

11624/AB XXIV. GP

Eingelangt am 06.08.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0008-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 6. Juni 2012 unter der Nr. 11807/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Funktionale Ausschreibung“ bei der ASFINAG und ihre potenziell dramatischen Kostenfolgen für StraßenbenutzerInnen und Allgemeinheit gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Welche Konsequenzen werden Sie aus der deutlichen Unterschreitung der Prognosewerte durch die reale Verkehrs frequenz im bereits fertiggestellten Abschnitt der A 5 Nordautobahn ziehen?

Die Verkehrsprognose für die Verlängerung der A5 im Abschnitt Schrick – Poysbrunn – Staatsgrenze wurde auf Basis der bestehenden Verkehrswerte überarbeitet. Im Abschnitt Kn. Eibesbrunn – Schrick sind Verkehrszähleinrichtungen installiert, und die Ergebnisse sind auf www.asfinag.at unter der Rubrik ASFINAG Services/Dauerzählstellen abrufbar.

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

Zu Frage 2:

- Werden Sie insbesondere den vorgesehenen, in ähnlicher Weise durch überhöhte, praxisferne Prognosen "herbeigerechneten" Bau der Folgeabschnitte angesichts der realen Verkehrszahlen neu überdenken? Wenn nein warum nicht?

Im Zuge der Evaluierung aller ASFINAG Neubauprojekte im Jahr 2010 wurde die Verlängerung der A5 im Abschnitt Schrick – Poysbrunn, als Bestandteil des gesamteuropäischen Hauptverkehrsnetzes TEN (Trans-European-Network), als prioritäres Bauvorhaben eingestuft. Die A5 im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze wurde auf Basis der Evaluierungsergebnisse bedarfsgerecht redimensioniert.

Die A5 sichert die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien und der für ganz Österreich bedeutenden „Vienna Region“. Sie dient der Entlastung der in vielen Bereichen überlasteten B7 und damit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Damit bringt die A5 eine Entlastung des Verkehrs in den Ortskernen, was die Lärmsituation wesentlich verbessert und die Lebensqualität der anrainenden Bevölkerung erhöht.

Zu Frage 3:

- Was unternehmen Sie gegen die Aktivitäten von A5-Betreiber und Land NÖ zur künstlichen Steigerung der Verkehrszahlen auf der A5, die im Widerspruch zu Ihren verkehrspolitischen Zielen (wie "Verlagerung auf die Schiene", Reduktion der Klimabelastung durch den Verkehr) steht und im Personen-/Pendlerverkehr die mit öffentlichen Geldern bestellten Züge auf der mit öffentlichen Geldern ausgebauten Strecke Laa/Thaya-Wien direkt konkurrenzieren?

Die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur und die folgende Ansiedlung von Betrieben erhöht generell das Wirtschaftswachstum und im Fall der A5 im Abschnitt Kn. Eibesbrunn – Schrick neben der Einnahmen der Betreibergesellschaft auch die Einnahmen der ASFINAG. Die Effekte für die Gesamtwirtschaft lassen sich insbesondere an einer Erhöhung der volkswirtschaftlichen Beschäftigung und Wertschöpfung sowie fiskalischer Rückflüsse erkennen.

Die übergeordneten Zielsetzungen zum Infrastrukturausbau und der dementsprechende Ausbau des Bundesverkehrsnetzes (ASFINAG und ÖBB) sind nachzulesen unter http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/downloads/strategie_ausbau.pdf

Zu den Fragen 4 bis 6:

- Wie werden Sie die durch die Pläne der ASFINAG für sog. „funktionale Ausschreibungen“ für Bau und Erhaltung von hochrangigen Straßenbauprojekten über die Zeit drohende Kosten-Vervielfachung verhindern?
- Welche Schritte haben Sie bzw. Ihre VertreterInnen im ASFINAG-Aufsichtsrat konkret wann gesetzt, um dieses große Risiko auszuschalten?
- Falls Sie die diesbezüglichen Bedenken von StraßenbauexpertInnen - Straßenbauunternehmen werden ihnen zur Aufwands- und damit Kostenminimierung eingeräumte Spielräume ggf auch auf Kosten des Auftraggebers und der Haltbarkeit der errichteten Straßenabschnitte "optimieren" - nicht teilen sollten: Auf welcher Grundlage kommen Sie bzw. Ihre ExpertInnen zu dieser abweichenden Einschätzung?

Mit dem Projekt „PPP Ostregion“, das nach funktionalen Gesichtspunkten errichtet und baulich sowie betrieblich erhalten wird, sowie aufgrund internationaler Beispiele liegen positive Erfahrungen mit funktionalen Ausschreibungen vor.

Die operative Verantwortung für die Errichtung und den Betrieb des hochrangigen Straßennetzes fällt allerdings in die Zuständigkeit der ASFINAG.