

993/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 964/J - NR/2000, betreffend Verkehrs - infrastruktur, die die Abgeordneten Dietachmayr und Genossen am 28. Juni 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten.

**Zu den Fragen 1 und 2:**

Grundsätzlich erlaube ich mir anzuführen, dass die Angaben der einzelnen Projekte vorbehaltlich der Bestätigung durch den Bundesverkehrswegeplan gelten.

**Im Bereich der Bahn** wurde den Österreichischen Bundesbahnen mit den Übertragungsverordnungen 0 bis 7 die in der Beilage aufgelisteten Projekte zur Planung und zum Bau übertragen.

Die kosten dieser Projekte sind ebenfalls in der beigelegten Liste angeführt, wobei alle diese Projekte durch Mitteln der SCHIG finanziert werden.

Auf Grund der angespannten Budgetsituation besteht jedoch die zwingende Notwendigkeit, sämtliche Projekte - insbesondere hinsichtlich ihrer Realisierungszeiträume - kritisch zu prüfen und bezüglich der

Investitionserfordernisse und der Nutzwirkungen zu optimieren und darauf aufbauend entsprechende Entscheidungen zu treffen und erforderlichenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Die in den nächsten 5 Jahren im **Bundesstraßenbereich** (A + S + B) vorgeschlagenen Ausbauvorhaben und die dafür anfallenden Kosten sind aus der beiliegenden "Bedarfsfeststellung 1999 für den Bundesstraßen - Ausbau" zu ersehen.

Im Falle einer Reduzierung der aus dem Budget dafür zur Verfügung gestellten Finanzmittel muss mit einer entsprechenden Verzögerung von 1 - 2 Jahren gerechnet werden.

Das angesprochene Straßenbedarfsprogramm wird derzeit aufgrund der nunmehrigen Gesamtverkehrskompetenz mit den anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit der Bahn abgestimmt.

Die Finanzierung wird in einer Mischkonzeption aus Budgetmitteln, aus Mauten (Streckenmauten, Vignetten und LKW - Maut) sowie aus EU - Mitteln erfolgen.

Für den **Bereich Schifffahrt** darf ich mitteilen, dass zur Vorbereitung des flussbaulichen Gesamtkonzepts der Bundeswasserstraßenverwaltung in Kooperation mit der AHP (Austrian Hydro Power, vormals Donaukraft) die Durchführung eines wasserwirtschaftlichen Rahmenversuchs (1:1 Modellversuch) auf der Donau unterhalb der Staustufe Wien - Freudensau vorgesehen ist.

Was den **Bereich Luftfahrt** anlangt, darf ich vorweg festhalten, dass sämtliche von den Flugplatzhaltern vorgesehenen Infrastrukturprojekte von den Flughäfen selbst finanziert werden.

Flughafen Graz:

Die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. beabsichtigt in den Jahren 2000 bis 2004 folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte zu verwirklichen:

- Verkehrsf lächen: Mittelrollweg C, Vergrößerung Abstellflächen, Rollweg Süd;
- Gebäude: Fluggastgebäude, Bürogebäude, Garagengebäude für

Vorfeldgeräte, Erweiterung Frachtgebäude, Provisorium Fracht, Erweiterung Cateringgebäude, Erweiterung Werkstattengebäude Tower;  
- sonstige Investitionen im infrastrukturellen Bereich: Parkplatzverweiterung, Einfriedung des Flughafengeländes, Sicherung der Einfahrtstore.

Diese Verkehrsinfrastrukturprojekte zu denen eine Fernbahnanbindung geplant wird in der Höhe von ca. 533 Mio. Schilling werden zur Gänze von der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. finanziert.

Flughafen Innsbruck:

Am Flughafen Innsbruck sind folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte vorgesehen:  
Ausbau des ersten Obergeschoßes der neuen Abflughalle Sanierung/Erweiterung Vorfeld, Sanierung des alten Terminals, 1. Teil, Sanierung/Erweiterung des Rollweges A.

