

**19376/J XXVII. GP**

**Eingelangt am 26.07.2024**

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

# Anfrage

der Abgeordneten **Julia Herr**

**Genossinnen und Genossen**

an die **Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

betreffend **Modal-Split im Güterverkehr**

Im Frühjahr 2023 wurde durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der „Masterplan Güterverkehr 2030“ präsentiert. Mit diesem Weißbuch sollte dem Auseinanderdriften von steigenden Emissionen aufgrund zunehmenden Verkehrs einerseits und der Nickerreichung von vereinbarten Klimazielen andererseits entgegengewirkt werden.

Bis 2040 sollte das Güterbeförderungsvolumen um 10 Prozent steigen. Gleichzeitig soll der Schienenanteil beim Güterverkehr in Österreich auf 40 Prozent bis 2040 gehoben werden.

Das Verhältnis zwischen der Güterverkehrsleistung auf der Schiene und auf der Straße, bezeichnet als Modal-Split, ist einer der wichtigsten Parameter für die Wirkungsorientierung des Verkehrsbudgets in der Untergliederung 41 aber auch ein Indikator für das Funktionieren der Ökologisierung des Gütertransports.

Trotz der Vorhaben und der Tatsache, wie wichtig der Umstieg von Straße auf Schiene ist, haben wir in Österreich heute um 1266 km weniger Schiene als im Jahr 1970. Das ist eine Fehlentwicklung, sowohl ökologisch, als auch ökonomisch. Denn öffentliche Verkehrsverbindungen gehören zu den Lebensadern unseres Landes. Wir brauchen einen Ausbau der öffentlichen Infrastruktur, insbesondere um die Verlagerung des Güterverkehrs sprichwörtlich ‚auf Schiene‘ zu bringen.

Die nackten Zahlen aus dem Verkehrsministerium zeigen jedoch: Der Anteil des Güterverkehrs (Verkehrsleistung in Tonnenkilometern) auf der Schiene ist während der Zeit der schwarz-grünen Regierung im Vergleich zur Zeit davor von 30,8% (2019) auf 29,6% (2021) gesunken. Die Werte aus 2021 sind viel niedriger als noch aus 2018 wo der Anteil der Schiene auf 31,5% lag.

Offenkundig ist der „Masterplan Güterverkehr 2030“ nicht einmal das Papier wert, auf dem er geschrieben wurde. Man fragt sich, wo der Einsatz der grünen Verkehrsministerin geblieben ist, um den öffentlichen Verkehr auszubauen und die im Masterplan selbst gesteckten Ziele zu erreichen.

Die Unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachstehende

### Anfrage

1. Gibt es Berechnungen oder Erhebungen zur Wahrscheinlichkeit, dass die Ziele des Masterplan Güterverkehr 2030, wie von Ihnen beabsichtigt, erreicht werden?
  - a. Wenn ja, was sind deren Ergebnisse?
2. Innerhalb Ihrer Amtszeit ist der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene gesunken. Was sind die Hauptgründe für die Verschlechterung beim Modal Split?
3. Was sind die Gründe dafür, dass der Modal Split sich trotz der selbst gesteckten Ziele im „Masterplan Güterverkehr 2030“ zuungunsten der Schiene entwickelt hat?
4. Welche Fördermaßnahmen wurden in dieser Legislaturperiode umgesetzt, um den Güterverkehr auf die Eisenbahn umzulenken und in welcher Höhe wurden dafür Fördermittel zur Verfügung gestellt?
5. Welche Maßnahmen wurden von Ihnen gesetzt, um die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs voranzutreiben?
6. Wie viele Ladepunkte für LKWs wurden in dieser Legislaturperiode neu errichtet, wie viele Ladepunkte für LKWs gibt es derzeit auf dem System der österreichischen Bundesstraße?
7. Wie viele Ladepunkte sieht der von Ihnen vorgestellte „Masterplan Güterverkehr 2030“ insgesamt vor?
8. In welcher Höhe wurden die Förderungen für die Rollende Landstraße (RoLa) in dieser Legislaturperiode erhöht?
9. Wie viele Umschlag-Terminals für die Verlagerung vom LKW auf die Schiene wurden in dieser Legislaturperiode errichtet?
10. Wie stellte sich der Modal-Split zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr zu Beginn Ihrer Amtszeit dar?
11. In welcher Höhe konnten sie den Modal-Split zu Gunsten der Bahngüterverkehre in dieser Legislaturperiode steigern?
12. Wie stellt sich derzeit der Modal-Split zwischen Eisenbahn und LKW-Güterverkehr dar?