



II-3/37 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5901/37-4/91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Frizberg und Kollegen vom 19. Juni 1991,  
 Nr. 1322/J-NR/1991, "österreichisches Gesamt-  
 verkehrskonzept"

1332/AB

1991-08-20

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

zu 1322/1J

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß seit Ankündigung eines Gesamtverkehrskonzeptes im September 1980 seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bisher kein verbindliches Gesamtverkehrskonzept vorgelegt wurde?

Bis wann wird ein Gesamtverkehrskonzept fertiggestellt werden?"

Das österreichische Gesamtverkehrskonzept (GVK-Ö) wurde in seiner ersten Fassung im Dezember 1987 vorgelegt. Wesentliche verkehrspolitische Entscheidungen, beispielsweise die Realisierung von Maßnahmen für eine verträglichere Gestaltung des Transitverkehrs oder zur Attraktivierung der Bahn beruhen nicht zuletzt auf Ergebnissen von Arbeiten im Rahmen des GVK-Ö.

Im Frühjahr 1990 habe ich auch das politische Komplement, die Leitlinien zur Verkehrspolitik, vorgelegt.

Das GVK-Ö wird demnächst in einer aktualisierten Fassung, die neben neuen Entwicklungen und Erkenntnissen auch konstruktive Stellungnahmen zum 1987 veröffentlichten Bericht berücksichtigt, vorliegen.

Zu Frage 3:

"Nach welchen konkreten Leitlinien wird das österreichische Gesamtverkehrskonzept vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erstellt werden?"

- 2 -

Die im April 1990 veröffentlichten Verkehrspolitischen Leitlinien sind auch Grundlage des GVK-Ö in seiner aktualisierten Fassung. Sie finden deshalb im Kapitel Ziele detailliert Niederschlag.

Zu Frage 4:

"Welche konkreten Zielsetzungen werden seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit einem österreichischen Gesamtverkehrskonzept verfolgt?"

Das GVK-Ö soll nachstehende Aufgaben erfüllen:

1. Ausgangspunkt für verkehrspolitische Entscheidungen und ein verkehrsträgerübergreifendes Planungsinstrumentarium
2. Informationsquelle über Zielsetzungen, Stand, Probleme, Entwicklungstendenzen, (verkehrs-)politische Vorgaben und zu setzende Maßnahmen im Verkehr
3. Information und Orientierungshilfe für die Verkehrswirtschaft sowie vom Verkehrsgeschehen unmittelbar betroffene Bürger
4. Entscheidungshilfe für die unmittelbare und mittelbare Bundesverwaltung
5. Orientierungshilfe für verkehrsrelevante Entscheidungen der Länder, Gemeinden und sonstige im Verkehrssektor agierende Institutionen
6. Zielvorgabe und Planungsgrundlage für öffentliche Verkehrsunternehmen

Zu Frage 5:

"Welche Prioritäten wird das österreichische Gesamtverkehrskonzept hinsichtlich der künftigen Verkehrsgestaltung setzen?"

Grundsätzlich ist ein ökologisch und sozial verträgliches Verkehrssystem anzustreben. Die Verkehrspolitik muß sich den Zielsetzungen einer vernünftig definierten Umweltpolitik unterordnen. Gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit hat Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Anliegen.

- 3 -

Zu Frage 6:

"Werden im österreichischen Gesamtverkehrskonzept auch Fragen der Finanzierbarkeit und der Kostengünstigkeit von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen behandelt werden?"

Fragen der Kostengünstigkeit und der Finanzierbarkeit werden grundsätzlich behandelt, Einzelprojekte werden aber primär in einem Bundesverkehrswegeplan zu behandeln sein.

Zu Frage 7:

"Wird das österreichische Gesamtverkehrskonzept seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Verkehrskonzepten benachbarter Länder abgestimmt?"

Ein intensiver Erfahrungsaustausch auf fachlicher und politischer Ebene findet permanent statt. Den Aussagen der Verkehrs-politischen Leitlinien und des GVK-Ö sinngemäß entsprechende Zielsetzungen sind u.a. im Schweizer Gesamtverkehrskonzept oder in Papieren von EG-Gremien enthalten und beruhen nicht zuletzt auf einem umfassenden internationalen Erfahrungsaustausch.

Zu Frage 8:

"Wie werden die mit Verkehrsfragen befaßten Gebietskörperschaften und Organisationen in die Erarbeitung des Endberichtes für ein österreichisches Gesamtverkehrskonzept eingebunden?"

In der aktualisierten Fassung des GVK-Ö findet eine Vielzahl der in den Stellungnahmen der genannten Institutionen gebrachten Argumente ihren Niederschlag. Wie schon erwähnt, findet darüber hinaus auf fachlicher und politischer Ebene laufend ein reger Erfahrungsaustausch statt, als Beispiele wären die Teilnahme von Fachleuten meines Ressorts an Arbeitskreisen des Österreichischen Städtebundes oder die gemeinsam mit Ländern vergebenen externen Untersuchungen zu Verkehrsthemen anzuführen.

- 4 -

Zu Frage 9:

"Wie wird das österreichische Gesamtverkehrskonzept mit den Landesverkehrskonzepten abgestimmt?"

In jüngster Zeit sind einige fachlich fundierte Verkehrskonzepte von Bundesländern vorgestellt worden. Neben der bereits erwähnten permanenten Zusammenarbeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit anderen Gebietskörperschaften ist hervorzuheben, daß die Ziele der Verkehrskonzepte der Bundesländer in wesentlichen Teilen mit den bereits seit ca. eineinhalb Jahren vorliegenden Verkehrspolitischen Leitlinien übereinstimmen.

Zu Frage 10:

"Welchen Grad der Verbindlichkeit soll das österreichische Gesamtverkehrskonzept haben (Empfehlung des Verkehrsministers, Vorlage an die Bundesregierung, Gesetzeskraft ...)?"

Ich werde auch die aktualisierte Fassung des GVK-Ö sowohl dem Ministerrat als auch den Mitgliedern des parlamentarischen Verkehrsausschusses zur Kenntnis bringen. Ob und in welcher Form das GVK-Ö einer parlamentarischen Behandlung zugeführt wird, wird durch den Verkehrsausschuß zu beschließen sein.

Wien, am 16. August 1991

Der Bundesminister

