
4809/AB XXIII. GP

Eingelangt am 11.09.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0014-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am . September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4851/J-NR/2008 betreffend 37 Fragen zur S 37, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Teilen Sie die Einschätzung, dass die S37 „eindeutig eine regionale Funktion“ hat?

Antwort:

Die S37 hat gegenüber dem Bestand der B317 **neben** der Erhöhung der Verkehrssicherheit **auch** die Erhöhung des Anrainerschutzes gemäß UVP-Gesetz und die Anbindung der regionalen Wirtschaftsräume zu erfüllen. Anrainerschutz und Wirtschaftsbindung sind eindeutig regionale Funktionen.

Fragen 2, 3 und 4:

Wenn ja, was hat ein Straßenbauprojekt mit „eindeutig regionaler Funktion“ im hochrangigen Bundesstraßennetz verloren?

Wenn nein, welche andere Funktion hat die S37 dann?

Besteht gesetzlich eine Bestimmung, wonach Schnellstraßen „eindeutig regionale Funktion“ haben?

Antwort:

Alle Straßen des hochrangigen Netzes haben neben einer überregionalen auch eine regionale Funktion.

Frage 5:

Welche „Verordnungen für verkehrslenkende Maßnahmen“ im hochrangigen Straßennetz sind auf TEN-Strecken nicht nationaler (oder nachgeordneter) Gesetzgebung, sondern europäischer Gesetzgebung unterworfen?

Antwort:

Keine, soweit es sich um straßenpolizeiliche Maßnahmen handelt. Es bestehen keine gemeinschaftlichen Rechtsnormen auf dem Gebiet der Straßenpolizei.

Fragen 6 und 8:

Mittels welcher konkreter „entsprechender Steuerungsmaßnahmen“ kann grundsätzlich durchgesetzt werden, dass internationaler Verkehr nicht über eine Strecke des hochrangigen Straßennetzes – wie z.B. die geplante S37 im Fall ihrer Errichtung – fließt?

Mittels welcher konkreter „entsprechender Steuerungsmaßnahmen“ kann zwingend durchgesetzt werden, dass internationaler Verkehr statt über eine Strecke des hochrangigen Straßennetzes über eine andere, deutlich längere und mit größeren Höhenunterschieden versehene Strecke mit denselben Anfangs- und Endpunkten fließt?

Antwort:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass ein spezifisches Fahrverbot zu Verlagerungen von Verkehrsströmen führen kann. Dabei ist zu beachten, dass sich derartige aber auch anderweitige Steuerungsmaßnahmen im Einklang mit gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben und sonstigen übergeordneten Rechtsvorschriften befinden müssen.

Soweit es ökologisch sinnvoll ist, Umwegfahrten mit entsprechend erhöhtem Schadstoffausstoß zu erzwingen, können dazu Geschwindigkeitsbeschränkungen, temporäre Fahrverbote, eventuell auch längere Abschnitte mit Überholverböten mit LKWs dienen. Bei Strecken vergleichbarer Länge und Anlageverhältnisse kann darüber hinaus auch die Ausstattung der Strecken mit Rast- und Versorgungseinrichtungen für den LKW-Verkehr über die tatsächliche Routenwahl entscheiden.

Frage 7:

Welchen Einfluss hat ein Tempolimit von 100 km/h auf einer Strecke – im Gegensatz zu einem solchen von 130 km/h auf einer anderen Strecke – auf die Routenwahl eines Lkw im überregionalen Verkehr?

Antwort:

Entsprechend dem Kraftfahrzeug-Gesetz (KFG) gilt für alle Kraftfahrzeuge über 3,5 t ein Tempolimit von 80 km/h. Laut 24. KFG-Novelle vom 22. Juli 2004 müssen seit 1. Jänner 2005 alle neu zugelassenen LKW ab 3,5 t und alle Busse mit einem elektronischen Tempobegrenzer ausgerüstet sein. D.h. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h oder 130 km/h hat keinen Einfluss auf die Routenwahl von LKW und Bussen. Dies ist auch in der Verkehrsuntersuchung zur S37 entsprechend berücksichtigt.

Frage 9:

Ist es so, dass eine Strecke, die Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) ist, eine Transitroute ist, eine Strecke, die kein Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) ist, hingegen keine Transitroute ist?

Antwort:

Grundsätzlich möchte ich dazu festhalten, dass Transitverkehr definitionsgemäß der Verkehr ist, der ein Staatsgebiet durchquert, also Quelle und Ziel außerhalb desselben hat. Es gibt allerdings keine Definition, ab welchem Anteil an Transitzfahrten eine Strecke als Transitroute zu bezeichnen ist. Abgesehen von dieser Definitionsfrage ist es eher umgekehrt, nämlich dass Strecken mit hoher Bedeutung für den internationalen Fernverkehr eher in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen werden als Strecken mit geringem internationalen Fernverkehr bzw. vorwiegend lokaler oder regionaler Bedeutung.

Fragen 10 bis 15:

Wäre die S37 im Fall ihrer Realisierung eine neue Transitroute?

Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?

Ist eine Strecke, die 2025 einen durchschnittlichen täglichen Transitverkehr von 250 Lkw aufweisen wird, eine Transitroute?

Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?

Ist eine Versechzehnfachung des täglichen Lkw-Transitverkehrs auf einer Straßenverbindung bzw. in einem Korridor ein Beleg für eine neue Transitroute?

Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Wie bereits in der Beantwortung zu Fragepunkt 9 ausgeführt, gibt es keine eindeutige Definition einer Transitroute. Hinzu kommt, dass gerade bei sehr kleinen Ausgangswerten auch schon geringe absolute Steigerungen eine Vervielfachung darstellen können, die aus dem Zusammenhang gerissen ein völlig falsches Bild ergibt. Jedenfalls sind 250 Transit-LKW's pro 24 Stunden kein Indikator für eine nennenswerte Transitbelastung.

Frage 16:

Ist es zutreffend, dass im nachgeordneten Straßennetz – z.B. auf Landesstraßen B – verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen rechtlich durchsetzbar sind, die im hochrangigen Straßennetz nicht durchsetzbar sind?

Antwort:

Nein. Rechtlich gesehen handelt es sich bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen um Verordnungen; auf deren Erlassung besteht kein Rechtsanspruch. Ob solche Maßnahmen rechtlich gedeckt sind, ist ausschließlich danach zu beurteilen, ob die im Gesetz definierten Voraussetzungen erfüllt sind.

Fragen 17 bis 20:

Werden Sie im Fall der Realisierung der S37 auf dieser ein LKW-Fahrverbot über 3,5 oder über 7,5 Tonnen ausgenommen Ziel- und Quellverkehr verordnen?

Wenn nein, warum nicht?

Werden Sie im Fall der Realisierung der S37 auf dieser ein LKW-Nachtfahrverbot über 3,5 oder über 7,5 Tonnen verordnen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

An der S37 wird kein LKW-Fahrverbot verordnet werden. Dies ist in den Verkehrsprognosen – mit Ausbau der S37 – auch so berücksichtigt. Alle Umweltschutzmaßnahmen werden darauf ausgelegt und im Rahmen der UVP überprüft. Wenn alle Grenzwerte (Luftschadstoffe, Lärm) eingehalten werden, sehe ich dafür keine Notwendigkeit.

Zu dem angesprochenen Nachtfahrverbot möchte ich festhalten, dass für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t bereits seit 1.1.1995 ein österreichweites Fahrverbot in der Zeit von 22.00 bis 05.00 Uhr gilt.

