
524/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.05.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0006-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 10. Mai 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 590/J-NR/2007 betreffend Errichtung der A 5 Nordautobahn; Abschnitt Schrick bis Drasenhofen, die die Abgeordneten Ing. Mag. Kuzdas und GenossInnen am 29. März 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Warum wurde der Baubeginn und die geplante Verkehrsfreigabe für den Abschnitt „Schrick bis Drasenhofen“, entgegen der Angaben in der zitierten Anfragebeantwortung, um drei Jahre auf 2010 (Baubeginn) bzw. 2013 (Verkehrsfreigabe) verschoben?

Antwort:

Die Zeitpläne, welche für den Abschnitt Schrick – Drasenhofen der A 5 eine Verkehrsfreigabe für 2010 vorsahen, basierten auf den Möglichkeiten, die sich aufgrund der Abschätzung der Dauer für Planung, Verfahrensabwicklung und Bau ergaben.

Unsicherheiten die sich aus der Abstimmung mit der Tschechischen Republik und der möglichen Durchführung als PPP-Projekt ergeben, waren darin nicht enthalten.

Die Verschiebung der Verkehrsfreigabe auf 2013 erfolgte bei der Erarbeitung der Prioritätenreihung für die ASFINAG unter den Prämissen der Bedarfsabdeckung im gesamten hochrangigen Straßennetz und des effizienten Einsatzes der Finanzmittel.

Frage 2:

Ist die Prioritätenreihung mit den Verantwortungsträgern im Land Niederösterreich (LH Dr. Erwin Pröll) akkordiert?

Antwort:

Die Prioritätenreihung wurde gemeinsam in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Finanzen, den Landeshauptleuten und der ASFINAG erstellt.

Frage 3:

Kann durch die Vergabe des Abschnittes „Schrack bis Drasenhofen“ im Wege eines PPP-Modells ein vorgezogener Baubeginn und eine geplante Verkehrsfreigabe 2010/2011 erreicht werden?

Antwort:

Für das Vorhaben ist eine reine Bauzeit von 3 bis 3 ½ Jahren einzusetzen. Da die Trassenbescheide noch nicht erlassen sind und Materienrechtsverfahren noch durchzuführen sind – welche das laufende Jahr in Anspruch nehmen werden, Ausschreibungen und Vergabe von Bauarbeiten in der Regel drei Quartale erfordern, erscheint eine Verkehrsfreigabe 2010/2011 unrealistisch. Erfahrungsgemäß dauert die Ausschreibung und Vergabe eines PPP-Projektes ein bis zwei Jahre. Eine Beschleunigung dadurch erscheint daher kaum möglich.

Frage 4:

Wenn nein, gibt es alternative Modelle, die einen vorgezogenen Baubeginn mit dem Ziel einer Verkehrsfreigabe 2010/2011 ermöglichen?

Antwort:

Ausgehend von der nunmehr akkordierten Prioritätenreihung sowie den o.a. Argumenten zu den zeitlichen Abläufen ist eine vorgezogene Realisierung nicht realistisch.

Frage 5:

Welche Konsequenzen würden sich dadurch für die Autobahnbenutzer ergeben?

Antwort:

Für die Autobahnbenutzer ergibt sich mit den geplanten Ausbaumaßnahmen ein zügiger und bedarfsorientierter Ausbau des hochrangigen Straßennetzes und damit die Hebung der Verkehrsqualität sowie der Verkehrssicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann