

3630/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3654/J - NR/1998, betreffend Bundesverkehrs - wegeplan, die die Abgeordneten G. Moser, Freundinnen und Freunde am 16. Februar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Wann wird der Bundesverkehrswegeplan vorgestellt werden?

Antwort:

Die Ausarbeitung und Vorstellung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt in zwei Etappen. Derzeit läuft in einem Kontaktkomitee, dem das Wirtschafts -, das Umwelt - und das Finanzministerium, die Ämter der Landesregierungen , die ÖBB und die HL - AG angehören, der Abstimmungsprozeß zu einem Masterplan, in dem zunächst die Ausformung der Infrastrukturnetze hinsichtlich ihrer Konfiguration und ihrer Dimensionierung festgeschrieben werden. Es ist vorgesehen, diesen Masterplan im ersten Halbjahr 1998 der Öffentlichkeit vorzustellen. Auf dieser Basis erfolgt sodann in einem kontinuierlichen Abstimmungsprozeß die Festlegung von Prioritätsstufen für den Ausbau der Infrastrukturnetze.

2. Wieviel hat die Bearbeitung des Bundesverkehrswegeplans bisher gekostet?

Antwort:

Insgesamt ist ein Gesamtbudget von öS 44,1 Mio. vorgesehen. Für einen Bearbeitungszeitraum von 1993 - 1998 wurden Aufträge in der Gesamthöhe von ca. öS 38 Mio. bereits abgeschlossen. Aus laufenden Aufträgen im Gesamtwert von öS 4,1 Mio. wurden öS 0,9 Mio. bezahlt. Somit stehen bis zur Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplans noch öS 5,2 Mio. zur Verfügung, von denen öS 3,2 Mio. durch laufende Aufträge gebunden sind.

3. Welche Ausgaben sind bis zur Fertigstellung noch zu erwarten?

Antwort:

Bis zur Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplans ist mit Ausgaben von ca. öS 5,0 Mio. zu rechnen, wobei das Schwergewicht der Ausgaben im Bereich der Bewertung der Investitionen im Hinblick auf ihre standort - und umweltrelevanten Auswirkungen liegt.

4. Welche zusätzlichen Erkenntnisse konnten aus den bisherigen Arbeiten hergeleitet werden?

Antwort:

Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans wurde eine umfassende Datengrundlage über die Verkehrsnachfrage geschaffen, wie sie bisher auf gesamtstaatlicher Ebene noch nie erreicht worden war. Dabei sind hervorzuheben;

- die Mobilität der in Österreich ansässigen Bevölkerung;
- die Transportnachfrage der Wirtschaft;
- die Verkehrsmengen im österreichischen Straßen - und Schienennetz, soweit sich dieses im Eigentum des Bundes befindet;
- Elastizitätskennzahlen, die die Steuerbarkeit der Verkehrsnachfrage durch Änderung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen beschreiben;
- Modelle zur Abbildung des gegenwärtigen und des in Szenarien prognostizierten Personen - und Güterverkehrs;

- die Erreichbarkeitsverhältnisse in den österreichischen Regionen und ihre Korrelation mit der regionalen Wirtschaftsstruktur.

5. In welchen konkreten Infrastrukturbereichen ist aufgrund der Erkenntnisse des Bundesverkehrswegeplans ein Abweichen von der bisherigen Investitionspolitik zu erwarten?

Antwort:

Die bisherigen Untersuchungen haben grundsätzlich den großen Nachholbedarf der Schiene gegenüber der Straße bewiesen. Wenngleich im wesentlichen die bisherigen Planungen bestätigt wurden, soll für den weiteren Ausbau des Schienennetzes in Zukunft neben den allgemeinen volkswirtschaftlichen Aspekten auch verstärkt auf regionale Erschließungs- bzw. Erreichbarkeitsbedürfnisse Bedacht genommen werden, da diesbezüglich neue Modelle erarbeitet wurden.

6. An welchen verkehrspolitischen Zielen orientiert sich die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen?

Antwort:

Grundlage der Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen ist das im Österreichischen Gesamtverkehrskonzept von 1991 verankerte Zielsystem, insbesondere die Kriterien Umweltwirkungen und Verkehrssicherheit. Dazu kommt als weiteres Kriterium die Erreichbarkeit als wesentlicher Faktor der Standortqualität, wo gerade im Bereich der Schiene noch eklatante regionale Disparitäten bestehen.

