

XXII. GP.-NR
1660 /J
2004 -04- 20

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend beabsichtigten Transit-Lückenschluß an der A3 im Burgenland

Gerade in diesen Tagen ergeht sich auch die Spitze des BMVIT in Verständnisbezeugungen für den Transitwiderstand der betroffenen Bevölkerung auf der Straße in ganz Österreich und in erneuten Lippenbekenntnissen für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. „Für ihn sei klar, betonte Gorbach, dass die nationalen Bemühungen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene mit Hochdruck weiter zu betreiben seien“, verkündet beispielsweise eine APA-Aussendung des Verkehrsministers vom 5.4.2004.

Die Klarheit des Ministers mündet aber sichtlich nicht in entsprechende Maßnahmen wird doch zugleich an vielen Orten der weitere Ausbau des hochrangigen Straßennetzes hemmungslos und mit deutlich höherem Tempo als die Modernisierung der Schiene vorangetrieben, wofür der Verkehrsminister die politische Verantwortung trägt. So auch und nicht zuletzt im in besonderem Maß mit der EU-Erweiterung konfrontierten Burgenland, wo gleich mehrere Autobahn- und Schnellstraßenprojekte den Transitverkehr ankurbeln sollen, während Bahnprojekte Mangelware sind.

Diese gesplante Positionierung ist nicht nur mitverantwortlich für die schwache Position Österreichs bei der Verhandlung transitrelevanter Themen auf europäischer Ebene, sondern wird auch für die betroffene Bevölkerung immer undurchschaubarer.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Auf welche sachlichen Grundlagen stützt sich die Entscheidung den Bau der A3 von Wulkaprodersdorf bis nach Klingenbach zu beschließen?
2. Können Sie die Argumente im einzelnen nennen, warum dieses Projekt in den Österreichischen Generalverkehrsplan aufgenommen worden ist?
3. Welche Vorteile haben die Gemeinden Wulkaprodersdorf, Siegendorf, Klingenbach und Zagersdorf vom Bau dieser Autobahn?
4. Welche Vorteile haben die Menschen, die in diesen Gemeinden leben, von dieser Autobahn?

5. Wie viele Fahrzeuge fahren täglich auf der derzeitigen B16, wie viele davon sind jeweils PKW und LKW und wie haben sich diese Zahlen in den letzten Jahren verändert (bitte um monatsweise Angaben)?
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)?
7. Wie sehen Ihre Prognosen zu Frage 5 und 6 für die nächsten Jahre aus?
8. Worauf stützen sich Ihre Prognosen?
9. Wie schätzen Sie die Verkehrsentwicklung ein, wenn keine Autobahn gebaut wird, und auf welchen konkreten Studien, Untersuchungen etc. beruhen Ihre Angaben?
10. Wie schätzen sie die Verkehrsentwicklung ein, wenn die A3 weiter gebaut wird, und auf welchen konkreten Studien, Untersuchungen etc. beruhen Ihre Angaben?
11. Wann soll die Bahn ausgebaut werden? Warum erst viel später als die Autobahn?
12. Wie ist der konkrete Planungsstand für Straße und Schiene auf ungarischer Seite?
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?
14. Wird auf ungarischer Seite die Autobahn weitergebaut? Wenn ja, wo und bis wann?
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?
16. Warum wurde die Gemeinde Zagersdorf in die Planungsgruppe der ASFINAG eingeladen?
17. Warum wurde die Gemeinde Trausdorf und St. Margarethen nicht eingeladen, wenn die Variante Siegendorf Ost ernsthaft in Betracht gezogen wird?
18. Was ist mit der B16 geplant?
19. Soll eine neue B16 errichtet werden, wenn die Autobahn auf dem jetzigen Bestand der B16 gebaut wird?
20. Wird die Durchfahrt von Klingenbach wieder reaktiviert?
21. 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?
22. Welche Zunahmen der Verkehrsstärken, die den Ausbau von einer Schnellstraße zu einer Autobahn erforderlich machen würden, hat es in letzter Zeit entlang der S31 gegeben?
23. Werden Sie überall in Österreich, wo entsprechende Verkehrsstärken wie auf der S31 vorzufinden sind, die Errichtung von Straßen mit Autobahnquerschnitt betreiben, und wenn nein, warum nicht?