

2395/J XXV. GP

Eingelangt am 17.09.2014

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Peter Haubner, Andreas Ottenschläger
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Logistik- und Innovationsstandort Österreich

Schlechte Nachrichten für den Logistikstandort Österreich: Im Logistik-Leistungsindex der Weltbank ist Österreich inzwischen auf Platz 22 (2007: noch 5.) abgestürzt.

Auch im Innovationsranking kommen wir nicht ausreichend voran. Das Ziel, unter die „Innovation Leader“ der EU vorzurücken, ist ambitioniert und muss mit allen Mitteln unterstützt werden. Andere EU-Länder konnten Österreich in den letzten Jahren im Innovation Union Scoreboard überholen. Daher ist es notwendig Anstrengungen zu erhöhen und Maßnahmen zu bündeln.

Als Logistikstandort verliert Österreich zunehmend an Attraktivität. Die Branche kritisiert einerseits das Versäumnis, eine strategische Positionierung als Logistikstandort festzulegen, und andererseits die ungenügenden Rahmenbedingungen, die Wertschöpfung im Land und den Industriestandort erhalten würden. Österreich muss sich seiner Chance bewusst werden, die es als Kernzone einer der wachstumsintensivsten Regionen mit Wertschöpfung in der Logistik hat. Verbesserungsbedarf besteht eindeutig bei der Mautgestaltung, unüberschaubaren Fahrverboten und der Multimodalität der Verkehrsträger.

Die Lkw-Mauttarife sind seit ihrer Einführung im Jahr 2004 mehr als zweieinhalbmal so stark gestiegen wie die Inflation, weswegen Österreich eine der höchsten Lkw-Mauten in Europa hat. Eine transparente Zusammensetzung der Mauthöhe wird jedoch vergeblich gesucht.

Österreichs Transporteure müssen sowohl die Kosten der Fahrerkarte, die ein Lenker zur ordnungsgemäßen Verwendung des digitalen Kontrollgeräts benötigt, als auch die Kosten der Unternehmerkarte zur Gänze tragen. Im europäischen Vergleich sind die Kosten der Fahrerkarte bei uns signifikant höher.

Zur Erhebung der entsprechenden Daten stellen die unterzeichneten Abgeordneten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Weshalb steigt das BMVIT aus der Finanzierung des erfolgreichen COIN Programms aus, mit dem Forschungs- und Technologieentwicklungstätigkeit von Unternehmen, vor allem von KMU in Zusammenarbeit mit FHs erhöht werden soll?
2. Wie setzen sich die für Industrie 4.0 vorgesehenen Fördermittel des BMVIT in der Höhe von € 250 Mio. zusammen?
3. Welche Förderungen werden aufgrund der für Industrie 4.0 vorgesehenen Fördermittel reduziert?
4. Welche Verbesserungen für den Logistikstandort Österreich sollen mit der Weiterentwicklung und Umsetzung des neuen Gesamtverkehrsplans geschaffen werden?
5. Welche Rahmenbedingungen wird das BMVIT schaffen, mit denen sich Österreich gegenüber den Nachbarländern behaupten kann?
6. Wann werden diese Rahmenbedingungen implementiert?
7. Mit welchen Verkehrsprojekten nimmt das BMVIT die aktuellen Chancen wahr, die Region (Ost)österreich als Logistikdrehscheibe auszubauen? Welche Planungspotentiale der Vergangenheit wurden in diesem Zusammenhang bereits identifiziert?
8. Wenn Nein, warum werden keine Akzente zur Chancenwahrnehmung gesetzt?
9. Mit welchen Initiativen versucht das BMVIT die Transport- und Logistikbranche im Sinne einer Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern?
10. Wenn es solche Initiativen gibt, wie beurteilt das BMVIT die Ergebnisse dieser Initiativen?
11. Welche Ideen hat das BMVIT für die Setzung klarer bundesweit geltender Regeln bei der Erlassung von Fahrverboten, die vor allem auch die ökologischen und ökonomischen Folgen mit in die Beurteilung nehmen, sodass die Fahrt zum Unternehmenssitz immer ermöglicht wird?
12. Welche Strategien sind angedacht, um das System Schiene und hier vor allem die Privatbahnen zu stärken?
13. Mit welchen Mitteln wird das BMVIT die Anrainerstaaten der Wasserstraße Donau anhalten, die Fahrrinne in einer für eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt erforderliche Abladetiefe durchgehend zu gewährleisten?
14. Gelingt die Schaffung einer einheitlichen Abladetiefe nicht, welche Initiativen wird das BMVIT anstrengen, die Donau als ökologisch sinnvolle Wasserstraße stärker nutzbar zu machen? Bis wann?

15. Inwiefern bringt sich das BMVIT bei der Entwicklung von Verkehrs- und Informationssystemen ein, deren intelligente Verknüpfungen neue logistische Lösungen entstehen lassen?
16. Wann wird es einen eigenen Logistik-Ombudsmann im BMVIT geben, mit dem die Branche ihre Bedürfnisse abstimmen kann?
17. Wenn Nein, warum nicht?
18. Auf welchen Berechnungsgrundlagen beruhen die Mauttarife in Österreich sowohl für PKW als auch LKW?
19. Aus welchen Bestandteilen und in welcher Höhe setzen sich diese Tarife zusammen?
20. Wann wurde die letzte Wegekostenrechnung in Österreich veröffentlicht?

21. Wie hoch sind die Einnahmen in den letzten fünf Jahren aus den Querfinanzierungsaufschlägen auf die Lkw-Maut zur Mitfinanzierung von Schienenprojekten?
22. Welche Gründe sprechen gegen eine Vorverlegung des Durchrechnungszeitraums für die Valorisierung der Lkw-Mauttarife, damit die Mauttarifverordnung zeitgerechter veröffentlicht werden kann?
23. Ab wann ist hier mit einer entsprechenden Neuregelung zu rechnen?
24. Aus welchen Bestandteilen und in welcher Höhe setzt sich der Preis für die scheckkartengroßen Kontrollgerätekarten zusammen?
25. Wohin fließen diese Abgaben?
26. Welche Gründe sprechen gegen eine Reduktion des Kostenersatzes für eine Kontrollgerätekarte?
27. Ab wann ist hier mit einer entsprechenden Neuregelung zu rechnen?