

2674/AB XXI.GP
Eingelangt am: 04.09.2001

Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2682/J - NR/2001 betreffend Bundesstraßenbauprojekte im Raum Scheifling, die die Abgeordneten Kogler, Freundinnen und Freunde am 6. Juli 2001 an mich gerichtet haben, beehere ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie ist der genaue Verfahrensstand hinsichtlich Planung und Genehmigung beim Projekt Ostumfahrung Scheifling im Zuge der B96 und welche weiteren Schritte sind in welchem Zeitrahmen geplant oder schon festgelegt?

Antwort:

Das Einreichprojekt B 96, Murtal Straße „Umfahrung Scheifling“ (Ostumfahrung) wird derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fachübergreifend geprüft. Für dieses Projekt ist eine Verordnung nach § 4 des Bundesstraßengesetzes notwendig. Nach abgeschlossener positiver Überprüfung werden seitens meines Ressorts die erforderlichen Verfahrensschritte eingeleitet werden.

Frage 2:

In welcher Form berücksichtigt das Ihnen vorliegende Projekt der Ostumfahrung die geplante Südumfahrung, die die derzeitige Kreuzung der beiden Bundesstraßen massiv entlasten würde?

Antwort:

Die Errichtung der beiden Umfahrungsprojekte (Ost - und Südumfahrung) bringt die notwendige Entlastung für Scheifling. Die Errichtung der Ostumfahrung ist als erster

Schritt einer Gesamtlösung zu betrachten, weil mit der Realisierung der Südumfahrung nicht vor 2012 zu rechnen ist.

Frage 3:

Wie ist der genaue Verfahrensstand hinsichtlich Planung und Genehmigung beim Projekt Südumfahrung Scheifling im Verlauf der B317 und welche weiteren Schritte sind in welchem Zeitrahmen geplant oder schon festgelegt?

Antwort:

Für die Südumfahrung wurde im Jahre 1985 ein Generelles Projekt erarbeitet. Die zwei darin enthaltenen Varianten sind überwiegende Tunnellösungen. Nach der Prioritätenreihung für Bundesstraßen kommt eine Realisierung frühestens 2012 in Betracht. Der Zeitplan für alle weiteren Schritte kann erst nach Erstellung des Gesamtverkehrsplanes festgesetzt werden.

Frage 4:

Ist insbesondere die Behauptung zutreffend, dass es zwischen Land und Bund einen Vertrag über die Realisierung der Südumfahrung Scheifling gibt?

Antwort:

Verträge zwischen Land und Bund bezüglich Bauvorhaben sind im Straßenbau nicht üblich. Im gegenständlichen Fall existiert kein derartiger Vertrag.

Frage 5:

Wird für die Südumfahrung eine UVP nötig sein und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ob für die Südumfahrung eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig sein wird, hängt - nach der derzeit geltenden Rechtslage - vom Ergebnis einer „Vorprüfung“ nach § 24 Abs. 3 UVP - Gesetz ab, ist aber, sofern keine Schutzgebiete berührt und beeinträchtigt werden, eher unwahrscheinlich.

Frage 6:

Wann wäre für die beiden Projekte frühestens mit der Verordnung einer Trasse nach § 4 Bundesstraßengesetz zu rechnen?

Antwort:

Die Erlassung der Trassenverordnung hängt in erster Linie von der Finanzierbarkeit aber auch vom Ergebnis der „Vorprüfung“ nach dem UVP - Gesetz und des Anhörungsverfahrens nach dem Bundesstraßengesetz ab. Das Verfahren für die Trassenverordnung sollte erfahrungsgemäß innerhalb von 2 Jahren abwickeln sein.

Frage 7:

Welche verkehrspolitischen Ziele werden mit dem Projekt Ostumfahrung Scheifling im Zuge der B96 verfolgt?

Antwort:

Die Ziele die mit der Ostumfahrung verfolgt werden sind zusammengefasst:
Verkürzung der (Durch -) Reisezeit (Judenburg - Murau) um 40 %,

Wegfall der Stau - und Wartezeiten,
Reduktion der Verkehrszeiten und der Zeitkosten um nahezu 30 %,
Verkürzung der Weglängen um 15 % sowie der Energiekosten um 12,5 %,
Erhöhung des Fahrkomforts sowie der Verkehrssicherheit, und
Wegfall der Behinderung des innerörtlichen Verkehrs zwischen Lind und Scheifling.

Frage 8:

Können Sie insbesondere ausschließen, dass eine Aufwertung der B96 zu einer stärkeren Inanspruchnahme dieser Bundesstraße als Verbindung mit der Tauernautobahn und damit zu einem Anziehen bzw. Verstärken überregionaler Verkehrsströme führt, und wenn ja, auf Grundlage welcher Studien, Untersuchungen

Antwort:

Nach der GSD - Studie (Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des wirtschaftsstandortes Österreich) aus dem Jahre 1999 ist die B 96 keine hochrangige Straße. Ein Ausbau nach den Kriterien des hochrangigen Straßennetzes ist somit nicht vorgesehen. Die Strategie der punktuellen Verbesserung nach den Kriterien der Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit, Verkehrsflüssigkeit etc. wird aber weiterverfolgt. In diesem Zusammenhang wurde ein Maßnahmenkatalog (vornehmlich Kleinbaumaßnahmen) erstellt.

Frage 9:

Welche verkehrspolitischen Ziele werden mit dem Projekt Südumfahrung Scheifling im Zuge der B317 verfolgt?

Antwort:

Als Folge der GSO - Studie wurde die B 83 (Scheifling - Landesgrenze Kärnten) als B 317, Friesacher Straße, als hochrangiger Straßenzug aufgewertet.

Frage 10:

Mit welchen Vorhabens-/Errichtungskosten ist für das Projekt Ostumfahrung Scheifling im Zuge der B96 zu rechnen?

Antwort:

Für das gegenständliche Projekt ist mit Kosten von ca. 25 Mio. S zu rechnen.

Frage 11:

Mit welchen Vorhabens-/Errichtungskosten ist für das Projekt Südumfahrung Scheifling im Zuge der B317 zu rechnen?

Antwort:

Die Kosten belaufen sich je nach Variante zwischen 200 Mio. S und 280 Mio. S.

Frage 12:

Sind Beiträge des Bundeslandes zur Finanzierung der beiden Projekte vorgesehen, und wenn ja, in welcher Größenordnung?

Antwort:

Die Finanzierung der Ost - und Südumfahrung erfolgt aus Mitteln des Bundes. Ein Beitrag des Landes ist nicht vorgesehen

Frage 13:

Ist die Einbeziehung von Bundesstraße B 3xx in die Bemautung a) in nächster Zeit geplant oder auszuschließen, b) längerfristig geplant oder auszuschließen?

Antwort:

Die grundsätzliche Möglichkeit zur Mauteinhebung muss sich an der EU - Richtlinie 99/62/EG orientieren, der zufolge „Maut - und Benützungsgebühren nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunnels und Gebirgspässen erhoben werden“. Nur in begründeten Ausnahmefällen dürfen nach Anhörung der Kommission auch andere Abschnitte des primären Straßennetzes bemautet werden. Eine eventuelle Bemautung von B 3xx hängt also einerseits von ihrem Ausbaugrad ab und andererseits von der Entscheidung, ob diese Straße der ASFINAG zu Finanzierung, Bau und Erhaltung übertragen werden.

Fragen 14 und 15:

Welche alternativen Möglichkeiten zur Errichtung einer Ostumfahrung wurden zur Entschärfung des Unfallschwerpunktes der Kreuzung B96 - B317 mit welchen Ergebnissen geprüft?

Ist es zutreffend, dass es finanziell wesentlich günstigere Lösungen für die Unfallproblematik im erwähnten Kreuzungsbereich gäbe, wie etwa eine Kreisverkehrslösung?

Antwort:

Die Errichtung einer Kreisverkehrsanlage an der bestehenden Kreuzung B 96/B 317 ist nicht möglich, weil die Grundstücke im kreuzungsnahen Bereich in den letzten Jahren sukzessive verbaut worden sind. Bei der Planung der Ostumfahrung wurden die zukünftige verkehrliche und raumordnerische Entwicklung berücksichtigt und die Ostumfahrung mit der Südumfahrung abgestimmt. Das strategische Ziel ist die rechtzeitige Aufteilung der beiden Verkehrsströme (von Judenburg kommend, Richtung Murau bzw. Richtung Landesgrenze Kärnten) und das geordnete Vorbeiführen der Verkehrsströme an Scheifling. Dadurch wird sowohl Scheifling entlastet als auch den verkehrlichen Anforderungen Rechnung getragen.

Frage 16:

Ist es zutreffend, dass mit dem derzeit vorliegenden Ostumfahrungsprojekt beträchtliche Mehrbelastungen für Anrainer vor allem der Ortschaft Lind, neue Verkehrssicherheitsprobleme - z.B. hinsichtlich der Abzweigung Lind - durch die höheren Geschwindigkeiten sowie weitere Nachteile verbunden sind, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Sorge der Bewohner des Ortsteiles Lind wurden im Planungsprozess sehr ernst genommen. Eine Lärmschutzuntersuchung ergab, dass es durch die geplante Ostumfahrung zu keiner Überschreitung der Grenzwerte in Lind kommen wird. In

Anbetacht der besonderes ruhigen Wohnsituation des Siedlungsbereiches Lind ist eine 2 m hohe, hochlärmabsorbierende Lärmschutzwand vorgesehen. Die Kreuzung Lind wurde vor einigen Jahren umgebaut und befindet sich nicht im Projektsgebiet. Über entsprechende Maßnahmen in diesem Bereich (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) werden noch Gespräche mit der Bezirkshauptmannschaft Murau stattfinden. Die Bedenken der betroffenen Bürger in Lind werden dabei sicherlich einfließen.

Frage 17:

Welches Gewicht in der Beurteilung der grundsätzlichen Notwendigkeit und planerischen Angemessenheit eines Straßenbauprojektes wie z. B. der geplanten Ostumfahrung Scheifling haben für Sie befürwortende Stellungnahmen aus der regionalen Wirtschaftskammer und dem Bau - und Transportgewerbe, die dem unmittelbaren monetären Eigeninteresse dienen, im Vergleich zu Interessen einer Vielzahl von BürgerInnen wie solchen des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit, des Natur - oder Erholungsraumschutzes?

Antwort:

Die Gewichtung in der Beurteilung von Straßenprojekten erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien. Für die Ostumfahrung Scheifling wurde eine Wirkungsanalyse ausgearbeitet. Daraus geht die Notwendigkeit dieser Baumaßnahmen klar hervor.

Frage 18:

Ist Ihrer Ansicht nach ein Projekt wie dasjenige zur Ostumfahrung Scheifling geeignet, nachweisbare Auswirkungen auf den „Wirtschaftsstandort Steiermark“ zu entfalten, und wenn ja, welche? Bitte auch um Angabe der Untersuchungen, Studien etc., auf denen Ihre Einschätzung beruht.

Antwort:

Auswirkungen kleinerer Umfahrungsprojekte wie jenes der Ostumfahrung Scheifling (Kosten ca. 25 Mio. S) auf den gesamten Wirtschaftsstandort Steiermark sind nicht quantifizierbar. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf meine Ausführungen zu Fragepunkt 7.