



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

XXIII. GP.-NR

4786 /AB

10. Sep. 2008

zu 4853 /J

GZ. BMVIT-11.500/0015-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 9. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4853/J-NR/2008 betreffend Ausbau der S 31 – Burgenlandschnellstraße – Abschnitt Schützen am Gebirge - Eisenstadt, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich laut Auskunft der ASFINAG wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 und 13:**

In der Antwort auf Frage 1 bezüglich der Prioritätenreihung wird als eines der Kriterien auf die Senkung und Einsparungen von Baukosten hingewiesen.

Worin besteht die Einsparung, wenn für eine 4-spurige Variante im GVP 2002 rd.

€ 29 Mio. veranschlagt wurden und nun für einen 2-spurigen Ausbau rd. € 45 Mio. kolportiert sind?

Zur Antwort 11, bezüglich Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit: Im GVP 2002 wurde eine vierspurige Ausbauvariante mit € 29,1 Mio. veranschlagt, jetzt werden für einen 2-spurigen Ausbau € 45 Mio. veranschlagt.

Inwieweit entspricht die Planung daher der Sparsamkeit?

**Antwort:**

Die genannten EUR 29 Mio., die im GVP 2002 für die S 31 im Abschnitt Schützen/Geb.-Eisenstadt veranschlagt waren, stellten eine grobe Abschätzung dar. Zum damaligen Zeitpunkt lagen keine konkreten Projekte vor, auf deren Basis eine Kostenschätzung durch die Länder erstellt werden hätte können.

Im Rahmen des Vorprojektes 2005 und den Adaptierungen 2007 zum Vorprojekt 2005 erfolgte im Zuge der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) eine Betrachtung von wirtschaftlichen Aspekten und der Realisierung. Grundlage der Planungen zum Vorprojekt 2005 war ein vierstreifiger Ausbau mit einer Kronenbreite von 21,0 m mit baulicher Mitteltrennung. Die Kosten für diese Ausbauvariante wurden mit rund EUR 75 Mio. veranschlagt.

Am 28.04.2006 wurde die S 1 im Abschnitt Vösendorf bis Schwechat für den Verkehr freigegeben. Ab Mitte Mai 2006 wurde auf der B 50 zwischen Parndorf und Eisenstadt ein LKW-Fahrverbot (mit Ausnahmen) erlassen. Basierend auf diesen geänderten Voraussetzungen erfolgte eine Aktualisierung der Prognoseverkehrsstärken im gegenständlichen Abschnitt der S 31. Als Ergebnis wurde zur Sicherstellung der erforderlichen Leistungsfähigkeit ein 2-streifiger Ausbau als ausreichend beurteilt. Die Investitionssumme beläuft sich dabei auf EUR 45 Mio.

**Frage 2:**

Als weiteres Kriterium für den Ausbau der S31 wird die „Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen“ – gemeint ist wohl die Beseitigung von Lücken bzw. das Herstellen von Lückenschlüssen – genannt.

Kann folglich davon ausgegangen werden, dass der Ausbau der S31 Teil des Lückenschlusses ist, falls nein wird der Ausbau trotzdem weiter verfolgt, obwohl er nicht den grundsätzlichen Anforderungen und Zielsetzungen entspricht?

**Antwort:**

Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie das Herstellen von Lückenschlüssen ist eine grundsätzliche Zielsetzung für das gesamte hochrangige Straßennetz. Ziel der S 31 im gegenständlichen Abschnitt ist u.a. die Reduktion des hohen Verkehrsaufkommens und eine Entlastung der Anrainer im unmittelbaren Ortsbereich von Schützen.

**Frage 3:**

Ebenfalls in Antwort 1 wird darauf hingewiesen, dass „Gemäß der im Mai 2008 zwischen BMVIT, dem Land Burgenland und der ASFINAG unterfertigten Absichtserklärung ein Baubeginn im Jahr 2010 angestrebt (wird), wobei die Mehrkosten durch Vorfinanzierungsmaßnahmen seitens des Landes gedeckt werden.“

Um welche Mehrkosten geht es dabei und wodurch sind diese gerechtfertigt, zumal zuvor auf die Senkung und Einsparung von Baukosten hingewiesen wurde?

**Antwort:**

Durch den angestrebten vorgezogenen Baubeginn im Jahr 2010 müssen zu einem früheren Zeitpunkt Investitionen getätigt werden. Die damit verbundenen Mehrkosten sind in diesem Fall die Zinsen für die vorgezogenen Investitionen, welche vom Land Burgenland übernommen werden.

**Frage 4:**

In Beantwortung der Frage 2 bezüglich der Prüfung der verschiedenen Varianten wird auf die standardisierte Methode der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) verwiesen. Im Rahmen der Gemeindeinformation in Schützen am Gebirge am 18.12.2007 wurden von der ASFINAG die Ergebnisse der Bewertung der Trassenvarianten in der NKU präsentiert. Diese NKU Wirkungstabelle bezieht sich allerdings auf das Vorprojekt 2005. Eingereicht wurde aber das Vorprojekt 2007.

Das Zustandekommen der Bewertung und der sich daraus ergebenden Empfehlung ist somit nicht nachvollziehbar – wie erklären Sie dies? Wir ersuchen bei Ihrer Anfragebeantwortung die Unterlagen beizulegen.

**Antwort:**

Im Rahmen der Gemeindeinformation Schützen/Gebirge und Oslip am 18.12.2007 wurde über den aktuellen Planungsstand der S 31 im Abschnitt Schützen/Gebirge bis Eisenstadt informiert. Dabei wurden nochmals abschließend die Ergebnisse des Vorprojekts 2005 (u.a. Nutzen-Kosten-Untersuchung) und der Adaptierungen 2007 zum Vorprojekt 2005 (u.a. Anpassung an die geänderten verkehrlichen Rahmendingungen) präsentiert, welche Grundlage für das Einreichprojekt sein werden.

Wie ich bereits in der Beantwortung zu Fragepunkt 1 ausgeführt habe, erfolgte basierend auf den geänderten Verkehrsverhältnissen (Verkehrsfreigabe S 1 Schwechat-Süßenbrunn, Lkw-Fahrverbot (mit Ausnahmen) auf der B 50 zwischen Parndorf und Eisenstadt) eine Aktualisierung der Prognoseverkehrsstärken (aus dem Vorprojekt 2005) auf der S 31 im gegenständlichen Abschnitt. Als Ergebnis konnte zur Sicherstellung der erforderlichen Leistungsfähigkeit ein 2-streifiger Ausbau als ausreichend beurteilt werden.

**Frage 5:**

Ebenfalls in Antwort 2 ist von umfangreichen Untersuchungen unter Einbeziehungen der Bevölkerung die Rede.

Um welche Untersuchungen handelt es sich dabei im Einzelnen und wie wurde die Bevölkerung miteinbezogen? Welche Methoden wurden angewendet und wie kann in diese Ergebnisse Einsicht genommen werden?

**Antwort:**

Im Zuge der Erarbeitung des Vorprojektes wurden gemäß der Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten des BMVIT, die vom geplanten Projekt möglicherweise betroffenen Natur- und Wirtschaftsräume sowie die Verkehrssituation und die Wirtschaftlichkeit untersucht.

Im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses fanden 10 Arbeitsgruppensitzungen (September 2003 bis Dezember 2007) unter Teilnahme der durch die Gemeinden bestimmten Vertreter statt. Wesen und Ziel dieser Arbeitsgruppensitzungen war die Präsentation der Planungen des Straßenprojektes und das Bemühen seitens der ASFINAG, alle Anregungen von Projektbeteiligten in den Planungsprozess aufzunehmen und, sofern möglich bzw. in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen, auch umzusetzen.

Weiters wurden im Zuge von Planungsausstellungen wichtige Inputs für die Planungen auf direktem Wege von den Besuchern gewonnen.

Im Rahmen der „Öffentliche Auflage“ der Vorprojektsunterlagen im Zeitraum von 10.01.2008 bis 25.02.2008 konnte in den Gemeinden (Magistrat Eisenstadt, Gemeinde Trausdorf an der Wulka, Gemeinde Osip, Gemeinde Schützen am Gebirge, Marktgemeinde Donnerskirchen), im BMVIT sowie im Amt der Burgenländischen Landesregierung die Bevölkerung Einsicht nehmen. Weiters bestand im Zuge der Auflage des Vorprojektes die Möglichkeit der Stellungnahme.

**Frage 6:**

Antwort 3 verweist auf massive Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont bei einer Nullvariante.

Auf welche Untersuchungen stützt sich diese Annahme und für welchen Prognosehorizont in Hinblick auf den nachweisbaren Umstand, dass sich die Verkehrsströme an der bestehenden B50 Bundesstraße in den letzten 15 Jahren im Wesentlichen nicht verändert haben?

**Antwort:**

Sowohl im Vorprojekt 2005 als auch in den Adaptierungen 2007 zum Vorprojekt 2005 erfolgte eine verkehrliche Untersuchung, bei der auch die Nullvariante, also das Unterbleiben des Vorhabens, untersucht wurde. Grundlage der verkehrlichen Untersuchung waren Auswertungen automatischer Zählstellen, händische Kontrollzählungen und statistische Grundlagen. Für die Verkehrsprognose im Vorprojekt wurde der Prognosehorizont 2020 gewählt.

**Fragen 7 und 8:**

In Antwort 4 wird betont, dass der geplante Streckenabschnitt der S31 im Querschnitt demjenigen, einer lokalen Ortsumfahrung entspricht.

Bedeutet dies, dass der Bund eine lokale Ortsumfahrung finanziert?

Bedeutet dies weiters, dass das Verkehrsaufkommen keine Schnellstraße erfordert, sondern dass man mit einer kleinräumigen Ortsumfahrung, wie von Prof. Czernin empfohlen, das Auslangen findet?

**Antwort:**

Gemäß Anhang 2 zum BStG i.d.g.F handelt es sich beim gegenständlichen Abschnitt um eine Bundesstraße. Als Verlängerung der bestehenden S 31 entspricht sie somit den Anlageverhältnissen einer Schnellstraße (Leistungsfähigkeit, Schnellverkehr, niveaufreie Kreuzungen, etc.) Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der S 31 im gegenständlichen Abschnitt ist ein 2-streifiger Ausbau ausreichend.

Da ein wesentliches Ziel der S 31 im gegenständlichen Abschnitt ist, das Ortsgebiet von Schützen am Gebirge vom Verkehr zu entlasten, übernimmt dieser Abschnitt der

Schnellstraße verkehrlich auch die Funktionen einer Ortsumfahrung, neben anderen wie der Zubringerfunktion oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

**Frage 9:**

In Antwort 7 wird auf gewisse Reisezeitgewinne durch den Ausbau hingewiesen.

Wie hoch sind diese bei einer Länge des Streckenabschnitts von 10 km und einer maximalen Geschwindigkeit von 100km/h?

**Antwort:**

Reisezeitgewinne resultieren aus der Beseitigung von Kapazitätsengpässen verglichen zur bestehenden Ortsdurchfahrt, wodurch sich auch eine Fahrzeiterparnis durch die höhere Fahrgeschwindigkeit auf der S 31 ergibt.

Weitere Reisezeitgewinne ergeben sich für jenen Verkehrsanteil, welcher Ziel und Quelle im südlichen Ortsbereich von Eisenstadt oder weiter im südlichen Burgenland hat. Für diesen Verkehrsanteil stellt die S 31 zwischen der AST Osip und der AST Eisenstadt/Ost eine Verkürzung des Fahrweges gegenüber jenem über die Bestandsstrecke um rd. 1,8 km dar - daraus resultiert eine weitere Fahrzeitreduktion.

**Fragen 10 und 11:**

Darüber hinaus wird betont, dass sich ein Neuverkehr nur in geringem Umfang ergeben wird. Dies steht im Widerspruch zu den Behauptungen (z.B. in der Antwort auf Frage 10), das Verkehrsaufkommen würde sich prognostiziert drastisch erhöhen.

Welche Aussage ist nun richtig? Wir ersuchen, bei Ihrer Anfragebeantwortung auch die genauen Unterlagen beizulegen.

Wenn kein bzw. nahezu kein Neuverkehr zu erwarten ist, welchen Sinn hat dann der Ausbau überhaupt?

**Antwort:**

Die angesprochene drastische Erhöhung des Verkehrs bezieht sich auf den Prognosefall im Jahr 2020 ohne den Bau der S 31 im gegenständlichen Abschnitt gegenüber dem Bestandsfall 2006.

Gemäß Verkehrsprognose für das Jahr 2020 im Falle des Baus der S 31 beträgt der zusätzlich induzierte Neuverkehr nur rund 1 % des künftig ohnehin zu erwartenden Verkehrs.

**Frage 12:**

Die Frage Nr. 8, ob die S31 eine Funktion im hochrangigen Straßennetz durch die Umleitung des Schwerverkehrs von der B50 erfüllen soll, wird in Ihrer Antwort 3974/AB XXIII.GP dahingehend beantwortet, dass, „eine Weiterführung der S31 über das Gemeindegebiet von Schützen hinaus im BStG nicht vorgesehen ist“.

Angesichts des Umstandes, dass sich der Verlauf der S31 nicht direkt aus dem BStG, sondern aus dem „Straßenverzeichnis 2“ (Bundesstraßen) als Anlage zum BStG ergibt, kann ein Straßenverlauf sehr einfach durch eine Novelle zum BStG geändert werden.

Wie können Sie die einzig nachvollziehbare Folgerung entkräften, dass der Ausbau der S31 Teil des Lückenschlusses Richtung Neusiedl ist?

**Antwort:**

Gemäß Anhang 2 zum BStG i.d.g.F ist keine Fortführung der S 31 in Richtung Neusiedl enthalten. Eine derartige Fortführung würde eine Netzveränderung des Bundesstraßennetzes bedeuten und daher die Durchführung einer Strategischen Prüfung – Verkehr (mit Einbindung der Umweltstellen des Landes und des BMLFUW) voraussetzen, in der die wirtschaftliche, verkehrliche, sowie umwelt- und raumbezogene Sinnhaftigkeit zu begründen wäre.

**Frage 14:**

In der Kostenaufstellung der ASFINAG sind darüber hinaus keine finanziellen Mittel für Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt.

Sind demnach keine Lärmschutzmaßnahmen geplant, falls nein warum nicht, falls ja um wie viel würden die Gesamtausgaben dadurch steigen?

**Antwort:**

Die S 31 wird in Teilbereichen in Tieflage geführt, was auch als Lärmschutzmaßnahme zu bewerten ist. Als Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchungen im Rahmen des Vorprojektes konnte festgestellt werden, dass bei Realisierung der geplanten Trasse für die Bevölkerung deutlich wahrnehmbar knapp 1.200 Objekte mit Wohnnutzung durch Schallpegeländerungen entlastet und kein Objekt belastet wird. Durch die Verlagerung des Verkehrs aus dem Ortskern auf die S 31 wird das untergeordnete Straßennetz in Schützen/Gebirge verkehrlich und damit das gewidmete Baugebiet auch lärmtechnisch entlastet.

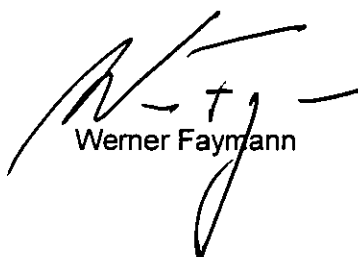
**Frage 15:**

Zu Antwort 12: Welche konkreten Vorteile in volkswirtschaftlicher Hinsicht sind im Detail durch den Ausbau der S31 zu erwarten?

**Antwort:**

Die volkswirtschaftlichen Vorteile des geplanten Vorhabens ergeben sich aus einer Verkürzung der Reisezeit, einer Reduktion der Unfälle und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Hebung der Lebensqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt durch die Reduktion des Lärms und des Schadstoffausstoßes.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann