

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-13.000/0003-I/PR3/2015  
DVR:0000175

Wien, am 04. Mai 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 4. März 2015 unter der **Nr. 3993/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zürich Prozess gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Fachgremien, Lenkungsausschüsse und Arbeitsgruppen sind derzeit im Rahmen des Zürich Prozesses bzw. des „Follow-up“-Zürich Prozesses eingesetzt?*

Im Rahmen des Zürich-Prozesses sind folgende Gremien eingerichtet: ein Leitorgan („Steering Committee“) und je eine Arbeitsgruppe zu den Themen „Schwerverkehrsmanagementsysteme“, „Ereignismanagement“ (wird nunmehr als Monitoringgruppe geführt), „Datensammlung und –erfassung“ und „Umweltindikatoren“ sowie eine „ad-hoc Arbeitsgruppe Sicherheit in Eisenbahntunnels“.

Zu Frage 2:

- *In welchen Fachgremien, Lenkungsausschüssen und Arbeitsgruppen im Rahmen des Zürich Prozesses bzw. des „Follow-up“-Zürich Prozesses ist Ihr Ressort vertreten?*

Mein Ressort ist in allen in Frage 1 genannten Arbeitsgruppen und im Leitorgan vertreten. In der „ad-hoc Arbeitsgruppe Sicherheit in Eisenbahntunnels“ erfolgt die Vertretung durch ExpertInnen der ÖBB.

Zu Frage 3:

- *Wann und wie oft haben sich die jeweiligen Fachgremien, Lenkungsausschüsse und Arbeitsgruppen jeweils im Zeitraum 2009 bis 2015 getroffen?*

Nach den dem Ressort zum Stichtag 1.3.2015 vorliegenden Informationen tagten die Arbeitsgruppen im angefragten Zeitraum seit der Ministerkonferenz vom 7.5.2009, die in Wien stattfand und bei der der Vorsitz im Züricher Prozess von Österreich an die Schweiz weitergegeben wurde, wie folgt:

Das *Leitorgan* tagte in diesem Zeitraum 13 Mal: am 22.9.2009, am 28.1.2010, am 14.9.2010, am 9.2.2011, am 13.9.2011, am 7.2.2012, am 27.9.2012, am 7.3.2013, am 24.5.2013, am 29.10.2013, am 18.3.2014, am 29.4.2014 und am 26.11.2014.

Die *Arbeitsgruppe „Umweltindikatoren“* tagte in diesem Zeitraum fünf Mal: am 12.12.2012, am 19.4.2013, am 18.11.2013, am 31.3.2014 und am 27.10.2014.

Die *Arbeits- bzw. Monitoringgruppe „Ereignismanagement“* tagte in diesem Zeitraum acht Mal: am 26.1.2010, am 4.5.2010, am 28.9.2010, am 25.14.2011, am 20.9.2011, am 9.3.2012, am 28./29.11.2013 und am 27./28.11.2014.

Die *„ad-hoc Arbeitsgruppe Sicherheit in Eisenbahntunnels“* tagte in diesem Zeitraum drei Mal: am 12.12.2009, am 27.5.2011 und am 6.11.2013.

Die *Arbeitsgruppe „Datensammlung und -erfassung“* tagte in diesem Zeitraum fünf Mal: am 5.10.2009, am 31.3.2011, am 14.5.2012, am 7.5.2013 und am 10.10.2014.

Das *Arbeitsgruppe „Schwerverkehrsmanagementsysteme“* tagte in diesem Zeitraum 16 Mal: am 10.11.2009, am 21.1.2010, am 4./5.3.2010, am 17.5.2010, am 25.6.2010, am 8.9.2010, am 14.12.2010, am 14.4.2011, am 16./17.5.2011, am 6./7.9.2011, am 14./15.11.2011, am 11.12.2012, am 27.2.2013, am 17.10.2013, am 12.2.2014 und am 5.11.2014.

Zu Frage 4:

- *Welche MitarbeiterInnen (inkl. Angabe der Sektion und Abteilung) Ihres Ressorts sind zum Stichtag 1. März 2015 mit der Vertretung des Ressorts in den einzelnen Arbeitsgruppen und Fachgremien bzw. mit etwaigen Aufsichtsfunktionen betraut?*

In den in Frage 1 genannten Gremien sind folgende MitarbeiterInnen meines Ressorts vertreten:

- Leitorgan: Sektionschef Mag. Christian Weissenburger (Leiter Sektion I)
- Arbeitsgruppe „Schwerverkehrsmanagementsysteme“: Mag. Christian Schimanofsky (stv. Leiter des Bereiches I/K und der Abteilung K1)
- Arbeits- bzw. Monitoringgruppe „Ereignismanagement“: DI Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill (Leiterin der Abteilung IV/ST2) und DI Dr. Johann Horvatits (Abteilung IV/ST2)
- Arbeitsgruppe „Datensammlung und -erfassung“: DI Dr. Thomas Spiegel (Leiter der Abteilung II/INFRA5)
- Arbeitsgruppe „Umweltindikatoren“: Mag. Nedeljko Savic (Abteilung K1)

Darüber hinaus nehmen an den diesen Gremien in Abhängigkeit des in den jeweiligen Sitzungen behandelten Sachgebietes und der aufgeworfenen Fragestellungen allenfalls auch weitere MitarbeiterInnen aus den Sektionen I, II und IV teil.

Zu Frage 5:

- *Bitte um Erläuterung der Arbeitsweisen der einzelnen Arbeitsgruppen: Regelmäßigkeit von Treffen, konkrete Ziele, konkrete Zeitpläne.*

Die Arbeitsgruppen treffen sich in regelmäßigen Abständen und verfolgen die Aufgaben in inhaltlicher und zeitlicher Hinsicht entsprechend den ihnen in den Schlussfolgerungen der Ministerkonferenzen der Erklärung von Zürich erteilten Mandate. Diese können auf der Homepage des Züricher Prozesses unter <http://www.zuerich-prozess.org/de/key-bodiesresults/the-present-structure/1-conf-erence-of-the-ministers-of-transport/> abgerufen werden.

Beschreibungen der Arbeitsgruppen inklusive Darstellungen der Strukturen der Gremien des Züricher Prozesses sind darüber hinaus auch auf der Homepage des Züricher Prozesses unter <http://www.zuerich-prozess.org/de/key-bodiesresults/the-present-structure/3-working-groups/> abrufbar. Generell darf daher an dieser Stelle auf die informative Homepage des Züricher Prozesses hingewiesen werden.

Zu Frage 6:

- *In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie ALBATRAS beteiligt?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) beteiligte sich an der Finanzierung der Studie ALBATRAS mit einer Summe von € 25.833,34.

Zu Frage 7:

- *Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie ALBATRAS?*

Die Gesamtkosten der Studie ALBATRAS betragen € 155.000.

Zu Frage 8:

- *Wo sind die Ergebnisse der Studie ALBATRAS öffentlich abrufbar?*

Die Studie ALBATRAS ist seit ihrer Fertigstellung auf der Homepage des Züricher Prozesses unter <http://www.zuerich-prozess.org/de/key-bodiesresults/the-present-structure/3-working-groups/heavy-vehicle-transport-management-instruments/> abrufbar.

Zu Frage 9:

- *Warum ist die Studie ALBATRAS nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?*

Um zu gewährleisten, dass alle Aktivitäten des Züricher-Prozesses im Sinne einer benutzerfreundlichen und übersichtlichen Abrufbarkeit der entsprechenden Ergebnisse und aktuellen Ereignisse kompakt und gebündelt dargestellt werden können, wurde für dieses Gremium eine eigene Homepage (<http://www.zurich-process.org/en/>) eingerichtet, auf der umfangreiche Informationen inklusive der erarbeiteten Studien in allen Sprachen der Mitgliedstaaten des Züricher Prozesses sowie in Englisch enthalten sind.

Zu Frage 10:

- *Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie ALBATRAS jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?*

Die Studie ALBATRAS sowie andere Studienergebnisse der verschiedenen Gremien des Züricher Prozesses waren nicht auf den Tagesordnungen des Verkehrsausschusses. Es darf jedoch erneut auf die Homepage des Züricher Prozesses verwiesen werden, auf der die Studie seit ihrer Fertigstellung abrufbar ist.

Zu den Fragen 11 bis 14:

- *Wie beurteilt Ihr Ressort die Ergebnisse der Studie ALBATRAS, entlang der Dimensionen der politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Machbarkeit der drei untersuchten Schwerverkehrsmanagementinstrumente Alpentransitbörse (ATB), Emissionshandelssystem (AEHS) und TOLL+?*
- *Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments ATB?*
- *Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments AEHS?*
- *Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments TOLL+?*

In der Grundlagenstudie ALBATRAS über die verkehrsbezogenen Auswirkungen der drei Schwerverkehrsmanagementinstrumente ATB (Alpentransitbörse), AEHS (Alpen-Emissionshandels-system) und TOLL+ (differenzierte Mautsysteme) unter Berücksichtigung verschiedener Schwellenwerte für den alpenquerenden Verkehr, die von einem internationalen Beratungs-konsortium durchgeführt wurde, wurden anhand unterschiedlicher Szenarien für den gesamten Alpenbogen B+ untersucht, inwiefern die verschiedenen Systeme zu einer Verringerung der alpenquerenden Güterverkehrsströme, zu Routenänderungen im Straßengüterverkehr beziehungsweise zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene führen würden. Das Fazit der Studie ist eindeutig: Je höher der Wert (im Sinne des Preises) einer Alpenquerung, desto größer die Abnahme des Straßengüterverkehrs und desto ausgeprägter die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Diese Feststellung gilt unabhängig vom gewählten Instrument. Es darf an dieser Stelle auf oben zitierten Fundstellen dieser drei Studien verwiesen werden, die zum einen informative Zusammenfassungen der jeweiligen Erkenntnisse zu jedem einzelnen der drei Instrumente enthalten und zum anderen umfangreiche Berechnungen und auch grafische

Darstellungen der einzelnen untersuchten Szenarien.

Das bmvit hat daher stets darauf hingewiesen, dass die Studie ALBATRAS ausführlich und für eine Vielzahl von möglichen Szenarien darlegt, dass jedes der erwähnten Instrumente zu einer spürbaren Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene führen kann, ohne dass es zu einer Einschränkung des Gesamtverkehrs (Straße + Schiene) über die Alpen kommt, insbesondere dann, wenn auf der Schiene ausreichend Kapazität vorhanden sind. Diese Kapazitäten wären durch die Eröffnung der neuen Basistunnels Mont Cenis, Lötschberg, Gotthard und Brenner in ausreichendem Maße gegeben.

Die Studie EFFINALP über die wirtschaftlichen Auswirkungen von Schwerverkehrsmanagementinstrumenten auf nationaler und regionaler Ebene und mit besonderem Augenmerk auf den Straßentransportsektor, welche auch logistische und soziale Aspekte berücksichtigte, untersuchte die spezifischen Auswirkungen auf einzelne Regionen, Verkehrsmodi und transportintensive Sektoren und gelangte zum Schluss, dass die gesamthafte Belastung für die Regionen relativ gering wäre. Allerdings wären bestimmte Gegenden im Alpenraum – insbesondere auf der Alpensüdseite –, aber auch weitere Gebiete in Bezug auf Wirtschaftsleistung und Beschäftigung besonders betroffen, und die Transport- und Logistikbranche in einigen Regionen würde unverhältnismäßig stark belastet. Diese negativen Auswirkungen ließen sich durch Kompensationsmaßnahmen für den Kurzstrecken- und Lokalverkehr oder durch spezifische Entlastungs- und Begleitmaßnahmen (z. B. Förderung des kombinierten Verkehrs) abschwächen. Die Studie zeigt ferner auf, dass gewisse Bereiche des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs ebenfalls signifikant betroffen sein könnten.

In der Studie LEGALP wurden die drei Instrumente schließlich in Bezug auf ihre Vereinbarkeit beziehungsweise Unvereinbarkeit mit EU-Recht und bi- und multinationalem Recht sowie mit den nationalen Rechtsordnungen der betroffenen Staaten untersucht und mögliche Alternativen oder Problemlösungsansätze aufgezeigt. Dabei stellte sich heraus, dass TOLL+ am ehesten mit den bestehenden Rechtsordnungen kompatibel wäre, während die ATB und das AEHS weitreichendere Anpassungen in der bestehenden Gesetzgebung erfordern würden. Aber auch TOLL+ würde zum einen einer EU-rechtlichen Ausnahme vom Kontingentierungsverbot und somit der Änderung von EU-Recht bedürfen sowie einer Änderung der Abkommen EU/Schweiz. Beides

müsste auf EU-Ebene auf Grundlage eines Initiativvorschlages der Europäischen Kommission von den EU-Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament beschlossen werden.

Realistischerweise muss hierzu festgehalten werden, dass es für eine derartige Initiative gegenwärtig weder ein Bekenntnis der Europäischen Kommission gibt noch politische Mehrheiten in Rat und Parlament vorhanden wären, zumal eine Mehrheit für eine unmittelbar bevorstehende Implementierung einer den alpenquerenden Straßengüterschwerverkehr limitierenden bzw. einschränkenden Maßnahme derzeit auch innerhalb der Zürich-Gruppe noch nicht gegeben wäre. Vor allem Italien, aber auch Deutschland und die Europäische Kommission stehen einer solchen Initiative skeptisch bis klar ablehnend gegenüber.

Zu Frage 15:

- *Auf welche Weise wurden relevante StakeholderInnen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie ALBATRAS informiert?*

Über die Ergebnisse der Studie ALBATRAS wurde im Rahmen von Ministerratsvorträgen jeweils im Anschluss an die Ministerkonferenzen des Züricher Prozesses berichtet. Darüber hinaus wurde die Studie ALBATRAS in mehrfachen bilateralen Gesprächen Interessensvertretungen sowie Vertretern von Bundesländern vorgestellt und mit diesen diskutiert sowie im Rahmen der „Brenner Korridor Plattform“ in zahlreichen Arbeitsgruppen- und Plenarsitzungen behandelt. Auch wurden seitens der jeweiligen Präsidentschaft bzw. von diesen nominierten VertreterInnen des Züricher Prozesses in mehreren Veranstaltungen wie zum Beispiel den iMonitraf! Konferenzen oder der „Verkehrswoche 2014“ in Innsbruck die jeweils aktuellen Ergebnisse des Züricher Prozesses, somit auch der Studie ALBATRAS, StakeholderInnen sowie der interessierten Öffentlichkeit dargestellt und mit diesen diskutiert.

Zu Frage 16:

- *In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie LEGALP beteiligt?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) beteiligte sich an der Finanzierung der Studie LEGALP mit einer Summe von € 21.667.

Zu Frage 17:

- *Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie LEGALP?*

Die Gesamtkosten der Studie LEGALP betragen € 130.000.

Zu den Fragen 18 bis 21:

- *Wo sind die Ergebnisse der Studie LEGALP abrufbar?*
- *Warum ist die Studie LEGALP nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?*
- *Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie LEGALP jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?*
- *Auf welche Weise wurden relevante StakeholderInnen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie LEGALP informiert? Wenn keine Information stattgefunden hat, warum nicht?*

Zu den Fragen 18 bis 21 darf auf die Beantwortungen der Fragen 8 bis 10 sowie 15 verwiesen werden. Die dortigen Aussagen gelten auch für die Studien LEGALP und EFFINALP.

Zu Frage 22:

- *In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie EFFINALP beteiligt?*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) beteiligte sich an der Finanzierung der Studie EFFINALP mit einer Summe von € 25.000.

Zu Frage 23:

- *Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie EFFINALP?*

Die Gesamtkosten der Studie EFFINALP betragen € 150.000.



Zu den Fragen 24 bis 27:

- *Wo sind die Ergebnisse der Studie EFFINALP abrufbar?*
- *Warum ist die Studie EFFINALP nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?*
- *Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie EFFINALP jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?*
- *Auf welche Weise wurden relevante StakeholderInnen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie EFFINALP informiert? Wenn keine Information stattgefunden hat, warum nicht?*

Zu den Fragen 24 bis 27 darf auf die Beantwortungen der Fragen 8 bis 10 sowie 15 verwiesen werden. Die dortigen Aussagen gelten auch für die Studien LEGALP und EFFINALP.

Zu Frage 28:

- *Die Ergebnisse der Studien ALBATRAS, LEGALP und EFFINALP liegen bereits seit 2011 bzw. 2012 vor. Gemäß den Unterlagen, welche den Mitgliedern des parlamentarischen Verkehrsausschusses im Vorfeld einer Aussprache mit Mitgliedern des Schweizer Nationalrats übermittelt wurden, soll nun bis 2016 ein Lastenheft für eine Vertiefung des „TOLL+“-Konzepts erstellt werden, das als Ausschreibungsunterlage für eine mögliche Umsetzungsstudie dieses Systems dienen soll. Bis zu nächsten Ministerkonferenz im Mai 2016 sollen diese Ausschreibungsunterlagen fertig sein, damit bei dieser Konferenz die weiteren Schritte beschlossen werden können.*
- *Wie ist aus Sicht Ihres Ressorts zu rechtfertigen, dass zwischen Vorlage der Studienergebnisse und einer etwaigen Beauftragung für eine vertiefende Umsetzungsstudie rund vier Jahre vergehen?*
- *Welche Kenntnisse besitzt Ihr Ressort über den aktuellen Stand der Erstellung des oben genannten Lastenhefts? Bitte um Mitteilung der darin enthaltenen Eckpunkte.*
- *Bis zu welchem Zeitpunkt ist aus heutiger Einschätzung Ihres Ressorts mit Ergebnissen dieser Umsetzungsstudie zu rechnen?*

In den Schlussfolgerungen der unter Schweizer Vorsitz geführten Ministerkonferenz von Leipzig vom 2.5.2012 in Leipzig wurde der Arbeitsgruppe Schwerverkehrsmanagementsysteme der Auftrag erteilt, auf Basis der Erkenntnisse aus den Studien ALBATRAS, LEGALP und EFFINALP das Konzept TOLL+ unter Bezugnahme auf die Eurovignetten-Richtlinie und unter besonderer Berücksichtigung der Besonderheiten in den einzelnen Mitgliedsländern als auf externen Kosten basierendes differenziertes Mautsystem weiterzuentwickeln.

Die Erarbeitung von Ausschreibungsunterlagen für eine direkt im Anschluss an die drei genannten Studien zu vergebende „Umsetzungsstudie“ war zum Zeitpunkt der damaligen Ministerkonferenz

zum einen aufgrund der von mehreren Mitgliedstaaten des Züricher Prozesses aufgeworfenen substantiellen Fragen zur Funktionsweise und rechtlichen Implementierungsmöglichkeit eines solchen Verkehrsmanagementinstruments, zum anderen angesichts der seitens einiger Mitgliedstaaten nach wie vor bestehenden grundlegenden, teilweise sehr starken Vorbehalte gegenüber der Anwendung eines solchen, den Straßengüterschwerverkehr über die Alpen reglementierenden Systems nicht realisierbar.

In Entsprechung des Mandates von Leipzig 2012 erstellte diese Arbeitsgruppe daher in der Zeit bis zur nachfolgenden Ministerkonferenz, die unter deutschen Vorsitz am 21.5.2014 in Leipzig stattfand, einen Bericht über die Entwicklung des TOLL+-Systems. Dieser Bericht enthielt einerseits eine vergleichende Darstellung der Elemente von TOLL+ auf der Grundlage der genannten drei Untersuchungen ALBATRAS, EFFINALP und LEGALP, andererseits eine Darstellung der bestehenden und geplanten Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Gebührenerhebung für Schwerlastfahrzeuge. Darüber hinaus wurden Erfordernisse, Aspekte und Elemente einer weiteren gründlichen Analyse zur optimalen Gestaltung und praktischen Umsetzung dieses Konzeptes ermittelt. Dieser Teil der Analyse der Arbeitsgruppe bezog sich unter anderem auf Fragen der praktischen Umsetzung des Instruments, der sozio-ökonomischen, technischen und rechtlichen Vereinbarkeit mit dem jeweils geltenden Recht und den Gegebenheiten auf nationaler wie europäischer Ebene, des geographischen Anwendungsbereichs des Systems, dessen Kosten und der Verwendung der Einnahmen, Potentialen für Verkehrsverlagerungen und möglicher flankierenden Maßnahmen zur Berücksichtigung lokaler/regionaler Besonderheiten, beschäftigte sich mit Fragen der möglichen Harmonisierung der verschiedenen Systeme unter besonderer Berücksichtigung der Eurovignetten-Richtlinie und der leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe der Schweiz, den erforderlichen Schieneninfrastrukturkapazitäten und -verkehrsdienstleistungen sowie mit der Notwendigkeit, einen ersten Zeitplan zu entwerfen.

Im Rahmen der Ministerkonferenz von Leipzig vom 21.5.2014 und dem darauf folgenden Leitorgan vom November 2014 wurde der Arbeitsgruppe nunmehr der Auftrag erteilt, Ausschreibungsunterlagen für eine mögliche Folgestudie zu erarbeiten, die die oben dargestellten Elemente behandelt soll. Diese Unterlagen werden gegenwärtig erarbeitet und sollen bis zur nächsten Ministerkonferenz, die unter slowenischem Vorsitz im Mai 2016 stattfinden soll, fertig gestellt werden.

Ein Datum für die Fertigstellung einer auf dieser Grundlage allfällig beauftragten Studie lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt seriöserweise nicht abschätzen, da dies zum einen vom grundlegenden, einstimmig zu erteilenden Beschluss der Ministerkonferenz zur Durchführung einer solchen Studie abhängt, zum anderen auch von den Modalitäten der Auftragsvergabe und dem anschließenden Procedere der Studiererstellung. Es wird von einem mit den Vorgängerstudien vergleichbaren Zeitraum für die Erstellung einer solchen Untersuchung auszugehen sein.

Zu den Fragen 29 und 30:

- *Wurden seitens Ihres Ressorts in den Jahren 2009 bis 2015 abseits des Zürich Prozesses bzw. des „Follow-up“-Zürich Prozesses Studien in Auftrag gegeben, welche die nachhaltige und sichere Bewältigung des Straßengüterverkehrs zum Gegenstand hatten? Wenn ja, welche Studien waren das? Bitte um Angabe des Studientitels, der darin involvierten Institutionen, Zeitraum der Studie, Fertigstellungszeitpunkt sowie Kosten der Studie.*
- *Hat sich Ihr Ressort in den Jahren 2009 bis 2015 abseits des Zürich Prozesses bzw. des „Follow-up“-Zürich Prozessen an Studien finanziell beteiligt (in der Rolle als Projektpartner, nicht als originärer Auftraggeber), welche die nachhaltige und sichere Bewältigung des Straßengüterverkehrs zum Gegenstand hatten? Wenn ja, welche Studien waren das? Bitte um Angabe des Studientitels, der darin involvierten Institutionen, Zeitraum der Studie, Fertigstellungszeitpunkt sowie finanzieller Beitrag Ihres Ressorts zu dieser Studie.*

Eine umfassende Studie, die konkret die „nachhaltige und sichere Bewältigung des Straßengüterverkehrs“ zum Gegenstand hat, wurde vom bmvit im angefragten Zeitraum weder beauftragt noch erfolgte eine Beteiligung des bmvit an einer solchen Studie. Es wurden aber in den letzten mehrere Untersuchungen durchgeführt, die Beiträge leisten sollen, den Verkehr insgesamt und auch den Straßengüterschwerverkehr ökologischer zu machen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Es darf in dieser Hinsicht aus verwaltungsökonomischen Gründen auf die zahlreichen Voranfragen im Zusammenhang mit Studienbeauftragungen verwiesen werden (z. B. PA 3701/J-NR/2014, PA 940/J-NR/2014, PA 1651/J-NR/2014, PA 11505/J-NR/2012, PA 370/J-NR-2009, 3855/J-NR/2009).

Zu Frage 31:

- *Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt der Arbeitsgruppe Schwerverkehrsmanagementsysteme im Rahmen des Zürich Prozesses stellt der Kombinierte Verkehr (KV) dar. Gemäß den Schlussfolgerungen von Leipzig soll der, durch die AG Schwerverkehrsmanagementsysteme umfassende Bericht über die Angebote des Kombinierten Verkehrs (KV) der Mitglieder der Erklärung von Zürich, regelmäßig aktualisiert werden. In diesem werden Maßnahmen zur Förderung des KV (finanziell, rechtlich, organisatorisch), technische Parameter sowie vor allem auch die Infrastrukturangebote und die Operateure dargestellt, die diese Services anbieten. Ziel hierbei ist, eine zusammenschauende Darstellung der in den Zürich-Mitgliedstaaten existierenden Angebote und Services zu erhalten, die die Nutzung des KV attraktiver macht.*
- *Wann wurde dieser ursprüngliche Bericht der AG Schwerverkehrsmanagementsysteme über die Angebote des KV der Mitglieder der Erklärung von Zürich fertig gestellt?*
- *Wo ist der Bericht der AG Schwerverkehrsmanagementsystem über die Angebote des KV der Mitglieder der Erklärung von Zürich abrufbar?*
- *Wann wurde eben dieser Bericht das letzte Mal, wie in den Schlussfolgerungen von Leipzig festgehalten, aktualisiert?*
- *Für welchen Zeitpunkt ist die nächste Aktualisierung des Berichts AG Schwerverkehrsmanagementsystem über die Angebote des KV geplant?*
- *Sollte seit Fertigstellung des ersten Berichts über die Angebote des KV keine Aktualisierung stattgefunden haben: Warum nicht?*
- *Welche Maßnahmen wurden seit dem ersten Bericht über die Angebote des KV seitens Ihres Ressorts und bei anderen Mitgliedern der Erklärung von Zürich ergriffen, um die Abstimmung der einzelstaatlichen Maßnahmen zu verbessern und eine Harmonisierung voranzutreiben?*
- *Welche weiteren Schritte zur Stärkung der Kohärenz der einzelstaatlichen „KV-Politikern“ befinden sich derzeit in Ihrem Ressort in Umsetzung?*
- *Welche diesbezüglichen Maßnahmen sollen im Rahmen der aktuellen Legislaturperiode noch umgesetzt werden?*


Die Arbeitsgruppe Schwerverkehrsmanagementsysteme wurde in den Schlussfolgerungen der Ministerkonferenz vom 2.5.2012 erstmals beauftragt, einen „Bericht über den kombinierten Verkehr in den Alpenstaaten“ zu erarbeiten. Dieser wurde bei der nachfolgenden Ministerkonferenz am 21.5.2014 in Leipzig vorgestellt und zur Kenntnis genommen. Nach dieser Kenntnisnahme und den entsprechenden Beschlüssen im Rahmen des Leitorgans vom 26.11.2014 wurde der Bericht auf der Homepage des Züricher Prozesses veröffentlicht. Es darf auf das Kapitel der Arbeitsgruppe Schwerverkehrsmanagementsysteme (**Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**) verwiesen werden.

In den Schlussfolgerungen von Leipzig vom 21.5.2014 wurde auch festgehalten, dass die diesbezüglichen Arbeiten weiter verfolgt werden sollen. Entsprechend den Beschlüssen des Leitorgans vom 26.11.2014 soll bis zur nächsten Ministerkonferenz, die gegenwärtig für Mai 2016 unter slowenischem Vorsitz geplant ist, eine aktualisierte Version des 2014 fertig gestellten Berichts erarbeitet werden.

Demzufolge arbeitet die Arbeitsgruppe Schwerverkehrsmanagementsysteme derzeit an der ersten Aktualisierung des Berichts. In dieser Hinsicht erfolgt ein enger und regelmäßiger Austausch mit den Mitgliedern des Züricher Prozesses, um Maßnahmen optimal aufeinander abzustimmen, Erfahrungen auszutauschen, neue Entwicklungen zu diskutieren und somit insgesamt auch weiterhin ein kohärentes Bild der Maßnahmen im kombinierten Verkehr abbilden zu können.

Grundsätzlich verfügt Österreich bereits seit vielen Jahren über ein sehr umfangreiches und effizientes Fördersystem zum kombinierten Verkehr, das finanzielle, steuerliche, ordnungspolitische und infrastrukturelle Förderungen abdeckt. Selbstverständlich steht das bmvit auch in laufendem Kontakt mit den Nachbarstaaten, um wechselseitig Informationen über die jeweiligen Förderungen bzw. nationalen Schwerpunkte zu erhalten. Ein derartiger Austausch findet unter anderem im Rahmen der EU-Gremien und der UNECE auf internationaler Ebene regelmäßig statt. So wird z.B. im Rahmen der UNECE-Arbeitsgruppe zum Intermodalen Verkehr (WP.24) gerade die Übersicht zu den Fördermaßnahmen in allen Mitgliedsstaaten aktualisiert. Durch die Beteiligung an EU-Projekten wie etwa dem Projekt „TRANSITECTS“, das im Rahmen des Alpenraumregionalförderprogramms unterstützt wurde, entsteht auch über einen längeren Zeitraum hinweg ein sehr detaillierter Erfahrungsaustausch zum kombinierten Verkehr mit den anderen Projektpartnern.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 3858/AB-XXV-GR: Anfragebeantwortung elektronisch signiert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-05-04T10:05:36+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	sGOg3MbjmFKPoKGiGIBBDEQRjzVRt+7E9UsMhPrGEcDd9sdfJR2F9bHwWLFJn9VgtLwbCX+OhsF8lk3zmNk1JdhXMJV99ArJ12QHLdEBIFBJsngs+vJwLBhKgtA5Zm6M6N8T2gzOyMXoj0+PGgJ6MxSp4DWCZ3r2cyHpMxo+/whzJjl7IMG5RKsck3PdYPOBCQ7a5cxOUWpyuqGN/WyaDGXEVAUIA9dFekBYAtZCrdltlkoEeWmZJU24yG2hSz741EEd4JvCeN1yhdX6L+xw/RqQUzCZioOrS9Tu/YerQ9TAcWcj2wNZFxApmurilVoVOwofUJY1hsDUKACDBFvFA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	