
2794/J-BR/2011

Eingelangt am 17.01.2011

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

Anfrage

Der Bundesrätin Kerschbaum, Kickert, Dönmez

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Infrastrukturprojekte in der Stadtgemeinde Korneuburg

In Korneuburg werden derzeit 2 Infrastrukturprojekte diskutiert:

- Der Neubau des Bahnhofes Korneuburg
- Eine Autobahnabfahrt „Mitte“ als weitere Anbindung der A22 an die B3

Die Notwendigkeit des Bahnhofsum- bzw. neubaus ist seit Jahren aufgrund der starken Frequenz und des nicht behindertengerechten (teilweise auch bedenklich engen) Zugangs virulent und wurde daher auch in das „Konjunkturpaket 2“ aufgenommen. Die „Abfahrt Mitte“ dagegen ist weder durch Studien mit tatsächlichen Verkehrszahlen begründet, noch scheint sie im Generalverkehrsplan oder in einem der Konjunkturpakete auf. Dennoch existieren zumindest mündliche Zusagen der ASFINAG bezüglich der Finanzierung der Abfahrt Mitte.

Die Verhandlungen der Gemeinde mit der ÖBB gestalten sich äußerst zäh und es besteht die Gefahr, dass das Projekt aufgrund der Forderungen nach einer gewaltigen finanziellen Beteiligung der Gemeinde (Vorplatz/Busbahnhof, zweiter Durchgang) doch nicht durchgeführt werden kann und auch die Verbindung des Projekts mit einer umstrittenen Grundstücksumwidmung ist bedenklich. Die Bauzeit des Bahnhofs ist im Konjunkturpaket mit 2010 bis 2012 angeführt, doch derzeit liegt noch kein einvernehmliches Projekt von ÖBB und Gemeinde vor. Eine absolut unverständliche Haltung der ÖBB sehen wir auch darin, dass eine Autobahnabfahrt in Verbindung mit einer Park & Ride Anlage am Bahnhof als Voraussetzung für einen zweiten Zugang (donauseitig) dargestellt wird. Aufgrund der geplanten Verlagerung des Bahnhofes ist ein weiterer Zugang vom donauseitigen Siedlungsgebiet eine wichtige Voraussetzung zur Attraktivierung der Bahnverbindung, da damit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen die Wegzeit zum Bahnhof um rund 5 Minuten reduziert werden kann!

Ein Stopp des dringend notwendigen Bahnhofsumbaus würde die rund 2.000 Bahn-PendlerInnen aus Korneuburg und Umgebung schwer enttäuschen und die Gefahr einer weiteren Verlagerung des Berufsverkehrs auf die Straße wird auch damit erhöht.

Wenn nun gleichzeitig auf die Erschließung neuer Siedlungsgebiete und die Anbindung des neuen Landesgerichtsgebäudes durch eine weitere (4.!) Autobahnabfahrt gesetzt wird, die wiederum den KFZ-Verkehr forciert und eine massive Belastung der AnrainerInnen (rd. 11.000 Fahrzeuge in der Hofastraße, die derzeit kaum befahren und als Zugang und Radzufahrt zur Korneuburger Au eine wichtige Rolle im Umweltverbund spielt), ist nicht einmal mehr die Gleichwertigkeit von Straße und Schiene gegeben - vielmehr droht eine massive zusätzliche Verkehrsbelastung auf der A22, die im Bereich der Nordbrücke ohnehin schon an die Grenzen der Tragfähigkeit gelandet ist.

Die unterfertigten BundesrätInnen stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Auf welchen „gesetzlichen“ Beschlüssen (Generalverkehrsplan bzw. Bundesstraßenverordnung) beruht die Zusage der ASFINAG, eine „Abfahrt Mitte“ in Korneuburg zu errichten?
2. Auf welchen wirtschaftlichen Berechnungen beruht diese Zusage?
3. Welche zusätzlichen Einnahmen erwartet sich die ASFINAG aus der Errichtung einer weiteren Abfahrt?
4. Liegen dem BMVIT Berechnungen über die Auswirkungen einer weiteren Abfahrt in Korneuburg vor, die auf tatsächlichen Verkehrszahlen beruhen?
5. Liegen dem BMVIT tatsächliche Verkehrszahlen von der A22 im Stadtgebiet Korneuburgs vor? Wenn ja, welche?
6. Wie soll eine vernünftige Verkehrsplanung auf Gemeindeebene stattfinden, wenn Verkehrszahlen von hochrangigen Straßen (A22 und S1) nicht erhoben oder veröffentlicht werden?
7. Wie hoch sind die, im Konjunkturpaket (nach dessen Evaluierung) vorgesehenen Kosten für den Bahnhofsumbau in Korneuburg?
8. Ist eine Verknüpfung des Bahnhofsumbaus mit einer Grundstücksumwidmung bzw. mit der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zulässig?
9. Ist die ÖBB verpflichtet, den Umbau bzw. Neubau durchzuführen? Unter welchen Voraussetzungen kann die Umsetzung des Projekts durch die ÖBB verweigert werden?
10. Durch die Errichtung eines zweiten Zugangs (donauseitig) zum Bahnhof ergäbe sich für zahlreiche PendlerInnen (u.a. auch für den Verkehr vom/zum neuen Landesgerichtsgebäude und dem neuen Siedlungsgebiet „Exerzierplatz“) eine Verkürzung der Zugangszeit zum Bahnhof um rd. 5 Min. Ist die Errichtung dieses zweiten Zugangs im Zuge des Um/Neubaus im Konjunkturpaket gedeckt? Wenn nein, warum nicht?