

## BERICHT

### des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Österreichischen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) Masterplan

Der klare politische Auftrag zur Erstellung des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist in den Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien vom Dezember 1990, November 1994 und März 1996 im Zusammenhang mit ordnungspolitischen Maßnahmen für eine integrierte Verkehrspolitik und als Grundlage verkehrsträgerübergreifender Infrastrukturkonzepte als "Masterplan" und "Prioritätensetzung bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen" verankert. Weiters wird die Bedeutung des BVWP auch durch eine diesbezügliche Entschließung des Nationalrats aus dem Jahre 1995 bekräftigt.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr hat die bisherigen Arbeiten am BVWP und insbesondere am mittlerweile fertiggestellten Masterplan in stetiger Abstimmung mit den Ministerien für wirtschaftliche Angelegenheiten, für Umwelt und Familie und für Finanzen sowie mit den Ämtern der Landesregierungen, den Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG durchgeführt, die in einem Kontaktkomitee vertreten sind, allerdings ohne daß eine formelle Abstimmung herbeigeführt worden wäre.

Der BVWP und der Masterplan sind als Konkretisierung des Österreichischen Gesamtverkehrskonzepts 1991 (GVK-Ö 1991) im Bereich der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur zu verstehen. Dessen wesentliche verkehrspolitische Ziele lauten unter anderem:

- Vermeidung von unnötigem Verkehr;
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger;
- Bereitstellung der erwünschten und erforderlichen Erreichbarkeiten;
- Mitwirkung der Betroffenen und Bevölkerungsakzeptanz in der Verkehrspolitik.

Ziel des BVWP war es, für Österreich ein wissenschaftlich breit fundiertes Instrumentarium zu erarbeiten, um die Realisierung eines volkswirtschaftlich optimierten Verkehrsnetzes sicherzustellen. Dieses Instrumentarium schließt daher die wesentlichen Elemente einer strategischen Umweltprüfung ein, berücksichtigt aber in ebenbürtiger Weise auch die Bedürfnisse der Wirtschaft.

In diesem Sinne definiert der Masterplan als Grundlage und Kern des BVWP das hochrangige österreichische Verkehrsnetz des Jahres 2015 aus einer übergeordneten Sicht, die nicht auf den

- 2 -

partikulären Interessen eines einzelnen Verkehrsträgers, sondern verkehrsträgerübergreifend auf den Bedürfnissen der Republik, ihrer Regionen und ihrer Bürgerinnen und Bürger aufbaut. Konkret enthält der Masterplan auf einer generellen Ebene Vorgaben für Kapazität und Qualität des Verkehrsnetzes und dessen Verknüpfungen. Das zukünftige Netz soll sich als integrierter Bestandteil in die europäischen Verkehrsnetze (TEN, TINA) einfügen, zugleich aber auch deren zukünftige Entwicklung aktiv mitbeeinflussen.

Ausgehend von einer diesbezüglichen Pilotstudie wurden die Arbeiten am BVWP Ende 1993 in Angriff genommen. Lag die Zielsetzung ursprünglich auf der Erstellung einer Prioritätenliste für Verkehrsinfrastrukturprojekte, so hat es sich im Laufe der Bearbeitung als sinnvoll und notwendig erwiesen, das Gewicht auf eine Ausrichtung der Netze auf die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele zu verschieben, um eine Bewertung von Projekten ohne Rücksicht auf Netzzusammenhänge zu vermeiden.

Grundlage dafür war eine Abstimmung

- mit einer grundlegenden verkehrspolitischen Strategie entsprechend den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen der österreichischen Bundesregierung (z.B. Nationaler Umweltplan - "NUP") und den Verkehrskonzepten der EU (z.B. Weißbuch Verkehr) sowie
- der Verkehrsträger untereinander.

Dem BVWP liegen umfassende Datenerhebungen zugrunde. Auf der Basis von bestehendem Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage wurden Verkehrsmodelle erstellt und Elastizitäten ermittelt, mit deren Hilfe die Verkehrsentwicklung bis 2015 in Szenarien prognostiziert wurde.

Zu diesem Zweck wurde zunächst ein Referenzszenarium berechnet, welches im großen und ganzen einer Trendprognose entspricht. Diesem wurden unterschiedlich stark ökologisch ausgerichtete verkehrspolitische Lenkungsszenarien, und zwar in Übereinstimmung mit ausgewählten Szenarien des Nationalen Umweltplans ("NUP") sowie des EU-Grünbuchs "Faire und effiziente Preise im Verkehr" gegenübergestellt. Aus dem Vergleich der Ergebnisse ist die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen erkennbar.

Für die Ausarbeitung des Masterplans wurden weiters Erreichbarkeitsmodelle ausgewertet, um auch durch entsprechende Netzgestaltung in der Zukunft regionale Erreichbarkeitsdefizite mildern und so zu einer ausgeglicheneren Entwicklung der Regionalwirtschaft beitragen zu können. Eine wissenschaftliche Untersuchung hat nämlich gezeigt, daß ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit und der Wirtschaftskraft einer Region besteht.

- 3 -

Netzergänzungen sind daher vor allem dann erforderlich, wenn gravierende Erreichbarkeitsdefizite herrschen und durch den Infrastrukturausbau für eine bedeutende Zahl von BürgerInnen eine entscheidende Standortverbesserung erzielbar ist.

Im Bereich des Schienennetzes wurden außerdem Empfehlungen der Experten-Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn berücksichtigt.

Zur Bestimmung der Umweltwirkungen sowie der vorzuhaltenden Kapazitäten wurden die den jeweiligen Prognoseszenarien entsprechenden Verkehrsmengen auf das Masterplannetz beziehungsweise die einzelnen Verkehrskorridore umgelegt. Dabei wurde auch die Rückwirkung der Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrsnachfrage, also der durch die Ausbaumaßnahmen induzierte Verkehr, berücksichtigt.

Die Ergebnisse zeigen für sämtliche Szenarien einen eklatanten Nachholbedarf für die Schiene, und zwar sowohl im Hinblick auf die Netzkonfiguration als auch auf die Kapazitätserfordernisse. Ebenso ist - allerdings in Abstimmung mit unseren Nachbarn donauauf- und -abwärts - die Wasserstraße auszubauen.

Neben diesen Bestandsverbesserungen und abschnittswisen Neubaumaßnahmen geht es auch darum, durch Bereitstellung attraktiver intermodaler Verknüpfungspunkte in allen österreichischen Regionen die Zugänglichkeit dieser umweltfreundlichen Verkehrsträger und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für den kombinierten Verkehr zu verbessern.

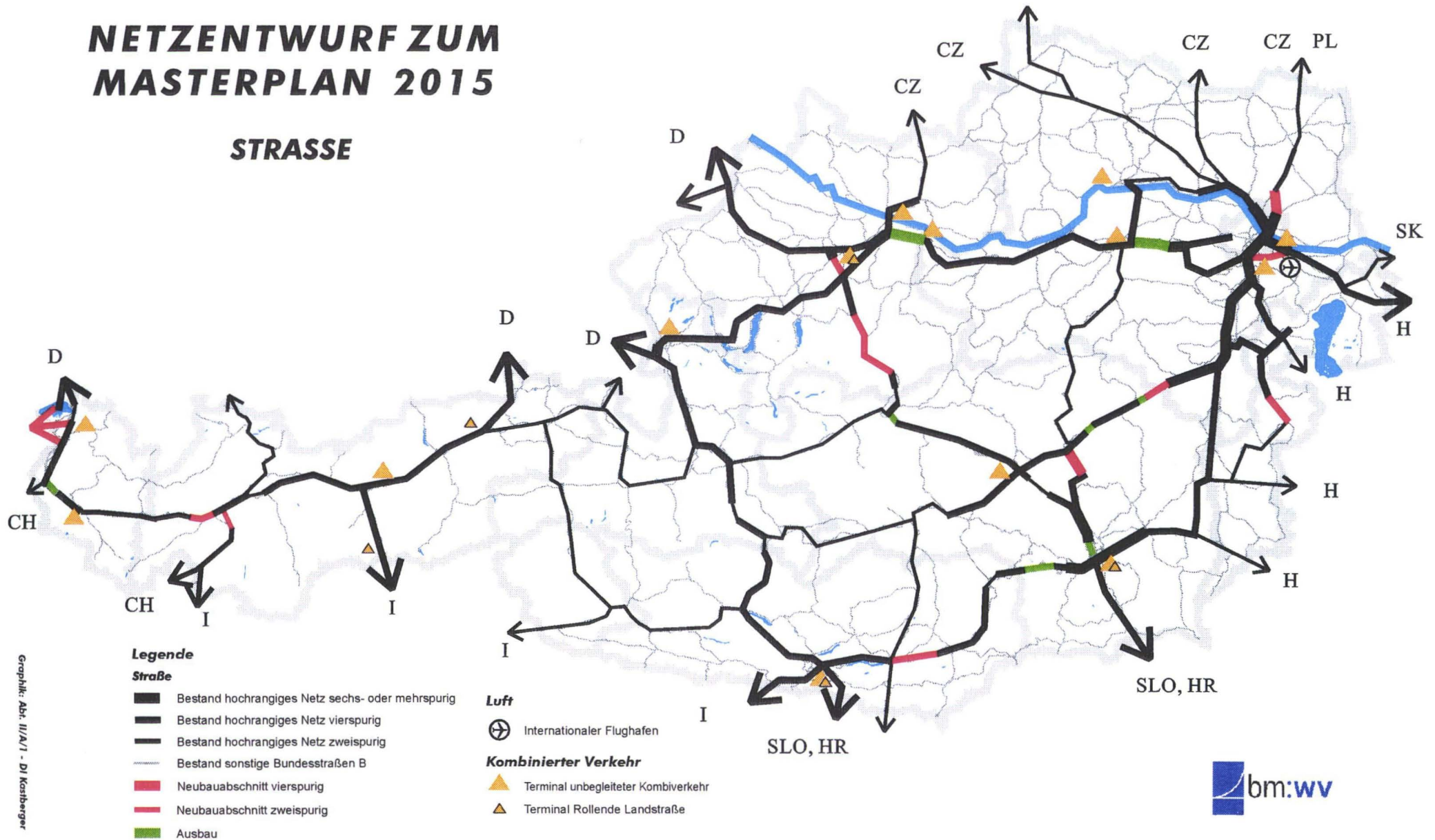
Für die Straße, deren Ausbau die vergangenen Jahrzehnte dominierte, ist der Ausbaubedarf in stärkerem Maße vom jeweiligen Prognoseszenarium abhängig. Insbesondere im Falle stark ökologisch ausgerichteter Szenarien, wie sie den Zielen des GVK-Ö 1991 entsprechen, würden im hochrangigen Straßennetz kleinräumig begrenzte Lückenschlüsse und sparsame, den örtlichen Bedürfnissen angepaßte Ausbaumaßnahmen genügen.

Gerade in Regionen, in denen derzeit noch ein gewisser Vorsprung der Schiene herrscht, sollte dieser daher ausgeweitet und nicht durch Parallelausbau auf der Straße konterkariert werden. Angesichts der bekannten Verkehrsprognosen und unter Beachtung der Ziele des GVK-Ö 1991 würde eine Forcierung des Straßenbaus ein falsches Signal und eine irreparable Weichenstellung in eine verkehrs- und umweltpolitisch nicht erwünschte Richtung bedeuten.

Eine graphische Darstellung des Masterplans ist in der Anlage beige-schlossen.

# NETZENTWURF ZUM MASTERPLAN 2015

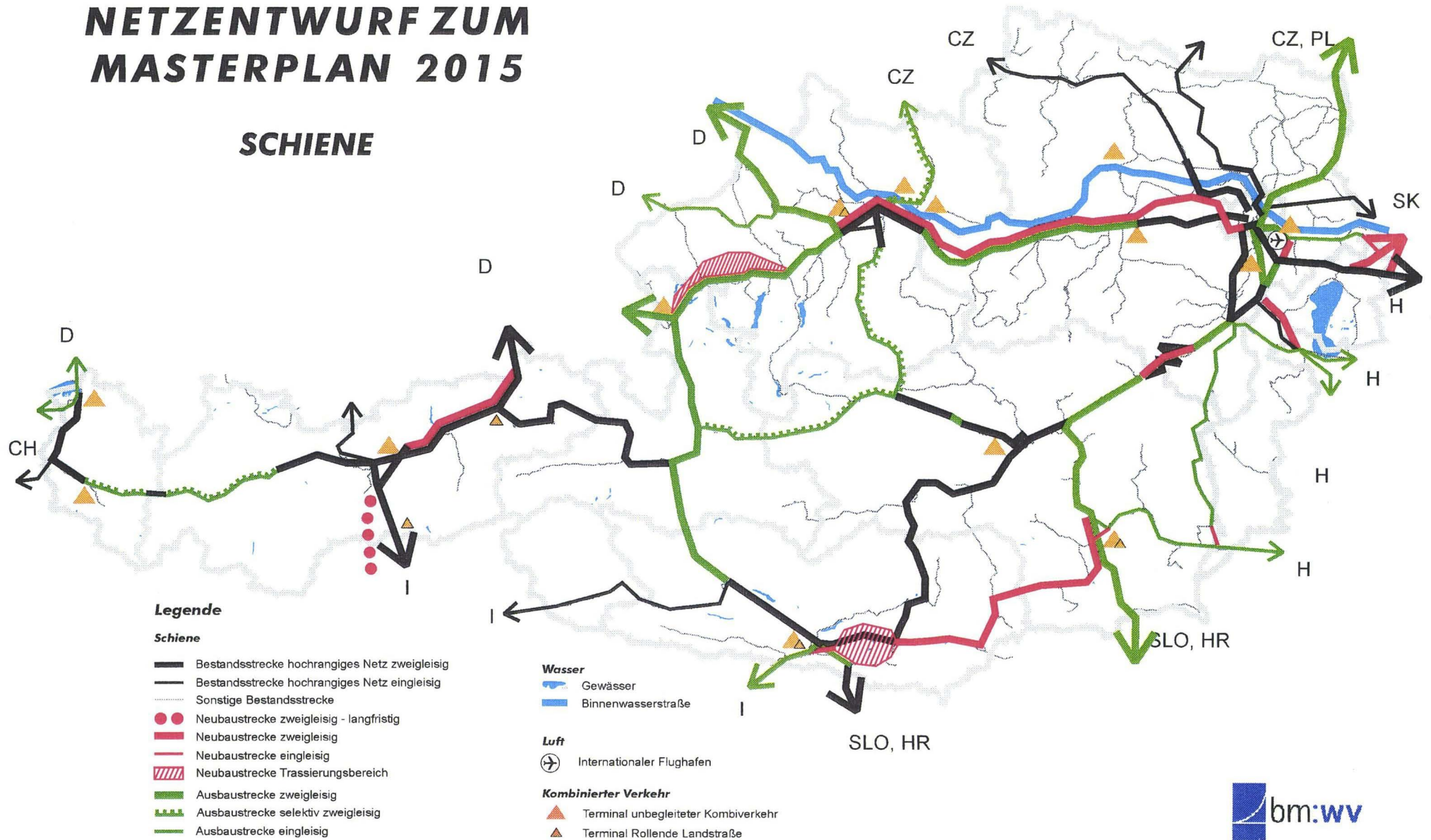
## STRASSE





# NETZENTWURF ZUM MASTERPLAN 2015

## SCHIENE



www.parlament.gv.at

Graphik: Abr. II/A/1 - DI Kasberger

**Legende**

**Schiene**

- Bestandsstrecke hochrangiges Netz zweigleisig
- Bestandsstrecke hochrangiges Netz eingleisig
- Sonstige Bestandsstrecke
- Neubaustrecke zweigleisig - langfristig
- Neubaustrecke zweigleisig
- Neubaustrecke eingleisig
- Neubaustrecke Trassierungsbereich
- Ausbaustrecke zweigleisig
- Ausbaustrecke selektiv zweigleisig
- Ausbaustrecke eingleisig

**Wasser**

- Gewässer
- Binnenwasserstraße

**Luft**

- Internationaler Flughafen

**Kombinierter Verkehr**

- Terminal unbegleiteter Kombiverkehr
- Terminal Rollende Landstraße

In der Gestaltung des Netzes wurden auch Empfehlungen der Experten-Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn berücksichtigt.

