

Nr. **XIX. GP.-NR**
135 /J
1994 -12- 0 7

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Entwicklungen des Transitverkehrs

Nach ersten Prognosen hat sich im Jahr 1994 der Straßengüterverkehr in Tirol um etwa 12 % erhöht - 1,125 Millionen Lkw sind vom Kufstein bis zum Brenner durch das Land gerollt. Nach Aussagen des Tiroler Landeshauptmanns sei dies keineswegs der Höhepunkt, man rechne in Tirol mit einer weiteren Steigerung des Transitaufkommens innerhalb der nächsten beiden Jahre auf 1,4 Millionen Lkw, da die Obergrenze für Lkw-Fahrten durch Tirol im Transitvertrag bei 1,475 Millionen festgelegt sei. 1995 werde die Zahl der Transitsfahrten durch Tirol jedenfalls weiter ansteigen, der Plafond soll frühestens 1996 erreicht werden. Das Tiroler Transitforum hingegen verweist darauf, daß im Transitvertrag zu den 1,4 Millionen Lkw-Fahrten auch eine 8 %ige Überschreitung ermöglicht werde und damit das Transitaufkommen auf einen Maximalplafond von 1,6 Millionen Lkw auf Tirols Straßen pro Jahr ansteigen würde.

Gleichzeitig erhöht sich das Straßengüterverkehrsaufkommen in Ost-Österreich ebenfalls dramatisch.

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie entwickelte sich der Straßengüterverkehr in Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?

2. Wie entwickelte sich der Lkw-Transitverkehr durch Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?
3. Wie entwickelte sich der bilaterale Lkw-Verkehr von und nach Tirol jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?
4. Wie entwickelte sich der Straßengüterverkehr jeweils in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich, Wien, Burgenland, Steiermark und Kärnten jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?
5. Wie entwickelte sich der Lkw-Transitverkehr jeweils in den Bundesländern Vorarlberg, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich, Wien, Burgenland, Steiermark und Kärnten jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?
6. Wie entwickelte sich der bilaterale Straßengüterverkehr jeweils in den Jahren 1990 bis 1994?
7. Wie lauten die Gesamtzahlen für die Entwicklung des Lkw-Transitverkehrs, des bilateralen Lkw-Verkehrs, des Straßengütergesamtverkehrs von 1990 bis 1994 jeweils für ganz Österreich?
8. Wie entwickelte sich der Schienengüterverkehr jeweils in den einzelnen Bundesländern bzw. im gesamten Bundesgebiet jeweils aufgeschlüsselt auf die Jahre 1990 bis 1994?
9. Welche Straßenverkehrsfrequenzen für Lkw und Pkw aufgeschlüsselt liegen seit 1990 jeweils in den Halbjahresschritten auf der Brennerstrecke vor?
10. Wie interpretiert der Verkehrsminister die in der Anfragebegründung angeführten Aussagen des Tiroler Landeshauptmanns bzw. des Tiroler Transitforums und kann sich der Verkehrsminister den zitierten Berechnungen und Prognosen anschließen? Wenn nein, warum nicht und zu welchen Prognosen auf Grund welcher Berechnungen kommt das Verkehrsministerium, was die Verkehrsprognosen für Tirol betrifft?
11. Welche Lkw-Kontingente erlauben die derzeit gültigen Kontingentverträge mit den osteuropäischen Nachbarländern?
12. Welche konkreten Verhandlungen über eine Veränderung über Eingriffe in diese Kontingentverträge sind derzeit mit welcher konkreten Stoßrichtung und mit welchen Ländern im Laufen?
13. Welche Informationen besitzt das Verkehrsministerium über die prozentuelle Aufteilung des Gesamtgüterverkehrs in Österreich auf Straße und Schiene jeweils in den Jahren 1960, 1970, 1980 sowie in den Einzeljahren 1990 bis 1994?

14. Welche entsprechenden Informationen besitzt das Verkehrsministerium über die gleichen Zahlen für die einzelnen osteuropäischen Nachbarländer?
15. Unbestritten ist die Tendenz einer dramatischen Verlagerung von der Schiene auf die Straße in den osteuropäischen Nachbarländern. Welche Konsequenzen wird dies für Österreich haben und welche Gegenstrategie entwickelt das Verkehrsministerium, welche konkreten Prognosen für die Jahre 1995, 1998 und 2000 liegen für den Güterverkehr des ostösterreichischen Zentralraums auch unter Berücksichtigung dieser drastischen Verkehrsverlagerung auf die Straße in Osteuropa vor?
16. Wie lautet derzeit der Kostenvergleich für den durchschnittlichen Tonnenkilometerpreis in Österreich zwischen Straße und Schiene?
17. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode, um diesen Kostenunterschied zu verändern und damit Schritte in Richtung verbesserter Konkurrenzchancen der Schiene zu erreichen?
18. Welche konkreten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in dieser Legislaturperiode mit der Hauptstoßrichtung Güterverkehr geplant? Für welche Kapazitäten sind diese neuen bzw. ausgebauten Streckenführungen konzipiert? Welche Prognosen liegen für diese neuen Ausbaustrecken im Straßen- bzw. Bahnbereich über Erreichung einer Kapazitätsauslastung in welchen Zeiträumen vor? Welche konkreten Finanzierungsmodelle liegen mit welchen konkreten Finanzierungsdetails vor?
19. Wann beabsichtigt der Verkehrsminister die Vorlage einer konkreten Prioritätenliste über Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Österreich?