Fragen 21 und 22:

Die ASFINAG gibt für denselben Prognosehorizont (2025) „mit S37“ eine zum Teil mehr als dreimal so hohe Verkehrszunahme wie „ohne S37“ an (zB Querschnitt Perchau: +111% gegenüber +33%, Querschnitt Friesach: +100% gegenüber +30%). Zugleich spricht die ASFINAG vom „steigend vorwiegend regionalen Verkehr“. Wie soll zB eine Mehr-als-Verdopplung im Bereich des kleinen Ortes Perchau um 10.000 Kfz täglich aus „vorwiegend regionalem Verkehr“ zustande kommen, um so mehr angesichts der Öl- und Treibstoffpreisentwicklung?

Wie kommt es, dass derselbe „vorwiegend regionale Verkehr“ ohne Bau der S37 plötzlich massivst geringer ausfällt?

Antwort:

Die Analyse- und Prognosewerte stellen sich wie folgt dar:

Analysewerte DTV_{Mo-Fr} 2007 - Bestand

Bereich Perchau	B317	6.000 Kfz/24h
Bereich Friesach	B317 Friesach-Nord - Friesach-Mitte	9.000 Kfz/24h
Bereich Friesach	B317 Friesach-Mitte - Friesach-Süd	12.000 Kfz/24h

Prognosewerte DTV_{Mo-Fr} 2025 ohne Ausbau der S37

Bereich Perchau	B317	9.000 Kfz/24h
Bereich Friesach	B317 Friesach-Nord-Friesach-Mitte	13.000 Kfz/24h
Bereich Friesach	B317 Friesach-Mitte - Friesach-Süd	15.000 Kfz/24h

Prognosewerte DTV_{Mo-Fr} 2025 mit Ausbau der S37

Bereich Perchau	B317	2.000 Kfz/24h
Bereich Perchau	S37	17.000 Kfz/24h
Bereich Friesach	S37 Friesach-Nord - Friesach-Süd	23.000 Kfz/24h

In den Verkehrsprognosen wurde auch die Ausschöpfung der regionalen Entwicklungsmöglichkeiten auf Basis der örtlichen Entwicklungskonzepte (in Abstimmung mit den Fachabteilungen der Bundesländer) bei Realisierung der S37 berücksichtigt.

Gleichzeitig wird es auch zu großräumigen Verkehrsverlagerungen im Österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz kommen, wovon der gesamte Straßenzug der S37 betroffen ist (Durchgangsverkehr entlang der S37), dies ist in den Prognoseberechnungen „mit S37“ berücksichtigt.

Frage 23:

Ist Verkehr, der mindestens die Distanz zwischen Klagenfurt und Wiener Neustadt zurücklegt, „regionaler Verkehr“?

Antwort:

Es wird jener Verkehr, der Region zugeordnet, der Quelle, Ziel oder beides innerhalb der Region hat. Wie es auch für den Begriff der Region keine allgemeingültige Definition gibt, ist die Frage, bis zu welcher Entfernung man von „regionalem Verkehr“ sprechen kann, nicht eindeutig zu beantworten.

Frage 24:

Rechtfertigt ein Anteil von 40% aller Verkehrsarten (Lokal-, Regional-, Transitverkehr u.dgl.) bis auf eine und ein Anteil von 60% dieser einen verbleibenden Verkehrsart am gesamten Verkehrszuwachs einer Strecke die Aussage, dass eine der in den 40% zusammengefassten Verkehrsarten die „vorwiegende“ ist?

Antwort:

Die Frage wird so verstanden, dass z.B. 40 % des Gesamtverkehrs der Verkehrsart 1, 2 und 3 zugeordnet werden kann, während 60 % des Gesamtverkehrs der Verkehrsart 4 zugeordnet wird. Dann wird Verkehrsart 4 die „vorwiegende“ sein.

Diese Prozentangabe trifft nur für einen kurzen Abschnitt der S37 zu. In den anderen Abschnitten dreht sich das Verhältnis immer mehr um, je näher man von Scheifling nach Klagenfurt kommt.

Fragen 25 und 26:

Welche zwingende rechtliche Vorgabe ist Grundlage der Angaben von Kärntner Landespolitikern und des Projektwerbers ASFINAG, wonach eine Einhausung der bestehenden S37 im Bereich Zollfeld/Herzogstuhl/Maria Saal nicht möglich sei, eine Einhausung mit gleichzeitigem Ausbau auf Vollautobahn-Querschnitt hingegen schon?

