

2515/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2494/J-NR/1 997, betreffend Fahrleistung im Straßenverkehr, die die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 28. Mai 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1-6. In welcher Form und in welchen Abständen wird seitens Ihres Ministeriums die jährliche Fahrleistung (gefahrte Kilometer) im österreichischen Straßenverkehr erhoben?

Falls die Erhebungen nicht jährlich erfolgen: Wäre es Ihrer Meinung nach zweckmäßig, die Fahrleistung jährlich zu erheben? Wenn nein, warum nicht?

Wie hoch war die Fahrleistung der wichtigsten Fahrzeuggruppen und zwar a) Pkw, b) Lkw unter 3,5 t, c) Lkw zw. 3,5 und 12 t, d) Lkw über 12 t, e) Sattel-Kfz, f) Mofas, g) Motorräder und h) Busse in den Jahren 1980 bis 1996?

Wie hoch war der Anteil ausländischer Kfz an der Fahrleistung in den Jahren 1980 bis 1996? Bitte wieder um Aufschlüsselung nach Fahrzeuggruppen.

Wie hoch war die Fahrleistung der wichtigsten Fahrzeuggruppen auf a) Autobahnen und Schnellstraßen, b) Bundesstraßen, c) Landstraßen und d) sonstigen Straßen?

Wie hoch war der Anteil ausländischer Kfz an der Fahrleistung der wichtigsten Fahrzeuggruppen auf a) Autobahnen und Schnellstraßen, b) Bundesstraßen, c) Landstraßen und d) sonstigen Straßen?

Antwort:

Diese Fragen waren an den Herrn Bundeskanzler zu richten, da die für ihre Beantwortung notwendigen Daten vom Österreichischen Statistischen Zentralamt erhältlich sind.

7. Wie wird sich auf Basis der für Sie verfügbaren Prognosen und unter der Annahme einer Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik der Bundesregierung die Fahrleistung der wichtigsten Fahrzeuggruppen in den nächsten Jahren entwickeln? Und welche Schlüsse ziehen Sie daraus?

Im Rahmen der Bearbeitung des Nationalen Umweltplans wurden nach Fahrzeuggruppen differenzierte Prognoserechnungen durchgeführt (Autoren: Rudolf Pischinger, Stefan Hausberger, Gerd Sammer, alle Technische Universität Graz, 1995). Die detaillierten Ergebnisse (Verkehrsleistungen in Personenkilometern und in Tonnenkilometern) sind aus den beiliegenden Tabellen ersichtlich.

Das Referenzszenario in dieser Modellrechnung geht von folgenden Annahmen aus:
keine einschneidenden Änderungen in der Verkehrspolitik,
stabile Entwicklung der Rohölpreise,
konstante Steuersätze auf Treibstoffe, Angleichung der Besteuerung von Diesel an jene von Benzin,

(Da im Szenario von steigenden Durchschnittseinkommen ausgegangen wird, wird der relative Anteil der Verkehrskosten sogar geringfügig sinken.)

weiter Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Ballungsgebieten, jedoch kaum außerhalb,

Fortsetzung der bisherigen Transitverkehrspolitik mit Beschränkungen auf der Straße und Ausbau des Schienennetzes,

keine Änderung der räumlichen Entwicklung, Fortsetzung des Trends zur Zersiedelung.

In diesem Referenzszenario ergeben sich gegenüber dem Jahr 1995 folgende Zuwächse an Personenverkehrsleistungen (in Personenkilometern):

Pkw: Bahn:

bis 2000: + 8,6 % bis 2000: + 5,3 %

bis 2005: + 14,5 % bis 2005: + 9,1 %

bis2010:+ 18,7% bis2010:+ 12,1%

Im Güterverkehr werden im Referenzszenario folgende Zuwächse der Verkehrsleistungen (in Tonnenkilometern) prognostiziert:

