



REPUBLIK ÖSTERREICH

WERNER FAYMANN

BUNDESMINISTER

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.000/0001-I/PR3/2008 DVR:0000175

XXIII. GP.-NR

3562 /AB

18. April 2008

zu 3604 /J

An die
 Präsidentin des Nationalrates
 Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
 1017 Wien

Wien, am 14. April 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3604/J-NR/2008 betreffend Umsetzung eigener Ankündigungen 1: „Korridorkonzept als Basis für die Infrastrukturplanung, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 26. Februar 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Eine moderne Verkehrsinfrastrukturpolitik für Menschen muss sich sowohl am Verkehrsbedarf der Wirtschaft als auch an den sozialen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen sowie an den Zielen des Umweltschutzes und des Schutzes von Leben und Gesundheit orientieren, um so die Lebensqualität in Österreich insgesamt steigern zu können. Durch die Stärkung der Verkehrsträger im Rahmen ihrer systembezogenen Vorteile kann eine Optimierung des gesamten Verkehrsangebotes erreicht werden.

Im Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode (2007 - 2010) wurde daher festgelegt, dass zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens, die im Rahmenplan der ÖBB sowie im Bauprogramm der ASFINAG angeführten Infrastrukturprojekte zeitgerecht und bedarfsoorientiert umgesetzt werden.

Ziel dieser Investitionsoffensive ist der strategische Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Dabei hat sich die Betrachtung der wichtigsten Verkehrsachsen in Form von Korridoren bewährt. Im Rahmen dieser Korridore sind die Infrastrukturprojekte entsprechend den Erfordernissen der europäischen Integration und der regionalen Struktur Österreichs zu definieren. Für jeden dieser Korridore sind im Kontext des bestehenden Verkehrsangebots und der bestehenden Verkehrsnachfrage funktionale Vorgaben zu erarbeiten. Die Verknüpfung der einzelnen Korridore erfolgt in den Verkehrsinfrastrukturknoten. Dort findet neben der regionalen Verteilung auch die intermodale Verknüpfung statt, die eine Optimierung des Gesamtverkehrssystems ermöglicht.

Vor diesem Hintergrund wurde bei der Erstellung der Prioritäten des ÖBB-Rahmenplanes und des Bauprogramms der ASFINAG wie schon für die Periode 2007 – 2012 auch bei den nun vorliegenden Fortschreibungen nach folgenden grundsätzlichen Kriterien vorgegangen:

- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

Vor diesem Hintergrund darf ich Ihnen Ihre Fragen im einzelnen beantworten:

Frage 1:

Wann werden Sie im Sinne „sachlicher Arbeit auf Basis des Regierungsprogramms“ eine verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung auf Basis eines Korridorkonzepts – also einen neuen, sachlich fundierten Generalverkehrsplan – vorlegen?

Antwort:

Es ist weder die Erstellung eines neuen Generalverkehrsplans sachlich erforderlich, noch ist diese im Regierungsprogramm vorgesehen. Die Prioritäten, die im Rahmenplan der ÖBB und im Bauprogramm der Asfinag abgebildet sind, wurden nach intensiven Gesprächen mit den beiden Infrastrukturunternehmen, den Ländern und den Fachleuten des Ministeriums erstellt und mit dem Bundesministerium für Finanzen akkordiert.

Frage 2:

Welche Korridore für dieses Korridorkonzept wurden mittels welcher konkreten Methodik definiert?

Antwort:

Die österreichischen Hauptverkehrskorridore bilden die österreichischen Abschnitte internationaler Korridore und sind – abgesehen vom Arlbergkorridor – bereits im Protokoll 9 zum österreichischen EU-Beitrittsvertrag verankert. Sie ergeben sich aus den geografischen Zusammenhängen innerhalb der europäischen Raumstruktur.

Frage 3:

Welche Vorgaben zur Leistungsfähigkeit auf funktionaler Grundlage für jeden dieser Korridore wurden mittels welcher konkreten Methodik erarbeitet?

Antwort:

Grundsätzlich beruhen die Planungen auf den bestehenden Hauptkorridoren, deren exakter Verlauf 1997 in der strategischen Untersuchung „N-M1“ von AVT Dr. Petzmann für die Schiene und 1998 in der „GSD-Studie“ für die Straße vor dem Hintergrund raumstruktureller Zusammenhänge optimiert wurde, sowie auf den zu erwartenden Verkehrsmengen. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognose 2025+ ist derzeit im Gange.

