

XXIV. GP.-NR

2707/J

- 9. Juli 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Abschluss des Nordautobahn-Staatsvertrags und Beharren auf
Vollausbau trotz Vorliegens massiver dagegen sprechender Fakten

Am 23.1.2009 wurde von Botschafter R. Lennkh namens der Österreichischen Bundesregierung der Staatsvertrag für einen Grenzübergangspunkt der A5 Nord Autobahn bei Drasenhofen/Mikulov unterfertigt („Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Tschechischen Republik über die Verbindung der österreichischen Autobahn A 5 und der tschechischen Schnellstraße R 52 an der österreichisch – tschechischen Staatsgrenze“, BGBl. III Nr. 14/2009). Nach dem Austausch der entsprechenden Noten trat dieses – sicherheitshalber „auf unbestimmte Zeit“ abgeschlossene – Abkommen mit 16.3.2009 in Kraft.

Der damalige Bundesminister Werner Faymann war noch im Sommer 2008 letztlich so klug gewesen, in letzter Minute von einem im Wahlkampf vorgesehenen Unterzeichnungs-Festakt Abstand zu nehmen, nachdem sich herausgestellt hatte, dass der damalige tschechische Verkehrsminister – der regionalpolitische Eigeninteressen und Freundschaftsdienste im südlichen Mähren im Blick hatte – gar nicht zur Unterzeichnung autorisiert war und auch sonst rund um diese Variante der A5/R52 beträchtliche Ungereimtheiten bis hin zu Korruptionsindizien bestanden. Nicht zuletzt waren (und sind) in Tschechien auch Verwaltungsverfahren im Gange, die der geplanten Fortsetzung der A5 letztlich die rechtliche Grundlage entziehen dürften.

Statt die unter diesen Umständen angebrachte Zurückhaltung fortzusetzen, haben Sie nicht nur den verkehrspolitisch völlig unnötigen Vollausbau des Abschnitts Schrick-Poysbrunn-Staatsgrenze unter dem Vorwand der Konjunkturankurbelung sanktioniert, sondern auch noch einer für Österreich besonders teuren und zugleich besonders wenig verkehrswirksamen Trassenführung abseits der wesentlichen überregionalen Verkehrsströme über Drasenhofen/Mikulov zugestimmt.

Mit diesem Projekt in dieser Trassenlage und dieser Dimension wird in mehrerer Hinsicht im großen Stil Geld abseits ernstzunehmender Kosten-Nutzen-Überlegungen in den Sand gesetzt bzw. zu bestimmten Interessensgruppen, die zB durch Grundstücksgeschäfte profitieren können, umgeleitet:

- 90 Mio Euro an grundsätzlich zur Verfügung stehenden TEN-Mitteln der EU gehen Österreich und der ASFINAG allein dadurch verloren, dass Sie und die Bundesregierung auf Zuruf niederösterreichischer Lokalpolitiker primär der ÖVP sowie einzelner tschechischer Akteure auf einer Trassenführung beharren, die wegen der Weigerung Tschechiens, die nötigen Transparenzkriterien für EU-Kofinanzierung zu befolgen, keine Chance hat, diese TEN-Zuschüsse aus Brüssel zu erhalten.
- Die Trasse ist zugleich durch das Beharren der Regierung auf diesem Grenzübergangspunkt die längstmögliche in Österreich, sodass auch aus diesem Grund höhere Errichtungs- und in der Folge Erhaltungskosten als nötig anfallen.
- Diese Trasse ist zugleich auch im Rahmen des Gesamtkorridors wesentlich länger und daher teurer als alternative Trassen.

- Die Kostenschätzungen für den Abschnitt Schrick-Mikulov haben sich allein von 2007 bis 2009 von 250 auf 379 Mio erhöht.
- Nicht zufällig fand sich dieses Projekt prominent in einem als „Hitparade der unwirtschaftlichen Autobahnen“ medienöffentlich bekanntgewordenen internen Papier aus dem Aushandlungsprozess ASFINAG-BMVIT zur sogenannten „Prioritätenreihung“ Ihres Vorgängers.
- Ein Vollausbau als Autobahn ist aufgrund der aktuellen und der prognostizierten Verkehrsstärken nicht gerechtfertigt, umsoweniger angesichts der Entwicklung von Ölpreis und Verkehrsstärken seit 2007.

Die Entscheidung beruhte auf offenkundig falschen bzw. unvollständigen Informationen. Insbesondere enthalten die Studien von ArealConsult von 2004 und 2005 problematische und teilweise falsche Annahmen und Schlussfolgerungen. Teilweise von tschechischen Stellen mit Eigeninteressen – auch jenseits der Staatsgrenze, nicht nur im nördlichen Weinviertel zB im Raum Poysdorf gibt es Interessen an der Verwertung bestimmter Grundstücke bestimmter Eigentümer im Zuge eines Autobahnbaus – und ihren Emissären zB in der Botschaft in Wien ähnlich oder gleichlautend vorgebrachte Argumente sind kein Gegenbeleg, sondern unterstreichen dieses Problem nur noch.

Zahlreiche anderslautende fachliche oder rechtliche Argumente waren bereits lange im Vorfeld Ihrer Entscheidung - zum Teil seit Jahren – auch in Ihrem Ressort auf dem Tisch, wurden jedoch offensichtlich konsequent ignoriert.

Konkret sind zumindest folgende Punkte der Entscheidungsgrundlagen und Entscheidungsfindung für einen grenzüberschreitenden Autobahnbau über Drasenhofen/Mikulov evident fehlerhaft:

1. Die Annahme, im alternativen Korridor über Reintal/Breclav (vor allem nämlich im Raum Breclav) wäre „keine vierspurige Straße möglich“, ist völlig faktenwidrig, hat doch eine offizielle Untersuchung des tschechischen Verkehrsministeriums bereits im Jänner 2007 nicht weniger als vier Varianten einer solchen vierspurigen Verkehrsführung im Raum Breclav identifiziert. Auf Basis dieser Untersuchung wurde in Tschechien die zwei Alternativen über Reintal/Breclav bzw. über Drasenhofen/Mikulov ökonomisch, ökologisch und verkehrstechnisch verglichen. Dabei stellte sich ein ökonomischer Vorteil für die Reintal/Breclav-Variante in Höhe von 1,3 Mrd Euro (!) heraus, weiters Vorteile in ökologischer Sicht durch weitaus geringere naturschutzrechtliche Probleme, zB mit Natura-2000-Gebieten und -Vorgaben. Die verkehrstechnische Machbarkeit einer Führung über Reintal/Breclav wurde mittlerweile mehrfach, zB 2008 von der RSD CR (Direktion für Straßen und Autobahnen) bestätigt. Seit Juni 2008 liegt ein offizielles Dekret der tschechischen Regierung für die Umfahrung von Breclav vor, die demzufolge ab 2010/2011 zum Bau vorgesehen ist und von der nur ein kurzer Zubringer bis zur Grenze bei Reintal erforderlich wäre.
2. Die von ArealConsult „herausgearbeiteten“ Vorteile für eine Route über Mikulov (und damit Brünn) kamen nur durch Ignorieren der bestehenden, zum Ausbau vorgesehenen direkten und wesentlich kürzeren Verbindung über die tschechische R55-Route Richtung mährisch-schlesisches Industriegebiet und Polen/Baltikum/Weissrussland zustande. Dabei handelt es sich jedoch um den Transitkorridor Nr. 1 in ganz Tschechien im PKW-Verkehr und Nr. 2, bezogen auf den Gesamtverkehr. Es gibt angesichts der immer schärferen Kalkulation im Transportgeschäft keinen realen Grund zur Annahme, dass insbesondere der LKW-Transit zwischen Nordostmähren und Österreich längerfristig zu einem Umweg von deutlich mehr als 30 Kilometern über Brünn (noch dazu mit Durchquerung dieser staugefährdeten Agglomeration) und Drasenhofen gezwungen werden könnte, wenn alternativ ein kürzerer, zunehmend gleichwertig ausgebauter und noch dazu auch im Hinblick auf Bemaftung etc preiswerterer Korridor zur Verfügung steht. Dass auch die Relation Wien<->Prag über andere Relationen als Drasenhofen/Mikulov wesentlich kürzer und heute schon stärker frequentiert ist, kommt

noch dazu. In Summe ist ein weiterer Verkehrsrückgang am Grenzübergang Drasenhofen/Mikulov absehbar, der von ArealConsult (und im Rahmen Ihrer Entscheidung) negiert wurde.

3. Zur Frage der Transitverkehrs-Intensität wurden nicht völlig korrekte Daten verwendet und zusätzlich problematisch interpretiert: Die Annahmen und Angaben der österreichischen Studien von 2004 bzw. 2005 sind in dieser Hinsicht unter anderem durch nicht mehr lückenlose Zollkontrollen sowie die Schengen-Erweiterung Ende 2007 längst überholt. Tschechische offizielle Quellen geben deutlich höhere aktuelle Transitverkehrsintensitäten und deutlich niedrigere Mittel- und Langfrist-Prognosen an. Auf Basis offensichtlich überholter Zahlen weitreichende Entscheidungen mit gewaltigen Kostenfolgen wie hier beim grenzüberschreitenden A5-Abschnitt zu treffen, ist fragwürdig.
4. Nicht zu halten ist die Aussage, dass die Nordautobahn primär und hauptsächlich dem Verkehr Wien<->Brünn dienen würde und dass ein Grenzübertrittspunkt bei Drasenhofen/Mikulov eine besondere oder einzigartige Bedeutung für den – wie erwähnt, im Rahmen des TEN-Korridors Katowice-Wien im Volumen nicht entscheidenden – Verkehr Wien<->Brünn hätte. Insbesondere bei der Reisezeit ist kein signifikanter Unterschied feststellbar, auch die Distanzen sind nur minimal unterschiedlich.
5. Die Frage der Folgen einer Öffnung eines Grenzübergangs im Raum Reintal (der derzeitige Grenzübergang ist nur für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen geöffnet) für den Gesamtverkehr wurde nicht bzw. nicht korrekt geklärt. Von bisherigen bzw. eigentlich früheren Verkehrszahlen auszugehen – wie ArealConsult – ist nicht sachgerecht. NÖ Lokalzeitungen haben weiters bereits vor über zwei Jahren berichtet, dass die beiden Umfahrungen in Planung seien, mit deren damals für 2011 angekündigter Fertigstellung die derzeitige Tonnagebeschränkung im grenzüberschreitenden Abschnitt verkehrsrechtlich nicht länger aufrechterhaltbar wäre. Zu diesem Korridor seit 2007 vorliegende offizielle Untersuchungen zu Verkehrsintensitäten aus Tschechien belegen völlig unmißverständlich, dass die Verkehrsnachfrage in dieser Relation weit höher als im Korridor über Drasenhofen/Mikulov ist. Dies relativiert den ohnedies nicht gegebenen Bedarf für eine Vollautobahn über Drasenhofen/Mikulov, die eine völlig unwirtschaftliche Geisterautobahn zu werden droht.

All dies war Ihrem Vorgänger ebenso wie Ihnen detailliert und zeitgerecht bekannt.

Denn die genannten Fakten wurden am 21. Juli 2008 in gesammelter Form – Kopien bzw. Auszüge aller Originaldokumente zur Dokumentation, sowie eine kompakte und eine ausführliche Erläuterung in englischer Sprache, insgesamt 3 plus 24 Seiten – vom Obmann einer Bürgergemeinschaft aus Brno/Brünn samt einer Antwortadresse in Wien, einer österreichischen Telefonnummer und einer E-Mail-Adresse Ihrem Vorgänger Werner Faymann schriftlich übermittelt. Im Schreiben wurde zudem klar ausgeführt, dass die Übermittlung von mehr und weiter vertiefter Dokumentation möglich wäre und bei Interesse der BMVIT-Experten auch die Möglichkeit eines Treffens und einer vertiefenden Diskussion bestünde.

Es ist dem Absender offensichtlich trotz des wichtigen Inhalts bis heute – also ein Jahr lang! - keine Antwort Ihres Vorgängers, Ihrerseits oder Ihres Ressorts zu diesem sehr fundierten, gehaltvollen Schreiben zugegangen.

Mit Datum 12. Dezember 2008 erging dieses im Sommer zuvor an BM Faymann ergangene, aber unbeantwortet gebliebene Schreiben als 27-seitige Beilage eines neuerlichen, zweiseitigen Schreibens in deutscher Sprache ein weiteres Mal an das BMVIT, nun namentlich an Sie als nunmehrige Bundesministerin.

Dieses letztere Schreiben erging samt allen Beilagen in Kopie auch an alle parlamentarischen Fraktionen.

Erneut ging dazu offensichtlich seitens des BMVIT bis heute keine Antwort ein!

Abgesehen davon, dass dies bei BürgerInnenkontakten jedweder Art höchst merkwürdig wäre und hoffentlich – vor wie nach der kürzlich erfolgten „Ausgliederung“ des Bürgerservice des BMVIT – nicht die übliche Art des Umgangs mit BürgerInnenanliegen ist, stellt sich die Frage, ob zwischen dem Inhalt der Schreiben und ihrer Nichtbeantwortung ein Zusammenhang besteht.

Schließlich haben Sie anders als Ihr Vorgänger statt den in diesen Schreiben enthaltenen Fakten lieber den in den Fakten nicht haltbaren „Informationen“ des tschechischen Botschafters in Wien sowie einzelner anderer Emissäre einzelner Parteien Tschechiens Glauben geschenkt und einen Staatsvertrag für ... unterzeichnet.

All dies hat auch bereits anderswo Aufmerksamkeit erregt. So interessieren diese Auffälligkeiten folgerichtig auch die Rechnungshöfe der Republik Österreich und der Tschechischen Republik seit längerem brennend. Es ist schließlich nicht nur für alle, die sich mit diesem Projekt näher beschäftigen, sondern insbesondere für die Gebarungsaufsicht schwer nachvollziehbar, warum mit solchem politischen Nachdruck zB der Spitze des BMVIT ausgerechnet eine Projektvariante vorangetrieben wird, die in Österreich wie in Tschechien jeweils die teurere und weniger zweckentsprechende Alternative ist und bei der die Erfüllung von Transparenzgeboten der EU aktiv verweigert wird!

Jüngst hat die Fehlentscheidung für den Vollausbau der A5 bis zum geplanten Grenzübergangspunkt nach Tschechien bei Drasenhofen/Mikulov diesbezüglich in zweierlei Hinsicht eine neue Dimension bekommen:

In Tschechien wurde zur Jahresmitte 2009 über die R52 als geplante Schnellstraßen-Fortführung der Autobahn ein sofortigen Baustopp für den fehlenden, über 20km langen Abschnitt Staatsgrenze-Pohorelice verhängt. Die Begründung ist offiziell Geldmangel.

Weiters hat kürzlich der Oberste Rechnungshof der Tschechischen Republik NKU seine Erhebungen zu diesem Projekt – die auch grenzüberschreitend mit dem österreichischen Rechnungshof stattfanden – abgeschlossen.

Das Resümee des Rechnungshofs Tschechiens – der 14-seitige Beschluss und eine deutschsprachige Übersetzung der zentralen Aussagen – liegt Ihnen vor.

Es lautet höchst unmissverständlich, dass die Verlängerung der Nordautobahn von Drasenhofen bis Brünn „Geldverschwendung pur“ sei, weil kein Bedarf an dieser Strecke bestehe. Wörtlich zitieren Medien den Präsidenten des NKU, Frantisek Dohnal, mit folgendem Verdikt: "Wenn wir uns die Entwicklung der Verkehrsintensität ansehen, reicht die Kapazität der R52 in ihrem derzeitigen Zustand bis zum Jahr 2020." Die Bedeutung einer durchgehenden Autobahn zwischen Wien und Brünn sei aus europäischer Sicht gesunken, da sich die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in Mitteleuropa nun anders darstelle als im TINA-Prozess ursprünglich angenommen, so Dohnal.

Zu den Details berichtete beispielsweise auch das „Wirtschaftsblatt“ am 2.7. mit korrekten Zitierungen aus den tschechischen Originalquellen:

„Ökologisch bedenklich, ökonomisch fragwürdig und zudem schlichtweg überflüssig - die Analyse des Straßenprojekts R52 hätte schlimmer nicht ausfallen können.

Prag. Der tschechische Rechnungshof NKU übt Kritik an der Vorgangsweise der Behörden beim Planen der Autobahnverbindung von Brünn nach Wien. Die tschechische Schnellstraße R52 und ihr österreichisches Gegenstück A5 sollen die südmährische Metropole über die Grenzstadt Mikulov (bei Drasenhofen) mit der österreichischen Hauptstadt verbinden. Der

Bau der R52 wurde von der vor wenigen Monaten zurückgetretenen Regierung von Premier Mirek Topolanek genehmigt, trotz heftiger Proteste seitens der Umweltschützer und der Kommunalbehörden.

Überflüssiges Projekt

Der Bau sei überflüssig, weil nur wenige Autofahrer die neue vierspurige Straße tatsächlich befahren werden, zitiert die tschechische Website Aktualne.cz aus dem jüngsten NKU-Bericht. Zudem hätten sich die zuständigen Behörden für die schlechtestmögliche Streckenführung entschieden. Denn die R52 soll quer durch das Naturschutzgebiet Palava bei Nikolsburg und in der unmittelbaren Umgebung des historischen, in die Weltkulturerbe-Liste der UNESCO aufgenommenen Areals um Lednice und Valtice gebaut werden.

Mögliche Probleme ortet der Rechnungshof auch bei der Finanzierung des Projekts: Es sei nämlich fraglich, ob der Bau der R52 alle Bedingungen für eine Subventionierung seitens der EU erfüllt. Die NKU-Experten kommen in ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass eine Verlängerung der bestehenden Schnellstraße R55 von Olmütz (Olomouc) in Richtung Lundenburg (Breclav) samt der sowieso geplanten Umfahrung von Lundenburg bis zur tschechisch-österreichischen Grenze bei Reintal billiger wäre und zudem die stark frequentierte Strecke von Kattowitz (Katowice) in Südpolen nach Wien um 20 Kilometer verkürzen würde.“

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie erklären Sie, dass die in der Begründung näher dargelegten Fakten, die am 21. Juli 2008 in gesammelter Form – Kopien bzw. Auszüge aller Originaldokumente zur Dokumentation, sowie eine kompakte und eine ausführliche Erläuterung in englischer Sprache, insgesamt 3 plus 24 Seiten – vom Obmann einer Bürgergemeinschaft aus Brno/Brünn samt einer Antwortadresse in Wien, einer österreichischen Telefonnummer und einer E-Mail-Adresse Ihrem Vorgänger Werner Faymann schriftlich übermittelt wurden, bei Ihrer Entscheidung zu Dimensionierung und Trassenlage des Nordabschnitts der A5 Richtung Tschechien negiert wurden?
2. Wie erklären Sie, dass der Absender dieser auch für die österreichischen SteuerzahlerInnen sowie die österreichische Gebarungskontrolle wichtigen Fakten nicht einmal einer Antwort für würdig befunden wurde?
3. Wie erklären Sie, dass diese in der Begründung näher dargelegten Fakten bei Ihrer Entscheidung zu Dimensionierung und Trassenlage des Nordabschnitts der A5 Richtung Tschechien weiterhin negiert wurden, obwohl sie mit Datum 12. Dezember 2008 als 27-seitige Beilage eines neuerlichen, zweiseitigen Schreibens in deutscher Sprache ein weiteres Mal von jenem Obmann einer Bürgergemeinschaft aus Brno/Brünn samt einer Antwortadresse in Wien, einer österreichischen Telefonnummer und einer E-Mail-Adresse an das BMVIT – und zwar nun namentlich an Sie als nunmehrige Bundesministerin – schriftlich übermittelt wurden?
4. Wie erklären Sie, dass der Absender dieser auch für die österreichischen SteuerzahlerInnen sowie die österreichische Gebarungskontrolle wichtigen Fakten nicht einmal einer Antwort für würdig befunden wurde?

5. Wie stehen Sie zu den einzelnen in diesen wichtigen Schreiben dargelegten (und in der Begründung dieser Anfrage erwähnten) Fakten, die in Dimension und Trassenführung gegen die von Ihnen zu verantwortende Festlegung beim grenzüberschreitenden Abschnitt der A5/R52 sprechen?
6. Wie erklären Sie, dass Sie und Ihr Ressort sachlich nicht stichhaltigen Aussagen einzelner Vertreter Tschechiens, insbesondere der Tschechischen Botschaft in Wien, ein dermaßen exklusives Gehör bei der Entscheidungsvorbereitung schenken?
7. Wie reagieren Sie auf den Baustopp der A5-Fortsetzung? Werden Sie dennoch weiterhin eine „Autobahn ins Nichts“ vorantreiben? Wenn ja, warum?
8. Was sagen Sie zum Ergebnis der Prüfung des Rechnungshofs der Tschechischen Republik betreffend die A5/R52 über Drasenhofen/Mikulov? Werden Sie diese Erkenntnisse, die in Kooperation mit dem Österreichischen Rechnungshof erarbeitet wurden, weiterhin negieren? Wenn ja, warum?
9. Was sagen Sie zur unter anderem von ÖVP-NR-Abg. Schultes medienöffentlich geäußerten Kritik an den von der ASFINAG unter Androhung der sonstigen Enteignung „angebotenen“ Dumpingpreise für Liegenschaften entlang der Trasse des A5-Nordabschnitts, die der Kritik von Betroffenen zB bei der S7 in der Oststeiermark bzw. im Südburgenland sowie bei der S36/37 in der Obersteiermark bzw. in Kärnten gleicht, die kürzlich auch Inhalt einer Parl. Anfrage an Sie war?
10. Wie argumentieren Sie als für den Öffentlichen Verkehr und zugleich zB für den Klimafonds als „Herzeiginstrument“ dieser Bundesregierung beim Klimaschutz zuständiges Regierungsmitglied, dass von Ihren Parteifreunden in Wien und NÖ die mit guten Gründen vorgeschlagene leistungsfähige zweite Öffi-Anbindung für das südliche Weinviertel für völlig undenkbar erklärt wird, der Bau einer Parallelautobahn zur nicht ausgelasteten Nord-Süd-Autobahn auf tschechisch-slowakischer Seite (und der Ausbau der Schnellstraße S3, und der geplante Bau der Schnellstraße S8) hingegen kein Problem darstellt?
11. Warum verweigern Sie einen Ersatz des A5-Nordabschnitts durch insgesamt zweispurige, landschafts-, umwelt-, klima- und menschonende Ausbauten incl. Umfahrungen für die Strecken Walterskirchen-Grenze bei Drasenhofen sowie Walterskirchen – Grenze bei Reintal, die dem Bedarf bei wesentlich geringeren Kosten wesentlich besser entsprechen und die noch dazu Lärm- und Schadstoffemissionen in großem Ausmaß ersparen würden?

Z

