

5493/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5885/J betreffend Nordautobahn - Bau, welche die Abgeordneten DI Kummerer, Dr. Rada und Genossen am 25. Februar 1999 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Ich habe mich am 16. Februar 1999 anlässlich einer Besprechung über ein Straßenprogramm für Ostösterreich mit Herrn Landeshauptmann Dr. Pröll geeinigt, eine A 5 Nordautobahn im Entwurf für eine Novelle zum Bundesstraßengesetz zu berücksichtigen.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Das NÖ - Landesverkehrskonzept stammt aus dem Jahr 1997 und geht von einem 4 - streifigen Ausbau der B 7 von Eibesbrunn bis Schrick aus.

Die GSD - Studie, an der u.a. auch Vertreter des Landes NÖ mitgearbeitet haben, wurde im Feber 1999 abgeschlossen. Diese Studie kommt zu dem Ergebnis, daß unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung in den Nachbarstaaten für den Korridor der heutigen B 7 eine höchstrangige Verbindung notwendig ist.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Im Verkehrskonzept der EU ist die Verbindung als multimodaler Korridor (Korridor IV) festgelegt. In den laufenden EU - Arbeiten zum TINA - Prozeß (Netzfestlegungen für die Osterweiterung) wurde aufgezeigt, daß in dieser Region ein Mangel an Straßenverbindungen besteht.

Antwort zu den Punkten 4 und 5 der Anfrage:

Vor Errichtung einer Nordautobahn ist diese im Verzeichnis 1 zum Bundesstraßengesetz gesetzlich zu verankern und ist eine Trassenfestlegung durch Verordnung gemäß Bundesstraßengesetz und eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Unabhängig davon sind vor dem Bau allenfalls Behördenverfahren (Naturschutzrecht, Wasserrecht, Forstrecht usw.) notwendig.

Antwort zu den Punkten 6 und 7 der Anfrage:

Bei Umlegungen (z.B. Ortsumfahrungen) ist eine Trassenfestlegung durch Verordnung gemäß Bundesstraßengesetz erforderlich. Für Umlegungen über 5 km Länge, Bestandsausbauten von 2 auf 4 Fahrstreifen über 10 km Länge sowie für alle jene Abschnitte, in denen Schutzgebiete durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden können, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Unabhängig davon sind vor dem Bau allenfalls Behördenverfahren (Naturschutzrecht, Wasserrecht, Forstrecht usw.) notwendig.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung dauert nach dem geltenden UVP - Gesetz rd. 18 - 24 Monate, wird durch die EU - Richtlinie nicht tangiert und sollte nach der zu erwartenden Novelle des UVP - Gesetzes gegenüber heute deutlich verkürzt werden.

Über die Dauer der allenfalls nötigen weiteren Behördenverfahren (Naturschutzrecht, Wasserrecht, Forstrecht usw.) können mangels Zuständigkeit keine Aussagen getroffen werden.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Nein, es können auch nur einzelne verkehrswirksame Abschnitte einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Die Nordautobahn soll als hochrangige Straßenverbindung die überregionale Verkehrsfunktion der B 7 übernehmen. In diesem Fall wäre eine Trassenverordnung für die Umfahrung Eibesbrunn im Zuge der Bundesstraße B 7 nicht mehr relevant.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Die Umfahrung Wolkersdorf wird - wie verordnet - 2 - spurig fertiggestellt werden. Es wird zu trachten sein, die Umfahrung Wolkersdorf als Modul in den Bau der Nordautobahn einzubinden, wofür dann - abhängig von der zukünftigen Rechtslage - gegebenenfalls

Verfahren unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes und des UVP - Gesetzes erforderlich werden.

Antwort zu den Punkten 12 bis 15 und 17 bis 19 der Anfrage

Diese Fragen können erst nach Vorliegen der im Anschluß an die GSD - Studie, auf Ergebnissen einer PGO - Studie aufbauenden Korridor - Untersuchung und weiteren Vorstudien für die Trassenführung beantwortet werden.

Antwort zu Punkt 16 der Anfrage:

Die 6. Donaubrücke ist als Bestandteil der B 301 Wiener Südrand Straße im Verzeichnis 3 zum Bundesstraßengesetz enthalten.

Antwort zu den Punkten 20 und 21 der Anfrage:

Im Rahmen der im Anschluß an die GSD - Studie folgenden Korridoruntersuchung wird auch die Finanzierungsfrage für das Gesamtkonzept mitbehandelt und es wird geprüft werden, welche Kombination von Budget -, Vor -, Kredit - und Mautfinanzierung möglich und zweckmäßig ist.

Antwort zu Punkt 22 der Anfrage:

Im Sinne eines wirtschaftlichen Ausbaues wird bei der Trassenfestlegung, Dimensionierung und zeitlichen Ausbaufolge konkret auf die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung sowohl regional als auch international Bedacht genommen werden. Dies entspricht einem wirtschaftlichen, selektiven Ausbaukonzept.

Antwort zu den Punkten 23 und 24 der Anfrage:

Im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität und der Umweltsituation im gegenständlichen Korridor erfolgen bereits laufende Ausbauinvestitionen.

Die weitere Bereitstellung von Finanzmitteln für diesen Bereich wird nach Vorliegen der laufenden Untersuchungen entschieden werden.