

4176/AB XXI.GP

Eingelangt am: 10.09.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4184/J-NR/2002 betreffend "unzutreffende Aussagen der Bundesregierung und des Verkehrsministers über ein angeblich "klares Konzept zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrswege" (Generalverkehrsplan), die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Bezüglich der Ausführungen in der Anfrage, meine Aussagen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur wären falsch, darf ich mitteilen, dass die Finanzierung für alle Schienenprojekte der Pakete 0 und 1a gesichert ist und das bmvit bemüht ist, die Finanzierung auch für die weiteren Realisierungshorizonte sicherzustellen, wobei aber generell festgestellt werden muss, dass es unter den derzeitigen, europaweit gegebenen Rahmenbedingungen schwieriger ist, Schienen- als Straßenprojekte zu finanzieren.

Nichtsdestoweniger und als Teil der Strategie, den Trend zu einem noch ungünstigeren Modal Split zwischen Straße und Schiene zu brechen, gilt die Zielsetzung, die Schieneninfrastruktur in Österreich so zu komplettieren und zu verbessern, um die infrastrukturellen und kapazitiven Voraussetzungen für die angestrebte Verkehrsverlagerung zu schaffen. Deshalb und vor dem Hintergrund vergangener Versäumnisse sieht der Generalverkehrsplan sowohl kurz- bis mittelfristig als auch langfristig doppelt so hohe Investitionen im Schienenbereich als für die Straße vor.

Weiters ist auch festzustellen, dass die Sinnhaftigkeit und die Notwendigkeit aller Projekte des GVP-Ö gegeben ist und es wünschenswert wäre, alle sofort und zugleich realisieren zu können. Eine Reihung ist natürlich im Hinblick auf die technischen und finanziellen Möglichkeiten notwendig. Diese bei entsprechender Sonderfinanzierung zu durchbrechen, deutet keineswegs auf Beliebigkeit der Reihungsergebnisse hin, sondern ermöglicht es zum Beispiel regionalen Interessen, mit entsprechenden Beiträgen auch schon früher Projekte zu realisieren, als dies mit dem Finanzierungsinstrumentarien des GVP-Ö möglich wäre.

Was die konkrete Ausführung von einzelnen Projekten betrifft, wird - wie schon meine Vorgängerin angekündigt hat - das Ressort kritisch darauf achten, die Projekte vor ihrer Umsetzung auf mögliche Einsparungspotenziale entsprechend zu überprüfen.

Frage 1:

Wie begründen Sie Ihre in der jüngsten HL-AG-Werbeschrift wiedergegebene Aussage, wonach neue (gegenüber dem GVP) Prioritäten hinsichtlich des Ausbaus der Schiene "sicher nicht" gesetzt

werden, wo Sie doch im Gegenteil sehr wohl bereits Veränderungen vollzogen und angekündigt haben?

Antwort:

Grundsätzlich stellt der GVP-Ö ein Paket dar, welches nicht aufgeschnürt wird. Der Grundkonsens, der dem GVP-Ö zugrundeliegt, darf nicht dadurch gefährdet werden, dass die Prioritätenliste wieder zur Diskussion gestellt wird. Das soll aber im berechtigten Einzelfall echte Korrekturen, insbesondere auch im Interesse der Steuerzahler, nicht ausschließen.

Frage 2:

Wie begründen Sie Ihre Aussage, dass Finanzierungen, die "unser Budget" (sprich das Bundesbudget) nicht belasten, dazu führen, dass "alles möglich ist", also auch, dass Infrastrukturprojekte, die im GVP aus (angeblich?) sachlichen Gründen mit nachrangiger Priorität versehen oder gar nicht aufgenommen wurden, doch realisiert bzw. früher bzw. größer als im GVP vorgesehen realisiert werden?

Antwort:

Die Prioritätenfestlegung im GVP-Ö erfolgte grundsätzlich aus gesamtheitlicher Sicht des Bundes. Das kann aber durchaus bedeuten, dass aus partikulärer, zum Beispiel regionaler Sicht einzelne Projekte dringender erscheinen. In diesem Fall sollte es möglich sein, derartige Projekte vorzuziehen, insbesondere dann, wenn der, der es als besonders vordringlich erachtet, auch für die Finanzierung aufkommt. Weitere Bedingung ist, dass dadurch Dritte nicht gegen ihr Einverständnis benachteiligt werden dürfen.

Frage 3:

Wird nicht durch eine rein der finanziellen Machbarkeit untergeordnete Prioritätensetzung im Infrastrukturbereich der gesamte mühevoll aufrechterhaltene Anspruch der Bundesregierung Lügen gestraft, wonach der GVP ein nach sachlichen Erfordernissen gestaltetes Konzept und eine verbindliche Grundlage weiterer Infrastrukturentwicklungen des Bundes sei?

Antwort:

Dies ist zu verneinen. Im übrigen darf auf die obigen Aussagen verwiesen werden.

Frage 4:

Sind Finanzierungsformen, die ganz oder teilweise Vorfinanzierungscharakter haben und damit zwar das aktuelle Bundesbudget nicht belasten, künftige Bundesbudgets und/oder Budgets anderer Gebietskörperschaften jedoch sehr wohl und dies durch nötige Zinszahlungen in zum Teil erheblich höherem Ausmaß, für Sie

- a) zulässig,
- b) nachhaltig (im Hinblick auf künftige Generationen und deren budgetäre Spielräume),
- c) Schulden oder keine Schulden,
- d) ein Beitrag zu einem Kurzzeit-'Nulldefizit' auf Kosten künftiger Budgetspielräume?

Antwort:

Schulden sind von vornherein nicht negativ zu bewerten; vielmehr kommt es darauf an, welchem Zweck sie dienen und ob die Schuldenlast insgesamt tragbar ist oder nicht.

Frage 5:

Ist für Sie eine Mischfinanzierung von Infrastruktur aus Bundes- und Landesmitteln "Public-Private-Partnership", und wenn ja, wie begründen Sie dies?

Antwort:

Eine PPP-Finanzierung liegt grundsätzlich nur dann vor, wenn der Privatanteil nicht null ist. Das schließt aber für den öffentlichen Anteil die Beteiligung auch anderer Gebietskörperschaften nicht aus.

Frage 6:

Bei welchen Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes ist konkret eine Mischfinanzierung a) mit Einbindung tatsächlich Privater bzw. b) mit Einbindung anderer Gebietskörperschaften (bitte auflisten) in Planung bzw. in Überlegung, und bis wann werden die Entscheidungen jeweils fallen?

Antwort:

Konkrete Überlegungen und Untersuchungen sind derzeit im Gange. Aus heutiger Sicht eignen sich PPP-Modelle am ehesten für punktuelle Investitionen, also zum Beispiel für Güterverkehrsterminals oder Bahnhöfe. Das GV-Terminal Werndorf ist ein Fall, in dem eine PPP-Finanzierung zum Tragen kommt. Flughäfen werden sogar weitgehend nur privat finanziert.

Frage 7:

Welche Schlüsse ziehen Sie aus dem Bericht des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes über die "Initiativprüfung Umfahrung Ebelsberg", der sich mit dem ersten großen PPP-finanzierten und -errichteten Verkehrsinfrastrukturprojekt Österreichs befasst und in der gut begründeten "Empfehlung" mündet, "grundsätzlich eine Nachahmung des Modells kritisch zu überdenken bzw. zu unterlassen", insbesondere angesichts der Tatsache, dass ein federführend in dieses Projekt eingebundener oberösterreichischer Finanzierungsexperte auch Berater im GVP-Prozess und in weiteren PPP-Überlegungen des BMVIT ist?

Antwort:

Grundsätzlich ermöglicht ein derartiger Bericht, aus Erfahrungen zu lernen. Das bedeutet aber nicht, dass aus Problemen mit einem bestimmten Modell die generelle Schlussfolgerung zu ziehen ist, dass PPP-Finanzierungen jedenfalls nicht anzustreben sind.

Frage 8:

Wie können Sie Ihre in der HL-AG-Schrift enthaltene Aussage belegen, dass die Mittel für den Ausbau der Schiene wie im GVP vorgesehen "auf jeden Fall" gesichert seien, wo doch von Ihnen selbst und zusätzlich vom Rechnungshofpräsidenten abwärts klar und wiederholt festgehalten wurde, dass die Schienen-Pakete 1b und 2 des GVP nicht finanziert sind?

Antwort:

Die Aussage hat sich selbstverständlich auf die konkret angeführten aktuellen Projekte bezogen, für die die Finanzierung gesichert ist.

Frage 9:

Auf welche der Öffentlichkeit bisher vorenthaltenen zusätzlichen Fakten oder Finanzierungskanäle stützen Sie Ihre Überzeugung (im Zusammenhang unter anderem mit dem Semmeringbasistunnel, vgl. auch 3525/AB, Antwort zu Fragen 8-12), dass einige "sehr wichtige" Projekte aus dem Paket

1 b "schon aus dieser Sicht" (nämlich weil sie sehr wichtig sind) realisiert werden, obwohl sie nachweislich nicht finanziert und auch - aufgrund hoffentlich sachlicher Erwägungen mit nachrangiger Priorität versehen sind?

Antwort:

Wie bereits erwähnt, werde ich mich mit allem Nachdruck dafür einsetzen, auch für den weiteren Ausbau des Schienennetzes über das Paket 1a hinaus die erforderlichen Finanzierungen zu sichern. Die Wichtigkeit der Projekte ist dafür eine wesentliche Voraussetzung und ein entscheidendes Argument, nachrangig sind diese ja nur gegenüber jenen noch dringenderen oder rascher realisierbaren Projekten, die bereits im Paket 1a enthalten und bis dahin weitgehend umgesetzt sind.

Frage 10:

Welche Projekte sind die von Ihnen in 3525/AB (Antwort zu Fragen 8-12) angesprochenen "sehr wichtigen" Projekte, und welche Kriterien sind für die Unterscheidung zwischen diesen "sehr wichtigen" und anderen - offenbar unwichtigen, aber trotzdem in dieselben Pakete des GVP aufgenommenen - Projekten maßgeblich?

Antwort:

Der Zuordnung eines Projekts zu einem bestimmten Realisierungshorizont bzw. der Aufnahme in ein bestimmtes Paket liegt grundsätzlich die Beurteilung seiner Dringlichkeit zugrunde; im Zusammenhang damit mussten aber natürlich auch die praktische Realisierbarkeit, also Vorlaufzeiten, Bauzeiten, und - wie im Falle des Semmering-Basistunnels - auch die Realisierbarkeit aus rechtlicher Sicht berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wurde dieses Projekt trotz seiner objektiv gegebenen Dringlichkeit erst in die Stufe 1b eingereiht.

Frage 11:

Auf welchen objektiven Kriterien wie beispielsweise Verkehrszahlen beruht der geplante autobahnmäßige Ausbau der S10 als TEN-Transitachse, wo doch im selben Bundesland für die bis zum 31.3.2002 gleichrangig geführte B309 Richtung Steyr trotz höherer Verkehrszahlen ein zweispuriger Ausbau für völlig ausreichend gehalten wird?

Antwort:

Die bestehende bzw. prognostizierte Verkehrsnachfrage ist eines von mehreren Bewertungskriterien. Im Zielekanon des GVP-Ö sind Standortverbesserung, ökologische und soziale Verträglichkeit, Verkehrssicherheit usw. an entscheidender Stelle vorgegeben. Die Beurteilung erfolgte aus der übergeordneten Sicht des Bundes.

Frage 12:

In welcher Weise ist der Ausbau und die verstärkte Nutzung der Summerauerbahn und ihrer tschechischen Anschlussstrecke(n) in die Prognosen eingegangen, die den Ausbauplänen für die S10 zugrundeliegen?

Antwort:

Den Entscheidungen liegt eine Korridorstudie zugrunde, in der auch die Summerauer Bahn berücksichtigt wurde. Tatsächlich zeigt sich immer wieder, dass die Elastizitäten, also die Wechselwirkungen zwischen Ausbau eines Verkehrsträgers und der Verkehrsmittelwahl tendenziell überschätzt werden.

Frage 13:

Wie verträgt sich Ihre auf die GVP-Inhalte bezogene Aussage in 3626/AB "Die grundsätzliche und sehr weitgehende Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger drückt sich in den entsprechend hohen Anteilen, insbesondere der Schiene, am Gesamtinvestitionsvolumen aus" mit der von Ihnen selbst zutreffend eingestandenen Realität, dass die überwiegenden Anteile dieses Gesamtinvestitionsvolumens im Schienenbereich (Paket 1b und 2) nicht finanziert und somit virtuell sind?

Antwort:

Die Investitionen in den Schienenbereich sind mit dem ausfinanzierten Paket 1a doppelt so hoch wie die gleichzeitig vorgesehenen Straßeninvestitionen. Ich gehe davon aus, dass es gelingen wird, auch nach Umsetzung des Pakets 1a den Ausbau der Schiene weiterzuführen.

Fragen 14 und 15:

Wird das angekündigte Autobahnprojekt Klagenfurt-St. Veit a) aus Bundesmitteln mitfinanziert, b) in das Bundesstraßennetz rücküberantwortet?

Wird mit dem angekündigten Autobahnprojekt Klagenfurt-St. Veit eine "Landesautobahn" geschaffen, und wenn ja, wie ist dies mit der Zuständigkeit des Bundes für "Straßen mit Bedeutung für den Durchzugsverkehr" nach Art. 10 Z 9 B-VG sowie mit Ihrer Aussage in 3626/AB (Antwort zu Frage 17), wonach "der Bund (...) für Autobahnen und Schnellstraßen zuständig ist", vereinbar?

Antwort:

Zwischen Klagenfurt und St.Veit an der Glan besteht eine durchgehend vierstreifige Straße. Zu einer "Autobahn" im rechtlichen Sinn fehlt die Trennung der Fahrbahn durch einen Mittelstreifen. Dadurch ist in diesem Abschnitt die Verkehrssicherheit empfindlich beeinträchtigt, wie zahlreiche Frontalzusammenstöße beweisen. Der ins Auge gefasste Ausbau dient somit auch maßgeblich der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Frage 16:

Sie treffen in 3626/AB (Antwort zu Frage 8) die klare Festlegung, dass Fördermaßnahmen für den Gütertransport auf der Donau und Maßnahmen zum Donauausbau unterhalb Wiens nur sinnvoll seien, "wenn zugleich auch ein entsprechender Ausbau in den Nachbarländern stromauf- und stromabwärts erfolgt". Werden Sie - da hievon insbesondere unterhalb Österreichs auf Jahrzehnte keine Rede sein kann - daher von kontraproduktiven Kombiverkehrs-Subventionen, die die ebenfalls subventionierte Schiene konkurrenzieren, auf der Donau und von im GVP enthaltenen überdimensionierten Donau-Ausbauprojekten Abstand nehmen?

Antwort:

Es geht nicht um eine Konkurrenz der umweltfreundlichen Verkehrsträger untereinander, sondern um eine gegenseitige Ergänzung um möglichst viel Verkehr von der Straße wegzubekommen. Aber natürlich kann die Donau nur dann zu einer umweltfreundlichen Verkehrsader von gesamt-kontinentaler Bedeutung werden, wenn ihr Ausbauzustand einem durchgehenden Mindeststandard entspricht.

Frage 17:

Wann werden Sie die von Ihnen mit monatelanger Verspätung in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses angekündigte Informationsrunde für den Verkehrsausschuss über den GVP und die daran seit der Präsentation vorgenommenen und in Aussicht genommenen Änderungen einladen?

Antwort:

Ich bin selbstverständlich weiterhin bereit, den Verkehrsausschuss über aktuelle Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplan zu informieren.

Frage 18:

Können Sie die Prüfungskriterien, Prüfungsabläufe und Ergebnisse der von Ihnen in 3487/AB (Antwort zu Frage 7) angekündigten "nochmaligen Wirtschaftlichkeits- und Dringlichkeitsprüfungen" für die seit Präsentation des GVP in Angriff genommenen Investitionsprojekte im Schienenbereich wiedergeben?

Antwort:

Vor der Bauübertragung werden die Projekte einer genauen Überprüfung ihrer Rentabilität aus betriebswirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Sicht unterworfen, wobei anhand der im GVP-Ö verankerten verkehrlichen, Standort- und Umweltkriterien die Nutzen den Kosten gegenübergestellt werden. Dabei werden im Einzelfall auch kostengünstigere Varianten in Betracht gezogen.

Frage 19:

Warum ist im Gegensatz zu Schienenbauvorhaben für GVP-Straßenbauvorhaben keinerlei "nochmalige Wirtschaftlichkeits- und Dringlichkeitsprüfung" vor Inangriffnahme der Umsetzung vorgesehen?

Antwort:

Es besteht insofern ein wesentlicher Unterschied zwischen Straßen- und Schienenprojekten, als der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes ausschließlich von der ASFINAG nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen erfolgt und keine Gelder aus dem Bundesbudget einfließen.

Frage 20:

Durch Anwendung welcher standardisierter, transparenter, nachvollziehbarer Kriterien und Methoden wird im einzelnen sichergestellt, dass im GVP vorgesehene Ausbaumaßnahmen im Straßennetz "möglichst effizient" durchgeführt werden, wie von Ihnen in 3626/AB (Antwort zu Frage 21) behauptet?

Antwort:

Die Kriterien schließen verkehrliche, Standort- und Umwelteffekte sowie die Kosten ein. Sie sind im GVP-Ö vorgegeben und sichern eine optimale gesamtwirtschaftliche Effizienz.

Frage 21:

Wie begründen Sie Ihre in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.6.2002 getroffene Aussage, wonach es beim Lärmschutz an der Tauernautobahn-Scheitelstrecke offenbar aufs Geld ankommt, beim Bau zweiter Tunnelröhren jedoch nicht? Warum sind insbesondere keine Abstriche von kapazitätssteigernden und damit problemvergrößernden Bauvorhaben möglich, von nötigen Lärmschutzmaßnahmen in diesem Zusammenhang jedoch sehr wohl?

Antwort:

Sowohl notwendige Lärmschutzmaßnahmen im Bereich bestehender Autobahnen als auch kapazitätserweiternde Neubauvorhaben wie die 2. Tunnelröhren an der A 10 sind wesentliche Bestandteile verkehrspolitischer und straßenbaulicher Grundsätze.

Dass eine notwendige Kapazitätserweiterung durch den Bau von 2. Tunnelröhren an der A 10 Probleme vergrößert - wie in der Frage angeschnitten - kann jedoch nicht nachvollzogen werden; im Gegenteil, durch diese Maßnahmen soll sowohl die Verkehrssicherheit erhöht als auch die Stauproblematik - und damit ein wichtiges Umweltschutzproblem - verbessert werden.

Frage 22:

Was ist im einzelnen Inhalt und Verhandlungsstand der neun von Ihnen über die Medien angekündigten Verträge zu den ehemaligen Bundesstraßen mit den Bundesländern, die offenbar die mit der überhasteten Verwaltungsreform und Verländerung verbundenen Abstimmungsprobleme, Koordinationsmängel und Mehraufwände wenigstens in diesem Teilbereich regeln sollen?

Antwort:

Als erstes Resultat der laufenden Round table-Gespräche zwischen Vertretern des bmvit und der Bundesländer ist eine Vereinbarung im Bereich der Straßenverkehrsangelegenheiten mit folgenden Themenschwerpunkten vorgesehen:

- Wahrnehmung der bi- und multilateralen Aufgaben des Straßenwesens
 - Koordinierung der Verkehrsplanungsangelegenheiten hinsichtlich der netz- und verkehrsträgerübergreifenden Aspekte
 - Wahrnehmung der generellen Fragen der Verkehrssicherheit
 - Einheitliches Richtlinien- und Zulassungswesen unter Einbeziehung der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr
 - Errichtung einer Plattform auf dem Gebiet der Benutzerinformation, des Benutzerservices und der Verkehrstelematik sowie der Interoperabilität der Straßennutzerabgaben.
- Weiters soll als ständiges und regelmäßiges Koordinations-, Abstimmungs- und Informations-Gremium ein "Round table Straße" auf Ebene der Straßenbaudirektoren vereinbart werden.

Frage 23:

Welche Kosten sind mit dem sachlich unrichtigen Transit-Inserat - das jedenfalls Ihren Vollzugsbereich berührt - im Rahmen der erwähnten EU-Erweiterungs-Werbekampagne der Bundesregierung verbunden, und wer trägt diese Kosten?

Antwort:

Im Gegensatz zum Fragetext ist festzuhalten, dass das Schalten des fraglichen Inserates nicht Vollzugsgegenstand des bmvit ist.