



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

11029/AB

25. Mai 2012

zu 11226/J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0010-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 23. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 28. März 2012 unter der **Nr. 11226/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Österreich als Schnittstelle transeuropäischer Verkehrsnetze gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 8:

- *Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?*
- *Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?*
- *Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?*
- *Welches Frachtaufkommen erwartet das BMVIT auf der Straßenachse Gdansk/Brno-Bratislava-Wien (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Welcher Anteil davon wird auf Abschnitte entfallen, die über österreichisches Territorium verlaufen (relativ und absolut)?*



Österreichische Studien, wie etwa die Verkehrsprognose Österreich 2025+, betrachten naturgemäß nur jene Verkehrsströme, die für Österreich relevant sind, entweder da sie Quelle oder Ziel in Österreich haben oder Österreich durchqueren können. Entlang eines Projektes wie der Eisenbahnachse von Paris nach Wien und Bratislava ist ein großer Teil der Verkehrsnachfrage z.B. französischer oder deutscher Binnenverkehr oder z.B. grenzüberschreitender Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland und berührt Österreich daher nicht.

In europäischen Studien, die die Wirkung der einzelnen Vorhaben untersuchen, werden die Ergebnisse nicht für die Streckenteile des vorrangigen Vorhabens gesondert ausgewiesen, sondern nur für das Gesamtnetz oder aber einzelne Streckenquerschnitte.

Zu Frage 9:

- *Welche Systeme wurden implementiert, um Leerfahrten bestmöglich vermeiden zu können und um welches finanzielle Volumen handelte es sich bei den einzelnen Projekten jeweils?*

Die Steuerung von Leerfahrten im Straßengüterverkehr hat primär über Mechanismen des Marktes und der Logistikbranche zu erfolgen. Von Seiten des bmvit wurde aber auch bei verschiedenen Forschungsprojekten das Ziel einer Reduktion von Leerfahrten in den Forschungsprogrammen verfolgt. Beispielhaft können genannt werden:

I2BAU: <http://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=703&lang=de&browse=programm>

Integrierte Intermodale Standort-, Netzwerk- und Routenplanung für die Schüttgutlogistik.

STEP: <http://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=801&lang=de&browse=programm>

Sensordatenbasierte Tourenoptimierung in der Entsorgungslogistikplanung.

TRIUMPH: <http://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=809&lang=de&browse=programm>

Trimodaler Umschlagplatz Hafen.

Zu Frage 10:

- *Wie wird sich das Aufkommen an LKW-Leerfahrten auf Österreichs Straßen in den kommenden 15 Jahren nach Ansicht des BMVIT entwickeln (relativ und absolut)?*

Im internationalen bzw. im Langstreckengüterverkehr ist schon derzeit aufgrund der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ein relativ niedriger Leerfahrtenanteil zu verzeichnen. So weist der Transitverkehr am Brenner einen Leerfahrtenanteil von nur 5% aus. Beim Güterempfang liegt gemäß Statistik Austria der Leerfahrtenanteil bei 21%, im Versand bei 28%. Durch die Liberalisierung des Marktes und durch den ökonomischen Druck auf die Transportunternehmen ist bereits heute ein geringer Leerfahrtenanteil erreicht. Durch die Unpaarigkeit in Verkehrsrelationen und die Spezialisierung von Fahrzeugen ist nur eine begrenzte weitere Steigerung der Fahrzeugauslastung möglich.

Im internationalen Langstreckengüterverkehr ist daher in erster Linie ein Reduktionspotential des Straßenverkehrsaufkommens durch eine Verlagerung auf die Schiene gegeben.

Der Leerfahrtenanteil im Binnenverkehr beträgt 41%. Im Kurzstreckenverkehr, der zu einem Großteil Liefer- und Verteilverkehre aber auch Fahrten des Werkverkehrs enthält, liegt naturgemäß eine geringere Auslastung der Fahrzeuge vor. Durch Optimierungen von Logistikketten ist hier ein gewisses – wenn auch eingeschränktes – Potential für Reduktionen des Leerfahrtenanteils gegeben.

Derartige Annahmen wurden auch der Verkehrsprognose Österreich 2025+ unterstellt, wobei nach Verkehrsrelationen und Gütergruppen unterschieden wurde.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen wurden eingeleitet, um verstärkt intelligente Verkehrsleitsysteme zu etablieren?*

Die Verkehrstelematik ist in Österreich bereits seit einigen Jahren im Mittelpunkt betrieblicher Überlegungen. In diesem Zusammenhang wurde im Herbst des letzten Jahres der Telematikaktionsplan Österreich veröffentlicht, der eine Reihe detailliert dargestellter Handlungsfelder umfasst, welche nunmehr gemeinsam mit den relevanten Verkehrsträgern



abgearbeitet werden. Der Aktionsplan ist auf der Seite des bmvit unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/telematik_ivs/index.html veröffentlicht.

Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Wie wird sich das Frachtaufkommen auf Österreichs Straßen bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Wie wird sich das Frachtaufkommen auf Österreichs Eisenbahnnetz bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?*
- *Wie wird sich das Frachtaufkommen auf durch Österreich führenden internationalen Wasserwegen bis 2020 entwickeln (in Nettotonnenkilometern)?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat gemeinsam mit der ÖBB Infrastruktur AG und der ASFIANG das Projekt Verkehrsprognose Österreich 2025+ beauftragt. Die Autoren der Prognose sind TRAFICO, das Institut für Volkswirtschaftslehre der Universität Graz, Panmobile, das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich, Johanneum Research und das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung. Die Projektleitung und –steuerung erfolgte durch Dipl.-Ing. A. Käfer, TRAFICO, seit 1. Juli 2009 Verkehrsplanung Käfer GmbH. Die Arbeiten wurden im Zeitraum 2003 bis 2006 erstellt, eine Aktualisierung erfolgte bis 2008. Für die Beurteilung der Auswirkungen der Wirtschaftskrise wurde 2009 das Institut für Höhere Studien mit einer ergänzenden Beurteilung beauftragt.

Die Verkehrsprognose Österreich 2025+ ist die Referenzgröße für Verkehrsplanungsaufgaben des Bundes. Die Ergebnisse und Detailberichte sind unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose_2025/index.html veröffentlicht.

Im jenem Szenario, das keine gravierende Änderung der Transportkosten unterstellt, würde die Transportleistung im Straßengüterverkehr ohne Berücksichtigung der Wirtschaftskrise von 36,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 2005 auf 56 Mrd. tkm im Jahr 2025 steigen, bei der Schiene von 18,1 Mrd. tkm im Jahr 2005 auf 27,9 Mrd. tkm im Jahr 2025, bei der Binnenwasserstraße von 3,5 Mrd. tkm auf 5,28 Mrd. tkm im Jahr 2025. Alle Angaben beziehen sich auf Netto-Tonnenkilometer, die im kombinierten Verkehr nur die Gewichte der transportierten Waren enthalten, nicht aber die Gewichte der Intermodalen Transportgefäße.



Durch die Wirtschaftskrise kann damit gerechnet werden, dass diese Zunahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden. Eine erste Einschätzung basierend auf dem Einbruch der Verkehrsnachfrage im Jahr 2009 ließ darauf schließen, dass die ursprünglichen Prognosewerte für 2025 erst nach 2030 eintreffen werden.