

19.10

**Präsidentin des Rechnungshofes Dr. Margit Kraker:** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Hohes Haus! Auf der Tagesordnung stehen heute Berichte des Rechnungshofes zum Thema Verkehr, und zwar zur Verkehrsplanung und zur Umweltverträglichkeit bei Bundesstraßen. In diesem Zusammenhang sind ganz grundsätzlich die Entwicklung des zukünftigen Verkehrsverhaltens in Österreich und die Entwicklung eines intermodalen, das heißt eines zwischen Straße und Schiene vernetzten Verkehrsangebots, das den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entgegenkommt, von Relevanz. Die Bereitstellung einer hochrangigen Verkehrsinfrastruktur ist eine ganz wichtige öffentliche Aufgabe und aufgrund der hohen Gebarungsrelevanz wichtig für den Rechnungshof.

Für den Staat geht es um die Wahl der richtigen Strategien und Planungen, um in Bezug auf eine moderne Mobilität, die auch ausreichend auf Umwelt und Klimaauswirkungen Bedacht nimmt, langfristig – es geht wirklich um langfristige Entscheidungen – die richtigen Entscheidungen zu treffen. Was die hochrangige Verkehrsinfrastruktur des Bundes betrifft, haben wir die Strategien zum Ausbau dieser hochrangigen Verkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen Mitteleinsatz beurteilt.

Besonders im Fokus standen die Prozesse – wie man dazu kommt – im Hinblick auf die Netzplanung und im Hinblick auf die Netzveränderung. Dazu gibt es die Strategische Prüfung Verkehr. Das hochrangige Verkehrswegenetz besteht aus Autobahnen und Schnellstraßen, aus den Hochleistungsstrecken im Bereich der Schiene und aus vier Wasserstraßen.

Der finanzielle Aufwand ist tatsächlich beträchtlich: Alleine im Jahr 2015 wurden in diese Netze 3,1 Milliarden Euro investiert, das waren 4 Prozent der Auszahlungen des gesamten Bundeshaushalts, und im Prüfzeitraum von 2011 bis 2015 flossen in den Ausbau und in die Erhaltung dieses hochrangigen Verkehrswegenetzes 15,2 Milliarden Euro, drei Viertel davon in das Schienennetz – das betrifft das ganze Schienennetz der ÖBB – und ein Viertel in den Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Die Größenordnung entspricht in etwa 15 Mal den Baukosten eines Großspitals und zeigt nach Auffassung des Rechnungshofes ganz besonders, wie wichtig eine gesamtstaatliche, verkehrsträgerübergreifende Planung und ein gesamtstaatlicher Blickwinkel sind. Das ist auch deswegen beachtlich, weil der gesamte Bereich Straße und Schiene in einem Ministerium, im Verkehrsministerium, angesiedelt ist. Wir glauben, dass da der Fokus noch stärker auf die Steuerung durch das Ministerium gelegt werden muss

und eine stärkere Rolle des Ministeriums eingenommen werden müsste, um diesen beträchtlichen Mitteleinsatz im wahrsten Sinne des Wortes in die richtigen Wege zu steuern und zu lenken. Es gibt unterschiedliche Finanzierungsmodelle: das Mautmodell im Bereich Straße, im Bereich der Schienenbenützung Infrastrukturentgelte und die Finanzierung der Erhaltung aus dem Bundesbudget.

Wir empfehlen, einen Prozess einzuführen, in dem das Verkehrsministerium eine stärkere Rolle einnimmt, um Steuerungsfunktionen wahrzunehmen und die Einhaltung der verkehrspolitischen Zielsetzungen sicherzustellen. Der Leitfaden wurde schon angesprochen, es gab dazu einige methodische Abweichungen, das haben wir gesehen. Es gab eine mangelnde Verkehrsnachfrage in bestimmten Fällen betreffend die Aufnahme in das hochrangige Straßennetz, es gab nicht immer das entsprechende Kosten-Nutzen-Verhältnis, und der sogenannte Initiator spielte eine starke Rolle betreffend Aufnahme und Bewertung von Alternativen.

Positiv haben wir gesehen, dass die Verkehrsprognose aktualisiert wird. Wir glauben, dass das eine gute Grundlage ist, um eine verkehrsträgerübergreifende Planung vorzunehmen. In Summe geht es um einen transparenten Prozess der Entscheidungsfindung und der Gesamtabwägung. Die Infrastrukturunternehmen sollten die Rolle der Detailplaner übernehmen, das Verkehrsministerium auf einer aggregierten Ebene die verkehrsträgerübergreifende Planung.

Der zweite Bericht hat mit der Umweltverträglichkeitsprüfung und mit den Nachkontrollen bei Bundesstraßen zu tun. Diese sind laut der UVP-Behörde, laut Verkehrsministerium drei bis fünf Jahre nach der Verkehrsfreigabe notwendig. Es wird geprüft, ob die Vorschriften nach der Trassenverordnung, nach den Genehmigungsbescheiden tatsächlich eingehalten wurden und vor allem ob die Prognosen und Annahmen gestimmt haben, ob jene Wirtschaftlichkeit des Projektes tatsächlich eingetreten ist und sich jene faktische Istsituation dann auch tatsächlich bewahrheitet. Wir haben festgestellt, dass das Thema der Nachkontrollen äußerst nachrangig war und dass sie sehr lange dauerten. Wir stellen die Frage nach dem Mehrwert der Nachkontrollen in der derzeit gehandhabten Form.

Zu den Datengrundlagen: Bezüglich der Verkehrsprognosen glauben wir, dass der zusätzliche Erkenntnisgewinn gegenüber den Dauerzählstellen gering ist. Wir glauben, dass Wirtschaftlichkeitsberechnungen notwendig sind. Bei den Lärmkontrollmessungen fehlte die Vernetzung, der Informationsfluss zur Exekutive, damit Höchstgeschwindigkeitsgrenzen auch eingehalten werden. Das Interesse an den Berichten der Nachkontrolle beim Umweltbundesamt war relativ gering.

Es gibt Optimierungsbedarf, und dieser besteht unserer Meinung nach in einer sehr wirksamen Auflagenverwaltung und Auflagenkontrolle in der Betriebsphase. Es ist notwendig, dass es präzise und messbare Auflagen in den Genehmigungsbescheiden gibt und dass es praktikable Systeme dazu gibt und nicht nur ein einmaliges Instrumentarium der Nachkontrolle, sondern zum geeigneten Zeitpunkt entsprechende Kontrollen der Überwachung unter Einhaltung der Umweltauflagen. – Danke schön für die Aufmerksamkeit. (*Allgemeiner Beifall.*)

19.16

**Präsidentin Anneliese Kitzmüller:** Zu Wort gelangt Frau Abgeordnete Becher. – Bitte schön, Frau Abgeordnete.