

XXIV. GP.-NR
6491 /J
29. Sep. 2010

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend "ASFINAG will A5 nicht mehr weiterbauen"

Am 19.9.2010 berichtete die Tageszeitung „Österreich“ unter dem Titel "ASFINAG will A5 nicht mehr weiterbauen", dass „in Schrick Schluss“ sei, kein „Lückenschluss“ nach Drasenhofen erfolge, und „die Nordautobahn A5 zwischen Schrick und Poysbrunn nicht weitergebaut“ werde. Entsprechende unmissverständliche Zitate des ASFINAG-Vorstandsdirektors sind im betreffenden Artikel ebenfalls wiedergegeben.

Die Meldung wurde von anderen Medien, wie „heute“ aufgegriffen.

Die ASFINAG sah sich durch diese Berichte am 20.9.2010 zu einer Aussendung veranlasst, wonach die A5 „ein entscheidendes ASFINAG-Projekt“ sei, das derzeit gemeinsam mit allen anderen bundesweiten ASFINAG-Planungsprojekten einer umfassenden Überprüfung unterzogen werde, deren Ziel es sei „eine jeweils bedarfsgerechte Ausführung sicher zu stellen und entsprechende Potentiale aufzuzeigen“. Da auf tschechischer Seite ein baldiger hochrangiger Ausbau der Anbindung fraglich erscheine, prüfe die ASFINAG derzeit, ob eine zweispurige Verbindung für den letzten Abschnitt von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze den verkehrlichen Anforderungen genügt. „Abschließend weist die ASFINAG erneut darauf hin, dass der laufende Überprüfungsprozess sowohl auf eine geeignete zeitliche Reihung als auch auf eine Dimensionierung von Neubauvorhaben abzielt, die den verkehrlichen Erfordernissen Rechnung tragen.“

Abgesehen davon, dass angesichts einer 55 km langen Strecke zwischen zwei jeweils etwa 20km langen vierspurigen Zubringer-Strecken in zwei verschiedene städtische Ballungsräume nicht ernsthaft von einer „Lücke“ und einem „Lückenschluss“ die Rede sein kann, werden in diesen Darstellungen Widersprüche offenkundig:

Da die Verkehrszahlen laut offizieller Zählung des Landes NÖ auf der derzeitigen Landesstraßenverbindung B7 wie im Abschnitt Poysbrunn-Staatsgrenze auch im Abschnitt Schrick-Poysbrunn unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag liegen und damit nach allen Richtlinien bei weitem kein Ausbau im Autobahnquerschnitt erforderlich ist, muss nach den Aussagen der ASFINAG am 20.9. eine „bedarfsgerechte Ausführung“ und eine „Dimensionierung, die den verkehrlichen Erfordernissen Rechnung“ trägt, zu genau dem Ergebnis führen, das im Bericht von „Österreich“ beschrieben, in der Replik der ASFINAG jedoch relativiert wird.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist der Bericht in der Tageszeitung „Österreich“ vom 19.9.2010, wonach „in Schrick Schluss“ sei, kein „Lückenschluss“ nach Drasenhofen erfolge, und „die Nordautobahn A5 zwischen Schrick und Poysbrunn nicht weitergebaut“ werde, zutreffend?

2. 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?
3. 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 Hobersdorf 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?
4. 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?
5. Wenn ja, warum?
6. 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?
7. Falls dieses Ergebnis sich für die beiden Abschnitte unterscheidet: Aus welchen konkreten sachlichen Gründen ist diese unterschiedliche Behandlung Ihrer Ansicht nach gerechtfertigt?
8. 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?
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-Aussendung 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 entschieden, 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.

