

**12025/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 28.08.2012**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0026-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am . August 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 28. Juni 2012 unter der **Nr. 12170/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Stautunden von LKWs gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Maßnahmen hat das BMVIT ergriffen, um Staubildung auf Österreichs Straßen entgegenzuwirken?*

Die Verfügbarkeit insbesondere des hochrangigen Straßennetzes ist eine wesentliche strategische Zielsetzung des Verkehrsressorts und der ASFINAG. Jegliche Verzögerungen, Behinderungen oder Stauungen unterschiedlichen Ausmaßes reduzieren die Verfügbarkeit des A+S Netzes. Aus diesem Grunde haben die ASFINAG und das bmvit verschiedenste Maßnahmen gesetzt, um verkehrliche Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren: Zum Beispiel Etablierung eines effizienten Ereignismanagements, gezielte Harmonisierung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und LKW-Überholverbote, Einsatz der straßenseitigen Verkehrstelematik, effizientes Baustellenmanagement, Sondertransportmanagement, Verkehrssicherheitsprogramm. (Weiterführende Informationen unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/vsp2020.html> Und <http://www.asfinag.at/web/10136/23>).

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Zu Frage 2:

- *Wie betrachtet das BMVIT unter diesem Aspekt die Rolle des Brennerbasistunnels?*

Das Ziel einer Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein zentraler Bestandteil der österreichischen Verkehrspolitik. Neben deutlichen Umweltvorteilen, die der Schienentransport gegenüber dem Straßengüterverkehr aufweist, bringt die Verkehrsverlagerung auch eine Entlastung der Straßen. Eine Voraussetzung dafür ist, dass auf der Schiene ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Für den Brennerkorridor ist es erforderlich, dass mittelfristig zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Der Brennerbasistunnel ist dazu ein wesentlicher Beitrag, er ist aber eingebettet in zusätzliche Infrastrukturvorhaben entlang der Achse auf italienischer, österreichischer und deutscher Seite. Die Abstimmung der Maßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung der erwarteten Entwicklung der Verkehrsnachfrage. So wird mit der im Dezember dieses Jahres vorgesehenen Inbetriebnahme der Neubaustrecke Baumkirchen – Wörgl ein Engpass auf österreichischer Seite beseitigt und die Leistungsfähigkeit der gesamten Achse erhöht.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Welche Anstrengungen hat das BMVIT unternommen, um einen Teil des zu erwartenden LKW-Aufkommens durch die Schiene substituieren zu können?*
- *Welches Modal-Split-Szenario hinsichtlich der Aufteilung des transportierten Frachtvolumens zwischen Wasserwegen, Schiene und Straße favorisiert das BMVIT?*

Das bmvit hat bereits in der Vergangenheit umfassende Maßnahmen gesetzt, damit ein möglichst hoher Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene transportiert werden kann. Derzeit erbringt die Bahn einen Anteil an den Güterverkehrsleistungen von ca. 32%. Dieser Anteil liegt im europäischen Spitzenfeld und weit über dem EU-Schnitt (17%). Durch verschiedene Maßnahmen auch auf Europäischer Ebene wird eine Attraktivierung des Bahngüterverkehrs angestrebt, etwa durch den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze, durch Verbesserungen im Bereich der Interoperabilität oder durch die Umsetzung der Eisenbahngüterverkehrskorridore.