



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Bundesrates
Sonja Ledl-Rossmann
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0022-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 17. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Bundesrat Krusche und weitere Bundesräte haben am 17. November 2016 unter der **Nr. 3188/J-BR/2016** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend den aktuellen Stand des Baus der S 7 – Fürstenfelder Schnellstraße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Sind für den Abschnitt West der S7 alle Materienrechtsverfahren wie Wasserrecht und Naturschutz positiv abgeschlossen?*

Die Genehmigungen nach dem steiermärkischen und burgenländischen Naturschutzgesetz wurden erteilt, nicht in Beschwerde gezogen und sind somit rechtskräftig. Die Genehmigungen nach dem Wasserrechtsgesetz für das Land Steiermark und das Land Burgenland sind in Form von Berufungsbescheiden des BLMFUW ebenso rechtskräftig. Seit Februar 2014 sind Revisionen beim VwGH anhängig, welche noch nicht entschieden sind.

Zu Frage 2:

- *Sind für den Abschnitt West der S7 alle Grundeinlösen erfolgt?*

95% der Einlösen sind abgeschlossen. Die restlichen 5% erfolgen bis Jänner 2017. Es sind in wenigen Fällen Enteignungen ausständig. Diese sollen bis Mitte 2017 verhandelt werden.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Ist ein späterer Vollausbau des Ostabschnitts mit zwei baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen zu einem späteren Zeitpunkt geplant (2. Phase)?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Für den Abschnitt Ost wird für 2025 an Werktagen eine in Richtung Grenze abfallende Verkehrsbelastung von 17.800 auf 11.000 Kfz/24h direkt an der Grenze prognostiziert. Diese Verkehrsbelastung ist mit dem zweistreifigen Ausbau gut abführbar, welcher im derzeit in Vorbereitung befindlichen Projekt vorgesehen ist. Ab einer Verkehrsbelastung zwischen 20.000 und 23.000 Kfz/24h ist im Regelfall die Notwendigkeit eines vierstreifigen Ausbaus zu prüfen. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit eines zweistreifigen Querschnitts kann aber in Abhängigkeit von LKW-Verkehr, Steigungsverhältnissen und Kurvigkeit noch höher liegen.

Unter diesen Voraussetzungen kann für die S 7, Abschnitt Ost, langfristig die Notwendigkeit eines vierstreifigen Ausbaus mit zwei baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen nicht ausgeschlossen werden. Es wurden deshalb Maßnahmen getroffen, damit ein derartiger Ausbau möglichst leicht bewerkstelligt werden kann. Die Abwicklung der erforderlichen Genehmigungsverfahren bzw. die bauliche Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung bedarfsorientiert.

Zu Frage 5:

- *Wenn ja,
5.1 bis wann bzw. in Abhängigkeit von welchen Faktoren ist dies geplant?*

Ein vierstreifiger Ausbau wird bedarfsorientiert umgesetzt und ist von der langfristigen Verkehrsentwicklung auf der S 7 im Abschnitt Ost abhängig. Ein konkreter Zeitpunkt für die Umsetzung kann derzeit nicht angegeben werden.

5.2 werden die Grundeinlösen für den Ostabschnitt bereits in der 1. Phase für den späteren Vollausbau getätigt?

Ein möglicher vierstreifiger Ausbau wird bereits in der Grundeinlöse berücksichtigt.

5.3 werden die Anschlussstellen sowie Über- und Unterführungen bereits in der 1. Phase so geplant und umgesetzt, dass keine größeren zusätzlichen Baumaßnahmen für den Vollausbau notwendig werden?

Die Anschlussstellen, Überführungen über die S 7 und das Begleitwegenetz sind bereits im derzeit in Vorbereitung befindlichen Projekt für einen vierstreifigen Ausbau dimensioniert. Brückenbauwerke der S 7, Unterflurtrassen und Grünbrücken über die S 7 sind so geplant, dass die Herstellung eines Bauwerkes für eine zweite Richtungsfahrbahn leicht möglich ist.

5.4 welche Kosten aus Basis der derzeitigen Baukosten werden für den Vollausbau geschätzt?

Die Schätzkosten für das derzeit in Vorbereitung befindliche Projekt belaufen sich auf rd. 145 Mio. Euro. Eine Kostenschätzung für einen späteren vierstreifigen Ausbau kann mangels eines konkreten Umsetzungszeitraums nicht genannt werden (vgl. 5.1). Es ist aber mit einer Größenordnung von 30 – 40% der Kosten des derzeitigen Projekts zu rechnen.

Zu Frage 6:

- *Erfolgt der Ausbau des Ostabschnittes in der 1. Phase kreuzungsfrei?*

Ja, die Verflechtung mit dem untergeordneten Netz erfolgt über Abschlussstellen – querende Straßen werden über- oder unterführt.

Zu Frage 7:

- *Welche Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheit sind für den Ostabschnitt im Halbausbau geplant?*

7.1 Erfolgt der Ausbau mit baulichen Trennungen der Richtungsfahrbahnen?

Die beiden Richtungsfahrbahnen weisen keine bauliche Mitteltrennung auf.

7.2 Erfolgt der Ausbau mit ein oder zwei Fahrstreifen je Richtung (auf die gesamte Länge oder teilweise)?

Das derzeit in Vorbereitung befindliche Projekt sieht auf der gesamten Länge einen Fahrstreifen je Richtung vor. Bei einem vierstreifigen Ausbau würden diese Fahrstreifen die Richtungsfahrbahn Graz bilden und eine zweite Richtungsfahrbahn daneben errichtet werden.

7.3 Wird es im Falle von einem Fahrstreifen Überholmöglichkeiten geben?

Bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel abschnittsweise ein weiterer Fahrstreifen pro Richtung, sind nicht vorgesehen.

7.4 Welche sonstigen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind in diesem Abschnitt geplant?

Das derzeit in Vorbereitung befindliche Projekt entspricht dem aktuellen Stand der Technik und weist damit eine deutlich höhere Verkehrssicherheit auf, als das durch die Ortsgebiete verlaufende und eine Vielzahl von Kreuzungspunkten aufweisende bestehende Netz. Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der S 7, Abschnitt Ost, wird im Freiland 100 km/h betragen.

Entlang der offenen Strecke werden Maßnahmen wie Absicherung von Objekten durch Fahrzeugrückhaltesysteme, regelmäßige Pannenbuchten und zwei Betriebsumkehren für ein sicheres Umkehren von Einsatzkräften und Fahrzeugen des Betriebs umgesetzt.

Besonderes Augenmerk wird auf die Verkehrssicherheit in der rund 700m langen Unterflurtrasse Königsdorf gelegt. Die wesentlichen Maßnahmen sind nachfolgend angeführt:

- Für Einsatzkräfte befahrbarer Fluchttunnel samt großzügig dimensioniertem Rettungsplatz
- Rumpelstreifen als Fahrspurtrennung
- Selbstleuchtende Leiteinrichtungen zur Markierung der Fluchtwege
- Feuerlösch- und Notrufrnischen
- Brandmeldeanlagen und Strahlventilatoren zur Belüftung
- Radarkontrolle im Bereich des Südportals
- Wechselverkehrszeichen und Ampelanlagen vor den Tunnelportalen
- Funkanlage für Einsatzkräfte mit der Möglichkeit die VerkehrsteilnehmerInnen via Radio zu informieren
- Rund um die Uhr Videoüberwachung durch die Verkehrsmanagementzentrale

- Videoüberwachungsanlage mit automatischer Erkennung von Geister- und LangsamfahrerInnen sowie Fahrzeugstillstand
- Akkustisches Tunnelmonitoring zur automatischen Erkennung von Unfällen
- Lautsprecheranlagen im Fluchttunnel und vor den Portalen

Zu Frage 8:

- *Wie wird nach derzeitigem Kenntnisstand der Anschluss an der Grenze zum ungarischen Straßennetz erfolgen?*

Das derzeit in Vorbereitung befindliche Projekt enthält zwei Möglichkeiten für einen Anschluss an das ungarische Straßennetz. Die angestrebte Variante sieht eine unmittelbare Anbindung der S 7 an die M 8 vor. Der Grenzübergabepunkt liegt einige hundert Meter südlich des bestehenden Grenzübergangs der B 65.

Für den Fall, dass der Baufortschritt in Ungarn keine gemeinsame Fertigstellung der beiden Vorhaben ermöglicht, wird die S 7 an die parallel zur Grenze verlaufende L 116 angebunden. Der Verkehr kann anschließend über die L 116 und die LKW-Umfahrung Heiligenkreuz zum bestehenden Grenzübergang der B 65 geführt werden.

Zu Frage 9:

- *Sind diesbezüglich Gespräche mit Ungarn geplant?*
9.1 *Wenn ja, wann?*
9.2 *Wenn nein, warum nicht?*

Während der gesamten Planungsphase fanden Gespräche zur Klärung technischer Details statt. Weitere Gespräche, vor allem zur Abstimmung der Bauphase, werden erforderlich sein.

Mag. Jörg Leichtfried

