



II-8258 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/70-4-92

3681/AB
4. Jan. 1993
3722/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anshober, Freunde und Freundinnen vom
5. November 1992, Zl. 3722/J-NR/1992 "Er-
füllung des Raumordnungskonzeptes 1991"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Das Raumordnungskonzept 1991 sieht die verbindliche Erarbeitung integrierter Radverkehrskonzepte, die nicht nur den Freizeitverkehr berücksichtigen, bis Ende 1993 vor. Welche Zwischenergebnisse liegen im Verkehrsministerium derzeit diesbezüglich vor und kann der Verkehrsminister garantieren, daß ein derartiges Bundeskonzept bis Ende 1993 fertiggestellt ist?"

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr begrüßt die Erstellung solcher Konzepte, deren praktische Umsetzung dazu beiträgt, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver zu machen. Ich erlaube mir darauf hinzuweisen, daß das Verkehrsressort in jüngerer Zeit einige Bestimmungen zur Erleichterung des Radfahrens im Alltag in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen hat. Dazu zählt etwa die Möglichkeit, Einbahnen für Radfahrer/innen auch gegen die für den motorisierten Verkehr zulässige Fahrtrichtung zu öffnen.

Für die Radwegeplanung im Bundesstraßennetz ist allerdings das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, das ein Radwegkonzept für Bundesstraßen bearbeitet, im Einvernehmen mit den im Rahmen der Auftragsverwaltung tätigen Straßenbauabteilungen der Länder zuständig. Planungen für den Radverkehr auf lokaler Ebene fallen im allgemeinen in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.

Zu Frage 2:

"Ebenso fordert das Raumordnungskonzept bis Ende 1993 die Erforschung weiterer Verkehrsberuhigungssysteme. Welche Zwischenergebnisse liegen diesbezüglich vor und wird bis Ende 1993 ein Detailkonzept präsentiert?"

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der Umweltsituation und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, werden von meinem Ressort selbstverständlich unterstützt.

Ich erlaube mir festzuhalten, daß das Verkehrsressort durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Straßenverkehrsordnung - etwa die Regelungen für Wohnstraßen oder für flächenhaft wirksame Tempobeschränkungen - zu einer Erleichterung der Realisierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beigetragen hat. Die konkrete Verordnung solcher Beschränkungen fällt in die Zuständigkeit der Länder, bauliche Maßnahmen sind durch den jeweiligen Straßenerhalter zu realisieren.

Neben lokalen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Städten und auch in kleineren Gemeinden, ist eine Verkehrsberuhigung auch als regionale Strategie für sensible Erholungsregionen erforderlich.

In diesem Zusammenhang hat das Verkehrsressort auch gemeinsam mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, dem Bundeskanzleramt und dem Land Oberösterreich eine Studie zum Thema Verkehr und Tourismus beauftragt. Für die Modellregion inneres Salzkammergut wurden im Rahmen dieser Studie Empfehlungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region und zur schrittweisen Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs in sensiblen Bereichen erarbeitet. Auch die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sollen nachhaltig verbessert werden.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Ebenso wird vom Raumordnungskonzept bis Ende 1993 die Reduzierung des Landschaftsverbrauchs für Verkehrsflächen und die Berücksichtigung landschaftsgestalterischer Kriterien vorgeschrieben. Welche Zwischenergebnisse liegen diesbezüglich vor und wird diese Arbeit bis Ende 1993 konkretisiert werden können?"

Im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird derzeit ein Bundesverkehrswegeplan erarbeitet. Ein wesentliches Kriterium für die Realisierung bestimmter Bauvorhaben wird der sparsame Umgang mit natürlichen Ressourcen und Flächen sein. Die Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz tragen, da in einigen Fällen auf Kapazitätsausweitungen im Straßennetz verzichtet werden kann, zur Verringerung des Flächenverbrauchs von Verkehrswegen bei.

Zu Frage 4:

"Das Raumordnungskonzept fixiert weiters die bis Ende 1993 zu erfolgende Überprüfung der Wirkung von Exportförderungen auf das Verkehrsaufkommen. Liegen diesbezüglich Arbeiten bereits vor, wie lauten die Zwischenergebnisse und werden die diesbezüglichen Arbeiten bis Ende 1993 abgeschlossen sein?"

Im Rahmen der Zuständigkeit des ho. Ressorts ist dazu folgendes auszuführen:

Es ist ein wesentlicher Grundsatz der österreichischen Verkehrspolitik, Schritte zu setzen, um jedem Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten anzulasten.

Das Verkehrsressort hat in diesem Sinne im Transitvertrag mit der EG eine schrittweise Annäherung an die Kostenwahrheit im Verkehr vereinbart. Dies bedeutet, daß den Verkehrsteilnehmern entsprechend dem Verursacherprinzip, künftig alle durch den Verkehr verursachten Kosten - also auch Unfallfolgekosten und Umweltkosten - angelastet werden sollen. Gütertransporte über weite Distanzen werden dadurch merkbar teurer. Auch damit wird einem übermäßigen Verkehrswachstum entgegengewirkt.

Zu Frage 5:

"Das Raumordnungskonzept sieht weiters die Begrenzung des Straßengüterverkehrs durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und Plafondierung vor. Welche Zwischenergebnisse kann der Verkehrsminister diesbezüglich präsentieren, welche Detailplanungen sind bis Ende 1993 hierbei noch vorgesehen?"

Zu diesen Forderungen hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit dem Abschluß des Transitvertrags mit der EG einen konkreten Arbeitserfolg erzielt.

Das Ökopunktemodell wird nicht zuletzt auch den Modalsplit im Transitverkehr zugunsten der Bahn und des Kombiverkehrs beeinflussen. Sollte in einem der Jahre zwischen 1992 und 2003 die Zahl der für das Jahr 1991 ermittelten Fahrten von EG-LKW im Transit durch Österreich um mehr als 8 % überschritten werden, so ist die Zahl der Ökopunkte für das darauffolgende Jahr, über die vertraglich vereinbarte Reduktion hinaus, zu vermindern. Damit wurde für die Dauer des Transitvertrages eine konkrete Plafondierung vertraglich vereinbart.

Nach dem Muster des Transitvertrags wurden in den letzten Monaten auch Verkehrsabkommen mit Polen, Ungarn und Slowenien verhandelt, die kurz vor dem Abschluß stehen. Auch dabei hat die möglichst umweltschonende Abwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs Priorität. Mein Ressort war daher stets zurückhaltend mit der Ausweitung von Kontingenten für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Reformstaaten - trotz des massiven Drucks aus Wirtschaftskreisen, die Anzahl der Fahrgenehmigungen massiv auszuweiten. Lediglich für den kleinen Grenzverkehr - wo eine Verlagerung auf die Bahn wegen der erforderlichen Umwegfahrten auch ökologisch nicht zielführend wäre sowie im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr haben wir zusätzliche Straßengenehmigungen zugestanden.

- 5 -

Zu Frage 6:

"Das Raumordnungskonzept sieht bis Ende 1993 die Erstellung und Umsetzung eines politisch beschlossenen integrierten österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes sowie eines verkehrsübergreifenden Verkehrswegeplanes vor. Wie sieht der Zwischenstand bei der Erarbeitung des Verkehrsträger übergreifenden Verkehrswegeplanes aus? Werden die entsprechenden Planungen bis Ende 1993 in der Endfassung vorliegen?"

Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991 (GVK-Ö 1991) wurde am 13. Jänner 1992 von meinem Amtsvorgänger Dr. Streicher der Öffentlichkeit präsentiert.

Die Bearbeitung des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans, in dem selbstverständlich auch Neu- und Ausbautvorhaben im Bahnnetz und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern behandelt werden, ist in meinem Ressort voll angelaufen. Um die Erfahrungen in- und ausländischer Experten in die österreichische Bundesverkehrswegeplanung einfließen zu lassen, wurde vom BMÖWV die Bearbeitung einer Pilotstudie zum Bundesverkehrswegeplan in Auftrag gegeben. Auf Basis des in der Pilotstudie erarbeiteten Konzeptes - das Ergebnis wird bis Mitte 1993 vorliegen - soll die konkrete Bewertung von Neu- und Ausbautvorhaben erfolgen. Innerhalb meines Hauses wird bereits an der systematischen Zusammenstellung entscheidungsrelevanter Daten für den BVWP gearbeitet. Bereits in dieser Projektphase kommt der Zusammenarbeit mit den Ländern, von denen einige bereits Verkehrswegekonzepte erstellt haben, große Bedeutung zu. Mitarbeiter meines Ressorts sind zur Zeit auch damit befaßt, Erfahrungen von ausländischen Verkehrswegeplanungen einzuholen.

Zu Frage 7:

"Das Raumordnungskonzept 1991 fordert bis Ende 1993 die Erarbeitung eines Eisenbahnbaukonzeptes für Strecken für den grenzüberschreitenden Verkehr. Welche Zwischenergebnisse kann der Verkehrsminister diesbezüglich präsentieren und welche Detailvorhaben sind bis Ende 1993 weiters geplant?"

- 6 -

Im österreichischen Raumordnungskonzept 1991 wird auf das laufende ÖBB-Ostkonzept hingewiesen.

Derzeit erfolgt die grundlegende Sanierung und Verbesserung der Ostbahn Wien - Hegyeshalom. Die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn und Nordwestbahn ist im Gange. Auf der Strecke Linz - Summerau werden zur Kapazitätserhöhung zusätzliche Blockstellen errichtet. Auf der Grazer Ostbahn werden Eisenbahnkreuzungen durch technischen Kreuzungsschutz modernisiert bzw. durch Unterführungen ersetzt. Ebenso erfolgt eine Adaptierung der Strecke nach Preßburg über Marchegg und mittelfristig ein Neubau von Kittsee nach Petrzalka mit einem Lückenschluß nach Wolfsthal.

Die von den ÖBB im Rahmen des Ostkonzeptes zu setzenden Maßnahmen sind auch im engen Zusammenhang mit den von den Nachbarbahnen der CSFR und Ungarn geplanten Ausbaumaßnahmen zu sehen.

Zu Frage 8:

"Das Raumordnungskonzept 1991 fordert die Erarbeitung eines Regionalbahnkonzeptes und die Überprüfung der Nebenbahnverordnung bis Ende 1993. Welche Zwischenarbeiten wurden hier bereits geleistet und welche Detailplanungen liegen bis Ende 1993 vor?"

Die Nebenbahnverordnung wurde 1991 hinsichtlich der bis Ende 1991 limitierten Leistungsaufträge überprüft. Aufgrund der stark gestiegenen Inanspruchnahme konnte eine Verlängerung der meisten 1991 endenden Leistungsaufträge erzielt werden. Mit dem neuen Bundesbahngesetz wird die Verlängerung der Leistungsverträge (statt der Verordnungen) von der Bereitschaft der Regionen zur Mitfinanzierung abhängig gemacht.

Als Detailplanungen können die Installierung eines signalisierten Zugleitbetriebes auf der Strecke Friedberg - Fehring, die Fertigstellung des Zugleitbetriebes im Gailtal, die Errichtung des Zugleitfunkes auf 2 Strecken im Weinviertel sowie auf der Strecke Friedberg - Oberwart und die Einführung eines 1/4 Stundentaktes auf der Mühlkreisbahn erwähnt werden.

- 7 -

Zu Frage 9:

"Das Raumordnungskonzept 1991 fixiert die Forcierung des ÖPNV durch Ausbau von Park and Ride-Anlagen, die Schaffung österreichweit einheitlicher Verkehrsverbünde sowie die Einbindung der Kraftfahrlinien und des Gelegenheitsverkehrs. Wie schauen diesbezüglich die Zwischenerfolge bislang aus und welche Detailaktivitäten wird das Ministerium bis Ende 1993 noch unternehmen?"

In Österreich sind derzeit folgende 10 Verkehrsverbünde eingerichtet:

Verkehrsverbund Ostregion

Verkehrsverbund Nördliches Weinviertel

Verkehrsverbund NÖ Süd - Burgenland Mitte

Verkehrsverbund NÖ Zentral - Mostviertel

Verkehrsverbund Waldviertel

Linzer Verkehrsverbund

Verkehrsverbund Zentralraum Salzburg

Tarifmodell Tirol (inkl. Innsbrucker Verkehrsverbund)

Verkehrsverbund Vorarlberg

Grazer Tarifverbund

Gegenwärtig laufen Verhandlungen über die Einrichtung eines VV Kärnten.

Alle Verkehrsverbünde sind so konzipiert, daß sie sowohl die Bahn und die Busse der ÖBB als auch die Postautobuslinien sowie weitere öffentliche Verkehrsmittel der jeweiligen Region umfassen.

Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Attraktivierung des ÖPNV ist die Errichtung einer möglichst großen Zahl von Park-and-Ride-Anlagen.

Bis Ende 1992 werden vsl. 31 Park-and-Ride-Anlagen mit ca. 2510 PKW- bzw. ca 1460 Zweiradstellplätzen errichtet.

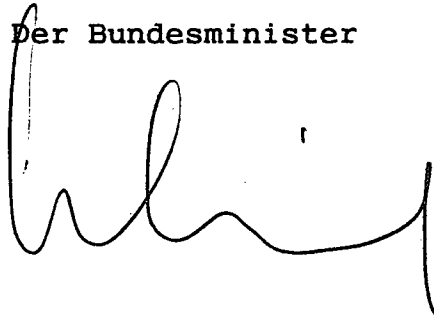
Für 1993 sind derzeit rund 25 Anlagen in Planung. In Leobersdorf ist der Baubeginn eines Parkdecks mit 575 PKW-Stellplätzen vorgesehen.

- 8 -

In der Beilage wird eine Übersicht aller Park-and-Ride-Anlagen
übermittelt.

Wien, am 23. Dezember 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. H. H.', written in a cursive style.

Österreichische Bundesbahnen
 Bau- und Elektrotechnik
 Arbeitsgebiet GD 8.11 - Nahverkehr

Übersicht - Parkplätze für Bahnkunden Stand 31.12.1991

Bundesland	Anzahl der Verkehrsstellen mit Parkplätzen	Gesamtanzahl der Stellplätze		davon 1989 errichtet, erweitert oder saniert			davon 1990 errichtet, erweitert oder saniert			davon 1991 errichtet, erweitert oder saniert		
		PKW	Zweirad	Anzahl	Stellplätze		Anzahl	Stellplätze		Anzahl	Stellplätze	
					PKW	Zweirad		PKW	Zweirad		PKW	Zweirad
Wien	34	1744	590	1	44	-	1	629	-	-	-	-
Niederösterreich	422	16310	16084	28	2627	1164	15	1178	370	10	763	594
Burgenland	27	832	385	2	105	50	-	-	-	1	40	-
Oberösterreich	199	4601	6427	4	262	150	4	133	-	12	259	182
Salzburg	68	1545	1430	2	88	102	3	135	80	3	128	250
Tirol	77	1903	2378	7	213	85	-	-	-	4	198	119
Vorarlberg	25	580	1234	1	-	264	-	-	-	-	-	-
Steiermark	133	3501	3265	4	182	92	12	812	418	6	408	330
Kärnten	130	3037	2138	3	123	-	4	182	-	4	388	30
Summe	1116	34133	33932	52	3544	1907	39	3064	868	40	2194	1505

Die Gesamttabelle enthält alle ÖBB-Verkehrsstellen, in deren Bereich eine "Park-and-ride-Anlage" oder sonstige befestigte bzw. unbefestigte PKW-Abstellplätze und Zweiradplätze bestehen.

Die Jahrestabellen enthalten jene Verkehrsstellen, die im betreffenden Jahr einen neuen Parkplatz erhielten bzw. in denen ein bestehender erweitert oder saniert wurde.