

II 3159 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

1465 I A. B.
zu 1454 / J.
Präs. am 16. Jan. 1970

Zl. 24.646-Präs. A/69
Anfrage Nr. 1454 der Abg. Melter und Gen.
betr. Voraussetzungen für die Autobahnplanung
im Vorarlberger Unterland.

Wien, am 15. Jänner 1970

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dr. Alfred M a l e t a

W i e n

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten zum Nationalrat Melter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 19. Nov. 1969, betreffend Voraussetzungen für die Autobahnplanung im Vorarlberger Unterland an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Vorerst darf ich festhalten, dass ein Teil der in neun Unterfragen gegliederten Anfrage keinen Gegenstand der Vollziehung im Sinne des Art. 52 (1) BVG. bzw. des § 70 der Geschäftsordnung des Nationalrates betrifft.

Soweit es sich um Fragen nach den wissenschaftlichen Voraussetzungen für Akte der Vollziehung handelt, wird daher von mir im folgenden immer auf die entsprechenden Quellen hingewiesen werden, die im Rahmen der Vollziehungstätigkeit meines Ressorts benützt wurden bzw. in Zusammenarbeit mit Wissenschaftlern und Experten erst neu geschaffen werden mussten.

Die Anfragen lauten im einzelnen :

1. Wie hat sich die Bevölkerung in Vorarlberg, Bregenz, Lochau, Hard, Bayern, Baden-Württemberg, Bundesrepublik Deutschland, Norditalien, Schweiz in Zeitabständen von etwa fünf Jahren seit 1945 entwickelt?
2. Welche Bevölkerungsprognosen lassen sich darauf aufbauen (in Fünfjahresabschnitten bis zum Jahr 2000?)
3. Wie haben sich Gewerbe und Industrie in Vorarlberg, Schweiz Bundesrepublik Deutschland und Norditalien ^{seit} 1945 in Fünfjahresabschnitten entwickelt?
4. Welche Entwicklung weist in denselben Gebieten die Zunahme der Güterproduktion, des Güteraustausches und der Transportbedürfnisse auf?

-2-

Zl. 24.646-Präs. A/69

5. Wie hat sich der Bestand an Personen- und Lastkraftwagen seit 1945 laufend entwickelt und welche weiteren Zunahmen sind in Fünfjahresabständen zu erwarten?
6. Welche Verkehrszunahme ist für den Raum Bregenz zu erwarten (in fünfjährigen Zeitabschnitten bis zum Jahr 2000) unter weiterer Berücksichtigung der Autobahnbauten im süddeutschen Raum und in der Schweiz?
7. Womit werden diese Prognosen begründet?
8. Wie wird sich der Ziel- und Quellverkehr im Vergleich zum Fernverkehr voraussichtlich entwickeln und wie wird diese Prognose begründet?
9. Werden seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik in Zukunft mehr Verkehrszählungen durchgeführt werden, um die Entwicklung überprüfen und die Prognosen korrigieren zu können, damit die Strassenplanung darauf abgestellt werden kann?

Zu 1.) und 2.)

Im Rahmen der von mir veranlassten Neubewertung des Bundesstrassennetzes wurde für eine möglichst exakte Erfassung der zu erwartenden Verkehrsbedürfnisse zunächst eine Vorausschau auf die künftige Bevölkerungsverteilung erstellt. Diese im Verlag Ueberreuter erschienene "Bevölkerungsprognose 1980" zeigt für Österreich erstmalig die bezirkswise Entwicklung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung bis zum Jahre 1980 sowie die Prognose der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Bundesländern bis zum Jahre 2000. Die Wohnbevölkerung von Vorarlberg und vom Bezirk Bregenz zeigt demnach folgende Entwicklung:

Vorarlberg	1951	1961	1980	2000
	193.657	226.300	335.000	476.500
Bregenz	70.056	78.958	107.150	---

Bevölkerungsprognosen aus den Nachbarstaaten liegen noch nicht vor, doch zeigt auch dort, wie aus den entsprechenden Statistiken zu entnehmen ist, die Bevölkerungsentwicklung steigende Tendenz.

- 3 -

Zl. 24. 646-Präs. A/69

Wohnbevölkerung in 1000 Einwohnern:

	1950	1955	1958	1960	1965	1967
Bayern	9.108	9.073	9.215	9.387	10.053	10.254
Baden- Württemberg	6.289	6.943	7.341	7.591	8.360	8.548
BRD	49.989	52.382	54.292	55.433	59.012	59.873
Schweiz	---	---	5.199	---	5.945	6.050
Italien	---	---	49.041	---	51.576	51.859

Zu 3.) und 4.)

Die Beobachtung der Entwicklung der industriellen und gewerblichen Produktion fällt zwar nicht in mein Ressort, doch kann den internationalen Statistiken entnommen werden, dass Gewerbe und Industrie und damit die Güterproduktion, der Güteraustausch und die Transportbedürfnisse in allen betrachteten Gebieten stetig gewachsen sind. Der Index der industriellen Produktion sowie die Entwicklung der industriellen und gewerblichen Produktion auf Grund der nachstehenden Zusammenstellung, die dem statistischen Handbuch für die Republik Österreich 1968 entnommen ist, beweist dies.

Index der industriellen Produktion:

	1956	1961	1965	1967
Österreich	100	132,9	158,4	165,0
BRD	100	138,1	171,0	168,6

industrielle und gewerbliche Produktion:

	1960	1963	1966
BRD in Mrd. D-Mark	122,2	252,8	193,7
Italien in Mrd. Lire	5.302,0	7.776,0	9.651,0
Österreich in Mrd. Schilling	57,3	67,4	84,2

-4-

Zl. 24.646-Präs. A/69

Zu 5.) 6.) und 7.)

Die zweite Untersuchung, welche im Rahmen der von mir veranlassten Neubewertung des Bundesstrassennetzes bereits veröffentlicht wurde, ist die "Verkehrsprognose 1980 und 2000", die mit Schreiben vom 15. 12. 1969 allen Abgeordneten zum Nationalrat überreicht wurde. Die nachstehenden Ziffern des Kraftfahrzeugbestandes und des Bestandes an Personenkraftwagen wurden dieser Broschüre entnommen.

Entwicklung des Personenkraftwagenbestandes:

	<u>1955</u>	<u>1960</u>	<u>1965</u>	<u>1980</u>	<u>Vollmotorisierung</u>
Österreich	143.099	404.042	790.675	2,181.010	3,238.700
Vorarlberg	5.375	12.420	26.242	92.110	169.700
Bezirk Bregenz	2.131	4.685	9.699	30.880	52.700

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes:

	<u>1955</u>	<u>1960</u>	<u>1965</u>	<u>1980</u>	<u>Vollmotorisierung</u>
Österreich	517.019	801.227	1,121.818	2,497.090	3,734.500
Vorarlberg	18.177	24.664	36.744	104.560	195.100
Bezirk Bregenz	7.297	9.012	13.212	34.750	60.600

Zu 8.)

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat zu Beginn des Jahres 1969, aufbauend auf früheren Studien namhafter Verkehrsexperten wie Leibbrand, Dorfwirth und Schächterle und eigener Beobachtungen, eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Daraus ist zu entnehmen, dass an einem Sonntag in der Hauptreisezeit am Südrand von Bregenz der Ziel- und Quellverkehr sogar um 50% grösser ist, als der Durchgangsverkehr. Im Jahresdurchschnitt beträgt der Durchgangsverkehr lediglich 27% des Gesamtverkehrs.

-5-

Zl. 24.646-Präs. A/69

Prognosen für die Zukunft sind schwer zu erstellen, doch kann angenommen werden, dass sich auch in Zukunft, da der fortschreitenden Motorisierung auch ein besseres Angebot an Fernverkehrsstrassen gegenübersteht, an diesem Aufteilungsverhältnis zwischen Ziel- und Quellverkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits wenig ändern wird.

Zu 9.)

In den Jahren 1955, 1960 und 1965 wurden umfassende Strassenverkehrszählungen im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich durchgeführt, welche auf den Empfehlungen des Inlandtransportkomitees der ECE basieren. Die nächste Zählung findet im Jahre 1970 statt. Bei dieser Verkehrszählung kommen zusätzlich erstmalig auch 40 automatische Zählanlagen zum Einsatz, welche es erlauben, den gesamten Jahresverkehr in stündlichen Intervallen zu erfassen. Diese Zählgeräte werden ständig in Betrieb sein und jede Änderung im Verkehr während der 5 Jahre bis zur nächsten Großzählung aufzeigen.

Darüberhinaus werden bei allen grösseren Planungen der Bundesstrassenverwaltung, bei denen die vorhandenen Verkehrsdaten nicht ausreichen um die entsprechenden Entscheidungen zu treffen, spezielle Verkehrserhebungen (Befragungen etc) durchgeführt.

Anlässlich des im Oktober in Wien stattgefundenen Internationalen Fernstrassenkongresses wurde ferner vereinbart, dass die österreichischen Verkehrsprognosen mit den deutschen Prognosen in Übereinstimmung gebracht werden sollen.

Darüberhinaus besteht selbstverständlich die Absicht, die bereits erwähnte "Verkehrsprognose 1980 und 2000" in Zeitabständen von einigen Jahren gründlich zu überarbeiten und die neuesten Entwicklungen des Verkehrseinzuarbeiten. Auch alle anderen Untersuchungen, welche von mir im Rahmen der Neubewertung des Bundesstrassennetzes veranlasst wurden, haben zum Ziele, mit wissenschaftlicher Genauigkeit Unterlagen zu erarbeiten, die es ermöglichen sollen, das Bundesstrassenetz auf wirtschaftlichste Weise dem stetig steigenden Verkehrsbedürfnis anzupassen.