7. Welche Institutionen und Experten waren an der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beteiligt? War Univ. Doz. Prof. Hermann Knoflacher mit einbezogen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort:

An der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans waren nahezu alle bedeutenden österreichischen und einige ausländische Experten und Institute entsprechend ihrer fachlichen Qualifikation beteiligt. Die Vergabe der Arbeitspakete erfolgte in der Regel auf dem Wege der öffentlichen Ausschreibung. In begründeten Fällen wurden auch beschränkte Ausschreibungen durchgeführt.

In Einzelfällen wurden insbesondere Folgeaufträge frei vergeben. Das gesamte Vergabewesen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wurde durch eine Kommission überwacht, in der auch das Bundesministerium für Finanzen vertreten war. Wo immer verkehrsplanerische Fragen zu beantworten waren, wurde auch Prof. Knoflacher zur Angebotslegung eingeladen. Soweit seine Angebote inhaltlich den Fragestellungen des jeweiligen Pflichtenhefts entsprachen, waren sie jedoch preislich nicht konkurrenzfähig.

8. Unter welchen Prämissen, Kriterien und Vorgaben wurde der Bundesverkehrs - wegeplan erarbeitet?

Antwort:

Der Bundesverkehrswegeplan war zunächst auf der Basis einer diesbezüglichen Pilotstudie als verkehrsträgerübergreifende Prioritätenreihung von Einzelprojekten konzipiert. Im Zuge der Ausarbeitungen wurde erkannt, daß eine geschlossene Sicht von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Infrastrukturbedarf anzustreben wäre. Weiters zeigten sich offensichtliche Zusammenhänge zwischen Erreichbarkeit und Wirtschaftsstruktur, sodaß es zweckmäßig schien, von der verkehrsträgerübergreifenden Konzeption von zukünftigen Verkehrsnetzen auszugehen. Damit rückte die Erstellung eines Masterplanes in den Mittelpunkt der Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan. Unter strenger Beachtung der ökologischen Ziele des Gesamtverkehrskonzepts wird dieser endgültig für die Verkehrsnetze des Bundes in abgestimmter Weise die Netzkonfiguration, die Ausbauparameter und die netzbezogenen, verkehrsträger - übergreifend ermittelten Ausbauprioritäten vorgeben. Innerhalb dieses Rahmens kann dann die Dringlichkeitsreihung von Einzelprojekten sektoral, das heißt getrennt für die einzelnen Verkehrsträger, subsidiär durch die Länder oder die ÖBB vorgenommen werden.

9. Wird er an den Grundsätzen einer umweltverträglichen Verkehrspolitik (Vermeiden, Verringern, Verlagern auf den öffentlichen Verkehr) orientiert sein?

Antwort:

Der Bundesverkehrswegeplan basiert auf dem Österreichischen Gesamtverkehrskonzept und konkretisiert dieses im Bereich der Infrastruktur. Demnach werden dessen verkehrs - und umweltpolitische Vorgaben einen bestimmenden Faktor des gesamten Bundesverkehrswegeplans einschließlich des Masterplanes darstellen.

10. Welche Fehlbestände im Schienenverkehr sollen durch ihn ausgeglichen werden?

Antwort

Das bestehende österreichische Eisenbahnnetz weist noch immer empfindliche Mängel auf. Im Gegensatz zum Straßennetz, welches in den letzten 40 Jahren mit großem Aufwand errichtet, erweitert und modernisiert wurde, stellen auf der Schiene Netzergänzungen bisher die Ausnahme dar.

Mit wenigen Ausnahmen sind fast im gesamten Netz Fahrzeiten zu beklagen, die gegenüber der Straße nicht konkurrenzfähig sind.

Auf der Westbahn, im Inntal, z.T. auch am Arlberg, auf der Tauern - und der Pyhrn - Schober - Achse

sind vor allem Kapazitätsmängel festzustellen.

Die Südbahn ist abschnittsweise durch Kapazitätsengpässe, durch betriebliche Erschwernisse und als Gesamtsystem durch den Mangel gekennzeichnet, daß Graz als zweitgrößte Stadt Österreichs abseits der Hauptlinie Wien - Italien liegt, daß eine Direktverbindung Graz - Klagenfurt überhaupt fehlt und daß eine ganze Region mit rund 1 Million Österreicherinnen und Österreichern nicht oder nur indirekt über Zweiglinien erfaßt werden.

11. Wo sollen die Prioritäten im Schienen - und Straßenverkehr liegen?

Antwort:

Die eigentliche Priorität liegt im verkehrspolitischen Ziel, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dazu zählt, daß im Bereich der Straße im wesentlichen nur noch die von der Bundesregierung bereits beschlossenen Maßnahmen zur Vervollständigung des hochrangigen Straßennetzes umgesetzt werden. Auf der Schiene ist hingegen die schrittweise Beseitigung der genannten Mängel vorgesehen, sodaß bis spätestens 2015, dem Prognose - und Planungshorizont des Bundesverkehrswegeplans ein attraktives Schienennetz im wesentlichen verfügbar ist.

12. Wo sollen die Prioritäten in der Binnenschifffahrt (Donau) liegen?

Antwort:

Die bestehenden Engpässe der Donau auf österreichischem Gebiet liegen einerseits im Bereich der Wachau, andererseits im Bereich unterhalb von Wien. Die für die Beseitigung dieser Engpässe erforderlichen Mittel betragen rund 1 Milliarde öS, jedoch ist diese Maßnahme nur im Einklang mit entsprechenden Maßnahmen seitens der Nachbarländer donauauf - und - abwärts sinnvoll. Österreich ist an der Lösung dieser Probleme sehr interessiert und hält diesbezügliche Kontakte mit den Nachbarländern aufrecht.

13. Von welchen Verkehrsprognosen bzw. -szenarien geht man bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans aus?

Antwort:

Den Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans wurden insgesamt vier Szenarien zugrundegelegt:

1. Referenzszenarium: Es werden nur die Maßnahmen der allgemeinen Verkehrspolitik und im Bereich der Infrastruktur umgesetzt, die bereits beschlossen sind. Im wesentlichen handelt es sich dabei also um ein Trendszenarium. Die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen, wie sie in den anderen Szenarien angenommen wurden, wird anhand dieses Referenzszenariums gemessen.

2. Moderates Szenarium gemäß Nationalem Umweltplan (NUP):

Dieses ist gekennzeichnet durch eine Treibstoffpreiserhöhung um 50 %.

3. Strenges Szenarium gemäß Nationalem Umweltplan (NUP):

Dieses ist gekennzeichnet durch eine Treibstoffpreiserhöhung um 120 %.

4. Szenarium gemäß dem Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" der EU:

Hier werden die externen Kosten zur Ganze internalisiert.

Diese Szenarien stecken den Rahmen für die mögliche Verkehrsentwicklung bis 2015 ab. Sie alle zeigen, daß die Schiene ohne intensive Investitionen die Verkehrsnachfrage langfristig nicht befriedigen kann. Im Referenzfall bzw. Trend wurden darüber hinaus zusätzlich auch massive Investitionen im Bereich der Straße erforderlich werden, vor allem in den Ballungsräumen, wo

eine Erweiterung der Straßeninfrastruktur besonders kostspielig und schwer durchsetzbar wäre. In den anderen Szenarien zeigt sich ein mehr oder weniger reduziertes Wachstum der Verkehrsnachfrage auf der Straße, im GrünbuchszENARIO örtlich sogar Rückgänge. In diesem Fall könnte man ohne weiteren Straßenausbau das Auslangen finden.

Die Untersuchung dieser Szenarien erfolgte bisher allerdings nur hinsichtlich der verkehrlichen und umweltmäßigen Auswirkungen. Die möglichen Reaktionen im Bereich der Wirtschaft wurden noch nicht überprüft.

14. Sind Sie der Meinung, daß mit den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen allein die zu erwartenden Verkehrsmengen im Sinne einer umweltorientierten Verkehrspolitik bewältigt werden können?

Antwort:

Die Rückwirkung von Infrastrukturangebot auf die Verkehrsnachfrage ist leider geringer als sie vielfach eingeschätzt wird. Es ist daher nicht möglich, mit Infrastrukturmaßnahmen allein die gewünschte Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Primär müssen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zugunsten der Schiene verändert werden. Freilich ist es gleichzeitig erforderlich, auf der Schiene die entsprechenden Kapazitäten bereitzustellen. In der Folge muß es auch zu einer Kostenwahrheit im Straßenverkehr kommen, dann wird es auch zu einer zusätzlichen Verlagerungswirkung auf die Schiene kommen.

15. Oder sehen Sie auch zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsflüsse (Verlagerung von der Straße auf die Schiene) vor?

Antwort:

Wie schon gesagt, ist eine gesamtheitliche verkehrspolitische Strategie zu entwickeln, die in einer konsistenten Abstimmung von Maßnahmen im Bereich der allgemeinen Verkehrspolitik und der Infrastruktur besteht.

16. Welche Rolle kommt dem kombinierten Verkehr zu?

Antwort:

Die Stärke des Straßentransports ist die Möglichkeit, Güter praktisch beliebig in der Fläche zu

verteilen, während der Schienen - aber auch der Wassertransport seine Vorteile vor allem bei größeren Entfernungen entfalten kann, indem der Vor- und Nachlauf auf der Straße bis zum nächstgelegenen geeigneten Terminal so kurz wie möglich gehalten wird und der überwiegende Teil der Strecke auf der Schiene oder der Wasserstraße zurückgelegt wird. Dem kombinierten Verkehr ist daher weiterhin besondere Bedeutung beizumessen.

17. In welcher Weise wird den Herausforderungen infolge der Ostöffnung im Verkehr begegnet?

Antwort:

In den Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrswegeplan wird die zu erwartende Entwicklung bereits berücksichtigt. Die geplanten Investitionen in das Schienennetz sind auf die entsprechenden Zuwächse ausgelegt.

Parallel dazu wird alles darangesetzt, im Zuge der Beitrittsverhandlungen und auch schon davor mit den Beitrittsländern zu Abmachungen über Übergangsfristen und Begleitmaßnahmen bei der Öffnung des Verkehrsmarktes zu kommen. Im Rahmen des TINA - Prozesses und während der Beitrittsverhandlungen wird in geeigneter Weise nachdrücklich darauf hinzuwirken sein, daß sich die österreichischen Schienekorridore im angrenzenden Ausland sinnvoll fortsetzen, um die Verkehrsströme schon an ihrer Quelle auf die Schiene bringen zu können.

18. Welche politischen Rahmenbedingungen halten Sie für eine Verbesserung des Modal - Split zugunsten des sogenannten Umweltverbundes für nötig?

Antwort:

Diese Frage ist im wesentlichen schon durch die ökologisch orientierten Szenarien des Bundesverkehrswegeplans beantwortet. Wesentlich ist, daß im Sinne der Kostenwahrheit den Verkehrsträgern die durch sie bzw. durch ihre Nutzung verursachten internen und externen Kosten angelastet werden. Insbesondere auf der Straße - und hier vor allem im Straßengüterverkehr - werden die Kosten, die durch Lärm, Schadstoffe und Stauzeiten entstehen, sowie die Unfallfolgekosten nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Verkehrsträgers Straße (Quersubventionierung des Lkw durch den Pkw) sowie zwischen der Straße und den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene, Schiff, KV und damit zu negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung

und die Umwelt. Eine konkrete Maßnahme und ein wichtiger erster Schritt im Hinblick auf die verkehrspolitisch sinnvolle und notwendige Herstellung der sog. "Kostenwahrheit" im Verkehr stellt die geplante Einführung eines umfassenden, flächendeckenden "Road Pricing"- Systems für Lkw dar. Die optimale Wirksamkeit würde sich durch eine europaweite Ökologisierung des Wirtschafts - bzw. des Steuersystems ergeben, in die derartige Maßnahmen eingebettet sein könnten. In den Ballungsräumen könnten auch weitere Parkraumbeschränkungen zu einer Verkehrsreduktion auf der Straße beitragen.

19. Wie stehen Sie dem Vorschlag der Einführung einer flächendeckend wirksamen Kilometerabgabe statt des Road - Pricing, das sich ja nur auf einige Straßen bezieht, gegen über?

Antwort:

Aus rein verkehrspolitischer Sicht stehe ich jeder Maßnahme, die zu mehr Kostenwahrheit im Straßenverkehr führt, grundsätzlich positiv gegenüber. Allerdings wären alle Auswirkungen erst im Detail zu prüfen.

20. Wie beurteilen Sie die Problematik des Road Pricing in der vorgesehenen Form, wonach ja an nur wenigen (ca. 20 - 25) Stellen des gesamten Autobahn - und Schnellstraßennetzes Abbuchungen erfolgen, d.h. im Schnitt jeweils ca. 50 - 80 km auf einmal, und dann wieder ein entsprechender Abschnitt unbemautet bleiben soll?

(Eine Bemautung im hochrangigen Netz widerspricht auch der Tatsache, daß die ungedeckten externen Kosten dort relativ am geringsten sind. Sie würde ein Abdrängen in das untergeordnete Straßennetz bewirken, dort die Menschen belasten, die Staubbildung fördern und die Unfallgefahr erhöhen.)

Antwort:

Das geplante halboffene Road - Pricing - System und die Anordnung der Abbuchungsquerschnitte wurde von Experten so konzipiert, daß ein Umfahren dieser Stellen, insbesondere im Güterverkehr, weitgehend vermieden wird. Sollte es an einzelnen Stellen doch zu einem spürbaren Ausweichverkehr kommen, wird man diesen durch entsprechende Begleitmaßnahmen auf das hochrangige Straßennetz zurückverlangen.

21. Was halten Sie von der Einführung einer Verkehrserregerabgabe zur Stärkung

einer verkehrsarmen Infrastruktur (Nahversorgung) und Kostenwahrheit?

Antwort:

Diese Maßnahme würde ihre Wirksamkeit vor allem im Bereich der kleinräumigen Alltagsmobilität entfalten. So könnte sie einen durchaus sinnvollen Beitrag im Rahmen einer verkehrspolitischen Gesamtstrategie im Sinne der Ziele des Österreichischen (Gesamtverkehrs-)konzepts darstellen.

22. Welche anderen Maßnahmen zur Einführung der Kostenwahrheit im Verkehr können Sie sich vorstellen, damit die entsprechenden Begleitmaßnahmen zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans rechtzeitig erfolgen?

Antwort:

Die Realisierung der "Kostenwahrheit" im Verkehr durch entsprechende Maßnahmen im Bereich der Mauten und sonstigen Gebühren (Straßenbenutzungsgebühr, Vignette, MÖSt., Kfz - Steuer) ist eine Voraussetzung dafür, daß die sog. "umweltfreundlichen" Verkehrsträger auf dem freien Verkehrsmarkt eine faire Chance gegenüber der Straße erhalten.

Im Hinblick auf die Realisierung dieses Ziels werden neben diesen Maßnahmen insbesondere auch Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung und Verstärkung der Kontrollen der Einhaltung der bestehenden Vorschriften für den Straßengüterverkehr (wie insbesondere der Lenk - und Ruhezeiten, der technischen Umwelt - und Sicherheitsstandards etc.), die Anpassung der

bestehenden Standards an den jeweils letzten Stand der Technik, die Vermeidung von unnötigem Verkehr (wie z.B. Leerfahrten) etc. gesetzt.

Darüber hinaus wird sich Österreich auch weiterhin für eine Weiterentwicklung der bestehenden EU - Regelungen im Bereich der Mauten und Straßenbenutzungsgebühren im Sinne des Grünbuches der Kommission über faire und effiziente Preise im Verkehr einsetzen.

23. In welcher Weise werden Sie darauf dringen, daß die sozial - und arbeitszeit - rechtlichen Bestimmungen für die FernfahrerInnen (Pausen, Tagesarbeitszeit etc.) eingehalten werden?

Antwort:

Schon heute wird in Österreich u.a. unter Einbeziehung der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge die Einhaltung der sozial - und arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen streng überwacht. Aus sozialen Gründen und um eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Straße zu vermeiden, wird auf eine verstärkte Überwachung dieser Vorschriften auch europaweit zu drängen sein.

24. Wie wird der volkswirtschaftliche Nutzen von Verkehrsinfrastrukturprojekten von Ihnen definiert bzw. quantifiziert?

Antwort:

Der volkswirtschaftliche Nutzen von Verkehrsinfrastrukturprojekten setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen:

Grundsätzlich stellt die Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen, die Wirtschaftskraft eines Ortes oder einer Region bestimmenden Standortfaktor dar. Das betrifft sowohl im passiven Sinn die Erreichbarkeit des Standortes als auch im aktiven Sinn die Verkehrsangebote für die am Standort ansässigen Bürger und Unternehmen. Da es mit Hilfe geeignet konzipierter Verkehrsinfrastruktur auch möglich ist, die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt zu verringern, werden auch diese Nutzenkomponenten betrachtet.

