168 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die von dem Abgeordneten Svihalek überreichte Petition Nr. 3 des Forum Kagran 13 betreffend „Initiative gegen den Verkehrsinfarkt in Wien"

Die gegenständliche Petition wurde am 21. Dezember 1990 im Sinne des § 100 Abs. 1 des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 überreicht und in der Folge dem Ausschuß für Petitionen und Bürgerinitiativen zugewiesen.

Auf Grund eines diesbezüglichen Ersuchens des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen hat der Präsident des Nationalrates die erwähnte Petition am 1. Februar 1991 dem Verkehrsausschuß zur weiteren Beratung zugewiesen.

Die Initiative gegen den Verkehrsinfarkt in Wien des Forums Kagran 13 fordert eine Reihe von Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Wien. Insbesondere werden die Schaffung einer neuen S-Bahn für Wien inklusive Marchegger Ast (mit entsprechendem Lärmschutz), eine bessere Verknüpfung von U- und S-Bahn, eine bessere Anknüpfung von Bussen an die U- und S-Bahnstationen, die Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen an der Wiener Landesgrenzen, die Verlagerung des LKW-Transitverkehrs von der Straße auf die Bahn und überregionale Verkehrsmaßnahmen für die gesamte Ostregion verlangt. Die Realisierung wird bis spätestens Mitte 1994 gefordert.

Der Verkehrsausschuß hat die Petition am 9. April und 6. Juni 1991 der Vorberatung unterzogen. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz, Svihalek, Anschober, Mag. Kukacka, Kuba, Moser, Mag. Peter und Dipl.-Vw. Dr. Lukesch sowie der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher. Der Ausschuß beschloß auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Brennsteiner und Mag. Kukacka einstimmig, dem Nationalrat einen Entschließungsantrag zu unterbreiten.

Ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz und Genossen fand nicht die Ausschußmehrheit.

Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Brennsteiner und Mag. Kukacka war wie folgt begründet:

Die Umweltverträglichkeit des Verkehrs ist ein Hauptanliegen der Verkehrspolitik von heute. Es geht dabei nicht nur um Fragen des Transitverkehrs, sondern Umweltverträglichkeit als Rahmenbedingung muß sich auch auf die Gesamtgestaltung des Verkehrs in Ballungsgebieten erstrecken. Im Hinblick auf die Öffnung der Ostgrenzen und auf mögliche zukünftige verkehrsbezogene Großprojekte in Ballungsräumen wie Wien ist es notwendig, in Bund, Ländern und Gemeinden Bemühungen zu verstärken, um umweltverträgliche Verkehrslösungen rasch zu schaffen.

Dementsprechend sieht das Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien vor, daß die Bundesregierung an die Länder herantreten wird, um in allen Bundesländern die Ausarbeitung abgestimmter regionaler Verkehrskonzepte zu erreichen, aus denen einerseits eine Prioritätensetzung bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und andererseits ordnungspolitische Maßnahmen für eine integrierte Verkehrspolitik abgeleitet werden können. In der Frage des Stadtverkehrs bzw. des Verkehrs in Ballungsgebieten bekennt sich das Arbeitsübereinkommen ausdrücklich zum Ausbau des Schienenverkehrs und zur Forcierung von Verkehrsverbünden sowie zum Ausbau der dafür notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen, wie zB Park-and-Ride-Parkplätzen.

Die Petition Nr. 3 „Initiative gegen den Verkehrsinfarkt in Wien" sieht eine Reihe von

Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Wien vor. Im besonderen wird die Schaffung eines Schnellbahnrings für Wien inklusive eines Marchegger Asts, eine bessere Verknüpfung von U- und S-Bahn, eine verbesserte Anknüpfung von Bussen an die U- und S-Bahnstationen, die Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen, die Verlagerung des LKW-Transitverkehrs von der Straße auf die Bahn und überregionale Verkehrsmaßnahmen für die gesamte Ostregion gefordert. Österreichweit ist darüber hinaus aber in nahezu allen Ballungsgebieten eine Neuorientierung des Verkehrskonzeptes gemeinsam mit einer weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und einer Verbesserung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur voranzutreiben.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. die beigeschlossene Entschließung wird angenommen,
2. dieser Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Wien, 1991 06 06

Sigl
Berichterstatter

Brennsteiner
Obmannstellvertreter

%

Entschließung

1. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, in Gespräche mit dem Städte- und Gemeindebund und den jeweiligen Ländern und Gemeinden einzutreten, um Konzepte für die umweltfreundliche Bewältigung des Verkehrs in den österreichischen Ballungsgebieten sowie eine weitere Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere für die Ostregion einschließlich Wien, rasch zu erarbeiten,
2. und darauf aufbauend im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie den betroffenen Ländern und Gemeinden Finanzierungskonzepte für die notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu erarbeiten.