
167/AB XXIII. GP

Eingelangt am 12.02.2007

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 181/J-NR/2006 betreffend Ausbau der B 317 im Bereich Judenburg bis Dürnstein in Steiermark zur S 36, die die Abgeordneten Füller und GenossInnen am 14. Dezember 2006 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Liegen Ihnen aktuelle Verkehrszählungsergebnisse für die Bundesstraße B 317 Friesacher-Straße für die Zeit vor und nach der Einführung der 7,5 t-Gewichtsbeschränkung vor?

1a. Wenn ja: Welche Ergebnisse für den Schwerverkehr erbrachten diese?

1b. Welche Ergebnisse speziell für den Transitverkehr erbrachten diese im Vergleich zu Vorergebnissen?

Antwort:

Im Untersuchungsraum wurden vor und nach der Einführung des Lkw-Fahrverbotes Verkehrszählungen an den gleichen Straßenquerschnitten durchgeführt. Nach Ausgleich der jahreszeitlich bedingten Unterschiede in den Zählergebnissen ist festzuhalten, dass die Lkw-Fahrten im Jahresdurchschnitt 2006 von 2.340 auf 1.720 Fahrten/24h abgenommen haben.

Von dieser Differenz von 620 Lkw-Fahrten betreffen rund 570 Fahrten den überregionalen Durchgangsverkehr (Lkw-Verkehr außerhalb der Knoten Seebenstein - Klagenfurt und Durchgangsverkehr, der auf die A 9 verlagert wird), 50 Fahrten betreffen den regionalen Durchgangsverkehr durch das Kerngebiet.

Exakte Zahlen für den „Transitverkehr“ (Fahrten mit Quelle und Ziel außerhalb von Österreich) lassen sich nicht angeben, da nach dem Lkw-Fahrverbot keine Befragung, sondern nur Querschnittszählungen durchgeführt wurden. Aus den Ergebnissen der CAFT-Studie („Cross Alpine Freight Traffic“ - Alpenquerender Güterverkehr) des BMVIT zeigt sich, dass an der Befragungsstelle Semmering 2004 der Anteil des Transitgüterverkehrs 10% des Gesamtgüterverkehrs beträgt.

Frage 2:

Sind Sie im Besitz von Feinstaubmesswerten für das obere Murtal, (Bezirke Judenburg, Knittelfeld und Murau) entlang der bestehenden S 36 und der B 317?

2a. Wenn ja: Welche Werte wurden in den Jahren 1995 bis 2006 erhoben?

Antwort:

Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung betreibt ein Luftgütemessnetz, das für die Belastungsgebiete der Steiermark die notwendigen Informationen liefert.

In der Region Aichfeld-Murboden und im Pölser Becken werden die Messstellen Zeltweg, Knittelfeld und Judenburg sowie Pöls betrieben. Für das Untersuchungsgebiet entlang der geplanten S 36 werden die Werte der nächstgelegenen permanenten Messstelle in Judenburg verwendet. Die

Werte aller Luftgüteüberwachungsstellen sind im Internet unter <http://umwelt.steiermark.at> frei zugänglich.

Frage 3:

Sind weitere Schadstoffmessungen geplant?

3a. Wenn ja: Wo und wann sollen diese durchgeführt werden?

3b. Bis wann ist mit der Veröffentlichung der Messdaten zu rechnen?

3c. Wenn nein: Warum nicht?

Antwort:

Die Kombination von Messungen (Judenburg) und Berechnungen (Verkehr im Untersuchungsgebiet) liefert eine zuverlässige Darstellung der Ist-Situation der Luftgütebelastung in diesem Teil des Murtals.

In Abstimmung mit den Fachbeitragerstellern der UVE (Umweltverträglichkeitserklärung) und dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung wurde festgehalten, dass Judenburg als repräsentativ für den Untersuchungsraum gesehen werden kann und zusätzliche Messungen nicht notwendig sind.

Spätestens bei der Auflage im UVP-Verfahren sind die Daten öffentlich zugänglich.

Frage 4:

Wie erklären Sie den Umstand, dass in der ASFINAG PR-Grafik 06/2006 gegenüber der ASFINAG PR-Grafik 04/2005 die aktuellen DTV-Werte um 1.000 Kraftfahrzeuge täglich gestiegen sind, jedoch die Prognose für das Jahr 2020 um 1.500 Kraftfahrzeuge täglich abgesenkt wurde?

Antwort:

Die Randbedingungen für die Verkehrsprognosen haben sich im Zeitraum 2004 bis 2006 mehrmals entscheidend verändert (Aufnahme des Vollausbau der B 317 ins Bundesstraßengesetz, Einführung des Lkw-Fahrverbotes im Sommer 2006, Änderung der Entwicklungsaussichten in der Region wie z.B. reduzierte Ausbaupläne für den A1-Ring)

Für die ursprüngliche Verkehrsprognose, die den Grafiken 2005 zugrunde liegt, wurden die Verkehrsbelastungen 2004 als Ausgangssituation und aufgrund des kleinräumigen Ausbaus der S 36 eine unveränderte Verkehrsaufteilung zwischen S 6 - S 36 - B 317 und A 2 in Rechnung gestellt.

Im Jahr 2006 waren aufgrund der Bauarbeiten auf dem Packübergang und der damit verbundenen längeren Reisezeit auf der A2 sowie der Verkehrsfreigabe des Semmering-Abschnittes der S 6 die Verkehrsbelastungen auf der S 6 und der S 36 höher.

In der Verkehrsprognose wurde in weiterer Folge berücksichtigt, dass sich durch den Vollausbau der A2 die Reisezeiten für diese Alternative verkürzen werden und die Verkehrszunahme auf der S 6 und S 36 daher nicht fortgeschrieben werden darf. Diese neuen Randbedingungen ergeben in der aktuellen Verkehrsprognose die um 1.500 Kfz/24h reduzierten Prognosebelastungen auf der S 36.

Frage 5:

Aus der „Strategischen Prüfung Verkehr für den Ausbau der B 317“ geht hervor, dass bei Ausbau der S 36 bis zum Jahr 2015 der DTV im Abschnitt Perchau um 80,9% steigen wird. Im selben Zeitraum sinkt der DTV auf der A 2 über die Pack um 9,8 %. Ist diese Verlagerung des Verkehrs, vor allem des schweren Güterverkehrs, von der A 2 Südautobahn in das Mur-Mürztal ein Teil der Planungsziele?

5a. Wenn ja: Wann beabsichtigen Sie, die betroffene Bevölkerung und die betroffenen Gemeinden davon in Kenntnis zu setzen?

Antwort:

Ein wesentliches Ziel des Projektes ist die Bündelung des Verkehrs auf der S 36 mit ihren Schutzmaßnahmen und damit die Entlastung des untergeordneten Straßennetzes. Ebenso soll eine wirtschaftliche und damit finanzierbare Trasse unter den gegebenen Rahmenbedingungen realisiert werden.

Entsprechend dem gewählten Projektierungs-Querschnitt für die S 36 mit einer Kronenbreite von 22,50 m (4-streifig ohne Pannestreifen) und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h einerseits, sowie einem Vollausbau der A 2 andererseits, wird einer Attraktivitätssteigerung entgegen gewirkt.

Frage 6:

Reichen Ihnen als zuständigem Verkehrsminister die kaum bis gar nicht vorhandenen „Überlängen“ der geplanten Unterflurtrassen zum Schutz der Gemeinden und der belasteten Bevölkerung aus?

6a. Wenn ja: Warum?

6b. Wenn nein: Wie gedenken Sie hier Abhilfe zu schaffen?

Antwort:

Die Schutzmaßnahmen richten sich nach den strengen gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Menschen und ihrer Gesundheit, zum Schutz ihrer Ansprüche an den Raum, zur Bewahrung der natürlichen und kulturellen Ressourcen, zum Schutz der Landschaft sowie der Pflanzen, Tiere und ihrer Lebensräume.

Die Einhaltung dieser Kriterien wird im UVP-Verfahren geprüft werden. Erst bei Einhaltung aller im UVP-Gesetz festgelegten Schutzziele werde ich eine entsprechende Verordnung (für den 2. Teilabschnitt) und einen entsprechenden Bescheid (für den 1. Teilabschnitt) erlassen.

Frage 7:

Reichen Ihnen als zuständigem Verkehrsminister die sehr geringen Abstände der zu dicht besiedelten Gebieten geplanten Trassenführungen als Schutz für die belastete Bevölkerung aus, wenn sich die Prognosen aus der „Strategischen Prüfung Verkehr“ mit 23.500 KFZ täglich im Jahr 2020 als richtig erweisen sollten?

7a. Wenn ja: Warum?

7b. Wenn nein: Wie gedenken Sie hier Abhilfe zu schaffen und die Bevölkerung besser zu schützen?

Antwort:

Durch die bestandsnahe Führung der Trasse werden der zusätzliche Flächenverbrauch (Naturraum) und Zerschneidungseffekte minimiert.

Gegenüber dem Planungs-Nullfall, also ohne Realisierung der S 36 und einer Abwicklung des Verkehrs auf der B 317, kommt es mit dem hochrangigen Ausbau und der Umsetzung von Schutzmaßnahmen (Unterflurtrassen, Lärmschutzwände) weitgehend zu einer Verbesserung der Immissions-Situation (Lärm, Luftschadstoffe), (siehe auch Beantwortung der Frage 6)

Frage 8:

Sehen Sie beim derzeitigen Planungsstand der Bauausführung (RQ2 = Regelquerschnitt 2+2 Fahrstreifen und Mitteltrennung aber ohne Abstellstreifen) den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt sowie die Verkehrssicherheit als ausreichend gegeben an?

Antwort:

Durch die Projektierung eines Regelquerschnittes von 22,50 m wird der Flächenverbrauch minimiert. Lärmschutzmaßnahmen können näher an der Emissionsquelle situiert werden, wodurch eine bessere Lärmschutzwirkung erzielt werden kann.

Um die Verkehrssicherheit entsprechend der einschlägigen Richtlinien gewährleisten zu können, werden alle 500 m Haltebuchten vorgesehen. Darüber hinaus wird das Projekt einem Sicherheitsaudit durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) unterzogen (siehe auch Beantwortung der Frage 6).

Frage 9:

Warum wurde der Lückenschluss Scheifling - Klagenfurt nicht bereits eingearbeitet und geplant, obwohl in der Aussendung der „ASFINAG S 36 aktuell/Juli 2006“ darauf explizit hingewiesen wird dass „das technische Projekt S 36 im Abschnitt St. Georgen - Scheifling infolge des Lückenschlusses von Scheifling nach Klagenfurt überarbeitet“ werden muss?

Antwort:

Zum Zeitpunkt der ersten Einreichung der UVE für die S 36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt St. Georgen o.J. - Scheifling, war der Lückenschluss im Bundesstraßengesetz nicht verankert, somit nicht Rechtsbestand und daher im Einreichprojekt auch nicht zu berücksichtigen. Mit der strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) für die B 317 zwischen Scheifling und Klagenfurt und der damit absehbaren Aufnahme der S 37 in das Bundesstraßengesetz (BStG) wurden die Umplanungen begonnen. Im Dezember 2006 wurde das überarbeitete Einreichprojekt beim BMVIT zur Weiterführung der Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Durch die geänderte Gesetzeslage (Tunnelsicherheitsgesetz) müssen diesbezügliche Projektunterlagen noch nachgereicht werden.

Frage 10:

Welche Umplanungen müssen im konkreten Fall des Lückenschlusses Scheifling - Klagenfurt getätigt werden?

Antwort:

Siehe dazu die beiliegende Liste.

Frage 11:

Wer ist für diese Umplanungen, bzw. der Neuausrichtung der UVE verantwortlich und wer trägt die Kosten dafür?

Antwort:

Ursache für die Umplanungen war die Aufnahme der S 37 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes (siehe Frage 9). Die zusätzlich anfallenden Kosten werden von der Projektwerberin ASFINAG getragen.

Frage 12:

Ist in Zusammenhang mit diesen Umplanungen eine Verlegung des, gemäß § 14 Bundesstraßengesetz 1971 verordneten, Bundesstraßenplanungsgebietes erforderlich?

Antwort:

Eine Verlegung des Bundesstraßenplanungsgebietes ist auf Grund der Umplanungen in Folge des Lückenschlusses nicht erforderlich.

Frage 13:

Inwieweit werden durch die derzeitige Planung Naturschutzprojekte wie „Natura 2000“ und „Life“ - Projekte tangiert?

Antwort:

Im Bereich der Landesstraße B 114 wird die Mur durch die S 36 gequert. Im Teilabschnitt 2 ist eine Verlegung der Mur erforderlich. Die Darstellung der Auswirkungen erfolgt im Zuge einer Naturverträglichkeitserklärung.

Fragen 14,15 und 16:

Gibt es schon Ergebnisse der Probebohrungen für den sog. „Rothenthurm - Tunnel“?

Wenn ja: Welche?

Wenn nein: Bis wann ist mit diesen Ergebnissen zu rechnen und wann werden Sie die Bevölkerung darüber informieren?

Antwort:

Die Bohrkampagne zur Erkundung des Falkenberges hätte im Juni 2006 beginnen sollen, verzögerte sich jedoch im Zuge des Vergabeverfahrens auf Grund des Einspruchs eines Bieters beim Bundesvergabeamt (BVA) um etwa 2 Monate. Auch trotz zeitlicher Intensivierung der Arbeiten (2-Schicht Betrieb Tag/Nacht) konnten die Verzögerungen nicht wettgemacht und die Erkundungsarbeiten somit nicht mit Ende des Jahres 2006 abgeschlossen werden.

Die bisherigen Bohrungen zeigen jedenfalls für die Trasse im Tunnel Rothenthurm (Tunnel durch den Falkenberg) teilweise sehr schwierige und ungünstige Verhältnisse. Der Abschluss der Bohrungen ist in Abhängigkeit der Witterungsverhältnisse spätestens im 2. Quartal 2007 vorgesehen.

Frage 17:

Hat es von Ihrem Ressort oder der ASFINAG in Ihrem Auftrage im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 36 Verhandlungen über die Bauausführung und über Entlastungen der AnrainerInnen (auch Feinstaub und Luftschadstoffe betreffend) mit der ASFINAG gegeben?

17a. Wenn ja: Von wem wurden diese geführt?

17b. Welches Ergebnis erbrachten diese Verhandlungen?

Antwort:

Der Planungsablauf von Bundesstraßen gliedert sich gemäß Projektierungsdienstanweisung des BMVIT in mehrere Projektphasen (insbesondere Vor-, Einreich- und Bauprojekt). Mit Abschluss des Vorprojekts hat dieses im BMVIT zur Zustimmung vorgelegt bzw. zur Erlangung der § 14 BStG Verordnung (Planungsgebiet) eingereicht zu werden.

Entsprechend der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G) idgF ist der Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilstücke einer UVP zu unterziehen. Mit dieser UVP werden Bauausführung und Entlastungen der AnrainerInnen insbesondere Feinstaub und Luftschadstoffe betreffend überprüft werden. Nur wenn alle Kriterien - Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs - erfüllt sind, werde ich eine Verordnung (für den 2. Teilabschnitt) und einen Bescheid (für den 1. Teilabschnitt) erlassen.

Frage 18:

Ist aufgrund von angeblich notwendigen Umplanungen, bzw. wegen angeblich auftretender, geologischer Schwierigkeiten (Tunnelprojekte und Unterflurtrassen) mit einem weiteren Anstieg der Baukosten zu rechnen?

18a. Wenn ja: In welchem Umfang und für welchen Bauabschnitt?

Antwort:

Entsprechend dem Wirtschaftlichkeitsgebot ist drohenden Mehrkosten etwa auf Grund geologischer Schwierigkeiten aktiv entgegen zu wirken. Falls erforderlich, sind diesbezügliche Umplanungen durchzuführen.

Frage 19:

Wie hoch sind die Kosten für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen der jetzigen Trassenführung durch dicht besiedeltes Gebiet und wo sind diese in den Planungsunterlagen der ASFINAG zu finden?

Antwort:

Die Kosten für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sind in die Gesamtkosten eingerechnet. Unter Berücksichtigung der Unterflurtrassen, des Tunnels Rothenthurm und sonstiger Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände etc.) wird etwa ein Drittel der Gesamtkosten für Lärmschutz aufgewendet.

Frage 20:

Wie erklären Sie die Steigerung der prognostizierten Baukosten für den Abschnitt Judenburg - Scheifling (ohne Tunnel „Scheiflinger Ofen“) seit August 2003 von € 210 Mio. auf € 420 Mio., also um 100%?

Antwort:

Bei den Kosten, die 2003 für das Projekt angesetzt wurden, handelt es sich um eine grobe Baukostenschätzung auf Basis nicht detailliert ausgearbeiteter bzw. eingereicherter Projekte. Bei den Kosten 2006 handelt es sich um Gesamtkosten, welche die Bau-, Planungs- und Grundeinlösekosten sowie Projektmanagement, Unvorhergesehenes und Preisgleitung bis 2011 beinhalten.

Seit 2003 haben sich auch die Rahmenbedingungen wesentlich geändert. So wurden z.B. die Bestimmungen zur Tunnelsicherheit (Straßentunnelsicherheitsgesetz) wesentlich verschärft oder maßgebliche Richtlinien etwa zur Querschnittsgestaltung geändert. Ebenfalls von Relevanz ist das international hohe Niveau von Umweltschutzmaßnahmen, etwa in Form besonders niedriger Lärmgrenzwerte beim Straßenneubau.

Frage 21:

Ab welchem Prozentsatz an Baukostenerhöhung - hervorgerufen durch Umweltauflagen, geologische Probleme, Lärmschutzmaßnahmen uam. - halten Sie die derzeitige Variantenentscheidung für überdenkenswert, bzw. eine Plausibilitätsprüfung für andere, bereits diskutierte, Varianten für überlegenswert?

Antwort:

Seitens der ASFINAG wird im Planungsprozess auf eine laufende Rückkopplung der Maßnahmenplanung hinsichtlich deren Auswirkung auf die Kosten geachtet. Damit wird den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit Rechnung getragen. Falls erforderlich sind Nutzen-Kosten-Untersuchungen auch nach Abschluss des Vorprojektes durchzuführen.

Frage 22:

In welchem Umfang wurde, bzw. wird die „Projektierungsdienstanweisung“ des BMVIT in der Fassung 2002 von den zuständigen Planern, bzw. den Landesdienststellen angewendet?

Antwort:

Die Projektierungsdienstanweisung wird seit Projektbeginn in vollem Umfang angewendet.

BEILAGE**Teilabschnitt 2 St. Georgen o.J.- Scheiflinger Ofen**
km 10,343 - km 19.550 Lang 9 207,00m
Einreichprojekt 2006 - Änderungen und Ergänzungen zum EP 2005**Allgemeines**

- **Projektlänge**
 - Verschiebung des Projektanfangs von km 9,919 nach km 10,343. Abschnittverkürzung um 424,0 m (inkl. Verziehungsbereiche) Ortsbereich Edling wird nun im TA 1 mitprojektiert
 - Böschungsneigung im Einschnitt 2:3 (aktuelle RVS) anstatt 4:5
- **Querschnitt S36**
 - Querschnittverbreiterung in den Bewertungsabschnitten 1, 3 und 4 infolge aktualisierter Freie Strecke: Kronenbreite von 19,80m auf 22,50m
 - Der Querschnitt der Bestandsstraße der S36 zwischen St. Georgen und Unzmarkt
- **Querschnitt Begleitstraße**
 - Die Begleitstraße wird RVS-konform als Landesstraße ausgebaut.
 - Querschnittsverbreiterung
Freie Strecke: Kronenbreite vom 6,0m auf 8,0m Fahrbahnbreite 6,0m + 2 x 1,0m Bankett
- **Unterflurtrassen**
 - Lichtraumprofil entspricht dem Einreichprojekt 2005

Bewertungsabschnitt 1: St. Georgen

- Nivelletteanhebung im Bereich der Schnittstelle TA1-TA2 um ca. 1m.
- Unterflurtrasse: Länge, Lage, Höhe und Querschnitt entsprechen dem Einreichprojekt 2005.
- Änderung der Anbindung der Rampen an die Begleitstraße (T-Knoten).
- Sekundärwegenetz:
 - Neue Linienführung (Lage) der Begleitstraße im Ortsbereich
 - Geänderte Aufschließung bzw. Anbindung von Objekten und Grundstücken
 - Änderung der Gehwegführung
 - Verlegung der Bushaltestelle

Bewertungsabschnitt 2: St. Georgen - Unzmarkt

- S36: keine Änderung zum EP 2005
- Verkürzung des Bewertungsabschnittes 2 um ca. 110m (Verschiebung des Abschnittsendes von km 15,346 nach km 15,236).
- Begleitstraße: über Teilstrecken lage- und höhenmäßige Änderung der Achse und Verbreiterung auf 8,0m Kronenbreite. Wo topographische Zwänge (Ankerwände) vorhanden sind geringere Verbreiterung der Fahrbahn. Trassierung der Begleitstraße größtenteils nach RVS 3.23

Bewertungsabschnitt 3: Unzmarkt

- Verlängerung des Bewertungsabschnittes 3 (Unzmarkt) um ca. 110m (Verschiebung des Abschnittsanfangs von km 15,346 nach km 15,236). Änderung der Profilnummern (U1 EP 2005 entspricht U6 EP 2006)
- S36: Änderungen der Lage und Nivellette der Trasse der S36
- Unterflurtrasse: Länge und Querschnitt entsprechen dem Einreichprojekt 2005
- Portalbereich Ost:
 - Lagemäßig gegenüber dem EP 2005 keine Änderung.
 - Höhenmäßig erfolgte eine Absenkung der Achse der S36 von bis zu 2,0 m auf einer Strecke von 600 m.
- Portalbereich West:
 - Abrückung bis zu 4,0 m nach Südost infolge der Verbreiterung der S36, der Begleitstraße und der Errichtung eines Gehsteiges entlang der Begleitstraße
 - Anhebung der Nivellette im Bereich der ÖBB-Querung um ca. 60 cm
- Sekundärwegenetz:
 - Geänderte Aufschließung bzw. Anbindung von Grundstücken (Fünfhausgasse, Kulturheim, Kärntnerstraße)
 - Änderung der Gehwegführung

Bewertungsabschnitt 4: Unzmarkt - Scheiflinger Ofen

- Lage- und höhenmäßige Änderung der Achse der S36
 - Von km 17,30 bis 18,80 erfolgt eine Achsverschiebung zur Mur bis zu 3,50 m und von km 18,80 bis km 19,55 von max. 6,50 m.
 - Die Nivelletteanhebung beträgt max. 0,30 m im Bewertungsabschnitt 4.
- Infolge Verbreiterung der S36 und des Begleitweges ist eine weitere Abrückung der Mur gegenüber dem EP 2005 (35 m) um 11 m Richtung Nordwest, gesamt ca. 45 m erforderlich. Die Gesamtlänge der Murverlegung beträgt 570 m, im EP 2005 515 m. Die Murverlegung beginnt flussauf an derselben Stelle wie im EP 2005. Murab wird auch im Bereich der Einmündung des Wallersbaches ein Eingriff erforderlich.
- Bei km 17,90 quert die Begleitstraße die S36 von West nach Ost. Die Hirschfeldbrücke wird ca. 35 m nach Süden verschoben. Der Anschluss der Ortschaft Hirschfeld ist nur mit einer Überführung der Begleitstraße möglich.
- Im Bereich Sendlhofer (Bikerstop) beträgt die Achsverschiebung bis zu 6,50 m Richtung Mur. Weiters wird die Nivellette max. 30 cm angehoben, um den HQ₁₀₀-Abfluss der Mur mit erforderlichem Freibord zu gewährleisten.
- Die Achse des Kordulabaches wird ca. 8,50 m zusätzlich Richtung Mur abgerückt. Eine Verlängerung der Regulierung von 186 m auf ca. 200 m wird erforderlich.
- Die Anbindung der Begleitstraße in den Bestand bei Abschnittsende wurde überarbeitet.