

1143/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1150/J - NR/2000, betreffend Ausbau der „Alemagna“, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 13. Juli 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu den Fragen 1 bis 3:**

Zunächst ist im Zusammenhang mit den Vorhaben "Alemagna - Autobahn" zu betonen, dass die ablehnende Position Österreichs nach wie vor aufrecht bleibt. Die „Alemagna - Autobahn“ stand in Österreich weder in der Vergangenheit (Masterplan 1998 sowie GSD - Studie) zur Diskussion noch wird sie gegenwärtig im Rahmen der Erstellung des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans untersucht. Auch das Bundesstraßengesetz 1999 sieht im Raum Osttirol keine weitere hochrangige Bundesstraßenverbindung vor. Eine Verwirklichung der „Alemagna - Autobahn“ auf österreichischem Staatsgebiet erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher ausgeschlossen.

Die „Alemagna - Autobahn“ ist auch im Zusammenhang mit den gegenwärtig festgelegten Transeuropäischen Netzen nicht vorgesehen. Die im Juli 1996 verabschiedete Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sieht keine derartige Straßenverbindung zwischen Deutschland, Österreich und Italien vor.

Außerdem darf in diesem Zusammenhang auf die aktuelle Entwicklung betreffend das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention hingewiesen werden. Beim 15. Ständigen Ausschuss am 30./31. März 2000 in Château d'Oex/Schweiz konnte nämlich erfreulicherweise eine internationale Einigung über die bis dahin noch strittigen Punkte des Verkehrsprotokolls erzielt werden. Unter anderem sieht Artikel 8 Absatz 2 dieses auf Ebene des Ständigen Ausschusses akkordierten Entwurfs vor, dass Planungen für Verkehrsinfrastrukturen zu koordinieren und zu konzertieren sind. Jede Vertragspartei der Alpenkonvention, d.h. auch Italien, verpflichtet sich bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen vorherige Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien durchzuführen. Ausgenommen hiervon sind nur solche Vorhaben, die zum Zeitpunkt der Annahme des Verkehrsprotokolls bereits rechtlich beschlossen sind oder deren Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

Der genannte Entwurf wurde unter anderem auch von der internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA) und dem Österreichischen Alpenverein begrüßt.

Der akkordierte Protokollentwurf wurde nun den Signatarstaaten zur nationalen Vernehmlassung sowie späteren Verabschiedung durch die Umweltminister bei der nächsten Alpenkonferenz im Oktober dieses Jahres weitergeleitet. Somit erscheint aus Sicht des BMVIT die Finalisierung des Verkehrsprotokolls bis zum Ende dieses Jahres bzw. Anfang 2001 realistisch.

Neben den politischen und rechtlichen Aspekten sprechen aber auch Raumstruktur und Verkehrsnachfrage gegen den Bau einer neuen alpenquerenden Verbindung („Alemagna“) zwischen Brenner - und Tauernautobahn:

Diese beiden bestehenden Straßenverbindungen verbinden Ballungsräume nördlich und südlich der Alpen verhältnismäßig direkt miteinander. Dennoch weisen sie - abgesehen von saisonalen oder Wochenendspitzen - noch reichlich Kapazitätsreserven auf (wenngleich insbesondere längs der Brennerachse die Akzeptanz für weitere Verkehrszunahmen beschränkt ist).

Für eine zusätzliche parallele Verbindung zwischen diesen beiden Achsen besteht schon aufgrund der Raumstruktur nur geringes großräumiges Nachfragepotential. Für die meisten wichtigen Relationen in Nordsüdrichtung würde sich damit nämlich keine oder keine wesentliche Verkürzung gegenüber den bestehenden Straßenverbindungen ergeben. Hauptfunktion wäre die eher kleinräumige Erschließung des Südalpenraums zwischen Dolomiten und Karnischen Alpen aus dem Großraum Venedig, die auch der bereits bestehenden Infrastruktur (Autobahn Venedig - Raum Belluno) entspricht.

Diesem vergleichsweise geringen verkehrlichen Nutzen stehen allein schon durch den Bau und durch Zerschneidungseffekte eine massive Beeinträchtigung und Entwertung einer auch touristisch sehr wertvollen Kulturlandschaft und zusätzliche Belastungen von Mensch und Umwelt in den betroffenen Talschaften entgegen, ohne dass dem auch nur annähernd gleichwertige Entlastungseffekte in bestehenden Korridoren entsprechen würden.