

---

**831/J XXII. GP**

---

Eingelangt am 24.09.2003

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

## Anfrage

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Position im EU-Rat zur TEN-Revision, insbesondere hinsichtlich Alemagna und Nordautobahn

Der Bericht der von Karel van Miert geleiteten hochrangigen Arbeitsgruppe zur Revision der TEN-Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes hat unter anderem - nicht ohne aktives Zutun Österreichs - vorgeschlagen, die Autobahnverbindung Brno-Wien (Nordautobahn, A5) unter die prioritären TEN-T-Projekte zu reihen.

Zugleich übt Italien massiven Druck in den EU-Institutionen aus, um die zusätzliche Aufnahme der „Alemagna“-Transitachse durch die Dolomiten nach Osttirol in die Liste der prioritären TEN-T-Projekte zu erreichen. Auch dieses Projekt findet Unterstützung in regionalen Osttiroler ÖVP-Kreisen, obwohl es klar im Widerspruch zur Alpenkonvention und vor allem zu ihrem Verkehrsprotokoll steht und obwohl sich auch Vertreter der ÖVP-Spitze wie zuletzt Bundesminister Strasser immer wieder ablehnend dazu geäußert haben.

In Österreich treten die nachteiligen Folgen des durch großzügigen Infrastrukturausbau zusätzlich geförderten Langstrecken-Straßengüterverkehrs für Mensch und Umwelt bereits seit Jahren gravierend zutage (Alpentransit, Ost-West-Transit). Aus verkehrspolitischer wie umweltpolitischer Perspektive geboten wäre daher entschiedenes Vorgehen gegen diese Gesundheits- und Umweltgefahren, nicht die weitere Vergrößerung des Problems durch Errichtung zusätzlicher hochrangiger Straßenachsen.

Beide Projekte, Nordautobahn und Alemagna, sind mit in Europa geltendem Recht in Konflikt bzw. tragen zum Risiko der Nichterfüllung europarechtlicher Vorgaben bei, etwa Naturschutzrecht, Luftreinhalterecht und Lärminderung. Die Aufnahme der Projekte in revidierte TEN-T-Leitlinien stünde insbesondere mit den Verpflichtungen der Union und ihrer Institutionen aus dem EG-Vertrag in Widerspruch, wonach Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung anderer Gemeinschaftspolitiken insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden müssen (Art. 6) und wonach es Aufgabe der Gemeinschaft ist, "ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität" und "die

Hebung der Lebenshaltung und der Lebensqualität" "zu fördern" (Art. 2 EG-V). Die Projekte würden die Umsetzung der von der Union im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen im Klimaschutz erschweren und im Widerspruch zu geltenden Beschlüssen europäischer Institutionen zur nachhaltigen Entwicklung (vgl. Göteborg) sowie zur Integration des Umweltschutzes in sektorale Politiken (vgl. Cardiff-Prozess) stehen.

Darüberhinaus ist seitens der Kommission bzw. anderer EU-Institutionen offenbar nicht daran gedacht, die revidierten TEN-Leitlinien der dringend erforderlichen Strategischen Umweltprüfung (SUP/SEA) im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zu unterziehen. Eine derartige Prüfung müsste jedoch aufgrund der Dimension sowie der weichenstellenden Wirkung der geplanten Infrastrukturprojekte im einzelnen wie vor allem im gesamten durchgeführt werden. Sinn macht eine solche Prüfung nur im derzeitigen Stadium. Eine SUP/SEA wäre ein entscheidender Schritt zur Validierung der Projektlisten, die offensichtlich den umweltpolitisch teilweise unreflektierten Vorschlägen der Mitgliedsstaaten folgen, sowie zur Anpassung des künftigen TEN-T-Programmes an die rechtlichen Verpflichtungen der Union und ihre wiederholten Bekenntnisse für Umweltschutz, Klimaschutz und Nachhaltige Entwicklung.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Welche Position werden Sie im Rat hinsichtlich der Liste prioritärer Projekte in den TEN-T einnehmen?
2. Werden Sie sich im Rat für die Streichung der Transitautobahn Wien-Brno aus der Liste prioritärer Projekte einsetzen, wenn nein, warum nicht?
3. Werden Sie sich im Rat für die Nichtaufnahme der sogenannten „Alemagna“/„Venezia-Alpi“ in die TEN-T einsetzen, wenn nein, warum nicht?
4. Was haben Sie zur Verhinderung der Aufnahme der sogenannten „Alemagna“/„Venezia-Alpi“ in die TEN-T bzw. in die Liste der prioritären Projekte wann im einzelnen unternommen?
5. Auf Grundlage welcher Untersuchungen hinsichtlich der a) verkehrlichen und b) ökologischen Folgewirkungen, der c) volkswirtschaftlichen Prioritäten sowie d) der potentiellen Konflikte mit Europarecht haben die Vertreter Österreichs in der Van-Miert-Gruppe die Aufnahme bzw. Nichtaufnahme von Projekten argumentiert?
6. Werden Sie die nachträgliche Aufnahme der Nord-Süd-Bahnverbindung Tschechien-Österreich-Italien/Slowenien in die Liste der prioritären TEN-T-Projekte betreiben, wenn nein, warum nicht?
7. Welche Relevanz hat die Aufnahme von Projekten in Van Mierts „Liste 3“, ist damit insbesondere eine Kofinanzierung durch EU-Einrichtungen verbunden?
8. Werden Sie die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für die revidierten TEN-T-Projektlisten zum baldmöglichsten Zeitpunkt einfordern, wenn nein, warum nicht?