Frage 4:

Welche Knoten, in denen die intermodale Verknüpfung und regionale Verteilung stattfinden soll, wurden mittels welcher konkreten Methodik definiert?

Antwort:

Die Knoten ergeben sich auf Grundlage der bereits erwähnten strategischen Studien für Straße und Schiene als Schnittpunkte der Hauptkorridore und sind mit den bestehenden österreichischen Zentralräumen identisch.

Fragen 5 und 6:

Wann werden Sie einen ÖBB- Rahmenplan vorlegen, der – wie laut Regierungsprogramm vorgesehen – vor diesem Hintergrund (dem des Korridorkonzepts) folgende Punkte zu den einzelnen Projekten anführt (Zitat Regierungsprogramm):

- * Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für jeden relevanten Nutznießer, inkl. den öffentlichen Budgets)
- * Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- * Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- * Folgewirkungen (externe Effekte)

Falls der ÖBB-Rahmenplan 2008-2013 diese Punkte nicht anführt: Warum nicht?

Antwort:

Neben den von Ihnen aus dem Regierungsprogramm zitierten grundsätzlichen Kriterien für die Erstellung des ÖBB-Rahmenplans hat sich die Erstellung des Rahmenplans 2008-2013 wie bereits beim Rahmenplan 2007-2012 an folgenden, zusätzlichen Aspekten orientiert:

- ⇒ die Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen aus der letzten Legislaturperiode,
- ⇒ die zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten (z.B. Lainzer Tunnel, Wien-St. Pölten, Unterinntalstrecke),
- ⇒ die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz (z.B. Aufnahme von Ybbs – Amstetten, Güterzugumfahrung St. Pölten) und
- ⇒ die Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen (plus rund € 60 Mio./Jahr ab 2008).

Bereits im § 43 des Bundesbahngesetzes ist im Zusammenhang mit der Erstellung des Rahmenplans die Vorlage bzw. Beibringung von projektrelevanten Unterlagen, wie z.B. eine genaue Beschreibung der Projekte, Kapazitätsanalysen und -prognosen, eine Kostenschätzung und ein Betriebsprogramm vorgesehen. Diese Unterlagen werden gesondert durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorgelegt und in weiterer Folge bei der Beurteilung des Rahmenplans durch das BMVIT ausgewertet, sind jedoch nicht Bestandteil des Rahmenplans. Aus diesem Grunde werden sie auch nicht gemeinsam mit dem Rahmenplan veröffentlicht.

Die Unterlagen dienen vor allem auch der Kontrolle der kosten- und zeitmäßigen Umsetzung des Rahmenplans und werden daher im Zusammenhang mit dem Projekts-Controlling durch das BMVIT und die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH benötigt und verwendet.

Der veröffentlichte Rahmenplan ist das Ergebnis all dieser Überlegungen und Rahmenbedingungen.

Frage 7:

Wann werden Sie ein ASFINAG- Bauprogramm vorlegen, das – wie laut Regierungsprogramm vorgesehen – vor diesem Hintergrund (des Korridorkonzepts) folgende Punkte zu den einzelnen Projekten anführt:

- * Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infraukturbetreiber und für jeden relevanten Nutznießer, inkl. den öffentlichen Budgets)
- * Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- * Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- * Folgewirkungen (externe Effekte)

Antwort:

In der im Ministerrat am 05.03.2008 verabschiedeten Prioritätenreihung (ASFINAG Bauprogramm 2008-2013) wurden die ASFINAG Projekte entsprechend deren Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit (Kapazitätsengpässe, Lückenschluss) dargestellt und gereiht. Diese Prioritätenreihung ist im aktuellen Bauprogramm der ASFINAG abgebildet.

Die grundsätzlichen Kriterien

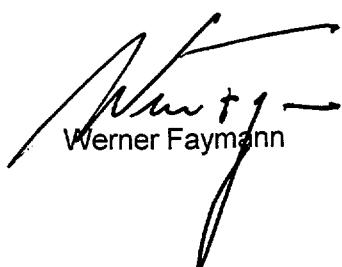
- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infraukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

fanden dabei ebenso Berücksichtigung wie die Aspekte

- zeitgerechte Umsetzung der in Planung bzw. in Bau befindlichen Infrastrukturprojekte
- Leistungskriterien
- Senkung und Einsparung von Baukosten
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz
- Nachhaltigkeitskriterien.

In einer Ergänzung zum Fruchtgenussvertrag mit der ASFINAG vom 21.12.2007 wurde die jährlich rollierende Anpassung und Erstellung eines sechsjährigen Rahmenplanes analog zum Rahmenplan der ÖBB verankert.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann