
1251/AB XXIII. GP

Eingelangt am 05.09.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0017-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, 4. September 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1141/J-NR/2007 betreffend Ausbau der S 36 und S 37, die die Abgeordneten Einwallner, Kolleginnen und Kollegen am 4. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Im Bereich des Teilabschnittes 1, Judenburg bis St. Georgen ob Judenburg, wird seit September 2006 ein geologisches Erkundungsprogramm für die Tunnel durch den Falkenberg (Rothenturmtunnel) durchgeführt. Sind diese Bohrungen bereits abgeschlossen?

Antwort:

Die Erkundungsbohrungen für die Erstellung des Einreichprojektes, des Tunnel-Vorentwurfes sowie der Umweltverträglichkeitserklärung sind abgeschlossen.
Für das Bauprojekt und die Bauausschreibung sollen 2008 weitere Bohrungen durchgeführt werden.

Frage 2:

Wenn ja, was sind die Ergebnisse der Bohrungen und welche Auswirkungen ergeben sich daraus für die Trassenführung?

Antwort:

Die Bohrungen bestätigen die bisher vermuteten, komplexen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse. Es wurde daher eine alternative Trassenführung erarbeitet, die nunmehr die Teilung des Tunnels Rothenthurm (bisher rd. 3.100 m) vorsieht. Geplant werden nun die beiden Tunnel Ost (Judenburg, rd. 680 m) und West (Pöls, rd. 1.360 m) mit einer dazwischen liegenden rd. 1,3 km langen Freilandstrecke.

Frage 3:

Ebenfalls einer Prüfung unterzogen wurde die Einbindung der Anschlussstelle St. Peter/Pöls. Was sind die Ergebnisse der Überprüfung?

Antwort:

Die Anschlussstelle St. Peter/Pöls wurde umprojektiert und nun mit Parallelrampen und einem Kreisverkehr ausgestaltet. Diese Form bietet einige Vorteile, so etwa die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion des Flächenverbrauches.

Frage 4:

Ergeben sich aus der Überprüfung Folgen für die Trassenführung?

Antwort:

Mit der Umgestaltung der Anschlussstelle geht auch eine Abrückung der Trasse vom Siedlungsbereich (Ortsteil Furth) Richtung Norden um rd. 50 m einher.

Frage 5:

In der Anfragebeantwortung 266/AB XXIII.GP vom 21. März 2007 haben Sie ausgeführt, dass Antworten im Hinblick auf Baubeginn und Fertigstellung seriöser Weise erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Prioritätenreihung erfolgen können. Diese liegen nun vor. Wann ist danach tatsächlich mit dem Baubeginn für Teilabschnitt 1, Judenburg - St. Georgen o.J., zu rechnen?

Antwort:

Der Baubeginn für den Abschnitt von Judenburg bis St. Georgen ob Judenburg soll voraussichtlich Anfang 2010 erfolgen. Mit einer Bauzeit von knapp 3 Jahren kann die Verkehrsfreigabe voraussichtlich Ende 2012 stattfinden.

Frage 6:

Teilabschnitt 2 hat, unter Einbeziehung des ausgebauten Teils zwischen St. Georgen und Unzmarkt, eine Länge von ca. 10 km. Als Termin für die Verkehrsfreigabe ist Mitte 2011 vorgesehen. Diese Bauzeit erscheint – insbesondere unter Berücksichtigung des bereits ausgebauten Abschnitts – viel zu lange. Wäre hier eine kürzere Bauzeit möglich?

Antwort:

Der Teilabschnitt 2, St. Georgen o.J. – Scheifling, soll voraussichtlich von Ende 2008 bis Mitte 2012 realisiert werden. Zeitlich maßgebend sind die beiden Unterflurtrassen St. Georgen und Unzmarkt, die unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 317 eine Bauzeit von rd. 2 1/2 Jahren erwarten lassen.

Von Relevanz für die Gesamtbaudauer ist auch die tägliche Regelarbeitszeit, die insbesondere im Bereich der Unterflurtrassen aus humanmedizinischer Sicht im UVP Verfahren beurteilt wird. So ist eine gewisse Einschränkung zum Schutz der Bevölkerung in der Bauphase zu erwarten.

Eine Verkürzung der Bauzeit wird angestrebt, kann jedoch aus heutiger Sicht nicht gewährleistet werden.

Frage 7:

Die Kosten für den Ausbau der Teilabschnitte 1 und 2 betragen rund 420 Mio. Euro. Im Regierungsprogramm ist ein Investitionsvolumen für das Bauprogramm der ASFINAG in Höhe von etwa 4,5 Milliarden Euro vorgesehen. Ist damit die Finanzierung des Vollausbau der S 36 endgültig gesichert?

Antwort:

Die Teilabschnitte 1 und 2 sind in der Prioritätenreihung verankert und werden gemäß des vorgesehenen Zeitplans und vorbehaltlich der zeitgerecht vorliegenden behördlichen Genehmigungsverfahren umgesetzt.

Frage 8:

Im Jahr 2006 trat das Straßentunnelsicherheitsgesetz in Kraft. Welche Auswirkungen hat dies auf die Planungen für die Tunnel Rothenturm sowie die Unterflurtrassen entlang der S 36?

Antwort:

Da das Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) bei Bundesstraßen (A+S) für Tunnel mit einer Länge von mehr als 500 m zur Anwendung gelangt, sind die beiden Tunnel durch den Falkenberg sowie die Unterflurtrassen Wöll, St. Georgen und Unzmarkt einem Bescheidverfahren gemäß §§ 7 und 8 STSG zu unterziehen.

Mit den damit verbundenen Untersuchungen (u.a. Sicherheitsdokumentation, Risikoanalyse) sowie gegebenenfalls Auflagen durch die Behörde, können die Bestrebungen, die Sicherheit im hochrangigen Straßennetz zu erhöhen, noch wirkungsvoller umgesetzt werden.

Frage 9:

Laut der oben erwähnten Anfragebeantwortung sind hinsichtlich der Umsetzung der S 37 derzeit die photogrammetrische Auswertung zur Schaffung von Planungsunterlagen und die Verkehrsuntersuchung in Bearbeitung? Gibt es dazu bereits erste Ergebnisse? Wenn ja, wie lauten sie? Wenn nein, wann ist mit diesen zu rechnen?

Antwort:

Die photogrammetrischen Auswertungen werden abschnittsweise fertig gestellt und dienen als Plangrundlage für die weitere Projektierung.

Bereits abgeschlossen sind die Bereiche von Scheifling – Friesach Nord und Althofen bis Klagenfurt. Der Teilbereich Hirt – Althofen folgt Anfang August, Friesach – Hirt Ende August 2007.

Zu den Verkehrsuntersuchungen wurden umfangreiche Erhebungsarbeiten in Form von Zählungen und Befragungen durchgeführt. Diese werden derzeit in Abstimmung mit den Fachabteilungen der Bundesländer Kärnten und Steiermark ausgewertet und daraus das Prognoseverkehrsmodell entwickelt.

Erste Prognosedaten zu einzelnen Trassenvarianten werden Ende 2007 vorliegen.

Frage 10:

Wie viele Planungsteams arbeiten derzeit am Ausbau der S 37?

Antwort:

Die Planungs- und Umsetzungsarbeiten zur S37 sind auf insgesamt drei Teilabschnitte aufgeteilt, den TA1 Scheifling – Friesach Nord, TA2 Friesach Nord – Mölbling und den TA3 Mölbling – Klagenfurt Nord.

In allen drei Abschnitten arbeiten unabhängige Planungsteams an der Trassenerarbeitung und den daran anschließenden Einreichplanungen für die Behördenverfahren. Insgesamt sind bisher 38 durchwegs österreichische Ingenieurbüros mit Planungsarbeiten im Gesamtwert von rd. 9,0 Mio Euro beauftragt worden.

Frage 11:

Was ist deren genauer Auftrag?

Antwort:

Die Ingenieurbüros haben die Aufgabe in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Fachgebiete eine verkehrlich wirksame, wirtschaftliche und umweltgerechte Trasse zu erarbeiten und die erforderlichen Genehmigungen für die Umsetzung bei den Behörden zu erwirken.

Frage 12:

Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Lückenschluss zwischen Scheifling und Klagenfurt?

Antwort:

Derzeit erfolgen die Ist-Zustandserhebungen durch die Umweltplaner und erste Grobtrassierungen durch die technischen Planer. Die Einbindung der betroffenen Regionen erfolgt in so genannten „Bürgermeister- und Gemeindeforen“. Die ersten Bürgermeisterforen wurden im Zeitraum Mai/Juni bereits abgehalten, die nächsten Gemeindeforen folgen im Herbst 2007.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann