

II-2957 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1513/J

1988 -01- 28

A N F R A G E

der Abgeordneten Geyer und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Graf's 25 Mrd. Straßenbauwünsche angesichts der
Budgetsanierung

Diese Regierung hat es sich angeblich zum Ziel gemacht, das Budget zu sanieren. Mit diesem Argument wird bei Studenten, Pensionisten, Sozialprojekten, Schülern, kurz bei vielen Sozialausgaben gekürzt. Auch im Umweltbereich muß man sich "nach der Decke strecken".

Das Budget wird immer mehr durch die Sünden des verfehlten Straßenbaues in der Vergangenheit belastet. Enorme, teilweise überdimensionierte bzw. generell unsinnige Projekte wurden mit riesigen Kosten gebaut. Deswegen, um kurzfristig Mittel aufzutreiben, wurden nicht nur das jährliche Budget in Anspruch genommen, sondern Sonderfinanzierungen eingerichtet. So beträgt der Haftungsrahmen der ASFINAG bereits 130 Mrd.!

Die finanziellen Folgen, ganz abgesehen von den ökologischen, haben wir heute zu bezahlen.

Nun gebiert Minister Graf offensichtlich unter dem enormen Druck einer phantasielosen, strukturkonservativen Baulobby die Idee, die enorme Summe von 25 Mrd. außerhalb des Budgets für neue Straßenprojekte aufzubringen.

Schon angesichts der Budgetsituation scheint Graf's Verlangen mehr als fragwürdig zu sein.

Gleichzeitig legt der Verkehrsminister, der offensichtlich aber nur geringe Mitkompetenzen im Straßenbau hat, ein Gesamtverkehrskonzept vor, in dem all jene Argumente stehen, welche gegen dieses 25 Mrd. Paket des Straßenbauaministers Graf sprechen. So wird darin die einseitige Ausrichtung auf den Verkehrsträger Straße beklagt und weiter festgestellt, daß das österreichische Straßennetz überdimensioniert ist, viel zuwenig auf die Folgekosten Rücksicht genommen wurde und deswegen ein generelles Umdenken in der Verkehrs- und Straßenbaupolitik platzgreifen muß.

Nach internationalen Maßstäben gemessen wären wohl die wenigsten der von Graf vorgelegten Projekte als dringlich zu bezeichnen.

Nun mag es ja angehen, daß der eine oder andere Minister "Wunschzettel" verliert. Nun hat Bundesminister Graf aber in der Öffentlichkeit behauptet, dies sei mit Finanzminister Lacina und Bundeskanzler Vranitzky abgesprochen (Daß er dabei nicht auf Verkehrsminister Streicher einzugehen braucht, zeigt schon das Grunddilemma.).

Die Wünsche von Straßenbauminister Graf sind bekannt, die Begründung bzw. was er eben unter einer Begründung versteht, hat er in der Debatte über das Budgetkapitel Bauten hier dargelegt. Zu verantworten bzw. zustimmen müßten einerseits der Finanzminister, der wegen der "angespannten Budgetlage" derartig enorme Mittel rechtfertigen müßte und weiters der Verkehrsminister, welcher im Gesamtverkehrskonzept eine Strategie für die zukünftige österreichische Verkehrspolitik vorgibt, die konträr zu dem von Graf vorgelegten Konzept ist.

Deswegen richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen und den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A N F R A G E :

1. Im Gesamtverkehrskonzept steht: "Das österreichische Straßennetz kann partiell als überdimensioniert bezeichnet werden." Welche konkreten Straßen sind hiermit gemeint?
 - 1.1. Welche Kosten hätten eingespart werden können, wäre eine bescheidenere Dimensionierung bzw. in Einzelfällen ein Verzicht auf diese Straßenprojekte vorgenommen worden?
 - 1.2. Würden Sie zustimmen, daß folgende Straßen in Österreich als überdimensioniert zu bezeichnen sind:
 - a) A3 Eisenstadt
 - b) S31
 - c) Umfahrung Bruck an der Glocknerstraße
 - d) A10 Tauernautobahn von Spital nach Villach?
 - e) Knoten Bruck an der Mur
 - 1.3. Welche Projekte des Graf-Vorschlages würden Sie
 - a) als verkehrspolitisch nicht dringlich
 - b) in der vorgeschlagenen Variante als überdimensioniert bezeichnen?

2. Der Rechnungshof kritisiert in seinem jüngsten Tätigkeitsbericht zwei Projekte, die sich im Graf-Paket wiederfinden:
- a) Der Rechnungshof meint: "Ein weiterer Ausbau der A4 in Richtung Osten erscheint ihm (dem Rechnungshof) wenig dringlich".
 - b) Und weiter: "Der Rechnungshof empfahl ein Überdenken der weiteren Ausbaupläne für die S31."

Sowohl die A4 als auch ein Weiterbau der S31 kommen im Graf-Projekt vor.

- 2.1. Würden Sie sich der Kritik des Rechnungshofes anschließen, der diese beiden Projekte als wenig dringlich bezeichnet?
- 2.2. Halten Sie es nicht generell für fragwürdig, daß ein derartiger Finanzierungsschub für den Verkehrsträger Straße, der ja in Konkurrenz zum Verkehrsträger Schiene steht, gerade zu einer Zeit passieren soll, da Sie als Verkehrsminister dem Verkehrsträger Schiene Priorität eingeräumt haben? Insbesondere da angesichts der angespannten Budgetlage es wenig sinnvoll erscheint, daß mit enormen finanziellen Kosten einerseits die Bahn modernisiert und beschleunigt wird, gleichzeitig aber eben solches mit noch höheren Mitteln für den Verkehrsträger Straße passiert?
3. Im Gesamtverkehrskonzept steht weiters: "Eine koordinierte Verkehrswegeplanung unter Berücksichtigung der Systemzusammenhänge gab es bisher nicht", deswegen sei ein "Bundesverkehrswegeplan" zu erstellen. "Dieser Bundesverkehrswegeplan bildet die Voraussetzung für jährliche und mehrjährige, vor allen Dingen aber verkehrsträgerübergreifende Bau- und Finanzierungspläne."

Dieser Bundesverkehrswegeplan liegt aber noch nicht vor. Halten Sie es nicht für sinnvoll, erst diesen von Ihnen richtigerweise geforderten Bundesverkehrswegeplan zu erstellen und erst nach dessen Kriterien möglicherweise noch weitere Straßen zu bauen, als um 25 Mrd. Schilling Straßen zu bauen und erst danach den Bundesverkehrswegeplan zu erstellen?

- 4.1. Viele der von Graf vorgeschlagenen Straßenausbauprojekte konkurrenzieren parallele Bahnlinien. So wird durch den Weiterbau der A3 die Schnellbahnverbindung zwischen Wien und Eisenstadt konkurrenziert, durch den Bau der A4 in Burgenland die ohnehin ein Schlummerdasein führende Ostbahn konkurrenziert, durch den Weiterbau der Pyhrnautobahn die dortige Bahnverbindung; und auch bei anderen Projekten liegen derartige Konkurrenzverhältnisse vor. Wie ist das mit Ihrer Prioritätsreihung für die Schiene zu vereinbaren?

- 4.2. Sollten all diese Projekte, die von Graf vorgeschlagen wurden, realisiert werden, mit welchen Rückgängen im Personen- und Güterverkehr rechnen Sie (im Verhältnis zum Status quo) bzw. mit welchen Einnahmenausfällen muß der Verkehrsträger Bahn rechnen?
5. Der langfristige Rückzahlungsbedarf für diese Straßen wird jährlich rund 2 Mrd. Schilling sein: Hätten Sie als für die Bahn zuständiger Verkehrsminister jährlich 2 Mrd. mehr zur Verfügung, um wieviel Prozent könnten die Personentarife gesenkt werden?
6. Mit welchem Zuwachs im Straßenverkehr, aufgegliedert in Personen- und Güterverkehr, rechnen Sie durch Vollausbau dieses von Graf vorgeschlagenen Autonetzes?
7. Glauben Sie nicht, daß durch dieses 25 Mrd. Paket die Bahn mit viel Geld ausgehungert wird, wenn laufend die Bahn aufgefordert wird, "wirtschaftlich" vorzugehen, aber die Konkurrenz - die Straße - ohne auch nur annähernd für ihre Kosten, geschweige denn für ihre Folgekosten aufzukommen, derartig subventioniert wird?
8. Im Gesamtverkehrskonzept steht: "Im Straßenverkehr erfolgt die Erstellung der Infrastruktur nach Richtlinien, die gemäß den heutigen Zielvorstellungen und neuen Erkenntnissen zu überhöhten Qualitätsvorstellungen führen". Um welche genauen Richtlinien geht es hierbei und welche konkreten Änderungen werden Sie vorschlagen?

Welche Auswirkungen wird das auf den weiteren Straßenbau in Österreich haben?

9. Im Gesamtverkehrskonzept steht: "Bei den bisherigen Planungsanforderungen wurde das an sich gegebene Verlagerungspotential (zwischen Straße und Schiene) nicht entsprechend realisiert". Welche Konsequenzen hat diese Aussage für Sie angesichts der Finanzierungswünsche von Minister Graf für den Straßenverkehr?
10. Im Gesamtverkehrskonzept steht weiter: "Die derzeitigen Verwaltungsstrukturen und Verkehrsplanungsprozesse werden von einer Überbetonung des motorisierten Verkehrs dominiert". Um welche genauen Verwaltungsstrukturen bzw. Verkehrsplanungsprozesse handelt es sich hierbei und welche konkreten Änderungen werden sie hierbei vorschlagen?

Welche Konsequenzen hat das für den 25 Mrd. Finanzierungsvorschlag von Minister Graf?

11. Sinnvollerweise wird auch im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagen, die Verkehrskompetenz in einem Ressort zu konzentrieren: "Für eine effiziente Straßenverkehrspolitik, vor allem für eine verkehrsträgerübergreifende, systemorientierte Verkehrspolitik ist eine Konzentration in einem Ressort anzustreben".

Werden Sie sich in der Bundesregierung einsetzen, daß diese Maßnahme zu realisieren ist? Würden Sie sich dem Vorwurf anschließen, daß es angesichts der Gesamtverkehrsproblematik widersinnig ist, ausschließlich dem Bautenminister die Straßenbaukompetenz zu übertragen?

12. Wenn es in einem Ort zu unerträglichen Belastungen durch Straßenverkehr kommt, ist sofort die systemkonforme Antwort parat: Eine Umfahrungsstraße muß die Situation "retten".

Dabei wird häufig übersehen, daß nur ein geringer Anteil Durchzugsverkehr ist, welcher auch eine Umfahrungsstraße benützen würde und ein weitaus höherer Anteil Ziel- und Quellverkehr darstellt, das heißt auch nach Errichtung einer Umfahrungsstraße vom Ort in den Ort bzw. innerhalb des Ortes bleiben würde.

Hier müßten, wie sinnvollerweise im Gesamtverkehrskonzept angeregt, lokale Alternativen im öffentlichen Verkehr, im Radwegenetz bzw. auch Alternativen für die Fußgänger angeboten werden.

Wie rechtfertigen Sie angesichts dieser Tatsache und den Milliardenwünschen des Straßenbauministers Graf das Kürzen der Nahverkehrsmilliarde in Ihrem Ressort?