
5493/J XXIV. GP

Eingelangt am 28.05.2010

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Gabriel Obernosterer
Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend S 37**

Ende März erfolgte die bereits schon länger erwartete Bekanntgabe seitens der Autobahngesellschaft ASFINAG, dass das Projekt des Baus der S 37 (Schnellstraßenverbindung von Scheifling nach Klagenfurt-Nord) auf die lange Bank geschoben wird. Dies mit der Begründung, dass sich die Kosten auf rund € 1,2 Milliarden verdoppeln würden. Laut ASFINAG soll der Bau der Schnellstraße vom Murtal nach Klagenfurt um mindestens 10 Jahre verschoben werden.

Bereits im Jahr 2009 wurde von Frau Bundesministerin Doris Bures wegen geringerer Mauteinnahmen die nochmalige Evaluierung aller Investitionen im Autobahnnetz ausgerufen. Die offizielle Begründung, dass der Bau der S 37 auf die lange Bank geschoben wird, weil der Bau doppelt so teuer werden würde wie ursprünglich gedacht (ASFINAG Vorstand Alois Schedl im Mittagsjournal von Öl am 30.03.2010), nämlich 1,2 Mrd. anstatt 600 Millionen €, verwundert insbesondere deshalb, da der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und nunmehrige Bundeskanzler Werner Faymann in einer Anfragebeantwortung vom September 2008 (siehe Antwort zu Frage 31) die Kosten für den ursprünglich geplanten Bau bis 2015 mit rund € 1.078 Millionen beziffert hat, wobei er noch angefügt hat, dass die tatsächlichen Kosten abhängig von den gemäß UVP-G zu errichtenden Umweltentlastungsmaßnahmen und Ausstattung des Knoten Klagenfurt Nord sein werden.

Weiters wurden bereits Finanzierungskosten von € 51 Millionen dazugerechnet, somit kann durchaus mit Fug und Recht behauptet werden, dass die Kosten von rund € 1,2 Mrd. bereits im September 2008 der ASFINAG und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt waren.

Deshalb ist es völlig unverständlich, dass der ASFINAG Vorstand Alois Schedl auf die Bremse für dieses Projekt steigt. Laut ASFINAG Vorstand Schedl im Mittagsjournal von Öl am 30.03.2010 im O-Ton sei die „Wirtschaftlichkeit und die Dringlichkeit ganz anders und neu zu sehen“. Man könne die S 37 vielleicht in 10 bis 15 Jahren bauen, aber sicher nicht in fünf Jahren, sagte Schedl und betonte, dass die endgültige Entscheidung über die Verschiebung nicht gefallen sei.

Sogenannte Verkehrsexperten, wie der Vorstand des Institutes für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, Sebastian Kummer, schlagen überhaupt eine ersatzlose Streichung der geplanten S 37 vor (siehe Salzburger Nachrichten vom 28.02.2010).

Zur Erinnerung:

Die S 37 wurde mit rückwirkender Rechtswirksamkeit vom 01.01.2006 in das Verzeichnis 2 Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) in das Bundesstraßennetz aufgenommen. Aufgrund einer Vereinbarung, welche am 12.12.2006 zwischen dem damaligen LH Stv. Gerhard Dörfler als Verkehrsreferent des Landes Kärnten und der Republik Österreich, diese wiederum vertreten durch die ASFINAG, diese wiederum vertreten durch den damaligen Vorstand Mathias Reichhold, abgeschlossen wurde, wurde mit Wirksamkeit 01.01.2007 die Bemautung bzw. die Vignettenpflicht des Abschnittes Klagenfurt-Nord bis St. Veit-Nord eingefügt und gleichzeitig verpflichtete sich im Punkt III dieser Vereinbarung das Land Kärnten dazu, dass spätestens bis zum Beginn der Bemautung, also 01.01.2007, alle direkten Zu- und Abfahrten zur und von der zukünftigen Bundesstraße S 37, welche nicht im Punkt I als Anschlussstellen angeführt sind, zu sperren und sämtliche dieser Zu- und Abfahrten betreffende Vereinbarungen rechtskräftig zu beenden. Diesbezüglich wurde festgehalten, dass diese Maßnahme notwendig zur Herstellung der Bemautungsfähigkeit der zukünftigen Bundesstraße S 37 ist. Dies bedeutet wiederum, dass ohne dieser Sperren der Zu- und Abfahrten eine Bemautung gar nicht möglich gewesen wäre.

Seitens der Vertreter des Bundes, aber auch der ASFINAG, wurde trotz heftigster Proteste von Anrainern und Bürgerinitiativen die Vignettenpflicht und die Sperre der Anschlussstellen mit dem Argument verteidigt, dass der Ausbau der S 37 ohnedies bis zum Jahr 2015 erfolgen werde. Dies, obwohl der Streckenabschnitt der S 37 von Klagenfurt nach St. Veit an der Glan in keinsten Weise den Anforderungen der für den gesamten EU-Raum geltenden Richtlinien 1999/62 EG entspricht und deshalb schon alleine von einer Maut- und Vignettenpflicht auszunehmen gewesen wäre.

Entsprechend dieser Richtlinie darf eine Maut- bzw. Vignettenpflicht auf einer Schnellstraße nur eingeführt werden, wenn diese eine mehrspurige Straße ist, die ähnliche Merkmale wie eine Autobahn aufweist.

Die Schnellstraße S 37 von Klagenfurt nach St. Veit erfüllt diese Voraussetzungen keinesfalls und zwar aus nachstehenden Gründen:

1. Die S 37 ist im Streckenabschnitt von Klagenfurt Nord über Karnburg bis Maria Saal in nördlicher Richtung nur einspurig und nicht mehrspurig im Gegensatz zur Autobahn und das über eine Länge von rund fünf Kilometern.
2. Die Schnellstraße weist für die entgegen gesetzten Fahrspuren keine Fahrbahnteiler, weder durch Grünstreifen, Betonteiler, noch durch Leitschiene auf und beinhaltet dadurch extreme Sicherheitsgefährdungspotential, welches immer wieder durch tragische Unfälle bedauerlicherweise unter Beweis gestellt wird.
3. Die seitlichen Sicherheitsabstände von den Schnellstraßenbegrenzungen sind wesentlich geringer, als jene bei Autobahnen, sodass auch hier eine Beeinträchtigung der Sicherheit vorliegt.
4. Die Schnellstraße verfügt im Gegensatz zu Autobahnen über keinen Schutz gegen Wildwechsel, was ebenso ein erhöhtes Gefährdungspotential zur Folge hat.

Darüber hinaus gibt es noch weitere Mängel.

Als Ergebnis dieser Ausführungen ergibt sich, dass die S 37 von Klagenfurt Nord bis St. Veit an der Glan keinesfalls als „andere mehrspurige Straße mit ähnlichen Merkmalen wie Autobahnen“ eingereiht werden kann, welche die Einhebung eines Mautrechtes bzw. einer Vignettenpflicht rechtfertigen würde.

Trotz all diesen Kritikpunkten besteht nach wie vor Vignettenpflicht und sind die mit Wirksamkeit 01.01.2007 erfolgten Sperren der Zu- und Abfahrten weiterhin aufrecht. Dies, obwohl mit dem Bau der S 37 in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht gerechnet werden kann. Eine derartige Vorgangsweise muss als schikanös gegenüber dem österreichischen Steuerzahler und den betroffenen Betrieben bezeichnet werden. Einer dieser betroffenen Betriebe ist das Gasthaus Puck. Dieses befindet sich in unmittelbarer Nähe von Zu- und Abfahrten, die seit 01.01.2007 gesperrt sind. Aufgrund dieser Sperre muss dieses Gasthaus enorme Umsatzeinbußen verzeichnen.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

Anfrage:

1. Stimmt es, wie dies vom ASFINAG Vorstand Alois Schedl im Mittagsjournal von Öl am 30.03.2010 angekündigt wurde, dass das Projekt S 37 auf die lange Bank geschoben wird und vielleicht in 10 bis 15 Jahren gebaut wird, aber sicher nicht in den nächsten fünf Jahren?
2. An welcher Stelle der Prioritätenliste des Ministeriums ist dieses Projekt nunmehr gereiht und wann ist auf Grund dieser Prioritätenliste mit dem Baubeginn und der Baubeendigung der S 37 im Abschnitt Scheifling bis Klagenfurt-Nord und inklusive des neu zu bauenden Knoten Klagenfurt-Nord zu rechnen?
3. Aufgrund welcher Informationen wurde in der Anfragebeantwortung Ihres Vorgängers im Verkehrsministerium vom September 2008 (Antwort 31 und 32 dieser Anfragebeantwortung) bereits von Gesamtkosten über € 1,1 Mrd. ausgegangen?
4. Stammt diese Informationen von der ASFINAG bzw. waren sie der ASFINAG zumindest bekannt?
5. Wie erklären Sie sich, dass Ende März 2010, also rund 1,5 Jahre nach dieser Anfragebeantwortung, vom Vorstand der ASFINAG das Hinausschieben des Baubeginnes der Schnellstraße S 37 damit begründet wurde, dass sich die Kosten von € 600 Millionen auf € 1,2 Mrd. verdoppelt hätten, weshalb die Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit ganz anders und neu zu sehen sei?
6. Sind bei der Anfragebeantwortung im September 2008 bereits Probebohrungen durchgeführt gewesen und die Auswirkungen derselben in der Anfragebeantwortung vom September 2008 angegebene Kostenschätzungen mit eingeflossen?
7. Wenn bereits im September 2008 Kosten von mehr als € 1,1 Mrd. bekannt waren - dies ohne dem gemäß UVP-G zur errichtenden Umweltentlastungsmaßnahmen und der Ausstattung des Knoten Klagenfurt-Nord - wieso wurde nicht bereits im Jahre 2008 eine Verschiebung des Baus der S 37 vorgenommen?
8. Wie hoch schätzen Sie die Kosten des Knotens Klagenfurt-Nord ein?
9. Wie hoch schätzen Sie die Kosten für Umweltentlastungsmaßnahmen ein?

10. Können Sie die Kosten für die einzelnen Teilabschnitte, wie dies bei der Anfragebeantwortung zur Frage 31 im September 2008 erfolgt ist, nach den neuesten Erkenntnissen detailliert aufschlüsseln?
11. Sind zum derzeitigen Stand der Planungen für die S 37 im Bereich der Stadtgemeinde Friesach und der Marktgemeinde Maria Saal Unterflurtrassen, wie dies von den jeweiligen Bürgerinitiativen gefordert wird, vorgesehen?
12. Halten Sie angesichts des Umstandes, dass mit dem Bau der S 37 im Streckenabschnitt Scheifling Klagenfurt-Nord offenbar frühestens in 10 Jahren begonnen werden wird, die Aufrechterhaltung der Vignettenpflicht und die Aufrechterhaltung der Sperre der Zu- und Abfahrten in diesem Streckenabschnitt weiterhin für vertretbar?
13. Halten Sie es tatsächlich für vertretbar, dass Betriebe in diesem Bereich hohe wirtschaftliche Einbußen aufgrund der Sperre von Zu- und Abfahrten haben, nur weil die Zu- und Abfahrten im Hinblick auf eine ursprünglich für spätestens 2015 geplante Fertigstellung der S 37 in diesem Bereich, welche nunmehr frühestens in 10 bis 15 Jahre später erfolgen wird, gesperrt wurden?
14. Sind Sie bereit, die von Vertretern der ASFINAG, in Vertretung der Republik Österreich am 12.12.2006 mit dem damaligem LH Stv. Gerhard Dörfler getroffene Vereinbarung aufgrund welcher es im Abschnitt Klagenfurt- Nord bis St. Veit zur Bemaunung bzw. Vignettenpflicht und auch zu der Sperre der Zu- und Abfahrten gekommen ist, so lange aufzuheben, bis es tatsächlich zum Bau der S 37 kommt?
15. Ist es für Sie vorstellbar, dass der Abschnitt zwischen Klagenfurt- Nord und St. Veit ausgebaut wird, die Autobahnlücke zwischen Judenburg und St. Veit an der Glan jedoch nicht?
16. Steht die derzeitige Vignettenpflicht im Abschnitt Klagenfurt-Nord bzw. St. Veit an der Glan - unter Berücksichtigung, dass die S 37 im Straßenabschnitt von Klagenfurt-Nord über Karnburg bis Maria Saal in nördlicher Richtung nur einspurig und nicht mehrspurig über eine Länge von rund fünf Kilometern befahrbar ist, die Schnellstraße für die entgegen gesetzten Fahrspuren keine Fahrbahnteile aufweist und die seitlichen Sicherheitsabstände von den Schnellstraßenbegrenzungen wesentlich geringer sind als bei Autobahnen, sodass auch hier eine Beeinträchtigung der Sicherheit vorliegt und auch über keinen ausreichenden Schutz gegen Wildwechsel verfügt - im Einklang zur EU-Richtlinie 1999/62 EG?