In die volkswirtschaftliche Bewertung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen werden daher die folgenden Nutzenkomponenten einbezogen:

- Erreichbarkeitsverbesserungen zur Standortaufwertung;
- Fahrzeiterparnisse;
- Verringerung von Umweltbelastungen, insbesondere durch Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger (CO₂ inkl. Einsparung nicht erneuerbarer Energie, Schadstoffe, Lärm, etc.);
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Selbstverständlich werden dem allfällige zusätzliche Umweltbelastungen als Nutzenminderung gegenübergestellt.

25. Welches Gewicht wird Fahrzeitverkürzungen beigemessen?

Antwort:

Die Bewertung von Fahrzeitverkürzungen ist in der Fachwelt umstritten. Für die Konkurrenzfähigkeit der Schiene sind attraktive Fahrzeiten und verlässliche Umsteigeverbindungen jedoch eine Grundvoraussetzung. Für die Bewertung von Schienenprojekten wird daher sowohl einer hinreichend kurzen Fahrzeit als auch einer zweckmäßigen Vertaktung des Fahrplans eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Dabei sollen in Zukunft Erreichbarkeitsvorteile über abgestimmte Busfahrpläne auch in die Fläche weitergegeben werden.

26. Welcher Stellenwert kommt dem volkswirtschaftlichen Nutzen von Eisenbahnprojekten im Vergleich zu deren betriebswirtschaftlicher Rentabilität zu?

Antwort:

Im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan ist ein Bewertungsverfahren in Ausarbeitung, mit dem eine umfassende Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens ermöglicht werden soll, wenngleich es naturgemäß nicht möglich ist, diesen exakt zu monetarisieren. Jedenfalls sollten die mit der Realisierung von Eisenbahnprojekten verbundenen Kosten der Größenordnung nach mit der Summe aus betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen vergleichbar sein.

27. Was sagt der Bundesverkehrswegeplan zur SO - Spange aus?

Antwort:

Die Südostspange ist im Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan als eine Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Standortaufwertung der Südostregion geplant.

28. Welchen Stellenwert besitzt die Koralmbahn? Was wird zur baldigen Schließung dieser gravierendsten Lücke im Bahnverkehr unternommen?

Antwort:

Dem Bau der Koralmbahn Graz - Klagenfurt wird eine besonders hohe Priorität beigemessen. Derzeit liegt hier einer der größten Fehlbestände des österreichischen Eisenbahnnetzes vor. Durch

die neue Bahnverbindung würde die Fahrzeit Graz - Klagenfurt gegenüber jetzt annähernd gedrittelt, weiters wurde Graz, der Flughafen Graz und die südliche bzw. westliche Steiermark eine Direktverbindung nach Kärnten und Italien bekommen, das Lavanttal würde sowohl von Wien und Graz als auch von Klagenfurt, Villach und Italien her besser erreichbar werden. Weiters könnte diese Neubaustrecke zusammen mit der Grazer Ostbahn Teil einer attraktiven Direktverbindung Ungarn - Italien bilden.

Vor allem aber wird die Standortqualität von Graz und Klagenfurt sowie der dazwischen liegenden Regionen entscheidend aufgewertet und so die Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung der Beschäftigungssituation geschaffen.

29. Welche Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans unterscheiden sich von den Ausbauplänen der ÖBB?

Antwort:

Grundsätzlich ist zu beachten, daß das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr bei seiner Planung weit mehr Aspekte zu berücksichtigen hat als das Unternehmen ÖBB, welches zu eigenwirtschaftlichen Strategien gesetzlich verpflichtet ist. Aus diesem Spannungsfeld können sich naturgemäß unterschiedliche Präferenzen ergeben.

30. Welche Bahnausbauten sind für Oberösterreich vorgesehen und in welchem Umfang sollen sie erfolgen? Wie ist der zeitliche Horizont?

Antwort:

In Oberösterreich sind vor allem der weitere Ausbau der Westbahn und der selektiv zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn zu nennen, darüberhinaus werden die Erfordernisse für den Ausbau der Summerauer Bahn sowie der Innkreisbahn zwischen Neumarkt - Kallham und Braunau / Simbach unter Berücksichtigung des Nahverkehrs mit dem Land Oberösterreich zu erörtern und festzulegen sein.

31. Welche Aussagen tätigt der Bundesverkehrswegeplan zu den Regionalbahnen? Speziell in Oberösterreich?

Antwort:

Die Regionalbahnen stellen wichtige Netzergänzungen dar. Durch sie und durch fahrplanmäßig angebundene Buslinien können die Verkehrsangebote auf dem hochrangigen Schienennetz in die Fläche transportiert werden.