

5962/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6272/J - NR/1999, betreffend Bayerisches Autobahnprojekt und B125, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 19. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Das Projekt A94 stellt eine Autobahnverbindung München - Mühldorf - Pocking dar, wo die Einbindung in die bestehende A3 in Richtung Passau erfolgen soll. Letztere Autobahn ist die Fortsetzung der österreichischen A8, der Innkreisautobahn, in Deutschland.

Mit der Herstellung dieser Autobahn ergibt sich eine zweite hochrangige Straßenverbindung Wien - Linz - München, zusätzlich zur bestehenden Autobahnverbindung über Salzburg.

Da die sich daraus ergebende Verkürzung der Strecke Wien bzw. Linz - München gering ist, ist nicht mit wesentlichen Verkehrsverlagerungen in den entsprechenden Relationen zu rechnen. Neuverkehr ist im Innviertel nur in geringem Ausmaß zu erwarten.

Die A94 wurde in Teilabschnitten bereits gebaut, für die Fertigstellung kann seitens der deutschen Behörden im Hinblick auf Finanzierungsprobleme kein Termin angegeben werden.

Im Masterplan des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans wurde der Bau dieser Verbindung berücksichtigt.

Zu Frage 2:

Dem Masterplan liegen grundsätzlich die Prognosen des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans zugrunde, wobei in einem Plannullfall die Entwicklung trendhaft weitergeschrieben wurde und verkehrspolitische Szenarien die Beeinflussungsmöglichkeiten aufgrund verkehrspolitischer Eingriffe aufzeigen. Im Deutschen Bundesverkehrswegeplan wurde eine ähnliche Vorgangsweise gewählt; auf der Ebene der einzelnen Projekte gibt es ferner Detailprognosen, demnach liegen die erwarteten Verkehrszuwächse vor allem im Nahbereich von München in der Größenordnung von 80 - 100% bis 2010.

Zu Frage 3:

Die von deutscher Seite bekanntgegebenen Verkehrserwartungen liegen zwischen 20.000 und 50.000 Fahrzeugen pro Tag. Damit ist ein vierstreifiger Querschnitt langfristig erforderlich.

Zu Frage 4:

Es besteht eine Entschließung des Nationalrats, wonach mein Ressort und das BMWA gemeinsam festlegen sollen, in welchen Korridoren allenfalls TEN - Verbindungen festzulegen wären. Hierfür ist die Bedeutung einer Strecke für den internationalen Verkehr nur ein Kriterium u.a. verkehrspolitisch von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang in welchem Ausmaß - in Konsequenz der Erklärung zur TEN - Strecke - Einschränkungen der Souveränitätsrechte in Kauf zu nehmen wären. Es ist eine klare Strategie der EU, daß auf TEN - Strecken die zukünftigen Verkehrsregelungen von der EU festgelegt werden sollen, wie dies das Beispiel des Entwurfes über EU - weite Harmonisierung von Nacht -, Wochen- und Feiertagsfahrverboten bereits beweist. Auch ist hinkünftig davon auszugehen, daß die EU für TEN - Strecken Leistungsparameter festsetzen wird (wie z.B.: Dimensionierungsverpflichtung für bestimmte Ausbaugeschwindigkeiten, Gewichtsbeschränkungen, Geschwindigkeitslimits etc.). Wir sind daher für eine sehr behutsame Vorgangsweise, die die Interessen der Menschen in den Mittelpunkt stellt.

Zu Frage 5:

Ein Ausbau als Autobahn (A7) über deren bestehenden Endpunkt bei Unterweikersdorf hinaus kommt auch auf der Grundlage des neuen Bundesstraßengesetzes nicht in Frage. Wie die B125 tatsächlich auszubauen sein wird, wird Gegenstand der gemeinsamen Korridoruntersuchungen

sein, die aufgrund der genannten parlamentarischen EntschlieÙung in Kürze anlaufen. Möglicherweise wird sich ein der tatsächlichen Verkehrsnachfrage angepaßter, abgestufter Querschnitt ergeben.

Zu Frage 6:

Es wurde ein Kontaktkomitee zum Bundesverkehrswegeplan eingerichtet, in dem die in den Masterplan aufzunehmenden Maßnahmen unter anderem auch mit den Bundesländern besprochen werden. In diesem Rahmen hat das Land Oberösterreich erstmalig in einer Stellungnahme der Abteilung Straßenbau vom 1997 - 08 - 25 einen Ausbau der B 125 gefordert, ohne aber konkrete Ausbauparameter zu nennen. Der Masterplan sieht jedoch keinen Ausbau der B125 vor. Es wird Aufgabe der entsprechenden Korridoruntersuchung sein, diesbezügliche Festlegungen zu treffen.

Zu Frage 7:

Die tschechische Regierung ist zweifellos an der Herstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen mit den Nachbarländern interessiert. Die konkrete Ausbauförm, wie vor allem die Anzahl der Fahrstreifen ist jedoch von der erwarteten Verkehrsnachfrage abhängig, die aus heutiger Sicht außerhalb der Ballungsräume von Linz und Budweis den Bau einer Autobahn nicht rechtfertigt. Zudem bestehen auch auf tschechischer Seite nicht unerhebliche Finanzierungsprobleme.

Zu Frage 8:

Die hohe Bedeutung der Bahnlinie Prag - Budweis - Linz ergibt sich vor allem aus den Lieferungen von Erz und Kohle nach Linz, die in diesem Korridor ausschließlich auf der Schiene erfolgen. Um darüber hinaus weiteren Güterverkehr sowie Personennah- und -fernverkehr auf dieser Strecke abwickeln zu können, sieht der Masterplan in Abstimmung mit der Tschechischen Republik einen selektiv zweigleisigen Ausbau der Summerauer Bahn vor. Die entsprechenden Maßnahmen werden laufend mit der tschechischen Regierung abgestimmt.