

XXIV. GP.-NR
4043 /AB
11. Feb. 2010



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

zu 4032 /J

GZ. BMVIT-11.500/0021-I/PR3/2009
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag. a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 10. Februar 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.in Moser, Freundinnen und Freunde haben am 11. Dezember 2009 unter der Nr. 4032/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Endlos-Frage Verkehrsprognose 2025+ gerichtet.

Vorweg erlaube ich mir Folgendes auszuführen:

Aufgrund der Bedeutung des Projektes Verkehrsprognose Österreich 2025+ insbesondere für Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, auf die mein Vorgänger bei einer Voranfrage zum Thema bereits hinwies, müssen die in der Prognose getroffenen Annahmen auch zum Zeitpunkt der Veröffentlichung plausibel und anhand aktueller Entwicklungen nachvollziehbar sein.

Die letzten Jahre haben gezeigt, dass kontinuierliche Entwicklungen, wie es bis zum Anfang des Jahrzehnts noch die Regel war, heute eher die Ausnahme darstellen und vermehrt Brüche in Zeitreihen auftreten. Dies – zusammen mit der Eingangs erwähnten Forderung nach einer hohen Plausibilität – stellen das Projekt Verkehrsprognose Österreich 2025+ vor eine schwierige Aufgabe.

Während in der ersten Phase – wie in der Voranfrage durch meinen Vorgänger bereits berichtet – aufgrund der Änderungen einiger Rahmenbedingungen und des steigenden Ölpreises eine

Neuberechnung der Prognose erforderlich wurden, zeigten sich zum Zeitpunkt als diese Neuberechnung abgeschlossen war, die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise, die zumindest kurzfristig die Erreichung der prognostizierten Werte als nicht realistisch erschienen ließ.

Eine neuerliche Überarbeitung der Prognose wurde aber verworfen, da dies einerseits eine neuerliche längere Verzögerung des Abschlusses der Arbeiten bedeutet hätte. Andererseits ist selbst aus heutiger Sicht nicht erkennbar, welche mittel- bis langfristigen Auswirkungen die Finanz- und Wirtschaftskrise bringen wird, sodass eine detaillierte Neuberechnung mit sehr unsicheren Annahmen behaftet gewesen wäre.

Das BMVIT beauftragte aber eine ergänzende Studie an das Institut für Höhere Studien (IHS) um Szenarien der Erholung nach der Krise im Hinblick auf die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Eintretenswahrscheinlichkeit zu beurteilen. Diese Studie betrachtet zwar Globalzahlen des Verkehrsaufkommens und stellt keine räumlich detaillierten Betrachtungen an. Sie ist aber geeignet, eine grundsätzlich Einschätzung möglicher Entwicklungspfade zu geben.

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wann wurde die Zusage Ihres Vorgängers, die vollständige Anfang 2008 neu berechnete Verkehrsprognose 2025+ incl. Annahmen, Methode und allen Ergebnissen unmittelbar nach Fertigstellung Mitte 2008 zu veröffentlichen, umgesetzt, und wo erfolgte diese Veröffentlichung?*
- *Falls diese Zusage nicht umgesetzt wurde – warum nicht?*
- *Falls diese Zusage nicht umgesetzt wurde – wann werden Sie für die Umsetzung sorgen?*

Aufgrund der oben erwähnten ergänzenden Studie zur Abschätzung von Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise erfolgte die Veröffentlichung der Ergebnisse der Verkehrsprognose nicht im ursprünglichen Zeitplan.

Die Ergebnisse der Prognose werden in Kürze in einer Kurzfassung auf den Internetseiten des BMVIT (www.bmvit.gv.at) veröffentlicht, detaillierte Beschreibungen der Methode und der Ergebnisse werden in der Reihe „Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen“ des BMVIT veröffentlicht.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Welche Veränderungen ergeben sich aus der 2008 fertig gestellten Verkehrsprognose für das Verkehrsaufkommen 2025 für die einzelnen Projekte, die sich in der „Prioritätenliste“ vom März 2007 für die Straße befinden?
- Falls Sie diese Frage wie Ihr Amtsvorgänger erneut nicht beantworten können oder wollen – warum nicht?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Neubauprojekte im hochrangigen Netz nicht allein aus Gründen von Verkehrsprognosen, sondern infolge verschiedener Faktoren realisiert werden. Dazu gehören unter anderem die funktionelle Bedeutung, internationale Netze, räumliche Funktionen, Erschließung und Entwicklung von Regionen, Lückenschlüsse und Verkehrssicherheit. Wenn in einzelnen Projekten der Prioritätenreihung Veränderungen vorgenommen wurden, dann ist dies aufgrund der in Summe angeführten Einflussfaktoren erfolgt und nicht allein auf die Verkehrsprognose 2025+ zurückzuführen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Frage des hochrangigen Ausbaus einer Straße nicht unbedingt eine Funktion der Verkehrsmenge ist. Wohl bestimmt das Verkehrsaufkommen den Querschnitt, hinsichtlich Querschnittsänderungen wirken sich aber erst große Unterschiede in der Verkehrsmenge wirklich aus.

Auch kann die Änderung (Verringerung) der Verkehrszahlen in einem Abschnitt oder auf einem Straßenzug nicht zu einer willkürlichen 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 bildeten erste Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025+ die Grundlage für weitere Detailuntersuchungen bei der konkreten Dimensionierung der Projekte im Rahmen der Prioritätenreihung. In diesen Detailuntersuchungen werden dann zusätzlich die lokalen räumlichen Erschließungen und Verkehrsbeziehungen mitberücksichtigt, welche nicht unmaßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmengen eines konkreten Projektes haben können, sodass sich die definitive Querschnittswahl bei einzelnen Projekten nicht direkt aus einer bloßen Gegenüberstellung der neuen Daten der Verkehrsprognose 2025+ mit den vom BMVIT schon bisher verwendeten Prognosedaten ableiten lässt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- Welche Konsequenzen werden Sie aus den in Frage 4 angesprochenen Veränderungen im Einzelnen ziehen? Welche Straßenbauprojekte werden im Vergleich zum Planungsstand 2007 insbesondere nicht als hochrangige Bundesstraßen oder nur mit reduzierten Querschnitten etc umgesetzt?
- Falls Sie diese Frage wie Ihr Amtsvorgänger erneut nicht beantworten können oder wollen – warum nicht?

Ich verweise auf die Ausführungen zu den Fragen 4 und 10.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Die Verkehrsprognose 2025+ operiert den indirekt durchgesickerten Informationen zufolge mit einem jährlichen Wirtschaftswachstum von 2% und einem nur geringen Treibstoffpreisanstieg. Beides ist spätestens seit 2008 obsolet, ein entsprechendes jährliches Wirtschaftswachstum bis 2025 ist nicht mehr erreichbar, die Angaben aller seriösen Institutionen (bis hin zur IEA) gehen von scharfen Ölpreisanstiegen nach der Krise aus, die zu Treibstoffpreisanstiegen in der Größenordnung von 7 bis 10% jährlich führen würden. Wurden diese Fakten in der praktischen Anwendung auf konkrete Infrastrukturprojekte oder –planungen mittlerweile berücksichtigt, die zentralen Basisannahmen zB bei Wirtschaftswachstum und Energiepreisentwicklung also an die realen Veränderungen, insbesondere die Einschnitte des Jahres 2008, angepasst?
- Wenn nein, warum nicht?

Dazu möchte ich auf die in Kürze erfolgende Veröffentlichung verweisen.

Zu Frage 10 und 11:

- Wie erfolgte diese in Frage 8 angesprochene Anpassung an reale Basisannahmen insbesondere im Bereich der Straßenbauprojekte der ASFINAG? Wir ersuchen um Antwort im Einzelnen, möglichst je Bauprojekt.
- Falls keine Beantwortung je Bauprojekt erfolgt – warum nicht?

Die ASFINAG nimmt derzeit einen Rückgang des Verkehrsaufkommens am hochrangigen Netz wahr. So wurde (endgültige Zahl noch ausstehend) im Jahr 2009 österreichweit ein Minus von rund 15 Prozent beim Güterverkehr beobachtet. Das Pkw-Verkehrsaufkommen entwickelt sich annähernd unverändert. Wie nachhaltig dieser Rückgang der Verkehrszahlen jedoch sein wird und wie lange er andauert ist – wie bereits erwähnt – derzeit schwer absehbar. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigten, dass Phasen mit negativen oder kleinen Wachstumsraten von Jahren mit stärkeren Zuwachsraten gefolgt werden. Auch bei Phasen mit kurzfristigen Steigerungen, die es



gegeben hat, wurde nicht sofort mit einem neuen Verkehrsprognosemodell reagiert, da sich diese Effekte nach einiger Zeit immer wieder ausgeglichen haben.

Darüber hinaus muss hier nochmals festgehalten werden, dass die Verkehrsprognose nur einen von vielen Dimensionierungsfaktoren darstellt und daher nur zum Teil Einfluss auf die Projektumsetzung hat.

Da die kurzfristigen Veränderungen der Basisannahmen der Verkehrsprognose für die Projektentwicklung nur von untergeordneter Bedeutung sind, kann eine Auswirkung je Projekt nicht dargestellt werden. Wenn in einzelnen Projekten dennoch Veränderungen notwendig waren, dann sind diese aufgrund der in der Beantwortung zu Frage 4 angeführten Einflussfaktoren vorgenommen worden und nicht alleine auf die Verkehrsprognose 2025+ zurückzuführen.

Doris Bures