

An den
Zweiten Präsidenten des Nationalrats
Karlheinz Kopf

GZ. BMVIT-10.000/0028-I/PR3/2014
DVR:0000175

Parlament
1017 Wien

Wien, am 29. August 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Gartelgruber und weitere Abgeordnete haben am 10. Juli 2014 unter der **Nr. 2101/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Güterverkehr auf der Schiene – Maßnahmen zur Verbesserung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie erklären Sie sich die teils eklatanten innerösterreichischen Unterschiede des Schienenanteils am Gesamtgüterverkehr auf den verschiedenen Transportachsen?

Dazu möchte ich festhalten, dass der Anteil der Schiene auf den unterschiedlichen Transportachsen von vielen Faktoren abhängig ist, unter anderem sind zu nennen:

Die Art der Güter, die auf der Achse transportiert werden, hat einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Massengüter und Güter, die über eine größere Distanz transportiert werden, sind wesentlich mehr „schienenaffin“ als z.B. Stückgutverkehre oder regionale Verteilerverkehre. Etwa weist die Donauachse als wichtige Hafenhinterlandverbindung zu den

Nordseehäfen hohe Transportsubstrate auf der Schiene auf. Eine hohe „Schienenaffinität“ weisen auch Massengüter, etwa für die Stahlindustrie, auf. Umgekehrt ist es schwierig bei Achsen, die im Straßenverkehr stark durch innerösterreichischen Kurzstreckenverkehr geprägt sind, wesentliche Verlagerungen zu erzielen.

Die Qualität der Infrastruktur in Österreich ist ein weiterer Faktor, der die Verkehrsmittelwahl auf den einzelnen Achsen bestimmt: Eine verstärkte Verlagerung auf die Schiene setzt eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur voraus, die eine wirtschaftliche Produktion des Schienengüterverkehrs ermöglicht. Hier sind bei den österreichischen Transportachsen noch deutliche Unterschiede zu verzeichnen, etwa zwischen der Donauachse und verschiedenen alpenquerender Routen wie Brenner oder Südbahnachse.

Ebenso hat die Qualität der Infrastruktur und des Angebots im benachbarten Ausland einen wichtigen Einfluss: Beispielsweise ist auf der Route über den Paneuropäischen Korridor X über Tauern oder Pyhrnroute, Slowenien, Serbien bis Griechenland und die Türkei durch zahlreiche Grenzaufenthalte und Mängel in der Infrastruktur derzeit kein effizienter Bahngüterverkehr möglich. Umgekehrt wurden die Straßenverbindungen entlang dieser Route in den letzten Jahren verbessert. Diese Entwicklungen im Ausland haben Einfluss auf den Modal Split entlang der Achsen in Österreich. Umgekehrt ist auch die Qualität der parallel führenden Straßeninfrastruktur ein wichtiger Faktor der Verkehrsmittelwahl.

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen im Gesamtkorridor, das heißt nicht nur im österreichischen Abschnitt der Transportrelationen, sind ebenfalls von großer Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl auf den einzelnen Korridoren.

Aufgrund dieser genannten Einflussfaktoren können bei starken Unterschieden zwischen parallelen Routen auch Verlagerungen zwischen diesen auftreten.

Zu Frage 2:

- Wie sehen die Zahlen bzgl. der Auslastung der Kapazitäten für den Güterverkehr auf den alpenquerenden Strecken über den Brenner, den Tauern, den Schoberpass, am Semmering bzw. am Wechsel für die Jahre 2008 bis 2013 auf der Straße bzw. auf der Schiene aus?

Auf den genannten Alpenübergängen wurde folgendes Aufkommen verzeichnet, gemessen in Millionen Netto-Netto-Tonnen, das heißt die reinen Gewichte der transportierten Waren ohne die Gewichte von Containern und LKW auf der Rollenden Landstraße:

Aufkommen im Schienengüterverkehr (Mio. Netto-Netto.Tonnen)

	Brenner	Tauern	Schoberpass	Semmering	Wechsel
2008	14,0	9,2	4,9	11,5	0,3
2009	13,1	5,9	4,3	9,3	0,2
2010	14,4	7,3	4,4	11,8	0,2
2011	14,1	6,6	5,7	11,9	0,3
2012	11,2	8,3	4,6	11,0	0,3
2013	11,7	7,9	4,6	11,9	0,3

Aufkommen im Straßengüterverkehr (Mio. Netto-Netto.Tonnen)

	Brenner	Tauern	Schoberpass	Semmering	Wechsel
2008	33,8	13,8	16,5	5,3	12,0
2009	25,8	12,7	14,3	4,7	10,4
2010	27,5	13,5	15,1	4,9	11,5
2011	28,2	13,8	15,5	5,0	12,0
2012	29,5	13,3	15,8	4,8	11,8
2013	29,0	13,5	15,9	5,0	12,4

Zu Frage 3:

- Welche Maßnahmen sind seitens des Ministeriums in den kommenden Jahren angedacht, um die Verlagerung des Güterverkehrs weiter zu forcieren bzw. die regionalen Ungleichheiten im innerösterreichischen Vergleich auszugleichen?

Folgende Maßnahmen für eine weitere Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sind vorgesehen:

- Fortsetzung des Schieneninfrastrukturausbaus und des Ausbaus intermodaler Umschlagzentren gemäß Zielnetz 2025+ der ÖBB.
- Weitestmögliche Ausnutzung der Möglichkeiten des EU-Rechtes zur Anlastung externer Kosten beim Straßengüterverkehr und Nutzung der Möglichkeiten zur Querfinanzierung.
- Fortführung der Fördermöglichkeit für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienengüterverkehr, etwa bei den Verkehren der Rollenden Landstraße und der Fördermöglichkeiten für Anschlussbahnen.
- Um eine möglichst gute Einbindung Österreichs in internationale Eisenbahnnetze sicherzustellen, erfolgt eine aktive Zusammenarbeit beim Ausbau der TEN-V Kernnetzkorridore und der EU-Eisenbahngüterverkehrskorridore sowie eine Beteiligung an Projekten und Initiativen mit dem Ziel des Infrastrukturausbaus in Südosteuropa.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-08-29T17:22:30+02:00
Aussteller-Zertifikat	Seriennummer	437268
Signaturwert		DRIqWucTZAYoTcQ3Mnc//NRiscN9GNFAFvX33pxzMmpy0oTSp6AzHSQufZT56NX/BNr8nEEQ8SW4mrJchNamyu7jJJCfwgNuHhEpovi62Cq86XGzM8L50YpOPmqxleGh8JKb7mB+m1VeelpqQvFPWZfXAlaqscW/GdLZAzxt5A=
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	