



REPUBLIC ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

1 von 8

1548/AB

27. Nov. 2007

zu 1416 IJ

GZ. BMVIT-13.000/0014-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, 27. November 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1416/J-NR/2007 betreffend ungebremste Zunahme des Schwerverkehrs, die die Abgeordneten Mag. Gerald Hauser, Kolleginnen und Kollegen am 25. September 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 5:

Existiert in Ihrem Ministerium eine verkehrspolitische Strategie zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene? Wie sieht diese im Detail aus?

Wann haben Sie die ersten Schritte diesbezüglich gesetzt?

Welchen Erfolg hatten diese ersten Schritte?

Welche weiteren Schritte werden Sie setzen?

Bis wann werden diese realisiert sein?

Antwort:

Die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen mit dem Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist der entscheidende Faktor einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Zu diesem Zweck wurden folgende Maßnahmen gesetzt bzw. werden folgende Ziele verfolgt:

Ausbau der Infrastruktur

- Investitionspaket Schienenausbau

Mit dem vorliegenden Investitionspaket bekennt sich die Bundesregierung zur vorrangigen Modernisierung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur als Voraussetzung für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dies gilt auch für die Attraktivierung der Binnenschifffahrt und dem geplanten flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes wurden insbesondere folgende strategische und operative Ziele verfolgt:

- * Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen
- * zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten
- * Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz
- * Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

Im Regierungsprogramm ist für die Legislaturperiode bis 2010 ein Investitionsvolumen von rund 6,4 Milliarden Euro vorgesehen. Die ÖBB erhält darüber hinaus Finanzierungsbeiträge von Dritten (EU, Länder, Gemeinden und Private). Im sechsjährigen Rahmenplan 2007-2012 der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist nun für die Periode bis 2012 ein Gesamtinvestitionsvolumen von rd. 10 Milliarden Euro vorgesehen.

Damit wird in der Periode 2007 - 2012 neben den erforderlichen Investitionen in das Bestandsnetz (Basisinvestitionen, Betriebsfernsteuerzentralen, Bahnsteigebungen, ETCS, GSM-R) in zahlreiche Neu- und Ausbaumaßnahmen investiert.

- TEN-Förderungen

Der nun vorliegende Vorschlag der Kommission über die Verteilung der TEN-Zuschüsse sieht eine Förderung für den Bau und die Planung des Brenner Basistunnels von 786 Millionen Euro (gemeinsam mit Italien) vor, was nahezu dem höchstmöglichen TEN-Zuschuss entspricht. Insgesamt sollen österreichische Infrastrukturvorhaben auf der Schiene und Wasserstraße mit insgesamt 672,7 Millionen Euro gefördert werden. Was den Schienennbereich in Österreich betrifft, sind neben dem BBT auch Zuschüsse in Höhe von rund 130 Millionen Euro für das grenzüberschreitende Schienenprojekt Wien-Bratislava vorgesehen, welches den Hauptbahnhof Wien (Gleisbauprojekt), die Götzendorfer Spange und die Klederinger Schleife umfasst. Auch für den dreigleisigen Ausbau der Schienennverbindung Freilassing – Salzburg wird von der Europäischen Kommission ein Zuschuss in Höhe von rund 38 Millionen Euro vorgeschlagen. Auf der Brennerachse sieht der Vorschlag neben dem BBT außerdem noch einen TEN-Zuschuss in Höhe von knapp unter 60 Millionen Euro für die Unterinntalstrecke (Kundl/Radfeld-Baumkirchen) vor.

Auch für die Umrüstung bestehender österreichischer Schienenstrecken (Brennerachse und Nordbahn) auf das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) sind im Vorschlag der Europäischen Kommission für Österreich Zuschüsse vorgesehen.

Im Hinblick auf die Binnenschifffahrt enthält der Vorschlag der Kommission für den Donauausbau unterhalb von Wien (Flussbauliches Gesamtprojekt) die maximal möglichen Zuschüsse für vorbereitende Arbeiten sowie Bauarbeiten.

Die Beantragung wurde von einem sehr engen politischen Abstimmungsprozess insbesondere zwischen Österreich, Italien und der Europäischen Kommission begleitet.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Parallel zum Ausbau der Schieneninfrastruktur müssen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden.

- **Mauterhöhung**

Im Frühjahr 2007 konnten eine Einigung mit der Europäischen Union auf die Erhöhung der LKW-Maut um durchschnittlich 4,2 Cent pro Kilometer erzielt werden, welche ab 1. Juli 2007 in Kraft trat.

Die Erhöhung um 4,2 Cent bringt Österreich in die Situation, mit durchschnittlich 26,9 Cent pro Kilometer eine der höchsten LKW-Mauten in Europa zu haben. Die zusätzlichen Einnahmen von etwa 115 Millionen Euro fließen in den Straßenausbau und die Erhaltung des höheren Straßennetzes.

- **Wegekostenrichtlinie**

Es ist oberste Priorität dieser Bundesregierung Kostenwahrheit auf der Straße herzustellen. Laut Wegekostenrichtlinie (RL 2006/38/EG) ist die Kommission verpflichtet bis Mitte 2008 ein Berechnungsmodell für die Internalisierung externer Kosten vorzustellen. Das BMVIT bemüht sich in diesem Zusammenhang intensiv und auf allen Ebenen, mit den Mitgliedsstaaten der EU, und hier insbesondere mit den anderen Alpenländern, eine Koalition zu bilden, die fordert, dass das vorzulegende Modell auch von einem konkreten Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie begleitet wird, der die Möglichkeit einer künftigen Internalisierung externer Kosten schafft. Die Thematik wurde bereits mehrmals aufgrund der Initiative Österreichs in Schlussfolgerungen des Europäischen Rates, sowie bei Ratstagungen des Verkehrsministerrates thematisiert.

- **Mautdifferenzierung nach Euroklassen**

Zur stärkeren Berücksichtigung umweltrelevanter Aspekte sieht die Wegekostenrichtlinie (RL 2006/38/EG) ab 2010 eine Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emissionsklassen vor. Die Umsetzung dieser Bestimmung erfolgte im Rahmen einer Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002, die am 14. November 2007 in Kraft getreten ist. Bei einer Ökologisierung des Mauttarifs werden die Kfz mit mehr als 3,5 t gemäß EURO-Klassifizierung in Tarifgruppen zusammengefasst und in weiterer Konsequenz werden hauptsächlich die schadstoffärmsten Fahrzeuge tariflich begünstigt, wodurch ein rascher Umstieg auf diese umweltfreundlichen Lkw gefördert und dadurch eine Entlastung der Umwelt erreicht werden soll.

- **Brenner Basistunnel**

Am 10. Juli 2007 wurde gemeinsam mit den Verkehrsministern Österreichs und Italiens sowie den Landeshauptleuten Tirols, Südtirols und der Provinz Trient mit Unterstützung des Deutschen Verkehrsministers und der Europäischen Kommission ein Memorandum of Understanding (MoU) betreffend den Ausbau des TEN Vorhabens Nr. 1 „Berlin-München-Innsbruck-Bozen-Verona-Rom-Messina-Palermo“ unterzeichnet.

Im unterzeichneten MoU wird die Bedeutung des Brenner-Basistunnels sowie die dadurch erwartete Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene festgehalten, für

die auf EU-Ebene die Schaffung entsprechender verkehrspolitischer Rahmenbedingungen, wie etwa die Verwirklichung einer dem Verursacherprinzip Rechnung tragenden Kostenanlastung sowie der Internalisierung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs, eingefordert werden. Darüber hinaus bekennen sich die unterzeichnenden Parteien zur Verpflichtung, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken bedarfs- und termingerecht auszubauen. Die oben genannten Partner bekunden ausdrücklich das gemeinsame Ziel, den Brenner-Basistunnel bis 2022 auszubauen. Da auch schon während der Realisierungsphase verkehrspolitische Maßnahmen notwendig sind, wurde u.a. die volle Ausschöpfung der derzeitigen Wegekostenrichtlinie vereinbart.

„Gigaliner“

Österreich beabsichtigt gemeinsam mit anderen Staaten die Annahme von Schlussfolgerungen zu verhindern, welche die Kommission aufgefordert hätten den Nutzen von so genannten „Gigalinern“ zu untersuchen und dementsprechend die Richtlinie in der Maße und Gewichte für Anhänger, Sattelaufzieger und LKWs definiert sind (RL 1996/53/EG) bis 2008 im Hinblick auf die Zulassung solcher Fahrzeuge zu überarbeiten. Eine Maßnahme, die erhöhte Infrastrukturkosten in einer Größenordnung von 1 Mrd. Euro bedeuten würde und den Güterverkehr auf der Straße verbilligt hätte.

Steuerpolitische Maßnahmen

- Mineralölsteuer

Durch die im Ministerrat beschlossene Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 Cent bei Diesel und 3 Cent bei Benzin konnte die Finanzierung des bis 2010 mit 500 Mio. EUR dotierten Klima- und Energiefonds sichergestellt werden. Ein nicht unerheblicher Teil der Mittel des Fonds fließt in die Förderung von klimarelevanten Verkehrsprojekten, sowie in die Forschung.

- Kombinierter Verkehr

Der Transport von LKW- oder Sattel-Zügen auf der Rollenden Landstrasse und von Containern oder kranbaren Sattelaufziegern auf speziellen Eisenbahnwagen wird jährlich mit etwa 44 Millionen Euro finanziell unterstützt (Förderbeitrag je Sendung in Abhängigkeit von der Sendungsgröße und der Transportentfernung durch Österreich).

- Anschlussbahn- und Terminalförderung

Im Rahmen der Anschlussbahnhörförderung verpflichtet sich das Wirtschaftsunternehmen eine gewisse Gütermenge über einen Zeitraum von zumindest 5 Jahren auf der Schiene zu transportieren.

Seit Beginn der Förderaktion 1996 wurden insgesamt 270 Projekte bei Investitionskosten der Industrie von 368 Millionen Euro mit ca. 148 Millionen Euro gefördert; dadurch wurde das jährliche Transportvolumen auf der Schiene im Anschlussbahnbereich von 48,1 auf ca. 70,1 Millionen Tonnen (also beinahe um 50 %) gesteigert.

Obwohl die neue Bundesregierung erst seit Jahresbeginn amtiert, wurden bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zur Optimierung des bestehenden Verkehrssystems neu initiiert bzw. bestehende Instrumente verbessert und weitergeführt. Aufgrund nationaler und internationaler Erfahrungen und eingeholter Fachexpertisen ist zu erwarten, dass die

gesetzten Maßnahmen dazu beitragen können, den Verkehr effizienter und mit weniger negativen Auswirkungen abzuwickeln.

Frage 6:

Wie viele LKW benutzten seit 2002 monatlich die Brennerautobahn?

Antwort:

Auf Basis der Angaben der ASFINAG benutzten im Zeitraum 2002 bis 2006 monatlich durchschnittlich 140.264 Lkw mit 4 oder mehr Achsen (Lkw + Anhänger oder Sattelzüge) die A13 Brennerautobahn. Dieser Wert repräsentiert im Wesentlichen die Zahl der Fahrten des internationalen Langstreckenverkehrs. Die stärksten Belastungen traten dabei jeweils in den Monaten Juli sowie September bis November mit durchschnittlich rund 151.000 Lkw pro Monat auf.

Im Jahr 2006 wurde in den Monaten März, Mai bis Juli sowie September bis November eine Lkw-Frequenz von 160.000 Fahrzeugen pro Monat überschritten. Die absolut höchste Frequenz stammt aus dem November 2006 mit 180.260 schweren Lkw.

Frage 7:

Wie hoch waren die diesbezüglichen Mauteinnahmen seit dem Jahr 2002 aufgegliedert nach Monaten?

Antwort:

Nach den Angaben der ASFINAG betrugen im Zeitraum 2002 bis 2006 die durchschnittlichen Mauteinnahmen pro Jahr aus dem Schwerverkehr (mehr als 3,5 t) auf der A13 103,021 Mio. Euro (ohne USt.). Der höchste Jahreswert stammt aus 2006 mit 107,313 Mio. Euro, der niedrige aus 2004 mit 100,265 Mio. Euro.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut auch im Inntal am 1. Jänner 2004 die Tarife auf der A13 Brennerautobahn um ca. 20 % gesenkt worden waren, wobei sich dadurch der Preis für eine Durchfahrt durch Österreich auf der gesamten Brenneroute aber nicht verändert hat.

Im Zeitraum 2002 bis 2006 liegen die monatlichen Durchschnittseinnahmen bei 8,59 Mio. Euro (ohne USt.). Der höchste Monatswert stammt aus dem November 2006 mit 9,94 Mio. Euro, der niedrige vom August 2003 mit 6,55 Mio. Euro (ohne USt.).

Durchschnittlich 92,4 % der Einnahmen stammen von Fahrzeugen mit 4 oder mehr Achsen, die größtenteils dem internationalen Güterverkehr zuzurechnen sind. Die jährlichen Durchschnittseinnahmen aus dieser Kategorie betragen für den Zeitraum 2002 bis 2006 95,166 Mio. Euro. Der höchste Jahreswert bei dieser Fahrzeugkategorie wurde 2006 mit 98,970 Mio. Euro erzielt. Der stärkste Monat in diesem Jahr und zugleich auch der stärkste Monat im Zeitraum 2002 bis 2006 war bei Fahrzeugen mit 4 oder mehr Achsen der November 2006 mit Mauterträgen von 9,37 Mio. Euro (ohne USt.).

Seit 2006 werden jährlich 20% der aus dem Schwerverkehr (größer 3,5 t) auf der A13 erzielten Mauterträge auf Basis des ASFINAG-Gesetzes für die Finanzierung des Brenner-Eisenbahntunnels rückgestellt.

Fragen 8 und 10 :

Welche Bestrebungen gibt es Ihrerseits, die Partner des Brennerbasistunnels Deutschland und Italien sowie die Europäische Union zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu bewegen?

Werden Sie konkrete Lösungen und Unterstützungsleistungen von unseren Partner des Brennerbasistunnels Deutschland und Italien sowie der Europäischen Union einfordern?

Antwort:

Es bestehen bereits eine Reihe von Initiativen, um die Partner des Brenner Basistunnels zur Verkehrsverlagerung zu bewegen und es werden von österreichischer Seite konkrete Unterstützungsleistungen eingefordert.

Österreich und Italien haben im Juli 2007 gemeinsam Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse für den Brenner Basistunnel gestellt. In diesem Zusammenhang wurde von Italien und Österreich gemeinsam für den Zeitraum 2007 bis 2013 für den Bau des Brenner Basistunnels die höchstmöglichen Gemeinschaftszuschüsse der Investitionskosten sowie für den Bau des Erkundungsstollens zum Brenner Basistunnel beantragt. Zum Inhalt des bereits vorliegenden Vorschlages der Kommission verweise ich auf die Beantwortung der Fragen 1-5.

Wie bereits erwähnt, habe ich am 10. Juli 2007 gemeinsam mit dem italienischen Minister für Infrastruktur, Antonio di Pietro, im Beisein des Europäischen Koordinators für das vorrangige TEN-Vorhaben Nr. 1, Karel van Miert, ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet, in dem neben einem Bekenntnis zur Vorantreibung des prioritären TEN-Verkehrsprojektes Brenner Basistunnel vor allem auch auf die Notwendigkeit von verkehrspolitischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen hingewiesen wird, die die Realisierung des Brenner Basistunnels begleiten müssen. Diese grundlegende Zielsetzung des Memorandums wird auch von der Europäischen Kommission und Deutschland unterstützt. Deutschland hat in diesem Zusammenhang auch stets zugesagt, seine Zulaufstrecken bedarfs- und zeitgerecht auszubauen. Die Absicht des bedarfs- und zeitgerechten Ausbaus der Zulaufstrecken wird auch seitens Österreich und Italien im Memorandum vom Juli 2007 festgehalten.

Was das in Frage 8 angesprochene Verlagerungsziel betrifft, so betonen Italien und Österreich in diesem Memorandum ausdrücklich, dass die Verwirklichung des Brenner Basistunnels jedenfalls verkehrspolitischer Rahmenbedingungen bedarf, die die Zielsetzung der effektiven Verlagerung des Straßengüterschwerverkehrs auf die Schiene im Brennerkorridor gewährleisten. In dem Memorandum wurde außerdem vereinbart, dass bis zur tatsächlichen Bauentscheidung und während der Realisierung des Brenner Basistunnels eine weitere Konkretisierung der insbesondere im gegenständlichen Memorandum of Understanding enthaltenen verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen erfolgt und das Projekt einer Kostenoptimierung unterzogen wird. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass das Memorandum in seinen Zielsetzungen und seinem Inhalt auch von an der Brennerachse beteiligten Ländern und Regionen Österreichs und Italiens unterstützt wird und in diesem Sinne auch vom Landeshauptmann von Tirol, Herwig van Staa, vom Landeshauptmann von Südtirol, Herrn Luis Durnwalder, und vom Präsidenten der Autonomen Provinz Trient, Herrn Lorenzo Dellai, unterzeichnet wurde.

Auf Initiative des Europäischen Koordinators für das vorrangige TEN-Vorhaben Nr. 1 „Berlin-München-Innsbruck-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo“, Herrn Prof. Karel van Miert, wurde darüber hinaus eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich zur Aufgabe gesetzt hat, durch zielgerichtete grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Staaten Deutschland, Österreich und Italien sowie der jeweiligen Bahngesellschaften und Bundesländer bzw. Provinzen dieser Staaten Lösungsansätze und Rahmenbedingungen zu entwickeln und darzustellen, um die Arbeiten an diesem Korridor - mit besonderem Fokus auf den Brenner Basistunnel - voranzutreiben.

Durch diese Plattform wird – neben der ohnedies gegebenen engen Zusammenarbeit mit Italien – sichergestellt, dass auch Deutschland nicht nur in den Informationsfluss und Diskussionsprozess eingebunden ist, sondern auch aktiv an den Maßnahmen mitarbeitet, die der gemeinsamen Zielsetzung einer effizienten Verkehrsverlagerung dienen, insbesondere auch was die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für Nutzung des Brenner Basistunnels betrifft. Da ein weiterer thematischer Schwerpunkt dieser Arbeitsgruppe sich auf den Abgleich der vorhandenen statistischen Daten hinsichtlich der gegebenen Schienenkapazitäten und ihrer Steigerung, eine weitere Verbesserung von Angebot und Nutzung der Rollenden Landstraße sowie die technische Interoperabilität auf dieser Strecke bezieht, können durch diese direkte Vernetzung der Verkehrsministerien, der Bahngesellschaften und der Bundesländer bzw. Provinzen von Deutschland, Österreich und Italien wichtige Impulse für die Weiterentwicklung des Brennerkorridors gegeben werden.

Was den bedarfs- und zeitgerechten Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel betrifft, so besteht in diesem Zusammenhang bereits eine auf Expertenebene eingerichtete trilaterale Arbeitsgruppe Deutschland – Österreich – Italien, in welcher die Ausbaustategie für die Infrastrukturmaßnahmen zum Brenner-Eisenbahnkorridor zwischen den beteiligten Staaten abgestimmt wird. Auch die Europäische Kommission nimmt als Beobachterin an der trilateralen Arbeitsgruppe teil.

Frage 9:

Welchen Stellenwert hat für Sie die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene?

Antwort:

Wie durch das Regierungsprogramm 2007-2010 vorgegeben und aus den oben beschriebenen Maßnahmen ersichtlich ist mir die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene als Pfeiler einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Politik ein besonderes Anliegen, welches sich wie ein roter Faden durch alle Aktivitäten meines Hauses zieht und stellt für mich den wichtigsten verkehrspolitischen Grundsatz dar.

Frage 11:

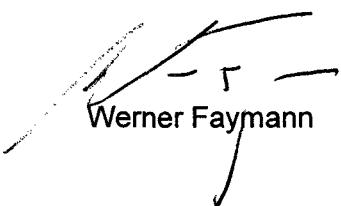
Sind Sie bereit, Ihre Unterstützung für den EU-Rahmenvertrag von einem ordentlichen Maßnahmenpaket zum Schutz der Umwelt und der betroffenen Tiroler Bevölkerung abhängig zu machen?

Antwort:

Es ist mir ein Anliegen die Interessen der Bevölkerung ständig in den politischen Diskussionsprozess auch auf europäischer Ebene einzubringen. Aus diesem Grund verstehe und unterstütze ich auch das Tiroler Anliegen eines sektoralen Fahrverbotes im Unterinntal und

setze mich in Verhandlungen mit der Kommission und den betroffenen Mitgliedstaaten dafür ein.

Mit freundlichen Grüßen



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Werner Faymann'. The signature is fluid and cursive, with a prominent 'W' at the beginning.