

1140/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1147/J - NR/2000, betreffend Bodenseeschnellstraße S18, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 13. Juli 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Nein, die im Jahre 1997 (nicht 1994) erlassene Trassenverordnung der S 18 betrifft die Schnellstraße selbst und nicht das Zollamt. Der Abschluss bilateraler Verträge zwischen der EU und der Schweiz hat daher keinen Einfluss auf die Trassenverordnung.

Zu Frage 2:

Die Errichtung der S 18 ist zur Entlastung der Gemeinden im Unteren Rheintal notwendig. Die Planungen und Verkehrsmodelle wurden laufend ergänzt bzw. aktualisiert und entsprechen daher den heutigen Anforderungen.

Zu Frage 3:

Aus den vorliegenden Untersuchungen ergibt sich nur ein relativ geringer Anteil des Transitverkehrs am Gesamtverkehr (unter 5 %).

Zu Frage 4:

Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz sieht für die S 18 sowohl eine Vignettenpflicht als auch eine Mautpflicht für LKW vor. Ausnahmen für die fahrleistungsabhängige Maut

sind nicht vorgesehen. Auch der vom Land Vorarlberg angestrebte Versuch einer Vignettenfreiheit auf der A 14 wurde vom Land Vorarlberg wieder zurückgenommen.

Zu Frage 5:

Um die Entlastungswirkung für die Gemeinden längerfristig zu gewährleisten und um Mautflucht zu vermeiden, sind eine Reihe von Maßnahmen geplant bzw. bereits durchgeführt (Z.B. Erhöhung des Durchfahrwiderstandes an den Ortsdurchfahrten, Priorisierung des ÖPNV Bregenz - Hard etc.)

Zu Frage 6:

Die Errichtung der S 18 ist Teil des Lückenschlussprogrammes der ASFINAG und ab dem Jahre 2002 ist eine Finanzierung dafür vorgesehen.

Zu Frage 7:

Die genannten Baulose sind alle von gleicher Wichtigkeit, weisen jedoch unterschiedliche Planungsstufen und Finanzierungsformen auf. Während sich das Projekt B 191, Südumfahrung Feldkirch noch im Stadium des Vorprojektes befindet, und aus dem Budget der Bundesstraßenverwaltung finanziert wird, liegt für die S 18 bereits das Einreichprojekt vor und sind die weiteren Behördenverfahren eingeleitet. Das Baulos A 14, 2. Röhre Ambergtunnel steht kurz vor Baubeginn. Die beiden letztgenannten Bauvorhaben werden seitens der ASFINAG finanziert.

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

Mit den derzeit bereits bestehenden grenzüberschreitenden Strecken in Richtung Schweiz (Feldkirch - Buchs SG, Wolfurt - St. Margrethen) ist ein grundsätzlicher Anschluss an das Projekt „Schweizer AlpTransit“ (früher NEAT) - insbesondere an die im Rahmen dieses Projektes geplante Neubaustrecke Zürich - Chiasso (Gotthardachse) - sichergestellt.

Darüberhinaus hat sich mein Ressort sowohl inhaltlich als auch finanziell an Studien beteiligt, die den Personen - und Güterverkehr im Bodenseeraum zu untersuchen hatten. Desweiteren ist darauf hinzuweisen, dass der schienenmäßigen Verbindung der Wirtschaftsräume München und Zürich besondere Bedeutung beizumessen ist, wobei von seiten Österreichs in allen Gesprächen mit Vertretern Deutschlands und

der Schweiz gefordert wurde, dass diese Eisenbahnverbindung über Bregenz führen sollte, um damit auch die Anbindung des Landes Vorarlberg an die beiden Wirtschaftsräume sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr nachhaltig abzusichern.