

II-10814 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 54301J

1990-04-26

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Wabl und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend Durchsetzung umwelt- und menschengefährdender Verkehrspolitik  
auch mittels Manipulation von Gutachten durch Wirtschaftsminister Schüssel

Alle wissenschaftlichen Studien, die seit Öffnung der Grenzen über die Verkehrsentwicklung der Ostregion erstellt wurden, prognostizieren ein desaströses Verkehrschaos für die österreichische Ostregion, falls nicht einschneidende Maßnahmen getroffen werden und die bisherige Verkehrspolitik der Windschutzscheibenperspektive geändert wird.

Man sollte nun glauben, daß eine Partei, die nicht müde wird, die ökosoziale Marktwirtschaft zu predigen, alles daransetzt, um den öffentlichen Verkehr auszubauen, Restriktionen beim Straßenverkehr durchzusetzen versucht und sich mit allen verfügbaren demokratischen Mitteln gegen weiteren Autobahnbau wehrt, der ja bloß eine noch größere Verkehrsflut nach sich zieht.

So sinnvoll und bereichernd der Austausch mit unseren "neuen" ost- und mitteleuropäischen Nachbarn sein wird, kann und darf es nach Meinung der Grünen Alternativen Abgeordneten nicht sein, daß der Ost-/West-Verkehr genauso umwelt- und menschengefährdend wie der Nord-/Süd-Verkehr organisiert wird.

Wird wiederum auf Autos und LKW's gesetzt, erstickt Wien und sein Umland bald im motorisierten Individualverkehr. Die ökologischen, menschlichen, aber auch kulturellen Schäden werden unabsehbar sein.

Man sollte also annehmen, daß aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt wurde und in Ostösterreich nicht "Tiroler Verhältnisse" hergestellt werden. Der für die

Verkehrspolitik mitverantwortliche Straßenbauminister Schüssel tut jedoch genau das Gegenteil:

Es kann ihm nicht genug Straßen geben, und nach wie vor hängt er der irrigen und gefährlichen Anschauung an, verstärkten Autoverkehr durch weiteren Autobahnbau zu "bewältigen".

Dabei sind sich längst die Verkehrsplaner einig, daß weiterer Autobahnbau bloß bei der Verkehrsmittelwahl das Auto begünstigt und die Bahn benachteiligt.

So ist die von Schüssel und der Baulobby vorgeschlagene "Lösung" in Wirklichkeit das Problem.

Das bekam Schüssel auch schwarz auf weiß in einer von ihm in Auftrag gegebenen Studie "Verkehrsentwicklung Ostregion und die Konsequenzen für das hochrangige Straßennetz", die im Dezember 1989 von den Verkehrsplanern Werner Rosinak und Sepp Snizek erstellt wurde, serviert. Explizit wird darin von einer zweiten Wiener Süd-/Ost-Tangente abgeraten und ein Überdenken der Trassenführung der Ostautobahn gefordert, da bei Beibehaltung der derzeitigen Trassenführung sofort eine weitere milliardenteure Autobahn durch die Parndorfer Heide von Preßburg her erforderlich wäre.

Endgültig entlarvt hat sich Straßenbauminister Schüssel in geradezu unglaublicher Weise, als er die Ergebnisse der von ihm in Auftrag gegebenen Studie nicht zur Kenntnis nehmen wollte und nicht einmal davor zurückschreckte, per "Dekret" die Ergebnisse in ihr Gegenteil zu verkehren.

So kamen die Gutachter, was die zweite Süd-Ost-Tangente (B 301) betrifft, zu folgendem Schluß:

"Im Rahmen einer Angebotsplanung, die das Verkehrssystem so umzugestalten versucht, daß ein wünschenswerter bzw. tragbarer Umweltzustand erreicht wird, kann auf eine weitere Süd-Ost-Umfahrung von Wien verzichtet werden (Seite 126 der Studie)."

Schüssel beorderte die Verkehrsplaner zu sich und befahl ihnen folgenden Abschluß-Bericht (siehe Beilage):

"Unter der Voraussetzung, daß die angeführten Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im wesentlichen in absehbarer Zeit nicht realisiert werden, ergibt sich unter dem Prinzip einer Bedarfsplanung die Notwendigkeit einer Süd-Ost-Umfahrung von Wien."

Die Verkehrsplaner hatten als vorrangig ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs vorgelegt.

Woran soll es liegen, daß der öffentliche Verkehr in absehbarer Zeit nicht realisiert werden kann, eine umstrittene, von den Anrainern heftig abgelehnte Autobahn jedoch schon?

Doch offensichtlich nur an der gezielten Politik von Straßenbauminister Schüssel, der nach wie vor seine alten Autobahnen um jeden Preis durchdrücken will.

Ähnlich unfaßbar seine Entscheidung zur Ostautobahn:

Gutachter schlagen eine andere Trassenführung vor, um eine weitere Autobahn aus ökologischen, aber auch finanziellen Gründen hintanzuhalten und stellen abschließend in ihrem Gutachten fest:

"Die Linienführung der A4 zwischen Bruck a.d.Leitha und Masonmagyarovar sollte unabhängig von bereits getroffenen Festlegungen nochmals überlegt werden.

"Überregional wäre eine Verknüpfung mit der E 65 / E 75 im Bereich des Dreiländerecks wesentlich zweckmäßiger, weil damit der Ost-West-Verkehr von Prag - Brünn bzw. Preßburg nach Wien eine hochrangige Straßenverbindung vorfindet.

Sollte eine Trassenführung der A4 aufgrund bereits getroffener politischer und faktischer Festlegung nicht mehr realisierbar sein, kann es bereits mittelfristig zur begründbaren Forderung nach einer weiteren hochrangigen Straßenverbindung im Bereich des Dreiländerecks kommen."

Diese Warnung vor der bisherigen Trassenführung paßt dem Minister Schüssel nicht und er "befiehlt" den Gutachtern folgenden Schlußsatz:"

"Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der Städte Wien und Preßburg kann es mittelfristig zur begründbaren Forderung nach einer zusätzlichen hochrangigen Straßenverbindung kommen."

Und flugs ist eine weitere Autobahn "notwendig".

Nichts hat man bisher vom Straßenbauminister Schüssel darüber gehört,

- \* Welche Auswirkungen diese seine Politik auf Wien und die Ostregion hätte.
- \* Welche Verkehrsmengen er durch seine Politik nach Wien schleusen möchte.
- \* In welchem Ausmaß die derzeit schon hohen Schadstoffkonzentrationen weiter erhöht werden (auch schon derzeit werden in Wien die Ozonwerte in den Sommermonaten laufend überschritten).
- \* Aus welchen Mitteln diese Straßen gebaut werden sollen.
- \* All diese Antworten ist Schlüssel ebenso schuldig geblieben wie Versuche, massiv Mittel zugunsten der Bahn umzuschichten oder endlich auch für die Ostregion ein Nachtfahrverbot zu erlassen.

Aber nicht bloß auf österreichischem Boden wird diese katastrophale Verkehrspolitik vorangetrieben. Anstatt unseren ost- und mitteleuropäischen Ländern dabei zu helfen, ihr Bahnnetz auf ein technisch hochwertiges und leistungsfähiges Niveau zu bringen und die österreichischen Banken dabei zu unterstützen, in diese Richtung tätig zu werden, überbieten sich die österreichischen verstaatlichten Banken darin, Autobahnen in Jugoslawien, aber auch geplanterweise in Ungarn und der Tschechoslowakei vorzufinanzieren. So wird auch dort versucht, alles in Richtung Autoverkehr statt auf umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel zu konzentrieren.

... Wie soll man eine solche Politik bezeichnen, die all das tut und dann noch die Frechheit besitzt, sich "ökosozial" zu nennen?

Da verkehrspolitische Entscheidungen der nächsten Monate die Lebensbedingungen in Ostösterreich, aber auch in unseren Nachbarländern entscheidend bestimmen werden, sehen sich die unterzeichneten Abgeordneten zu folgender

#### DRINGLICHER ANFRAGE

veranlaßt:

1. Gehört es zur Praxis des österreichischen Wirtschaftsministers, zur Durchsetzung unsinniger und von Experten abgelehnter Autobahnen sogar Gutachten zu manipulieren?

2. Was veranlaßt Sie zu dem Schluß, daß Beschleunigungen des öffentlichen Verkehrs "im wesentlichen in absehbarer Zeit nicht realisiert werden können"?
3. Warum ist es für einen angeblich ökosozialen Minister wahrscheinlicher, im dichtverbauten Gebiet südlich von Wien gegen den erklärten Willen der Anrainer eine neue Autobahn zu planen und um ca. 3 Milliarden zu bauen, als Attraktivierungen im öffentlichen Verkehrsnetz vorzunehmen, wie es die Gutachter vorschlagen?
4. Warum sind die 7 Empfehlungen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Seite 126 der Studie) "in absehbarer Zeit nicht realisierbar" (Beantworten Sie diese Frage bitte für jede einzelne der 7 Empfehlungen!)?
5. Sollten alle die von Ihnen "gewünschten" Straßen gebaut werden, welche Auswirkungen hätte das auf die Verkehrsemissionen in der österreichischen Ostregion?
6. Um wieviel würden <sup>CO<sub>2</sub></sup> Stickoxidemissionen und Kohlenwasserstoffemissionen steigen (unter Berücksichtigung des schlechten technischen Standards vieler osteuropäischer Fahrzeuge)?
7. Was würde es kosten, alle von "Ihnen gewünschten" Autobahnen und Bundesstraßenprojekte in der Ostregion zu realisieren? Wir ersuchen Sie um vollständige Aufzählung aller Projekte und der Zuordnung der jeweiligen Investitionsmittel.
8. Welche Gespräche haben Sie bisher mit dem Finanzminister, mit dem Bundeskanzler oder mit anderen Ministern geführt, um eine weitere "außerbudgetäre Finanzierung" für den Straßenbau zu ergattern?
9. Was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?
10. Um welches Volumen soll es sich bei der von Ihnen gewünschten ASFINAG-Novelle handeln?
11. Wie beziffern Sie die Rentabilität (Einnahmen aus dem Straßenverkehr gegenübergestellt den Gesamtkosten der Straßen unter Einschluß der Umweltfolgenkosten) der von Ihnen "gewünschten" Straßenbauprojekte?

12. Gehen die unterzeichneten Abgeordneten recht in der Annahme, daß solche Fragen von Ihrem Ministerium nur sehr unzureichend untersucht wurden?
13. Beharren Sie weiterhin auf den Bau einer zweiten Süd-Ost-Umfahrung Wiens, obwohl die Gutachter klar feststellen, daß darauf im Zusammenhang mit einer neuen, umweltverträglichen Verkehrspolitik verzichtet werden könnte?
14. Beharren Sie weiterhin auf der Trassenführung der A4, über die Parndorfer Heide, obwohl dadurch eine weitere, milliardenteure, umweltbelastende Autobahn "verursacht" wird?
15. Beharren Sie weiterhin auf den Weiterbau der Pyhrnautobahn, obwohl in einer wissenschaftlichen Studie vom Forum österreichischer Wissenschaftler für den Umweltschutz klar festgestellt wird, daß die alternative Investition in den Ausbau der Pyhrnbahn weitaus größere Umweltentlastungs- und Verkehrsentlastungseffekte hätte als die transitverkehrfördernde Pyrnautobahn?
16. Welche Ausbaupläne für <sup>AUTOBAHNEN</sup> Ostautobahn und Bundesstraßen bestehen für Oberösterreich in Richtung CSFR? Mit welchen Kosten sind diese Ausbaupläne verbunden?
17. Halten Sie es für richtig, daß Österreichs verstaatlichte Banken durch Vorfinanzierungen den Autobahnbau in unseren ost- und mitteleuropäischen Nachbarländern erst ermöglichen anstatt öffentliche österreichische Finanzmittel in den Ausbau der dortigen Bahnnetze zu investieren?
18. Können Sie diese Politik als "ökosozial" bezeichnen?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung zu geben.