

383/J

der Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Anstieg des Ost-West-Transits in Österreich

Die Öffnung der Grenzen in Osteuropa hat die verkehrspolitische Bedeutung Österreichs massiv verändert. Seit dem Fall des "Eisernen Vorhangs" steigt der motorisierte Transitverkehr zwischen Ost- und Westeuropa rasant an. Während zwischen Österreich und Ungarn etwa 80 % des Gesamtverkehrs auf der Schiene abgewickelt wurden, verändert sich der "modal split" seit 1990 sehr zuungunsten der Bahn. Der grenzüberschreitende Personenverkehr war bis Dezember 1989 eigentlich bedeutungslos. Seitdem gab es hohe Zuwachsraten und teilweise brisante Verkehrsspitzen.

Mit Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und den damit verbundenen Liberalisierungseffekten hat sich die Situation weiter verschärft. Die Anpassung der österreichischen Schwerverkehrsabgabe an die deutlich niedrigere Straßenbenützungsgebühr der EU-Wegekostenrichtlinie hat zu einer empfindlichen Verbilligung des Transitverkehrs geführt. Als Folge davon ist vor allem auch im Wiener Raum eine dramatische Verkehrszunahme zu verzeichnen, die den Druck auf die Verkehrsinfrastruktur massiv erhöht.

Österreich ist neben dem Nord-Süd-Verkehr nun auch in das Fadenkreuz des rasch expandierenden Ost-West-Transits gekommen. Die damit verbundenen verkehrspolitischen, infrastrukturellen und volkswirtschaftlichen Probleme lassen sich heute erst in Ansätzen erkennen. Eine falsche Verkehrspolitik in unseren östlichen Nachbarländern verschärft über den überregionalen Ost-West-Transit auch die hausgemachten österreichischen Verkehrsprobleme und die damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen. Es ist folglich eine wesentliche Aufgabe Österreichs, diesen Trends entgegenzuwirken und entsprechende Strategien zu entwickeln.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Ost-West-Transitverkehrs durch Österreich und insbesondere im Raum Wien? Wie hoch sind die Steigerungsraten seit 1989 pro Jahr/Quartal bzw. Monat für den Personen- und Güterverkehr insbesondere für den Raum Wien (Angaben in Kfz bzw. Lkw/Tonnen)?
2. Wie beurteilen Sie die Entwicklung des "modal-split" des Ost-West-Transits im Zeitraum 1989 bis 1996? Wie hoch sind die Einbußen an Fahrgästen in Prozent bei der Bahn in der Zeit von 1989 bis jetzt?
3. Worauf führen Sie die Entwicklungen in den letzten Jahren zurück?
4. Wie haben sich die bilateralen Kontingentvereinbarungen mit den Nicht-EU-Staaten zwischen 1989 und 1996 entwickelt?
5. Welche Straßenbauvorhaben im höherrangigen Straßennetz in den mittel- und osteuropäischen Nachbarländern Österreichs sind Ihnen bekannt und welche Auswirkungen werden diese auf die Transitentwicklung in Ostösterreich, im besonderen auf den Raum Wien haben?

6. Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang den Bau der B 301 in Wien bzw. den Ausbau der B 50 im Burgenland? Welche Auswirkungen könnte die Umsetzung dieser Vorhaben auf die a) Transitnachfrage, b) Transitzahlen, c) Emissionssituation und d) Ozonbelastung in den Sommermonaten haben?
7. Wie beurteilen Sie die mit den steigenden Transitzahlen verbundenen Umweltbeeinträchtigungen und Belästigungen für die Bevölkerung besonders im Raum Wien?
8. In welchem Umfang würde sich ein Tempolimit, Nachtfahrverbote oder eine Gewichtsbegrenzung auf die Umweltbeeinträchtigungen und Belästigungen für die Bevölkerung besonders im Raum Wien auswirken?
9. Wie hat sich der Ziel- und Quellverkehr Österreichs mit Osteuropa, insbesondere seit 1989, entwickelt?
10. Der Ziel- und Quellverkehr Österreichs mit Osteuropa sollte sich nach Prognosen von Rosinak und Snizek zwischen 1987 und 2010 von 20 Millionen Tonnen auf 40 Millionen Tonnen verdoppeln, der Ost-West-Transitverkehr sollte im selben Zeitraum von 9 Millionen Tonnen auf 40 Millionen Tonnen steigen. Haben sich diese Prognosen, - soweit derzeit absehbar -, bestätigt bzw. werden sie voraussichtlich unter- oder überschritten werden?
11. Wie hat sich die Routenwahl durch den Konflikt im ehemaligen Jugoslawien verändert? Ist eine stärkere Belastung - wenn ja, wieviel stärker - des Raumes Wiens spürbar geworden?
12. Wie hoch ist der Anteil des Personen- und Gütertransits am Straßenverkehrsaufkommen in Wien?
13. Wie kann aus Ihrer Sicht die ÖBB von der steigenden Verkehrsnachfrage profitieren?
14. Welche Auswirkungen hat die fortschreitende Liberalisierung der EU-Verkehrspolitik (Wegfall von Marktzugangsbeschränkungen, Freigabe der Güterverkehrs- und Lufttarife, Zulassung von Kabinenverkehr, Beseitigung von Kontingentierung im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr, tendenzielle Erhöhung von Maßen und Gewichten, tendenzielle Verschlechterung von sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften, Abbau der Grenzformalitäten) auf die österreichische Verkehrsbelastung, im besonderen auf den Raum Wien?
15. Gibt es zielgerichtete Maßnahmen und grenzüberschreitende Zusammenarbeit der am meisten von Ost-West-Verkehrszuwächsen betroffenen Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland und dem Bund mit den angrenzenden Staaten Ungarn, Slowakei und Tschechien? Wenn ja, was sind diese konkret? Wenn nein, warum nicht?
16. Wie wirkt sich die Steigerung des Ost-West-Verkehrs auf die Schadstoffsituation, besonders im Raum Wien aus? Welchen Anteil hat der steigende Ost-West-Verkehr (Transit und Ziel/Quellverkehr) an den Schadstoffemissionen (CO, CO₂, NO_x, VOC, Ozon etc.), wie sehen die Prognosen für die Zukunft aus?
17. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um eine Anpassung der Kraftfahrzeugnormen in Mittel- und Osteuropa an westliche Standards zu forcieren?
18. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um bei westlichen Investoren, die in Mittel- und Osteuropa vorwiegend in Straßeninfrastruktur investieren, auch die Finanzierungen von öffentlichen Verkehrsnetzen zu forcieren?
19. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um zur Finanzierung umweltverträglicher Verkehrsträger in unseren mittel- und osteuropäischen Nachbarstaaten beizutragen?

20. Welchen Beitrag zur Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Ungarn, Tschechien und der Slowakei leistet der Bund bzw. die am stärksten betroffenen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland?

21 . Bestehen konkrete Verkehrsprojekte, die das Verkehrsministerium bzw. die am stärksten betroffenen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland unterstützen? Wenn ja, welche sind dies konkret und welchen finanziellen Umfang haben diese? Wenn nein, warum nicht?

22. Gibt es einen Problemkatalog des überregionalen Ost-West-Transits und darauf aufbauend ein Handlungsprogramm zur Entschärfung, besonders für den grenznahen Raum und gibt es darin eine Verknüpfung der Lösungsansätze mit Finanzierungsmöglichkeiten, Wenn ja, wo, wie sind diese einsehbar? Wenn nein, warum nicht?