

Faymann bleibt beim Pannestreifen Nordautobahn werde jedenfalls vollständig gebaut - ÖAMTC: Fast die Hälfte der österreichischen Autobahnen seien ohnedies zu schmal

Wien - Verkehrsminister Werner Faymann (S) hat einer Sparvariante für die Nordteil der A5 eine klare Absage erteilt. Bei Autobahnen und Schnellstraßen mit einer Verkehrsdichte von über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und Richtung sei ein Pannestreifen verpflichtend vorgesehen. Für die Nordautobahn würden die Schätzungen der Verkehrsexperten bei 24.000 Kraftfahrzeugen pro Tag und Richtung liegen, erklärte Faymann am Dienstag in einer Pressemitteilung. Daher werde die A5 jedenfalls mit Pannestreifen errichtet werden.

Vergangene Woche hatte die Asfinag wegen knapper Budgetmittel in einer Projektsitzung mit dem Land Niederösterreich einen Bau ohne Pannestreifen in Erwägung gezogen. Nach den jetzigen Plänen soll das Autobahnteilstück zwischen Schrick bei Mistelbach und der österreichischen Staatsgrenze statt ursprünglich 2010 erst 2013 fertig werden. Im neuen Budgetplan, den die Bundesregierung Ende März vorgelegt hat, sind für den 34 Kilometer langen Abschnitt darüber hinaus nur 250 Mio. Euro veranschlagt worden. Die Asfinag war in ihren Plänen bisher von etwa 273 Mio. Euro ausgegangen.

Anders sparen

10 Prozent Einsparung sind allerdings Vorgabe Faymanns für sämtliche Bauprogramme auf Straße und Schiene. Diese Einsparungen bei den Gesamtprojektkosten müssten "anders erzielt" werden - "vor allem in der Planung, der Trassenwahl und einer effizienteren Bauabwicklung", erklärte der Verkehrsminister. Die vorgeschriebenen Sicherheitsstandards dürften nicht angetastet werden. "Die Verkehrssicherheit steht immer im Vordergrund", so Faymann.

ÖAMTC ist empört

Die Überlegungen der staatlichen Autobahnfinanzierungsgesellschaft Asfinag, aus Spargründen künftig Autobahnen ohne Pannestreifen aber mit Pannenbuchten zu bauen - konkret wird dies für die im Bau befindliche Nordautobahn (A5) geprüft - stößt beim ÖAMTC auf Empörung. "Sparautobahnen sind einer der größten Unfallverursacher im hochrangigen Straßennetz", betonte ÖAMTC-Verkehrsexperte Willy Matzke am Dienstag in einer Aussendung.

Fast die Hälfte der österreichischen Autobahnen seien ohnedies zu schmal, sodass ohne Verbreiterung nicht einmal ein vierspuriger Gegenverkehr mit Mittelwand eingerichtet werden könne. Die gefährlichsten Strecken sind demnach die Donauufer Autobahn (A22) im Bereich Stockerau, der Wechselabschnitt der Süd Autobahn (A2), fast die gesamte Semmeringstrecke und weite Teile der Pyhrn Autobahn (A9), der Innkreis Autobahn (A8) und die Inntal Autobahn (A12). "Der gleichfalls extrem gefährliche Packabschnitt der Südautobahn bekommt erst heuer (50 Jahre nach Baubeginn) endlich seinen Vollausbau", kritisierte Matzke. (APA)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2855419>