

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0023-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 28. November 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 1. Oktober 2014 unter der **Nr. 2634/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Autobahnprojekt „S 10 Nord“ (Abschnitt Rainbach) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – laut Auskunft der ASFINAG - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Kriterien im Bereich Umwelt- und AnrainerInnenschutz haben im Zuge der Trassenfindung des Vorprojekts 2004 die Variante „Rainbach Mitte“ als beste Variante erscheinen lassen?*

Die Trassenentscheidung im Vorprojekt 2004 wurde anhand der übergeordneten Fachbereiche Verkehr/Technik, Kosten sowie Raum/Umwelt vorgenommen. Die drei übergeordneten Fachbereiche wurden wiederum in einzelne Kriterien aufgeteilt und in diesen Kriterien gesondert bewertet. Das Zielsystem basiert damit auf der einschlägigen Richtlinie RVS „Nutzen-Kosten-Untersuchung“. Die Kriterien und Fachbereiche wurden dabei von den seinerzeit beteiligten Interessenvertretungen gewichtet.

Zu Frage 2:

- *Warum wurde nicht schon im Jahr 2004 die Variante „Rainbach West“ ausgewählt, wenn es sich aktuellen Aussagen von ASFINAG etc. zufolge um die beste Trassenführung sowohl hinsichtlich Verkehrswirksamkeit, Umwelt- und AnrainerInnenenschutz handelt?*

Die seinerzeitige Variante „Rainbach West“ ist mit der im Zuge der Studie 2013 optimierten „Westvariante“ nicht vergleichbar. Die im Zuge der Studie 2013 erläuterten Rahmenbedingungen führen dazu, dass die seinerzeitige Variante „Mitte“ (langer Tunnel) im Hinblick auf die Nutzen-Kosten-Relation nicht umsetzbar ist. In der Studie wird klar dargelegt, dass die 2013 erarbeitete „Westvariante“ – im Vergleich zur „Ostvariante“ im Hinblick auf den Umwelt- und Anrainerschutz klare Vorteile aufweist.

Zu Frage 3:

- *Ist ein wirksamer Lärmschutz bei Autobahnbauprojekten gekoppelt an die Anzahl der betroffenen AnrainerInnen?*

Die Kriterien für die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen für Projekte, die einer Genehmigung nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) und/oder Bundesstraßengesetz (BStG) bedürfen, sind in der seit 2. September 2014 gültigen Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV) geregelt.

Zu Frage 4:

- *Welche Kriterien sind – neben den Baukosten – für die Entscheidung ob eine Trasse ober- oder unterirdisch geführt wird, relevant?*

Bergmännische Tunnelstrecken werden üblicherweise nur dann ausgeführt, wenn dies trassierungstechnisch und aufgrund topografischer Bedingungen erforderlich ist. Teilweise sind Tunnelstrecken auch als Schutzmaßnahme möglich, wenn die gesetzlichen bzw. nach dem Stand der Technik vorgegebenen Standards – unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit der Investition – anders nicht eingehalten werden können. Dies ist jeweils im Einzelfall zu entscheiden.

Zu Frage 5:

- *Inwiefern unterscheidet sich der Bereich der Tunnel Götschka und Neumarkt geologisch vom Bereich des seit 2004 vorgesehenen Tunnels Rainbach?*

Sämtliche bergmännische Tunnel der S 10 kommen grundsätzlich im Kristallin der Böhmisches Masse zu liegen. Die detaillierten lokalen geologischen Verhältnisse werden für jeden Tunnel im Vorfeld erkundet und können je nach Röhre und Teilabschnitt sehr unterschiedlich sein.

Der Tunnel Rainbach weist im Gegensatz zu den Tunneln Neumarkt und Götschka eine sehr geringe Überdeckung sowie einen Tiefpunkt im Tunnel auf, was tunnelbautechnisch in Kombination mit schwierigen geologischen Verhältnissen ungünstig (und damit in der Errichtung teuer) ist.

Zu Frage 6:

- *Welche dieser Unterschiede waren 2004 noch nicht bekannt?*

Nach Ausarbeitung des Vorprojektes im Jahr 2004 wurden 2005 im Zuge eines vertieften Bodenerkundungsprogrammes die geologischen Verhältnisse der damals geplanten Trasse verdichtet erkundet. Die Ergebnisse der Baugrundaufschlüsse zeigten im Bereich der geplanten Unterquerung von Rainbach einen bautechnisch ungünstigen Bereich (tiefgreifende Verwitterung und/ oder starke Zerlegung des anstehenden Felsuntergrundes bis zu einer Tiefe von rd. 40 m), welchen der Tunnel bergmännisch durchörterte.

Als Ergebnis der Bodenerkundung wurden im Einreichprojekt 2005 daher mehrere Maßnahmen geprüft, um die Risiken zu minimieren. So wurden insbesondere die Längsneigungen vergrößert, um die Tunnelstrecke in kompakten Gebirgsbereichen führen zu können. Dies bewirkte jedoch u.a. einen Gradiententiefpunkt etwa in Tunnelmitte, rund 20 m unter der Fließsohle des nächstgelegenen Vorfluters. Die anfallenden Wässer müssen dementsprechend im Tiefpunkt gesammelt und zur Gewässerschutzanlage hochgepumpt werden.

In den weiterführenden Untersuchungen 2005 wurden somit Erkenntnisse gewonnen, die trotz Optimierung der Tunnelplanung Kostenerhöhungen für die Bau- und Betriebsphase erwarten lassen.

Zu Frage 7:

- *Wie ist es erklärbar, dass die in Sachen Tunnelbau und Autobahnbau doch recht erfahrene ASFINAG eigenen öffentlichen Aussagen zufolge (vgl. z.B. Presseinformation vom 27.11.2013) ausgerechnet im geologisch mit wenig Überraschungen aufwartenden Kristallin der Böhmisches Masse und in Kenntnis der anspruchsvollen Topographie erst während des Baus der südlicher gelegenen Baulose der S 10 „viele Erkenntnisse zu den tatsächlichen Baukosten“ gewonnen hat (obwohl derselben Presseinformation zufolge selbstverständlich „die Bauarbeiten von Unterweikersdorf bis Freistadt plangemäß“ abgelaufen seien)? Können Sie ausschließen, dass die Kostenschätzungen für die S 10 einfach deutlich unterhalb der Realität angesetzt wurden, um das Projekt leichter wirtschaftlich rechnen und durchsetzen zu können?*

Die Kostenschätzung für die damals geplante Trasse musste insbesondere aufgrund der im Einreichprojekt (2005-2007) erlangten neuen Erkenntnissen angepasst werden (siehe dazu die Beantwortung zu Frage 6). Die zusätzlichen Informationen aus dem Baulos S 10 Süd beziehen sich auf die generelle Baupreientwicklung im Tunnelbau seit 2004 sowie auf die konkreten tunnelbautechnischen Erfahrungen bei der S 10 (siehe dazu auch Erläuterungen oben). Die damalige Kostenschätzung der S 10 Süd im Rahmen des Einreichprojektes ist auch aus heutiger aktueller Sicht zutreffend.

Zu Frage 8:

- *Wie sind angesichts einerseits plangemäßer Umsetzung der S 10 Süd, andererseits nun unter anderem lärmschutzrelevant deutlich veränderter und reduzierter Weiterverfolgung der S 10 Nord die öffentlichen Aussagen der ASFINAG (vgl. z.B. Presseinformation vom 27.11.2013) zu verstehen, dass bei der S 10 Nord „natürlich die gleichen Anrainer- und Umweltschutzstandards wie im Abschnitt Süd“ gelten würden?*

Die Umweltschutzstandards sind nach den geltenden Vorschriften und Standards (meist im Sinne von zu unterschreitenden Grenzwerten) jedenfalls zu erfüllen. Dies gilt uneingeschränkt auch für die S 10 Nord.

Zu Frage 9:

- *Wie sind die beiden Aussagen der ASFINAG (beide vgl. Presseinformation vom 27.11. 2013) in Deckung zu bringen, dass einerseits bei der S 10 Nord „natürlich die gleichen Anrainer- und Umweltschutzstandards wie im Abschnitt Süd“ gelten würden, andererseits aber „die aktuellen technischen und umweltrechtlichen Bestimmungen“ zu berücksichtigen seien, die seit 2004 überwiegend nicht zum Vorteil von AnrainerInnen und Umweltschutz verändert wurden?*

Es kann hier kein Widerspruch erkannt werden. Wie bei der S 10 Süd finden auf die Beurteilung des nördlichen Abschnittes der S 10 selbstverständlich die jeweils aktuellen gesetzlichen Standards bzw. der aktuelle Stand der Technik Anwendung.

Zu Frage 10:

- *Worin besteht der Unterschied in puncto technische Realisierbarkeit bei den Tunnelprojekten „Götschka“ mit einer Gesamtlänge von 4.425m, dem Tunnel „Neumarkt“ mit einer Gesamtlänge von 1.970m und dem nun nicht mehr verfolgten Tunnel „Rainbach“ mit einer Gesamtlänge von 1.635m?*

Sämtliche projektierte Tunnel sind – unter den jeweiligen geologischen und geotechnischen Rahmenbedingungen – technisch realisierbar.

Zu Frage 11:

- *Inwiefern unterscheidet sich der Tunnel „Götschka“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen vom ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplanten Tunnel Rainbach mit einer Gesamtlänge von 1.635m?*

Der Tunnel Rainbach weist im Gegensatz zu den Tunneln Neumarkt und Götschka eine sehr geringe Überdeckung sowie einen Tiefpunkt im Tunnel auf, was tunnelbautechnisch in Kombination mit schwierigen geologischen Verhältnissen ungünstig (und in der Errichtung teuer) ist. Die Entwässerung des Tunnels Rainbach über den Tiefpunkt stellt einen zusätzlichen Wartungs- und Instandhaltungsaufwand für die Becken- und Pumpanlagen im Tunnel sowie durch die (Zwischen-) Speicherung von gefährlichen Flüssigkeiten im Tunnelbereich, ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar. In den weiterführenden Untersuchungen wurden somit Erkenntnisse gewonnen, die eine Änderung der Tunnelplanung und damit Kostenerhöhungen für die Bau- und

Betriebsphase erwarten lassen. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 12:

- *Inwiefern unterscheidet sich der Tunnel „Neumarkt“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen vom ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplanten Tunnel Rainbach mit einer Gesamtlänge von 1.635m?*

Der Tunnel Neumarkt ist mit den anderen bergmännischen Tunneln der S 10 nur bedingt vergleichbar, da schon eine bestehende Röhre existierte und eine zusätzliche Röhre neu errichtet wird/wurde. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 13:

- *Inwiefern unterscheidet sich die Unterflurtrasse „Pernau“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen von der ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplante Unterflurtrasse „Kerschbaum“ mit einer Gesamtlänge von 500m?*

Die Unterflurtrasse (UFT) Pernau begründet sich topografisch durch die sehr tiefe Einschnittslage, der erforderlichen Querungsmöglichkeit für einen überregionalen Wildquerungskorridor und zusätzlichen Aspekten des Siedlungs- und Landschaftsschutzes. Im Gegensatz zur UFT Kerschbaum ist aufgrund der hohen Überdeckung ein Gewölbequerschnitt gegeben. Eine direkte Vergleichbarkeit mit der UFT Kerschbaum ist nicht gegeben. Bezogen auf das Vorprojekt 2004 wurde die UFT Pernau im Einreichprojekt um ca. 120 m auf ca. 260 m verkürzt. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 14:

- *Inwiefern unterscheidet sich die Unterflurtrasse „Lest“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen von der ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplante Unterflurtrasse „Kerschbaum“ mit einer Gesamtlänge von 500m?*

Die UFT Lest ist aus Lärmschutzgründen (Siedlung Lest) notwendig. Die Länge der UFT wurde im Einreichprojekt im Zuge der detaillierten Lärmschutzuntersuchung festgelegt. Die Definition der Schutzmaßnahmen hängt dabei besonders von der verkehrlichen Belastung und den konkreten örtlichen Geländebedingungen ab. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 15:

- *Inwiefern unterscheidet sich die Unterflurtrasse „Ganglsiedlung“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen von der ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplante Unterflurtrasse „Kerschbaum“ mit einer Gesamtlänge von 500m?*

Die UFT Ganglsiedlung ist aus Lärmschutzgründen (Ganglsiedlung) notwendig. Die Länge der Unterflurtrasse wurde im Einreichprojekt im Zuge der detaillierten Lärmschutzuntersuchung festgelegt. Die Definition der Schutzmaßnahmen hängt dabei besonders von der verkehrlichen Belastung und den konkreten örtlichen Geländebedingungen ab. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 16:

- *Inwiefern unterscheidet sich die Unterflurtrasse „Walchshof“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen von der ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplante Unterflurtrasse „Kerschbaum“ mit einer Gesamtlänge von 500m?*

Im Bereich der Umfahrung Freistadt ist im Besonderen darauf hinzuweisen, dass schon im Vorprojekt 2004 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine halboffene Streckenführung im Gegensatz zu einer durchgehenden Tunnellösung festgelegt wurde.

Die UFT Walchshof ist vorwiegend aus Lärmschutzgründen, aber auch im Hinblick auf eine Verminderung der Zerschneidungseffekte bzgl. Freizeit und Erholung im stadtnahen Umfeld sowie verbesserte Landschaftsvernetzung bzgl. Landschaftsbild und Ökologie erforderlich. Die Länge der Unterflurtrasse wurde im Einreichprojekt im Zuge der detaillierten Lärmschutz- und sonstigen Untersuchungen festgelegt. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Zu Frage 17:

- *Inwiefern unterscheidet sich der Tunnel „Satzingersiedlung“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen vom ursprünglich für den S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplanten Tunnel Rainbach mit einer Gesamtlänge von 1.635m?*

Im Bereich der Umfahrung Freistadt ist im Besonderen darauf hinzuweisen, dass schon im Vorprojekt 2004 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine halboffene Streckenführung im Gegensatz zu einer durchgehenden Tunnellösung festgelegt wurde.

Der Tunnel Satzinger Siedlung ist aufgrund der topografischen Bedingungen erforderlich und wurde im Zuge des Einreichprojektes aufgrund einer Trassierungsänderung notwendig. Die Trassierungsänderung wurde u.a. auch zur Verbesserung des Siedlungsschutzes im Bereich der Satzingersiedlung vorgenommen. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Zu Frage 18:

- *Inwiefern unterscheidet sich der Tunnel „Manzenreith“ hinsichtlich Kosteneffizienz, Lärmschutzeffekt, Wasserrecht, Luftschadstoffimmissionen vom ursprünglich für den*
- *S 10-Abschnitt Nord (Rainbach) geplanten Tunnel Rainbach mit einer Gesamtlänge von 1.635m?*

Der Tunnel Manzenreith ist ausschließlich aufgrund der topografischen Bedingungen erforderlich. Eine wasserrechtliche Beurteilung ist dem Genehmigungsverfahren vorbehalten. Im Hinblick auf Lärm- und Luftschadstoffimmissionen werden Tunnelanlagen – wie in der Beantwortung zu Frage 4 beschrieben – mitunter zum Anrainerschutz errichtet.

Zu Frage 19:

- *Welche Kriterien im Bereich Lärmschutz, Kosteneffizienz, Wasserrecht, Luftimmissionen wurden bei der Evaluierung 2012 herangezogen, die in der Vorstudie 2013 zum Entfall der im Vorprojekt 2004 enthaltenen Kunstbauten a) Tunnel Grottental, b) Tunnel Summerau/Rainbach, c) Tunnel bei km 5,5, d) Grinnebrücke und e) Unterflurtrasse Kerschbaum geführt haben, und wie wurden diese Kriterien gewichtet?*

In der Vorstudie 2013 wurde zunächst eine Optimierung der damaligen Trassierung vorgenommen und im Bereich der Querung der Landesstraße L 1483 anstatt der im Vorprojekt 2004 vorgesehenen Unterquerung eine Überquerung der Landesstraße projektiert. Durch diese Änderung in der Höhenlage der Trasse konnten die ursprünglich topografisch bedingten Tunnelstrecken entfallen. Im Hinblick auf das Schutzgut Wasser stellt diese Optimierung tendenziell eine Verbesserung dar, im Bereich des Lärmschutzes können mit entsprechenden Schutzmaßnahmen die gesetzlichen Schutzstandards erfüllt werden (bzw. auch hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen). Dennoch müssen noch umfangreiche Tunnelanlagen errichtet werden.

Zu Frage 20:

- *Wie bewerten Sie das nunmehrige Abgehen der ASFINAG vom seinerzeit mit intensiver BürgerInnenbeteiligung erzielten Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens 2004 im Raum Rainbach im Hinblick auf Pakttreue?*

In der Vorstudie 2013 wurden Optimierungsmöglichkeiten der bisherigen Planung in Bezug auf die

Wirtschaftlichkeit und geänderte technische Rahmenbedingungen untersucht, wobei dies ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Neutrassierung miteinschloss. Die ASFINAG hat im Zuge der Wirtschaftskrise im Jahr 2010 sämtliche Neubauvorhaben einer detaillierten Evaluierung unterzogen. Dies führte bei mehreren Projekten zu bedarfsorientierten Redimensionierung von Projekten und – in einigen Fällen – sogar zum Stopp laufender Genehmigungsverfahren.

Verantwortungsvolle Projektentwicklung reagiert auf solche geänderten Rahmenbedingungen. Die weitere Bearbeitung wird unter Einbindung der betroffenen Gemeinden erfolgen und insofern eine Fortführung der BürgerInnenbeteiligung gewährleisten.

Zu Frage 21:

- *Welche Sachverständigen/Gutachter wurden von der ASFINAG im Rahmen der neuerlichen Voruntersuchung 2012/13 zum Abschnitt S 10 Nord beauftragt?*

Wie im Rahmen der öffentlichen Präsentation im November 2013 in Rainbach vorgestellt, wurde die Voruntersuchung vom Planungsteam ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Rinderer & Partner ZT KG und freiland Umweltconsulting ZT GmbH erstellt.

Zu Frage 22:

- *Welche Sachverständigen/Gutachter wurden bzw. werden von der ASFINAG im Rahmen des Vorprojekts zum Abschnitt S 10 Nord/Westtrasse beauftragt?*

Die Auftragnehmer für die erforderlichen Bau- und Dienstleistungen werden über Ausschreibungen gemäß Bundesvergabegesetz ermittelt. Das Planerteam ist noch nicht vollständig bestellt.

Zu den Fragen 23 bis 25 und 27:

- *Bei welchen anderen ASFINAG-Projekten sind Evaluierungen geplant oder im Laufen, die aufbauend unter anderem auf jenen neuen Erfahrungen aus dem laufenden Projekt S 10-Abschnitt Süd und analog zur Vorgehensweise bei der S 10 Nord ebenso zu Änderungen bei der Trassenlage, zum Verzicht auf Kunstbauten wie Brücken, Tunnels, Einhausungen oder zur Neubewertung des Bedarfs insbesondere in staatsgrenznäheren Abschnitten führen?*
- *Falls solche Evaluierungen geplant oder im Laufen sind – wann konkret wurden bzw. werden diese jeweils begonnen und abgeschlossen?*

- *Falls keine solchen Evaluierungen geplant oder im Laufen sind – warum nicht?*
- *Falls keine solchen Evaluierungen bei der A 5 geplant oder im Laufen sind – warum nicht?*

Alle Neubauprojekte wurden 2010 einer Evaluierung unterzogen bzw erfolgen laufend.

Aktuell erarbeitet die ASFINAG beispielsweise ein Vorprojekt zum Teilabschnitt 1 der S 36 Murtal Schnellstraße (dieses Projekt befand sich im Jahr 2008 bereits im UVP-Verfahren und wurde danach redimensioniert).

Die Planungen zur S 37 Klagenfurter Schnellstraße im Abschnitt Scheifling – Friesach wurden ausgesetzt.

Die Vorhaben zur S 31 Burgenland Schnellstraße, Abschnitt Schützen am Gebirge – Eisenstadt und Abschnitt Oberpullendorf – Staatsgrenze wurden aus dem Anhang des Bundesstraßengesetzes entfernt und die Umsetzung damit dem Land übertragen.

Die S 3 Weinviertler Schnellstraße und die S 34 Traisental Schnellstraße wurden ebenso wie die A 5 Nord-/Weinviertel Autobahn im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze redimensioniert.

Zu Frage 26:

- *Welche Evaluierungen sind insbesondere beim Projekt A 5 Nordautobahn („Weinviertelautobahn“) geplant oder im Laufen, die aufbauend auf*
 - a) den Erfahrungen aus dem bereits realisierten Abschnitt dieser Autobahn (u.a. massiv niedrigeres Verkehrsaufkommen und weitaus niedrigere Einnahmen als prognostiziert),*
 - b) den - trotz künstlicher Kanalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs incl. Umwegverkehr auf den Übergang Drasenhofen-Mikulov durch eine fragwürdig bis rechtswidrig zustande gekommene Tonnage-Beschränkung am Grenzübergang Reintal/Postorna – stagnierenden Verkehrszahlen an der Staatsgrenze bei Drasenhofen,*
 - c) dem wiederholten und mittlerweile nachhaltigen rechtlichen Scheitern einer höher- oder hochrangigen Fortführung in der Tschechischen Republik ab/bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen*
 - d) wie bei der S 10 zu kostenminimierenden Änderungen bei der Trassenlage und zum Verzicht auf Kunstbauten u.dgl. sowie zu einer sachgerechten Redimensionierung allerspätestens ab Walterskirchen (Gabelung der Achsen Richtung Brünn einerseits und Richtung Breclav-Schlesien-Polen samt Autobahn D2 andererseits) führen?*

zu a)

Die vorliegenden, aktuellen Verkehrszahlen des realisierten Abschnittes der A 5 Nord Weinviertel

Autobahn wurden in den Planungen berücksichtigt. Das Verkehrsaufkommen im Bereich der B7 / A 5 Süd nimmt zu.

zu b)

Gemeinsam mit der R52 in der Tschechischen Republik bildet die A 5 den zukünftigen Hauptverkehrsträger zwischen den Städten Wien und Brunn und ist daher auch Bestandteil des gesamteuropäischen Hauptverkehrsnetzes TEN (Trans-European-Network). Auch innerösterreichisch, ohne Ausbau der R52 auf tschechischer Seite, stellt die A 5 eine wichtige regionale wie überregionale Verkehrsverbindung dar. Die Variante Walterskirchen – Staatsgrenze bei Reintal, also ein Ausbau über Breclav, steht im Widerspruch zur Entwicklung der wichtigen Verbindung Wien – Brunn.

zu c)

Die Tschechische Regierung räumt dem Ausbau der R52 als Verlängerung der A 5 Nord Weinviertel Autobahn, eine prioritäre Stellung ein. Dies wurde in zahlreichen Treffen mit tschechischen Entscheidungsträgern bestätigt.

zu d)

Der nördlichste Abschnitt der A 5 wird – den aktuellen Rahmenbedingungen entsprechend - in zwei Realisierungsabschnitten errichtet. Den ersten Realisierungsabschnitt stellt dabei die Realisierung einer Umfahrung von Drasenhofen dar.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-12-01T13:33:47+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	f980/DpSxcmYAkWq9/jUjVs4SDeOsLK8QTgDzglIfOZCfeKxkH21wjORk99zscd7VhM21mxGRsKV6Eo0heRNe6tqstFSbvjoV524nsNIK4Fd0fNy36A2/2hcJyZn6isd6bYo6E2VhUcabc5PdFat06yUJahHZb+34yIJV3Ko2Hg=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	