

II- 2680 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 73 75 07  
 Fernschreib-Nr. 111800  
 DVR: 0090204

Zl. 5901/37-Info-87

1091/AB

1987 -12- 2 1

zu 1164/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Wabl und Genossen vom 4. November 1987, Nr.  
 1164/J-NR/87 "Gesamtverkehrskonzept Öster-  
 reich (GVK-Ö)"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Der Entwurf des Österreichischen Gesamtverkehrskonzepts (GVK-Ö), der sogenannte Beamtenentwurf des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, ist fertiggestellt und wurde von mir, gemeinsam mit den Experten, die am GVK-Ö wesentlich mitgearbeitet haben, in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit bereits vorgestellt.

Zu jedem der einzelnen Problembereiche, die im GVK-Ö analysiert werden, ist ein eigener Maßnahmenkatalog erarbeitet worden. Für verkehrspolitisch besonders relevante Fragen, z.B. Transitverkehr, Katalysatorregelung, Abgasvorschriften, Lärmemissionen, Transitkorridore, etc. wurde, aufbauend auf den grundlegenden Analysen des GVK-Ö, besondere Detailkonzepte entwickelt, die auch genaue Realisierungsschritte enthalten.

Zu Frage 2:

Ein Begutachtungsverfahren durch die Ständige Kommission für Verkehrspolitik, die 1980 mit der Erarbeitung des GVK-Ö betraut wurde, ist vorgesehen. Dieser gehören alle mit Fragen des Verkehrs befaßten Ministerien, Behörden und Interessensvertretungen an.

- 2 -

Zu Frage 3:

Das GVK-Ö wird ein Konzept des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Frage 4:

An Kosten für extern vergebene Gutachten wurden aufgewendet:

1980	1.745.000,-
1981	1.632.000,-
1982	2.666.000,-
1983	1.820.000,-
1984	5.110.000,-
1985	7.430.000,-
<u>1986</u>	<u>4.587.000,-</u>
Summe	24.990.000,-

Im Jahre 1985 wurde das letzte Gutachten für das GVK-Ö bzw. im Rahmen des GVK-Ö durch den Vergabeausschuß der Ständigen Kommission für Verkehrspolitik vergeben.

Eine Aufteilung der Raum- und Personalkosten und deren Zuteilung zum GVK-Ö ist nicht möglich, da die mit der Erarbeitung des Konzepts Beauftragten auch für andere Aufgaben innerhalb des Ressorts herangezogen wurden (z.B. Erledigungen für die Zentrale Verkehrssektion, Mitarbeit in Fragen der Verkehrspolitik der EG und der CEMT, Grundlagenarbeit für die Nebenbahnen, Aufbau und Abgrenzung von Verkehrsverbünden, Kombinierter Verkehr, Transitverkehr und Transitkorridor, Verkehrswegeausgaberaahmen, Einbau von Katalysatoren, bleifreies Benzin, Wirkungen von Verkehrsunfällen auf die Gesamtwirtschaft). Diese Arbeiten basierten einerseits auf den Daten, Erfahrungen und Ergebnissen des GVK-Ö, andererseits flossen die aus diesen Arbeiten gewonnenen Erkenntnisse in das GVK-Ö ein.

- 3 -

Zu Frage 5:

Die Entwicklung der Bevölkerung ist von folgenden Tendenzen geprägt:

- Für den Zeitraum 1981 bis 2011 wird eine geringfügige Abnahme der Wohnbevölkerung Österreichs von 7,555 Mio auf 7,522 Mio prognostiziert. Die Entwicklung verläuft wellenförmig: bis zur Mitte der neunziger Jahre ist v.a. aus altersstrukturellen Gründen mit einer Zunahme im Ausmaß von etwa 100.000 Personen zu rechnen. Am Beginn des nächsten Jahrtausends setzt eine relativ starke Bevölkerungsabnahme ein.
- Die großräumigen Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung werden sich weiterhin verstärken. Zwischen 1971 und 1981 ist die Bevölkerung nur in den Bundesländern Wien, Steiermark und Burgenland zurückgegangen. Diese Abnahme setzt sich auch nach 1981 fort, wobei ab 1991 auch in Kärnten und ab 2001 zusätzlich in Niederösterreich und Oberösterreich zumindest eine Stagnation der Bevölkerungsentwicklung erwartet wird. Langfristig haben nur noch die drei westlichen Bundesländer mit überproportionalen Bevölkerungszuwächsen zu rechnen.
- Die peripheren Bezirke der Länderregion Ost bilden zusammen ein flächenmäßig ausgedehntes Gebiet mit Bevölkerungsabnahmen, in dem ein weiteres Absinken der bereits heute vergleichsweise niedrigen Siedlungsdichte raumordnungspolitisch besonders problematisch ist.
- Wesentlich stärker als in den peripheren Gebieten ist die prognostizierte Bevölkerungsabnahme in den Großstädten, die zwischen 1981 und 2011 rund 18% beträgt. Mit einer Abnahme von 26% liegt Linz an der Spitze, gefolgt von Graz und Wien (je 19%).

- 4 -

- Die stärksten Bevölkerungszunahmen zwischen 1981 und 2011 ergeben sich in den Umlandbezirken der Großstädte. Der Bezirk Salzburg-Umgebung liegt mit einer Zunahme von 54% deutlich an der Spitze, gefolgt von Urfahr-Umgebung (36,1%) und Innsbruck-Land (35%). Ab der Jahrtausendwende sinken die jährlichen Zuwachsraten infolge der Reduzierung der Geburtenüberschüsse, aber z.T. auch durch Abnahme der Ergiebigkeit der Zuwanderung auf etwa auf die Hälfte des Zeitraumes 1981 - 1991 ab. Faßt man die Großstädte und die Umlandbezirke zusammen, so ergibt sich in Summe zwischen 1981 und 2011 eine Abnahme von 2,4%.
- Bei abnehmender durchschnittlicher Haushaltsgröße wird die Gesamtzahl der Haushalte weiter zunehmen. Betrug 1981 die Zahl der Haushalte ca. 2,75 Mio, wird dieser Wert bis zum Jahr 2000 um ca. 15% auf ca. 3,15 Mio und bis 2015 um weiter 10% auf ca. 3,28 Mio ansteigen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt demnach von ca. 2,75 im Jahr 1981 auf ca. 2,42 im Jahr 2000 und auf ca. 2,30 im Jahr 2015.

Motorisierung und Führerscheinbesitz werden weiter zunehmen. Der 1986 registrierte Pkw-Bestand von ca. 2,6 Mio PKW wird bis zum Jahr 2000 auf ca. 3,0 Mio PKW ansteigen. Dies bedeutet eine Zunahme des Motorisierungsgrades (PKW und Kombi pro 1000 Einwohner) von 345 im Jahr 1986 auf ca. 400 im Jahr 2000. Im Zeitablauf zeigen sich die für ein Wachstumsphänomen charakteristischen abnehmenden Wachstumsraten des Motorisierungsgrades. Verschiedene vorliegende Prognosen gehen übereinstimmend von Sättigungswerten von über 500 PKW/1000 Einwohner aus. Das künftige Potential im motorisierten Individualverkehr dürfte deutlich über dem heutigen liegen:

- Führerschein- und PKW-Besitz der nachrückenden Altersjahrgänge ist höher als in der Vergangenheit

- 5 -

- die zunehmende Berufstätigkeit der Frauen sowie die Einkommensentwicklung verstärkt den Trend zum Besitz und zur Nutzung von Zweitwagen (1983 hatten von den über 18-jährigen 70% der Männer, jedoch nur 40% der Frauen eine Lenkerberechtigung)
- ältere Personen, die während ihrer Berufstätigkeit über einen PKW verfügen, werden diesen auch während der Pensionierung nicht vermissen wollen.

Die durchschnittlichen Jahresfahrleistungen (die derzeit ca. 12.000km/Jahr betragen) dürften aufgrund des zunehmenden Zweitwagenbestandes ("Mehrfachmotorisierung der Haushalte") weiter abnehmen und sich im Jahr 2000 bei einem Wert zwischen 10.000 und 11.000km/Jahr stabilisieren.

Die künftige wirtschaftliche Entwicklung stellt eine wesentliche Einflußgröße für den Personen- und Güterverkehr dar. Das im Zeitraum 1954/1960 relativ hohe Wirtschaftswachstum von 6,5% p.a. bzw von 4,6% schwächte sich in den Folgeperioden auf 3,7% p.a. im Zeitraum 1970/1980, bzw. auf 1 % im Zeitraum 1980/1983 ab. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für die österreichische Wirtschaft maßgebenden Staaten dürfte sich aller Voraussicht nach das Wachstum der österreichischen Wirtschaft im Zeitraum 1983/2000 zwischen 1,5 und 2,5% bewegen.

Die künftige Entwicklung des Güterverkehrs ist vor allem durch drei Tendenzen charakterisiert:

- der anhaltende Trend zur großräumigen Arbeitsteilung in der industriellen Produktion wird sich fortsetzen

- 6 -

- die Intensivierung des Warenaustausches mit europäischen und überseeischen Gütern wird anhalten
- der Trend zur abnehmenden Lagerhaltung in Gewerbe, Industrie und Großhandel zugunsten genau terminisierter Beschaffung und damit wachsende Bedeutung von logistischen Unternehmenskonzepten wird zunehmen.

Die Arbeitszeitverkürzung, die im langjährigen Durchschnitt der letzten Jahre rund 1 % pro Jahr betrug, wird sich aller Voraussicht nach aus arbeitsmarktpolitischen Gründen (mittelfristig) weiter fortsetzen. Die Auswirkungen einer Arbeitszeitverkürzung auf den Verkehr hängen dabei wesentlich von der Arbeitszeitorganisation und der Flexibilisierung ab. Die in Summe zunehmende Freizeit dürfte jedoch in der Richtung wirken, daß in Zukunft bei der Wahl des Wohnstandortes freizeit- und umweltbezogene Standortfaktoren gegenüber erwerbsbezogenen relativ an Gewicht gewinnen werden. Auch sind wesentliche Auswirkungen auf das Urlaubs- und Freizeitverhalten zu erwarten.

Die weitere Entwicklung des Fremdenverkehrs wird in Zukunft eine wesentliche Einflußgröße der Verkehrsentwicklung darstellen.

Ferner ist denkbar, daß sich der verschiedentlich angesprochene "Wertewandel", also die Verschiebung subjektiver Wertvorstellungen und Ziele, intensivieren könnte und dadurch eine Veränderung der für den Verkehr maßgebenden Rahmenbedingungen bewirken würde.

Im Österreichischen Gesamtverkehrskonzept wurde in Bezug auf die zulässigen Immissionen bzw. Emissionen von den derzeit gültigen Grenzwerten ausgegangen. Aufgrund der Zielvorstellung "Entlastung

- 7 -

der Umwelt" sind diese in bestimmten Bereichen zu hoch. Im Gesamtverkehrskonzept wurden nun allgemeine Maßnahmen zur möglichen Senkung der Grenzwerte aufgestellt. Die genaue Aufbereitung und weitere Einzelmaßnahmen sind in Detailkonzepten enthalten, die durch das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes erarbeitet werden. Neuestes Beispiel für diese Vorgangsweise ist die kürzlich der Öffentlichkeit vorgestellte Lärm- und Abgasregelung für einspurige Kraftfahrzeuge.

Wien, am 18. Dezember 1987

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Werner".