



**REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER**

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

**2296 /A.B.....BR/2007
zu 2491 /J.....BR/2007
Präs. am 11. Mai 2007**

GZ. BMVIT-13.000/0002-I/PR3/2007 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Bundesrates
Manfred Gruber
Parlament
1017 Wien

Wien, am 11. Mai 2007

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2491/J-BR/2007 betreffend Verkehrsinfrastruktur - Umsetzung des Regierungsprogramms, die die Bundesrätin Kerschbaum, Freundinnen und Freunde am 13. März 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Ist vorgesehen, die Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem ÖBB-Rahmenplan und dem ASFINAG- Bauprogramm nochmals auf ihre Wirtschaftlichkeit zu überprüfen?

- a. Wenn ja: in welchem Zeitraum ist mit dieser Überprüfung zu rechnen?
- b. Wenn nein: warum nicht?

Antwort:

Am 26. März 2007 habe ich gemeinsam mit Vizekanzler und Finanzminister Mag. Wilhelm Molterer den ÖBB-Rahmenplan 2007 - 2012 und erstmals auch ein langfristiges Bauprogramm für die ASFINAG im Rahmen einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser Entscheidung über die in den nächsten Jahren zu realisierenden Eisenbahn- und Straßenprojekte ist eine eingehende Prüfung aller Projekte vorausgegangen.

Insgesamt werden damit nun in der laufenden Legislaturperiode bis 2010 € 11 Mrd. (Schiene € 6,4 Mrd., Straße € 4,6 Mrd.) in den Ausbau der Eisenbahn- und Straßeninfrastruktur investiert werden.

Hinsichtlich des ÖBB-Rahmenplanes wurden bei dessen Erstellung insbesondere folgende strategische und operative Ziele verfolgt:

- Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen
- zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüsse im hochrangigen Netz

- Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

Damit wurde auch den im Regierungsprogramm enthaltenen Festlegungen entsprochen. Gemäß § 43 des Bundesbahngesetzes sind sämtliche Investitionsvorhaben hinsichtlich mehrerer Kriterien zu überprüfen; insbesondere ist auch eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen und damit implizit ein Wirtschaftlichkeitsnachweis zu erbringen. Weiters unterliegen vor allem größere Investitionsvorhaben einer Behandlung gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgegesetz, wobei sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt einer Überprüfung unterzogen werden.

Ebenso wurden die Projekte aus dem ASFINAG-Bauprogramm nochmals auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Als Ergebnis wurde die bereits oben erwähnte evaluierte Prioritätenreihung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Frage 2:

Ist vorgesehen, die Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem ÖBB-Rahmenplan und dem ASFINAG-Bauprogramm nochmals auf ihre Auswirkungen auf den Klimaschutz zu überprüfen?

- a. Wenn ja: in welchem Zeitraum ist mit dieser Überprüfung zu rechnen?
- b. Wenn nein: warum nicht?

Antwort:

Die Überprüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Klima erfolgt im Zuge von Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren der jeweiligen Projekte. Zeitraum und Umfang der entsprechenden Prüfungen sind projektspezifisch zu beurteilen und erfolgen im Einklang mit den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgegesetz 2000 - UVP-G 2000).

Frage 3:

Kann aufgrund einer solchen Überprüfung noch eine Änderung des Ausbaugrades dieser Projekte erfolgen?

Antwort:

Im UVP-G 2000 sind die Voraussetzungen für die Genehmigung eines Projekts verankert. Ein vom Projektwerber eingereichtes Projekt ist Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Zuge dieser können sich Änderungen am Projekt ergeben, insbesondere dann, wenn absehbar ist, dass die Voraussetzungen für die Genehmigung nicht gegeben sind. Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nämlich zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen,

- jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Wenn die Voraussetzungen nicht gegeben sind, kann das Projekt nicht genehmigt werden und die Einreichung eines überarbeiteten Projekts zur Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sein.

Frage 4:

Wie ist der Begriff „Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltkosten bei der Errichtung von Straßen- und Schieneninfrastruktur...“ zu verstehen?

- a. Sind damit die Kosten für Schäden, die jene angeführten Projekte der Umwelt zufügen, gemeint? Oder
- b. Sind damit Kosten für Umweltschutzmaßnahmen (z.B.: Lärmschutz) gemeint?

Antwort:

Wie im Regierungsprogramm ausgeführt, soll eine Überprüfung der Angemessenheit und Notwendigkeit von bestehenden Ausbau- und Trassierungsstandards hinsichtlich ihrer Effizienz vorgenommen werden, mit dem Ziel, durch kostengünstigere Lösungen zumindest eine gleichartige Wirkung zu erzielen.

Ebenso sind im Sinne einer allgemeinen und gesamtheitlichen Effizienzsteigerung und Kostensenkung sowie unter Berücksichtigung der für die Bundesverwaltung verbindlichen Handlungsprinzipien Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit darunter sowohl die Kosten für Umweltschutzmaßnahmen (etwa durch Einsatz effizienterer Lärmschutztechnik) als auch die externen Kosten für negative Umweltauswirkungen zu verstehen.

Frage 5:

Wie ist die Aussage: „Einen wesentlichen Beitrag dazu kann dazu die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr unter Einbeziehung der externen Effekte liefern.“ zu verstehen?

- a. Ist die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr ein Ziel der neuen Bundesregierung oder handelt es sich bei diesem Satz nur um eine Erkenntnis, die aber nicht umgesetzt werden soll?

Antwort:

Die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr (insbesondere Güterverkehr) ist ein prioritäres Ziel dieser Bundesregierung. Die Maßnahmen, die erforderlich sind, um diesem Ziel näher zu kommen, sind vielfältiger Natur und werden sowohl auf nationaler Ebene, als auch in Zusammenarbeit mit den europäischen Partnern und in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Was letzteres anlangt, bedarf es einer Novellierung der bisherigen Eurovignettenrichtlinie durch die EU-Kommission, wobei die Bundesregierung darauf drängen wird, dass die Vorlage des hierzu erforderlichen Legislativaktes so rasch wie möglich erfolgt, bestenfalls gleichzeitig mit der Vorlage der Studie betreffend die

Methodologie zur Anlastung der externen Kosten, wozu die EU-Kommission aufgrund der derzeit geltenden EU-Wegekostenrichtlinie bis spätestens Juni 2008 verpflichtet ist.

Frage 6:

Im Kapitel „Transit“ (Seite 66/67) der Regierungserklärung ist angeführt: „Besonders hohes Wachstum wird der Ost-West-Verkehr, während sich der Nord-Süd-Transit auf hohem Niveau einpendelt.“ Maßnahmen sind aber lediglich im Bereich des Nord-Süd-Transits angeführt (Brenner Basistunnel).

- a. Sehen Sie die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Eindämmung des Ost-West-Transits?
- b. Ist durch die geplanten Projekte (ASFINAG Bauprogramm) wie A5, S1, S2, B8, B303 eine Zunahme des Ost-West-Transits zu erwarten?

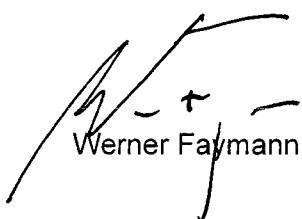
Antwort:

Österreich setzt bereits seit vielen Jahren entsprechende Maßnahmen, um die Eisenbahninfrastruktur für den Ost-West-Transitverkehr auszubauen. Beispielhaft darf darauf hingewiesen werden, dass bereits seit den 80er Jahren der viergleisige Ausbau der Westbahn im Gange ist und dass seit vielen Jahren das Unterinntal ebenfalls viergleisig ausgebaut wird.

Darüber hinaus setzt das bmvit zahlreiche Fördermaßnahmen im Bereich des Kombiverkehrs mit der Zielsetzung den Verkehr von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Die jüngsten Zuwachsrate im Kombiverkehr bestätigen die Richtigkeit dieser Maßnahmen. Weitere Maßnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs werden in Zusammenarbeit auf europäischer Ebene laufend umgesetzt.

Die angesprochenen Erweiterungen des hochrangigen Straßennetzes liegen in der Ostregion im Einflussbereich des Ballungsraums Wien und sollen den Verkehr am hochrangigen Netz bündeln und dadurch die Ortsdurchfahrten entlasten.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann