
6150/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.09.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0047-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am . September 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 12. Juli 2010 unter der **Nr. 6243/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend neue Infrastruktur-Strategie für Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Wann gedenken Sie eine Gesamtinfrastruktur-Strategie wie in der Schweiz zu entwickeln und vorzulegen?*
- *Welche intermodalen Zusammenhänge verschiedener Infrastrukturen werden Sie dabei berücksichtigen?*
- *Welche Koordinationsgespräche oder -gremien gibt es dazu mit anderen teilweise zuständigen Ministerien?*
- *Welche wechselseitigen Auswirkungen der Infrastruktur Schiene und Straße gedenken Sie in Zukunft zu berücksichtigen?*
- *Werden Sie insbesondere Parallelstrukturen und -vorhaben zu Gunsten der Schiene verändern? Wenn ja, in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?*

Die übergeordneten verkehrspolitischen und infrastrukturpolitischen Ziele und Vorgaben sind im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode festgeschrieben. Insbesondere darf ich

in diesem Zusammenhang auf den Punkt 1 des Abschnittes Infrastruktur-Verkehr verweisen. Aufbauend auf diesen Zielen und Vorgaben wurde bzw. wird für die einzelnen Verkehrsträger ein strategisches Infrastrukturprogramm entwickelt.

Für die Eisenbahninfrastruktur wurden von bmvit und ÖBB unter dem Begriff „Zielnetz 2025+“ die mittel- und langfristigen Perspektiven für einen systemadäquaten Ausbau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur aufgezeigt sowie Begründungen und Kriterien für diese Perspektiven aufgestellt. Vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Budgetkrise wird derzeit eine Evaluierung des Zielnetzes sowie sämtlicher bereits im Rahmenplan vorgesehener Maßnahmen vorgenommen, welche bis zum Herbst dieses Jahres ein konsistentes Ergebnis erbringen wird.

Bei den Investitionen in das hochrangige Straßennetz ist die mittel- und langfristige Strategie vom Gesetzgeber in Form des Anhangs zum Bundesstraßengesetz vorgegeben, wobei als Voraussetzung für Netzveränderungen eine „Strategische Prüfung Verkehr“ durchgeführt wird. Aufbauend auf dieses grundsätzlich vom Gesetzgeber vorgegebene Zielnetz erfolgt bis Herbst 2010 auch für das hochrangige Straßennetz eine umfassende Evaluierung aller im Bauprogramm der ASFINAG vorgesehen Projekte.

Verkehrspolitische Vorgaben stellen sicher, dass diese Teilstrategien in sinnvoller Weise aufeinander abstimmt sind. Wie bereits im Regierungsprogramm ausgeführt, wird dabei auf die jeweiligen Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger geachtet. Diesem Anspruch wurde bzw. wird im Güterverkehr insbesondere durch die weitere Errichtung und den Ausbau intermodaler Umschlaganlagen Rechnung getragen (z.B. Terminals Wien Inzersdorf, Wien Freudenu, Werndorf, Wolfurt, Wörgl, Wels). Auch im Personenverkehr wird die Bildung intermodaler Transportketten durch die Errichtung von Busterminals sowie von Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen nachhaltig gefördert, wodurch zusätzliche Anreize für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel geschaffen werden sollen.

Die Zuständigkeit für die übergeordneten Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße Donau ist im Wesentlichen in meinem Ressort gebündelt, weshalb ein Abstimmungsbedarf hauptsächlich mit dem Bundesminister für Finanzen hinsichtlich der Finanzierung des Ausbaus dieser Verkehrsträger besteht.

Zu Frage 6:

- *Werden Sie einander kannibalisierende Strecken innerhalb des hochrangigen Straßensystems (wie die beabsichtigte S36/37) unterbinden? Wenn ja, in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?*

Bei der Errichtung von Autobahnen und Schnellstraßen sind für den Bund neben den rein betriebswirtschaftlichen auch andere Kriterien, wie volkswirtschaftlicher Nutzen,

Verkehrssicherheit, etc. maßgebend. Diese Kriterien sind die Grundlage für die derzeit im Gange befindlichen Evaluierung aller Bundesstraßenprojekte, der auch der Straßenzug S36 / S37 unterliegt.

Zu Frage 7:

- *Welche mittel- und längerfristigen strategischen Ziele verfolgen Sie bei a) Schiene, b) Straße, c) Wasserstraße und Schifffahrt, d) Luftfahrt, e) Post, f) Telekommunikation, g) Forschung? Wo, in welcher Form und in welcher rechtlichen Qualität sind diese Ziele jeweils festgelegt?*

Die Zielsetzungen im Verkehrsbereich sind – wie bereits erwähnt - im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode unter Punkt 1 Infrastruktur-Verkehr festgehalten.

a) Schiene

Wie bereits zu den Anfragepunkten 1 bis 5 ausgeführt wurde, befindet sich derzeit das mit dem Bundesministerium für Finanzen und meinem Ressort abzustimmende „Zielnetz 2025+“ in Entwicklung, in welchem die mittel- und längerfristigen strategischen Ziele für den Verkehrsträger Schiene aufgezeigt und begründet werden sollen.

b) Straße

Vor dem Hintergrund der geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden die dem sechsjährigen Rahmenplan der ASFINAG zugrundeliegenden Prämissen in Abstimmung zwischen Expert/innen der ASFINAG und den Expert/innen des bmvit derzeit einer Prüfung und gegebenenfalls einer Adaptierung, unter Berücksichtigung folgender Überlegungen, unterzogen:

- Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszahlen und –entwicklung sowie Prüfung, ob dies Auswirkungen auf die inhaltliche Ausgestaltung bzw. die zeitliche Umsetzung der geplanten Projekte nach sich zieht
- Prüfung der Maßnahmen- bzw. Projektpriorisierung unter Berücksichtigung einer auch aus gesamtökonomischer Sicht nachhaltigen Finanzierung

Von der derzeitigen Prüfung sind alle noch nicht in baulicher Umsetzung befindlichen Projekte betroffen. Mit Ergebnissen der Prüfung ist im Laufe des Jahres 2010 zu rechnen. Diese werden die weitere Strategie des bmvit im Straßenbereich bestimmen und in den allenfalls zu adaptierenden Rahmenplan der ASFINAG einfließen.

c) Wasserstraße und Schifffahrt

Österreich hat der strategischen Bedeutung der Wasserstraße Donau Rechnung getragen und – im Einklang mit dem Europäischen Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt "NAIADES" und als nationales Durchführungsinstrument dieses Programms – ein Maßnahmenprogramm erarbeitet, den „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP)“.

Kernstück des Nationalen Aktionsplans ist ein Maßnahmenkatalog. Dieser stellt die Vorhaben der österreichischen Schifffahrtspolitik in den nächsten Jahren dar und wird dem jeweiligen Umsetzungsstand angepasst. Die transportwirtschaftlichen Potenziale der Donauschifffahrt können nicht von einem Anrainerstaat allein erschlossen werden, weshalb ein Schwerpunkt der Maßnahmen in der Kooperation mit allen Donaustaaten und der aktiven Mitarbeit in der europäischen Binnenschifffahrtspolitik liegt.

Der Nationale Aktionsplan zielt auf die nachhaltige Stärkung der Donauschifffahrt ab und dokumentiert die Bedeutung der Wasserstraße Donau für das österreichische Gesamtverkehrssystem.

d) Luftfahrt

Gegenwärtig wird an der Erstellung der im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode unter dem Punkt 1.4 Luftfahrtstandort Österreich geforderten „Road-Map Luftfahrt“ gearbeitet, welche als strategisches Konzept für den optimalen Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur entwickelt wird. Die „Road-Map Luftfahrt“ soll den Rahmen für die Ausrichtung der österreichischen Luftfahrtspolitik national und international unter Einbindung der Stakeholder und ihrer Interessen und Strategien im Luftverkehr bis 2020 bieten. Ihre Ziele und Maßnahmen müssen im Anschluss regelmäßig an sich ändernde Herausforderungen angepasst werden.

e) Post

In dem vom BMVIT erarbeiteten und am 05.12.2009 in Teilen in Kraft getretenen Postmarktgesetz (PMG) wurde erstmals eine verbindliche Anzahl von 1.650 Post-Geschäftsstellen österreichweit nach einer bestimmten Flächenformel fixiert. Mit dem Inkrafttreten des PMG ist weiters die Kompetenz zur Überwachung von Postämterschließungen bzw. für deren Umwandlungen von eigen- in fremdbetriebene Post-Geschäftsstellen auf die Regulierungsbehörde (Post-Control-Kommission als weisungsfreie Behörde mit richterlichem Einschlag) übergegangen.

Die Entscheidung der Österreichischen Post AG, ihr Netz an eigenbetriebenen Post-Geschäftsstellen anzupassen, stellt grundsätzlich eine unternehmensinterne Entscheidung dar. Bei der Österreichischen Post AG handelt es sich um ein eigenständiges, börsenorientiertes Unternehmen, bei dem die Eigentümergeververtretung des Staates unmittelbar durch die ÖIAG und damit mittelbar durch den Bundesminister für Finanzen wahrgenommen wird. Dem bmvit stehen daher keine Mitsprache- bzw. Entscheidungsrechte zu.

f) Telekommunikation

Die Zielsetzungen im Telekommunikationsbereich sind im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode unter Punkt 4.2 Telekommunikation festgehalten und umfassen als langfristige übergeordnete Zielsetzungen:

1. Im Zuge der Digitalisierung den Ausbau der Verbreitungswege vorantreiben
2. Österreich in die Spitze der IKT-Nationen führen

Zur Zielerreichung werden folgende konkrete Zielsetzungen festgehalten:

- In bislang noch nicht ausreichend versorgten Regionen ist der Ausbau moderner Kommunikationstechnologien weiterhin zu stärken und generell die Nutzung anzuregen.

Diese Zielsetzung wird – insbesondere für die ländlichen Gebiete – durch die Neuentwicklung eines Förderprogramms zur Unterstützung des Breitbandausbaus im Rahmen des ELER, durch legislative Maßnahmen wie die letzte TKG-Novelle, durch das Breitband-Nutzungsförderprogramm AT:net und durch die Entscheidung zur Nutzung der Digitalen Dividende unterstützt.

- Einrichtung eines erweiterten IKT-Kompetenzzentrums mit Regierungsauftrag, gemeinsam finanziert durch die betroffenen IKT-Unternehmen und öffentliche Mittel; Entwicklung von Nutzungsprojekten mit Fachressorts, Forcierung der Nutzung und des Ausbaus von Breitbandtechnologie.

Diese Zielsetzung wurde durch die Einrichtung des Kompetenzzentrums Internetgesellschaft konkret umgesetzt, bis Ende 2010 werden die ersten Empfehlungen erwartet.

g) Forschung

Die Zielsetzungen im Bereich Forschung, Technologie, Innovation sind im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode im Kapitel „Forschung, Technologie, Innovation (FTI)“ festgehalten und umfassen als langfristige, übergeordnete Zielsetzungen:

1. FTI-Standort Österreich sichern und stärken
2. Exzellenz und Breite im FTI-Bereich forcieren
3. Gesamtsteuerung des österreichischen Forschungssystems verbessern
4. Sicherung der Innovationskraft durch Investitionen in die Grundlagenforschung

Auf Grundlage des Ministerratsvortrages 29/14 und dessen Beschluss vom 31.8.2009 unter dem Titel „FTI-Strategie des Bundes“ wurde eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreter/innen des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Finanzen gemeinsam

mit Vertreter/innen der zuständigen Fachressorts - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Bundesministerium für Wissenschaft, und Forschung, Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend und Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur – zur Verfolgung nachfolgend aufgelisteter Zielsetzungen eingesetzt:

- Definition der strategischen Ziele für die österreichische FTI-Politik
- Festlegung strategischer Aufgaben- und Handlungsfelder einer integrierten FTI-Politik
- Bestimmung operationalisierbarer Teilziele
- Definition konkreter Umsetzungsschritte mit klar zugeordneter Ergebnisverantwortung

Als Kernziele im Wirkungsbereich des bmvit wurden in diesem Zusammenhang identifiziert:

- Einsatz der Instrumente einer modernen Infrastruktur- und Technologiepolitik zur Bewältigung der großen Zukunftsherausforderungen (Grand Challenges), wie insbesondere Klimawandel, Energie- und Ressourcenknappheit sowie demografischer Wandel und Sicherheit
- Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit, des Wachstums der Wirtschaft sowie die Schaffung von nachhaltigen Arbeitsplätzen und einer erhöhten Wertschöpfung in Österreich durch eine outputorientierte Forschungs- und Technologiepolitik in Kombination mit einer zukunftsweisenden Infrastrukturpolitik
- Bereitstellung einer modernen, effizienten und kostengünstigen Infrastruktur auf dem neuesten Stand der Technologie