

3654/J XX.GP

der Abgeordneten G.Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr  
betreffend Bundesverkehrswegeplan

Im Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 1991 wurden Ziele der österreichischen Verkehrspolitik festgelegt, nach denen die Verkehrspolitik ausgerichtet werden soll. Bis jetzt fehlt aber ein koordinierender, an diesen Zielen orientierter Bundesverkehrswegeplan, der vor allem die Fehlbestände auf dem Schienenweg aufarbeitet und klare Prioritäten für die österreichische Verkehrspolitik setzt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGL:

1. Wann wird der Bundesverkehrswegeplan vorgestellt werden?
2. Wieviel hat die Bearbeitung des Bundesverkehrswegeplans bisher gekostet?
3. Welche Ausgaben sind bis zur Fertigstellung noch zu erwarten?
4. Welche zusätzlichen Erkenntnisse konnten aus den bisherigen Arbeiten hergeleitet werden?
5. In welchen konkreten Infrastrukturbereichen ist aufgrund der Erkenntnisse des Bundesverkehrswegeplans ein Abweichen von der bisherigen Investitionspolitik zu erwarten?
6. An welchen verkehrspolitischen Zielen orientiert sich die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen?
7. Welche Institutionen und Experten waren an der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beteiligt? War Univ. Doz. Prof Hermann Knoflacher miteinbezogen? Wenn nicht, warum nicht?
8. Unter welchen Prämissen, Kriterien und Vorgaben wurde der Bundesverkehrswegeplan erarbeitet?
9. Wird er an den Grundsätzen einer umweltverträglichen Verkehrspolitik (Vermeiden, Verringern, Verlagern auf den öffentlichen Verkehr) orientiert sein?
10. Welche Fehlbestände im Schienenverkehr sollen durch ihn ausgeglichen werden?

11. Wo sollen die Prioritäten im Schienen- und Straßenverkehr liegen?
12. Wo sollen die Prioritäten in der Binnenschifffahrt (Donau) liegen?
13. Von welchen Verkehrsprognosen bzw. -szenarien geht man bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans aus?
14. Sind Sie der Meinung, daß mit den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen allein die zu erwartenden Verkehrsmengen im Sinne einer umweltorientierten Verkehrspolitik bewältigt werden können?
15. Oder sehen Sie auch zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsflüsse (Verlagerung von der Straße auf die Schiene) vor?
16. Welche Rolle kommt dem kombinierten Verkehr zu?
17. In welcher Weise wird den Herausforderungen infolge der Ostöffnung im Verkehr begegnet?
18. Welche politischen Rahmenbedingungen halten Sie für eine Verbesserung des Modal-Split zugunsten des sogenannten Umweltverbunds für nötig?
19. Wie stehen Sie dem Vorschlag der Einführung einer flächendeckend wirksamen Kilometerabgabe statt des Road-Pricing, das sich ja nur auf einige Straßen bezieht, gegenüber?
20. Wie beurteilen Sie die Problematik des Road Pricing in der vorgesehenen Form, wonach ja an nur wenigen (ca. 20 - 25) Stellen des gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetzes Abbuchungen erfolgen, dh. im Schnitt jeweils ca. 50 - 80 km auf einmal, und dann wieder ein entsprechender Abschnitt unbemautet bleiben soll?  
(Eine Bemautung im hochrangigen Netz widerspricht auch der Tatsache, daß die ungedeckten externen Kosten dort relativ am geringsten sind. Sie würde ein Abdrängen in das untergeordnete Straßennetz bewirken, dort die Menschen belasten, die Staubildung fördern und die Unfallgefahr erhöhen.)
21. Was halten Sie von der Einführung einer Verkehrserregerabgabe zur Stärkung einer verkehrsarmen Infrastruktur (Nahversorgung) und Kostenwahrheit?
22. Welche anderen Maßnahmen zur Einführung der Kostenwahrheit im Verkehr können Sie sich vorstellen, damit die entsprechenden Begleitmaßnahmen zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans rechtzeitig erfolgen?
23. In welcher Weise werden Sie darauf dringen, daß die sozial- und arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen für die FernfahrerInnen (Pausen, Tagesarbeitszeit etc.) eingehalten werden?
24. Wie wird der volkswirtschaftliche Nutzen von Verkehrsinfrastrukturprojekten von Ihnen definiert bzw. quantifiziert?
25. Welches Gewicht wird Fahrzeitverkürzungen beigemessen?

26. Welcher Stellenwert kommt dem volkswirtschaftlichen Nutzen von Eisenbahnprojekten im Vergleich zu deren betriebswirtschaftlicher Rentabilität zu?
27. Was sagt der Bundesverkehrswegeplan zur SO - Spange aus?
28. Welchen Stellenwert besitzt die Koralmbahn? Was wird zur baldigen Schließung dieser gravierendsten Lücke im Bahnverkehr unternommen?
29. Welche Vorhaben des Bundesverkehrswegeplan unterscheiden sich von den Ausbauplänen der ÖBB?
30. Welche Bahnausbauten sind für Oberösterreich vorgesehen und in welchem Umfang sollen sie erfolgen? Wie ist der zeitliche Horizont?
31. Welche Aussagen tätigt der Bundesverkehrswegeplan zu den Regionalbahnen? Speziell in Oberösterreich?