Falls es keine derartige zwingende rechtliche Vorgabe gibt – wie erklären Sie derartige Aussagen?

Antwort:

Laut Auskunft des Projektwerbers ASFiNAG wurde diese Behauptung nicht aufgestellt. Es wurde in der Kommunikation mit den Gemeinden und Bürgerinitiativen jedoch darauf hingewiesen, dass ein Eingriff in das Grundwasser für z.B.: eine Unterflurtrasse im Zollfeld rechtlich schwierig und noch abzuklären ist.

Frage 27:

Was bedeutet die im Zusammenhang mit der S37 getätigte Aussage „Alle Planungsschritte werden in Abstimmung mit den Gemeinden durchgeführt“ im Einzelnen? Welche konkreten Rechte – z.B. konkrete Möglichkeiten, einen Abbruch zu erzwingen – haben Gemeinden in den einzelnen Schritten des Planungsprozesses für ein Großprojekt wie die S37 jeweils?

Antwort:

Die Planungen zur S37 werden seitens der ASFiNAG in einem offenen Planungsprozess transparent und nachvollziehbar abgewickelt. Dazu wurden Gemeindeforen eingerichtet, in welchen alle Gemeinden mit jeweils 5 Personen vertreten sind.

Diese sind in alle wesentlichen Planungsschritte eingebunden und können diese mitgestalten, z.B.: bei der Auswahl und Gewichtung der Bewertungskriterien für den Trassenauswahlprozess, durch die Einbringung von Trassenvorstellungen und der Umsetzung von Schutzmaßnahmen, etc.

Frage 28:

Wie beurteilen Sie das Projekt S37 generell vor dem Hintergrund des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, das in Österreich direkt anwendbares Recht darstellt?

Antwort:

Das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention konkretisiert die in der Konvention zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) formulierten Ziele in Bezug auf inneralpinen und alpenquerenden Verkehr.

Es wurde für das gegenständliche Projekt im Jahr 2005 eine Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) durchgeführt. Im Rahmen dieser SP-V wurden die Bestimmungen der Alpenkonvention bereits berücksichtigt. Neben dem Bestand B317 im Jahr 2005 wurden verschiedene Alternativen untersucht. Für diese Alternativen wurden die Auswirkungen ermittelt und gegenübergestellt. In allen Punkten (gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit des Projektes, Überprüfung der Umweltauswirkungen, Beitrag der Alternativen für eine nachhaltige Entwicklung, verkehrsfunktionale Analyse) weist die Alternative 1 – Schnellstraße - die größten Vorteile auf und wurde daher in Rahmen der SP-V zur Weiterbearbeitung empfohlen. Es erfolgte daraufhin die Aufnahme der B317 ins Bundesstraßengesetz.

Die Alpenkonvention und das Protokoll Verkehr finden außerdem in der verkehrlichen Begründung des Vorhabens sowie in der Bearbeitung der relevanten Fachbereiche im Vor- und Einreichprojekt Berücksichtigung. Dies betrifft u. a. die wesentlichen Zielsetzungen hinsichtlich des Verkehrs.

Frage 29:

Wie beurteilen Sie das Projekt S37 konkret insbesondere hinsichtlich Art. 1, Art. 8 Abs. 1, sowie Art. 11 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention?

Antwort:

Art. 1 des Protokolls Verkehr der Alpenkonvention formuliert grundlegende verkehrliche Zielsetzungen. Diese Ziele finden im Rahmen der Planung des Vorhabens S37 Berücksichtigung. Insbesondere trägt das Vorhaben S37 durch eine verbesserte Erschließung des Raumes und erhöhte Erreichbarkeiten zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes bei. Darüber hinaus wird durch das Vorhaben zur Steigerung der Effizienz und Effektivität der Verkehrssysteme im Raum beigetragen.

