

1903 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Bautenausschusses

über den Bericht des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über die Studie "Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich" (GSD) (III-186 der Beilagen)

Eine Infrastruktur, die die aktuellen Ansprüche erfüllt und für zukünftige Erfordernisse vorbereitet ist, zählt zu den elementaren Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Die Verkehrerschließung und Verkehrsverbindung gehört neben den rechtlichen Rahmenbedingungen und neben der Versorgung mit Energie und Telekommunikation zu den wichtigsten Kriterien bei Investitionsentscheidungen für neue Produktions-, Distributions- und Dienstleistungsstätten.

Im globalen Wettbewerb ist daher die Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes eine der wichtigsten Aufgaben, daß der Wirtschaftsstandort Österreich erfolgreich bestehen kann. Die Konzeption des hochrangigen Straßennetzes in Österreich geht auf Rahmenbedingungen zurück, die für die Zeit vor dem Beitritt zum Binnenmarkt und vor der Ostöffnung galten.

Die Zukunft wird weitere starke Veränderungen in der gesamteuropäischen Wirtschaft und länderübergreifenden Raumordnung bringen. Österreich rückt ins Zentrum Europas, neue Märkte mit geänderten Verkehrsbeziehungen bilden sich heraus. Damit ergeben sich neue Chancen, aber auch neue Risiken.

Die Straße wird auch in Zukunft trotz der Anstrengungen, Verkehr zu vermeiden und zu verlagern, einen Teil des zunehmenden Verkehrsaufkommens zu bewältigen haben. Es müssen daher im Straßeninfrastrukturbereich rechtzeitig zukunftsorientierte Abwägungen getroffen werden, die dazu beitragen, die ohne Verbesserung des Netzes zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaft zu minimieren.

Die Studie gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Aufgabenstellung
2. Rahmenbedingungen
3. Fokus Wirtschaft
4. Netzentwicklung
5. Ergebnis
6. Weitere Vorgangsweise
7. Schlußfolgerung

Der Bautenausschuß hat den erwähnten Bericht in seiner Sitzung am 14. April 1999 in Verhandlung genommen und gemäß § 28b Abs. 4 GOG den Beschluß gefaßt, den Bericht nicht endzuerledigen.

Nach einer Debatte an der sich außer dem Berichterstatter für den Ausschuß Abgeordneter Matthias **Ellmauer**, die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Karl **Smolle**, Kurt **Eder**, Wolfgang **Großbruck**, Hermann **Kröll**, Anton **Blünegger**, Josef **Meisinger** und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes **Farnleitner** beteiligten, beschloß der Ausschuß einstimmig zur Vorbehandlung des vorliegenden Berichtes einen Unterausschuß in der fraktionellen Zusammensetzung 6 : 5 : 4 : 1 : 1 einzusetzen.

Diesem Unterausschuß gehörten vom Klub der SPÖ die Abgeordneten Helmut **Dietachmayr**, Kurt **Eder**, Josef **Edler**, Dipl.-Ing. Werner **Kummerer**, Rudolf **Parnigoni** und Franz **Riepl**, vom Klub der ÖVP die Abgeordneten Matthias **Ellmauer**, Hermann **Kröll**, Mag. Helmut **Kukacka**, Johann **Kurzbauer** und Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, vom Klub der FPÖ die Abgeordneten Anton **Blünegger**, Mag. Reinhard

Firlinger, Reinhart **Gaugg** und Dipl.-Ing. Maximilian **Hofmann**, vom Klub Liberales Forum der Abgeordnete Karl **Smolle** und von den Grünen die Abgeordnete Dr. Gabriela **Moser** an.

Der Unterausschuß konstituierte sich in seiner Sitzung am 12. Mai 1999. Zum Obmann wurde der Abgeordnete Mag. Helmut **Kukacka**, zum Obmannstellvertreter der Abgeordnete Rudolf **Parnigoni** und zum Schriftführer der Abgeordnete Matthias **Ellmauer** gewählt.

Der Unterausschuß hat die Vorlage in Sitzungen am 12. Mai und 8. Juni 1999 der Vorbehandlung unterzogen. Den Unterausschußberatungen wurden gemäß § 40 Abs. 1 GOG beigezogen: Generaldirektor Walter **Brenner**, Dipl.-Ing. Manfred **Beck**, Vorstandsdirektor Dipl.-Ing. Bernhard **Engleder**, Ministerialrat Dipl.-Ing. Dr. Gerold **Estermann**, Univ.-Prof. DDr. Hermann **Knoflacher**, Klubobmann Dr. Johannes **Lugger**, Vorstandsdirektor Dr. Alois **Schedl**, ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Josef Michael **Schopf**, Generaldirektor Dr. Engelbert **Schragl** und Dr. Peter **Tschirner**.

Über den Bericht III-186 der Beilagen sowie einen von den Abgeordneten Rudolf **Parnigoni**, Mag. Helmut **Kukacka**, Karl **Smolle** und Genossen eingebrachten Entschließungsantrag konnte kein Einvernehmen erzielt werden.

Der Bautenausschuß hat in seiner Sitzung am 8. Juni 1999 den vom Obmann des Unterausschusses Abgeordneter Mag. Helmut **Kukacka** erstatteten Bericht des Unterausschusses entgegengenommen.

Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Karl **Smolle**, Rudolf **Parnigoni**, Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Ing. Maximilian **Hofmann**, Kurt **Eder**, Josef **Eidler**, Hermann **Kröll**, Anton **Blünegger**, Dipl.-Ing. Leopold **Schöggel**, Peter **Marizzi** sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Hannes **Farnleitner** beteiligten, beschloß der Ausschuß mit Stimmenmehrheit, dem Nationalrat die Kenntnisnahme des Berichtes des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zu empfehlen.

Ein von den Abgeordneten Rudolf **Parnigoni**, Mag. Helmut **Kukacka**, Karl **Smolle** und Genossen eingebrachter Entschließungsantrag betreffend die Zusammenführung der Projekte des Masterplans des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der Projekte der Studie "Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich" wurde mit Stimmenmehrheit angenommen. Dieser Antrag war wie folgt begründet:

"Ein zunehmendes Umweltbewußtsein hat dazu geführt, daß im Jahr 1991 im Österreichischen Gesamtverkehrskonzept, welches vom Nationalrat zur Kenntnis genommen wurde, allgemein anerkannte Ziele der österreichischen Verkehrspolitik festgehalten wurden, von denen die im Hinblick auf die Planung von Verkehrsinfrastruktur wichtigsten lauten:

- Vermeidung von unnötigem Verkehr;
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger;
- Erschließung von bisher schlecht erreichbaren Regionen;
- Mitwirkung der Betroffenen, um Akzeptanz für die Verkehrspolitik zu erreichen.

Eine konsequente und effiziente Umsetzung dieser Ziele erfordert es, Maßnahmen der allgemeinen Verkehrspolitik und Investitionen, insbesondere in die hochrangige Verkehrsinfrastruktur so konsistent aufeinander abzustimmen, daß sie einander in ihren Auswirkungen in optimaler Weise verstärken: Ein effizientes Verkehrssystem soll den Menschen, den Regionen und der Wirtschaft dienen, zugleich aber die Umwelt schonen und unseren Lebensraum nachhaltig sichern.

Der Nationalrat und die österreichische Bundesregierung haben in den vergangenen Jahren mehrmals klare Festlegungen zum Bundesverkehrswegeplan bzw. zum Masterplan getroffen und den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr beauftragt, einen solchen zu erstellen.

Im Sinne dieser politischen Aufträge erstellt der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr derzeit den Österreichischen Bundesverkehrswegeplan, wobei die im Österreichischen Gesamtverkehrskonzept definierten verkehrs- und umweltpolitischen Ziele im Bereich der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur konkretisiert werden.

Der Kern des Bundesverkehrswegeplans ist der Masterplan. Dieser optimiert die hochrangigen Bundesverkehrsnetze aus einer verkehrsträgerübergreifenden Sicht anhand der verkehrspolitischen Ziele des Bundes und unter Berücksichtigung der Wechselbeziehungen mit den gesamteuropäischen Verkehrsnetzen. Der Masterplan gibt auf der Grundlage von Prognoseszenarien vor, wie sich das Verkehrsnetz aus heutiger Sicht mit dem Planungshorizont 2015 entwickeln soll.

Im Hinblick auf die genannten verkehrspolitischen Ziele und den nachgewiesenen Nachholbedarf der Schiene enthält der Masterplan straßenseitig im wesentlichen jene Ausbaumaßnahmen, die die Bundes-

regierung in ihrem Lückenschlußprogramm 1996 vereinbart hat. Darüber hinaus sind einzelne Kapazitätserhöhungen im Bereich der Ballungsräume vorgesehen, die auf Grund der vorliegenden Prognosen jedenfalls erforderlich sind.

Die vorliegende, vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA) ausgearbeitete GSD-Studie stellt eine Festlegung und Kategorisierung von Verkehrs- bzw. Straßenkorridoren auf Grund räumlicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher Beziehungen dar. Sie enthält jedoch keine Quantifizierung von Verkehrsmengen und keine Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur. Vielmehr sind Korridore, in denen ein wesentlich über den Bestand hinausgehender Ausbau der Straßeninfrastruktur in Frage kommt, ausdrücklich als Untersuchungsbereich deklariert und gekennzeichnet.

Die Gesamtuntersuchung ist gemäß dem Schlußbericht der GSD-Studie zweistufig angelegt, wobei in einer zukünftigen zweiten Studie ‚durch die weitere Vertiefung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen sichergestellt wird, daß multimodale Aspekte und Umweltbelange in gebührender Form Berücksichtigung finden werden.‘

Es ist im Sinne der angeführten politischen Aufträge, die Konsistenz der österreichischen Verkehrsplanung – insbesondere auch im Hinblick auf die im Österreichischen Gesamtverkehrskonzept formulierten verkehrspolitischen Ziele – herzustellen, indem die Erkenntnisse aus der GSD-Studie mit dem Masterplan des BVWP zusammengeführt werden. Auch die endgültige Festlegung zusätzlicher TEN-Straßenabschnitte sollte im Hinblick auf mögliche künftige Souveränitätsbeschränkungen sowie verkehrliche und bauliche Konsequenzen aus einer verkehrspolitischen Gesamtschau heraus mit der gebotenen Vorsicht erfolgen.“

Der vom Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** eingebrachte Entschließungsantrag betreffend Zusammenlegung der Entscheidungskompetenzen im Verkehrsbereich fand nicht die Zustimmung der Ausschlußmehrheit.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle

1. den Bericht des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über die Studie “Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich” – (GSD) (III-186 der Beilagen) zur Kenntnis nehmen sowie
2. die beigedruckte Entschließung annehmen.

Wien, 1999 06 08

Mag. Helmut Kukacka

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmannstellvertreter

EntschlieÙung

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten werden beauftragt, die sich aus der Zusammenführung aus Masterplan und GSD-Studie ergebenden weiterführenden Arbeiten, die das Zusammenwirken der Verkehrsträger im jeweiligen Korridor betreffen, gemeinsam durchzuführen und im Bundesverkehrswegeplan zusammenzuführen. Weiters sollen sie gemeinsam festlegen, welche Verkehrsverbindungen in das TEN-Netz unter Beachtung der Osterweiterung und der notwendigen Intermodalität aufzunehmen sind. Neben Bahn und Straße sind auch Schifffahrt und Luftfahrt integrativ zu berücksichtigen. Dabei ist sowohl auf verkehrs- und umweltpolitische als auch auf raumordnerische und wirtschaftspolitische Belange sowie auf Aspekte der Sicherheit Bedacht zu nehmen.

Im Rahmen dieser Arbeiten sind insbesondere folgende Netzergänzungen bzw. Netzverbesserungen zu prüfen oder zu berücksichtigen:

- Viergleisiger Ausbau der Westbahn Wien–Wels,
- Ausbau der Westbahn zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg,
- Ausbau der Achse München–Verona,
- Neubau der Koralmbahn,
- Ausbau der hochrangigen Schienenverbindungen in die Reformstaaten,
- Lückenschluß des bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetzes,
- Ausbau der Verbindungen im hochrangigen Straßennetz in die Reformstaaten, insbesondere der Verkehrsverbindungen von Wien und Linz nordwärts,
- Realisierung eines Autobahn-/Schnellstraßenringes um den Großraum Wien,
- Bau von zweiten Tunnelröhren im hochrangigen Straßennetz im Hinblick auf Verkehrsmengen und Sicherheit,
- Anbindung der Flughäfen an das öffentliche Verkehrsnetz,
- Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau flußauf- und flußabwärts von Wien.