

---

**4851/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 15.07.2008**

**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 37 Fragen zur S37

Abseits jeden verkehrs-, klima- und regionalpolitischen Weitblicks treibt die ASFINAG – bisher mit Rückendeckung des Verkehrsministers - den Bau einer weiteren Transitschneise durch die Alpen voran: Die S37 zwischen dem steirischen Murtal und Klagenfurt, ein zusammen mit dem anschließenden Neubauabschnitt der S36 von Judenburg bis Scheifling in der Steiermark (noch ohne Finanzierungskosten) weit über 1 Mrd Euro teures Großprojekt.

In bewährter Manier wird seitens der Projektbetreiber ohne Rücksicht auf sachliche Verrenkungen und Widersprüche versucht, das Projekt kritischen Bürgerinnen und Bürgern als Verkehrssicherheits-, Anrainerschutz- und gar als wirtschaftliches Entwicklungsprojekt darzustellen, obwohl das Projekt zu den erfolgreichen, auf Bewahrung und nachhaltige Nutzung der Natur- und Kulturschätze orientierten Regionalentwicklungsprozessen in der Region in einem unübersehbaren scharfen Spannungsverhältnis steht.

Interessanterweise wird das Projekt vom Projektwerber ASFINAG selbst als regionales Projekt dargestellt: „Die S37 soll jedoch eindeutig eine regionale Funktion erfüllen“, war etwa – begleitet von einem Konterfei des zuständigen ASFINAG-Managers DI Alexander Walcher und von ihm persönlich gezeichnet – in der Ausgabe 15/2008 (4. Juli 2008) im „St. Veiter“ zu lesen. Zugleich wird betont, dass es sich um „keine Transitroute“ handle.

Wie diese und ähnliche Aussagen mit den rechtlichen Gegebenheiten und den konkreten Zahlen, Daten und Fakten aus dem Bereich des Projektwerbers in Deckung zu bringen sein sollen, ist nicht nur vielen lokal und regional Betroffenen rätselhaft.

Es ist dringend zu fordern, dass seitens des Eigentümerversetzers des Bundes gegenüber der ASFINAG klargestellt wird, dass offenkundig falsche oder verschleierte „Informationen“ – die noch dazu mit Unsummen an Autofahrer-

Geldern bezahlt werden – nicht erwünscht und zugunsten einer ehrlichen Auseinandersetzung mit den Betroffenen mit offenem Ausgang einzustellen sind.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Teilen Sie die Einschätzung, dass die S37 „eindeutig eine regionale Funktion“ hat?
2. Wenn ja, was hat ein Straßenbauprojekt mit „eindeutig regionaler Funktion“ im hochrangigen Bundesstraßennetz verloren?
3. Wenn nein, welche andere Funktion hat die S37 dann?
4. Besteht gesetzlich eine Bestimmung, wonach Schnellstraßen „eindeutig regionale Funktion“ haben?
5. Welche „Verordnungen für verkehrslenkende Maßnahmen“ im hochrangigen Straßennetz sind auf TEN-Strecken nicht nationaler (oder nachgeordneter) Gesetzgebung, sondern europäischer Gesetzgebung unterworfen?
6. Mittels welcher konkreter „entsprechender Steuerungsmaßnahmen“ kann grundsätzlich durchgesetzt werden, dass internationaler Verkehr nicht über eine Strecke des hochrangigen Straßennetzes - wie zB die geplante S37 im Fall ihrer Errichtung – fließt?
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?
8. 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?
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?
10. Wäre die S37 im Fall ihrer Realisierung eine neue Transitroute?
11. Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?
12. Ist eine Strecke, die 2025 einen durchschnittlichen täglichen Transitverkehr von 250 Lkw aufweisen wird, eine Transitroute?
13. Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?

14. Ist eine Versechzehnfachung des täglichen Lkw-Transitverkehrs auf einer Straßenverbindung bzw. in einem Korridor ein Beleg für eine neue Transitroute?
15. Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?
16. Ist es zutreffend, dass im nachgeordneten Straßennetz – zB auf Landesstraßen B – verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen rechtlich durchsetzbar sind, die im hochrangigen Straßennetz nicht durchsetzbar sind?
17. 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?
18. Wenn nein, warum nicht?
19. Werden Sie im Fall der Realisierung der S37 auf dieser ein LKW-Nachfahrverbot über 3,5 oder über 7,5 Tonnen verordnen?
20. Wenn nein, warum nicht?
21. 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, umsomehr angesichts der Öl- und Treibstoffpreisentwicklung?
22. Wie kommt es, dass derselbe „vorwiegend regionale Verkehr“ ohne Bau der S37 plötzlich massivst geringer ausfällt?
23. Ist Verkehr, der mindestens die Distanz zwischen Klagenfurt und Wiener Neustadt zurücklegt, „regionaler Verkehr“?
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?
25. 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?

26. Falls es keine derartige zwingende rechtliche Vorgabe gibt – wie erklären Sie derartige Aussagen?
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 – zB konkrete Möglichkeiten, einen Abbruch zu erzwingen - haben Gemeinden in den einzelnen Schritten des Planungsprozesses für ein Großprojekt wie die S37 jeweils?
28. Wie beurteilen Sie das Projekt S37 generell vor dem Hintergrund des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, das in Österreich direkt anwendbares Recht darstellt?
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?
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?
31. Wie hoch werden die Kosten der S37 sein?
32. Wie hoch werden zusätzlich die anteiligen Finanzierungskosten sein?
33. Wie wurde in der offiziellen Verkehrsuntersuchung zur S37 das Planungsgebiet im einzelnen abgegrenzt?
34. Wie stellen sich nach der offiziellen Verkehrsuntersuchung zur S37 die Entwicklungen folgender Parameter in den Abschnitten Scheiffling/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 zugrundegelegten Definitionen)?
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.
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?

37. Welche konkreten Investitionen in a) Schieneninfrastruktur, b) zusätzliche Zugangebote 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?