

Österreich hat am 6.März 1995 die Alpenkonvention anerkannt. Ziel dieses Übereinkommens ist die Erhaltung und der Schutz der Alpen.

Erreicht sollte dies durch eine Vielzahl an Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen.



In Artikel 2, Abs. 2 lit.j wird zum Thema Verkehr festgelegt:

„Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität“.

In dem am 18. Dezember 2002 in Kraft getretenen

„Protokoll Verkehr“

der Alpenkonvention sind die daraus resultierenden Maßnahmen genauer festgelegt.

Artikel 11, Straßenverkehr

(1) Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.

Anmerkung: unter "hochrangige Straßen" werden alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen verstanden.



(2) Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn

a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen durch Vornahme entsprechender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen auf Grund des Ergebnisses einer

Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können, (siehe vorige Spalte)

b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schiffsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können.



Man sollte nun glauben, dass in Österreich solche Übereinkommen auch eingehalten werden. Bisher ist davon allerdings nichts bekannt.

Wir stellen daher einige Frage:

Wo und wie wurde geprüft, ob die Bedürfnisse nach Transportkapazität nicht durch eine bessere Auslastung der bestehenden Straßen- und Bahnkapazitäten erfüllt werden kann?

Welche Transportkapazitäten bestehen derzeit auf der Südautobahn (die ja über die Pack gerade umfassend ausgebaut wird) bzw. auf der Südbahn, wie weit werden sie genützt. Welche zusätzlichen Bahnkapazitäten stehen mit der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels und der Kohralmbahn zur Verfügung?

Welche Maßnahmen zu einer Verbesserung des kombinierten Verkehrs (Straße und Schiene) wurden geprüft?

Derzeit gibt es keine Möglichkeiten, den Kombinierten Verkehr auf der Südbahnlinie zu nützen. Verladestationen im Großraum Wien und in Kärnten, noch besser in Oberitalien würden enorme Entlastungen für den Transitverkehr bringen.

Positive volkswirtschaftliche Wirkung:

Bei der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) für die S37 wurde ein angeblich positives volkswirtschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgewiesen. Die Bewertung erfolgte auf die damals gültigen (z.B: relativ niedrige Treibstoffkosten). Ich zitiere: „Eine signifikante Änderung dieser Bedingungen z.B. durch die Einführung einer kilometerabhängigen PKW-Maut oder wesentlicher Verteuerung der Treibstoffe kann das Ergebnis deutlich verändern“. Gibt es den Nutzen noch immer?

Die Treibstoffkosten haben sich in letzter Zeit deutlich verändert. Welche Auswirkungen hat dies?

Wir möchten dies gerne die ASFINAG fragen, sie verweigert aber eine. Beantwortung.

Wenn Sie nähere Informationen haben wollen kontaktieren Sie uns.

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:
Bürgerinitiative St. Marein bei Neumarkt, A-8820 St.Marein bei Neumarkt Nr. 90, ZVR.: 400965838. Druck: Eigendruck.
Spenden: RB Neumarkt, Kt.Nr.: 2.010.577, BLZ.: 38.402.
<http://www.s37neindanke.at> Mail: buergeninitiative@st-marein.at



Dezember 2008

**WAS WIR
UNS FRAGEN**



**Die
ALPEN-
KONVENTION**