeignetes Ladegleis oder zwei zu errichten, zu dem die in Hörtendorf und Höhenbergen gefüllten Container verbracht werden. Beim Ausbau der Koralmbahn ist ein Müllverladegleis oder zwei mit vorzusehen, bevor Lärmschutzwände und Änderungen bei Überleitstellen und Signalen den Einbau eines abzweigenden Gleises verteuern.

1.2 Betriebsabfälle

Betriebe sind im Gegensatz zu Gemeinden nicht an die Kärntner Deponien gebunden. Der Export von Betriebsmüll nach Deponien außerhalb von Kärnten ist in den letzten Jahren explodiert. 1995 waren es nur wenige 100 t, 1999 rund 10.000 t, 2000 9800 t, 2001 14.000 t, 2002 15.700 t und 2003 28.000 t, die mit Lkw vor allem in die Steiermark (Karlschacht Voitsberg und Frohnleiten) gebracht wurden. Eine Zeit lang verbrachte die Fa. Lobbe auch Kärntner Betriebsmüll per Lkw nach Tirol (Riederberg bei Wörgl).

Quelle: Mündliche Auskunft Amt der Kärntner Landesregierung. Angaben über Betriebsabfälle 2004 werden im Februar 2005 bekanntgegeben. Vgl. Kärntner Abfallbericht und Abfallwirtschaftskonzept Nov. 2000, S. 14, 37, 44.

Vorschläge:

Betriebsabfälle per Bahn liefern. Beide steirische Deponien sind für Bahntransporte gerüstet.

1.3 Altglas

www.agr.at, www.vetropack.at, www.seppele.at

In **Kärnten** wurden 2003 13521,2 t Altglas gesammelt. Die Fa. Huber Feldkirchen sammelt in 128 von 134 Gemeinden, die Fa. Seppele betreut den Rest und sammelt in Betrieben. Von der Fa. Seppele wurden ca. 8 % der Gesamtmenge (ca. 1000 t) am Bahnhof Feistritz auf die Bahn verladen und nach Pöchlarn (NÖ) gesandt. Es kommen geschlossene Schüttgutwagen mit Entladung nach schräg unten zum Einsatz.

Die Fa. Huber fährt mit eigenen Lkw von Feldkirchen das Altglas in die Glashütten: Den Großteil davon nach Kremsmünster (OÖ) und einen kleinen Teil nach Pöchlarn.

Von Kärnten kommt kein Altglas ins Ausland.

In **Salzburg** wurden 2003 14.870 t Altglas gesammelt. Das Altglas kam etwa zu drei Viertel per Bahn nach Pöchlarn sowie etwa zu einem Viertel per Lkw nach Kremsmünster.

Vorschläge:

Das in Oberkärnten gesammelte Altglas nur bis Feistritz führen und dort auf die Bahn verladen. Für den Transport nach Kremsmünster Container einsetzen. Bei der Anlieferung nach Kremsmünster gab es vor etwa 4 Jahren schon ein halbes Jahr lang Versuche mit ACTS (Containern).

1.4 Altpapier

www.aro.at, www.papyrus.at, www.seppele.at

2003 wurden in Kärnten 55.000 t Altpapiererzeugnisse gesammelt, davon 44.000 t in Haushalten und 11.000 t in Betrieben. Dazu kommen noch Großbetriebe wie SPAR, die ihre Altkartonagen direkt an Papierfabriken liefern.

5000 t alte Zeitungen wurden 1999 von Seppele zu Dämmstoffen verarbeitet (aus Kärntner Abfallbericht und Abfallwirtschaftskonzept Nov. 2000, S. 23).

Papyrus sammelt in ganz Kärnten Altpapiererzeugnisse und bringt sie mit Lkw nach Villach. Dort werden sie sortiert und dann zu 92 % per Bahn (teils in geschlossenen 4-Achs-Waggons, teils in Abrollcontainern) zu Papierfabriken in Slowenien (ca. 12.000 t nach Laibach), in NÖ und in Frohnleiten gebracht. 8 % wird per Lkw aus Villach weggefahren in kleinere Papierfabriken, die kein Anschlussgleis haben.

Vorschläge:

Auch das restliche Altpapier per Container liefern.

1.5 Alteisen

www.ferropack.at, www.kuttin.at

2003 wurden in Kärnten Autowracks und Alteisen sowie 2.393 t Metallverpackungen gesammelt. Die Fa. Kuttin in Klagenfurt-Süd und die Fa. Seppele in Feistritz liefern per Bahn z. T. in die Firma Kuttin in Knittelfeld und von dort weiter per Bahn nach Linz, Donawitz oder Graz, zum Teil direkt in die Eisenwerke, wo die stoffliche Verwertung erfolgt.

1.6 Altaluminium

www.alurec.at

In Kärnten werden jährlich ca. 300 t Aluverpackungen gesammelt. Diese werden bei Kuttin gesammelt und geshreddert und in 40 m³ Containern mit Lkw in Aluminiumwerke in Lend (S), Ranshofen (OÖ) und im Ausland gefahren. Ins Ausland deshalb, weil in Österreich kein Vormaterial für Dosen erzeugt wird.

Dazu kommt noch Altaluminium, das nicht aus Verpackungen stammt.

1.7 Altkunststoffe

www.okk.co.at, www.argev.at

2003 wurden in Kärnten von Entsorgungsbetrieben 9.050 t Kunststoffverpackungen gesammelt. PET-Flaschen und Hohlkörper werden per Lkw hauptsächlich zur Firma Kruschitz in Völkermarkt gefahren. Rund 1000 t Folien kommen per Lkw nach Wildon in der Südsteiermark. Mischkunststoffe, Styropor etc. werden auch zu anderen Verwertungsbetrieben gebracht. Z. B. werden im Zementwerk Wietersdorf Altkunststoffe verbrannt, die aber nicht nur aus der Verpackungssammlung stammen.

1.8 Tierkörper

www.tierkoerperentsorgung.at

Von Kärnten werden jeden Werktag 7 bis 10 große Lkw mit Tierabfällen außer Landes gebracht, und zwar etwa 30 % nach Landscha bei Leibnitz/Steiermark, ähnlich viel nach Unterfrauenhaid im Mittelburgenland (Fahrtstrecke 285 km) und der Rest zu anderen Entsorgungsanlagen. Die Aufteilung erfolgt nach Abfallkategorien 1 - 3, weil jeder Entsorger auf anderes Material spezialisiert ist. Gesamtmenge schätzungsweise 30.000 t pro Jahr. - Die Tierkörper von Tirol werden per Bahn nach Tulln NÖ zur Entsorgung gebracht. Das geht auf der Westbahn schnell. Die geschlossenen Container dürfen nicht zu lange unterwegs sein, weil die tierischen Nebenprodukte starke Gärgase entwickeln.

Vorschläge:

Die Kärntner Tierkörperentsorgung hat den Bahntransport wiederholt geprüft. Es könnten Container in Klagenfurt auf Waggons verladen werden. Bis Graz würde es rasch genug gehen (nur am Freitagabend und Samstag gäbe es Probleme), aber dann würde es per Bahn zu lange dauern. Ab Graz müsste man wieder per Lkw fahren.

Frage: Um wie viel Prozent wäre es betriebswirtschaftlich teurer? (Der gesamte Lkw-Transport liegt derzeit bei ca. 23,- Euro pro Tonne).

1.9 Klärschlamm

www.ktn.gv.at, Themen>Umwelt>Abfallwirtschaft>Klärschlammregister

Klärschlamm wird nicht exportiert. Rund 14.000 t (Trockenmasse) wurden innerhalb Kärntens deponiert, kompostiert oder verbrannt. Klärschlamm wird auch noch nicht importiert, es gab aber schon eine Anfrage, ob aus der südlichen Steiermark Klärschlamm ins Lavanttal zur Weiterbehandlung gebracht werden kann.

Vorschläge:

Aber auch innerhalb Kärntens wäre Klärschlammtransport per Bahn möglich, wenn es über längere Distanzen geht. So wird Klärschlamm von Siggerwiesen bei Salzburg nach Lenzing zur Verbrennung per Bahn transportiert (ca. 80 Bahn-km).

Anmerkung: 14.000 t Trockenmasse entspricht rund 60.000 t zu transportierender Masse, weil ca. 75 % Feuchtigkeit trotz starker Pressen nicht herauszubringen sind.

1.10 Altlastensanierung

www.ktn.gv.at, Themen>Umwelt>Abfallwirtschaft>Altlasten

Altlasten: Lederfabrik Neuner Klagenfurt, Deponie Tschinowitsch, BP Tanklager Flatschacherstraße

Vorschläge:

Da eine Altlastensanierung zumindest teilweise von der Öffentlichen Hand finanziert wird, sollte ab einer bestimmten Distanz ein Abtransport per Bahn vorgeschrieben werden.

1.11 Altholz

www.poelzleitner.com

Es fallen ca. 15.000 bis 20.000 t an. Vermutlich wird ein Teil mit Lkw außer Landes, z. B. nach Italien gefahren.

2. Bauvorhaben unter wesentlicher Beteiligung der Öffentlichen Hand

Momentan fragt niemand, wie Baustoffe (Zement, Eisen, Stahl, Holz, Steine, Diabas,...) über weitere Strecken transportiert werden. Das folgende Beispiel ist zwar aus Salzburg, aber der Unsinnstransport belastete Kärnten: Für das neue Museum in Salzburg wurden Marmorplatten am Salzburger Untersberg gebrochen, mit ca. 65 Lkw-Fuhren zum Schneiden nach Slowenien gefahren und geschnitten wieder zurück.

Das Zementwerk Hofmann www.kirchdorfer-zement.at in Kirchdorf an der Krems (OÖ) liefert auch einen Teil seines Sack-Zements (30.000 t pro Jahr) per Bahn aus (www.railcargo.at>News>17.3.04).

Vorschläge:

Bei diesen Baumaßnahmen kann die Öffentliche Hand einen möglichst ökologischen Transport verlangen (weitere Strecken per Bahn, Verwendung von Lkw mit Rußpartikelfiltern u. ä.). Dies könnte bei folgenden Bauvorhaben Anwendung finden: Kraftwerksbau in Fragant, Stadionbau in Klagenfurt, Hochbauten des Landes und der Gemeinden, neue Landeskrankenanstalten, neues Verwaltungszentrum des Landes, Wohnbaugesellschaften in (teilweisem) Besitz der Öffentlichen Hand, Baumaßnahmen an der Tauernautobahn, an der Drautalbundesstraße usw. Ein Bahntransport von Baustellensilos oder Sackware auf Paletten z. B. ab der Zement- und Baustofffabrik Wietersdorf (www.wup.at) wäre möglich. Dort ist eine Vergrößerung der Gleisanlagen und eine Ausweitung der Bahntransporte geplant. Dieses Vorhaben soll mit Hilfe des Landes rasch umgesetzt werden.

2.1 Diabas - Asphalt

Der Transport des Zuschlagstoffes Diabas von Bad Bleiberg, Kellerberg und Ebriachklamm bei Eisenkappel zu den Asphaltmischwerken erfolgt kärntenweit per Lkw. Mengen wurden mir nicht mitgeteilt. Aus dem Land Salzburg, wo ein Diabaswerk erweitern will, sind Mengen bekannt. Daraus kann grob geschätzt werden, dass in Kärnten jährlich 50.000 t Diabas transportiert wird, zum Teil über bis zu 100 km. Die Öffentliche Hand ist der Hauptkunde der Asphaltmischwerke. In Salzburg ist eine Verlagerung dieser Transporte auf die Bahn zumindest in Diskussion. Die ÖBB führen neuen Gleisschotter nur per Bahn.

Vorschläge:

Vorerst sollten die Mengen erhoben werden, dann sollten die größten bahnparallelen Distanzen mit Containern gefahren werden.

2.2 Katschbergtunnel

www.oesag.at

Die ÖSAG will den Abraum mit 60.000 Lkw-Fahrten aus dem Katschbergtunnel bringen. Bei anderen Tunnelbauten wurden Förderbänder anstatt von zumeist alten, schadstoffreichen Lkw ohne Rußpartikelfilter eingesetzt.

Förderbänder Beispiel 1: Die Innsbrucker Firma Beton- und Monierbau war am Bau des 3,3 km langen North Down Bahntunnels in Kent zu 25 % beteiligt. Der Tunnel wurde von beiden Seiten angefahren und zwar 3,2 km bergmännisch. Es wurde zuerst die gesamte Kalotte und dann erst die Strosse ausgebrochen. Die Kalkulation ergab, dass auf Grund der englischen Sicherheits- und Umweltbestimmungen für den Lkw-Betrieb im Tunnel der Einsatz von Förderbändern billiger war als der Einsatz von Lkw für den Abtransport. Die Kreide wurde im Tunnel auf Förderbandgröße gebrochen. Der Tunnelquerschnitt betrug 140 bis 160 qm.

Förderbänder Beispiel 2: Dieselbe Firma bietet für den Stollenbau beim Kraftwerk Kops in Vorarlberg auch den Abtransport mit Förderbändern an.

Förderbänder Beispiel 3: Beim Bau der Umfahrung Flüelen an der Gotthard-Route wurden für den 2,6 km langen Straßentunnel Förderbänder eingesetzt.

Zitat aus dem Infoblatt des Kantons Uri: Direkt vom Bohrkopf wird das Material einer Förderbandanlage übergeben und täglich werden so bis zu 5000 t zum Südportal transportiert. Total werden 700.000 t erwartet. Vom Südportal befördern weitere Förderbänder das Material über einige hundert Meter zum Hafen am Südende des Vierwaldstättersees, wo das Material dann auf Schiffe verladen wird. Zitat Ende.

Es bestehen sehr ähnliche Verhältnisse bezüglich der Länge von Förderbändern. Beim Katschbergtunnel eben von beiden Seiten, in Flüelen nur von einer Seite her. In beiden Fällen wird das Material größtenteils im Umkreis von einigen hundert Metern um das Tunnelportal deponiert.

Es gibt aber auch schon Beispiele, wo Nutzfahrzeuge in Kärnten mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet wurden, z. B. im Wietersdorfer Zementwerk www.wup.at.

Vorschläge:

Im Katschbergtunnel Förderbänder einsetzen.

2.3 Flugasche aus kalorischen Kraftwerken

www.verbund.at

In St. Andrä ist das Verbund-Kraftwerk stillgelegt (konserviert). Deponierte Flugasche wird von der Verbund-Umwelttechnik GmbH zum Betonzusatzstoff Flual verarbeitet und mit Lkw in und außerhalb Kärntens vertrieben. Je nach Nachfrage schwankt die Jahresproduktion zwischen 20.000 t und 50.000 t. Die Ware wurde früher auch per Bahn transportiert.

Vorschläge:

Der Verbund soll die Wiederaufnahme des Bahntransports prüfen. Wenn der Käufer ein Anschlussgleis besitzt, ist die Entleerung direkt in den Silo des Käufers möglich. Andernfalls müsste eine Umladestation vorhanden sein (errichtet werden) und ein zusätzlicher Transport per Lkw erfolgen.

3. Auftausalz

www.salinen.at, www.list-salz.at

Von Land, ÖSAG und Gemeinden werden in Kärnten je nach Witterung pro Winter bis zu 25.000 t Streusalz verbraucht. Das meiste kommt per Lkw von der Salinen Austria AG aus Ebensee (OÖ) nach Kärnten, aber auch per Lkw von Italien und Slowenien. Ausländisches Salz drängt auf den österreichischen Markt. So kommt z. B. Steinsalz aus der Ukraine per Schiff in 1000kg-Säcken nach Krems (NÖ) oder Straubing (Niederbayern) und wird per Lkw weiterbefördert. Auch in Triest kommen Schiffe mit Meer- oder Steinsalz an. Die Stadt Villach bezieht ihr Auftausalz nicht von der Salinen Austria AG.

Als im strengen Winter 2002 Streusalz knapp wurde, wurde es von Nancy (Frankreich) per Lkw nach Österreich transportiert.

Das Land Tirol hingegen hat beschlossen, einen Teil des Streusalzes für die Nordtiroler Landesstraßen in Bahncontainern anliefern zu lassen. Dies betrifft vor allem den Aufbau der Lagerstände vor der Wintersaison, wo sieben der acht Nordtiroler Bezirke diese Transportform gewählt haben. Während des Winters ist durch die zeitkritische Salzverfügbarkeit im Regelfall nur für drei Bezirke der Transport per Bahn vorgesehen. Die Salzhandelsfirma List in Hallein (an der die Salinen Austria AG zu 50 % beteiligt ist) hat dabei eine europaweite Ausschreibung gewonnen.

Die Salinen Austria AG ist infrastrukturell vorbereitet ab Werk Ebensee mit der Bahn zu disponieren.

Ob die Italiener und Slowenen auch per Bahn liefern könnten, war nicht zu erfahren.

Vorschläge:

Das Land Kärnten sollte die Basismenge zum Zwecke der Voreinlagerung nach Tiroler Vorbild auf die Bahn verlagern.

4. Holz – Bundesforste

www.bundesforste.at

Die Bundesforste Kärnten liefern minderwertiges Holz vor allem in die Papierfabrik Nettingsdorf per Bahn. Rundholz an Kärntner Sägewerke wird vor allem im Lkw geliefert. Jährlich liefern die Bundesforste rund 40 Lkw mit Holz nach Italien (1000 m³/700 t).

Vorschläge:

Verlagerung der Holzexporte der Bundesforste auf die Bundesbahn.

5. Mineralölprodukte

Experten schätzen, dass rund 75 % der Mineralölprodukte per Bahn nach Kärnten kommen und der Rest per Lkw. Je kleiner die Händler und die Mengen, umso höher der Lkw-Anteil.

Es kommen Ganzzüge von Raffinerien im In- und Ausland (Schwechat, Mestre/Italien, Ingolstadt/Deutschland, Slowakei usw.). Das Agip-Tanklager in Fürnitz bekommt 95 bis 98 % per Bahn und nur wenig per Lkw (www.railcargo.at/News/3.11.04). Auch andere Mineralölfirmen kaufen bei dort ein, um in Kärnten auszuliefern (Gegengeschäfte in anderen Bundesländern). Ein weiteres großes Tanklager befindet sich in Klagenfurt (Shell), sowie kleinere in mehreren weiteren Orten. Eine dieser Firmen gab an, ihre Ware zu 50 % per Bahn zu bekommen. Eine andere bekommt nur soviel Heizöl per Bahn, um die von der ÖBB vorgeschriebene Mindestmenge zu erfüllen.

Das Fernheizwerk Klagenfurt erhält Heizöl schwer nur per Bahn und hat ein eigenes Gleis.

Vorschläge:

Landestankstellen (6.000 t pro Jahr, wenn man das Rumpffahr hochrechnet), ÖBB-Postbus, Stadtbus Klagenfurt, Bundesheer, Heizwerke u. ä. sollten garantieren, dass ihre Treibstoffe per Bahn nach Kärnten kamen.

Aber auch innerhalb Kärntens wären noch kürzere Straßentransportdistanzen möglich: So erhält ein Betrieb der Öffentlichen Hand im Raum Spittal Diesel per Lkw von Klagenfurt, obwohl es näher gelegene Umladestellen von der Bahn auf die Straße gäbe.

Flugbenzin für den Flughafen Klagenfurt

www.klagenfurt-airport.at

Der Flughafen Klagenfurt bekommt mindestens 3 Tank-Lkw pro Woche von Schwechat, insgesamt 7 bis 8 Mio Liter bzw. 5.000 bis 6.000 t pro Jahr.

Vorschläge:

Im Fall Klagenfurt wäre Umpumpen oder Kombiverkehr mit Containern sinnvoll.

Per Lkw rechnet sich Fernverkehr von Mineralölprodukten nur, wenn die Vorschriften wie z. B. die Arbeitszeit nicht eingehalten werden. Auch Überladung von Lkw ist ein Thema, es geht in die Tankwagen mehr rein als vom Gewicht her erlaubt.

Es gibt keine effiziente Überwachung der Gefahrguttransporte. Das Problem ist weniger der technische Zustand, angesichts der Gefährlichkeit sind die meisten Frächter sorgsam. Das Problem sind Nichteinhalten der Arbeits- und Ruhezeiten, der Geschwindigkeiten und der Gewichtslimits. Dazu ein Wunsch des Landesrates, der meines Wissens noch nicht erfüllt wurde:

www.ktn.gv.at 28. 11. 2003

LR Rohr fordert für Landesprüfzug eigenes Team - Kontrollen auch außerhalb der Dienstzeit
Zur angekündigten Verschärfung der Prüftätigkeit entlang der Transitstrecken nach Auslaufen des Transitvertrages meldete sich heute, Freitag, Landesrat Reinhart Rohr zu Wort. Der Umweltlandesrat sprach sich für eine zusätzliche Verschärfung der LKW-Überprüfungen durch den Landesprüfzug entlang der Transitstrecken aus. Die Effizienz dieser Überprüfungen könne erhöht werden, wenn der Landesprüfzug, mit einem eigens ausgebildeten Prüfteam, bestehend aus mindestens vier Personen, verstärkt werden könnte.

Solche strengen Kontrollen sind laut Rohr aufgrund der derzeitigen Personalsituation nicht möglich. Die Bediensteten des Prüfzuges müssten gleichzeitig auch andere Aufgaben, wie beispielsweise Typisierungen, wahrnehmen. 2002 sei der Prüfzug an 24 Tagen im Einsatz gewesen, 2003 habe man die Einsatzfrequenz bisher auf 82 Kontrolltage erhöhen können.

Rohr: „Die Transitfahrzeuge rollen jedoch an 300 Tagen rund um die Uhr“. Redaktion:

Michael Zeitlinger

Kommentar: Erfahrungsgemäß warnen sich die Lkw-Lenker, weichen aus oder warten die Kontrolle an Parkplätzen ab, wenn sie etwas zu befürchten haben. Es müsste also jeden Werktag und zwar an stundenweise wechselnden Orten kontrolliert werden und weitere Streifen müssten die Ausweichenden und Abwartenden überprüfen. Aber das Innenministerium und die anderen Behörden stellen bzw. haben nur einen Bruchteil des

nötigen Personals zur Verfügung.

Vorschläge:

Nach dem Vorbild der Parkraumbewirtschaftung sollte bei allen Verkehrskontrollen ein Regelkreislauf eingeführt werden, dh. die Kontrollen müssen sich selber finanzieren. Die Kontrolle des Flugverkehrs finanziert sich auch von selber. Dann kann es keine Personalengpässe auf Grund von Budgetknappheit geben. Vorerst sollten die Verkehrsstrafen in Österreich auf den Durchschnitt der (alten) EU-Länder angehoben werden.