

2749/AB XXI.GP
Eingelangt am: 12-09-2001

BUNDESMINISTERIUM
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2783/J - NR/2001 betreffend Ernsthaftigkeit der Ankündigungen zu einem "Generalverkehrsplan", die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 13. Juli 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich darf ich ausführen, dass die rund achtjährige Geschichte des Bundesverkehrswegeplans davon geprägt war,

- dass die Kompetenzen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auf zwei Ressorts aufgeteilt waren,
- dass Verkehrsplanung ideologisch beeinflusst und daher unausgewogen war,
- dass der politische Wille zur Durchsetzung eines akkordierten Programms selbst im eigenen Ressort fehlte und
- dass Fragen der Finanzierbarkeit in die Überlegungen nicht hinreichend einbezogen wurden.

Im Generalverkehrsplan sollen nun die Synergien, die die Zusammenlegung aller Verkehrsagenden in ein Ressort gebracht haben, genutzt werden und die dargelegten Versäumnisse nachgeholt werden.

Dazu gehört sowohl die verkehrsplanerische Aufgabe, die hochrangigen Netze zu optimieren, sowie den Ausbaubedarf und die Prioritäten auf sachlicher Grundlage zu objektivieren, als auch die politische Abstimmung, insbesondere mit den Ländern.

Die neue Planungskultur besteht darin, dass es nicht um ein Ausverhandeln des "größeren Stückes des Kuchens" geht, sondern dass politische Gespräche immer auf der Grundlage der Ergebnisse erfolgen, die auf Expertenebene erarbeitet wurden.

Es entspricht meinem Verständnis, dass es dabei keine Vorgaben geben darf, die die Planung einseitig in Richtung eines bestimmten Verkehrsträgers beeinflussen, sondern dass nach einem grundsätzlichen Bekenntnis zur Mobilität, aber auch zur Nachhaltigkeit, die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger in Abstimmung miteinander optimal genutzt werden.

Auch die Einhaltung von völkerrechtlichen Verpflichtungen, ist für mich eine Selbstverständlichkeit.

Frage 1:

Wann wurde der Auftrag für die Koordination des Projektes "Generalverkehrsplan" vergeben?

Antwort:

Der Koordinator des Projektes ist Dr. Werner Rosinak. Sein schriftliches Offert ist am 3. September 2001 nach vorheriger mündlicher Verhandlung eingelangt, um die Arbeiten unverzüglich beginnen zu können.

Frage 2:

Ist es zutreffend, daß der Auftrag an die "Österreichische Gesellschaft für Straßen - und Verkehrswesen, einen Verein unter der Präsidentschaft eines Wiener FPÖ - Bezirkspolitikers, vergeben wurde?

Antwort:

Nein. Der Auftrag zur Koordination des Expertenrats wurde an Herrn DI. Helmut Oismüller, Zivilingenieur für Bauwesen, vergeben. Herr DI. Oismüller ist darüber hinaus Vorstandsvorsitzender der "Österreichischen Gesellschaft für das Straßen - und Verkehrswesen", deren Präsident der Generaldirektor der OMV, Herr DI. Dr. Richard Schenz ist.

Frage 3:

Wurde dieser Auftrag ohne Ausschreibung vergeben, und wenn ja, warum?

Antwort:

Es wurde eine Kostenaufteilung zwischen Bund und Land von 50:50 vereinbart. Die Beauftragung durch die Länder erfolgte zuerst, daher konnte auch im Hinblick auf die geringe Höhe der Vertragssumme auf eine Ausschreibung verzichtet werden.

Fragen 4 und 8:

Ist es zutreffend, daß es - wie Sie im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. erwähnt haben - egal ist, wer diese Arbeiten koordiniert, und wie ist diese Aussage mit der Tatsache in Einklang zu bringen, daß es erstens eines externen, Mehrkosten verursachenden Experten bedurfte und zweitens schon in den ersten Monaten der Projektlaufzeit personelle Änderungen in der Koordination des Projektes gegeben hat?

Seit wann und mit welcher Begründung ist Dr. Werner Rosinak in der Koordination dieses Projekts tätig?

Antwort:

Die Ausweitung des Expertenrates von 14 auf 29 Mitglieder als Folge der Vereinbarungen in der LH - Konferenz vom 6. April 2001 bedingte zur Sicherstellung des geforderten Arbeitsfortschritts die Schaffung einer operativen Projektleitung, mit deren Moderation DI. Dr. Werner Rosinak, ebenfalls Zivilingenieur für Bauwesen, betraut wurde.

Frage 5:

Wie hoch sind die Einsparungen, die sich durch Ihre Vorgangsweise ergeben haben und von denen Sie im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. sprachen?

Antwort:

Mit dieser Vorgangsweise ist gesichert, dass der angestrebte Terminplan eingehalten wird. Andernfalls wäre mit Verzögerungen zu rechnen gewesen, das Arbeitsvolumen hätte in jedem Fall erledigt werden müssen und hätte auch sonst den Zukauf zusätzlicher Arbeitsleistung bedingt.

Frage 6:

Welche bis mindestens 1999 geplanten und nunmehr offensichtlich für überflüssig gehaltenen Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans werden nicht umgesetzt, um die von Ihnen im Rahmen der Parlamentarischen Fragestunde am 4.7. erwähnten Einsparungen herbeizuführen?

Antwort:

Der GVP knüpft inhaltlich an den vorliegenden Arbeiten zum BVWP an. Es werden auch alle relevanten Gutachten und Studien erstmals gesamthaft berücksichtigt. Zusätzlich kommt aber dem Aspekt der Finanzierung ein besonderes Augenmerk zu, weshalb ein eigener Arbeitskreis (Unterausschuss) zu diesem Thema eingerichtet wurde.

Frage 7:

Ist der ursprünglich als Koordinator eingesetzte DI Helmut Oismüller nach wie vor im Rahmen dieses Projektes tätig und wenn ja, in welcher Funktion?

Antwort:

Ja. DI. Oismüller leitet nach wie vor den Expertenrat.

Frage 9:

Welche Mehrkosten verursacht die augenscheinlich zum Projektstart nicht vorgesehene Mitarbeit von Dr. Rosinak gegenüber den damaligen Kalkulationen?

Antwort:

Die Kosten für die Arbeiten von Dr. Rosinak in der Höhe von ca. 2 Mio. ATS wären jedenfalls angefallen. Für die umfassende Bearbeitung vieler Themen gleichzeitig (Datensammlung, Entwicklung von Kriterien für die Prioritätenreihung, Finanzierungsfragen, Abstimmung der Unterlagen und Koordination der Themen) ist eine Koordinationsfunktion unabdingbar.

Frage 10:

Ist das zeitliche Zusammenfallen zwischen der Bestellung von Dr. Rosinak und Terminen Ihrerseits mit Spitzenpolitiker der Länder der Ostregion Zufall?

Antwort:

Ja.

Frage 11:

Wie werden Sie die Entschließung des Nationalrats aus dem Jahr 1995, dem Nationalrat zeitgleich mit der Vorlage eines Bundesverkehrswegeplans einen Entwurf für die rechtliche Verankerung vorzulegen, umsetzen?

Antwort:

Nach Fertigstellung des GVP ist vorgesehen, diesen über den Ministerrat dem Nationalrat zur Beschlussfassung zuzuleiten.

Frage 12:

Werden Sie den Bundesverkehrswegeplan bzw. Generalverkehrsplan einer Strategischen Umweltprüfung unterziehen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Der Bau von Verkehrswegen hat unterschiedliche strategische Dimensionen, die von der Bedeutung für den Wirtschaftsstandort bis zu den Auswirkungen auf Umwelt und Klima reichen. Folglich umfasst die Beurteilung der Maßnahmen sämtliche relevanten Aspekte und schließt in diesem Sinne in einem ausgewogenen Verhältnis auch Elemente einer strategischen Umweltprüfung ein.

Frage 13:

Wurden im Lauf der Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans Wunschprogramme, Wunschlisten, Listen der geforderten Projekte oder ähnliches von den Bundesländern gemeldet oder erhoben?

Antwort:

Ja. Die Einbindung der Länder ist ein ganz wesentlicher Bestandteil der Arbeit.

Frage 14:

Sind die kürzlich in der Öffentlichkeit getätigten Aussagen von Mitgliedern des "Expertenrates" zum "Generalverkehrsplan" zutreffend, wonach bisher ausschließlich organisatorische Arbeiten geleistet und die Wunschprogramme der Bundesländer eingeholt wurden?

Antwort:

Diese Aussage trifft nicht zu und wurde mittlerweile vom Urheber auch klar widerrufen.

Frage 15:

Auf welche Arten von Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen 3xx, sonstige Bundesstraßen, evtl. weitere Untergliederungen) erstrecken sich die Wunschprogramme der Bundesländer?

Antwort:

Die für den GVP relevanten Anliegen der Bundesländer beziehen sich auf das hochrangige Verkehrsnetz und umfassen alle Verkehrsträger.

Frage 16:

Auf welchen Zeithorizont erstrecken sich die Wunschprogramme der Bundesländer?

Antwort:

Je nach Umsetzbarkeit liegt der Zeithorizont etwa im Jahr 2020.

Fragen 17 und 18:

Welche konkreten Projekte umfassen diese Wunschprogramme der Bundesländer?

Wie hoch sind die zur Realisierung nötigen Summen der Wunschprogramme a) insgesamt, b) pro Bundesland?

Antwort:

Die Kosten aller bekanntgegebenen Projekte betragen einschließlich der schon gebundenen Beträge 644 Mrd. ATS.

Die Zuteilung zu den strategischen Verkehrselementen (Korridore, Knoten und überregionale Verbindungen) ist im Laufen, daraus ergibt sich auch die prozentuelle Aufteilung.

Die Prioritätenreihung nach Abstimmung mit den Bundesländern wird - wie bereits mehrmals angekündigt - im Dezember vorgelegt werden und wird sich auf die Hauptkorridore (Donau, Süd, Brenner, Arlberg, Tauern und Pyhrn - Schober), die wichtigsten Knoten und drei zusätzliche überregionale Verbindungen (Bregenz - München / Ulm, Wien - Sopron und Graz - Szombathely) beziehen.

Frage 19:

Welche Arbeiten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans waren zum Zeitpunkt der Vergabe des Projektes "Generalverkehrsplan" a) noch in Arbeit, b) noch nicht begonnen?

Antwort:

Alle Vorarbeiten des Bundesverkehrswegeplanes wurden übernommen.

Fragen 20, 21, 22, 23, 24 und 25:

Werden bundesländerübergreifende Kriterien für die Prioritätenreihung zum Tragen kommen?

Wenn ja: Sind diese Kriterien bereits festgelegt, und wenn ja, wie lauten sie?

Wenn nein: Wann und von wem werden diese Kriterien festgelegt, und wer wird für die Kriterienauswahl die Verantwortung haben?

Werden bundesländer spezifische Kriterien für die Prioritätenreihung zum Tragen kommen?

Wenn ja: Sind diese Kriterien bereits festgelegt, und wenn ja, wie lauten sie?

Wenn nein: Wann und von wem werden diese Kriterien festgelegt, und wer wird für die Kriterienauswahl die Verantwortung haben?

Antwort:

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung auf Netz - bzw. Korridorebene. Kriterien wie

- räumliche Integration und Erreichbarkeit,
- verkehrliche Wirkungen und Leistungsfähigkeit,
- Anrainer - und Umweltschutz sowie Verkehrssicherheit,
- Gesamtwirtschaftlichkeit und Kosten

sind nicht von den jeweiligen Bundesländern abhängig. Entsprechend der Lage der einzelnen Korridore und Projekte sind sie jedenfalls bundesländerübergreifend.

Die Bewertung wird mit Hilfe einer "kriterienoffenen Wirkungsanalyse" erfolgen, die geeignet ist, die relevanten Projektwirkungen authentisch abzubilden. Entsprechende Kriterienlisten und deren Systematik werden derzeit von der Projektleitung in Abstimmung mit dem Expertenrat erarbeitet.

Frage 26:

Welche sonstigen Rahmenbedingungen werden der Prioritätenreihung zugrundeliegen?

Antwort:

Als Rahmen liegen der Projektbeurteilung unsere verkehrspolitischen Grundsätze zugrunde:

- Sicherung der Mobilität und der Versorgung unter den Aspekten von Sicherheit und Nachhaltigkeit;
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich durch äußere und innere Integration durch das hochrangige europäische Verkehrsnetz;

Frage 27:

Ist es aufgrund der Rahmenbedingungen der Prioritätenreihung möglich, daß in einzelnen Bundesländern keine Projekte in die höchste Prioritätsstufe beziehungsweise unter die innerhalb der nächsten Jahre zu realisierenden Projekte gereiht werden?

Antwort:

Die Dringlichkeit von Ausbaumaßnahmen ist vom Ausmaß der bestehenden Mängel und nicht von der Zuordnung zu Bundesländern abhängig. In diesem Sinne ist es zwar denkbar, aber nicht wahrscheinlich, dass es Bundesländer gibt, die sich in der vorteilhaften Lage befinden, keinen eklatanten Nachholbedarf aufzuweisen.

Frage 28:

Welche sachliche Grundlage gibt es für die Tatsache, daß Sie bei Bahn - infrastrukturprojekten alle weiteren Schritte vom Ergebnis des Projektes "Gesamtverkehrsplan" abhängig machen, im Straßenbau jedoch die Menge und das Volumen Ihrer Versprechen gegenüber verschiedenen gewichtigen VertreterInnen speziell Ihrer Partei im selben Zeitraum noch zugenommen hat?

Antwort:

Es wird auf die in der letzten Zeit ergangenen ÖBB - und HL - AG - Übertragungsverordnungen bzw. dessen Novellen verwiesen.

Frage 29:

Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. "Generalverkehrsplans" haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung der 2. Röhre Ganzsteintunnel geführt?

Antwort:

Die 2. Röhre des Ganzsteintunnels ist Teil des Lückenschlussprogramms der ASFINAG aus dem Jahre 1996 und wurde als solche auch in den Masterplan aufgenommen.

Frage 30:

Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. "Generalverkehrsplans" haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung mehrerer Straßenbauvorhaben in Vorarlberg geführt?

Antwort:

Soweit es sich hier um Projekte im hochrangigen Netz handelt, waren auch diese im Lückenschlussprogramm der ASFINAG enthalten.

Frage 31:

Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. "Generalverkehrsplans" haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung des sechsspurigen Ausbaus der gesamten A1 bis 2010 geführt?

Antwort:

Der Ausbau der A1 mit dem vorgegebenen Zeithorizont läuft bereits seit 1998 (Planung, Vorbereitung) bzw. 1999 (Bau). Ich setze mich verstärkt für einen zügigen Baufortschritt ein, um die Unfallgefahr in Baustellenabschnitten möglichst zu minimieren bzw. zeitlich kurz zu halten und freue mich, dass diese Bemühungen bereits gute Erfolge zeigen.

Frage 32:

Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. "Generalverkehrsplans" haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung zumindest von Teilen der Weinviertelschnellstraße geführt, die selbst in der GSD - Studie als nicht prioritär eingestuft wurde?

Antwort:

Im Hinblick darauf, dass die Experten die A5 Nordautobahn als vorrangige Straßen - verbindung in die Tschechische Republik einstufen, werden soweit ich derzeit laut der mir vorliegenden Informationen einschätzen kann, die Ausbaumaßnahmen an der B303 nur in geringem Umfang (z.B. Verbesserung der Verkehrssicherheit, Ortsumfahrungen) möglich sein.

Frage 33:

Welche verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. "Generalverkehrsplans" haben zu Ihrer Zusage bezüglich der prioritären Verwirklichung mehrerer Straßenbauprojekte in Wien und seinem nahen Umfeld gegenüber dem neuen Wiener Verkehrsstadtrat geführt?

Antwort:

Der Bau der B301 und der B302 sind ebenfalls im Lückenschlussprogramm der ASFINAG verankert. Die Fortführung der B301 über die Donau und längs der Raffineriestraße zum Knoten Kaisermühlen ist notwendig um die Südosttangente zu entlasten und die Knotendurchgängigkeit von Wien auch in Nord - Süd - Richtung zu sichern. Der Spatenstich ist für Herbst geplant.

Fragen 34 und 35:

Was sind "Zubringer zum hochrangigen Straßennetz", die laut APA im Generalverkehrsplan enthalten sein sollen, und was unterscheidet diese Strecken grundsätzlich von anderen Bundesstraßen?

Wie wird mit "Zubringer zum hochrangigen Straßennetz" im Rahmen der geplanten Veränderung der Bundesstraßen B vorgegangen werden?

Antwort:

Diese Meldung trifft nicht zu, solche "Zubringer zum hochrangigen Straßennetz" werden im Generalverkehrsplan nicht enthalten sein.

Frage 36:

Welche Rolle spielt eine selbstdefinierte "Vorleistung eines Landes für den Bund" in welcher Höhe auch immer, wie etwa bei den Versprechen der oberösterreichischen oder niederösterreichischen Landespolitik bei der noch nicht abgeschlossenen Frage der Prioritätensetzung als Kriterium im Vergleich zu sachlichen, verkehrsträgerübergreifenden und bundesländerübergreifenden Kriterien?

Antwort:

Die Prioritätensetzung ist in erster Linie auf fachliche Kriterien und Durchführbarkeit zu sehen. Selbstverständlich werden die oben angeführten Vorleistungen eines Landes für den Bund bei der Finanzierung in Betracht gezogen.

Frage 37:

In welcher Form werden die Vorgaben a) der Alpenkonvention, b) des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention bei der Prioritätensetzung berücksichtigt?

Antwort:

Diese Vorgaben sind bindend und werden jedenfalls erfüllt. Projekte, die diesen Vorgaben nicht entsprechen, müssten noch vor einer Prioritätenreihung ausgeschieden werden. Es wurden aber keine derartigen Projekte gemeldet.

Frage 38:

Ist für Sie ein staatsgrenzüberschreitend wirksames Straßenbauprojekt im Bundesstraßennetz denkbar, das nicht den Vorgaben von Artikel 11 Absatz 1 oder 2 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention zurechenbar ist?

Antwort:

Soweit österreichisches Territorium berührt ist oder Österreich ein Mitspracherecht zukommt, ist ein derartiges Projekt nicht vorstellbar.