

477/AE XXI.GP  
Eingelangt am: 04.07.2001

### ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

betreffend Aufhebung der Verordnung vom 10.11.2000 betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufs der B 301 (Wiener Südrandstraße)

Nach einem jahrzehntelangen Entwicklungs - und Planungsprozeß erfolgte im Herbst 2000 als eine der letzten Amtshandlungen des „Verkehrsministers mit leerer Batterie“ die Trassenverordnung zur verharmlosend als B301 geführten Autobahn am Südostrand von Wien.

Im Zuge der dieser Entscheidung vorgeschalteten Verfahren und Planungsabläufe hatten die betroffenen Körperschaften, insbesondere die berührten Gemeinden und Bürgerinitiativen vielfache und sachlich begründete Einwendungen erhoben. Allein während der öffentlichen Auflage gemäß Bundesstraßengesetz und UVP - Gesetz wurden über 300 schriftliche Äußerungen und Eingaben von 29 Bürgerinitiativen mit ca. 8900 unterstützenden Unterschriften abgegeben, in welchen Einsprüche gegen die Straße, gegen die Trassenentscheidung und gegen die Trassenführung sowie gegen das Verfahren und die Objektivität der Sachverständigen und der Behörde erhoben wurden. In der Ende 1999 unter fragwürdigen Begleiterscheinungen abgeführten öffentlichen Erörterung wurde diesen Einwendungen nicht ausreichend Rechnung getragen. Lediglich eine Projektänderung mit zwei zusätzlichen Trassenabsenkungen ist erfolgt.

Die Verfahrensmängel, inhaltlichen Fehler und Unvollständigkeiten im Zusammenhang mit der Trassenverordnung zur B301 füllen unzählige Seiten. Kurz zusammengefaßt ist die fehlerhafte räumliche, zeitliche und sachliche Systemabgrenzung mit falschem Beobachtungsraum und Nichtberücksichtigung kumulativer und synergistischer Wechselwirkungen besonders bedenklich. Diese Schwächen und Fehler sind geeignet, massive Zweifel an diesem Projekt zu begründen und vor allem die Gesetzmäßigkeit der Verordnung in Zweifel zu ziehen.

Die Verordnung wird derzeit vor dem Verfassungsgerichtshof auf Antrag von in ihrer subjektiven Rechtsposition verletzten Bürgerinitiativen sowie von unmittelbar und aktuell in ihren Rechten betroffenen Liegenschaftseigentümern zur Gänze wegen Rechtswidrigkeit bekämpft. Im Fall der nicht unwahrscheinlichen erfolgreichen Bekämpfung würden beim dennoch anvisierten Baubeginn im Herbst 2001 Unsummen in den Sand gesetzt und nach dem schlechten und politisch für seine Befürworter folgenreichen Beispiel der „Ennsnahen Trasse“ ein weiterer Torso in die Landschaft gesetzt.

Die dem Projekt B301 in der Argumentation seiner Betreiber immer wieder zugewiesenen Wirkungen, insbesondere die Entlastungswirkung für die stauanfällige Südosttangente, haben sich überdies im Lauf der Verfahren und der öffentlichen Debatte nicht zuletzt durch Aussagen der Betreiber selbst als nicht stichhaltig

erwiesen. Zudem sind die massiven Mehrbelastungen im umliegenden Netz wie auch ein Teil der unmittelbaren Straßenbaumaßnahmen (Anschlußstellen) grob unvollständig oder gar nicht in die Abwägung eingegangen.

Es handelt sich somit bei der B301 insgesamt um ein milliardenschweres Straßenbauprojekt, das nur unter Inkaufnahme mehrfacher rechtlicher Fragwürdigkeiten, inhaltlicher Inkonsistenzen und zukünftiger verkehrlicher sowie raumordnungspolitischer Fehlentwicklungen argumentiert und verordnet worden ist. Im Lichte der allgegenwärtigen Sparbemühungen mutet es besonders absonderlich an, wenn ein derartiges Projekt dennoch im Eilverfahren realisiert werden soll, obwohl seit Jahren ein deutlich kostengünstigeres und wesentlich wirkungsvolleres Alternativpaket vorliegt. Zudem sind in der Zwischenzeit massive Zweifel an den projektbezogenen Kostenprognosen der ÖSAG aufgetaucht. Ein in diesem Zusammenhang an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gerichteter Fragenkatalog des „Bürgerforum gegen Transit B301“ - in dem auch zur Klärung der Kostenfrage aufgefordert wurde - ist seit Monaten unbeantwortet geblieben.

Tatsächliche Aufgabe einer verantwortungsbewußten Verkehrspolitik für die BewohnerInnen der Ostregion darf nicht das Fördern von Zersiedelung oder das Anziehen von Transitverkehr, sondern muß das Sichern der Mobilität der Menschen sein. Dies würde mit dem vorliegenden „Soforthilfepaket“ erreicht, das mit deutlich geringerem Mitteleinsatz und einer Konzentration auf Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr eine tatsächliche und vor allem nachhaltige Lösung dieser Herausforderung erreicht.

Gerade in Zeiten allgemeiner Sparbemühungen in den öffentlichen Haushalten und angesichts der exorbitanten Verschuldung der ASFINAG sollten schließlich sowohl beim hochrangigen als auch beim sonstigen Bundesstraßenbau samt nachfolgender Erhaltung Kosten - Nutzenfragen und verkehrsträgerübergreifende Optimierung des Mitteleinsatzes einen seriöseren und größeren Stellenwert als bisher erhalten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

#### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Verordnung vom 10.11.2000, BGBl. II Nr. 352/2000, Bestimmung des Straßenverlaufes der B 301 Wiener Südrandstraße, aufzuheben.

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen.*