

Frau Bundesministerin
Doris Bures
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

Wien, 18. August 2010

Betreff: Gemeinsame Stellungnahme österreichischer Bürgerinitiativen und des ÖKOBÜROs
zur

(Un-)Wirtschaftlichkeit verschiedener Straßenbauprojekte in Österreich

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

Derzeit werden vom BMVIT geplante Straßenbauprojekte auf ihre Wirtschaftlichkeit hin evaluiert. Verschiedene Interessensgruppen machen sich in diesem Zusammenhang für eine Beibehaltung der ursprünglichen Ausbaupläne stark. Deren Hauptargumente sind im Regelfall die konjunkturbelebenden Effekte sowie die regionale Wertschöpfung, welche sich angeblich aus einer derartigen Investition ergeben. Beide Argumente haben bis zu einem gewissen Grad eine Berechtigung, schlagend werden sie jedoch nur in den seltensten Fällen. Betrachtet man ein konkretes Projekt in seiner Gesamtheit, überwiegen die kurzfristigen Beschäftigungs- und Konjunkturreffekte. Langfristige Wertschöpfung, insbesondere in der Region, bleibt aus. Vielmehr überwiegen Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt, trotz teurer Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen.

Die Tatsache, dass überhaupt im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit neu evaluiert werden muss, spricht dafür, dass die Verkehrsplanung in Österreich nicht immer nach Maßstäben der Objektivität und des Allgemeinwohls erfolgt ist. Wenn Individualinteressen, etwa einzelner

Landeshauptleute oder Unternehmer, zum Kriterium für eine gesamtwirtschaftlich relevante Entscheidung wie etwa den Bau einer Bundesstraße wird, kann die Rechnung am Ende nicht aufgehen. Die Allgemeinheit, also wir SteuerzahlerInnen, bleiben auf der Zeche, einer unrentablen Autobahn, welche ein weiteres Loch ins ASFINAG Budget (und damit ins Bundesbudget, der Bund haftet für die ASFINAG Schulden) reißt, sitzen.

Aus diesem Grund fordern die UnterzeichnerInnen einen Planungs- und Ausbaustopp für verschiedene unrentable Projekte. Die UnterzeichnerInnen sind unmittelbar von den Projekten betroffen. Sie kennen die Region und damit die regionalen Gegebenheiten und die mit den Projekten verbundenen Probleme.

Folgende Projekte sollten nach Ansicht der UnterzeichnerInnen sofort gestoppt, neu evaluiert und durch kostengünstigere, umweltverträglichere Verkehrslösungen ersetzt werden

A26 Linzer Westring Autobahn: *„Das Projekt ist verkehrstechnisch nicht erforderlich und aufgrund der extrem hohen Kosten (zwei Tunnel im Stadtgebiet von Linz und eine Donauquerung) auch nicht wirtschaftlich, zumal eine hochrangige Verbindung mit der A7 bereits besteht. Aus diesem Grund wurden wahrscheinlich auch die internen Berechnungen dazu nicht an die Parteien des UVP-Verfahrens herausgegeben. Im Luftsanierungsgebiet Linz ist das Projekt aufgrund der zu erwartenden Immissionen jedenfalls auch nicht umweltverträglich. Trotzdem soll der öffentliche Verkehr hingegen in Linz nicht ausgebaut werden.“*

(RA DR. Lorenz Riegler für die **Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz**)

S8 Marchfeldschnellstraße (1): *„Die Planung der S8 ist weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich nachvollziehbar, da mit der A6 und A4 bereits eine hochrangige Verbindung zwischen Wien und Bratislava besteht (vgl. negative Stellungnahme BMLFUW v. 4.11.2005). Darüber hinaus erfüllt die S8 gemäß dem SP-V-Leitfaden des BMVIT hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Hochrangigkeit und Verkehrsnachfrage nicht die Kriterien für den Bau einer Autobahn. Die exorbitanten Baukosten in der Höhe von rund 700 Mio. € stehen im*

Widerspruch zu einem unzureichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis und einer über weite Teile zu geringen Verkehrsnachfrage von unter 24.000 Kfz/24h. Zudem fehlt in der SP-V die Untersuchung der Alternative „kleinräumige Ortsumfahrungen“.

Das Ziel einer dauerhaften Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten wird laut den Prognosen der ASFINAG verfehlt. Durch den Bau der S8 würde der Verkehr auf unzähligen niederrangigen Straßen im Marchfeld steigen, und somit den Bau zahlreicher neuer Umfahrungen erforderlich machen (vgl. VCO-Bericht, Nov. 05). Die Planung der S8 verfolgt daher in wirtschaftlicher Hinsicht nur einen Zweck: dem Land NÖ den Bau von Umfahrungen zu ersparen.“

(Ing. Wolfgang Bloms für die **Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)**)

S8 Marchfeldschnellstraße (2): *„Die geplante Autobahn S8 würde mitten durch die international bekannten und mehrfach geschützten Marchauen und Marchwiesen führen. Sowohl auf österreichischer als auch auf slowakischer Seite sind die Marchauen und Marchwiesen nach Natura 2000 und laut internationalem Ramsar-Abkommen geschützt. In den vorliegenden Projektunterlagen wird sehr allgemein behauptet, dass die Eingriffe in dieses Naturschutzgebiet gering wären und keinen radikalen negativen Einfluss hätten. Diese Behauptung wird aber weder erklärt noch belegt. Sie ist daher nicht verständlich oder nachvollziehbar. Zusätzlich zu den Kosten für die Errichtung der S8, die sowohl naturschutzrechtlich und -fachlich als auch volkswirtschaftlich völlig unsinnig ist, steht für den Staat Österreich demnach die Drohung eines kostspieligen Natura2000-Vertragsverletzungsverfahrens im Raum.“*

(Mag. Karin Chladek für die **Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg** und den Naturschutzbund NÖ)

S8 Marchfeldschnellstraße (3): *Von allen Vorhaben, die 2006 neu in den Anhang zum Bundesstraßengesetz aufgenommen wurden gilt für das grenzüberschreitende Vorhaben S8 in besonderem Maße, dass im Vorfeld die europarechtlichen Vorgaben auch bezüglich der SUP-Richtlinie nicht eingehalten wurden. Nicht einmal die Anforderungen des SPV-Gesetzes, dem die Intention zugrunde liegt, die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich umzusetzen,*

wurden erfüllt. Die Aufnahme ins Bundesstraßengesetz ist somit rechtswidrig erfolgt und bedarf der Revision.

(Wolfgang Rehm für die **BürgerInitiative Marchfeld**)

S 36 Murtal Schnellstraße: „Im Generalverkehrsplan 2002 wurden die Nettobaukosten für den Ausbau der S36 von Judenburg nach Scheifling (21 Km) mit € 98,1 Mio. beziffert. Zum Projektstart 2003 betrugen sie bereits € 210 Mio. und bei der öffentlichen Auflage 2009 unglaubliche € 497 Mio.. Diese Summen wurden schon vor Beendigung des geologischen Erkundungsprogrammes für die Falkenberg- Tunnel angegeben, welche sich aus geologischer Sicht als äußerst schwierig gestalten und eine weitere Erhöhung der Baukosten auf ca. € 550 Mio. erwarten lassen. 50 Jahre Laufzeit, 4% Zinsen, ergeben eine jährliche Rückzahlungsrate von € 25,6 Mio. Die Mauteinnahmen hingegen werden mit ca. € 13 Mio. angenommen. Berechnet man Betrieb, Erhaltung und die externen Kosten mit ein, verbleibt für die öffentliche Hand ein Anteil von > 50% an ungedeckten Kosten. Experten, wie der Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschafts- Uni Wien Prof. Kummer, stellen den Ausbau von S36/S37 als fragwürdig dar. Kummer verweist auf eine vollausgebaute A2 und sieht in der S36/37 den Bau einer nicht notwendigen Parallelstraße. Im Hinblick auf die geänderte Ausgangslage, auf die gravierenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt, auf die Vorgaben der Alpenkonvention und hinsichtlich der Maastricht Kriterien, bedarf das Projekt einer neuerlichen Evaluierung seiner Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung des aktuellen Zahlenmaterials. Die Kosten, welche bisher für Planungen und verfrühte Ablösen angefallen sind, dürfen angesichts der hohen und generationenübergreifenden Folgekosten, nicht als Begründung für einen Ausbau herangezogen werden. Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sich der Bauwerber ASFINAG nicht mehr an politische Aufträge gebunden fühlen muss, und tatsächlich sorgfältig und wirtschaftlich agieren kann.“

(Hermann Stocker für die Bürgerinitiative **“WIR“ die überparteiliche Initiative für ein lebenswertes Murtal**)

S1 Lobau-Autobahn: „Die geplante Lobau-Autobahn ist in der derzeitigen Planung unwirtschaftlich und umweltpolitisch äußerst bedenklich. Die Kosten sollen lt. ASFINAG ca. 1,9 Milliarden (!) Euro betragen, ein enormer finanzieller Aufwand, der die Kosten-Nutzen-

Rechnung bei weitem übersteigt. Kosten, die unsere Kinder, Enkelkinder, usw. begleichen müssten. Das Projekt Lobau-Autobahn ist aus der Perspektive des Biodiversitätsschutzes (2010 ist das Jahr der Biodiversität!) striktest abzulehnen, da diese Autobahn durch ein schützenswertes Nationalpark-Gebiet (Gesetz über den Nationalpark Donau-Augen vom 14. August 1966) führt. Die damit verbundene Bautätigkeit zerstört einen natürlich gewachsenen Lebensraum nachhaltig. Wir sollten alle Kräfte aufbringen ihn zu erhalten, anstatt ihn unwiederbringlich zu zerstören. Zudem wird die Bevölkerung durch CO₂, NO_x und Feinstäube, bedingt durch den bereits anhaltenden Flugverkehr, extrem stark belastet und kann unmöglich weitere Belastungen auf sich nehmen. Die sich bereits jetzt häufenden Krankheiten wie Allergien, Asthma, Krebs etc. sind ein signifikantes Anzeichen dafür. Weiters wird der Grundwasserstrom unterbrochen. In Hinkunft werden Teile des Marchfelds austrocknen während in Essling und Aspern der Anstieg des Grundwassers Keller überfluten wird. Dies alles sind Gründe, warum die Lobau-Autobahn NICHT gebaut werden darf.“

(Elisabeth Mausser für die **BürgerInitiative Marchfeld - Gr. Enzersdorf**)

S1 West: *„Unsere S1-West (Korneuburg) ist bereits eröffnet und quasi leer, hat aber Milliarden gekostet. Durch PPP (Private-Public Partnership) werden die Kosten verschleiert, man hat die Ausrede, dass man vereinbart hat, die Zahlen nicht öffentlich bekanntzugeben. So kann auch ganz nebenbei verhindert werden, dass man Verkehrsregelungsmaßnahmen einfordern kann, die im UVP-Verfahren gefordert waren. Es ist davon auszugehen, dass die die Frau Ministerin über ausreichendes Zahlenmaterial verfügt, um beurteilen zu können, ob das Projekt wirtschaftlich Sinn gemacht hat. Anhand dieser Informationen könnten Erfahrungen für aktuelle Projekte gewonnen werden.“*

(Ing. Michael Monnerie für die **Bürgerinitiative unabhängige Verkehrsplattform für den Bezirk Korneuburg (UVP-KO.org)**)

A24 Verbindungsspange Rothneusiedl: *„Der Bau der Autobahn A24 nur als Anschluss eines Güterterminals Inzersdorf an das überregionale Straßennetz, wäre in einer Nutzen/Kosten-Rechnung sicher zu teuer und daher wirtschaftlich nicht nachvollziehbar. Bei einer umfangreicheren Nutzung, als Verbindungsspange zwischen S1 und A23, würde eine durch bestehende und künftige Wohngebiete führende Autobahn A24 allerdings sicher zu weiteren unzumutbaren Belastungen des Luftsanierungsgebiets Rothneusiedl durch den MIV*

führen. Da bereits umweltverträglichere Lösungen für den - zweifellos erforderlichen - Anschluss eines Güterterminals Inzersdorf an das überregionale Straßennetz angedacht werden, sollte/könnte die Autobahn A24 daher endgültig eliminiert werden.“

(UGR Herbert Hofer für die **Hennersdorfer Bürgerinitiative (HeBI)**)

B147 Braunauer Straße: *„Folgende Kritikpunkte möchten wir zur B147 äußern: Umweltuntersuchungen sind zum Teil nicht durchgeführt, sehr lückenhaft und veraltet (aus den 60er Jahren). Es gibt nur dieses lückenhafte Straßenprojekt aber KEIN VERKEHRskonzept für unsere Region. Die 40 km lange neue Straße wird in 8 km Strecken geteilt um eine UVP zu umgehen. Der neue Verlauf der Straße führt zur Gänze durch Siedlungsgebiet und durch Wohngebiete. Bestehende Häuser werden abgetragen, und an wunderschönen Gärten (wichtiger Erholungsraum für Familien) wird direkt vorbeigefahren! Lärm und Luftschadstoffe belasten Menschen und Umwelt. Teure Ausgleichsmaßnahmen werden dadurch notwendig.*

Für ein Verkehrsaufkommen von ca. 6000 – 8000 KFZ täglich benötigt niemand eine neue Straße mit einer Kapazität von bis zu 40000 KFZ täglich– außer es gibt internationale Interessen (siehe europäische Landkarte). Dass die regionale Wertschöpfung (wirtschaftliches Hauptargument) mit diesem Projekt verbessert wird, ist mittlerweile durch Studien widerlegt. Neue Straßen ziehen Verkehr an und den Menschen in der Region bleiben nur die Verschmutzung, der Schaden an den Straßen und der Lärm der durchfahrenden KFZ's und LKW's. Diese Straße zerteilt alle Ortschaften des Mattigtals. Durch die problematische Grundwassersituation muss die Straße nach Angaben der Planer auf Dämme gebaut werden. Diese sollen eine Höhe von bis zu 12 Metern erreichen...kann das wirtschaftlich sein?

Das Problem ist: Es entsteht eine völlig neue Durchzugsstraße für den europäischen Fernverkehr zum Schaden der hier lebenden Bevölkerung und der Umwelt. Wir fordern daher ein ZEITgemäßes, intelligentes VERKEHRskonzept für Personenverkehr, Fahrradwege, Gehwege, Bahn – es gibt ein fertiges Bahnkonzept – und innerstädtische Lösungen, unter Einbeziehung von Experten, welche die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung und nicht nur die der planenden Politiker im Blick haben. Denn es sind wir, die Bewohner des Mattigtals, die mit den Folgen verfehlter Verkehrsplanung leben müssen“

(Karin Kreil für die **Initiative Lebensraum Mattigtal**)

S34 Traisental Schnellstraße: „Das geplante Bauvorhaben S34 von St. Pölten bis Wilhelmsburg entstand auf Wunsch und Drängen des NÖ Landeshauptmannes. Die Entlastung einer Ortsdurchfahrt des St. Pöltener Stadtteiles St. Georgen wurde jahrzehntelang ignoriert und soll nun durch den Bau einer vierspurigen Schnellstraße in Bundeskompetenz realisiert werden.

Die geplante S34 wird jedoch keinem der drei kumulativ zu erfüllenden Kriterien der Hochrangigkeit (Verbindungsfunktion, Netzschluss, ausreichende Verkehrsnachfrage) gerecht. Beispielsweise liegt das seitens der ASFINAG prognostizierte Verkehrsaufkommen um ca. 15% unterhalb der gesetzlichen Schwelle, die eine hochrangige Netzerweiterung rechtfertigen würde. Sogar im von der ASFINAG 2009 herausgegebenen Umweltbericht zur Strategischen Prüfung – Verkehr wurde deutlich, dass die Alternativen „Lokale Umfahrungen“ über ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis (11,110 bzw. 9,585), als die beiden Alternativen „Schnellstraße“ (Planfall 2.1 und 2.2) mit nur 6,445 bzw. 5,449 verfügen. Nicht zuletzt verstößt die S34 - als auch deren Verlängerung (B334, bis Traisen) - gegen Artikel 11 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

Es stellt sich die Frage ob es verantwortbar ist, Projekten zuzustimmen, die anerkannten fachlich/rechtlichen Regelwerken widersprechen.

(Mag. Stefan Mayerhofer für die **Bürgerinitiative STOPP.TRANSIT.S34**)

S37 Klagenfurter Schnellstraße (1): „Die Medien schreiben, die S 37 ist u.a. aufgrund von Wirtschaftlichkeitsprüfungen kein Thema mehr. Die Bevölkerung soll ruhig gestellt, den Bürgerinitiativen soll der Wind aus den Segeln genommen, und ihre Glaubwürdigkeit damit in Frage gestellt werden. Doch die Realität sieht anders aus: es wird munter weiter geplant auf Kosten der StaatsbürgerInnen. Die Gesellschaft für „Landschaftsplanung“ Beitzl heftet sich in der eigenen Homepage unter Umweltverträglichkeitsgutachten die seit 2007 ununterbrochene Tätigkeit im Auftrag der ASFINAG in Sachen S 37 auf ihre Fahnen.

Die S 37-Trasse ist mitten durch den Naturpark Zirbitzkogel-Grebenzen geplant, d.h. exakt zwischen den beiden Gebirgszügen. Unsummen an öffentlichen Geldern wurden dafür verwendet, dieses einmalige Naturgebiet zu finanzieren und am Leben zu erhalten. Viele Menschen in der Region haben darauf ihre Betriebe ausgerichtet und sich gerade deshalb hier angesiedelt, dadurch hat sich auch eine besondere Wirtschaftsstruktur entwickelt, die auf

die Erhaltung von Natur und Umwelt abgestimmt ist. Nicht ohne Grund haben viele Menschen diese Region als Wohnsitz gewählt oder als jahrzehntelange Urlaubsdestination. Die vier Säulen dieses Naturparks sind Schutz des Naturraums durch nachhaltige Nutzung derselben, Erholung ohne Emissionsbelastungen und hohe Lebensqualität, Bildung durch interaktive Formen des Naturbegriffens und Regionalentwicklung durch regionale Wertschöpfung. Es erübrigt sich wohl dieses Modell einem Modell mit einer Transitroute durch diese Region gegenüberzustellen.

Zudem findet auch die Alpenkonvention in unserer Region Anwendung. Die ebenfalls betroffene Gemeinde Perchau ist mit einer Meereshöhe von 1005m die höchste Erhebung zwischen Wien und Triest. Diese Konvention wurde von österreichischen PolitikerInnen nicht nur unterzeichnet, sondern sogar vehement zum Schutz des sensiblen Alpenraums von den EU-Ländern gefordert. “

(Ingrid Kirchleitner für die **Bürgerinitiative Neumarkt/Steiermark**)

S37 Klagenfurter Schnellstraße (2): „Das Projekt stellt den Lückenschluss für eine neue Transitroute durch den Alpenraum dar. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der Strategischen Prüfung Verkehr ergaben mit unrealistischen und unvollständigen Annahmen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,08 und erfüllten damit die Forderung nach einem Wert „wesentlich über 1“ nicht. Die inzwischen absehbaren Mehrkosten der Errichtung, Finanzierung und Erhaltung (genaue Daten werden den Bürgern nicht bekanntgegeben) müssen in Wirtschaftlichkeitsberechnungen berücksichtigt werden. Ein anderes Problem ist die noch ungeklärte Rechtslage betreffend die Anwendung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention. Zwei Ministerien (BMVIT und BMLFUW) vertreten dabei völlig gegensätzliche Rechtsauffassungen (siehe dazu den Jahresbericht 2009 der Volksanwaltschaft). Da selbst die Projektwerber zugeben, dass „globale Klimaauswirkungen und lokale Abgasbelastungen“ (siehe Strategische Prüfung Verkehr für die S37) durch die Schnellstrasse stark negativ sind, müssten diese im Licht der globalen Klimaprobleme und der Nichterreichung der Kyoto-Ziele mit den sich daraus für Österreich ergebenden Folgen bei allen Überlegungen mitberücksichtigt und auch diese Kosten (Strafzahlungen etc.) eingerechnet werden. Als Argument für den Schnellstraßenbau wird von Landespolitikern vor allem die Verlagerung der Kosten für den Bau und die Straßenerhaltung vom Landesbudget auf die ASFINAG angeführt. Dabei wird übersehen, daß die Erhaltungskosten für

verbleibende und auch neu zu errichtende Landesstraßenteile (Begleitstraßen) weiterhin vom Land getragen werden müssen und sich das Land dabei letztlich nichts ersparen wird. Die Kosten für die Schnellstraße kommen ZUSÄTZLICH hinzu, wobei nicht berücksichtigt wird, dass in jedem Fall IMMER der Steuerzahler für die Kosten dafür aufkommen muss.

Eben dieser Steuerzahler würde durch Zunahme von Lärm und Abgasen in seiner Gesundheit geschädigt. Abgesehen von weiterer Bodenversiegelung würden zwei wunderschöne steirische Alpentäler und Mittelkärnten landschaftlich zerstört. Die geplante Schnellstraße bedeutet eine unnötige Verdopplung der nicht ausgelasteten A 2 und stört die Bemühungen, den Güterverkehr stärker auf die Bahn zu bringen. "

(Dr. Roswitha und Dr. Herbert Haller für die **Bürgerinitiative St. Georgen am Längsee gegen Transit**)

S 7 Fürstenfelder Schnellstraße: *„Die funktionale Bedeutung dieses Straßenzuges für eine Verbindung der Wirtschaftsräume Graz – Budapest ist bei einem DTV von derzeit 5.500 Fahrzeugen (Prognose 2025 im UVP-Verfahren: ca. 8000) an der österreichisch-ungarischen Grenze bei Heiligenkreuz nicht gegeben.*

Die behauptete Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung der Region durch die Ansiedlung von Betrieben im Einzugsbereich einer hochrangigen Straße wird durch die Tatsache konterkariert, dass in den - an der seit den achtziger Jahren in Betrieb stehenden A 2 Südautobahn – gelegenen Gemeinden Ilz, Großwilfersdorf und Hainersdorf im Bereich des geplanten Knotens A2 Südautobahn - S7 Fürstenfelder Schnellstraße 42,5 ha an freien Industrie- und Gewerbeflächen (<http://www.impulsregion.at/>) zur Verfügung stehen.

Im 11 km von der A2 Südautobahn entfernten und gut über die bestehende B 319 erreichbaren Zentralort der Region Fürstenfeld stehen ca. 23 ha an Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung – ein Anschluss dieser Gewerbegebiete an die bestehende Eisenbahn (Entfernung: ca. 1 km) – die auf den Lageplänen nicht einmal eingezeichnet ist, während die geplante S7 Fürstenfelder Schnellstraße bereits als fertig gestellt aufscheint - ist bisher nicht erfolgt !

Die geplante S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erfüllt daher bei korrekter Betrachtungsweise der gesetzlichen Anforderungen die Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit für ihre Errichtung und ihren Betrieb nicht.

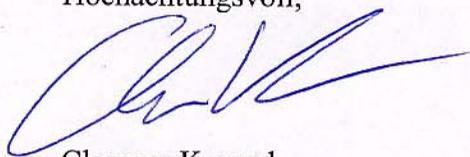
(Johann Raunikaar für die **Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“**)

Wie Sie sehen, sprechen zahlreiche Argumente gegen den Bau der genannten Bundesstraßen. Diese sind jedoch nur einige Beispiele. Auch in vielen anderen Fällen (A 5 Nordautobahn, Abschnitt Schrick - Drasenhofen, A 23 Spange Flugfeld Aspern, S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, usw.) würde durch eine mangelhafte Planung, Bedarfs- und Alternativenprüfung viel Geld für unwirtschaftliche Projekte aufgewendet, welche noch nachfolgende Generationen belasten werden. Besonders anschauliche Beispiele für bestehende unwirtschaftliche Projekte sind die A5 Nordautobahn (Abschnitt Eibesbrunn-Schrick) und die S1 von Korneuburg bis zur Anschlussstelle A23, bei welchen das Verkehrsaufkommen erheblich unter den Planzahlen liegt.

Aus diesen Gründen erwarten wir uns eine seriöse Evaluierung der Wirtschaftlichkeit der geplanten Straßenprojekte unter besonderer Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und Klimaschutzziele. Wir erwarten uns eine transparente, nach objektiven Kriterien der Wirtschaftlichkeit und an den Interessen der Bevölkerung orientierte Evaluierung ohne Berücksichtigung der politischen Befindlichkeiten, insbesondere in den Bundesländern.

Wir vertrauen darauf, dass Sie als zuständige Ministerin die Notwendigkeit für die Entwicklung von zukunftsorientierten Verkehrslösungen erkennen und diese auch umsetzen. Dies wäre nicht nur im Sinne eines ausgeglichenen Budgets, sondern auch im Sinne der Umwelt und der betroffenen Bevölkerung.

Hochachtungsvoll,



Clemens Konrad
(ÖKOBÜRO)

Im Namen der

Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz
Bürgerinitiative Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof (BUH)
Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg

BürgerInitiative Marchfeld

“WIR“ die überparteiliche Initiative für ein lebenswertes Murtal

Bürgerinitiative Marchfeld - Gr. Enzersdorf (BIM)

**Bürgerinitiative unabhängige Verkehrsplattform für den Bezirk Korneuburg
(UVP-KO.org)**

Hennersdorfer Bürgerinitiative (HeBI)

Initiative Lebensraum Mattigtal

Bürgerinitiative STOPP.TRANSIT.S34

Bürgerinitiative Neumarkt/Steiermark

Bürgerinitiative St. Georgen am Längsee gegen Transit

Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“

VERKEHRT Bürgerinitiative St.Veit/Glan gegen Transit

Ergeht auch an

Parlamentspräsidentin Mag. Barbara Prammer
Den Zweiten Präsidenten Fritz Neugebauer
Den Dritten Präsidenten Dr. Martin Graf

Klubobmann Dr. Josef Cap
Klubobmann Karlheinz Kopf
Klubobmann Heinz-Christian Strache
Klubobfrau Dr. Eva Glawischnig-Piesczek
Klubobmann Josef Bucher

Verkehrs-, Umwelt- und Budgetsprecher der Parlamentsparteien

Rechnungshof

VCÖ