

4962/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5272/J - NR/1998, betreffend "Masterplan", die die Abgeordneten Kurzbauer und Kollegen am 27. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Das ist richtig.

Zu Frage 2:

Der Österreichische Bundesverkehrswegeplan ist als Konkretisierung des Österreichischen Gesamtverkehrskonzepts 1991 im Bereich der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur zu verstehen. Es ist hingegen nicht die Aufgabe der Bundesverkehrswegeplanung die Landesverkehrs - konzepte ungeprüft zu übernehmen und sie so zu einem Bundesverkehrswegeplan zusammen - zustellen, wenngleich in allen Phasen im Rahmen eines eigens dafür eingerichteten Kontaktko - mitees das stetige Einvernehmen mit den Ländern gesucht wurde.

Zu Frage 3:

Die im Rahmen des genannten Kontaktkomitees vorgenommenen Abstimmungen haben nicht in jedem Falle dazu geführt, daß die Wünsche der Beteiligten automatisch anerkannt werden

konnten. Im Sinne der verkehrspolitischen Ziele des Österreichischen Gesamtverkehrskonzepts

- Vermeidung nicht notwendigen Verkehrs und
- Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger

wurde im Rahmen der Bundesverkehrsplanung versucht, Infrastrukturmaßnahmen bundesweit mit Maßnahmen der allgemeinen Verkehrspolitik abzustimmen.

Das und der Nachholbedarf der Schiene, der sich in allen Untersuchungen bestätigt hat, haben dazu geführt, daß das Schwergewicht der im Masterplan bis 2015 vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schiene liegt, während sich der Straßenbau bis auf wenige begründete Ausnahmen auf Lückenschlüsse im hochrangigen Straßennetz beschränkt. So ist auch im Masterplan der Bau der Spange von der Ostautobahn über Kittsee in die Slowakei vorgesehen. Hingegen wurden Straßenneu- oder -ausbauten, die sich aufgrund der Modellrechnungen meines Ressorts als nicht notwendig erwiesen haben, nicht in den Masterplan aufgenommen.

Zu Frage 4:

Dem Masterplan liegen Prognoseberechnungen zugrunde, deren Datengrundlage auf umfangreichen und umfassenden Erhebungen, darunter einer Haushaltsbefragung beruhen, bei der über 30.000 Österreicherinnen und Österreicher erfaßt wurden. Insbesondere für den Güterverkehr wurde auch die kommende Osterweiterung berücksichtigt.

Die Berechnungen selbst wurden in Planfällen bzw. Szenarien durchgeführt, wobei einerseits ein Referenzszenarium bzw. Plannullfall den bisherigen Trend fortschreibt, andererseits ein Szenarium entsprechend dem EU - Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" die Einflußmöglichkeiten einer umweltbewußten, menschenfreundlichen Verkehrspolitik aufzeigt. Die Ergebnisse zeigen Verkehrszuwächse sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Die prognostizierten Zunahmen auf der Straße können in beiden Planfällen (Personenverkehr: + 96 bzw. + 40 %; Güterverkehr: + 88 bzw. + 59 %) von der bestehenden oder geringfügig erweiterten Infrastruktur aufgenommen werden, während die zum Teil schon im Bestand nahe der Kapazitätsgrenze ausgelastete Schiene entsprechend den Planfällen (Personenverkehr: + 12 bzw. + 169 %; Güterverkehr: + 75 bzw. + 100 %) ausgebaut werden muß.

Zu Frage 5:

Die Experten - Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn hat den Bau der Südostspange in der

Variante der Machbarkeitsstudie 1991 verworfen und stattdessen nur für den Güterverkehr eine Adaptierung der Aspangbahn über Fehring sowie den Bau einer Verbindung Wampersdorf - Eisenstadt - Sopron mit Anschluß an den im Entstehen begriffenen Korridor V im Raum Szombathely empfohlen. Da alle betroffenen Bundesländer in der Experten - Arbeitsgruppe vertreten waren und deren Empfehlung von allen Auftraggebern ausdrücklich zur Kenntnis genommen wurde, konnte man davon ausgehen, daß der Aufnahme dieser Empfehlung in den Masterplan zugestimmt würde.

Zu den Fragen 6 und 7:

Im Masterplan sind die Empfehlungen der Experten - Arbeitsgruppe berücksichtigt, so wie sie zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorlagen. Die weitere Prüfung von Alternativen oder auch Ergänzungen zum Semmering - Basistunnel wurde von der Experten - Arbeitsgruppe zur Nutzung der Zeit bis zur endgültigen Abklärung der Rechtsfragen vorgeschlagen und wird auch durchgeführt. Die angegebene Zeitspanne von zwei Jahren stellt eine Obergrenze dar, bis zu der jedenfalls die Rechtsfrage geklärt sein sollte. Sollte der Verfassungsgerichtshof schon vor Ablauf dieser Zeit grünes Licht für den Bau des Semmering - Basistunnels geben, dann wird unverzüglich mit dessen Bau begonnen.

Von allen möglichen Alternativen ist der Semmering - Basistunnel das wirtschaftlichste und zweckmäßigste Projekt. Das wirtschaftlichste deswegen, weil alle Alternativen wesentlich teurer sind, das zweckmäßigste deswegen, weil der Bau sehr rasch verkehrswirksam sein kann.

Zu Frage 8:

Dies war keineswegs meine Absicht.

Der Masterplan entspricht den Empfehlungen der Experten - Arbeitsgruppe, die entsprechende Kartenskizze wurde aus deren Schlußbericht übernommen.

Zu Frage 9:

Ich habe mich bisher exakt an meine Zusagen gehalten. Vereinbarungsgemäß wurden die einstimmigen Empfehlungen der Experten - Arbeitsgruppe in den Masterplan aufgenommen,

außerdem laufen bis zu einer endgültigen Entscheidung der Rechtsfrage, aber für maximal zwei Jahre, die Untersuchungen weiter. Das ist unter anderem auch deshalb sinnvoll, weil aus heutiger Sicht im Hinblick auf die offene Rechtsfrage nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob der Semmering - Basistunnel realisierbar ist.

Zu Frage 10:

Der Masterplan enthält offensichtlich keine Mängel. Gerade im Hinblick auf die massiven, zum Teil hypertrophen Investitionen der vergangenen Jahrzehnte im Straßenbereich handelt es sich beim Masterplan um ein verkehrspolitisch sehr ausgewogenes Infrastrukturinvestitionskonzept, welches dazu beitragen wird, bis 2015 das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern wieder einigermaßen herzustellen.

Daß dieses Konzept diskutiert und kritisiert wird, war zu erwarten. Solange jedoch die Kritik durch Daten und Fakten widerlegbar ist, besteht kein Anlaß, von diesem Masterplan abzugehen.