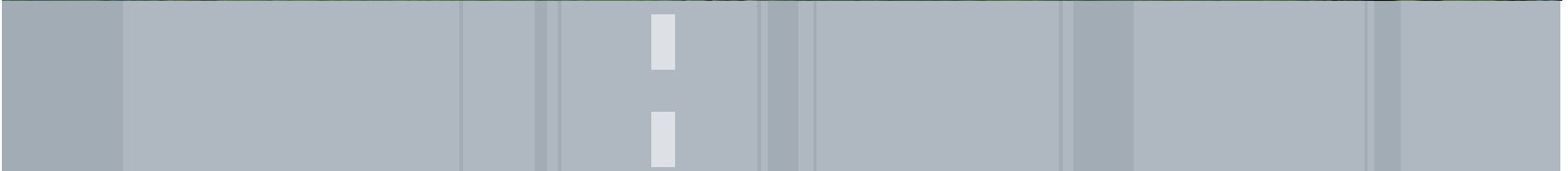


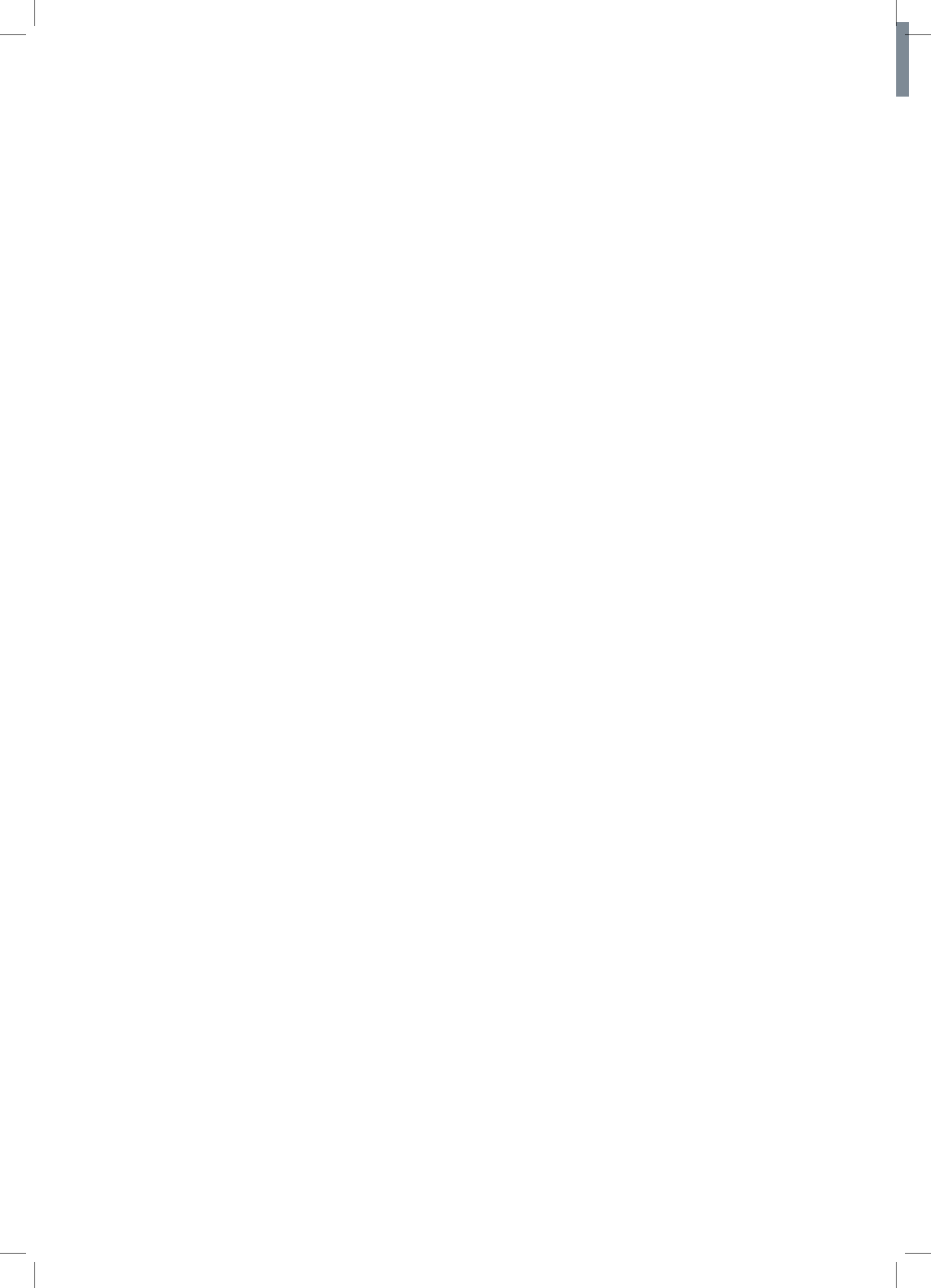


bmvft

A|S|F|i|N|A|G

Die Weinviertel Autobahn A 5





A 5 - künftige Lebensachse Wien–Brünn



Mit der Öffnung der Ostgrenzen sowie mit dem bevorstehenden EU-Beitritt mehrerer angrenzender Staaten rückt Österreich von einer Randlage ins Zentrum Europas. Dies macht einen Ausbau des bevorstehenden hochrangigen Straßennetzes in Ostösterreich unabdingbar. Als für die Infrastruktur in Österreich zuständiger Bundesminister bekenne ich mich zu unserem in Abstimmung mit den Bundesländern beschlossenen Generalverkehrsplan. Dieser beinhaltet eine Reihe wichtiger Straßenverbindungen in Richtung unserer nördlichen und östlichen Nachbarstaaten, die in den nächsten Jahren realisiert werden. Dem Bau der A 5 Nordauto-



Die A 5 Nordautobahn ist heute so etwas wie ein Symbol, ein Markenzeichen geworden, für die EU-Erweiterung nach Osten. Es liegt auf der Hand, dass die Wirtschaftsräume Wien und Brünn in Zukunft einander näherkommen und verbunden durch moderne Verkehrsachsen näher zusammenwachsen. Noch besteht durch eine 414 km lange EU-Außengrenze eine Barriere, deren Ablaufdatum aber schon bekannt ist. Diese Entwicklung wegzuleugnen und die Augen vor der künftigen europäischen Entwicklung

bahn wurde dabei höchste Priorität zugewiesen. Auch die Europäische Kommission hat in dem kürzlich veröffentlichten VAN-MIERT-Bericht die Wichtigkeit dieser Verbindung erkannt, sie als prioritär gereiht und damit EU-Förderungen in Aussicht gestellt.

Von Wien ausgehend soll künftig über eine Länge von rund 60 Kilometer die A 5 als leistungsfähige Verbindung bis an die österreichisch-tschechische Grenze bei Drasenhofen errichtet werden. Gemeinsam mit der ASFINAG sind wir dabei, eine hochrangige Straße zu errichten, die einerseits die Anrainer in ihrer Wohn- und Lebensqualität so gering wie möglich beeinträchtigt, zum anderen aber den Menschen die Möglichkeit bietet, sicher und bequem in die Bundeshauptstadt bzw. in das landschaftlich idyllische Weinviertel zu gelangen.

Hubert Gorbach
Bundesminister

zu verschließen, wäre falsch und unverantwortlich dem Weinviertel, seinen Menschen und der Wirtschaft gegenüber. Nur wer sich dieser Herausforderung stellt, wird letztlich auch mitgestalten und profitieren können. Deshalb, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger - speziell liebe WeinviertlerInnen - lade ich sie ein, strengen wir uns gemeinsam an, uns im Herzen Europas einen Platz in der ersten Startreihe zu sichern.

Mit dem gleichzeitigen Ausbau der A 5 Nordautobahn für den Individualverkehr und dem Ausbau der Schnellbahn Wien – Wolkersdorf – Mistelbach nach Laa für den öffentlichen Verkehr können wir dieser Entwicklung eine Richtung geben. Denn wo Anbindungen und Aufschließung durch Hauptverkehrsachsen existieren, wird sich letztendlich auch Wirt-



Beginn der Bauvorbereitungen, 17.3.2003 (v.l.n.r.: LAbg. Bgm. Kurt Wilfing, LH Dr. Erwin Pröll, BM Hubert Gorbach, ASFINAG-Vorstandsdirektor DI Franz Lückler, Straßenbaudirektor DI Meinrad Stipek)

schaft ansiedeln und entwickeln. Und wo es Wirtschaftsbetriebe gibt, werden schlussendlich auch Arbeitsplätze vorhanden sein.

Wichtig ist daher, dass die Fachleute, die Planer und Gutachter mit Hochdruck die nächsten Planungsschritte setzen, sich intensiv mit den Gemeinden, den Menschen der Region und ihren Interessen auseinandersetzen und sinnvolle Lösungen finden. Der Schutz von Natur und Umwelt muss dabei höchsten Stellenwert haben. Mit Fixierung der Trasse und Beginn der archäologischen Rettungsgrabungen haben wir ein gutes Stück des Weges bereits hinter uns, viel Arbeit für die Autobahn liegt aber noch vor uns. Viel Glück für die nächste Etappe.

Landeshauptmann
Dr. Erwin Pröll



A5 Nord Autobahn

Gesamtlänge: 59,9 km

Teilabschnitte:

Poysbrunn – Staatsgrenze:

Geplanter Baubeginn: 2007

Geplante Verkehrsfreigabe: 2009

Schrick – Poysbrunn:

Geplanter Baubeginn: 2006

Geplante Verkehrsfreigabe: 2009

Eibesbrunn – Schrick:

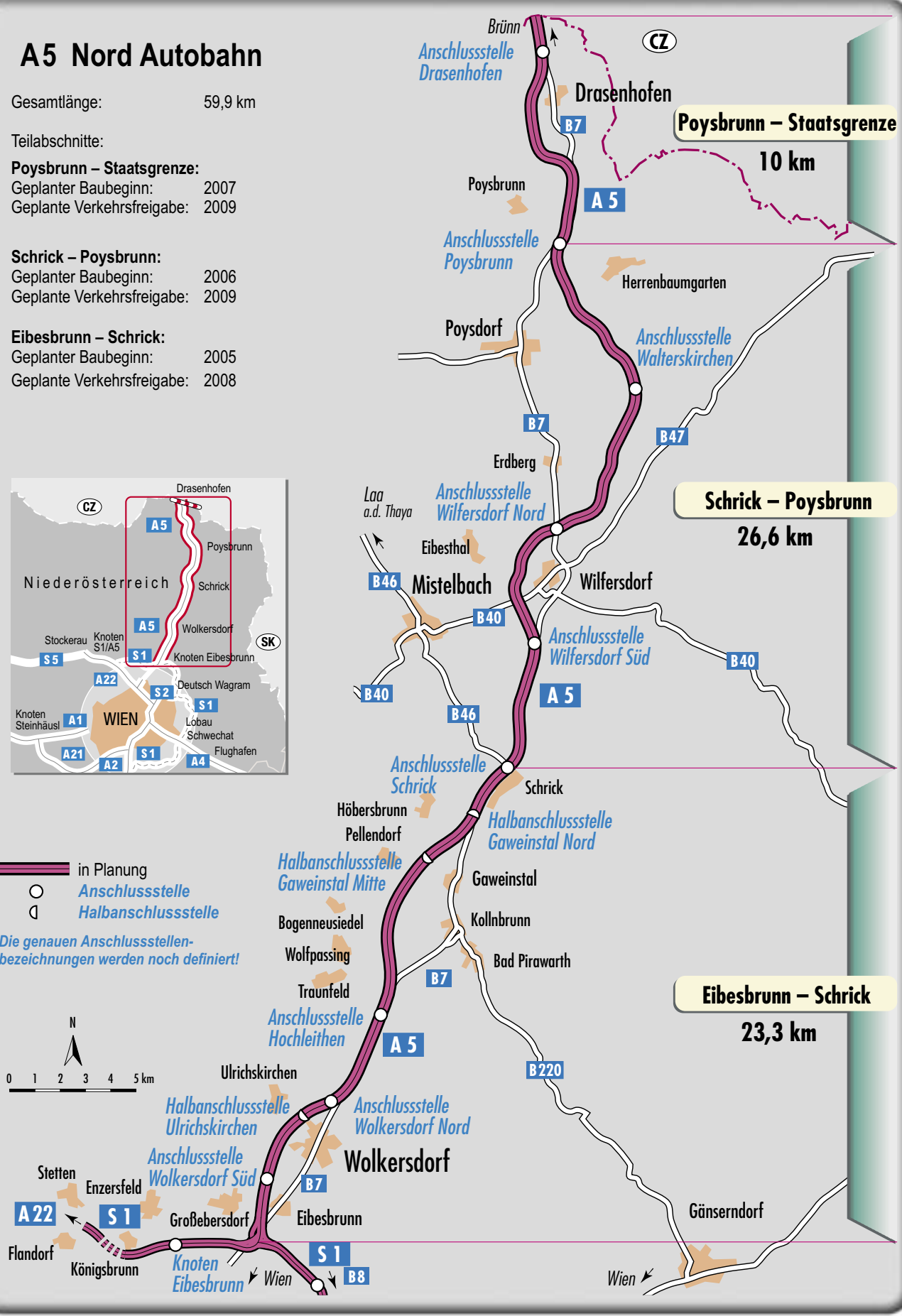
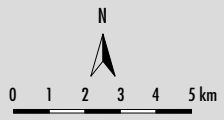
Geplanter Baubeginn: 2005

