

181/J XXIII. GP

Eingelangt am 14.12.2006

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

Anfrage

der Abgeordneten Füller

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Ausbau der B 317 im Bereich Judenburg bis Dürnstein in Steiermark zur S 36

Die derzeitige Situation und der Ausblick auf die Zukunft des Straßenbauvorhabens einer durchgehenden, vierspurigen Murtal - Schnellstraße, S 36, von Judenburg bis Dürnstein in Steiermark und damit zur Kärntner Landesgrenze ist für beinahe alle Beteiligten unbefriedigend.

Die von den Ausbauplanungen betroffene Bevölkerung ist verunsichert, weil einerseits die Aussagen der Bauwerber und der Planer (Land Steiermark und ASFINAG) widersprüchlich sind und andererseits der bemessene Zeitraum für die Verkehrsprognosen (nur bis 2020) von Fachleuten als zu kurz betrachtet wird. Auch gab es in den letzten Monaten regelmäßig Abänderungen der Planungen, Kostenangaben und Angaben zur voraussichtlichen Fertigstellung, was zur Beunruhigung der verkehrsgeplagten Bevölkerung der Region westliche Obersteiermark führt.

Obwohl die Trasse durch teilweise dichtes Siedlungsgebiet führen soll, wird der Aufklärung über das zu erwartende Belastungsszenario eine zu geringe Bedeutung beigemessen und daher unzureichend umgesetzt.

Ein konkreter Zeitplan für die Fertigstellung des Gesamtprojektes von Judenburg bis Dürnstein fehlt überhaupt und die von der ASFINAG willkürlich gewählten Teilabschnitte unterliegen einer regelmäßigen Terminänderung.

Nach derzeitigem Wissenstand ist eine Trassenverlegung im Bereich Judenburg in einen „Falkenbergtunnel“ geplant. Die intensiven Bohrungen am Falkenberg, auch in der Nacht und an Wochenenden, lassen aber größere geologische Probleme vermuten.

Die derzeitige Planung für einige Teilebereiche sieht Unterflurtrassen vor, die kaum oder gar nicht in Form von Überlängen über das dicht bewohnte Gebiet hinausreichen.

Da es sich bei diesem Vorhaben im hochrangigen Straßenbau um ein Infrastrukturprojekt von besonderer Tragweite für die Region handelt, ist es dringend erforderlich, den betroffenen Menschen vor Ort gesicherte Informationen darüber zu geben, was sie in Zukunft konkret erwartet. Nur so kann Vertrauen in dieses für die Region „Oberes Murtal“ wichtige Infrastrukturprojekt geschaffen werden

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage

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?
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?
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?
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?
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?
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?

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?
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?
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?
10. Welche Umplanungen müssen im konkreten Fall des Lückenschlusses Scheifling - Klagenfurt getätigt werden?
11. Wer ist für diese Umplanungen, bzw. der Neuausrichtung der UVE verantwortlich und wer trägt die Kosten dafür?
12. Ist in Zusammenhang mit diesen Umplanungen eine Verlegung des, gemäß §14 Bundesstraßengesetz 1971 verordneten, Bundesstraßenplanungsgebietes erforderlich?
13. Inwieweit werden durch die derzeitige Planung Naturschutzprojekte wie „Natura 2000“ und „Life“ - Projekte tangiert?
14. Gibt es schon Ergebnisse der Probebohrungen für den sog. "Rothenthurm - Tunnel"?
15. Wenn ja: Welche?
16. Wenn nein: Bis wann ist mit diesen Ergebnissen zu rechnen und wann werden Sie die Bevölkerung darüber informieren?
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?
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?*
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?
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%?
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?
22. In welchem Umfang wurde, bzw. wird die „Projektierungsdienstanweisung“ des BMVIT in der Fassung 2002 von den zuständigen Planern, bzw. den Landesdienststellen angewendet?