

3154/AB XXI.GP

Eingelangt am: 04.02.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3184/J-NR/2001 betreffend Westring Linz (4. Donaubrücke), die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 7. Dezember 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg erlaube ich mir anzumerken, dass aus den Formulierungen der Fragestellung zu entnehmen ist, dass die aufgezeigten Sachverhalte sich auf eine ältere Studie beziehen, die durch mittlerweile ausgearbeitete Analysen und Prognosen nicht mehr volle Aktualität besitzt. Ein neues Umlegungs- und Prognosemodell stellt die Prognosemethodik auf eine neue Basis, sodass davon ausgegangen wird, dass die Verlagerungsberechnungen dem "State of the Art" entsprechen.

Frage 1:

Werden Sie darauf dringen, dass realistische Wachstumsraten angenommen werden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die mit der Ausarbeitung von Verkehrsverlagerungen befasste Dienststelle Verkehrskoordination des Amtes der Oö. Landesregierung war bei der Erstellung von Verlagerungsberechnungen bemüht, realistische Wachstumsraten zugrunde zu legen. Mittlerweile wurde ein neues Prognosemodell (VISUM der Fa. PTV in Karlsruhe) implementiert, das neue Datengrundlagen zugrunde legt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Wachstumsraten generell mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind, die im Laufe der weiteren Entwicklung sukzessive an die tatsächlichen Zunahmen adaptiert werden.

Frage 2:

In welcher Weise werden Sie darauf hinwirken, dass die Kapazitätsgrenzen einzelner Straßenzüge ausreichend berücksichtigt werden?

Antwort:

Generell gehen Verlagerungsberechnungen von belastungsabhängigen Umlegungsansätzen aus, die die Verkehrsströme in mehreren Schritten auf die Netze übertragen, wobei die durch die

Auslastung gegebene Aufnahmefähigkeit der Straßenabschnitte bzw. die entsprechende Betriebsgeschwindigkeit berücksichtigt wird.

Frage 3:

Wie beurteilen Sie die Tatsache, dass die Planungsgrundlagen, die Siedlungsstrukturentwicklung und die Zunahme der Fahrtweiten nicht berücksichtigen?

Antwort:

Die angesprochene Frage der Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung im Modell behandelt ein diffiziles Problem der Regional- und Siedlungsentwicklung; derzeit sind keine Modellansätze bekannt, die die Siedlungsentwicklung als Inputvariable für die Verkehrsentwicklung hinreichend berücksichtigen. Erfahrungsgemäß gilt, dass bei längerfristiger Betrachtung Straßenausbauten dynamisierend auf die Siedlungsentwicklung wirken und dadurch weiteren Verkehr erzeugen. Allgemein ist bekannt, dass die Frage des induzierten Verkehrs in der Fachwelt äußerst umstritten ist und sich derzeit einer befriedigenden modellmäßigen Erfassung entzieht.

Frage 4:

In welcher Form werden Sie darauf dringen, dass die Entwicklung der Umlandgemeinden über einen längeren Zeitraum hin berücksichtigt wird?

Antwort:

Das in den Verlagerungsberechnungen der Verkehrskoordinierung berücksichtigte Prognosemodell geht davon aus, dass die Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden hinreichend durch die Bevölkerungsabschätzung berücksichtigt ist; auch zu dieser Frage ist zu erwähnen, dass sich die räumliche Bevölkerungsverteilung aufgrund einer Unzahl verschiedener schwer prognostizierbarer Einflussgrößen gestaltet. Erfahrungsgemäß ist die Siedlungsentwicklung in den Umlandgemeinden von einer Reihe von Initiativen der Gemeinden abhängig (beispielsweise Betriebsansiedlung, Einkaufsmärkte), die wesentlichen Einfluss auf die weitere Verkehrsentwicklung haben.

Frage 5:

Welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den zu entlastenden Straßen sind unabdingbar, damit die Umfahrungsprojekte ihre Wirkung entfalten können?

Antwort:

Die angesprochene Rückverlagerung auf die entlasteten Straßenabschnitte ist grundsätzlich richtig, auch wird der Aussage zugestimmt, dass durch Entlastungen Verkehrsströme aus dem niedrigrangigeren Straßennetz "nachsickern". Sollen auch auf dem niedrigrangigen Straßennetz keine zusätzlichen Belastungen stattfinden, sind ergänzende restriktive Maßnahmen baulicher und verkehrsorganisatorischer Art unabdingbar; die Durchführung und Umsetzung dieser Maßnahmen liegt im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Gemeinden bzw. der Stadt Linz.

.»
*.

Frage 6:

Wie hoch werden die Rückverlagerungen aus dem öffentlichen Verkehr und Verkehrsarten in Richtung MIV sein, nachdem die Erreichbarkeit von Linz durch die Umfahrungsprojekte den MIV fördern?

Antwort:

Die angesprochene Wechselwirkung zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr wird in der Weise beantwortet, dass durch das Umsetzen des Nahverkehrsprogrammes Großraum Linz innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre im Öffentlichen Verkehr ein Qualitätssprung erfolgen soll, der zumindest eine konstante Entwicklung der Anteile des Öffentlichen Verkehrs anstrebt.

Frage 7:

Aus welchen Gründen verzichten Sie auf eine Abschätzung des ansteigenden Verbrauchs an fossiler Energie durch diese Projekte, die dadurch die Leistungsbilanz verschlechtern?

Antwort:

Das Projekt Westring Linz umfasst zahlreiche Aspekte, die in der Gesamtkonzeption Raum und Verkehr für den Bereich Linz von Relevanz sind. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass derzeit eine Analyse der Wechselwirkungen zwischen dem Ausbau des Straßennetzes und der Akzeptanz des Öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet wird. Dabei wird auch auf die künftige Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur (soweit dies derzeit möglich erscheint) Bedacht genommen. Erst eine entsprechende Gesamtkonzeption, die sämtliche relevante Verkehrsarten berücksichtigt und miteinander abstimmt wird dazu führen, dass sämtliche Chancen und Möglichkeiten, die das ggst. Vorhaben bietet, genutzt werden. Eine Abschätzung hinsichtlich des Verbrauchs fossiler Energie ist prinzipiell erst unter Kenntnis aller relevanter Rahmenbedingungen möglich, jedoch angesichts fehlender geeigneter Modelle betreffend die Wechselwirkungen zwischen Raumentwicklung und Verkehr mit entsprechenden Unsicherheiten behaftet.