Art. 8 des Protokolls Verkehr der Alpenkonvention enthält Bestimmungen hinsichtlich Projektevaluations- und zwischenstaatlicher Konsultationsverfahren. Ein zwischenstaatliches Konsultationsverfahren erscheint aufgrund des rein innerstaatlichen Charakters des Vorhabens nicht erforderlich. Der im Art. 8 formulierten Verpflichtung zur Evaluation wird in den Planungsphasen des Vorprojekts (Variantenauswahl mit Umweltuntersuchung, Nutzen-Kosten-Untersuchungen, Stärken-Schwächen-Analysen) und des Einreichprojekts (mit Umweltverträglichkeitsprüfung) hinreichend Rechnung getragen.

Art. 11 hält den Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr fest. Wie in Bearbeitung der Frage 28 erläutert, handelt es sich bei der S37 um ein Vorhaben, das eine wesentliche Erschließungsfunktion für das Gebiet aufweist und damit entscheidend zur Entwicklung des regionalen Wirtschaftsraumes und der verkehrlichen Effizienz beitragen soll

Frage 30:

Wie seriös können angesichts der 2008 geltenden Rahmenbedingungen zB bei Öl- und Treibstoffpreisen incl. der hier absehbaren weiteren Entwicklung – Experten halten für den Errichtungszeitraum der S37 einen dauerhaften Anstieg der Ölpreise von derzeit gut 140 auf 300 bis 400 Dollar je Barrel für nicht unwahrscheinlich, das würde Treibstoffpreise in der Größenordnung von etwa 3 Euro je Liter bedeuten – Straßenbauprojekte wie die S37 noch mit 1999 veröffentlichten, in den Jahren zuvor erarbeiteten Studien begründet werden?

Antwort:

Maßgeblich für die Dimensionierung der S37, sowie der Umweltschutzmaßnahmen sind die in der Verkehrsuntersuchung 2007 durchgeführten Verkehrsprognosen.

Genauso wie Prognosen über die Wirtschaftsentwicklung, Preisentwicklung von Treibstoffen oder Fahrzeugnutzerkosten einer gewissen Unsicherheit bzw. einem gewissen Schwankungsbereich unterliegen, unterliegen auch Verkehrsprognosen einer gewissen Unsicherheit. Im Falle der S37 liegen die Verkehrsprognosen die im Rahmen der Vorstudie (SP-V B317) gemacht wurden und die Verkehrsprognose die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung der S37 im Jahr 2007 gemacht sehr dicht beieinander.

Frage 31:

Wie hoch werden die Kosten der S37 sein?

Antwort:

Nach heutigem Wissensstand sind folgende Kosten für die S37 zu erwarten:

- TA1 Scheifling – Friesach Nord - rd. 735 Mio. Euro
- TA2 Friesach Nord – Möblbling - rd. 180 Mio. Euro
- TA3 Möblbling – Klöft. Nord - dafür sind bis 2015 rd. 160 Mio Euro vorgesehen, die tatsächlichen Kosten sind abhängig von den gemäß UVP-G zu errichtenden Umweltentlastungsmaßnahmen und der Ausstattung des KN Klagenfurt Nord.

Frage 32:

Wie hoch werden zusätzlich die anteiligen Finanzierungskosten sein?

Antwort:

Der durchschnittliche Finanzierungzinssatz der ASFINAG beträgt derzeit 4,32 %. Für zukünftige Neuverschuldungen wird seitens der ASFINAG auf Basis eines langjährigen Durchschnittes ein Finanzierungzinssatz von 4,75 % prognostiziert. Grundsätzlich fallen jährliche Finanzierungskosten immer entsprechend dem jährlichen Bauvolumen an. Setzt man theoretisch an, dass im Jahr 2020 die gesamten unter Frage 31 angeführten Investitionskosten von insgesamt 1.075 Mio. EUR für die S 37 bereits investiert wurden, so würden unter dem o.a. Prognosezinssatz die Finanzierungskosten für das Projekt im Jahr 2021 51 Mio. EUR betragen.

Frage 33:

Wie wurde in der offiziellen Verkehrsuntersuchung zur S37 das Planungsgebiet im einzelnen abgegrenzt?

Antwort:

Die Verkehrsuntersuchung S37 unterscheidet ein **Planungsgebiet** (das Planungsgebiet ist jener Raum für den verkehrsmäßige Aussagen gemacht werden bzw. Planungsvarianten erarbeitet werden) und ein **Untersuchungsgebiet** (das Untersuchungsgebiet ist jener Raum, der das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflusst).

Das **Planungsgebiet** wird durch die Gemeinden Scheifling, Niederwölz, Teufenbach, St. Lorenzen bei Scheifling, Perchau am Sattel, Mariahof, Neumarkt in der Steiermark, St. Marein bei Neumarkt, Kulm am Zirbitz, Mühlen am Zirbitzkogel, Dürnstein in der Steiermark, Friesach, Micheldorf, Straßburg, Althofen, Mölbling, Kappel am Krappfeld, St. Georgen am Längsee, Frauenstein, St. Veit an der Glan, Maria Saal und Klagenfurt am Wörthersee begrenzt.

Das **Untersuchungsgebiet** umfasst den Raum Ostösterreich (Österreich ohne den Großteil des Bundeslandes Tirol und ohne Vorarlberg) inklusive seiner Nachbarstaaten (Deutschland, Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Italien) bzw. auch jene Staaten, welche – vom Planungsgebiet aus gesehen – „hinter“ den unmittelbaren Nachbarstaaten Österreichs liegen (z.B. Polen, Kroatien, ...).

Frage 34:

Wie stellen sich nach der offiziellen Verkehrsuntersuchung zur S37 die Entwicklungen folgender Parameter in den Abschnitten Scheifling/Dürnstein, Friesach/St.Veit, Friesach/Klagenfurt in den Kategorien „ohne S37“ und „mit S37“ für das Jahr vor der geplanten Fertigstellung, das Jahr nach der geplanten Fertigstellung und 2025 zahlenmäßig jeweils dar:

Quell/Ziel/Binnenverkehr, regional durch das Straßenbauprojekt generierter Verkehr, Durchgangsverkehr, Transitverkehr (bitte auch um Angabe der diesen Parametern zugrunde gelegten Definitionen)?

Antwort:

Für das Jahr der geplanten Fertigstellung bzw. das Jahr nach der geplanten Fertigstellung liegen derzeit keine Berechnungen vor, da das „Jahr der geplanten Fertigstellung“ derzeit nicht genau definiert werden kann. Weiters entwickelt sich z.B. der regional generierte

Verkehr durch das Straßenbauprojekt (durch nachgeschaltete wirtschaftliche Impulse hervorgerufener Verkehr) erst nach den Jahren der Realisierung

Quellverkehr (QV): Fahrten die innerhalb des Planungsgebietes (siehe Definition unter Antwort auf die Frage 33) entstehen und von diesem nach Außen in das Untersuchungsgebiet führen

Zielverkehr (ZV): Fahrten die innerhalb des Planungsgebietes (siehe Definition unter Antwort auf die Frage 33) enden und von Außen aus dem Untersuchungsgebiet kommen.

Binnenverkehr (BV): Fahrten die sowohl innerhalb des Planungsgebietes beginnen wie auch enden.

Durchgangsverkehr (DV): Fahrten die durch das Planungsgebiet führen und dabei sowohl außerhalb des Planungsgebietes (im Untersuchungsgebiet) beginnen, wie auch außerhalb des Planungsgebietes (im Untersuchungsgebiet) enden.

Transitverkehr (TV): Fahrten die durch das Planungsgebiet führen und gleichzeitig sowohl außerhalb von Österreich beginnen und auch außerhalb von Österreich enden. Der Transitverkehr ist eine „Sonderform“ des Durchgangsverkehrs und im Durchgangsverkehr enthalten.

Regional durch das Straßenbauprojekt generierter Verkehr (RV): Verkehr der durch nachgeschaltete wirtschaftliche Impulse des Straßenbauprojektes (bessere Erreichbarkeit, etc.) generiert wird.

Prognose 2025 – ohne Ausbau der S37 in Kfz/24h

	QV/ZV/BV	RV	DV davon TV	Summe
Scheifling/Dürnstein	9.000		2.000 250	11.000
Friesach/St. Veit	24.000		2.000 250	26.000
St. Veit/Klagenfurt	30.000		2.000 250	32.000

Prognose 2025 – mit Ausbau der S37 in Kfz/24h

Scheifling/Dürnstein	9.000	2.000	10.000 4.000	21.000
Friesach/St. Veit	24.000	2.000	10.000 4.000	36.000
St. Veit/Klagenfurt	30.000	7.000	10.000 4.000	47.000

Frage 35:

Wie hoch wird das Defizit sein, das die ASFINAG infolge „negativer Rentabilität“ auf der S37 nach Fertigstellung Jahr für Jahr einfahren wird?

Bitte um Angabe je Kilometer und insgesamt?

Antwort:

Seitens der ASFINAG werden konkrete Projektergebnisrechnungen (PER) grundsätzlich erst nach Vorliegen einer gewissen Kostensicherheit im Detail durchgeführt.

Da bei Projekten, welche sich noch im Trassenauswahlverfahren befinden wie die S 37, noch keine große Kostensicherheit vorliegt, wird seitens der ASFINAG eine Projektergebnisrechnung erst nach der Trassenfestlegung durchgeführt. Die

Trassenfestlegung erfolgt im Zuge der Fertigstellung des Vorprojektes. Da dies gemäß aktuellem Zeitplan erst für 2009 vorgesehen ist, wird erst dann eine PER für die S 37 durchgeführt.

Frage 36:

Ist für Sie im Verlauf der heutigen B317 zwischen Unzmarkt und Friesach der Bau und Betrieb von Ortsumfahrungen ohne Autobahn- oder Schnellstraßenquerschnitt durch die ASFINAG vorstellbar, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Der Auftrag der ASFiNAG zum Bau von Autobahnen und Schnellstraßen ergibt sich aus dem Bundesstraßengesetz.

Frage 37:

Welche konkreten Investitionen in a) Schieneninfrastruktur, b) zusätzliche Zugsangebote sehen der aktuelle ÖBB-Infrastrukturrahmenplan und die Planungen Ihres Ressorts (zB im Bereich Förderung zusätzlicher Angebote nach ÖPNRV-Gesetz) in der Region zwischen Judenburg und Klagenfurt vor?

Antwort:

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat auf der bestehenden Südbahnstrecke zwischen Judenburg und St. Veit an der Glan bereits in den vergangenen Jahren jährlich durchschnittlich rd. 10,5 Mio. € in die Verbesserung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur investiert. Auch in den kommenden Jahren sind im Durchschnitt jährliche Investitionen in der gleichen Größenordnung vorgesehen. Diese Investitionen betreffen insbesondere Reinvestitionsmaßnahmen in den Bereichen Fahrweg, Fahrleitung und Brückenbau.

Im Abschnitt zwischen St. Veit an der Glan und Klagenfurt sind in den nächsten Jahren im Hinblick auf den 2003 abgeschlossenen zweigleisigen Ausbau keine wesentlichen Investitionen vorgesehen bzw. erforderlich.

Der neue Fahrplan 2008/2009 sieht laut ÖBB-Personenverkehr AG gemäß dem aktuell vorliegenden Entwurf für das Fahrplanjahr ab Dezember 2008 landesgrenzüberschreitend über den Neumarkter Sattel zwischen der Steiermark und Kärnten täglich genauso viele Züge wie derzeit vor, nämlich werktäglich 17 Zugpaare täglich (Regional- und Fernverkehr).

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann