
2491/J-BR/2007

Eingelangt am 13.03.2007

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Bundesrätin Kerschbaum, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Verkehrsinfrastruktur- Umsetzung des Regierungsprogramms

Lt. Regierungsprogramm 2007 bis 2010 ist im Bereich (Verkehrs-) Infrastrukturplanung (Seite 61, Abs. 1.1., 2. Punkt) vorgesehen, bei der Umsetzung des ÖBB Rahmenplanes und des Bauprogramms der ASFINAG die „*Prioritätensetzung nach wirtschaftlichen Kriterien*“ vorzunehmen.

Unter Verkehrsinfrastruktur und Infrastrukturprojekte (Seite 59/60) ist weiter angeführt: „*Um eine weitere Verschiebung des Modal Split zu Lasten der umweltverträglichen Verkehrsträger aufzuhalten, ist die Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße besonders zu forcieren. Einen wesentlichen Beitrag dazu kann dazu die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr unter Einbeziehung der externen Effekte liefern.*“

Weiteres findet sich auf Seite 68 des Regierungsprogramms noch folgende Aussage: „*Neben der Verfahrensbeschleunigung müssen Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltkosten bei der Errichtung von Straßen- und Schieneninfrastruktur getroffen werden. Insbesondere muss eine Überprüfung der Angemessenheit und Notwendigkeit von bestehenden Ausbau- und Trassierungsstandards vorgenommen werden. Allfällige Kostensteigerungen aufgrund der Übererfüllung von EU-Vorschriften müssen vermieden werden.*“

Diese Aussagen legen die Vermutung nahe, dass die o.a. Projekte nochmals auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft werden sollen.

Nun fürchten LandespolitikerInnen mit gutem Grund um ökologisch und ökonomisch unbegründete Projekte im Straßenbauprogramm der ASFINAG.

In Niederösterreich wurden bisher nur 2 Projekte einer Strategischen Prüfung Verkehr unterzogen:

- die Marchfeldschnellstraße (B8)
- die Weinviertler-Schnellstraße (B303)

Bei beiden Projekten wurde in der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) festgestellt, dass der geplante Vollausbau aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten/Nutzen-Rechnung) den jeweiligen Varianten mit Umfahrungsstraßen und Ausbau Öffentlicher Verkehr unterlegen ist.

Für weitere, derzeit aktuelle, Hochleistungsstraßenprojekte in Niederösterreich wurde

eine SP-V nicht durchgeführt, eine Kosten/Nutzenrechnung verschiedener Ausbauvarianten ist daher nicht öffentlich bekannt.

Die unterfertigten BundesrätInnen stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist vorgesehen, die Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem ÖBB-Rahmenplan und dem ASFINAG- Bauprogramm nochmals auf ihre Wirtschaftlichkeit zu überprüfen?
 - a. Wenn ja: in welchem Zeitraum ist mit dieser Überprüfung zu rechnen?
 - b. Wenn nein: warum nicht?
2. Ist vorgesehen, die Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem ÖBB-Rahmenplan und dem ASFINAG- Bauprogramm nochmals auf ihre Auswirkungen auf den Klimaschutz zu überprüfen?
 - a. Wenn ja: in welchem Zeitraum ist mit dieser Überprüfung zu rechnen?
 - b. Wenn nein: warum nicht?
3. Kann aufgrund einer solchen Überprüfung noch eine Änderung des Ausbaugrades dieser Projekte erfolgen?
4. Wie ist der Begriff *„Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltkosten bei der Errichtung von Straßen- und Schieneninfrastruktur...“* zu verstehen?
 - a. Sind damit die Kosten für Schäden, die jene angeführten Projekte der Umwelt zufügen, gemeint? Oder
 - b. Sind damit Kosten für Umweltschutzmaßnahmen (z.B.: Lärmschutz) gemeint?
5. Wie ist die Aussage: *„Einen wesentlichen Beitrag dazu kann dazu die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr unter Einbeziehung der externen Effekte liefern.“* zu verstehen?
 - a. Ist die Herstellung von mehr Kostenwahrheit im Verkehr ein Ziel der neuen Bundesregierung oder handelt es sich bei diesem Satz nur um eine Erkenntnis, die aber nicht umgesetzt werden soll?
6. Im Kapitel „Transit“ (Seite 66/67) der Regierungserklärung ist angeführt: *„Besonders hohes Wachstum wird der Ost-West-Verkehr, während sich der Nord-Süd-Transit auf hohem Niveau einpendelt.“* Maßnahmen sind aber lediglich im Bereich des Nord-Süd-Transits angeführt (Brenner Basistunnel).
 - a. Sehen Sie die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Eindämmung des Ost-West-Transits?
 - b. Ist durch die geplanten Projekte (ASFINAG Bauprogramm) wie A5, S1, S2, B8, B303 eine Zunahme des Ost-West-Transits zu erwarten?