

3981/J XXIII. GP

Eingelangt am 01.04.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Ausbau der S 31 – Burgenlandschnellstraße - Abschnitt Schützen am Gebirge - Eisenstadt

Die Bundesregierung verpflichtete sich auf internationaler Ebene, die Treibhausgase bis 2012 um 13 Prozent zu reduzieren. Derzeit ist die Erreichung dieses Zieles vor allem deshalb höchst gefährdet, weil im Verkehrsbereich ungebrochen ein enormer Anstieg der CO₂-Emissionen zu verzeichnen ist. Seit 1990 verdoppelte sich der Ausstoß des „Klimakillers CO₂“ aus dem Verkehrsbereich sogar beinahe. Soll das verbindlich zugesicherte Klimaziel erreicht werden, sind in erster Linie verkehrsvermindernde Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Das Ausbauprogramm allein für die hochrangige Straßeninfrastruktur umfasst nach Ihren eigenen Angaben Investitionen im Umfang von 4,5 Milliarden Euro und zielt unter Titeln wie „Lückenschlüsse im hochrangigen Straßennetz“ und „Ostanbindung bzw. Netzanschlüsse mit den hochrangigen internationalen Korridoren in den Nachbarländern Tschechien, Slowakei und Ungarn“ auf eine Optimierung der Bedingungen für den motorisierten Verkehr, sei es der Straßengüterverkehr oder der motorisierte Individualverkehr.

Erfahrungsgemäß und durch zahlreiche Studien nachgewiesen bewirken verbesserte Straßenverbindungen einen massiven Zuwachs des Verkehrsaufkommens.

In diesem Zusammenhang ist der geplante Ausbau der S 31, Abschnitt Schützen am Gebirge – Eisenstadt überhaupt nicht nachvollziehbar. Es liegt der Verdacht nahe, dass mit dieser Maßnahme der Lückenschluss des hochrangigen Verkehrsnetzes zwischen Neusiedl und Eisenstadt (inkl. Transit) eingeleitet werden soll. Für eine ledigliche Umfahrung der Gemeinde Schützen fehlt die Bedeutung, um einen hochrangigen Neubau zu rechtfertigen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie ist erklärbar, dass die S 31 im März 2007 zurückgereiht wurde und im Herbst 2007 plötzlich Priorität erlangt hat?
2. In welchem Ausmaß wurden verschiedene Varianten geprüft?
3. Wurde eine Nullvariante geprüft? Wenn nein, warum nicht?
4. Wie geht man damit um, dass sich der GR der Gemeinde Schützen aufgrund lokaler Siedlungsentwicklungen einstimmig für eine kleinräumige Ortsumfahrung im Süden ausgesprochen hat und nunmehr aber eine zweispurige Schnellstraße im Norden verordnet werden soll?
5. Wie ist in diesem Zusammenhang daher die im Auftrag des Bundes erstellte Studie von Prof. Czernin mit den Planungen vereinbar, welche klar zum Ergebnis kommt, dass die optimale Verkehrslösung an der B50 nur mittels kleinräumigen Umfahrungen erreicht werden kann? Sind die "Erfordernisse des Verkehrs" iSd § 4 BStG daher abschließend geprüft worden?
6. Wie sind in diesem Zusammenhang die im Jahr 2002 veröffentlichten Ergebnisse der im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, des Magistrats der Stadt Wien, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie ASFINAG erstellten Studie „Korridoruntersuchungen Ostregion“ zu verstehen, die zu den Überlegungen für eine hochrangige Verknüpfung von Eisenstadt mit Bratislava über die B50 auf eine bestehende geringe Verflechtungsnachfrage und hohen Raumwiderstand gegenüber einem großzügigen Straßenausbau in dem untersuchten Neusiedlersee-Korridor hinweist. Letztendlich wird für diesen Korridor eine zweistreifige Autostraße mit lokalen Ortsumfahrungen und einem vollständig errichteten Begleitwegesystem vorgeschlagen. Hat sich der Verflechtungsgrad in der Zwischenzeit erhöht bzw. haben sich die angesprochenen Raumwiderstände verringert?
7. Welche funktionelle Bedeutung soll die S 31 nunmehr übernehmen?
8. Nachvollziehbar wäre als Rechtfertigung nur ein Lückenschluss des hochrangigen Verkehrsnetzes zwischen Neusiedl und Eisenstadt (inkl. Transit). Für eine ledigliche Umfahrung der Gemeinde Schützen fehlt die Bedeutung, um einen hochrangigen Neubau zu rechtfertigen. Soll die neue S 31 ihre Funktion dadurch erfüllen, dass der Schwerverkehr infolge des bestehenden LKW-Fahrverbots von der B 50 umgeleitet werden soll?
9. Inwieweit ist daher auch die Wirtschaftlichkeit der S 31 geprüft worden? Im Gesamtverkehrsplan Österreich 2002 wurde für die vierspurige Verbindung Eisenstadt – Schützen noch mit € 29,1 Mio gerechnet. Jetzt werden die Investitionskosten für einen zweispurigen Bau schon auf € 45 Mio. geschätzt.

Im beschlossenen Infrastrukturprogramm im Ministerrat vom 5.3.2008 sind für die abschnittsweise Erweiterung zusätzlich € 85 Mio. dafür vorgesehen. Wie hoch sind die veranschlagten Gesamtkosten für dieses Bauprojekt tatsächlich und inwiefern ist die Erweiterung der S31 geplant?

10. Ist auch unter Bedachtnahme auf das geringe Verkehrsaufkommen und das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot an der B50 eine Schnellstraße überhaupt wirtschaftlich vertretbar oder genügt eine Umfahrung Schützen in Form einer zweispurigen Landesstraße?
11. Letztlich würde auf längere Frist gesehen die Gesamtheit der AutofahrerInnen und/oder SteuerzahlerInnen dafür finanziell gerade stehen müssen, wenn die ASFINAG ihren gesellschaftsrechtlichen Vorgaben zum Trotz hochgradig unwirtschaftliche und überdimensionierte Projekte wie eine S-31-Verlängerung im Raum Schützen im Autobahnquerschnitt auf parteipolitischen Zuruf umsetzen muss. Wie können Sie dies als verantwortlicher Minister gegenüber den AutofahrerInnen und SteuerzahlerInnen rechtfertigen?
12. Wie sieht die Projektergebnisrechnung der ASFINAG, in der Baukosten, Verkehrserwartung und Barwert nach entsprechender Nutzungsdauer berechnet wird, im Detail aus?
13. Wurden Aspekte der Umweltverträglichkeit (Grundwasser, Natura 2000 Gebiete, Weltkulturerbe) geprüft?
14. Es gibt im Verfahren gemäß § 14 Bundesstraßengesetz rund 2000 Stellungnahmen besorgter Anrainer. Werden diese berücksichtigt, wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?
15. Wie geht man mit den für die Region wesentlichen touristischen und wirtschaftlichen Aspekten wie Genussregion, Weinbauregion Neusiedlersee – Hügelland, Kirschblütenregion usw. um, welche durch das Projekt erheblich gefährdet sind?