

XXIV. GP.-NR

11226/J

28. März 2012

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Österreich als Schnittstelle transeuropäischer Verkehrsnetze

Ausgebaute Infrastruktur ist eine wesentliche Komponente bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs. Die Integration transnationaler Ballungszentren und Wirtschaftsräume kann nur unter verkehrstechnisch günstigen Bedingungen erfolgen. Das TEN-T Project soll zur Etablierung eines gesamteuropäischen Verkehrsnetzes führen. Dieses umfasst Straße, Schiene, Luftfahrt, internationale Wasserwege sowie maritime Anbindungen. Um das Projekt zu vollenden, muss das europäische Straßennetz um 4.800 Kilometer, das Schienennetz um 12.500 Kilometer ausgeweitet werden. Weitere tausende von Streckenkilometer müssen hinsichtlich ihrer Kapazität, Ausstattung und Leistungsfähigkeit ausgebaut werden.

Österreich wird in diesem europäischen Verkehrssystem aufgrund seiner geographischen Lage eine zentrale Schlüsselrolle zukommen. Der Status als Verkehrsdrehscheibe von kontinentaler Bedeutung wird untermauert. Das Verkehrsaufkommen innerhalb der EU-15 wird sich Schätzungen zufolge zwischen 2000 und 2020 um zwei Drittel erhöhen. Jenes in den ‚neuen‘ Mitgliedsländern dagegen um 100 Prozent im selben Zeitraum. Zunehmende Nettotonnenkilometerleistung geht meist mit wirtschaftlicher und sozialer Prosperität einher. Allerdings ist Österreichs Politik gefordert, den Anstieg des Frachtaufkommens hinsichtlich seiner möglichen negativen Auswirkungen bestmöglich abzufedern.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigenden Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava (in Nettotonnenkilometern)?
2. Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?
3. Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden (in Nettotonnenkilometern)?
4. Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?
5. Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo (in Nettotonnenkilometern)?
6. Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?
7. Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Straßenachse Gdansk/Brno-Bratislava-Wien (in Nettotonnenkilometern)?

WS

8. Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?
9. Welche Systeme wurden implementiert, um Leerfahrten bestmöglich vermeiden zu können und um welches finanzielle Volumen handelte es sich bei den einzelnen Projekten jeweils?
10. Wie wird sich das Aufkommen an LKW-Leerfahrten auf Österreichs Straßen in den kommenden 15 Jahren nach Ansicht des BMVIT entwickeln (relativ und absolut)?
11. Welche Maßnahmen wurden eingeleitet, um verstärkt intelligente Verkehrsleitsysteme zu etablieren?
12. Wie wird sich das Frachtaufkommen auf Österreichs Straßen bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?
13. Wie wird sich das Frachtaufkommen auf Österreichs Eisenbahnnetz bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?
14. Wie wird sich das Frachtaufkommen auf durch Österreich führenden internationalen Wasserwegen bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?

Oscar
Mag. Helmut
Mag. Mayer