

II-1037 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

12.2.1968

454/A.B.

zu 453/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. K o t z i n a
auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. v a n T o n g e l und Genossen,
betreffend Bericht einer ausländischen Zeitschrift über das Fehlen einer
Straßenverkehrsplanung in Österreich.

-.--.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. van
Tongel, Peter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates vom 11. Jänner
1968, betreffend Bericht einer ausländischen Zeitschrift über das Fehlen
einer Straßenverkehrsplanung in Österreich, an mich gerichtet haben, beehre
ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1: (Entspricht der Österreich betreffende Teil des oben zi-
tierten Berichtes der Schweizer Fachzeitschrift "Automobil-Revue" den tat-
sächlichen Verhältnissen?):

Wie der Korrespondent einleitend zu seinem Artikel festhält, wollte er
einen Überblick über das Autowesen der nächsten Jahrzehnte in Österreich ge-
ben und befragte hiezu Industrielle, Straßenbauer, Ministerialbeamte und
Funktionäre von Motorfahrerorganisationen über das zukünftige Verhältnis
von Schiene und Straße, über den Ausbau des Straßennetzes unter besonderer
Berücksichtigung der Autobahnen, über die Projekte der Stadtplaner, speziell
auch im Hinblick auf Parkraumprobleme. Angeblich wurde keine einzige der
sehr genau formulierten Fragen zufriedenstellend beantwortet.

Hiezu wäre festzustellen:

Die dynamische Entwicklung der Verkehrswirtschaft und der Verkehrstech-
nik der Gegenwart brachte eine derart große Zahl von Problemen und Schwie-
rigkeiten mit sich, daß eine zukünftige tiefgreifende Verbesserung nur im
Zusammenwirken aller Kräfte des Verkehrswesens erzielt werden kann. Hierun-
ter fallen z.B. auch der Ausbau des Straßennetzes im Hinblick auf die Struk-
turwandlungen von Bevölkerung und Wirtschaft, das Verhältnis von Schiene und
Straße und vieles andere.

Über Auftrag der Bundesregierung wird zur Zeit von den mit der Wahr-
nehmung verkehrspolitischer Agenden betrauten Bundesministerien für Handel,
Gewerbe und Industrie, für Bauten und Technik und für Verkehr und verstaat-
lichte Unternehmungen an der Erstellung eines Gesamtkonzeptes des Verkehrs
gearbeitet. Die drei wichtigsten Zielsetzungen dieses Verkehrskonzeptes

454/A.B.

- 2 -

zu 453/J

liegen im Rahmen der Raumordnung, im Rahmen der Verkehrspolitik aus der Wechselwirkung von Konjunktur und Verkehr und im Rahmen der strukturellen Ordnung der Verkehrswirtschaft.

Die vom Bundesministerium für Bauten und Technik in Angriff genommenen Arbeiten an einem umfassenden Bundesstraßenkonzept nehmen Bedacht auf die Zielsetzungen dieses Gesamtkonzeptes des Verkehrs. Im Rahmen der angedeuteten Arbeiten wird zur Zeit z.B. konkret an einem Raumordnungskonzept, an einem Verkehrskonzept und an der Neubewertung des Bundesstraßennetzes gearbeitet. Diese Arbeiten werden im Zusammenwirken zwischen Beamtenausschüssen, unabhängigen wissenschaftlichen Instituten und freischaffenden Fachexperten durchgeführt. Selbstverständlich bedürfen derart gewaltige Vorhaben umfangreichster Vorarbeiten und Erhebungen, deren Auswertung teilweise nur mehr auf elektronischem Wege möglich ist. Die endgültigen Ergebnisse dieser Arbeiten werden voraussichtlich erst in etwa 2 Jahren vorliegen, die erarbeiteten Zwischenergebnisse jedoch werden in immer steigendem Masse in den laufenden Bauprogrammen berücksichtigt.

Bis zum Wirksamwerden dieser langfristigen Programme erfolgt der Ausbau der Bundesstraßen B in Österreich nach dem im Jahre 1955 erarbeiteten 15jährigen Rahmenprogramm bzw. den speziellen 5jährigen Bauprogrammen, dem Staubfrei- und Frostsanierungsprogramm. Diese Konzepte greifen naturgemäß ineinander und überschneiden sich.

Im Rahmen des Staubfreimachungsprogrammes hat die Bundesstraßenverwaltung die Schotterdecken beseitigt und staubfreie Beläge hergestellt. Hierbei erfolgten die Arbeiten vordringlich in den Ortsdurchfahrten. Derzeit beträgt der Prozentsatz der noch vorhandenen Schotterstraßen etwa 2 % des gesamten Bundesstraßennetzes.

Zwischen 1958 und 1963 war das Baugeschehen auf das erste 5jährige Bauprogramm und zwischen 1963 und 1967 auf das zweite 5jährige Bauprogramm für den Ausbau der Bundesstraßen abgestimmt.

Neben diesen speziellen Konzepten zum Vollausbau der Bundesstraßen reicht bis zum Jahre 1969 noch das Programm zur Frostfreimachung der wichtigsten Durchzugsstrecken. Im Rahmen eines ausgewählten Straßennetzes, welches rd. 50 % der gesamten Bundesstraßen umfaßt, werden bis Abschluß des nächsten Jahres Straßenfahrbahnen mit frostsicherem Unterbau hergestellt.

Seit 1965 sind die Straßenplanungen bereits auf die Erkenntnisse aus der Straßenverkehrszählung 1965 abgestimmt und werden die Straßenbaumaßnahmen kontinuierlich dem eingangs erwähnten langfristigen Straßenbaukonzept angepaßt.

454/A.B.

- 3 -

zu 453/J

Der Ausbau der Autobahnen erfolgt derzeit nach einem Leitplan, in welchem die Reihenfolge des Baubeginnes der einzelnen Autobahnabschnitte festgelegt ist. Der Zeitpunkt des Baubeginnes der einzelnen Abschnitte wiederum ist abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.

Jede Verwirklichung noch so gründlich ausgearbeiteter Konzepte ist aber auch eine Frage der Finanzierung, also der jährlich im Budget enthaltenen Mittel, die bereits in den letzten Jahren bei weitem nicht ausreichten, um die notwendigsten Bauten so zügig durchzuführen, wie es das Erfordernis verlangte.

Allein die z.B. bisher gesetzlich festgelegten Autobahnstrecken sind ein Bauprogramm auf Jahrzehnte, wenn nicht zusätzliche Mittel bereitgestellt werden können.

Da in dem zur Diskussion stehenden Artikel über alle diese Arbeiten kein Wort zu finden ist, muß angenommen werden, daß der Korrespondent seine Information von unzuständigen Stellen bezogen hat. Er entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen.

Zu Frage 2: (Wenn ja, welche Sofortmaßnahmen werden Sie ergreifen, um die Verkehrsplanung entsprechend voranzutreiben?):

Da die Frage 1 einwandfrei mit nein zu beantworten ist und in der Antwort zu Frage 1 auch bereits die im Gange befindlichen Arbeiten dargestellt sind, sind zur Zeit Sofortmaßnahmen entbehrlich.

Zu Frage 3: (Bis wann wird Österreich - so wie andere Länder - über eine langfristige Verkehrsplanung verfügen?):

Die Veränderungen und Bewegungen, die das Verkehrswesen erfaßt haben, welche einerseits mit gesamtwirtschaftlichen Strukturwandlungen zusammenhängen, andererseits aber auch durch das Verhältnis der Verkehrsträger untereinander bestimmt sind, sind ein internationales Problem, welches die Nachbarländer genauso erfaßt hat wie Österreich. Auch dort wurde dieses Problem noch nicht bis ins letzte gelöst. In allen Ländern wird aber, so wie in Österreich, daran gearbeitet, eine für die Gesamtwirtschaft günstige Ordnung im Verkehrswesen zu erzielen und zu einem verkehrspolitischen Programm zu gelangen. Da aber Verkehrswirtschaft und die übrige Wirtschaft in untrennbaren Wechselbeziehungen zueinander stehen und bedeutende Maßnahmen auf dem Verkehrssektor tiefgreifende Folgen in der Wirtschaft auslösen, muß daher auf wirtschaftliche und soziologische Gegebenheiten ständig Bedacht genommen werden; ein Verkehrskonzept wird auch jene Elastizität aufweisen müssen, welche den dynamischen Strukturveränderungen Rechnung trägt.

Die für die Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes notwendige Zeit wurde schon bei der Beantwortung der ersten Frage genannt.

-.-.-.-.-