

2783/J XXI.GP  
Eingelangt am: 13.07.2001

### ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Ernsthaftigkeit der Ankündigungen zu einem „Generalverkehrsplan“

Seit Mitte der Neunzigerjahre laufen aufbauend auf dem Gesamtverkehrskonzept von 1991 und entsprechenden Beschlüssen im Parlament umfangreiche Arbeiten zur erstmaligen Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans. Dabei handelt es sich um ein ausgesprochen sinnvolles Vorhaben, wenn damit nach dem Vorbild etwa Deutschlands oder Italiens die mittelfristige Prioritätensetzung und die zugehörige Finanzierung auf eine rechtlich verbindliche Grundlage gestellt werden soll. Damit könnte der übliche alljährliche „Basarhandel“ in der Frage der Prioritätensetzung ein Ende finden.

Seit dem Regierungswechsel haben sich offenbar die Überlegungen die Bewertung der bisherigen Ergebnisse geändert: Denn nun soll im Verkehrsressort beziehungsweise in einer Arbeitsgruppe unter federführender Koordination zunächst eines und mittlerweile offenbar bereits mehrerer externer Experten bis Ende dieses Jahres unter Einbindung der Landeshauptleute ein sogenannter Generalverkehrsplan erstellt und präsentiert werden.

Medienberichten und Aussagen von BM Forstinger zufolge ist das Vorhaben bislang insoweit gediehen, daß eine neuerliche Sammlung der bereits vor Jahren dem vielgeschmähten Masterplan ebenso wie der GSD - Studie zugrundeliegenden Wunschprogramme der neun Länder bzw. Landeshauptleute erfolgt ist, und daß die Deadline sich wie bei den meisten verkehrsbezogenen Vorhaben dieser Bundesregierung um zumindest einige Monate nach hinten verschoben hat.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, aus welchen Gründen eine Prioritätensetzung unter expliziter Einbindung der Landeshauptleute ein sachbezogeneres Ergebnis als die bisherige „Basar - Methode“ bei der Festlegung der Bauprogramme in derselben Konstellation zeitigen soll.

Zudem ist es sachlich schwer nachvollziehbar, daß im Schienenbereich sämtliche weiteren Ausbauvorhaben bis zum Vorliegen des „Generalverkehrsplans“ auf Eis gelegt wurden, während Zahl und Finanzvolumen der Zusagen und Versprechungen für zum Teil größtvolumige Straßenbauprojekte in derselben angeblich verkehrsträgerübergreifenden Prüf - und Prioritätensetzungphase eher zu - als abnehmen.

Schließlich tauchen in einer Zeit, in der über die Übertragung von Teilen des Bundesstraßennetzes an die Länder debattiert wird, neue Subkategorien von Bundesstraßen in der öffentlichen Diskussion auf, die die bereits heute einigermaßen heterogenen Zuständigkeits - und Nutzungsfragen im Bundesstraßennetz weiter zu verkomplizieren statt wie von Regierungsseite angekündigt zu vereinfachen drohen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE:**

1. Wann wurde der Auftrag für die Koordination des Projektes „Generalverkehrsplan“ vergeben?
2. Ist es zutreffend, daß der Auftrag an die „Österreichische Gesellschaft für Straßen - und Verkehrswesen“, einen Verein unter der Präsidentschaft eines Wiener FPÖ - Bezirkspolitikers, vergeben wurde?
3. Wurde dieser Auftrag ohne Ausschreibung vergeben, und wenn ja, warum?
4. Ist es zutreffend, daß es - wie Sie im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. erwähnt haben egal ist, wer diese Arbeiten koordiniert, und wie ist diese Aussage mit der Tatsache in Einklang zu bringen, daß es erstens eines externen, Mehrkosten verursachenden Experten bedurfte und zweitens schon in den ersten Monaten der Projektlaufzeit personelle Änderungen in der Koordination des Projektes gegeben hat?
5. Wie hoch sind die Einsparungen, die sich durch Ihre Vorgangsweise ergeben haben und von denen Sie im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. sprachen?
6. Welche bis mindestens 1999 geplanten und nunmehr offensichtlich für überflüssig gehaltenen Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans werden nicht umgesetzt, um die von Ihnen im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. erwähnten Einsparungen herbeizuführen?
7. Ist der ursprünglich als Koordinator eingesetzte DI Helmut Oismüller nach wie vor im Rahmen dieses Projektes tätig und wenn ja, in welcher Funktion?
8. Seit wann und mit welcher Begründung ist Dr. Werner Rosinak in der Koordination dieses Projekts tätig?
9. Welche Mehrkosten verursacht die augenscheinlich zum Projektstart nicht vorgesehene Mitarbeit von Dr. Rosinak gegenüber den damaligen Kalkulationen?
10. Ist das zeitliche Zusammenfallen zwischen der Bestellung von Dr. Rosinak und Terminen Ihrerseits mit Spitzenpolitikern der Länder der Ostregion Zufall?
11. Wie werden Sie die Entschließung des Nationalrats aus dem Jahr 1995, dem Nationalrat zeitgleich mit der Vorlage eines Bundesverkehrswegeplans einen Entwurf für die rechtliche Verankerung vorzulegen, umsetzen?
12. Werden Sie den Bundesverkehrswegeplan bzw. Generalverkehrsplan einer Strategischen Umweltprüfung unterziehen, und wenn nein, warum nicht?
13. Wurden im Lauf der Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans Wunschprogramme, Wunschlisten, Listen der geforderten Projekte oder ähnliches von den Bundesländern gemeldet oder erhoben?
14. Sind die kürzlich in der Öffentlichkeit getätigten Aussagen von Mitgliedern des „Expertenrates“ zum „Generalverkehrsplan“ zutreffend, wonach bisher ausschließlich organisatorische Arbeiten geleistet und die Wunschprogramme der Bundesländer eingeholt wurden?
15. Auf welche Arten von Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen 3xx, sonstige Bundesstraßen, evtl. weitere Untergliederungen) erstrecken sich die Wunschprogramme der Bundesländer?

16. Auf welchen Zeithorizont erstrecken sich die Wunschprogramme der Bundesländer?
17. Welche konkreten Projekte umfassen diese Wunschprogramme der Bundesländer?
18. Wie hoch sind die zur Realisierung nötigen Summen der Wunschprogramme a) insgesamt, b) pro Bundesland?
19. Welche Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans waren zum Zeitpunkt der Vergabe des Projektes „Generalverkehrsplan“ a) noch in Arbeit, b) noch nicht begonnen?
20. Werden bundesländerübergreifende Kriterien für die Prioritätenreihung zum Tragen kommen?
21. Wenn ja: Sind diese Kriterien bereits festgelegt, und wenn ja, wie lauten sie?
22. Wenn nein: Wann und von wem werden diese Kriterien festgelegt, und wer wird für die Kriterienauswahl die Verantwortung haben?
23. Werden bundesländerspezifische Kriterien für die Prioritätenreihung zum Tragen kommen?
24. Wenn ja: Sind diese Kriterien bereits festgelegt, und wenn ja, wie lauten sie?
25. Wenn nein: Wann und von wem werden diese Kriterien festgelegt, und wer wird für die Kriterienauswahl die Verantwortung haben?
26. Welche sonstigen Rahmenbedingungen werden der Prioritätenreihung zugrundeliegen?
27. Ist es aufgrund der Rahmenbedingungen der Prioritätenreihung möglich, daß in einzelnen Bundesländern keine Projekte in die höchste Prioritätsstufe beziehungsweise unter die innerhalb der nächsten Jahre zu realisierenden Projekte gereiht werden?
28. Welche sachliche Grundlage gibt es für die Tatsache, daß Sie bei Bahninfrastrukturprojekten alle weiteren Schritte vom Ergebnis des Projektes „Gesamtverkehrsplan“ abhängig machen, im Straßenbau jedoch die Menge und das Volumen Ihrer Versprechen gegenüber verschiedenen gewichtigen VertreterInnen speziell Ihrer Partei im selben Zeitraum noch zugenommen hat?
29. Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. „Generalverkehrsplans“ haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung der 2. Röhre Ganzsteintunnel geführt?
30. Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. „Generalverkehrsplans“ haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung mehrerer Straßenbauvorhaben in Vorarlberg geführt?
31. Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. „Generalverkehrsplans“ haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung des sechsspurigen Ausbaus der gesamten A1 bis 2010 geführt?
32. Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. „Generalverkehrsplans“ haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung zumindest von Teilen der Weinviertelschnellstraße geführt, die selbst in der GSD - Studie als nicht prioritär eingestuft wurde?
33. Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. „Generalverkehrsplans“ haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären

Verwirklichung mehrerer Straßenbauprojekte in Wien und seinem nahen Umfeld gegenüber dem neuen Wiener Verkehrsstadtrat geführt?

34. Was sind „Zubringer zum hochrangigen Straßennetz“, die laut APA im Generalverkehrsplan enthalten sein sollen, und was unterscheidet diese Strecken grundsätzlich von anderen Bundesstraßen?
35. Wie wird mit „Zubringer zum hochrangigen Straßennetz“ im Rahmen der geplanten Verlängerung der Bundesstraßen B vorgegangen werden?
36. Welche Rolle spielt eine selbstdefinierte „Vorleistung eines Landes für den Bund“ in welcher Höhe auch immer, wie etwa bei den Versprechen der oberösterreichischen oder niederösterreichischen Landespolitik bei der noch nicht abgeschlossenen Frage der Prioritätensetzung als Kriterium im Vergleich zu sachlichen, verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Kriterien?
37. In welcher Form werden die Vorgaben a) der Alpenkonvention, b) des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention bei der Prioritätensetzung berücksichtigt?
38. Ist für Sie ein staatsgrenzüberschreitend wirksames Straßenbauprojekt im Bundesstraßennetz denkbar, das nicht den Vorgaben von Artikel 11 Absatz 1 oder 2 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention zurechenbar ist?