Für die Verwirklichung dieser Projekte werden 145 Mio. Schilling veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt mit Eigenmitteln der Tiroler Flughafenbetriebsges.m.b.H.

Flughafen Klagenfurt:

Die Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H. verfolgt in den nächsten fünf Jahren folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte:

- Verbesserung der Autobusbindung des Flughafens durch die Verkehrsbetriebe der Stadt Klagenfurt durch Koordinierung der Busverbindungen mit den Landungen und Abflügen der Linienflugverbindungen,
- Bestreben der Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H., mit den Österreichischen Bundesbahnen zu kooperieren, um Flugpassagiere auch mit den Zügen der ÖBB zum Flughafen bringen zu können. Für die erste Phase wird die Einrichtung eines Shuttledienstes zwischen dem Bahnhof und dem Flughafen angestrebt. In weiterer Folge wird darauf Bedacht genommen dass

der Flughafen Klagenfurt bei der Errichtung der Hochleistungsstrecke Klagenfurt - Graz - Wien nach Möglichkeit in diese einbezogen wird. Dies könnte entweder über die derzeitige Streckenführung Hauptbahnhof - Flughafen oder über einen direkten Shuttledienst vom Hauptbahnhof aus geschehen.

Flughafen Linz:

Frachterminals: Bedingt durch die positive Entwicklung des oberösterreichischen Wirtschaftsraumes ergehen Anfragen an den Flughafen Linz bezüglich Ausbau bestehender Hallen bzw. Errichtung neuer Hallen am Standort. Es ist daher davon auszugehen, dass innerhalb der nächsten 5 Jahre weitere Projekte verwirklicht werden.

Flughafen Salzburg:

Am Flughafen Salzburg sind in den nächsten fünf Jahren drei größere Investitionseinzelmaßnahmen vorzunehmen. Es handelt sich dabei um die Erweiterung des Ankunftsgebäudes im Abfertigungsgebäude, die Schaffung neuer Büroflächen im Ausmaße von ca. 2200 qm im Ankunftsteil des Abfertigungsgebäudes und die Errichtung einer neuen Zufahrt samt Aufstockung des bestehenden Parkhauses um ca. 600 Stellplätze.

All diese Maßnahmen werden einen Investitionsbedarf von ca. 800 Mio. Schilling ergeben, welchen die Salzburger Flughafen Betriebsges.m.b.H. aus dem Cash - flow finanzieren wird.

Flughafen Wien:

Aus derzeitiger Sicht beabsichtigt die Flughafen Wien AG in den nächsten fünf Jahren folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte zu realisieren:

- Terminal 2005
- Vorfeld Nordost 2
- Rollgassen 50 und 70
- Internationale Busgates

- Erweiterung Gepäcksortieranlage
- Vorfeld West, Phasen 1, 2 und 3
- Gerätezentrum West und Containerlager
- Frachterweiterung
- Vorfeld Nordost 1, Schwelle 16
- Hinsichtlich der 3. Piste sind seitens der Unternehmensorgane noch keine Entscheidungen gefallen, ebenso nicht über eine Fembahnabbindung.

**Zu Frage 3:**

Die den Bereich der Verkehrsinfrastruktur betreffenden Schulden setzen sich aus den Verbindlichkeiten von SCHIG, ASFINAG und ÖBB zusammen, die Finanzierungsmittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen.

**Zu Frage 4:**

Der damalige Bundesminister für Finanzen hat die Zweckbindung der Mineralölsteuer aufgehoben um eine „Fondswirtschaft“ zu vermeiden und um aus dieser Steuer auch andere Vorhaben finanzieren zu können. Ich halte diese Ansicht für überholt und werde mich wiederum für eine zumindest teilweise Zweckbindung einsetzen und hoffe auf die Unterstützung des Parlaments.

Die Mineralölsteuereinnahmen seit der Aufhebung der Zweckbindung im Jahre 1987 entsprechen größtenteils der vom ÖAMTC gemachten Angabe.

**Zu Frage 5:**

Die Geldmittel, die meinem Ministerium tatsächlich in den nächsten 5 Jahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung stehen werden, sind jährlich vom Nationalrat zu beschließen. Da diese Beschlüsse erst in der Zukunft erfolgen werden, kann ich derzeit keine Angaben über einsetzbare Mittel für Infrastrukturinvestitionen machen.

Das Budget für die Jahre 2001 und 2002 soll gemeinsam beschlossen werden. Es erfolgt dies jedoch erst gegen Jahresende 2000.

**Zu Frage 6:**

Der Schuldner der „Schattenmaut“ ist meistens eine öffentlich - rechtliche Einheit (Staat, Land oder Gemeinde). Die Mauteinnahmen sind vom Mauttarif und von der Verkehrs frequenz abhängig. D.h., das Risiko, dass die Einnahmen ausreichend zur Bedienung und Rückzahlung der Investitionskosten (und des Betriebes der Straße) sind, trägt der Konzessionär. Grundsätzlich ist das Prinzip der Schattenmaut überall dort denkbar, wo sie erstens nicht in Konflikt mit einer anderen Form der Bemutung steht und zweitens jemand bereit ist, das Auslastungsrisiko eines zu finanzierenden Straßenzuges zu tragen. Das Auslastungsrisiko und die Höhe der Schattenmaut sind die eigentlichen Engpässe.

Ob und bei welchen Verkehrsinfrastrukturprojekten eine Finanzierung im Wege der Schattenmaut möglich wäre, wird bei den einzelnen Vorhaben singulär zu beurteilen sein.

**Zu Frage 7:**

Die Binnenschiffahrt als umweltfreundlicher und betriebswirtschaftlich kosten - günstiger Verkehrsträger verfügt noch über großes Entwicklungspotential und sollte einen entsprechenden Anteil an dem zu erwartenden gesteigerten Transport - aufkommen übernehmen. Aus verkehrspolitischer Sicht sind daher die nautischen und logistischen Rahmenbedingungen derart weiter zu verbessern, dass die Binnen - schiffahrt ein attraktives Angebot für die verladende Wirtschaft bietet und in ihrer Wettbewerbsposition gestärkt wird.

In diesem Sinne zielen die Maßnahmen des Verkehrsressorts etwa darauf ab, durch die Förderung von Terminals vor allem die Einbindung der Binnenschiffahrt in Trans - portketten im Kombinierten Verkehr zu forcieren.

Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der Binnenschiffahrt leistet darüberhinaus der Einsatz moderner Verkehrs - Telematik. Mein Ressort ist daher im europäischen Rahmen intensiv an der Entwicklung standardisierter elektronischer Schiffahrtsinformations - Systeme beteiligt. Eine elektronische Schiff - fahrtskarte, Fahrwasserinformationen und elektronische Meldesysteme sollen die

Sicherheit im Schifffahrtsbetrieb anheben und aufgrund ihrer vielfältigen Funktionen in Zukunft auch für Zwecke der Logistik und des Transportketten - Managements verwendet werden können.

Durch die im Vorjahr erfolgte Gründung der Donau - Transportentwicklungs - gesellschaft als Tochtergesellschaft des Bundes wurde eine wettbewerbsneutrale Plattform geschaffen, die zur Umsetzung der dargelegten verkehrspolitischen Zielsetzungen beitragen, und darüberhinaus die Kontakte zwischen den Schiffahrtstreibenden, der verladenden Wirtschaft und der Bundesverwaltung erleichtern soll.

Die gewünschten Verlagerungseffekte auf die Binnenschiffahrt können letztlich nur dann in vollem Umfang erreicht werden, wenn es gelingt, die Wasserstraße Donau zu einem verlässlichen Verkehrsweg auszubauen, der ganzjährig die erforderlichen Mindestfahrwassertiefen aufweist. Daher ist gegenwärtig ein flussbauliches Gesamt - konzept für die Donau unterhalb von Wien in Ausarbeitung, mit dem unter Kompati - bilität mit dem Nationalpark Donau - Auen die Stromsohle stabilisiert und die erforder - liche Wassertiefe gewährleistet werden soll.

Für eine entsprechende Einbindung der Binnenschiffahrt in die laufenden Arbeiten zur Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans ist ebenfalls gesorgt worden.

**Zu Frage 8:**

Das Projekt des Donau - Oder - Elbe - Kanals wurde durch die ECE eingehend geprüft. In ECE - Studien aus den Jahren 1981 und 1993 wird sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die technische Machbarkeit dokumentiert; Österreich hat in zwei Ministerrats - beschlüssen sein grundsätzliches Interesse an dieser Wasserstraßenverbindung bekundet.

Eine vom Bund sowie den Ländern Wien und Niederösterreich beauftragte Grundlagenstudie des Österreichischen Instituts für Raumplanung diente der weiteren Abklärung des österreichischen Standpunktes; sie kommt ebenfalls zu einer

positiven wirtschaftlichen Einschätzung des Vorhabens. Die Ausarbeitung einer Ver-tiefungsstudie zu Fragen der Nebennutzen und zur ökologischen Akzeptanz der Trassenführung ist auf Wunsch Niederösterreichs bisher nicht erfolgt.

Ein Großprojekt wie der Donau - Oder - Elbe Kanal kann insgesamt jedenfalls nicht nur unter verkehrspolitischen Aspekten beurteilt werden. Die detaillierte Planung des Bauvorhabens, einschließlich des Zeithorizonts, setzt zunächst eine inneröster-reichische Interessensabstimmung sowie die Erfassung und Quantifizierung der außerverkehrlichen Nebennutzen, wie beispielsweise mögliche Effekte im Bereich der Betriebsansiedlungen und des Fremdenverkehrs, voraus. Darüberhinaus bedürfen konkrete Verwirklichungsschritte einer Konsensbildung zwischen Ökologie und Wasserstraßenbau sowie eines langfristigen Finanzierungskonzepts. Das Verkehrsressort steht für die in diesem Zusammenhang noch erforderlichen Kontakt - gespräche grundsätzlich zur Verfügung. Es ist allerdings auch anzumerken, dass aus verkehrspolitischer Sicht die den Donauausbau betreffenden Infrastruktur - maßnahmen derzeit gegenüber dem Projekt einer "Donau - Oder - Elbe - Verbindung" als prioritär einzustufen sind.

**Zu Frage 9:**

Aufgrund einer Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit aus dem Jahr 1996 stellen sich die Erfahrungen der Staaten, die bereits ein Punktesystem eingeführt haben, wie folgt dar:

Großbritannien:

Ein Strafpunktesystem wurde bereits in den 30er - Jahren eingeführt und existiert in mehrfach modifizierter Form heute noch. Aufgrund des langen Bestehens dieses Systems können differenziert konkrete Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht ermittelt werden.

Deutschland:

Der Punkteführerschein wurde 1974 eingeführt, hat sich bewährt und stellt ein unverzichtbares Instrument der Verkehrssicherheit dar. Durch den hohen

Bekanntheitsgrad der "Verkehrssünderkartei" wird bei vielen Verkehrsteilnehmern, insbesondere bei einer etwaigen Punktevergabe, das Bemühen um ein ordnungsgemäßes Verkehrsverhalten gefördert.

Frankreich:

Der französische „Permis à Points“ ist 1992 in Kraft getreten. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Studie (1996) konnte ein Rückgang der Zahl der Verletzten und Getöteten um rund 4 - 5% im Vergleich zu Statistiken vor Einführung des Punktführerscheines festgestellt werden. Außerdem sind die Kraftfahrer mit mehr Vorsicht im Straßenverkehr unterwegs.

USA, Australien:

In den einzelnen Staaten existieren ebenfalls Punktesysteme, die gemäß vorliegender Evaluationsstudien eine Unfallreduktion belegen.

Kanada, Korea, Japan, Israel, Griechenland, Türkei:

In diesen Staaten wurden Punktesysteme eingeführt; Effizienzuntersuchungen liegen aber nicht vor.

Finnland, Portugal:

Es existiert in diesen Ländern kein Punktführerschein, sondern ein ähnliches System. Nach wiederholter Begehung gewisser schwerer Delikte wird die Lenkberechtigung auf eine gewisse Dauer entzogen. Da diese Systeme sehr jung sind, liegen Effizienzuntersuchungen noch nicht vor.

**Zu Frage 10:**

In der Vergangenheit wurden bereits zwei verschiedene Modelle eines Punktführerscheines entwickelt und begutachtet. Dennoch konnte bislang kein System erarbeitet werden, das eine Zustimmung auf breiter Basis seitens der Länder, Behörden, Kammern und sonstiger beteiligter Organisationen gefunden hat. Mein Ressort ist auch weiterhin in der Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines durchschaubaren, vollziehbaren und auf breiter Basis anerkannten und akzeptierten Systems vertreten.

**Zu Frage 11:**

Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Verhinderung von Geisterfahrten mit höchster Priorität behandelt wird. In erster Linie ist eine Verbesserung der Verkehrsführung und eine positive Lenkung der Verkehrsteilnehmer notwendig. Ein diesbezüglicher konkreter Maßnahmenkatalog, der Einfluss auf die Richtlinien für die Planung und den Bau von Autobahnauf- und abfahrten haben wird, ist derzeit in Fertigstellung. Nach Untersuchungen der bestehenden Verbindungsstellen zum Autobahnnetz erfolgen die jeweils geeigneten baulichen oder technischen Sicherungsmaßnahmen. Ich halte es für richtig, auf besonders gefährdeten Autobahnabfahrten Geisterfahrerkralle zu installieren. Dies wird im Einzelfall zwischen Straßenerhalter und zuständigen Behörden im Rahmen von Verkehrsverhandlungen entschieden. Nach Auskunft der Straßenverwaltungen konnten bis dato zehn Geisterfahrten durch den Einsatz von Geisterfahrerkrallen verhindert werden.

**Zu Frage 12:**

Zur Stilllegung von Nebenbahnstrecken sind noch klärende Gespräche mit dem Vorstand der ÖBB beabsichtigt. Wie ich in der „Aktuellen Stunde des Parlaments“ am 6.6.2000 feststellte, soll es aber zu keinem Kahlschlag bei den Nebenbahnen kommen.

Grundsätzlich sind folgende Szenarien bei der Einstellung von Nebenbahnen möglich:

- a. Die ÖBB stellen den Güterverkehr oder den Personenverkehr ein

Dadurch würden freie Zugrassen zur Verfügung stehen. Im Lichte des freien Netzzuganges für Dritte können diese Zugrassen von anderen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Das Land aber auch sonstige Interessierte können außerdem Verkehrsdiestverträge mit diesen neuen konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließen und bestimmte Leistungen gegen Bezahlung in Auftrag geben.

- b. Die ÖBB beabsichtigen den Personen - und Güterverkehr und den Betrieb der Infrastruktur einzustellen

Diese Einstellung unterliegt den Bestimmungen des § 29 Eisenbahngesetz, d.h. die ÖBB müssen einen Einstellungsantrag bei der Eisenbahnbehörde stellen. Nach entsprechender Prüfung kann, um den Betrieb auf einer von den ÖBB eingestellten Nebenbahn weiterhin aufrecht zu erhalten, eine öffentliche - europaweite - Ausschreibung durchgeführt und Interessenten für die Aufrechterhaltung des Betriebes gesucht werden. Die Ausschreibungskriterien könnten dabei nach folgenden Prioritäten geordnet werden

- Betrieb der Infrastruktur und des Güter - und Personenverkehrs
- Güter - und Personenverkehr
- Personen - oder Güterverkehr
- Anschlußbahnähnlicher Betrieb
- Betrieb als Museumsbahn.

Der Bund würde in den ersten drei Fällen diesen neuen Eisenbahnunternehmen auch gemeinwirtschaftliche Leistungen analog den Regelungen für Privatbahnen zur Verfügung stellen. Bei Übernahme des Betriebes der Infrastruktur würden auch für Dritte die Kosten für die Erhaltung der Infrastruktur nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz gefördert werden.

**Zu Frage 13:**

Im Zusammenhang mit dieser Frage möchte ich zunächst auf den dritten Absatz der Einleitung Ihrer parlamentarischen Anfrage Bezug nehmen, wo Sie bemerken, dass Österreich verpflichtet ist, wichtige europäische "Verkehrsadern" auszubauen bzw. zu errichten. Ich darf hierzu feststellen, daß Österreich nicht schrankenlos zum Ausbau bzw. zur Errichtung von europäischen Verkehrsadern verpflichtet ist. Denn aufgrund Artikel 1 Absatz 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. Nr. L 228/1996 vom 9. September 1996)

hängt die Verwirklichung der TEN - Vorhaben davon ab, wie weit sie planerisch ausgereift sind und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind.

Zu Ihrer eigentlichen Frage betreffend EU - Geldmittel für österreichische Verkehrsinfrastrukturprojekte, darf ich Ihnen mitteilen, dass Österreich bereits von 1995 bis 2000 EU - Zuschüsse aus der TEN - Haushaltslinie in Höhe von ca. 1,3 Milliarden Schilling (97,94 Millionen Euro) zugesprochen wurden. Ungefähr 90% dieser Zuschüsse betrafen Schienenvorhaben. Ein großer Anteil hiervon entfiel auf die Brenner Achse. Aber auch für weitere im Protokoll Nr.9 zum EU - Beitrittsvertrag verankerte Schienenachsen, nämlich insbesondere für die Donauachse und die Pontebbana Achse konnten Zuschüsse erreicht werden.

Da die Verordnung (EG) Nr.1655/1999 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr.22361 95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für trans - europäische Netze vorsieht, dass mindestens 55% der EU - weit für Verkehr vorgese - henen TEN - Mittel für Schienenvorhaben verwendet werden sollen, werden wir auch in Zukunft bestrebt sein, in erster Linie für im Protokoll Nr.9 zum EU - Beitrittsvertrag verankerte Schienenachsen TEN - Zuschüsse zu beantragen.

Im heurigen Jahr wurden TEN - Zuschüsse erstmalig auch für den Straßenbereich verwendet und zwar für die Planungen der 2. Tunnelröhren für Tauern - und Katschbergtunnel. In Zukunft könnte auch zu überlegen sein, ob im Straßenbereich für weitere Projekte TEN - Zuschüsse beantragt werden. Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Verordnung (EG) Nr. 1655/1999 hierzu vorsieht, dass höchstens 25% der EU - weit für Verkehr vorgesehenen TEN - Mittel auf Straßenvorhaben entfallen sollen.

Wie hoch die TEN - Zuschüsse im Zeitraum 2001 bis 2006 tatsächlich sein werden, kann derzeit nicht im Detail angegeben werden. In Anbetracht der bisherigen Bilanz könnte unter den gegebenen Umständen für 2001 bis 2006 grob mit weiteren Zu - schüssen für Österreich in Höhe von ca. einer Milliarde Schilling gerechnet werden.

Anlagen können nicht gescannt werden!