



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
266 IAB
21. März 2007
zu 302 J

GZ. BMVIT-11.500/0001-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, 19. März 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 302/J-NR/2007 betreffend den Ausbau der S36 und S37 von Judenburg bis Klagenfurt, die die Abgeordneten Einwallner, Kolleginnen und Kollegen am 30. Jänner 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Als Baubeginn des Teilabschnittes 1, Judenburg – St. Georgen o.J., wurde in der Anfragebeantwortung 582/AB XXII.GP vom 21.8.2003 der Zeitraum 2003 – 2006 genannt. Wann ist nun tatsächlich mit dem Baubeginn zu rechnen?

Die Verkehrsfreigabe für den 12 km langen Teilabschnitt 1 soll Ende 2011 erfolgen. Wird dieser Termin eingehalten werden können?

Für den Teilabschnitt 2, St. Georgen o.J. – Scheifling, wurde in der oben genannten Anfragebeantwortung ebenfalls der Zeitraum 2003 – 2006 für den Baubeginn genannt. Wann ist nun tatsächlich mit dem Baubeginn zu rechnen?

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:

In Folge der geologischen Probleme wird die S36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt Judenburg – St. Georgen o.J., einer Trassenoptimierung unterzogen. Dazu soll der Tunnel Rothenthurm Richtung Süden abgerückt werden, womit etwa 1 km Tunneltrasse entfallen kann. Ebenso ist im Bereich zwischen Schütt und Wöll eine Trassenabrückung Richtung Norden geplant, um insbesondere großflächige Hanganschnittsbereiche und damit kostspielige Hangsicherungsmaßnahmen zu vermeiden. Eine Beantwortung im Hinblick auf Baubeginn und Fertigstellung kann seriöser Weise erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Prioritätenreihung erfolgen.

Frage 5:

Ist die Finanzierung der Teilabschnitte 1 und 2 gesichert?

Antwort:

Die genauen Realisierungszeitpunkte der einzelnen Teilabschnitte sind derzeit Inhalt der Prioritätenreihung entsprechend dem aktuellen Regierungsprogramm, sodass diesbezüglich noch keine konkreten Auskünfte erteilt werden können. Die finanziellen Möglichkeiten der ASFINAG bestimmen sich aus den gesetzlich verankerten Rahmenbedingungen der Nutzerfinanzierung.

Fragen 6 bis 11:

Wie ist die weitere Vorgangsweise hinsichtlich des Tunnels „Scheiflinger Ofen“? Gibt es hier bereits Planungen? Wenn ja, wann könnten die Bauarbeiten beginnen? Wenn nein, wann wird mit den Planungen begonnen?

Wie hoch sind die Kosten für den Tunnel „Scheiflinger Ofen“? Ist die Finanzierung des Tunnels gesichert?

Gibt es bereits Planungen für den Lückenschluss zwischen Scheifling und Friesach? Wenn ja, wie ist der aktuelle Planungsstand? Wann kann mit den Bauarbeiten begonnen werden? Wenn nein, wann wird mit den Planungen begonnen?

Ist die Finanzierung des Lückenschlusses Scheifling – Friesach gesichert?

Wann wird der Ausbau des „Nadelöhrs“ zwischen Hirt und Mölbling in Kärnten in Angriff genommen und wie sieht der derzeitige Planungsstand für dieses Teilstück aus?

Welche weiteren Bauabschnitte sind zwischen Friesach und Klagenfurt geplant und wann werden diese Abschnitte geplant und gebaut?

Antwort:

Die B317 zwischen Scheifling (im Anschluss an die S36) über Friesach zum Knoten Klagenfurt Nord (A2) wurde in der letzten Novelle des Bundesstraßengesetzes vom 9. Mai 2006 als S37 Klagenfurter Schnellstraße in das Verzeichnis der Bundesstraße S aufgenommen und der Ausbau der B317 zur S37 mit den zugehörigen Planungen, Errichtungen und Betreuungen der ASFINAG übertragen.

Nach dieser Übertragung wurden innerhalb der ASFINAG die Arbeiten für die Umsetzung der S37 durch die ASFINAG umgehend in Angriff genommen. Ab Sommer 2006 wurden die erforderlichen Befliegungen für die Auswertung der notwendigen Vermessungsunterlagen, sowie die Ausschreibungen zur Zusammenstellung des erforderlichen Planungsteams gemacht. Derzeit sind die photogrammetrische Auswertung zur Schaffung von Planungsgrundlagen und die Verkehrsuntersuchung zur S37 in Bearbeitung.

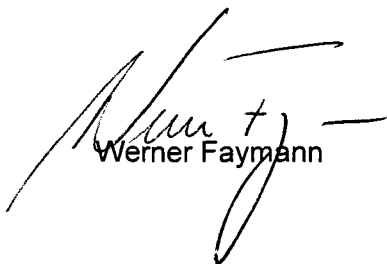
Die weiteren Planungsteams entsprechend den Notwendigkeiten in den einzelnen Teilabschnitten werden im Laufe Frühjahr – Sommer 2007 beauftragt sein. Bisher erfolgten seitens der ASFINAG noch keine detaillierten Planungen zur S37.

Der von Ihnen angesprochene Abschnitt Hirt – Möbling (Zwischenwässern) erfordert auf Grund der örtlichen Gegebenheiten - Engstelle mit Metnitz/Gurkmündung, Bahntrasse, B317, B93, Schloss Pöckstein – voraussichtlich eine neue Trassenlage.

Zur Trassenfindung der S37 – sowohl von Scheifling bis Friesach Nord, als auch im Abschnitt Zwischenwässern - ist in einem Vorprojekt ein so genanntes Trassenauswahlverfahren durchzuführen, in welchem mehrere Lösungsvorschläge gegenübergestellt und verglichen werden. Nach Verordnung des Planungsgebietes erfolgt die Erstellung des Einreichprojektes (EP) inkl. Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), als Grundlage für die UVP. Das UVP-Verfahren endet im positiven Falle mit dem § 4-Bescheid, womit die Trassenlage rechtlich festgeschrieben wird.

Diese Verfahren erfordern einen mehrjährigen Planungsprozess, detaillierte Zeitpläne dazu sind derzeit in Ausarbeitung. Der Prozess zur Trassenfindung wird nach Zusammensetzung des Planungsteams in einem transparenten Prozess unter Einbindung der maßgeblichen Regionsvertreter erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann