

Anfrage

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Zürich Prozess**

Der nach der "Erklärung von Zürich" benannte Züricher Prozess ist die formelle Plattform für die Zusammenarbeit der Verkehrsminister_innen der Alpenländer. Im Lichte des tragischen Unfalls im Gotthardtunnel Ende Oktober 2001 sowie weiterer tragischer Unfälle in anderen Tunnels, unterzeichneten die Verkehrsminister_innen von Deutschland, Italien, Frankreich, Schweiz und Österreich im Beisein der Europäischen Kommission und auf schweizerische Initiative hin, am 30. November 2001 eine gemeinsame Erklärung, die sogenannte „Erklärung von Zürich“. Diese Erklärung sollte dazu dienen, eine Verbesserung der Verkehrsverlagerung sowie der Straßenverkehrssicherheit (insbesondere in Tunnels im Alpengebiet) zu erzielen. Seit Oktober 2001 gab es drei Ministertreffen, und zwar am 11. Mai 2004 in Regensburg, am 14. November 2005 in Sedrun (beide unter Schweizer Präsidentschaft) und am 20. Oktober 2006 in Lyon (unter Französischer Präsidentschaft), wo auch Slowenien der Gruppe beigetreten ist.

In den vergangenen Jahren wurden vor allem umfassende Studien über die drei Schwerverkehrsmanagementsysteme Alpentransitbörse (ATB), Alpines Emissionshandelssystem (AEHS) und TOLL+ im Hinblick auf die verkehrsrelevanten Auswirkungen mit Schwellenwerten im Rahmen einer Grundlagenstudie, den rechtlichen Hintergrund und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf nationaler und regionaler Ebene einschließlich der logistischen und sozialen Auswirkungen mit besonderem Augenmerk auf die Straßentransportbranche durchgeführt. Die Ergebnisse liegen bereits seit 2011 bzw. 2012 vor. Weitere Schritte sind eine etwaige Beauftragung einer Umstudie für die Erlangung vertiefender Erkenntnisse zum TOLL+ Konzept, allerdings nicht vor (frühestens) 2016.

Die Gewährleistung eines sicheren und nachhaltigen Straßengüterverkehrs ist eine zentrale Herausforderung für den Alpenraum im Generellen und für Österreich als "Transitland Nummer 1" im Speziellen. Eine stärkere Koordinierung und eine grenzüberschreitende Bündelung der Anstrengungen ist dabei wesentlich für eine erfolgreiche Implementierung etwaiger neuer Instrumente und wirkungsvoller Maßnahmen zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene.

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gibt es jedoch leider keinerlei öffentlich zugänglichen bzw. im Internet abrufbaren Informationen zum Zürich Prozess.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Welche Fachgremien, Lenkungsausschüsse und Arbeitsgruppen sind derzeit im Rahmen des Zürich Prozesses bzw. des "Follow-up"-Zürich Prozesses eingesetzt?
2. In welchen Fachgremien, Lenkungsausschüssen und Arbeitsgruppen im Rahmen des Zürich Prozesses bzw. des "Follow-up"-Zürich Prozesses ist Ihr Ressort vertreten?
3. Wann und wie oft haben sich die jeweiligen Fachgremien, Lenkungsausschüsse und Arbeitsgruppen jeweils im Zeitraum 2009 bis 2015 getroffen?
4. Welche Mitarbeiter_innen (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?
5. Bitte um Erläuterung der Arbeitsweisen der einzelnen Arbeitsgruppen: Regelmäßigkeit von Treffen, konkrete Ziele, konkrete Zeitpläne.
6. In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie ALBATRAS beteiligt?
7. Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie ALBATRAS?
8. Wo sind die Ergebnisse der Studie ALBATRAS öffentlich abrufbar?
9. Warum ist die Studie ALBATRAS nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?
10. Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie ALBATRAS jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?
11. 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+?
12. Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments ATB?
13. Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments AEHS?
14. Worin bestehen aus Sicht Ihres Ressorts die wesentlichen Knackpunkte für eine Umsetzung des Instruments TOLL+?
15. Auf welche Weise wurden relevante Stakeholder_innen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie ALBATRAS informiert? Wenn keine Information stattgefunden hat, warum nicht?
16. In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie LEGALP beteiligt?
17. Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie LEGALP?
18. Wo sind die Ergebnisse der Studie LEGALP abrufbar?
19. Warum ist die Studie LEGALP nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?
20. Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie LEGALP jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?

21. Auf welche Weise wurden relevante Stakeholder_innen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie LEGALP informiert? Wenn keine Information statt gefunden hat, warum nicht?
22. In welchem Ausmaß hat sich Ihr Ressort finanziell an der Erstellung der Studie EFFINALP beteiligt?
23. Auf welche Summe beliefen sich die Gesamtkosten der Studie EFFINALP?
24. Wo sind die Ergebnisse der Studie EFFINALP abrufbar?
25. Warum ist die Studie EFFINALP nicht auf der Homepage Ihres Ressorts abrufbar?
26. Wurde dem Verkehrsausschuss der Endbericht der Studie EFFINALP jemals in einer Sitzung vorgelegt? Wenn nein, warum nicht?
27. Auf welche Weise wurden relevante Stakeholder_innen außerhalb des parlamentarischen Prozesses über die Ergebnisse der Studie EFFINALP informiert? Wenn keine Information statt gefunden hat, warum nicht?
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 zur nächsten Ministerkonferenz im Mai 2016 sollen diese Ausschreibungsunterlagen fertig sein, damit bei dieser Konferenz die weiteren Schritte beschlossen werden können.
 - a. 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?
 - b. Welche Kenntnisse besitzt Ihr Ressort über den aktuellen Stand der Erstellung des oben genannten Lastenhefts? Bitte um Mitteilung der darin enthaltenen Eckpunkte.
 - c. Bis zu welchem Zeitpunkt ist aus heutiger Einschätzung Ihres Ressorts mit Ergebnissen dieser Umsetzungsstudie zu rechnen?
29. 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.
30. Hat sich Ihr Ressort in den Jahren 2009 bis 2015 abseits des Zürich Prozesses bzw. des "Follow-up"-Zürich Prozesses 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.
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.

- a. Wann wurde dieser ursprüngliche Bericht der AG Schwerverkehrsmanagementsysteme über die Angebote des KV der Mitglieder der Erklärung von Zürich fertig gestellt?
- b. Wo ist der Bericht der AG Schwerverkehrsmanagementsystem über die Angebote des KV der Mitglieder der Erklärung von Zürich abrufbar?
- c. Wann wurde eben dieser Bericht das letzte Mal, wie in den Schlussfolgerungen von Leipzig festgehalten, aktualisiert?
- d. Für welchen Zeitpunkt ist die nächste Aktualisierung des Berichts AG Schwerverkehrsmanagementsystem über die Angebote des KV geplant?
- e. Sollte seit Fertigstellung des ersten Berichts über die Angebote des KV keine Aktualisierung stattgefunden haben: Warum nicht?
- f. 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?
- g. Welche weiteren Schritte zur Stärkung der Kohärenz der einzelstaatlichen "KV-Politiken" befinden sich derzeit in Ihrem Ressort in Umsetzung?
- h. Welche diesbezüglichen Maßnahmen sollen im Rahmen der aktuellen Legislaturperiode noch umgesetzt werden?



The block contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large signature that appears to be 'L. Rög'. In the center, there is a signature that looks like 'P. H. (H. E.)'. To the right, there are initials 'VAV' and 'ik'. Below these, there is a signature that looks like 'Z. Rög' and another signature that looks like 'N. (A. L. M.)'.