

Phantomverkehr für A5-Verlängerung Verkehrsprognosen für die Autobahn bis zur tschechischen Grenze scheinen gezielt hoch angesetzt

Wien - Die Verlängerung der Nordautobahn A5 geht in die Zielgerade. Morgen, Dienstag, endet die Einspruchsfrist für die aus Kostengründen notwendig gewordenen Änderungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) von 2009. Die vorgelegten Planungsdetails werfen freilich mehr Fragen auf, als sie beantworten. Vor allem aber gewähren sie einen tiefen Einblick in die Planungspraxis des Autobahnbauers Asfinag und des Verkehrsministeriums.

Der Grund: Die verwendeten Zahlen und Verkehrsprognosen sind teilweise extrem widersprüchlich und sprechen damit im Prinzip gegen einen Ausbau. So registriert die Asfinag an diversen Zählstellen in Hobersdorf, Wetzelsdorf und Drasenhofen - alle an Brünner Straße (B7) - seit 2007 kontinuierliche Rückgänge im Werktagsverkehr. In den Plan "Bestand 2010" fand dieses Faktum freilich ebenso wenig Eingang wie in die Prognosen für den Planfall 2025. Im Gegenteil, der Bestand wird unvermindert mit einer täglichen Belastung von 27.310 Kfz angenommen und der Planfall konsequent mit rund 55.000 Kfz - mit oder ohne Anschlussstraße R52 in Tschechien.

Schwer nachvollziehbar

Letzteres ist allein deshalb schwer nachvollziehbar, als die Verlängerung der bis dato nur von Wien bis Schrick realisierten A5 stets von den tschechischen Ausbauplänen für die R52 abhängig gemacht wurde. Nun hat das Höchstgericht in Tschechien im Juni aber den Raumordnungsplan Südböhmen gekippt, womit selbst die zuletzt vagen Ausbaupläne für die R52 vorerst obsolet sind.

Unlogisch klingt auch, dass bei Schrick, wo die A5 derzeit endet, 22.757 Kfz pro Tag gezählt wurden, in Erdberg (bei Poysbrunn) allerdings vor zwei Jahren bereits um 4550 Autos mehr - obwohl das Verkehrsaufkommen gen Norden abnimmt.

Warnsignale aus der Slowakei

Warnsignale gegen die A5-Verlängerung auch aus der Slowakei: Bratislava plant den sechsspurigen Ausbau der nur gut 60 Kilometer östlich verlaufenden Transitroute D2 von Bratislava nach Breclav, bereits jetzt der schärfste Konkurrent der A5 im Rennen um Mautzahler und EU-Gelder aus dem Etat für Transeuropäische Netze (TEN). Zudem plant Bratislava den Umfahrungsring D4, der sowohl Kittsee als auch Marchegg an die D2 anbindet. "Damit ist eine Verbindung Wien-Brünn überflüssig, der Transit muss gar nicht über Ostösterreich und Wien rollen", sagt Renate Vacha von der Bürgerinitiative A5-Mitte in Poys brunn. Die A5 sei für Prag wichtig, werde sich langfristig auf jeden Fall rechnen. Die Straße in Tschechien sei eh gut ausgebaut.

Indizien, dass die verlängerte A5 finanziell wohl kein Renner wird: Das Kfz-Aufkommen auf der bestehenden A5 ist geringer als beim Bau erhofft, und Drasenhofen bekommt eine Umfahrung, keinen Vollausbau. Zufall oder nicht: Niederösterreichs Verkehrslandesrat Karl Wilfing war Bürgermeister in Poysdorf. (ung, DER STANDARD; 27.8.2012)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1345165214768/Phantomverkehr-fuer-A5-Verlaengerung-Weinviertel-Autobahn>