

---

**1526/AB XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 26.11.2007**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.000/0047-I/PR3/2007    DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 26. November 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1469/J-NR/2007 betreffend rascheren Ausbau der S 37 (Klagenfurter Schnellstraße), die die Abgeordneten Dipl.-Ing. Klaus Auer, Kollegen und Kolleginnen am 27. September 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Frage 1:**

Wie beurteilen sie das derzeit bestehende Sicherheitsrisiko auf der S 37?

### **Antwort:**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der S 37 wurde im Sommer 2007 eine Sicherheitsprüfung durch das Institut für Unfallforschung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden am 29. Oktober präsentiert und umfassen folgende Sofortmaßnahmen:

- Sanierung der Spurrinnen
- Ausführung der doppelten Sperrlinie als Strukturmarkierung
- Anlage eines Trennstreifens durch Verringerung der Breite des Überholstreifens auf 2,90 Meter und flächige Markierung des Zwischenraumes; teilweise auch mit Fräsung von Rumpelstreifen (akustische Warnsignale für Fahrzeuglenker)
- Verordnung eines Überholverbotes für Lkw

Das Land Kärnten und die ASFINAG nehmen diese Anregungen gemeinsam sofort in Angriff.

**Fragen 2 und 5:**

Wäre es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich, die Planungen sowie die notwendigen Verfahren für den Ausbau der S 37 zu forcieren und somit wesentlich früher als geplant mit dem Bau zu beginnen? Wenn ja, ab wann wäre ein Baubeginn möglich? Wenn nein, warum nicht?

Sollte ein früherer Ausbaubeginn nicht möglich sein, welche Möglichkeiten gibt es, das hohe Sicherheitsrisiko zu senken?

**Antwort:**

Die bereits erwähnte Sicherheitsprüfung diene dazu, Lösungen zur rasch umsetzbaren Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der S37 zu finden. Es ist vorgesehen, mit der Umsetzung der in der Studie vorgeschlagen Maßnahmen (Strukturmarkierung, Rumble strips, Spurrinnensanierung, und dgl.) noch heuer zu beginnen.

Für den Vollausbau der Strecke ist nach der gültigen Rechtslage für alle Neubauabschnitte ein UVP-Verfahren erforderlich, in den Ausbauabschnitten (z.B. St. Veit Nord bis Klagenfurt Nord) ist die UVP-Pflicht im Einzelfall zu prüfen. Dadurch ergibt sich ein Zeitplan, der bereits von einem optimalen Planungsablauf ausgeht, weshalb eine Verkürzung aus derzeitiger Sicht nicht möglich erscheint.

**Frage 3:**

Wäre ein früherer Ausbaubeginn nur auf einen bestimmten Teilabschnitt möglich oder auf allen drei Abschnitten.

**Antwort:**

In den Teilabschnitten 1 und 2 von Scheifling – Friesach Nord – Mölbling ist auf Grund des offenen Planungsprozesses und der durchzuführenden Genehmigungsverfahren (§14 – UVP - §4 – Materienrechte - Grundeinlöse) eine Forcierung nicht möglich. Die zu Grunde liegenden Zeitpläne gehen bereits von optimalen Planungsabläufen aus. Im Teilabschnitt 1 wird das Vorprojekt bis Ende 2009 erstellt, sodass mit einer §14 Verordnung im Laufe 2010 zu rechnen sein wird. Im Teilabschnitt 2 wird das Vorprojekt bis Ende 2008 erstellt, sodass mit einer §14 Verordnung im Laufe 2009 zu rechnen sein wird.

Beim Teilabschnitt 3 Klagenfurt bis Mölbling (ca. 29 km) wird der Abschnitt Karnburg bis St. Veit Nord (ca. 17 km) vorgezogen errichtet werden. Im Teilabschnitt 3 wird das Vorprojekt bis Ende 2008 erstellt, sodass mit einer §14 Verordnung mit Ende 2008 zu rechnen sein wird. Aufgrund der durchzuführenden Genehmigungsverfahren (§14 – UVP - §4 – Materienrechte - Grundeinlöse) kann mit einem Baubeginn im Jahre 2011 gerechnet werden.

**Frage 4:**

Würden durch einen früheren Baubeginn zusätzliche Kosten entstehen? Wenn ja, in welcher Höhe?

**Antwort:**

Da in den Teilabschnitten 1 und 2 eine Forcierung nicht möglich ist, kann auch kein Preisvergleich zu einem früheren Baubeginn gemacht werden.

**Frage 6:**

Wären die durch den Verkehrsreferenten des Landes Kärnten veranlassten Sperren der Zu- und Abfahrten zur S 37 im Bereich Taggenbrunn und Maria Saal, die letztendlich der Grund für die Bemaatung waren, wieder aufhebbar?

**Antwort:**

Das wesentlichste Entscheidungskriterium für das erforderliche Schließen der Anschlussstelle Zollfeld war die fehlende Entwicklungslänge der Rampe vom Absprungpunkt

bis zur Einmündung in die Landesstraße. Durch diesen Mangel an Reaktions-, Brems- und Aufstellfläche resultiert ein sehr hohes Gefahrenpotential durch Rückstauerscheinungen auf den Hauptquerschnitt. Auffahrunfälle auf stehende Kolonnen bei hochrangigen Straßen zeigen immer wieder sehr schwere Unfallfolgen, zumeist sogar mit tödlichem Ausgang.

Betreffend die Ausfahrt über den Parkplatz Taggenbrunn möchte ich anmerken, dass hier durch die Vermengung von fließendem und ruhendem Verkehr ein nicht zu verantwortendes Gefahrenpotential für die Nutzer des Parkplatzes entsteht. Insbesondere handelt es sich bei der S37/B317 um eine beliebte Urlaubsrouten, da sich dort Kinder auf den Parkplätzen die notwendige Bewegung verschaffen.

Aus den oben angeführten Gründen kann daher dem Wunsch einer Öffnung der AST Zollfeld bzw. des Parkplatzes Taggenbrunn nicht entsprochen werden.

**Frage 7:**

Wäre es möglich, die seit 1.1.2007 auf der S 37 im Bereich St. Veit Nord bis Klagenfurt Nord bestehende Maut bis zum Abschluss des Ausbaues wieder zurückzunehmen, weil viele Verkehrsteilnehmer davon ausgehen, dass eine bereits bemaute Strecke eine sicher ausgebauten Strecke darstellt ?

**Antwort:**

Entsprechend dem BStG §1 Abs. 3 kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemaute geeignet sind (§ 1 BStMG 2002, BGBl. I Nr. 109/2002).

Im gegenständlichen Fall erfolgte ein Beschluss zur Übernahme der S37 durch das Parlament sowie den Kärntner Landtag. Das BStMG 2002 wurde mit den Stimmen der damaligen Regierungsparteien sowie der Sozialdemokratischen Partei angenommen.

Die Übernahme wird mit dem Zeitpunkt wirksam, in dem der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf den mautpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut beginnt. Der Entfall der Bemaute hätte daher die Rückgabe des Streckenabschnittes an das Land Kärnten zur Folge.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann