

Sitzung des NÖ Landtages

Utl.: Aktuelle Stunde zu Verkehrssituation in NÖ=

St.Pölten (NLK) - Der Landtag von Niederösterreich trat heute um 13 Uhr unter Vorsitz von Präsident Mag. Edmund Freibauer zu einer Sitzung zusammen.

Präsident Mag. Edmund F r e i b a u e r (VP) erinnerte an die Ausrufung der Republik vor genau 80 Jahren und daran, daß die entscheidende Sitzung zuvor am 21. Oktober 1918 im alten NÖ Landhaus in Wien stattgefunden habe. Schon damals war die Bedeutung der Bundesländer offenkundig. Insgesamt war es eine lange Entwicklung bis zu dem Staat, den auch alle wollen.

Die Aktuelle Stunde wurde auf Antrag des Abgeordneten Hans M u z i k (SP) und anderer zum Thema "Verkehrssituation in Niederösterreich" abgehalten. Er begründete die Aktuelle Stunde damit, daß es in Niederösterreich keine vorausschauende Planung zur Verkehrsentlastung gebe. Wenn die Infrastruktur in den Ländern des ehemaligen Ostens noch weiter ausgebaut werde, werde die Verkehrslawine noch gewaltiger. Heute bewegen sich zwei Drittel des Verkehrs auf der Straße. Bis zum Jahr 2015 wird sich dieser Prozentsatz auf drei Viertel steigern, was einem Horrorszenario gleichkommt. Der Landeshauptmann, der offensichtlich unter den Druck der Frächterlobby geraten sei, sei seit zehn Jahren nicht in der Lage, die Wünsche des Landes gegenüber dem Bund zu vertreten. Verwirklichen, nicht verhindern sollte das Motto der Arbeit sein. Der Masterplan von Minister Einem stelle einen Schwerpunktkatalog in die richtige Richtung dar. Im Sektor Straßenverkehr forderte Muzik neben einem Bau der Nordautobahn, einem vierspurigen Ausbau der Südautobahn bis Wiener Neustadt und einem dreispurigen Ausbau der Westautobahn in Niederösterreich noch eine Reihe weiterer dringender Projekte. Beim Schienenverkehr, der einzigen Chance für ein Transitland, stellte Muzik die Frage, ob die Verhinderung des Semmering-Tunnels die einzige Vision des Landeshauptmannes sei. Versäumnisse ortete er neben dem Ausbau der Nord-Süd- und Ost-West-Transversalen auch bei der Anbindung der Franz-Josephs-Bahn, den Brücken im Kamptal, der Verlängerung der Wiener U-Bahn und anderen. Zudem seien die Park-and-ride-Anlagen im Wiener Umland nicht realisiert. Die Realisierung des Donau-Oder-Kanals wäre von strukturpolitischer

Bedeutung.

Abgeordnete Mag. Brigid W e i n z i n g e r (GA) meinte, Niederösterreich sehe einer dramatischen Verkehrsentwicklung entgegen. Der Masterplan von Minister Einem zeige Gestaltungswillen mit einer klaren Schienenorientierung. Besonders positiv hervorzuheben sei die Anbindung des Flughafens und des Ostraumes an die Bahn. Weinzinger vermißt allerdings das Bekenntnis zur Südostspange und die Abkehr von der B 301. Das NÖ Landesverkehrskonzept entspreche in vielen Punkten nicht der Realität. Bedauerlich finde sie, daß die VP sich eindeutig als Autobahnpartei deklariere. Niederösterreich dürfte keine Transitregion werden. Weinzinger brachte zwei R e s o l u t i o n s a n t r ä g e ein. Der eine beschäftigt sich mit der Mariazellerbahn, der andere mit dem Umwelt- und Klimaschutz. Laut Landtagsgeschäftsordnung sind diese aber nur Diskussionsbeiträge.

Abgeordneter Wolfgang H a b e r l e r (FP) kritisierte die Verkehrssituation im Süden Niederösterreichs. Die Autofahrer hätten mit stundenlangen Staus zu kämpfen. Landeshauptmann Pröll und Minister Einem würden ideologische Projekte in die Vordergrund stellen. Die Freiheitlichen würden sich für eine Verkehrspolitik für den Menschen einsetzen.

Abgeordneter Ing. Johann H o f b a u e r (VP) betonte, in Niederösterreich sei bis jetzt fundierte Verkehrspolitik gemacht worden. Mit dem Masterplan habe die SP bewiesen, daß sie über keine Verkehrskompetenz verfüge. Der Masterplan sei ein "Unfallplan" bis 2015. Minister Einem solle sich mehr um die Verkehrsinteressen Niederösterreichs kümmern.

Abgeordneter Eduard K e u s c h (SP) meinte, daß man in Sachen Verkehr von der Entwicklung eingeholt und von der Realität vielfach überholt worden sei. Das Landesverkehrskonzept sei in vielen Bereichen zukunftsorientiert, vieles stehe aber nur auf dem Papier. Ganz wichtige Vorhaben seien für ihn der vollständige dreispurige Ausbau der Westautobahn von Wien bis St.Valentin inklusive eines "echten Pannestreifens", die Errichtung einer Donaubrücke in Traismauer, der vierspurige Ausbau der S 33 sowie weitere Ausbauwünsche und Umfahrungsstraßen im Mostviertel. All diese Maßnahmen müssen aus der Sicht der Bevölkerung und besonders aus der Sicht der Berufspendler gesehen werden.

Abgeordneter Hans H i n t n e r (VP) bezeichnete den Verkehr als eine größten politischen und gesellschaftlichen Herausforderungen, die es zukünftig zu bewältigen gebe. Er erinnerte an zahlreiche bereits durchgeführte Maßnahmen im Süden Wiens, wie beispielsweise die Intervallkürzungen auf der Badener Bahn, die Errichtung von Park-and-ride-Anlagen, die Umfahrung Münchendorf sowie den Bau von Lärmschutzwänden. Weitere Projekte würden sich im Planungsstadium bzw. kurz vor der Realisierung befinden. Das sei für den Südraum von Wien besonders wichtig, da diese Region zu den wirtschaftlich dynamischsten in ganz Österreich gehöre. Ebenso müsse die Realisierung von Erlebnisparcs einhergehen mit notwendigen Verkehrsmaßnahmen. Eine klare Absage erteilte er dem Semmering-Basistunnel, der dennoch im Masterplan von Bundesminister Dr. Caspar Einem geführt werde. Vielmehr sollte man auf die Experten hören und den Ausbau des Nahverkehrs forcieren.

Abgeordneter Mag. Martin F a s a n (GA) kritisierte die jahrzehntelangen Versäumnisse im öffentlichen Verkehr, insbesondere im Weinviertel. Hier seien Elektrifizierungen und zweigleisige Schienenausbauten mehr als überfällig. Eine Absage erteilte er einer Nordautobahn, die auch im Masterplan und im Landesverkehrskonzept nicht enthalten sei. Mit Diskussionen versuche man nun, diese hineinzureklamieren. Überhaupt würden Autobahnen nicht zur Lösung der Verkehrsprobleme führen, sondern vielmehr den Transitverkehr anziehen.

Abgeordneter Leopold M a y e r h o f e r (FP) wies auf die Gefahr hin, daß bei Einführung des Roadpricing für Lkw auch die "Pkw-Quelle" zum Fließen gebracht werde. Der derzeitige Ausbau der Westautobahn - "Mißbrauch des Pannestreifens" - sei lebensgefährlich, ein Vollausbau tatsächlich notwendig. Hier geschehe nichts, in anderen Bereichen werde zu schnell gehandelt, wie beispielsweise in Wolkersdorf, wo der Einspruch eines Bürgermeisters zur Einstellung einer Baustelle geführt habe. Die stärkere Einbeziehung des Wasserweges sei ein möglicher Ausweg. Der Landesverkehrsreferent möge, bevor er für eine Osterweiterung eintrete, dafür sorgen, daß die primitivsten verkehrspolitischen Maßnahmen im Lande erledigt werden.

Abgeordneter Hannes W e n i n g e r (SP) kritisierte die Untätigkeit von Minister Farnleitner in mehrfacher Weise und wies auf die heillose Verkehrssituation im Süden von Wien hin. Dies habe dazu geführt, daß dieser Raum nicht mehr als guter Wirtschaftsstandort

gelte. Nur gegen den Semmeringtunnel zu sein allein sei zu wenig. Pröll möge auch den Pendlern eine Chance geben, nicht ihre wertvolle Freizeit im Stau verbringen zu müssen. Eine mögliche Maßnahme sei es, den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Weninger forderte die Aufnahme der ersten VOR-Außenzone in die Kernzone sowie weitere Maßnahmen wie die Verlängerung der U-Bahn bis Mödling, eine kreuzungsfreie Gestaltung der Badener Bahn sowie den Ausbau der Pottendorfer Linie und der Bahnverbindung zum Flughafen Schwechat. Als überaus bedenklich bezeichnete er die Errichtung von Freizeitparks in einer völlig überhitzten Region. Zum Masterplan stellte er fest, daß die Minister Einem und Farnleitner einen solchen vorlegen sollten. Nur Einem sei tätig geworden, Farnleitner sei den Plan bis heute schuldig geblieben. Pröll habe zwar für einen klaglosen Betrieb an der A 21 im nächsten Winter gesorgt, es sei aber bedenklich, Maßnahmen erst zu ergreifen, nachdem Katastrophen eingetreten sind. Der Vorschlag Prölls, den Verkehr von der A 21 weg über Wien umzuleiten, sei der Verleihung eines "Goldenen Pannendreiecks" würdig.

Abgeordneter Franz H i l l e r (VP) meinte, für die Probleme an der A 21 sei nicht nur die Straßenverwaltung verantwortlich zu machen, sondern es fehle auch eine bessere Kontrolle der Lkw durch die Gendarmerie. Der Anteil der ausländischen Lkw, die im Transit unsere Straßen verstopfen, werde total überbewertet, wie Statistiken beweisen. Der Großteil der Verkehrsexplosion sei "hausgemacht". Die Vorwürfe an Minister Einem präziserte er dahingehend, daß diesem das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 egal sei, daß er bereits ausverhandelte Rechte zwischen Bund und Land ignoriere, keine Sensibilität punkto Osterweiterung zeige und Nahverkehrsfrequenzen nicht wahrnehme.
(Fortsetzung folgt)

Rückfragehinweis: Niederösterreichische Landesregierung

Pressestelle
Tel.: 02742/200/2180

*****ORIGINALTEXT-SERVICE UNTER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS*****

OTS0275 1998-11-12/16:11

121611 Nov 98

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_19981112_OTS0275