
2688/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.02.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0001-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am . Februar 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2978/J-NR/2007 betreffend Geheimhaltung „Verkehrsprognose Österreich 2025+“, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 21. Dezember 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Dem Projekt „Verkehrsprognose 2025+“, das gemeinsam vom BMVIT, der ASFINAG, der ÖBB Infrastruktur Betriebs - AG und der SCHIG beauftragt wurde, lagen von Anfang an höchste Qualitätsansprüche zugrunde. Sie sollte eine gemeinsame, konsistente Basis für Entscheidungen der allgemeinen Verkehrspolitik wie auch für Investitionen in die hochrangige Infrastruktur bilden und alle relevanten Verkehrsträger umfassen. Es wurde festgelegt, aufbauend auf dem Analysejahr 2002 die Berechnung in Fünfjahresschritten über 2005, 2010, 2015 und 2020 bis zum Prognosehorizont 2025 weiter zu ziehen. Darüber hinaus – und darauf bezieht sich das Plus im Titel – sollte es einen Ausblick auf langfristige Entwicklungen bis 2050 geben. Daraus ergaben sich Verzögerungen, die es aber ermöglichten, die Ergebnisse anhand der realen Situation des ersten Prognosejahres 2005 zu überprüfen und entsprechend nachzujustieren.

Während die Arbeiten an der Prognose aufgrund dieser Mehraufwendungen Anfang 2006 abgeschlossen werden konnten, hatten sich zusätzliche wesentliche Änderungen im demographischen, wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und infrastrukturellen Umfeld ergeben. So liegt mittlerweile eine neue Bevölkerungsprognose vor, wurde am 26. März

2007 ein neues Infrastrukturprogramm veröffentlicht, wurde die LKW-Maut erhöht und die Treibstoffpreise haben sich deutlich erhöht.

Ergebnisse zu veröffentlichen, die diese aktuellen Entwicklungen – einschließlich der aktuellen Infrastrukturentwicklung in den Nachbarländern – nicht berücksichtigen, würde den erwähnten hohen Qualitätsansprüchen an die Prognoseerstellung nicht entsprechen und wäre nicht zu verantworten.

Es wurde daher beschlossen, jetzt in der ersten Jahreshälfte 2008, die Prognoserechnung unter Berücksichtigung aller aktuellen Entwicklungen noch einmal zu rechnen und zusätzlich auch ein Szenarium zu untersuchen, welches die Möglichkeiten einer aktiven verkehrspolitischen Lenkung aufzeigt.

Unabhängig von den Wünschen der Bundesländer werden die Ergebnisse dieser Prognose jedenfalls ein wichtiger, wenn auch nicht der einzige Input für den Infrastrukturausbau darstellen. Hier geht es ja nicht nur um ein Bewältigen einer prognostizierten Verkehrsnachfrage, sondern auch um ein gezieltes Gestalten von Raum und Verkehr entsprechend den Zielen einer ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit.

Unbeschadet der anstehenden Aktualisierungen wurden die bisher vorliegenden Ergebnisse nach Wissenstand des BMVIT bei den Infrastrukturgesellschaften bereits für Planungsaufgaben verwendet und hatten Einfluss auf Entscheidungen.

Frage 1:

Warum wird die Veröffentlichung der Verkehrsprognose 2025+ (Gemeinschaftsarbeit der AutorInnen Käfer/Steininger/Axhausen/Clees/Fritz/Gebetsroither/Grubits/Koch/Kurzmann/Mayerhofer/ Molitor/Ortis/Palme/Pfeiler/Schönfelder/Streicher/Thaller/Wiederin/Zakarias) von Ihnen bzw. Ihrem Kabinett verzögert?

Antwort:

Wie einleitend schon dargelegt, wird die Veröffentlichung nicht verzögert, sondern es werden im ersten Halbjahr 2008 noch verschiedene notwendige Aktualisierungen vorgenommen.

Frage 2:

Welche Neu- und Nachberechnungen wurden von wem (nach der Abgabe des Produkts seitens der AuftragnehmerInnen) vorgenommen?

Antwort:

Weder vorher noch nachher wurden irgendwelche Neu- oder Nachberechnungen vorgenommen. Die formale Beauftragung des ursprünglichen AuftragnehmerInnenteams, die dargestellten Neuberechnungen und Ergänzungen durchzuführen, ist derzeit im Gange.

Frage 3:

Können Sie ausschließen, dass die Arbeit im BMVIT oder auf anderer Ebene auf politischen Wunsch dahingehend verändert wurde, dass Ergebnisse, die Infrastrukturprojekte in Frage stellen würden, nach oben korrigiert wurden?

Antwort:

Es hat bisher überhaupt keine Veränderung von Ergebnissen, auch nicht auf politischen Wunsch oder Auftrag hin, gegeben. Korrekturen sind vorgesehen, um die Validität und Aktualität der Ergebnisse sicherzustellen. Dazu bekommt das ursprüngliche AuftragnehmerInnenteam einen Folgeauftrag.

Frage 4:

Welche Veränderungen ergeben sich aus der neuen Arbeit für die Verkehrsprognosen in genereller Hinsicht (LKW bzw. PKW im hochrangigen bzw. niederrangigen Netz, Schienenverkehrsauflkommen)?

Antwort:

Hinsichtlich der Veränderungen wird kein genereller Trend erwartet. Es gibt Bereiche, in denen die vorliegende Prognose, insbesondere vor den realen Daten für das Jahr 2005, tendenziell zu geringe Werte ausweist, andere, in denen die Ergebnisse eher zu hoch liegen. Von der Neuberechnung wird insgesamt eine noch bessere Übereinstimmung mit der Realität für die derzeitigen Verkehrsmengen und eine besser fundierte Abbildung der künftigen Entwicklung erwartet.

Frage 5:

Welche Veränderungen ergeben sich aus der neuen Arbeit für die Verkehrsprognosen für das Verkehrsaufkommen 2025 für die einzelnen Projekte, die sich in Ihrer Prioritätenliste vom März 2007 für die Straße befinden?

Antwort:

Ich ersuche um Verständnis, dass aus heutiger Sicht diesbezüglich keine Aussage möglich ist.

Frage 6:

Welche Konsequenzen werden Sie daraus im einzelnen ziehen? Welche Straßenbauprojekte werden insbesondere nicht als hochrangige Bundesstraßen oder nur mit reduzierten Querschnitten etc. umgesetzt?

Antwort:

Diese Frage kann ich erst nach Vorliegen der tatsächlichen Ergebnisse beantworten. Ich möchte aber grundsätzlich noch bemerken, dass zumindest die Rangigkeit einer Straße nicht unbedingt eine Funktion der Verkehrsmengen ist. So wurde seinerzeit das hochrangige Straßennetz ohne Bezug auf die Verkehrsströme, sondern allein aufgrund der räumlichen Funktionalitäten festgelegt. Wohl aber bestimmt das Verkehrsaufkommen den Querschnitt, wobei sich diesbezüglich erst große Unterschiede wirklich auswirken.

Auch kann die Änderung (Verringerung) der Verkehrszahlen in einem Abschnitt oder auf einem Straßenzug nicht zu einer willkürlich Änderung der Straßenkategorie (z.B. Rückstufung aus dem A und S-Netz in das B oder L-Netz) führen, da alle A und S-Straßen im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes explizit aufgelistet sind und Netzveränderungen nur aufgrund einer Prüfung nach dem Gesetz zur Strategischen Prüfung – Verkehr (SP-V) möglich sind. Erst wenn dieser Vorgang positiv abgeschlossen ist, kann das Parlament im Rahmen einer Novelle zum Bundesstraßengesetz gegebenenfalls die Netzveränderung beschließen.

Bezüglich der Regelquerschnitte werden die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025+ bei den künftigen Ausbauten im Rahmen der Prioritätenreihung in Abstimmung mit der ASFINAG berücksichtigt werden.

Frage 7:

Falls Sie im Hinblick auf offenbar überdimensionierte Straßenbauprojekte keinerlei Konsequenzen ziehen wollen – wie erklären Sie dies?

Antwort:

Es sind mir keine aktuellen Planungen von überdimensionierten Straßenprojekten bekannt. Die bereits vorliegenden Ergebnisse fließen aber in die Feinabstimmung der Dimensionierung einzelner Projekte ein.

Frage 8:

Ist aus Ihrer Sicht die unveränderte Fortsetzung der Straßenbauprogramme von Bund und Ländern mit den Reduktionszielen des Verkehrssektors im Rahmen der Klimastrategie in Deckung zu bringen, wenn ja in welcher Form?

Antwort:

Dazu möchte ich vorweg anmerken, dass mein Ressort nur für das Straßenbauprogramm des Bundes zuständig ist. Das hochrangige Straßennetz ist zum größten Teil in Betrieb, und das Straßenbauprogramm des Bundes konzentriert sich auf die Autobahn- und Schnellstraßenverbindungen mit den östlichen Nachbarländern. Diese Verbindungen haben eine wichtige strategische Funktion für die Überwindung der ehemaligen Ostgrenze und das Wieder-Zusammenwachsen Europas. Nachdem in den fehlenden Abschnitten auch jetzt Verkehr fließt, sind insgesamt nur geringe Zuwächse an Emissionen zu erwarten, die ursächlich mit dem Ausbau des hochrangigen Straßennetzes verbunden sind. Aus ho. Sicht sind verkehrspolitische Maßnahmen, die natürlich im europäischen Einklang umzusetzen wären, wie zum Beispiel die Internalisierung externer Kosten, ein viel wirksameres Mittel zur Reduktion von Schadstoff- und insbesondere von Treibhausgasemissionen.

Frage 9:

Wann werden Sie die Verkehrsprognose 2025+ wie von den AuftragnehmerInnen umgesetzt im Volltext veröffentlichen?

Antwort:

Wie ich in meiner Anfragebeantwortung schon ausgeführt habe, werden die AuftragnehmerInnen beauftragt, die Aktualisierung und Ergänzung der Verkehrsprognose 2025+ durchzuführen und bis Ende des ersten Halbjahrs 2008 fertig zu stellen. Unmittelbar danach wird die vollständige Prognose einschließlich der zugrunde gelegten Prognoseannahmen, die angewendete Methode und alle Ergebnisse der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann