

**ENTSCHLISSUNGSANTRAG****XXIV. GP.-NR**

2160 /A(E)

**06. Dez. 2012**

der Abgeordneten Themessl, DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter

betreffend Entwicklung einer verkehrsträgerübergreifenden Strategie für den Standort Österreich

Die Verkehrsleistung in der EU wird Prognosen zufolge bis 2050 im Güterverkehr um rund 80% und im Personenverkehr um rund 50% steigen. Österreich hat dabei die einmalige Chance, sich als Logistikkreuzung in Europa zu positionieren und Wertschöpfung im Inland zu schaffen. Die Voraussetzung dafür ist eine leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur verbunden mit einer nachhaltigen Ansiedlungspolitik und verlässlichen und vorausschauenden politischen Rahmenbedingungen. Industriebetriebe dürfen nicht in Randgebiete gedrängt werden. Ihre Ansiedlung an europäischen Verkehrsknotenpunkten und an wünschenswerten Verkehrsträgern muss regionalpolitisch gefördert werden. Produktion und Absatz müssen daher näher zusammenrücken, um die Verkehrswege kurz zu halten.

Ziel muss es überdies sein, die Stärken des jeweiligen Verkehrsträgers zu fördern und somit eine optimale Vernetzung von Straße, Bahn, Luft und Wasser, sowie öffentlichen und individuellen Verkehrsleistungen zu garantieren. So können die Herausforderungen der individuellen Mobilität und der sich verändernden Anforderungen an die Mobilität der Rohstoffe, Güter, Waren und Personen bewältigt werden. Wenn Österreich seine EU-Klimaziele erreichen will, bedeutet dies, dass der Verkehr seine Treibhausgas-Emissionen von derzeit rund 21,7 auf 5,6 Millionen Tonnen im Jahr 2050 reduzieren muss.

Einen großen Teil davon wird der Straßengütertransport beanspruchen. Das heißt, dass die sogenannte "Zero Emission/-Mobilität, also Gehen und Radfahren, massiv zulegen muss. Derzeit werden gerade einmal drei Prozent aller in Österreich zurückgelegten Kilometer zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. Bis zum Jahr 2050 ist dieser Anteil auf mindestens 12% zu vervierfachen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist von derzeit rund 24% auf 58% mehr als zu verdoppeln. Beim Autoverkehr ist ein Rückgang von 73% auf 30% nötig. Jede zwölfte Autofahrt ist kürzer als ein Kilometer. Es werden in Österreich zu viele fußläufige Strecken mit dem Auto gefahren.

Österreichs Schienennetz ist alt, derzeit gibt es rund 320 Kilometer so genannter Langsamfahrstellen. Diese führen zu Verspätungen und sind daher rasch zu beseitigen. Gleichzeitig ist die Schieneninfrastruktur auf den in Zukunft wachsenden Bedarf auszubauen. Neubauten sind dort nötig, wo die Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Um die Abhängigkeit vom Erdöl bei der Bahn auf null zu reduzieren, sind alle Bahnstrecken zu elektrifizieren. Derzeit sind in Österreich nur zwei Drittel des Schienennetzes elektrifiziert.

Für den Wirtschaftsstandort Österreich ist die Zahl der Direktverbindungen besonders wichtig. So würde ein Bedeutungsverlust des Flughafens Wien zu einer Abwanderung von Headquarters führen, weshalb die Anstrengungen erhöht werden müssen, mehr Flugverbindungen mit Zukunftsmärkten wie beispielsweise Russland

und Indien nach Wien zu holen. Die Attraktivität jedes Flughafens wird auch an seiner Erreichbarkeit gemessen. Der Flughafen Wien wird in absehbarer Zeit noch besser erreichbar sein; bei den Regionalflughäfen hingegen ist ständig zu prüfen, ob auch hier wieder Aufholbedarf besteht. Unter Flugzeugbetreibern besteht aufgrund steigender Rohstoff- und Energiepreise der Wunsch nach Fluggeräten mit geringem Treibstoffverbrauch. Gleichzeitig gewinnen Umwelt und Nachhaltigkeit als Qualitätsindikatoren des Luftverkehrs weiter an Bedeutung. Technologische Initiativen, die den Treibstoffverbrauch weiter senken sowie Lärm- und Umweltbelastung reduzieren sind entsprechend zu fördern.

Die Wasserstraße hat als alternativer Verkehrsträger eine Reihe von ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen. Eine nachhaltige Verkehrsverlagerung im Donaukorridor auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt soll daher stimuliert werden, um somit die enormen Verkehrszuwächse insbesondere im Straßengüterverkehr in der Donauregion umwelt- und sozialverträglich zu bewältigen. Eine Entlastung der Straßeninfrastruktur im österreichischen Donaukorridor durch Verlagerungen auf das Binnenschiff kann sowohl die straßenverkehrsbedingten Emissionen als auch Verkehrsunfälle reduzieren.

Um all dies zu gewährleisten, ist die Erarbeitung einer ganzheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Strategie zur Bewältigung der künftigen Anforderungen an die Mobilität der Menschen und Güter für den Standort Österreich unverzichtbar. Diese muss neben der erforderlichen Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen auch auf eine Optimierung der verkehrs- und sozialrechtlichen Vorschriften hinwirken, um so bestmögliche Rahmenbedingungen für eine wettbewerbsfähige heimische Wirtschaft zu bieten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLISSUNGSANTRAG**

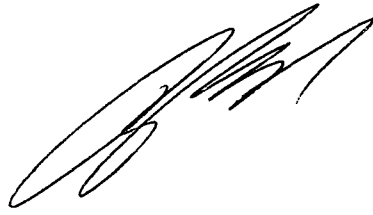
Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie werden aufgefordert, eine Regierungsvorlage vorzulegen, die sich an folgenden 5 Reformgrundsätzen orientiert:

1. Straße: Schaffung einer verbesserten, ökologisch nachhaltigen Infrastruktur zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen auf 5,6 Millionen Tonnen im Jahr 2050 sowie einer wirtschaftsfreundlicheren Ausgestaltung der verkehrs- und sozialrechtlichen Vorschriften und Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrbeschränkungen.
2. Bahn: Ausbau, Neubau und Renovierung der Schieneninfrastruktur um dem in Zukunft wachsenden Bedarf gerecht zu werden sowie Schaffung und Gewährleistung geeigneter Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene sowie Maßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Angebotes auf der Schiene insbesondere im kombinierten Verkehr.
3. Luft: Stärkung der Qualitätsindikatoren Umwelt und Nachhaltigkeit um derart die österreichischen Flughäfen als Lande- und Abflugstandort in Richtung Zukunftsmärkte zu attraktivieren.

4. Wasserstraße: Stimulierung der Binnenschifffahrt zur umwelt- und sozialverträglichen Bewältigung der Verkehrszuwächse in der Donauregion.
5. Komodalität: Optimierte Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zur Ermöglichung einer ökonomisch und ökologisch idealen Verkehrsmittelwahl.

*In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.*

Oscar 

Heidi Untereiner







6/12