



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1626 IAB

2004 -06- 04

zu 1660 IJ

GZ. 11000/18-CS3/04 DVR 0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 1. Juni 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1660/J-NR/2004 betreffend beabsichtigten Transit-Lückenschluss an der A 3 im Burgenland, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 20. April 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Auf welche sachlichen Grundlagen stützt sich die Entscheidung, den Bau der A 3 von Wulkaprodersdorf bis nach Klingenbach zu beschließen?

**Antwort:**

Die Entscheidung stützt sich auf die Studie zur Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich, dem Generalverkehrsplan Burgenland und dem Generalverkehrsplan Österreich.

**Frage 2:**

Können Sie die Argumente im einzelnen nennen, warum dieses Projekt in den Österreichischen Generalverkehrsplan aufgenommen worden ist?

**Antwort:**

Die Gründe dafür waren:

- die Anpassung des österreichischen Straßennetzes an eine Gesamteuropäische Lösung,
- die Verbindung der Wirtschaftsräume Europas mit höherrangiger Straßeninfrastruktur und
- die Entsprechung der EU-Osterweiterung durch eine Verbindung der Regionen.

**Fragen 3 und 4:**

Welche Vorteile haben die Gemeinden Wulkaprodersdorf, Siegendorf, Klingenbach und Zagersdorf vom Bau dieser Autobahn?

Welche Vorteile haben die Menschen, die in diesen Gemeinden leben, von dieser Autobahn?

GZ. 11000/18-CS3/04

**Antwort:**

Die Vorteile für die Gemeinden und die dort lebenden Menschen liegen vor allem in der Verbesserung der Erreichbarkeit, der damit verbundenen Aufwertung des Raumes für Betriebsansiedlungen und der daraus resultierenden Verbesserung der Arbeitsplatzsituation.

**Frage 5:**

Wie viele Fahrzeuge fahren täglich auf der derzeitigen B 16, wie viele davon sind jeweils PKW und LKW und wie haben sich diese Zahlen in den letzten Jahren verändert (bitte um monatsweise Angaben)?

**Antwort:**

Die Zuständigkeit für die B 16 liegt aufgrund des Bundesstraßenübertragungsgesetzes 2002 beim Land Burgenland. Es wurde auf dieser Strecke keine Zählstelle eingerichtet. Deshalb kann ich die gewünschten Zahlen nicht anführen.

**Frage 6:**

Wie viele Fahrzeuge passieren täglich die Staatsgrenze bei Klingenbach und wie haben sich diese Zahlen in den letzten Jahren verändert (Bitte um monatsweise Angaben)?

**Antwort:**

Derzeit wird die Staatsgrenze von durchschnittlich 10.636 KFZ/Tag passiert, wovon 772 LKW bis 20 Tonnen sind, für schwere LKW ist derzeit der Bereich von Sopron gesperrt. Es treten Spitzenbelastungen von 15.186 KFZ pro Tag auf, wovon 1.144 LKW bis 20 Tonnen sind.

**Fragen 7, 8, 9 und 10:**

Wie sehen Ihre Prognosen zu Frage 5 und 6 für die nächsten Jahre aus?

Worauf stützen sich Ihre Prognosen?

Wie schätzen Sie die Verkehrsentwicklung ein, wenn keine Autobahn gebaut wird, und auf welchen konkreten Studien, Untersuchungen etc. beruhen Ihre Angaben?

Wie schätzen Sie die Verkehrsentwicklung ein, wenn die A 3 weiter gebaut wird, und auf welchen konkreten Studien, Untersuchungen etc. beruhen Ihre Angaben?

**Antwort:**

Die Prognosewerte werden im Zuge der laufenden Vorprojektierung erarbeitet. Diese Prognose wird sich auf die zu erwartenden Raum- und Wirtschaftsentwicklungsdaten stützen. Es werden Werte für das Szenarium "Ausbau der A 3" wie für das Szenarium "Belassen des Bestandes" errechnet.

**Fragen 11 und 12:**

Wann soll die Bahn ausgebaut werden? Warum erst viel später als die Autobahn?

Wie ist der konkrete Planungsstand für Straße und Schiene auf ungarischer Seite?

GZ. 11000/18-CS3/04

**Antwort:**

Ich gehe davon aus, dass sich die Frage 11 offenbar auf den Ausbau der Bahn zwischen Wien und Sopron bezieht. Dazu möchte ich anführen, dass der zweigleisige Ausbau der Pottendorferlinie bis Wampersdorf laut GVP-Ö bis 2012 vorgesehen ist und bereits zur Gänze den ÖBB zum Bau übertragen worden ist.

Allgemein darf ich hinsichtlich der hochrangigen Eisenbahnverbindungen über burgenländisches Gebiet darauf verweisen, dass Österreich bereits in der „Van Miert-Gruppe“ und nun auch in Anhang III der Revision der TEN-Leitlinien das bestmögliche Ergebnis erzielt hat: die Verbindung Wien – Budapest über Parndorf – Nickelsdorf ist bereits seit 1998 ausgebaut, das prioritäre Projekt Paris – Wien wurde nach Bratislava verlängert und in die „Quick-Start-Liste“ aufgenommen, als grenzüberschreitendes Projekt ist Wien – Sopron – Budapest enthalten. Somit wurden die optimalen Rahmenbedingungen für eine Unterstützung des Ausbaus durch die EU erreicht.

Weiters ist in diesem Zusammenhang die Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung Wiener Neustadt – Sopron zu nennen, die 2007 fertiggestellt werden soll und somit kurzfristig eine Kapazitätserweiterung im Eisenbahnnetz mit sich bringt. Insofern kann daher nicht davon gesprochen werden, dass die Schiene "viel später" ausgebaut wird.

Viel mehr ist eine der Nachfrage entsprechende und sorgfältige Ausbaustrategie Grundlage der gegenständlichen Maßnahmen. Der Ausbau von Wampersdorf bis Sopron zur Hochleistungsstrecke (EWESO) ist im GVP-Paket 2 nach 2012 vorgesehen; die Planungen dafür laufen bereits gemeinsam mit der ungarischen Seite.

Zur koordinierten Abstimmung der Ausbaupläne zwischen Österreich und Ungarn und zwar sowohl die Schiene als auch die Straße betreffend wird derzeit auf meine Anregung hin ein grenzüberschreitendes multimodales Korridormanagement eingerichtet.

**Frage 13:**

Wenn es konkrete Planungen für Straßenaus- oder -neubau auf ungarischer Seite gibt, gibt es einen konkreten Finanzierungsplan und wenn ja, wie sieht dieser aus?

**Antwort:**

Gemäß der anlässlich eines bilateralen Gespräches am 28.11.2003 getätigten Aussagen der Vertreter Ungarns wurde die Finanzierung konzipiert. Konkrete Finanzierungspläne liegen meinem Ressort nicht vor.

**Frage 14:**

Wird auf ungarischer Seite die Autobahn weitergebaut? Wenn ja, wo und bis wann?

**Antwort:**

Auf ungarischer Seite ist vorgesehen die Autobahn M 9 von Klingenbach über Sopron - Szombathely - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Kaposvar - Dombovar nach Szekszard in Abschnitten in den Jahren 2007 bis 2015 zu errichten.

**Frage 15:**

Können die Planungs- und Finanzierungsvorhaben für den ungarischen Straßenausbau von offizieller Seite a) schriftlich bestätigt werden, b) mit verbindlichen rechtlichen Festlegungen (nicht unverbindlichen Absichtserklärungen, Deklarationen o.ä.) belegt werden?

GZ. 11000/18-CS3/04

**Antwort:**

Es finden laufend Abstimmungsbesprechungen mit den zuständigen ungarischen Stellen statt, bei denen ein Informationsaustausch über die Projektierungen, die in beiden Staaten noch laufen, erfolgt. Dabei erfolgen auch die technisch notwendigen Abgleichungen hinsichtlich Trassierungen und Querschnitte.

Die notwendigen Staatsverträge wie z.B. zur Festschreibung der Grenzübergabepunkte können erst nach Abschluss der Planungen und Durchführung der Behördenverfahren erfolgen.

**Fragen 16 und 17:**

Warum wurde die Gemeinde Zagersdorf in die Planungsgruppe der ASFINAG eingeladen?

Warum wurde die Gemeinde Trausdorf und St. Margarethen nicht eingeladen, wenn die Variante Siegendorf Ost ernsthaft in Betracht gezogen wird?

**Antwort:**

Aufgrund des derzeitigen Standes der Vorprojektierung existieren noch keine konkreten Trassierungen. Wenn die ersten Entwürfe dazu vorliegen, werden selbstverständlich alle betroffenen Gemeinden in die weiteren notwendigen Schritte zur Findung einer optimalen Trasse einbezogen werden.

**Fragen 18, 19, 20 und 21:**

Was ist mit der B 16 geplant?

Soll eine neue B 16 errichtet werden, wenn die Autobahn auf dem jetzigen Bestand der B 16 gebaut wird?

Wird die Durchfahrt von Klingenbach wieder reaktiviert?

Wird es eine niederrangige Straßenverbindung zwischen Wulkaprodersdorf, Zagersdorf und Klingenbach geben, wenn die Autobahn auf dem Bestand der B 16 gebaut wird, und wenn ja, welche?

**Antwort:**

Aufgrund der Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes sind bestehende Wegebeziehungen aufrecht zu erhalten.

Daraus folgt, dass das untergeordnete Straßennetz in entsprechender Weise zu modifizieren sein wird. Dies gilt auch bei einem etwaigen späteren Verlauf der A 3 auf der Trasse der B 16 was den Bau entsprechender Verkehrswege für den lokalen und nicht autobahnfähigen Verkehr impliziert. Die Führung dieser Verbindung ist Bestandteil der laufenden Projektierung, die aber keine Reaktivierung der Ortsdurchfahrt von Klingenbach beinhalten wird.

**Fragen 22 und 23:**

Welche Zunahmen der Verkehrsstärken, die den Ausbau von einer Schnellstraße zu einer Autobahn erforderlich machen würden hat es in letzter Zeit entlang der S 31 gegeben?

Werden Sie überall in Österreich, wo entsprechende Verkehrsstärken wie auf der S 31 vorzufinden sind, die Errichtung von Straßen mit Autobahnquerschnitt betreiben, und wenn nein, warum nicht?

GZ. 11000/18-CS3/04

**Antwort:**

Aus Gründen der Hebung der Verkehrssicherheit ist vorgesehen, die S 31 und auch andere ähnliche Schnellstraßen mit baulichen Mitteltrennungen zu versehen. Die entsprechenden Maßnahmen, die zum Teil Verbreiterungen erforderlich machen, werden von der ASFINAG schrittweise umgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' shape with a vertical line through it and a horizontal line at the bottom.