



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

XXIII. GP.-NR  
3893 IAB

16. Mai 2008

zu 3920 IJ

GZ. BMVIT-11.500/0008-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, 15. Mai 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3920/J-NR/2008 betreffend Ihre Position zu Autobahn-/Schnellstraßenplänen und generell zur Verkehrssituation im steirischen Ennstal, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 17. März 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Ist Ihnen bekannt, dass ein hochrangiges Straßenbauprojekt im Ennstal („Ennsnahe Trasse“) an der materienrechtlich wie europarechtlich nicht gegebenen Genehmigungsfähigkeit gescheitert ist?

**Antwort:**

Meinem Ressort ist bekannt, dass die „Ennsnahe Trasse“ - für die bereits im Jahre 1990 eine Verordnung nach § 4 BStG 1971 erlassen worden war - wegen des Verlaufes durch ein europarechtlich abgesichertes Schutzgebiet nicht genehmigungsfähig war.

**Frage 2:**

Stehen Sie zu den Ergebnissen der vom BMVIT mit den Ländern beauftragten Korridoruntersuchung von Basler+Partner, insbesondere zur negativen Bewertung eines hochrangigen Straßenprojekts (Zitat: „Großzügigere Planungen (Planfall 4, 4-streifige Schnellstrasse) erzielen aufgrund der Nachfrage im Prognosezeitpunkt und der hohen Infrastrukturkosten geringere Nutzenüberschüsse und sind somit vergleichsweise nicht gerechtfertigt.“)?

**Antwort:**

Die B 320 wurde im Zuge der so genannten „Verlängerung“ mit dem Bundesstraßenübertragungsgesetz 2002 an das Land Steiermark übertragen. Die Zuständigkeit für Planung, Bau und Erhaltung dieser Straße liegt alleine bei Frau Landesrätin Edlinger-Ploder.

Die 2003 gemeinsam von den Bundesländern Salzburg und Steiermark, sowie dem BMVIT beauftragte „Korridoruntersuchung Ennstal“ wurde unter der Voraussetzung erstellt, die wirtschaftlichste Variante zur Lösung der Verkehrsprobleme im Ennstal zu finden.

Am wirtschaftlichsten ergab sich der Planfall 1 mit einer 2-streifigen Autostraße mit ca. 20 km Neutrassierung und Begleitwegen für den Langsamverkehr.

Der Planfall 4 – 4-streifige richtungsgetrennte Straße auf ca. 28 km vollständig neutrassiert, sonst parallel zur bestehenden B 320 – erschien wegen der hohen Kosten als weniger wirtschaftlich und wurde daher nicht empfohlen.

**Frage 3:**

Teilen Sie die Aussagen zu den Nachteilen einer Nicht-Verwirklichung einer Autobahn/Schnellstraße im Ennstal gemäß der Studie und Publikation zu Infrastruktur-Verhinderungs-Kosten, an deren öffentlicher Präsentation Sie am 27.7.2007 zusammen mit Ihrem Parteikollegen Hannes Androsch und Ihrem Vertrauten Horst Pöchhacker mitwirkten?

**Antwort:**

Ich darf nochmals darauf verweisen, dass die Zuständigkeit für Planung, Bau und Erhaltung dieser Straße in der Verantwortung des Landes liegt.

Die Beiträge des Buches „verhinderte und verzögerte Infrastrukturprojekte“, an dem auch Sie mitgewirkt haben, gibt ausschließlich die Meinung der Autoren der jeweiligen Kapitel wieder. Ich teile aber die Meinung, dass es besser wäre, wenn viele Infrastrukturprojekte – insbesondere der Ausbau des Eisenbahnnetzes – ähnlich wie in der Schweiz, viel früher umgesetzt worden wären

**Frage 4:**

Wenn ja: Ist Ihnen bekannt, dass eine hochrangige Straße im Ennstal nicht Bestandteil des ASFINAG-Bauprogramms ist?

**Antwort:**

Eine Ennstalstraße kann nicht im Bauprogramm der ASFINAG enthalten sein, da keine Zuständigkeit der ASFINAG gegeben ist.

**Fragen 5 bis 7:**

Wenn nein: Warum äußern Sie sich nicht klar ablehnend zu einer hochrangigen Straße im Ennstal?

Wann und in welcher Form haben Sie Ihre Haltung gegenüber der Steirischen Landesregierung dokumentiert?

Welche Position hat Ihr Vertreter im ASFINAG-Aufsichtsrat in der Frage Ennstal zu vertreten?

**Antwort:**

Da derzeit keine Zuständigkeit des Bundes gegeben ist, kann weder eine befürwortende noch eine ablehnende Haltung eingenommen werden. Aus demselben Grund wurde das gegenständliche Straßenvorhaben auch nicht im Aufsichtsrat der ASFINAG behandelt.

**Fragen 8 bis 11:**

Können Sie ausschließen, dass für ein hochrangiges Straßenbauprojekt im Ennstal zwischen dem Raum Liezen und dem Raum Altenmarkt im Pongau bzw. Teile davon in der kommenden Finanzausgleichsperiode Mittel des Bundes bereitgestellt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Können Sie ausschließen, dass ein hochrangiges Straßenbauprojekt im Ennstal zwischen dem Raum Liezen und dem Raum Altenmarkt im Pongau bzw. Teile davon in den kommenden Jahren Ihre Genehmigung im Rahmen eines ASFINAG-Bauprogramms finden könnte?

Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Voraussetzung für Aktivitäten der ASFINAG zu einer Ennstalstraße wäre eine Aufnahme dieser Verbindung in das Bundesstraßengesetz.

Im Vorfeld wäre aber zwingend eine strategische Prüfung Verkehr (SP-V) durchzuführen, im Zuge derer die Sinnhaftigkeit in raumplanerischer, verkehrsplanerischer, ökologischer und gesamtwirtschaftlicher Hinsicht zu untersuchen wäre. Das Land Steiermark hat die Möglichkeit, eine solche Prüfung zu initiieren.

Verhandlungen zum Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern erfolgen federführend durch den Herrn Bundesminister für Finanzen.

Abgesicherte Aussagen können erst nach Abklärung der Randbedingungen in wirtschaftlicher, politischer und verfahrensbezogener Hinsicht gemacht werden.

**Frage 12:**

Sind Ihnen die bisherigen Ergebnisse der „Intermodalen Verkehrsplanung Ennstal“ bekannt, und welche Schlussfolgerungen ziehen Sie daraus?

**Antwort:**

Ich verweise auf meine Ausführungen zu den Fragepunkten 1 und 2.

**Fragen 13 bis 15:**

Sind Ihnen insbesondere die in der Anfragebegründung erwähnten Ergebnisse der Verkehrszählung bekannt, und welche Schlussfolgerungen ziehen Sie daraus?

Sind Ihnen insbesondere die in der Anfragebegründung erwähnten Ergebnisse der Lärmmessungen bekannt, und welche Schlussfolgerungen ziehen Sie daraus?

Sind Ihnen insbesondere die in der Anfragebegründung erwähnten repräsentativen Ergebnisse der Bürgerbefragung bekannt, und welche Schlussfolgerungen ziehen Sie daraus?

**Antwort:**

Unterlagen hinsichtlich der im Motiventeil der Anfrage erwähnten Verkehrszählung, Lärmmessung und Bürgerbefragung 2007 wurden seitens der Steiermärkischen Landesregierung nicht vorgelegt, weshalb es mir nicht möglich ist Schlussfolgerungen zu ziehen.

**Fragen 16 und 17:**

Wie stehen Sie angesichts der in Frage 12 bis 15 angesprochenen, in der Anfragebegründung ausgeführten Ergebnisse zu einem Fahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen im Ennstal durch die zuständigen Behörden?

Wie stehen Sie angesichts der in Frage 12 bis 15 angesprochenen, in der Anfragebegründung ausgeführten Ergebnisse zu einem Nachtfahrverbot für Lkw im Ennstal?

**Antwort:**

Es liegt in der Zuständigkeit des Landes Steiermark bzw. der zuständigen Bezirks-hauptmannschaften Verordnungen in ihrem Straßennetz zu erlassen.

**Frage 18:**

Welche konkreten Maßnahmen zur Attraktivierung der Schieneninfrastruktur im Ennstal werden Sie bis wann durchsetzen?

**Antwort:**

Im Ennstal sind in den nächsten Jahren wesentliche Investitionen zur Verbesserung bzw. Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Darunter fallen insbesondere Gleisneulagen mit Planungsverbesserungen zur Beseitigung von Langsamfahrstellen, Brückenerneuerungen, Bahnsteighebungen und –erneuerungen sowie Verbesserungen der signal-, sicherungs- und elektrotechnischen Infrastruktur.

Wie mir die ÖBB mitteilen, werden im Schieneninfrastrukturbereich im Streckenabschnitt Bischofshofen-Selzthal in den Jahren 2008 und 2009 insgesamt rund € 37 Mio - davon 2008 rund € 18 Mio und 2009 rund € 19 Mio - investiert. Im Einzelnen handelt es sich dabei um nachfolgende Schwerpunktprogramme:

- Bahnsteigmaßnahmen: ca. € 1,9 Mio (2008 ca. € 0,2 Mio; 2009 ca. € 1,7 Mio)
- Ersatzinvestitionen im Gleis- und Weichenbereich: ca. € 24,9 Mio (2008 ca. € 10,4 Mio; 2009 ca. € 14,5 Mio)
- Ersatzinvestitionen bei Brückenobjekten: ca. € 5,0 Mio (2008 ca. € 4,0 Mio; 2009 ca. € 1,0 Mio)
- Ersatzinvestitionen im Energiebereich: ca. € 2,9 Mio (2008 ca. € 1,8 Mio; 2009 ca. € 1,1 Mio)
- Maßnahmen bei Eisenbahnkreuzungen: ca. € 2,3 Mio (2008 ca. € 1,3 Mio; 2009 ca. € 1,0 Mio)

**Frage 19:**

Welche konkreten Maßnahmen zur Attraktivierung des Angebots im Schienenfernverkehr im Ennstal werden Sie bis wann durchsetzen?

**Antwort:**

Nach Auskunft der ÖBB werden zur Attraktivierung des Angebots in diesem Streckenteil mit Fahrplan 2009 im Personenfernverkehr im Rahmen des Zweistunden-Taktes Graz - Salzburg zwei direkte Zugpaare Graz - Salzburg - München - Frankfurt(M)/Saarbrücken neu eingerichtet.

**Fragen 20 und 21:**

Welche konkreten Maßnahmen zur Attraktivierung des Angebots im Schienennah- und Regionalverkehr im Ennstal werden Sie bis wann durchsetzen bzw. im Wege der Bundesfinanzierung ermöglichen?

Welche konkreten Maßnahmen zur Attraktivierung des Angebots im sonstigen Personennah- und Regionalverkehr im Ennstal werden Sie bis wann durchsetzen bzw. im Wege der Bundesfinanzierung ermöglichen?

**Antwort:**

Gemäß § 11 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204, liegt die Zuständigkeit der Nah- und Regionalverkehrsplanung sowohl im Schienen- als auch im Kraftfahrlinienbereich bei den regionalen Gebietskörperschaften, sodass gegebenenfalls diese mit den Verkehrsunternehmen über die Ausgestaltung eines entsprechenden Verkehrsangebotes verhandeln bzw. die Beurteilung eines geplanten Verkehrskonzeptes vorzunehmen haben.

Für nicht kostendeckend zu führende Verkehrsdienste gibt es in diesem Zusammenhang u.a. die Möglichkeit von Verkehrsdienstbestellungen durch die betreffenden regionalen Gebietskörperschaften, die mit diesem Instrumentarium auch Einfluss auf die entsprechende Verkehrsplanung nehmen können.

Ansonsten liegt die konkrete Fahrplanausgestaltung ausschließlich bei den Verkehrsunternehmen selbst (vgl. dazu § 16 Abs. 1 Z 3 ÖPNRV-G). Seitens des Verkehrsressorts besteht keine Möglichkeit, auf unternehmensinterne Entscheidungen, die im Rahmen kostendeckender Verkehrsdienste u.a. auch die Gestaltung des Fahrplanes betreffen, Einfluss zu nehmen.

Nach Auskunft der ÖBB wurde mit der Einführung des Obersteirertaktes Ende 2006 ein den Bedürfnissen der Region entsprechendes, sehr gutes Fahrplanangebot geschaffen, das einen Zweistunden-Regionalzugtakt vorsieht. Überlagert wird der Takt durch den Zweistunden IC-Takt von bzw. nach Westen, wodurch in den größeren Städten der Region (Liezen, Stainach, Schladming) de facto ein Stundentakt eingerichtet wurde.

Weiters werden zur Verdichtung - zwar nicht parallel, aber in der Region - attraktive Busverbindungen geführt, die an die Schienenknoten anbinden und in großen Bereichen auch das obere Ennstal bedienen.

**Frage 22:**

Welche Unterstützung des Bundes ist für Baumaßnahmen und sonstige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Orten entlang der derzeitigen Landesstraße B320 möglich?

**Antwort:**

Die Zuständigkeit für Maßnahmen in Ortsgebieten bzw. entlang der B 320 liegt bei den Baulastträgern, d.h. bei den Gemeinden und beim Land Steiermark.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann