

XXIV. GP - NR
6246/AB
25. Okt. 2010
zu 6491/J



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-11.500/0011-I/PR3/2010
DVR:0000175

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

Wien, am 25. Oktober 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 29. September 2010 unter der **Nr. 6491/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ASFINAG will A5 nicht mehr weiterbauen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1-8:

- Ist der Bericht in der Tageszeitung „Österreich“ vom 19.9.2010, wonach „in Schrick Schluss“ sei, kein „Lückenschluss“ nach Drasenhofen erfolge, und die Nordautobahn A 5 zwischen Schrick und Poysbrunn nicht weitergebaut“ werde, zutreffend?
- Können Sie die Aussage der ASFINAG vom 20.9.2010, wonach im Hinblick auf Bedarfsgerechtigkeit und verkehrliche Erfordernisse geprüft werde, ob „eine zweispurige Verbindung für den letzten Abschnitt von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze den verkehrlichen Anforderungen genügt“, bestätigen?
- Ist Ihnen bekannt, dass nicht nur im grenznahen Abschnitt der bestehenden „Brünner Straße“, sondern laut offizieller Verkehrszählung des Landes Niederösterreich auch im B7-Abschnitt zwischen Schrick und Poysbrunn stagnierende Verkehrsstärken von (zum Teil deutlich) unter 10.000 Kfz pro Tag Faktum sind, etwa ein DTV von rund 8.400 in Höhe Wetzelsdorf südlich Poysdorf und ein DTV von ca. 9.900 in Höhe Hoberndorf südlich Wilfersdorf – also bereits incl. des Aufkommens von/nach den einzigen relevanten Zubringer-Straßen BL47 und BL48 und nur wenige Kilometer nördlich des A5-Endes bei Schrick?
- Halten Sie es für vertretbar, für Abschnitte mit derart geringen Verkehrsstärken dennoch vierspurige Neubauprojekte mit beträchtlichen Kosten weiter zu verfolgen und umzusetzen, obwohl dies weder bedarfsgerecht ist noch den verkehrlichen Erfordernissen Rechnung trägt?
- Wenn ja, warum?
- Zu welchem Ergebnis im Hinblick auf Zeithorizont und Ausbauquerschnitt ist die Evaluierung der Infrastrukturvorhaben im Hinblick auf die beiden erwähnten A5-Abschnitte Schrick-Poysbrunn und Poysbrunn-Staatsgrenze gelangt?

- Falls dieses Ergebnis sich für die beiden Abschnitte unterscheidet: Aus welchen konkreten sachlichen Gründen ist diese unterschiedliche Behandlung Ihrer Ansicht nach gerechtfertigt?
- Hat bei den Kriterien für die Evaluierung der Infrastrukturvorhaben die Berücksichtigung von Geburtstagswünschen von ÖVP-Lokalpolitikern (Bürgermeister Soundso will seinen soundsovielten Geburtstag auf der Autobahn feiern, u.dgl.) eine Rolle gespielt?

Der Abschnitt Schrick bis Poysbrunn wird, wie alle ASFINAG-Planungsprojekte, einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Ziel der Überprüfung ist eine jeweils bedarfsgerechte Ausführung sicher zu stellen und entsprechende Potentiale aufzuzeigen. Mit einem Ergebnis ist noch im Herbst dieses Jahres zu rechnen.

Zu Frage 9:

- Seitens des Tschechischen Verkehrsministeriums liegen offizielle Informationen vor, die bestätigen, dass im Prioritären TEN-T-Korridor 25 sowohl eine Routenführung über Drasenhofen/Mikulov als auch eine solche über Reintal/Breclav im Rahmen der Entscheidung von EP und Rat Nr. 884/2004/EG stehen würde und dass die dieser Entscheidung angeschlossenen Pläne („Leitschema“) nicht in einem rechtlichen Sinn bindend sind. Im Gegensatz dazu wird u.a. im Rahmen der jüngsten ASFINAG-Aus-sendung angegeben, dass die geplanten weiteren A5-Abschnitte zur Staatsgrenze bei Mikulov "Bestandteil des gesamteuropäischen Hauptverkehrsnetzes TEN (Trans-European-Network)" seien.
Wann, von wem und auf Basis welcher stichhaltigen gesetzlichen Basis wurde ent-schieden, dass eine A5 nach Mikulov (und nur diese) ein Teil des TEN-T-Netzes ist? Wir ersuchen um Übermittlung von Kopien der Dokumente, die diesbezüglich den rechtlich bindenden Status bestätigen.

Der Grenzüberttrittspunkt bzgl. der Verbindung der Schnellstraße R 52 auf dem Gebiet der Tschechischen Republik und der Autobahn A 5 wurde in einem bilateralen Regierungs-übereinkommen zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Tschechischen Republik am 23. Jänner 2009 festgelegt, womit auch der Verlauf des TEN-Korridors Nr. 25 (Autobahnachse Danzig -Warschau – Brno/Bratislava – Wien) im Bereich Brno – Wien definiert ist.

Nach neuesten Informationen hat die Tschechische Regierung in der Sitzung am 6.10.2010 die Trassenführung der Autobahnverbindung von Brünn nach Wien über Mikulov (R 52) beschlossen, womit die Festlegung untermauert wurde.

Doris Duer