

## **1927 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP**

# **Bericht des Verkehrsausschusses**

### **über den Bericht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Österreichischen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und über den Masterplan (III-154 und Zu III-154 der Beilagen)**

Der klare politische Auftrag zur Erstellung des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist in den Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien vom Dezember 1990, November 1994 und März 1996 im Zusammenhang mit ordnungspolitischen Maßnahmen für eine integrierte Verkehrspolitik und als Grundlage verkehrsträgerübergreifender Infrastrukturkonzepte als "Masterplan" und "Prioritätensetzung bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen" verankert. Weiters wird die Bedeutung des BVWP auch durch eine diesbezügliche EntschlieÙung des Nationalrats aus dem Jahre 1995 bekräftigt.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr hat die bisherigen Arbeiten am BVWP und insbesondere am mittlerweile fertiggestellten Masterplan in stetiger Abstimmung mit den Ministerien für wirtschaftliche Angelegenheiten, für Umwelt und Familie und für Finanzen sowie mit den Ämtern der Landesregierungen, den Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG durchgeführt, die in einem Kontaktkomitee vertreten sind, allerdings ohne daß eine formelle Abstimmung herbeigeführt worden wäre.

Der BVWP und der Masterplan sind als Konkretisierung des Österreichischen Gesamtverkehrskonzepts 1991 (GVK-Ö 1991) im Bereich der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur zu verstehen. Dessen wesentliche verkehrspolitische Ziele lauten unter anderem:

- Vermeidung von unnötigem Verkehr;
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger;
- Bereitstellung der erwünschten und erforderlichen Erreichbarkeiten;
- Mitwirkung der Betroffenen und Bevölkerungsakzeptanz in der Verkehrspolitik.

Ziel des BVWP war es, für Österreich ein wissenschaftlich breit fundiertes Instrumentarium zu erarbeiten, um die Realisierung eines volkswirtschaftlich optimierten Verkehrsnetzes sicherzustellen. Dieses Instrumentarium schließt daher die wesentlichen Elemente einer strategischen Umweltprüfung ein, berücksichtigt aber in ebenbürtiger Weise auch die Bedürfnisse der Wirtschaft.

In diesem Sinne definiert der Masterplan als Grundlage und Kern des BVWP das hochrangige österreichische Verkehrsnetz des Jahres 2015 aus einer übergeordneten Sicht, die nicht auf den partikulären Interessen eines einzelnen Verkehrsträgers, sondern verkehrsträgerübergreifend auf den Bedürfnissen der Republik, ihrer Regionen und ihrer Bürgerinnen und Bürger aufbaut. Konkret enthält der Masterplan auf einer generellen Ebene Vorgaben für Kapazität und Qualität des Verkehrsnetzes und dessen Verknüpfungen. Das zukünftige Netz soll sich als integrierter Bestandteil in die europäischen Verkehrsnetze (TEN, TINA) einfügen, zugleich aber auch deren zukünftige Entwicklung aktiv mitbeeinflussen.

Ausgehend von einer diesbezüglichen Pilotstudie wurden die Arbeiten am BVWP Ende 1993 in Angriff genommen. Lag die Zielsetzung ursprünglich auf der Erstellung einer Prioritätenliste für Verkehrsinfrastrukturprojekte, so hat es sich im Laufe der Bearbeitung als sinnvoll und notwendig erwiesen, das Gewicht auf eine Ausrichtung der Netze auf die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele zu verschieben, um eine Bewertung von Projekten ohne Rücksicht auf Netzzusammenhänge zu vermeiden.

Grundlage dafür war eine Abstimmung

- mit einer grundlegenden verkehrspolitischen Strategie entsprechend den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der österreichischen Bundesregierung (zB Nationaler Umweltplan – "NUP") und den Verkehrskonzepten der EU (zB Weißbuch Verkehr) sowie

– der Verkehrsträger untereinander.

Dem BVWP liegen umfassende Datenerhebungen zugrunde. Auf der Basis von bestehendem Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage wurden Verkehrsmodelle erstellt und Elastizitäten ermittelt, mit deren Hilfe die Verkehrsentwicklung bis 2015 in Szenarien prognostiziert wurde.

Zu diesem Zweck wurde zunächst ein Referenzszenarium berechnet, welches im großen und ganzen einer Trendprognose entspricht. Diesem wurden unterschiedlich stark ökologisch ausgerichtete verkehrspolitische Lenkungsszenarien, und zwar in Übereinstimmung mit ausgewählten Szenarien des Nationalen Umweltplans (“NUP”) sowie des EU-Grünbuchs “Faire und effiziente Preise im Verkehr” gegenübergestellt. Aus dem Vergleich der Ergebnisse ist die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen erkennbar.

Für die Ausarbeitung des Masterplans wurden weiters Erreichbarkeitsmodelle ausgewertet, um auch durch entsprechende Netzgestaltung in der Zukunft regionale Erreichbarkeitsdefizite mildern und so zu einer ausgeglicheneren Entwicklung der Regionalwirtschaft beitragen zu können. Eine wissenschaftliche Untersuchung hat nämlich gezeigt, daß ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit und der Wirtschaftskraft einer Region besteht.

Netzergänzungen sind daher vor allem dann erforderlich, wenn gravierende Erreichbarkeitsdefizite herrschen und durch den Infrastrukturausbau für eine bedeutende Zahl von BürgerInnen eine entscheidende Standortverbesserung erzielbar ist.

Im Bereich des Schienennetzes wurden außerdem Empfehlungen der Experten-Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn berücksichtigt.

Zur Bestimmung der Umweltwirkungen sowie der vorzuhaltenden Kapazitäten wurden die den jeweiligen Prognoseszenarien entsprechenden Verkehrsmengen auf das Masterplannetz beziehungsweise die einzelnen Verkehrskorridore umgelegt. Dabei wurde auch die Rückwirkung der Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrsnachfrage, also der durch die Ausbaumaßnahmen induzierte Verkehr, berücksichtigt.

Die Ergebnisse zeigen für sämtliche Szenarien einen eklatanten Nachholbedarf für die Schiene, und zwar sowohl im Hinblick auf die Netzkonfiguration als auch auf die Kapazitätserfordernisse. Ebenso ist – allerdings in Abstimmung mit unseren Nachbarn donauf- und -abwärts – die Wasserstraße auszubauen.

Neben diesen Bestandsverbesserungen und abschnittswisen Neubaumaßnahmen geht es auch darum, durch Bereitstellung attraktiver intermodaler Verknüpfungspunkte in allen österreichischen Regionen die Zugänglichkeit dieser umweltfreundlichen Verkehrsträger und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für den kombinierten Verkehr zu verbessern.

Für die Straße, deren Ausbau die vergangenen Jahrzehnte dominierte, ist der Ausbaubedarf in stärkerem Maße vom jeweiligen Prognoseszenarium abhängig. Insbesondere im Falle stark ökologisch ausgerichteter Szenarien, wie sie den Zielen des GVK-Ö 1991 entsprechen, würden im hochrangigen Straßennetz kleinräumig begrenzte Lückenschlüsse und sparsame, den örtlichen Bedürfnissen angepaßte Ausbaumaßnahmen genügen.

Gerade in Regionen, in denen derzeit noch ein gewisser Vorsprung der Schiene herrscht, sollte dieser daher ausgeweitet und nicht durch Parallelausbau auf der Straße konterkariert werden. Angesichts der bekannten Verkehrsprognosen und unter Beachtung der Ziele des GVK-Ö 1991 würde eine Forcierung des Straßenbaus ein falsches Signal und eine irreparable Weichenstellung in eine verkehrs- und umweltpolitisch nicht erwünschte Richtung bedeuten.

Der Verkehrsausschuß hat den erwähnten Bericht in seiner Sitzung am 18. März 1999 in Verhandlung genommen und gemäß § 28b Abs. 4 GOG den Beschluß gefaßt, diesen Bericht nicht endzuerledigen. Nach einer Debatte, an der sich außer der Berichterstatterin für den Ausschuß Abgeordnete Gabriele **Binder**, die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, Mag. Thomas **Barmüller**, Josef **Edler**, Johann **Kurzbauer**, Reinhart **Gaugg**, Ing. Wolfgang **Nußbaumer**, Georg **Schwarzenberger** sowie der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** beteiligten, beschloß der Ausschuß einstimmig, zur Vorbehandlung des vorliegenden Berichtes sowie der Anträge 954/A(E) der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser und Genossen betreffend die Entwicklung eines gesamtösterreichischen Verkehrsgestaltungsplanes und 728/A(E) der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen betreffend Alternative zum Semmeringbasistunnel 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.

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

Der Unterausschuß hat die ihm zur Vorbehandlung übertragenen Gegenstände 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. Dr. Hermann **Knoflacher**, Klubobmann Dr. Johannes **Lugger**, Vorstandsdirektor Dr. Alois **Schedl**, ao. Univ.-Prof. Dr. Josef Michael **Schopf**, Generaldirektor Dr. Engelbert **Schragl** und Dr. Peter **Tschirner**.

Über den Bericht III-154 und Zu III-154 der Beilagen konnte kein Einvernehmen erzielt werden.

Der Verkehrsausschuß hat in seiner Sitzung am 9. Juni 1999 den vom Obmann des Unterausschusses Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** erstatten Bericht des Unterausschusses entgegengenommen.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Kurt **Eder**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Thomas **Barmüller**, Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch** und der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** beteiligten, beschloß der Ausschuß mit Mehrheit, den Nationalrat die Kenntnisnahme des Berichtes des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zum empfehlen.

Weiters beschloß der Ausschuß auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni**, Mag. Helmut **Kukacka** und Mag. Thomas **Barmüller** dem Nationalrat den Entwurf einer EntschlieÙung betreffend die Zusammenführung der Projekte des Masterplans des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der Projekte der Studie "Die Gestaltung des StraÙennetzes im Donauropaïschen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich" vorzulegen.

Dieser ist 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 straÙenseitig 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 Stufe "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."

Ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger** und Genossen betreffend Hebung der Sicherheit in Tunnels fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

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

1. den Bericht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Österreichischen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und über den Masterplan (III-154 und Zu III-154 der Beilagen) zur Kenntnis nehmen;
2. die **beigedruckte Entschließung** annehmen.

Wien, 1999 06 09

**Gabriele Binder**

Berichterstatterin

**Rudolf Parnigoni**

Obmann

## **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 Osterpweigerung 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 SchnellstraÙennetzes
- Ausbau der Verbindungen im hochrangigen StraÙennetz in die Reformstaaten, insbesondere der Verkehrsverbindungen von Wien und Linz nordwärts
- Realisierung eines Autobahn-/SchnellstraÙenringes um den Großraum Wien
- Bau von zweiten Tunnelröhren im hochrangigen StraÙennetz im Hinblick auf Verkehrsmengen und Sicherheit
- Anbindung der Flughäfen an das öffentliche Verkehrsnetz
- Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau flußauf- und flußabwärts von Wien.