

1997/AB XXI.GP
Eingelangt am: 26.04.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2024/J - NR/2001, betreffend Nordautobahn und Schnellstraße B 303, die die Abgeordneten Dr. Bauer und GenossInnen am 1. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Es wird bereits seit Monaten über Funkstille aus Ihrem Ressort zu einer Reihe von der Ostregion geforderten Projekten geklagt. Was sind die Ursachen für diese organisatorischen Probleme?

Antwort:

In einer umfassenden Korridoruntersuchung betreffend den Ostraum von Österreich, die seitens der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland im Rahmen der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) initiiert wurde und an der sich mein Ressort beteiligt hat, wurden die wesentlichsten Projekte in dieser Region untersucht. Diese Studie liegt seit März 2001 meinem Ressort vor und bildet die Grundlage für die weiteren diesbezüglichen Projektschritte.

Frage 2:

In welchem konkreten Umsetzungsstadium befindet sich die Nordautobahn (A5) derzeit? Wie sieht der konkrete Zeitplan aus?

Antwort:

Die im Zuge der Korridoruntersuchung betreffend den Ostraum von Österreich dargelegten Aspekte müssen nun in weiterer Folge in die künftigen Planungsschritte einfließen. Dazu werden zur Ermittlung und Auswahl der bestmöglichen Trassierung abschnittsweise Vorprojekte erstellt werden. Nach der Trassenauswahl in den jeweiligen Abschnitten wären Einreichprojekte zu verfassen und diese gemäß den gesetzlichen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen und in weiterer Folge gemäß den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes zu verordnen. Für die verordneten Trassen sind dann allfällige materienrechtliche Verfahren durch die betroffenen Bundesländer durchzuführen. Danach kann mit dem

Bau der Nordautobahn - die gesicherte Finanzierung vorausgesetzt - begonnen werden.

Frage 3:

Wann wird das UVP - Verfahren für die Nordautobahn (A5) eingeleitet werden?

Antwort:

Das UVP - Verfahren kann erst nach der Trassenentscheidung und auf Grundlage eines entsprechenden Einreichprojektes eingeleitet werden.

Frage 4:

Ist die Finanzierung der A5 gesichert? Wie hoch sind die Realisierungskosten?

Antwort:

Die Realisierungskosten werden gegenwärtig auf etwa 5 Mrd. ATS geschätzt. Hinsichtlich der Finanzierung wird gegenwärtig ein Gesamtverkehrsprogramm erarbeitet, das Aussagen über die Finanzierbarkeit dieser Projekte zulassen wird.

Frage 5:

Wann wird mit dem wichtigen kreuzungsfreien 4 - spurigen Ausbau der B 303 von Stockerau - Hollabrunn bis zur Staatsgrenze (Kleinhaugsdorf) begonnen? Wie sieht der konkrete Zeitplan für den Ausbau aus?

Antwort:

Als Ergebnis der Korridoruntersuchung betreffend den Ostraum von Österreich wurde eine eindeutige Priorität der Errichtung der A5 Nordautobahn gegenüber dem Vollausbau der B303 Weinviertler Straße festgestellt. Der Vollausbau der B303 wäre demnach ab dem Jahr 2015 vorgesehen. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wäre es jedoch notwendig, im Zuge der B303 örtliche Umfahrungen für die Ortschaften Suttensbrunn, Schöngrabern - Guntersdorf und Jetzelsdorf vorgezogen zu realisieren.

Frage 6:

Welche Straßenausbauten sind zur Verbindung mit dem slowakischen Wirtschaftsraum inklusive internationaler Übergänge geplant?

Antwort:

Als wesentlichste Verbindung wird die B307 Parndorfer Straße realisiert werden, die eine Verbindung von Wien mit Bratislava über die Ostautobahn zum Grenzübergang Kittsee gewährleisten wird. Damit wird dieser Grenzübergang zum primären Grenzübergang zwischen Österreich und der Slowakei südlich der Donau aufgewertet werden.

Nördlich der Donau besteht gegenwärtig lediglich eine Möglichkeit der Marchquerung im Bereich von Hohenau nahe der tschechischen Grenze. Zuzufolge der räumlichen Struktur entlang der österreichisch/slowakischen Grenze wären jedoch Querungsmöglichkeiten der March im Bereich zwischen Angern und der Donau von vorrangiger Bedeutung. Diesbezügliche Kontakte wurden bereits mit den zuständigen slowakischen Behörden aufgenommen.

Frage 7:

Wie sehen die Ableitungsszenarien der Nordautobahn im Großraum Wien (Nordostumfahrung, Nordwestumfahrung) konkret aus?

Antwort:

In einer ersten Stufe wäre eine Anbindung der A5 Nordautobahn an die hoch - bzw. höchstrangige straßenverkehrliche Infrastruktur herzustellen. Dazu bedarf es einer Bestandsverbesserung der B302 (Niveaufreimachung) sowie deren Verlängerung zur geplanten B305. Über die B305 ist die A5 Nordautobahn dann an die B302 bei Süssenbrunn und an die A22 Donauuferautobahn im Bereich Leobendorf angeschlossen.

Um die A23 Südosttangente zu entlasten wäre in weiterer Folge vom Knoten Kaisermühlen aus entlang der bestehenden Raffineriestraße eine Verbindung bis zu einer Donauquerung im Bereich des ÖMV Tanklagers zu schaffen, über die dann die künftige B301 Wiener Südrand Straße zwischen der A2 Südautohahn und der A4 Ostautohahn erreicht werden kann.

Inwieweit die Vorstellung einer Verlängerung der B305 durch die Lobau zur Donaubrücke im Bereich der Lobau zufolge der naturschutzrechtlichen Festlegungen realisiert werden kann, bedarf einer eingehenden Prüfung.
Zur Entlastung der Westeinfahrt von Wien wird gegenwärtig die B304 Stockerauer Straße ausgebaut, um gemeinsam mit der A22 Donauufer Autobahn und der S33 Kremser Schnellstraße eine weiträumige Westumfahrung von Wien zu ermöglichen.