

---

**840/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 24.11.2003**

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

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

## Anfragebeantwortung

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Gerhard Reheis, Kolleginnen und Kollegen vom 24. September 2003, Nr. 841/J, betreffend die Aussagen von ÖVP-Delegationsleiterin MEP Ursula Stenzel zum Infrastrukturausbau im Zuge der bevorstehenden Osterweiterung, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

### Zu Frage 1:

Die zitierte Presseaussendung der ÖVP-Delegationsleiterin im Europäischen Parlament, MEP Ursula Stenzel, war mir bis dato nicht bekannt, ich habe sie aber in Zusammenhang mit der Beantwortung der vorliegenden Anfrage recherchiert. Vollständig zitiert lautet der Absatz aus der OTS Presseaussendung vom 22.09.2003:

"..... Man dürfe sich allerdings nicht der Illusion hingeben, so Stenzel, dass die Versäumnisse der früheren SP-Regierungen im Bereich Schiene jetzt so rasch aufholbar seien, wie es die heimische Wirtschaft benötige, "um von der Nähe zu den Erweiterungsländern tatsächlich reüssieren zu können". Dem Ausbau der Straßenverbindungen müsse deshalb - wegen der Versäumnisse im Bereich Schiene - Vorrang eingeräumt werden. Unter der Prämisse der Nachhaltigkeit gehe es jetzt darum, die ökonomischen und ökologischen Ziele so zu harmonisieren, dass Österreich bzw. die Wirtschaft die Vorteile der EU-Erweiterung lukrieren kann. "Wir können sicher nicht bis zum Jahr 2010 warten - da haben zwischenzeitlich dann andere die Chancen genutzt", betonte Stenzel.

Zu Frage 2:

Im Hinblick auf die in der Klimastrategie festgesetzten Ziele für verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen sollten Verkehrsprojekte allerdings generell einer Klimaverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Ein vermehrter Ausbau des Eisenbahnverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und die Förderung des Radfahrens und zu Fuß Gehens sollte aus der Sicht des Umwelt- und Gesundheitsschutzes jedenfalls vorrangig sein. Eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Entlastung von Siedlungsgebieten erforderlich sein, um z.B. verkehrsberuhigte Zonen in Ortsgebieten errichten zu können.

Zu Frage 3:

Das Erreichen der Ziele der Klimastrategie für den Verkehrsbereich und die nationalen Ziele gemäß der NEC-Richtlinie erfordern neben technologischen Maßnahmen und ökonomischen Anreizen für den Verkehrssektor jedenfalls auch ein umfassendes Maßnahmenpaket zum Ausbau der Schiene und des öffentlichen Verkehrs, sowie zur Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr, an dessen Erarbeitung Experten des BMVIT und des BMLFUW derzeit arbeiten. Bei notwendigen Verbesserungen im Straßennetz sowie Ortsumfahrungen sollten allerdings begleitende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung im niederrangigen Straßennetz und bessere Angebote beim öffentlichen Verkehr sowie beim Eisenbahnverkehr gesetzt werden, um dem Risiko eines durch Straßenausbau induzierten, höheren Verkehrsaufkommens entgegenzuwirken.

Zu Frage 4:

Im Ost-West-Verkehr sollte unbedingt der Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Modernisierung des rollenden Materials des Schienenverkehrs und eine Intervallverdichtung prioritär sein, um das erhöhte Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Verbesserungen im Straßennetz zur Anbindung der neuen EU-Mitgliedsländer im Osten Österreichs sollten durch eine Bündelung des Straßenverkehrs beitragen, eine Entlastung der derzeitigen Ortsdurchfahrten im niederrangigen Netz zu erreichen und die dortige Luftschadstoff- und Lärmbelastung der anwohnenden Bevölkerung zu senken. Dazu ist es aber erforderlich, Maßnahmen

zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs in den Gemeinden zu setzen.