

4785/AB XXIII. GP

Eingelangt am 10.09.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0013-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, . September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4849/J-NR/2008 betreffend Berücksichtigung der Öl- und Treibstoffpreisentwicklung bei Verkehrsprognosen und Infrastrukturentscheidungen des Bundes sowie Veröffentlichung der Verkehrsprognose 2025+, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Werden Sie ab sofort im Gegensatz zu bisher die hohen und absehbaren weiter steigenden Öl- und damit Treibstoffpreise in Ihre Entscheidungen bzw. Genehmigungen von Infrastrukturprojekten einbeziehen?

Werden Sie in diesem Sinne eine umgehende Redimensionierung der Straßenbaupläne, -projekte und –ausgaben des Bundes (ASFINAG-Netz, Zahlungen für veränderte Bundesstraßen B) vornehmen, um „stranded investments“ zu verhindern – wenn nein warum nicht?

Antwort:

Aus verkehrspolitischer Sicht ist es von großer Bedeutung, die laufenden Entwicklungen auf dem Gebiet der Ölpreisentwicklungen zu beobachten und, soweit ein längerfristiger Trend daraus erkennbar ist, diese in die Prognosen einfließen zu lassen. Die von Ihnen kritisierte Verschiebung der Veröffentlichung der Prognoseergebnisse ist nicht zuletzt dadurch begründet, dass aufgrund der absehbaren künftigen Preisentwicklungen eine Anpassung der Annahmen erforderlich war. Letztendlich stellt es eine Herausforderung der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre dar, den Wirtschaftstandort Österreich auch unter der Annahme steigender Ölpreise sicherzustellen. Hier setzt der Rahmenplan für den Infrastrukturausbau mit den massiven Investitionen in das Schienennetz bereits deutliche Schwerpunkte.

Frage 3:

Welcher Ölpreis, welcher Treibstoffpreis und welcher Strompreis wird in der Verkehrsprognose 2025+ in ihrer aktuellen Fassung für welchen Prognosehorizont unterstellt?

Antwort:

Die Untersuchungsmethodik zur Verkehrsprognose Österreich 2025+ (VPÖ 2025+) betrachtet als Einflussgröße für die Verkehrsnachfrage primär die Kosten, die für die Benutzer bei der Benützung der einzelnen Verkehrsmittel entstehen. Diese Kosten sind grundsätzlich für die Entscheidungen, welche Wege unternommen und mit welchen Verkehrsmitteln diese zurückgelegt werden, relevant. Für diese Kosten wurden im Rahmen der Berechnungen zur VPÖ 2025+ in den Szenarien entsprechende Annahmen getroffen.

Während beim motorisierten Individualverkehr (MIV) die Treibstoffkosten einen starken Einfluss auf die Nutzerkosten ausüben, ist der Fahrpreis im öffentlichen Verkehr nur in geringem Ausmaß vom Energiepreis beeinflusst. Allerdings gehen selbst im MIV Erhöhungen der Treibstoffkosten nicht proportional in die Nutzerkosten ein: Einerseits sind andere Kostenkomponenten nicht an die Treibstoffkosten gekoppelt. Andererseits ist eine Effizienzsteigerung in der Fahrzeugflotte zu berücksichtigen. Dieses technische Potential wurde zwar in der Vergangenheit durch den Übergang zu leistungsstärkeren Fahrzeugen weitestgehend wettgemacht, wird aber im Falle steigender Treibstoffpreise mittelfristig dazu führen, dass Treibstoffpreisanstiege nur in abgeschwächter Form zu Erhöhungen der Nutzerkosten führen werden.

Vor diesem Hintergrund sind die konkreten Annahmen für die Nutzerkosten zu verstehen:

Im Rahmen der letzt gültigen Version der VPÖ 2025+ werden zwei unterschiedliche Szenarien der preislichen sowie sonstiger verkehrspolitischer Rahmenbedingungen betrachtet:

Ein Szenario setzt im wesentlichen auf die Vergleichbarkeit mit bisherigen Überlegungen und unterstellt konstante Benutzerkosten für den MIV sowie gleich bleibende Standardtarife im öffentlichen Verkehr. Auch wenn, wie oben dargelegt, ein realer Anstieg der Treibstoffpreise auch in diesem Szenario unterstellt werden kann, würde dieses Szenario aber keine Fortschreibung der Trends der letzten Monate bei den Treibstoffpreisen widerspiegeln.

Ein weiteres Szenario geht von um 30% steigenden Benutzerkosten im MIV, bei gegenüber dem ersten Szenario gleich bleibenden Tarifen im öffentlichen Verkehr aus. Das Szenario unterstellt weiters einen Anstieg der Kosten im Straßengüterverkehr (bedingt durch verschiedene Maßnahmen) um 70%. Gleichsam als Alternative zu den Kostensteigerungen im Straßenverkehr werden Verbesserungen im Bahnangebot sowie Entwicklungen zu einer weniger straßenaffinen Raumplanung unterstellt. Dieses Szenario berücksichtigt damit grundsätzlich einen Trend signifikant steigender Treibstoffpreise, es unterstellt aber keine wirklichen Trendbrüche etwa im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung. Solche wären im Falle noch höherer Steigerungen der Energiekosten nicht auszuschließen, sind aber mit dem gegebenen Instrumentarium nicht erfassbar.

Fragen 4 und 5:

Was sind die konkreten Ergebnisse der nach Ihren Ankündigungen im ersten Halbjahr 2008 fertiggestellten Verkehrsprognose 2025+?

Wann werden Sie die Verkehrsprognose 2025+ endlich veröffentlichen?

Antwort:

Die Berechnungen zur Verkehrsprognose sind von Seiten des externen Auftragnehmers weitgehend abgeschlossen. Vor deren Freigabe werden diese derzeit gemeinsam mit den Mitauftraggebern der ASFINAG und der ÖBB Infrastruktur Betriebs-AG diskutiert und geprüft. Nach Abschluss dieser Phase ist im Herbst dieses Jahres die Veröffentlichung der Ergebnisse vorgesehen

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann