

---

**4853/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 Ausbau der S 31 – Burgenlandschnellstraße - Abschnitt Schützen am Gebirge - Eisenstadt

Bezugnehmend auf die Anfragebeantwortung 3974/AB XXIII:GP durch das BMVIT, eingelangt am 30.5.2008, betreffend den Ausbau der S31 Burgenlandschnellstraße, Abschnitt Schützen, erlauben wir uns eine weitere Anfrage zur Klärung noch offener Punkte an den zuständigen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. In der Antwort auf Frage 1 bezüglich der Prioritätenreihung wird als eines der Kriterien auf die Senkung und Einsparungen von Baukosten hingewiesen. Worin besteht die Einsparung, wenn für eine 4-spurige Variante im GVP 2002 rd. € 29 Mio veranschlagt wurden und nun für einen 2 spurigen Ausbau rd. € 45 Mio kolportiert sind?
2. Als weiteres Kriterium für den Ausbau der S31 wird die „Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen“ - gemeint ist wohl die Beseitigung von Lücken bzw. das Herstellen von Lückenschlüssen - genannt. Kann folglich davon ausgegangen werden, dass der Ausbau der S31 Teil des Lückenschlusses ist, falls nein wird der Ausbau trotzdem weiter verfolgt, obwohl er nicht den grundsätzlichen Anforderungen und Zielsetzungen entspricht?
3. Ebenfalls in Antwort 1 wird darauf hingewiesen, dass „Gemäß der im Mai 2008 zwischen BMVIT, dem Land Burgenland und der ASFINAG unterfertigten Absichtserklärung ein Baubeginn im Jahr 2010 angestrebt (wird), wobei die

Mehrkosten durch Vorfinanzierungsmaßnahmen seitens des Landes gedeckt werden“.

Um welche Mehrkosten geht es dabei und wodurch sind diese gerechtfertigt, zumal zuvor auf die Senkung und Einsparung von Baukosten hingewiesen wurde?

4. In Beantwortung der Frage 2 bezüglich der Prüfung der verschiedenen Varianten wird auf die standardisierte Methode der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) verwiesen. Im Rahmen der Gemeindeinformation in Schützen am Gebirge am 18.12.2007 wurden von der ASFINAG die Ergebnisse der Bewertung der Trassenvarianten in der NKU präsentiert. Diese NKU Wirkungstabelle bezieht sich allerdings auf das Vorprojekt 2005. Eingereicht wurde aber das Vorprojekt 2007.  
Das Zustandekommen der Bewertung und der sich daraus ergebenden Empfehlung ist somit nicht nachvollziehbar - wie erklären Sie dies? Wir ersuchen bei Ihrer Anfragebeantwortung die Unterlagen beizulegen.
5. Ebenfalls in Antwort 2 ist von umfangreichen Untersuchungen unter Einbeziehungen der Bevölkerung die Rede.  
Um welche Untersuchungen handelt es sich dabei im Einzelnen und wie wurde die Bevölkerung miteinbezogen? Welche Methoden wurden angewendet und wie kann in diese Ergebnisse Einsicht genommen werden?
6. Antwort 3 verweist auf massive Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont bei einer Nullvariante.  
Auf welche Untersuchungen stützt sich diese Annahme und für welchen Prognosehorizont in Hinblick auf den nachweisbaren Umstand, dass sich die Verkehrsströme an der bestehenden B50 Bundesstraße in den letzten 15 Jahren im Wesentlichen nicht verändert haben?
7. In Antwort 4 wird betont, dass der geplante Streckenabschnitt der S31 im Querschnitt demjenigen einer lokalen Ortsumfahrung entspricht.  
Bedeutet dies, dass der Bund eine lokale Ortsumfahrung finanziert?
8. Bedeutet dies weiters, dass das Verkehrsaufkommen keine Schnellstraße erfordert, sondern dass man mit einer kleinräumigen Ortsumfahrung, wie von Prof. Czernin empfohlen, das Auslangen findet?
9. In Antwort 7 wird auf gewisse Reisezeitgewinne durch den Ausbau hingewiesen.  
Wie hoch sind diese bei einer Länge des Streckenabschnitts von 10 km und einer maximalen Geschwindigkeit von 100km/h?
10. Darüber hinaus wird betont, dass sich ein Neuverkehr nur in geringem Umfang ergeben wird. Dies steht im Widerspruch zu den Behauptungen (z.B. in der Antwort auf Frage 10), das Verkehrsaufkommen würde sich prognostiziert drastisch erhöhen.  
Welche Aussage ist nun richtig? Wir ersuchen, bei Ihrer Anfragebeantwortung auch die genauen Unterlagen beizulegen.
11. Wenn kein bzw. nahezu kein Neuverkehr zu erwarten ist, welchen Sinn hat dann der Ausbau überhaupt?

12. Die Frage Nr. 8, ob die S31 eine Funktion im hochrangigen Straßennetz durch die Umleitung des Schwerverkehrs von der B50 erfüllen soll, wird in Ihrer Antwort 3974/AB XXIII.GP dahingehend beantwortet, dass, „eine Weiterführung der S31 über das Gemeindegebiet von Schützen hinaus im BStG nicht vorgesehen ist“. Angesichts des Umstandes, dass sich der Verlauf der S31 nicht direkt aus dem BStG, sondern aus dem „Straßenverzeichnis 2“ (Bundesstraßen) als Anlage zum BStG ergibt, kann ein Straßenverlauf sehr einfach durch eine Novelle zum BStG geändert werden.  
Wie können Sie die einzig nachvollziehbare Folgerung entkräften, dass der Ausbau der S31 Teil des Lückenschlusses Richtung Neusiedl ist?
13. Zu Antwort 11, bezüglich Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit: Im GVP 2002 wurde eine vierspurige Ausbauvariante mit € 29,1 Mio. veranschlagt, jetzt werden für einen zweispurigen Ausbau € 45 Mio. veranschlagt.  
Inwieweit entspricht die Planung daher der Sparsamkeit?
14. In der Kostenaufstellung der ASFINAG sind darüber hinaus keine finanziellen Mittel für Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt.  
Sind demnach keine Lärmschutzmaßnahmen geplant, falls nein warum nicht, falls ja um wieviel würden die Gesamtausgaben dadurch steigen?
15. Zu Antwort 12: Welche konkreten Vorteile in volkswirtschaftlicher Hinsicht sind im Detail durch den Ausbau der S31 zu erwarten?