Straße: Bahn: Binnenschifffahrt:

bis 2000:+ 11,2% bis2000:+ 5,1% bis 2000:+ 6,3%

bis 2005: + 21,9 % bis 2005: + 10,0 % bis 2005: + 13,2 %

bis2010:+31,6% bis2010:+ 12,9% bis2010:+20,6%

Obwohl im Nationalen Umweltplan die Daten für 1995 hochgerechnet wurden, zeigt sich nun vor allem für den Schienenverkehr eine gute Übereinstimmung mit ex-post erhobenen Daten. Im österreichischen Schienennetz (ohne Wiener U-Bahn und Straßenbahnen) wurden nach der Eisenbahnstatistik 1995 9755 Mio. Personenkilometer und 13857 Mio. Tonnenkilometer, im NUP> hochgerechnet wurden 9922 Mio. Personenkilometer und 13695 Mio. Tonnenkilometer geleistet.

Eine Auswertung verschiedener, jüngerer Güter- und Personenverkehrsprognosen zeigt, daß die im NUP> prognostizierten Zunahmen des Straßenverkehrs im Fall einer Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik im Vergleich zu anderen Prognoseergebnissen eher moderat sind. So werden beispielsweise für den bilateralen Güterverkehr insgesamt innerhalb von nur 10 Jahren Zuwächse von bis zu 48 % und für den Transitverkehr von bis zu 80 % prognostiziert. Die Zuwachsraten der Verkehrsleistungen (in Tonnenkilometern) können in einzelnen Relationen erheblich unter jenen der Anzahl der Sendungen und der Lkw liegen, da ein Trend zu kleineren Sendungsgrößen mit höherer Wertdichte und Terminalsensibilität beobachtet werden kann.

Die verkehrspolitischen Schlußfolgerungen aus diesen Prognoseergebnissen sind:

Um ein Eintreffen der prognostizierten Entwicklungen und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu vermeiden, erachte ich die Realisierung folgender Maßnahmen für vordringlich:

Kostenfairness im Verkehr

Der Verkehr ist durch hohe externe Kosten gekennzeichnet, die durch Unfallfolgen, Stau, Lärm sowie Umweltschäden verursacht werden und die von der Allgemeinheit und nicht durch die Verursacher, also die Verkehrsteilnehmer, bezahlt werden. Im besonderem Maße gilt dies für den Straßengüterschwerverkehr. Auch die BU-Kommission bekennt sich in ihrem Grünbuch zu „fairen und effizienten Preisen im Verkehr“ und zu einer Anwendung des Verursacherprinzips. Ein erster Schritt einer konkreten Umsetzung stellt die Einführung eines Road Pricing für Lkw dar. Im Hinblick auf die damit verbundenen positiven verkehrlichen Effekte (Beseitigung von Quersubventionierungen des LKW durch den PKW, Verlagerung auf die Schiene etc.) ist es von besonderer Bedeutung, daß mit der Realisierung eines Road-Pricing für LKW gemäß dem im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz festgelegten Zeitraum 1998 raschest begonnen wird

Die rechtliche Verankerung hoher Umweltschutzstandards für Fahrzeuge kann ebenfalls dazu beitragen, daß externe Kosten durch Lärm- und Schadstoffemissionen vermieden werden und dem Verursacherprinzip Rechnung getragen wird.

Forcierter Ausbau der Schieneninfrastruktur, des Kundendienstes und der Logistik, um die Schiene sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr attraktiver zu machen.

Hierzu bedarf es auch hinsichtlich der Finanzierung einer klaren Prioritätensetzung und Absicherung der Schieneninvestitionen. Wir müssen im Bereich der Infrastruktur zu einer Systemfinanzierung kommen. Das bedeutet, daß finanzielle Mittel im Sinne der besten Allokation der monetären Ressourcen konzentriert und nur für Vorhaben mit einem optimalen volkswirtschaftlichen Nutzen aufgewendet werden sollten. Diesen gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu ermitteln und objektivierbar zu machen ist eine der wesentlichen Zielsetzungen des Bundesverkehrswegeplans, der derzeit in meinem Ressort erarbeitet wird.

Mit dem Schieneninfrastruktur—Finanzierungsgesetz wurde zudem bereits eine wichtige Voraussetzung für den Ausbau des Bahnnetzes in den nächsten Jahren geschaffen.

Auch beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Privatbahnen und zu 50 % an den Investitionskosten der Wiener U-Bahn.

Vermeidung von unnötigem Verkehr

Verkehrsträgerübergreifende, EDV-gestützte Transportinformationssysteme sollen in Zukunft verstärkt dazu beitragen, Leerfahrten und schlecht ausgelastete Fahrten im Güterverkehr zu vermeiden. Im Personenverkehr sollen die Chancen neuer Telekommunikationstechnologien zur Vermeidung von Alltagswegen und zur Entzerrung der Verkehrsspitzen genutzt werden.

Die Raumplanung sollte und könnte durch die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Möglichkeiten der Verkehrserschließung und einer Siedlungsplanung, die kurze Wege ermöglichen, längerfristig erheblich zur Vermeidung von unnötigem Verkehr beitragen

Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsleistungen zu umweltschonenden Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln.

Um eine Stärkung des „Umweltverbunds“ (Bahn, Binnenschiff, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) zu bewirken sind neben Infrastrukturinvestitionen Maßnahmen in den Bereichen Förderungspolitik, Logistik, Kundendienst sowie rechtliche Rahmenbedingungen unabdingbar, exemplarisch möchte ich dazu hervorheben:

+ Eine grundsätzliche restriktive Kontingentpolitik sowie verkehrsträgerübergreifende moderne Güterverkehrsabkommen mit Reformstaaten tragen letztlich durch eine vereinbarte Limitierung des Lkw-Verkehrs und Anreize für die Nutzung des Kombinierten Güterverkehrs zu einer Verlagerung auf Schiene und Schiff bei.

+ Österreich bietet attraktive Förderkonditionen für den Kombinierten Güterverkehr unter Einbeziehung der Donauschifffahrt sowie für die Errichtung

von Anschlußbahnen. Dieses Förderkonzept muß weiterhin beibehalten werden. Auch ist es notwendig bis zur Realisierung der Kostenfairness zwischen den Verkehrsträgern finanzielle Unterstützungen in diesem Bereich zum Ausgleich bestehender Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene und des KV zu gewähren.

Wo es gilt höherwertige Interessen (Schutz der Bevölkerung und Umwelt) zu schützen, werden im Sinne einer Interessensabwägung auch in Hinkunft regulative verkehrspolitische Maßnahmen (Z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote für LKW, Nachtfahrverbote für nicht—lärmarme Schwerfahrzeuge etc.) erforderlich sein.

Das Projekt Logistikleitsystem der Technologieabteilung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr hat die verkehrsträgerübergreifende Verbesserung der Güterverkehrslogistik zum Ziel. Transportketten unter Einbeziehung der Schiene und der Donauschiffahrt sollen dadurch für Kunden attraktiver und verkehrswirtschaftlich effizienter werden.

Der Bund zahlt jährlich über 500 Mio. 5 um in Verkehrsverbänden preiswerte Tarife für Benützer öffentlicher Verkehrsmittel anbieten zu können.

Ms Verkehrsminister trete ich für eine aktive, ökologisch, sozial verträgliche und am Menschen orientierte Verkehrspolitik ein, die nicht nur auf problematische Entwicklungen reagiert, sondern aktiv, lenkend eingreift, um Fehlentwicklungen von Anfang an entgegenzuwirken. Ein besonderes Anliegen ist mir hiebei, jene Bevölkerungsgruppen zu unterstützen, die bisher im und vom Verkehrssystem benachteiligt sind und zudem ihre Anliegen mitunter nicht in dem Ausmaß zu artikulieren in der Lage sind, als es anderen Interessensgruppierungen möglich ist.