Geplante Verkehrsfreigabe: 2008



- in Planung
- Anschlussstelle
- Halbanschlussstelle

Die genauen Anschlussstellenbezeichnungen werden noch definiert!



Offener Planungsprozess

Aus dem Inhalt

	Seite
A 5 - künftige Lebensachse Wien–Brünn	3
Streckenskizze A 5	4
Inhalt/Impressum	5
Offener Planungsprozess	5
Das Projekt und seine Rahmenbedingungen	6
Räumlich-wirtschaftliche Wirkungen	8
Verkehrliche Wirkungen	10
Die Trasse	12
Die Trasse im Detail	12
Maßnahmen und Wirkungen zum Umweltschutz	12
Regionale Integration	13
100% Service für Österreichs Autofahrer	14

Impressum:

Herausgeber:
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Großprojekte, 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1 in Zusammenarbeit mit der ASFINAG-Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Rotenturmstraße 5–9, 1010 Wien. Redaktion: Ing. Leopold Lechner (Abteilung Großprojekte), Mag. Anita Oberholzer (ASFINAG), Grafische Gestaltung: Mag. art. Andreas Bachmayr. Druck: Druckerei Schönleitner, Kuchl. Stand: Juli 2003.
www.nordautobahn.at
www.asfinag.at

Wie jedes große Straßenstück verfügt auch die A 5 Nord Autobahn bereits über einige Jahre Geschichte. Die ersten Planungsstudien gehen zurück bis in die 70er Jahre. Ab Anfang 2001 begann ein intensiver Bürgerbeteiligungsprozess. Denn: Anrainer sind die Kompetenz vor Ort. Die Information und Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den politischen Vertretern ist ein wichtiger Bestandteil von Projekten dieser Größenordnung.

Bürger haben daher einen fixen Stellenwert im Verfahren. Laut Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVO-G) § 1 soll die Erstellung einer UVP „unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage“ erfolgen. Zweimal sind Bürger im Laufe dieses Verfahrens auch unmittelbar eingebunden. Weitere Bürgerinformationsveranstaltungen sind eine zusätzliche Serviceleistung der Planer und Projektanten.

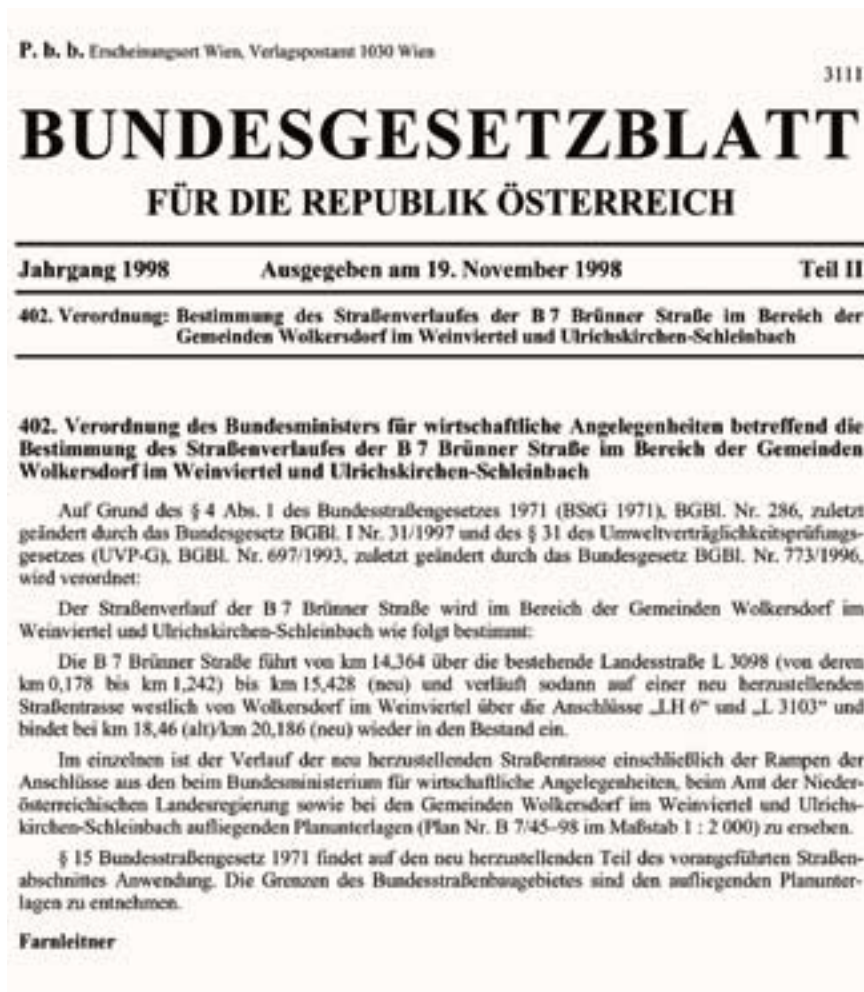
Im Zuge des Vorverfahrens für die A 5 Nord Autobahn wurden bislang bereits

mehrere Informationsnachmittage in den Gemeinden Hochleithen, Bad Pirawarth, Großebersdorf, Wolkersdorf, Kollnbrunn und Ulrichskirchen veranstaltet. Dabei wurde die Bevölkerung aus erster Hand über die Planungsfortschritte der A 5 informiert. Die rege Teilnahme belegte das Interesse an diesem wichtigen Straßenprojekt. Regelmäßige Informationen über den Projektstand und später den Baufortschritt der einzelnen Abschnitte sollen diese direkte Kommunikation auch in Zukunft unterstützen.

Inhalt dieser Broschüre sind grundlegende Daten und Fakten über das Projekt und seine Rahmenbedingungen, seine Auswirkungen auf Verkehr und Wirtschaft sowie die begleitenden Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt. Schließlich möchten wir uns an dieser Stelle auch für Ihre bisherige Kooperation bedanken und hoffen auf eine weiterhin konstruktive Zusammenarbeit im Sinne einer effizienten Projektabwicklung der Nord Autobahn.



Das Projekt und seine Rahmenbedingungen



Das Projekt einer „A 5 Nord Autobahn“ war bereits im Bundesstraßengesetz 1971 (BSStG 1971) vorgesehen, wurde aber in späteren Novellen des Gesetzes daraus wieder entfernt.

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der laufenden EU-Osterweiterung setzte ein politisches Umdenken ein, welches der hochrangigen Anbindung der Vienna Region und des Weinviertels an unsere östlichen Nachbarn und deren Wirtschaftsräume (v.a. Brunn, Prag, Kattowitz) höchste Be-

deutung beimisst. Angesichts dieser wirtschafts-politischen Rahmenbedingungen und den sich dadurch abzeichnenden wirtschaftlichen Chancen für Österreich einerseits und den damit verbundenen Prognosen der steigenden Verkehrsentwicklung andererseits, wurde das Vorhaben der A 5 Nord Autobahn in seiner aktuellen Form in das Bundesstraßengesetz 1971 in der Fassung von 1999 wieder aufgenommen. Das BSStG stellt die rechtliche Basis für die Errichtung der A 5 dar und definiert gleichzeitig deren Straßenverlauf:

Eibesbrunn–Schrick–Poysbrunn–Staatsgrenze bei Drasenhofen.

Der Nachweis der Sinnhaftigkeit, Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der A 5 Nord Autobahn geht zurück auf:

- I Die GSD-Studie 1999 (Die Gestaltung des Straßennetzes im Donau-europäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich), in der der Brünner-Korridor als höchstrangige Straßenverbindung (GSD-Typ I) von großer wirtschaftlicher Bedeutung ausgewiesen wurde: „Typ I höchstrangiges Straßennetz (TEN): von Wien ausgehend werden höchstrangig die beiden Wirtschaftsräume Schlesien/Ostmähren und Nordböhmen/Ostdeutschland/Südwest-Polen über die B 7 und Brunn erreicht.“
- I Den Generalverkehrsplan Österreich 2002, in dem die A 5 Nord Autobahn als Projekt Nummer 44 des Investitionspakets 1 (Straße) festgelegt ist.
- I Das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 / Ergänzung 2000, in dem die A 5 Nord Autobahn aufgrund ihres Beitrags zur Sicherung der Standortqualität des Nordostrumes, verbunden mit einer gleichzeitigen Entlastung der Ortsgebiete entlang der B 7 Brünner Straße vom Durchgangsverkehr, als Maßnahme Nummer 26 der „Maßnahmenliste Weinviertel – Straßenverkehr“ festgelegt ist (siehe S. 7).
- I Weiters leitet sich der Ausbaubedarf aus dem stark wachsenden

Regionalverkehr ab, der auf die dynamische Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sowie die Motorisierungsentwicklung im Wiener Umland und im Weinviertel zurückzuführen ist. Im Speziellen wurde in den Korridoruntersuchungen Ostregion (Planungsgemeinschaft Ost, Regional Consulting 2000) verkehrlich nachgewiesen, dass die höchstrangige Verkehrsfunktion sowohl im südlichen als auch im nördlichen Abschnitt des Brünner-Korridors nur mit einer vierstreifigen Straße mit Mitteltrennung zu erfüllen ist.

Das Projekt der A 5 Nord Autobahn entspricht weiters den verkehrs- und raumpolitischen Zielsetzungen, die im Stadtentwicklungsplan für Wien (STEP) 1994 und im Masterplan Verkehr Wien 2003 (Positionspapier 2002) dargelegt werden. Weiters wurde das Vorhaben und dessen Anbindung in die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße in der „Strategischen Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien (SUPer NOW)“ (2003), berücksichtigt.



A 5 (Nord-Autobahn)						
			Teilung der Maßnahme in folgende Abschnitte:		Summe 4.400 (319,76)	
26	Ergänzung 2000	Nord Autobahn, Errichtung im Abschnitt B 7/B 305 (Elbestrunn) - Grenzübergang Drasenhofen unter Einbeziehung der bestehenden B 7 und der Maßnahmen 22 und 23	<ul style="list-style-type: none"> • Vollausbau Knoten Elbestrunn - Wolkersdorf • Umlfahrung Wolkersdorf • Zulegung Wolkersdorf - Kollnbrunn • Umlfahrung Kollnbrunn - Gaweinstal • Zulegung Gaweinstal - Schrick • Zulegung Schrick - Wilfersdorf • Umlfahrung Wilfersdorf • Umlfahrung Endberg - Poysdorf • Umlfahrung Drasenhofen • Grenzstelle Drasenhofen 	<ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt in Arbeit Vorprojekt in Arbeit Vorprojekt in Arbeit Vorprojekt in Arbeit Vorprojekt in Arbeit Vorstudie in Arbeit Vorstudie in Arbeit Vorstudie in Arbeit Vorstudie in Arbeit 	<ul style="list-style-type: none"> 500 (36,34) 288 (20,93) 195 (14,17) 608 (44,19) 145 (10,54) 265 (19,26) 424 (30,81) 1.376 (100) 496 (36,05) 85 (6,18) 	1b

Räumlich-wirtschaftliche Wirkungen



Durch die Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen zu den neuen osteuropäischen EU-Mitgliedern ergeben sich insbesondere für Ostösterreich völlig neue Rahmenbedingungen in räumlich-wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht.

I Durch die Errichtung der A 5 Nord Autobahn (Weinviertel Autobahn) als leistungsfähige Verbindung von Wien bis Drasenhofen und in weiterer Folge bis Brünn (Tschechien) profitiert vor allem die Region Weinviertel in vielfältiger Weise.

Zu erwarten sind unter anderem:

Verstärkte Betriebsansiedlungen und voraussichtlicher Anstieg der Wohnbevölkerung,



was vor allem für den vom Bevölkerungsrückgang betroffenen nördlichen Teil des Weinviertels als positiv zu werten ist.

Verbesserte regionale Versorgung aufgrund verbesserter Erreichbarkeiten. Positive Impulse für die regionale Wirtschaft und für die regionale Arbeitsplatzsituation. So ist beispielsweise zu erwarten, dass sich Klein- und Mittelbetriebe aus dem Weinviertel aufgrund der besseren Verkehrsanbindung neue Kunden im Wiener Ballungsraum erschließen können. Im Speziellen gilt dies auch für den Zweig der Tourismuswirtschaft.

Die Wohnqualität der Bevölkerung an der entlasteten B 7

Brünner Straße wird durch Entlastung vom Durchzugsverkehr deutlich steigen.

In verkehrlicher Hinsicht sind Verbesserungen durch erhöhte Verkehrssicherheit und verbesserte Erreichbarkeiten zu erwarten.

- I Zusammengefasst wird die Errichtung der Weinviertel Autobahn einen deutlich positiven Beitrag zur Entwicklungsdynamik und Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandortes nordöstliches Weinviertel im Speziellen und Österreich im Allgemeinen leisten. Gerade in der Nordostregion sind die Standortvoraussetzungen für Wohnen und Wirtschaft insbesondere nach Fertigstellung der hochrangigen

Verkehrsinfrastruktur als günstig einzuschätzen.



Verkehrliche Wirkungen

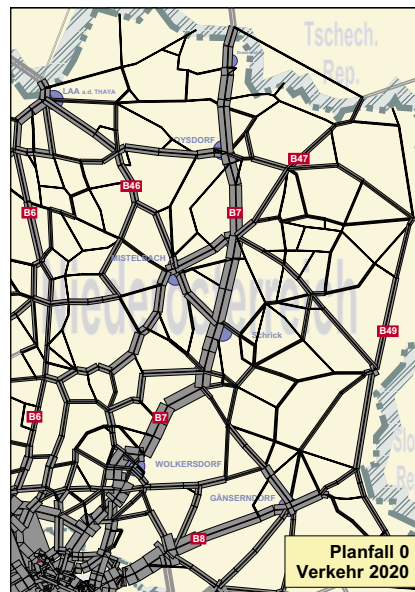
Die Entwicklungsdynamik einer Region wird maßgeblich durch raumstrukturelle Gegebenheiten sowie den Motorisierungsgrad bestimmt. Dieser betrug im Jahr 2000 in Niederösterreich 561 Pkw und Kombi pro 1000 Einwohner und stieg von 1990 bis 2000 um 33 %.

Eine weitere verkehrliche Rahmenbedingung von großer Bedeutung für Niederösterreich ist der voranschreitende europäische Integrationsprozess. Die Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2015 zeigt, dass in bestimmten Verkehrsachsen der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs deutlich anwachsen wird. Die Verkehrsbelastung des Brünner Korridors im südlichen Abschnitt belief sich im Bestand des Jahres 2000 auf rund 20.000 Kfz/24h. Bis 2020 wird eine Verdoppelung bis Verdreifachung dieses Wertes prognostiziert, wobei der Durchgangs- und der Transitverkehr, wie auch derzeit, einen eher kleinen Anteil einnehmen werden (rd. 5% Durchgangsverkehr und rd. 7% Transitverkehr). Auch in Zukunft wird also der regionale Verkehr der bei weitem bedeutendste im Untersuchungsraum sein.

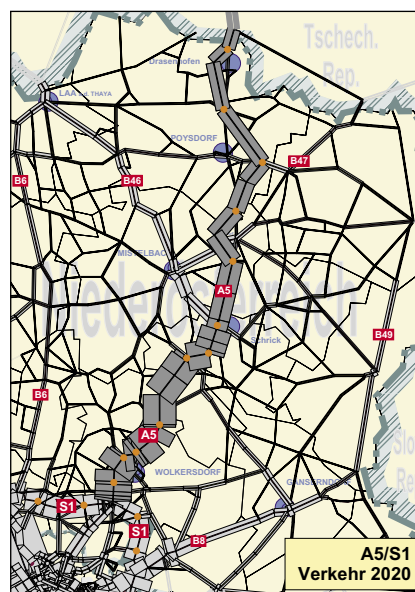
Konkrete verkehrliche Wirkungen nach Fertigstellung der Weinviertel Autobahn:

Konzentration des Verkehrs auf einen leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehrsträger sowie direkte Anbindung des regionalen und überregionalen Durchzugsverkehrs an leistungsfähige hochrangige Straßenverbindungen.

Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und der zur Zeit stark belasteten Ortsdurchfahrten



Verkehrsszenario 2020:
Die Entwicklung des Verkehrs bei Beibehaltung des Bestandes - die Belastung trifft anteilig alle Gemeinden im Brünner Korridor.



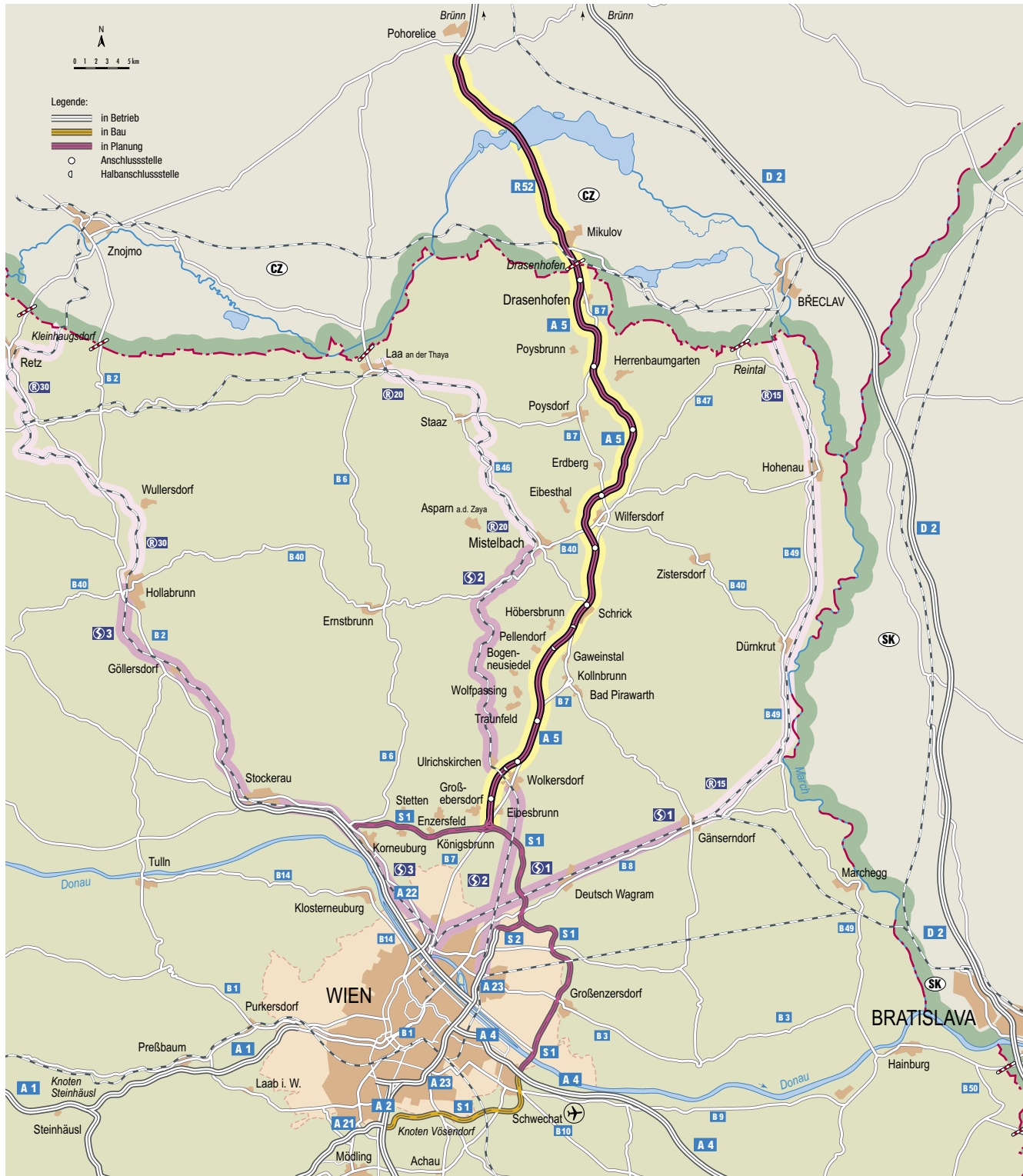
Durch den Bau der A 5 in Zusammenhang mit der S 1 wird das Netz und damit die Ortsgebiete stark entlastet.

im Bereich der B 7 Brünner Straße (prognostizierte Reduktion der Verkehrsbelastung um 37% im Landesstraßennetz im Jahr 2020).

- Zunahme der Verkehrssicherheit in der Region Weinviertel.
- Verringerung der Reise- und Pendler-Fahrzeiten beim motorisierten Individualverkehr auf die Hälfte.
- Möglichkeiten zur Verbesserung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs.

Insgesamt ist die A 5 Nord Autobahn somit Bestandteil eines Systems hochrangiger Verkehrsträger, die einander ergänzen. So ist z.B. eine Inbetriebnahme der A 5 Nord Autobahn ohne das Vorhandensein der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße nicht möglich, da sonst der in südliche Richtung fahrende Verkehr nicht im hochrangigen Netz abgeführt werden könnte.

Die A 5 Nord Autobahn ist jedoch nur als eine verkehrliche Maßnahme unter mehreren in einem Gesamtverkehrspaket zu sehen, welches für das Weinviertel geschnürt wurde und zahlreiche Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs vorsieht. Als besonders wichtige Maßnahme dafür ist der Ausbau der Schnellbahnlinie S 2 (zweigleisiger Ausbau Abschnitt Wolkersdorf-Gerasdorf) zu sehen. Als weitere Maßnahmen im öffentlichen Verkehr sind die zahlreichen Buslinien, die den Untersuchungsraum radial und netzförmig erschließen, sowie das Wiesel-Schnellbussystem zu nennen.



Die Trasse

Zur Umsetzung des gesetzlichen Auftrags wurde vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, eine Systemstudie zur Nord Autobahn mit dem Ziel der optimalen Korridorwahl durchgeführt. Auf Grundlage dieser Studie wurde der spezifische, großteils am Bestand der B 7 Brünner Straße orientierte Trassenverlauf festgelegt.

Das Gesamtprojekt der A 5 Nord Autobahn wurde zur konkreten Umsetzung aus Gründen der verkehrlichen Wirksamkeit in drei Teilabschnitte unterteilt:

- I Abschnitt Süd, Eibesbrunn Schrick
- I Abschnitt Nord A, Schrick–Poysbrunn
- I Abschnitt Nord B, Poysbrunn–Staatsgrenze bei Drasenhofen

Diese einzelnen Abschnitte sind per Gesetz (§ 4 Bundesstraßengesetz) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Die weitere Anbindung an das tschechische Straßennetz wurde mit den tschechischen Behörden koordiniert: Von April 2002 bis März 2003 wurde im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung eine grenzüberschreitende Untersuchung inkl. Nutzen-Kosten-Analyse für den Brünner-Korridor im Bereich A 5 Nord Autobahn Abschnitt Nord B (Poysbrunn–Staatsgrenze), sowie nördlich der Grenze bis Poho-

relice, vorgenommen. Ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren wurde bereits eingeleitet.

Die Fertigstellung dieser Weiterführung ist zeitgleich mit der Verkehrsfreigabe des nördlichen Abschnittes der Weinviertel Autobahn geplant.

Die Trasse im Detail

Dem Projekt der vierspurigen Autobahn mit Mittelstreifen und beidseitigen Seitenstreifen wurde ein Regelquerschnitt mit 30,00 m Kronenbreite sowie eine Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h zugrunde gelegt. Die maximal zulässige Steigung beträgt 4,0%, der Minimalkurvenradius 800 m. Es wurde danach getrachtet, besiedelten und naturräumlich wertvollen Bereichen so weit wie möglich auszuweichen sowie lärmtechnisch ungünstige Situationen zu vermeiden. Begleitend zur Autobahntrasse verlaufen eine Landesstraße sowie Wirtschaftswege, welche die Autobahn in Form von Über- bzw. Unterführungen queren und vereinzelt auch lokalen Rad-, Wander- und Reitwegen als Autobahnquerung dienen.

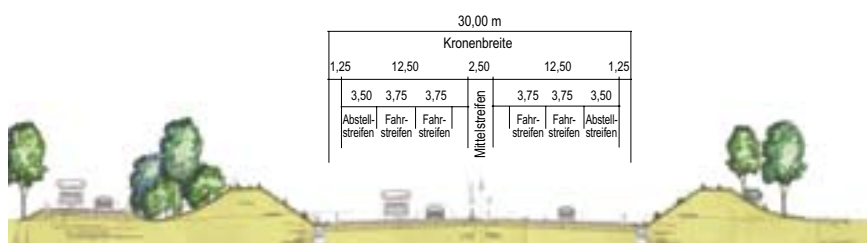
Einige Wirtschaftswegbrücken übernehmen zusätzlich die Funktion von

Grünbrücken. Entlang der Autobahntrasse werden an ökologisch besonders wertvollen Zonen auch solche Grünbrücken errichtet, die ausschließlich die Funktion der Biotopvernetzung und Wildquerungsmöglichkeit erfüllen.

Maßnahmen und Wirkungen zum Umweltschutz

Im Rahmen des Projekts der A 5 Nord Autobahn und ihrer Anschlussstellen sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzsteilwände, Lärmschutzdämme etc.) erfolgt nach medizinischen Vorgaben. Die Weinviertel Autobahn wird eine starke Entlastungswirkung auf das untergeordnete Straßennetz ausüben, was zu einer deutlichen Reduktion der von Straßenlärm betroffenen Gemeinden führen wird. Konkret kommt es in der Region Weinviertel durch den Bau der A 5 zu einer Entlastung von rd. 1.400 Gebäuden im Jahr 2020.

Die Trasse verläuft in weiten Bereichen im Einschnitt, weshalb ihre Zäsurwirkung im Vergleich zur bestehenden B 7 Brünner Straße gering ist. Die architektonische Gestaltung und das landschaftsökologische Begleit-



Regionale Integration



konzept leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. In jenen Bereichen, die nicht im Einschnitt verlaufen, wird ein bepflanzter drei Meter hoher Damm beidseitig der Autobahn errichtet. Dieser übernimmt die Funktion des Sicht- und Lärmschutzes.

Die Abschätzung der künftigen Luft-Immissionskonzentrationen im Rahmen der ausführlichen Umweltuntersuchungen ergab, dass nach dem Bau der A 5 in keinem Bereich Überschreitungen der derzeit gültigen Grenzwerte eintreten werden. Für die nächstgelegenen Anrainer sind keine Zusatzbelastungen zu erwarten. Im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens kann hier von einer Entlastung bei den Emissionen um etwa 75% ausgegangen werden.

Durch die Verringerung des Verkehrs auf der B 7 Brünner Straße aufgrund der Errichtung der Weinviertel Autobahn wird im Durchschnitt für die angrenzenden Wohngebiete eine Verminderung der Erschütterungsbelastung um rund 30-50% prognostiziert.

Die tier- und pflanzenökologischen Begleituntersuchungen zum Vorhaben ergaben, dass die A 5 keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf pflanzliche oder tierische Lebensräume haben wird. Weiters sind durch die Weinviertel Autobahn keine Beeinträchtigungen naturschutzrechtlich geschützter Gebiete gegeben, insbesondere sind keine Natura 2000-Gebiete unmittelbar oder mittelbar betroffen.

Geplante Massnahmen im Bereich des Arten- und Biotopschutzes sind:

- | Kleintier- und Wilddurchlässe zur Aufrechterhaltung der Wechselbeziehungen
- | Ausgestaltung von Feuchtbereichen bei Sickerbecken
- | Ersatz von beanspruchten Landschaftselementen
- | Integration von bestehenden Wald- und Gehölzbeständen
- | Anlage von Kleinbiotopen in ausgewählten Nahbereichen



Für das Weinviertel eröffnet sich die Chance, ein Straßenprojekt wie die A 5 zukunftsorientiert in die Regionalentwicklung einzubinden und bewusst für eine wirtschaftliche Stärkung zu nutzen. Die ASFINAG und eine regionale Projektgruppe unter der Leitung des Weinviertel Managements haben einen Ideenwettbewerb für ein Design der A 5 Weinviertel Autobahn ausgeschrieben. Mit dem Namen will man vor allem die Bemühungen der einzelnen Regionen stärken.

Die A 5 Weinviertel Autobahn ist nicht eine Transitroute, sondern eine Straße, die das Traditionelle mit dem Modernen verbinden soll. „Zwischen Notebook und Kellergasse“, so zum Beispiel könnte ein Slogan lauten.

An der Autobahn sind drei große Wirtschaftsparks und Gewerbebezonen, die von Gemeinden gemeinsam geführt werden, in Vorbereitung. Entlang der Trasse haben sich Kleinregionen gebildet, um regionale „High Lights“ zu entwickeln. Von den einzelnen Autobahnzubringern können die Weinstraßen direkt eingebunden werden. Damit erhoffen sich die Akteure eine weitere Ankurbelung des Weintourismus. Naturareale wie der Naturpark Leiser Berge, die Pollauer Berge und die March Thaya Auen werden ebenso integriert, wie die Museen und kulturellen Sehenswürdigkeiten entlang der Trasse. Dabei soll jede Region zwei bis drei Leitprojekte definieren, die später in das Design der Autobahn integriert werden können.



ASFINAG: modernes Straßen- und Infrastrukturmanagement

100% Service für Österreichs Autofahrer

Auf ca. 2.000 km Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich werden jährlich mehr als 20 Mrd. Kilometer gefahren. Eine Distanz, für die man 26.000 mal zum Mond und zurück reisen könnte. Vom österreichischen Straßennetz profitieren Wirtschaft, Tourismus und Handel. Dafür sorgt die ASFINAG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG.

Als kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen gehen die Aufgaben der ASFINAG weit über die reine Finanzierung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes hinaus. Herausforderungen wie die EU-Erweiterung oder die Einführung der fahrleistungsabhängige Maut für Lkw und Busse verlangen modernstes Straßen- und Infrastrukturmanagement. Alle Einnahmen aus Maut, Vignette und ab 2004 auch aus dem Lkw-Road-Pricing, werden für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen verwendet. Im Mittelpunkt steht der Kunde: Österreichs Straßenbenützer.

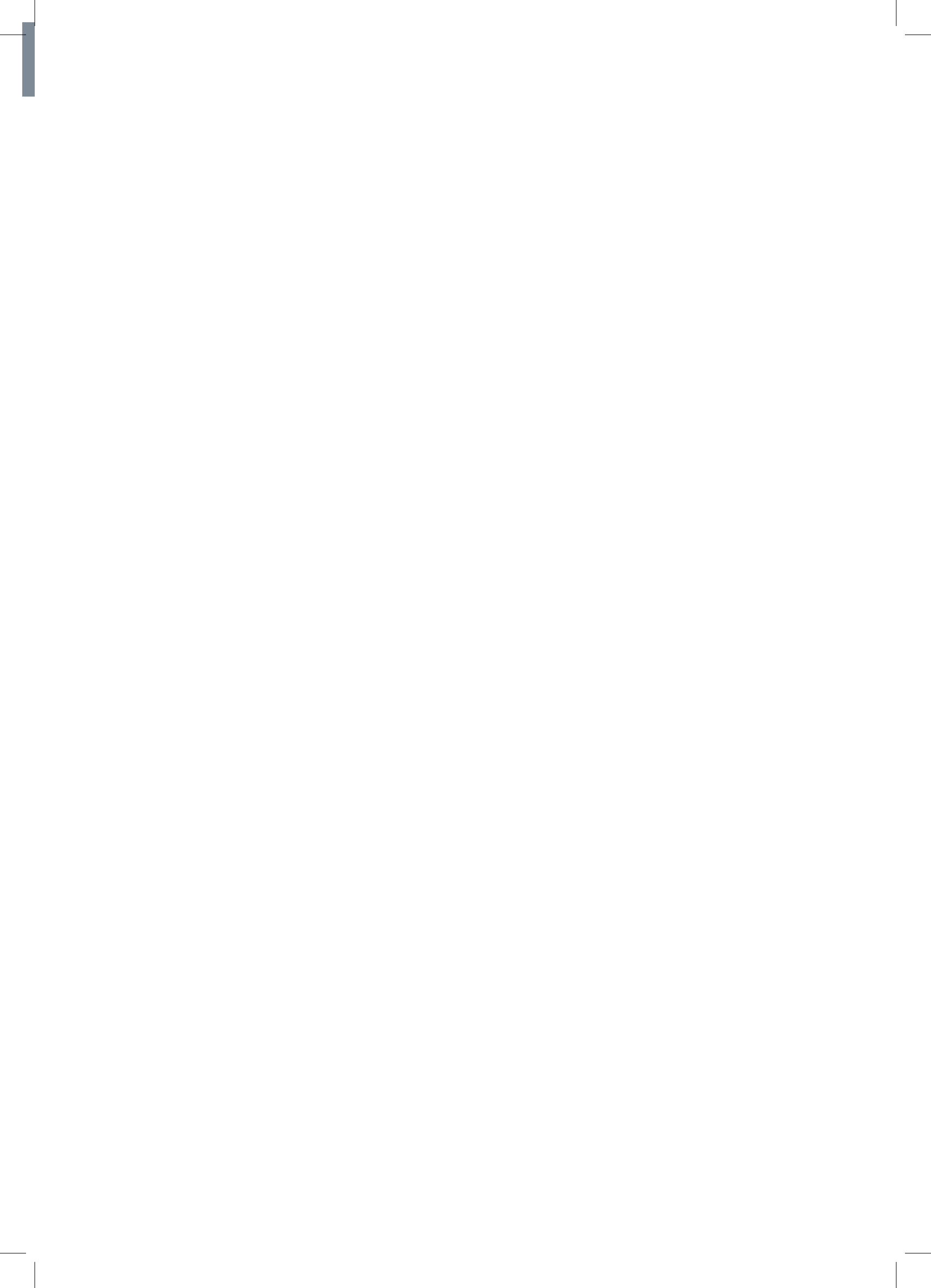
2003 – Jahr der Autobahn

2003 ist für die ASFINAG das Jahr der Autobahn. Um ca. eine Mrd. EUR wird in diesem Jahr das österreichische Straßennetz ausgebaut und erweitert. Noch nie in der Geschichte der ASFINAG gab es so hohe Investitionen in den Autobahn- und Schnellstraßenbau. Wichtige Projekte sind beispielsweise die Fertigstellung der A 9 Phyrn Autobahn, der Bau der A 8 Welser Westspange, zweite Tunnelröhren für Amberg- und Plabutschunnel oder die Generalsanierungen der West- und Südataubahn. Ab 2004 startet die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht. Die erwarteten Einnahmen von ca. 600 Mio. EUR dienen unter anderem Investitionen in moderne Kommunikationstechniken wie Verkehrstelematik. Elektronische Daten, künftig gesteuert von der ersten österreichischen Verkehrsinformationszentrale in Inzersdorf, sollen helfen, mit modernster Technologie Verkehrsströme zu beeinflussen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Umweltbelastungen zu reduzieren.

Aufgaben und Kernbereiche der ASFINAG

- I Bauen: Die Aufgaben im Bereich Planung, Bau und bauliche Erhaltung bestehender Strecken und künftiger Netzerweiterungen reichen von der Erstellung von Bauprogrammen über Planung und Projektmanagement bis zur Kostenkontrolle.
- I Betreiben: Rund 1.530 Mitarbeiter sind im Auftrag der ASFINAG an 53 Betriebsstandorten verantwortlich für Fahrbahninstandhaltung, Brückenüberwachung, die Sicherung von Tunnels sowie für den Winterdienst und die Pflege von Grünflächen.
- I Bemaufen: Die ASFINAG hebt an den Autobahnen und Schnellstraßen Mauten und Benützungsgebühren ein. Die Einnahmen fließen zweckgebunden in Straßenbau und Erhaltung.
- I Beeinflussen: Mit professionellem Verkehrs- und Informationsmanagement und modernen Kommunikationstechniken lassen sich Verkehrsströme beeinflussen und optimieren. So wird die „intelligente“ Straße zur Realität.

Details und weitere Informationen finden Sie unter www.asfinag.at.





bmvft

ASFINAG



Die Weinviertel Autobahn A 5

www.nordautobahn.at

www.asfinag.at