



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
3974/AB

30. Mai 2008

GZ. BMVIT-11.500/0009-I/PR3/2008 DVR:0000175

zu 3981/J

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 30. Mai 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3981/J-NR/2008 betreffend Ausbau der S 31 – Burgenlandschnellstraße – Abschnitt Schützen am Gebirge - Eisenstadt, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 1. April 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich laut Auskunft der ASFINAG wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie ist erklärbar, dass die S 31 im März 2007 zurückgereiht wurde und im Herbst 2007 plötzlich Priorität erlangt hat?

Antwort:

Bei der Erstellung der Prioritätenreihung für das hochrangige Straßennetz wurden folgende Kriterien berücksichtigt.

- Zeitgerechte Umsetzung der in Planung bzw. in Bau befindlichen Infrastrukturprojekte
- Leistungskriterien
- Senkung und Einsparung von Baukosten
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz
- Nachhaltigkeitskriterien

Der weiteren können Infrastrukturprojekte nur im Rahmen der vorhandenen Mittel realisiert werden. Die Realisierung der S 31 Burgenland Schnellstraße im gegenständlichen Abschnitt führt zu einer wesentlichen Verkehrsentslastung der B 50 Burgenland Straße. Das Vorprojekt 2007 (Überarbeitung des Vorprojektes 2005) wurde am 19. Juli 2007 beim BMVIT zur Erlangung der Planungsgebiets-Verordnung gemäß § 14 BStG eingereicht. Im Sommer 2007 wurde im Rahmen des laufenden Abstimmungsprozesses seitens des Landes dem Interesse nach Forcierung des Projektes Ausdruck verliehen. Gemäß der im Mai 2008 zwischen dem

BMVIT, dem Land Burgenland und der ASFINAG unterfertigten Absichtserklärung wird ein Baubeginn im Jahr 2010 angestrebt, wobei die Mehrkosten durch Vorfinanzierungsmaßnahmen seitens des Landes gedeckt sind. Sollte ein Land bereit sein, die Kosten eines vorgezogenen Baubeginn zu tragen, kann einem solchen Wunsch unter der Voraussetzung der technischen Machbarkeit durchaus Rechnung getragen werden.

Frage 2:

In welchem Ausmaß wurden verschiedene Varianten geprüft?

Antwort:

Zur Gegenüberstellung der im Vorprojekt, im offenen Planungsprozess entwickelten Trassenvarianten und ihrer Auswirkungen bediente man sich der standardisierten Methode der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Mit ihrer Hilfe werden aufbauend auf umfangreiche Untersuchungen, in Abstimmung und unter Einbeziehung der Bevölkerung, in verschiedenen Fachgebieten die Wirkungsbereiche Mensch, Raum und Umwelt, Verkehr und Kosten für jede Variante analysiert und gegenübergestellt.

Um eine objektive Variantengegenüberstellung durchführen zu können, ist es erforderlich, zahlreiche Fachbereiche eingehend zu untersuchen und Bewertungen vorzunehmen. Dazu werden die zu untersuchenden Fachbereiche zu einem Kriterienkatalog zusammengefasst und bewertet. Den wesentlichsten Anteil an den Untersuchungen nimmt in diesem Fall der Bereich Mensch, Raum und Umwelt ein. Zusätzlich bilden die Fragen der verkehrlichen Auswirkungen sowie der Verkehrssicherheit einen zentralen Bestandteil der Untersuchungen. Wie bei allen Projekten ist natürlich auch die Wirtschaftlichkeit von wesentlicher Bedeutung, sie findet im Fachbereich Kosten und Realisierung Berücksichtigung.

Frage 3:

Wurde eine Nullvariante geprüft? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Untersuchung der Nullvariante, also des Unterbleibens des Vorhabens, ist Bestandteil des Vorprojektes und wird auch in der Umweltverträglichkeitserklärung berücksichtigt. Sie ergibt für den Prognosehorizont Verkehrsbelastungen, die insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt von Schützen zu massiven Verkehrsbehinderungen führen werden.

Frage 4:

Wie geht man damit um, dass sich der GR der Gemeinde Schützen aufgrund lokaler Siedlungsentwicklungen einstimmig für eine kleinräumige Ortsumfahrung im Süden ausgesprochen hat und nunmehr aber eine zweispurige Schnellstraße im Norden verordnet werden soll?

Antwort:

Zur Gegenüberstellung der im Vorprojekt aus einer Vielzahl von Trassenbündel entwickelten Trassenvarianten (Variante Nord, Variante Süd, Variante Süd-Nord) und ihrer Auswirkungen erfolgte die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (siehe dazu auch meine Ausführungen zu Fragepunkt 2). Der Querschnitt der S 31 beinhaltet unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose und der Wirtschaftlichkeit einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Er entspricht somit dem Querschnitt einer lokalen Ortsumfahrung.

Die NKU verdeutlicht, dass Variante Süd deutlich schlechter vor allem in den Beurteilungskriterien Lärmbelästigung, Trennwirkung, Landschaftsbild, Freizeit und Erholung, Wirkung auf Schutzgebiete und Grundwasser bewertet werden musste als Variante Nord.

Frage 5:

Wie ist in diesem Zusammenhang daher die im Auftrag des Bundes erstellte Studie von Prof. Czernin mit den Planungen vereinbar, welche klar zum Ergebnis kommt, dass die optimale Verkehrslösung an der B50 nur mittels kleinräumigen Umfahrungen erreicht werden kann? Sind die „Erfordernisse des Verkehrs“ iSd § 4 BStG daher abschließend geprüft worden?

Antwort:

Den Erfordernissen des Verkehrs und der Wirtschaftlichkeit wurde mit einer Querschnittsreduktion entsprochen. Das Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 BStG wurde noch nicht eingeleitet.

Frage 6:

Wie sind in diesem Zusammenhang die im Jahr 2002 veröffentlichten Ergebnisse der im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, des Magistrats der Stadt Wien, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie ASFINAG erstellten Studie „Korridoruntersuchungen Ostregion“ zu verstehen, die zu den Überlegungen für eine hochrangige Verknüpfung von Eisenstadt mit Bratislava über die B50 auf eine bestehende geringe Verflechtungsnachfrage und hohen Raumwiderstand gegenüber einem großzügigen Straßenausbau in dem untersuchten Neusiedlersee-Korridor hinweist. Letztendlich wird für diesen Korridor eine zweistreifige Autostraße mit lokalen Ortsumfahrungen und einem vollständig errichteten Begleitwegesystem vorgeschlagen.

Hat sich der Verflechtungsgrad in der Zwischenzeit erhöht bzw. haben sich die angesprochenen Raumwiderstände verringert?

Antwort:

Die Verlängerung der S 31 im Abschnitt Schützen am Gebirge bis Eisenstadt entspricht den Intentionen der im Jahre 2000 fertig gestellten Studie „Korridoruntersuchung Ostregion“.

Frage 7:

Welche funktionelle Bedeutung soll die S 31 nunmehr übernehmen?

Antwort:

Das gegenständliche Projekt stellt eine Verlängerung der S 31 in Richtung Nordosten dar. Für den Nutzer der gesamten Länge des Abschnittes werden gewisse Reisezeitgewinne wirksam, Neuverkehr ergibt sich aber nur in geringem Umfang. Da der Bestand hohe Verkehrswerte aufweist, führt die Realisierung zu einer wesentlichen Entlastung der B 50 Burgenland Straße. Dies bedeutet eine ebenso wesentliche Umweltentlastung für die Anrainer der B 50.

Frage 8:

Nachvollziehbar wäre als Rechtfertigung nur ein Lückenschluss des hochrangigen Verkehrsnetzes zwischen Neusiedl und Eisenstadt (inkl. Transit). Für eine ledigliche Umfahrung der Gemeinde Schützen fehlt die Bedeutung, um einen hochrangigen Neubau zu

rechtfertigen. Soll die neue S 31 ihre Funktion dadurch erfüllen, dass der Schwerverkehr infolge des bestehenden LKW-Fahrverbots von der B 50 umgeleitet werden soll?

Antwort:

Der Straßenverlauf der S 31 Burgenland Schnellstraße ist im BStG wie folgt festgelegt: Schützen (B 50) – Eisenstadt/Ost – Knoten Eisenstadt (A 3) ... Eine Weiterführung der S 31 über das Gemeindegebiet von Schützen am Gebirge hinaus ist im BStG nicht vorgesehen.

Frage 9:

Inwieweit ist daher auch die Wirtschaftlichkeit der S 31 geprüft worden? Im Gesamtverkehrsplan Österreich 2002 wurde für die vierspurige Verbindung Eisenstadt – Schützen noch mit € 29,1 Mio gerechnet. Jetzt werden die Investitionskosten für einen zweispurigen Bau schon auf € 45 Mio. geschätzt. Im beschlossenen Infrastrukturprogramm im Ministerrat vom 5.3.2008 sind für die abschnittsweise Erweiterung zusätzlich € 85 Mio. dafür vorgesehen. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtkosten für dieses Bauprojekt tatsächlich und inwiefern ist die Erweiterung der S31 geplant?

Antwort:

Im Rahmen des Vorprojektes erfolgte im Zuge der NKU auch eine Betrachtung von wirtschaftlichen Aspekten. Die Kosten für die ca. 10 km lange, in zweistreifigem Ausbau geplante Schnellstraße mit einer Kronenbreite von 11,0 m ohne bauliche Mitteltrennung und mit Pannenbuchten werden mit EUR 45 Mio. veranschlagt.

Frage 10:

Ist auch unter Bedachtnahme auf das geringe Verkehrsaufkommen und das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot an der B50 eine Schnellstraße überhaupt wirtschaftlich vertretbar oder genügt eine Umfahrung Schützen in Form einer zweispurigen Landesstraße?

Antwort:

Im Analysejahr 2003 betrug die Verkehrsbelastung der B 50 östlich von Eisenstadt im durchschnittlichen, täglichen Werktagsverkehr (DTVw) rd. 14.500 KFZ/24 Std., wovon rd. 900 KFZ/24 Std. dem Schwerverkehr zuzurechnen sind, obwohl das LKW-Fahrverbot bereits ab Mai 2006 wirksam war. Im Prognosejahr 2025 ist entsprechend der verkehrlichen Entwicklungen mit einem Aufkommen von über 20.000 KFZ/24 Std. zu rechnen und kann daher die Errichtung dieser Verlängerung der S 31 wirtschaftlich durchaus vertreten werden.

Frage 11:

Letztlich würde auf längere Frist gesehen die Gesamtheit der AutofahrerInnen und/oder SteuerzahlerInnen dafür finanziell gerade stehen müssen, wenn die ASFINAG ihren gesellschaftsrechtlichen Vorgaben zum Trotz hochgradig unwirtschaftliche und überdimensionierte Projekte wie eine S-31-Verlängerung im Raum Schützen im Autobahnquerschnitt auf parteipolitischen Zuruf umsetzen muss. Wie können Sie dies als verantwortlicher Minister gegenüber den AutofahrerInnen und SteuerzahlerInnen rechtfertigen?

Antwort:

Durch die gewählten Trassierungsparameter und der Ausführung eines zweistreifigen Querschnittes ohne Richtungstrennung wird sowohl den verkehrlichen Anforderungen wie auch den Grundsätzen der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit entsprochen.

Frage 12:

Wie sieht die Projektergebnisrechnung der ASFINAG, in der Baukosten, Verkehrserwartung und Barwert nach entsprechender Nutzungsdauer berechnet wird, im Detail aus?

Antwort:

Die Projektergebnisrechnung der ASFINAG zeigt, wie bei allen Straßenbauvorhaben in Österreich, aus betriebswirtschaftlicher Sicht keinen Gewinn.

Es darf aber nicht übersehen werden, dass diese Vorhaben Vorteile in volkswirtschaftlicher Hinsicht haben.

Frage 13:

Wurden Aspekte der Umweltverträglichkeit (Grundwasser, Natura 2000 Gebiete, Weltkulturerbe) geprüft?

Antwort:

Im Rahmen des Vorprojektes wurde ein umfangreicher Umweltbericht mit der Behandlung aller Schutzgüter gemäß UVP-G 2000 eingereicht. Die Umweltverträglichkeitsprüfung findet erst im Rahmen des Trassenfestlegungsverfahrens statt.

In Bezug auf das Grundwasser wurden Untergrunderhebungen durchgeführt und ausgewertet. Hinsichtlich Natura 2000-Gebiete ist ein Prüfungsverfahren zur Feststellung der Naturverträglichkeitsprüfungspflicht in Vorbereitung. Es kann jedenfalls festgehalten werden, dass das Natura 2000-Gebiet nicht berührt wird. Im Hinblick auf das Weltkulturerbe werden die Zielaussagen des Managementplanes im Fachbeitrag zur Umweltverträglichkeitserklärung berücksichtigt werden.

Frage 14:

Es gibt im Verfahren gemäß § 14 Bundesstraßengesetz rund 2000 Stellungnahmen besorgter Anrainer. Werden diese berücksichtigt, wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zuge des § 14 Verfahrens wurden die Vorprojektsunterlagen der S 31, Abschnitt Schützen am Gebirge – Eisenstadt, in der Zeit vom 10. Jänner 2008 bis einschließlich 25. Februar 2008 im BMVIT, dem Magistrat der Stadt Eisenstadt und in den Gemeinden Trausdorf an der Wulka, Oslip, Schützen am Gebirge und Donnerskirchen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Die abgegebenen Stellungnahmen werden durch das BMVIT geprüft und hinsichtlich der § 14 Verordnung berücksichtigt. Gegebenenfalls finden sie Eingang in die weitere Projektierung durch die ASFINAG.

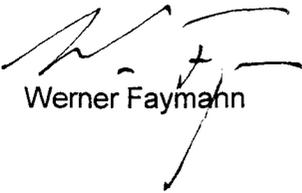
Frage 15:

Wie geht man mit den für die Region wesentlichen touristischen und wirtschaftlichen Aspekten wie Genussregion, Weinbauregion Neusiedlersee – Hügelland, Kirschblütenregion usw. um, welche durch das Projekt erheblich gefährdet sind?

Antwort:

Die Berücksichtigung dieser genannten Aspekte im Vorprojekt (Nutzen-Kosten-Untersuchung) hat zur Entscheidung über die Trassenlage im Einreichprojekt beigetragen (siehe dazu auch meine Ausführungen zu Fragepunkt 2).

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann