

5086/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5343/J-NR/1998, betreffend Verkehrsmasterplan für Vorarlberg und Einfluß der Transitabkommen, die die Abgeordneten Nußbaumer und Kollegen am 11. Dezember 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3:

Die beiden Eisenbahnstrecken von Bregenz bzw. Wolfurt nach St. Margarethen sowie von Feldkirch nach Buchs SG sind eingleisig und elektrifiziert. Aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens und der absehbaren Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr sind auf der Strecke Feldkirch - Buchs keine besonderen Ausbaumaßnahmen erforderlich und daher auch nicht geplant. Um die zu erwartenden Verkehrszuwächse durch die Errichtung der NEAT bewältigen zu können, sowie zur Attraktivierung des Personennahverkehrs im Bodenseeraum wurde im Masterplan Schiene der Ausbau der Strecke Lindau - St. Margarethen vorgesehen.

Zu Frage 2:

Gemäß Güterverkehrsstatistik des ÖSTAT wurden 1997 über Vorarlberger Gebiet auf der Schiene 650.000 to im Transitverkehr geführt, 329.000 to davon in oder aus der Schweiz. (Als Transitverkehr sind dabei jene Transportströme erfaßt, die Quelle und Ziel im Ausland haben.)

Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans gehen im Referenzfall (Prognosefall ohne zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen) für Verkehre durch oder von/nach Österreich in die/aus der Schweiz von einem Zuwachs zwischen 1995 und 2015 von 162% aus, das sind im Mittel 4,9% jährliche Steigerung.

Zu den Fragen 4 und 5:

Die Frage nach dem Transport von Lkws auf der Schiene bezieht sich offensichtlich auf die sogenannten „Rollenden Landstraßen“, bei denen der gesamte Lkw auf einen Zug verladen wird. Bis dato wurde von Vorarlberg noch nie der Wunsch hinsichtlich der Errichtung einer Rollenden Landstraße für Transitfahrten durch Vorarlberg an mich herangetragen, auch aus wirtschaftlichen Überlegungen erscheint eine derartige Einführung momentan nicht sinnvoll. Die Beantwortung dieser Frage bezieht sich daher auf die Rollende Landstraße über den Brenner, die ja nicht zuletzt auch dazu dient, die aufgrund des derzeit noch gültigen 28t - Limits in der Schweiz entstandenen Umwegverkehre in Österreich auf der Schiene abzuwickeln.

Für eine 70%ige Kapazitätssteigerung der Rollenden Landstraße auf der Brennerachse sind hinsichtlich der Schieneninfrastruktur keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich, da ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur bereits erfolgte bzw. vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der derzeit bereits laufende viergleisige Ausbau im Unterinntal anzuführen.

Im Hinblick auf das Wagenmaterial ist mit dem derzeitigen Wagenpark auf der Rola Brenner - Manching noch eine Ausweitung der Kapazitäten bis zu 10% möglich. Es ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der Abnutzung der vorhandenen Waggons die Anschaffung von 200 neuer Wagen gemäß dem Bedarf, längstens jedoch bis zum Jahr 2000/2001 geplant. Mit Hilfe dieser Neuanschaffungen wäre, ausgehend vom vorhandenen Wagenmaterial, sogar eine 74%ige Kapazitätssteigerung auf der Brennerachse möglich.

Im Hinblick auf die Tarife ist festzuhalten, daß aufgrund der speziellen Förderungsaktion des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr seit 1.1.1998 auf der Brenner Rola die Beförderungsgebühr von 310 ECU auf 210 ECU, d.h. bereits um 31%, gesenkt werden konnte.

Mit verschiedenen Treue - bzw. Zahlungsrabatten erhöht sich diese Tarifsenkung sogar auf bis zu 40%. Dadurch konnte das Sendungsaufkommen 1998 bereits um über 30% auf mehr als 102.000 Sendungen gesteigert werden.

Zu Frage 6:

In den Prognosen des Bundesverkehrswegeplans ist generell die Fertigstellung der Autobahn Nürnberg - Ulm - Memmingen - Lindau ebenso wie die autobahnmäßige Verbindung Memmingen - München enthalten. Ein explizites Ausweisen der Wirkung dieses Projektes, insbesondere in Zusammenhang mit dem Schweizabkommen bzw. der Wegekostenrichtlinie, geschieht in dieser Arbeit nicht. Aufgrund der Fertigstellung der Autobahnverbindung Nürnberg - Lindau wird nicht mit großräumigen Routenverlagerungen auf Vorarlberger Gebiet gerechnet, die zu einem sprunghaften Anstieg der dortigen Verkehrsbelastung führen würden. Die möglichen Routen zum Beispiel in den Raum Zürich, die über Vorarlberg führen, weisen eine längere Strecke durch die Schweiz auf, was durch die Umsetzung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu höheren Kosten dieser Route führen wird.

Zu Frage 7:

Die Güterverkehrsstatistik des ÖSTAT weist auf Vorarlberger Gebiet im Straßentransitverkehr für 1994 ein Aufkommen von 1,4 Mio to aus, 0,78 Mio to davon haben Quelle oder Ziel in der Schweiz. Als Transitverkehr sind dabei jene Transportströme erfaßt, die Quelle und Ziel im Ausland haben. Die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans gehen im Referenzfall (Prognosefall ohne zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen) für Verkehre durch oder von/nach Österreich in die/aus der Schweiz von einem Zuwachs zwischen 1995 und 2015 von 87% aus, das entspricht im Mittel 3,2% jährlicher Steigerung.

Zu Frage 8:

Durch die neue Wegekostenrichtlinie und das Transitabkommen mit der Schweiz können für Vorarlberg folgende Wirkungen erwartet werden:

- Derzeit finden Fahrten von Umwegverkehr im alpenquerenden Transitverkehr statt, die über den Arlberg - und Reschen - oder Brennerpass die Schweiz umfahren. Diese, in der

Menge zwar vergleichsweise nicht so bedeutenden Fahrten, können aus Vorarlberg verlagert werden.

- Der vom Brenner rückverlagerte Umwegverkehr sollte vor allem großräumig auf die Route über den Großen St. Bernhard ausweichen. Um dies sicherzustellen, sollte der Widerstand im relevanten Vorarlberger Straßennetz durch Straßenneubauten nicht wesentlich verringert werden.
- Im Ost - West Transit bestehen derzeit keine wesentlichen Mengen, die durch Vorarlberg gehen und über die Schweiz hinausgehen (z.B. im Transitverkehr waren von Osten kommend über Vorarlberger Gebiet nach Frankreich 1994 3800 to zu verzeichnen). Es ist auch aufgrund des Transitabkommens mit der Schweiz damit zu rechnen, daß die wesentlichen Ströme in dieser Richtung nördlich an Vorarlberg vorbeigeführt werden.
- Im Quell - und Zielverkehr der Schweiz wurde durch den Wegfall des 28 to Limits zwar eine Verbilligung der Transportkosten und damit eventuell Verlagerungen von der Bahn auf die Straße zu befürchten sein. Dieser Effekt wird jedoch durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe kompensiert.

Gesonderte Untersuchungen über die zusätzlichen Belastungen für die Wirtschaft westlich von Innsbruck aufgrund des Stretching der Brennermaut liegen nicht vor. Im Regierungsbericht zur Einführung der Autobahnmaut für Lkw werden die Auswirkungen eines generellen Road Pricing für Lkw auf Autobahnen auf die Wirtschaft und auf den Wirtschaftsstandort Österreichs untersucht. Diese Studie kommt unter anderem zu dem Schluß, daß die Transportkosten im Mittel zwischen 7 und 8% der Produktpreise betragen. Die Auswirkungen der Maut betragen zwischen 0,35 und 0,4% der Produktpreise.