

2722/AB XXIV. GP

Eingelangt am 08.09.2009

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0013-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . September 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 9. Juli 2009 unter der **Nr. 2713/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Nutzen und Problematik der Verlängerung der S31 Eisenstadt – Schützen am Gebirge gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung von Informationen der ASFINAG wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch ist die prognostizierte Verkehrsbelastung für das S 31 Teilstück Eisenstadt Ost – Anschlussstelle Oslip angesichts der Tatsache, dass viele große Arbeitgeber (z.B. Amt der Landesregierung, Bewag, Begas, Kaserne, ORF, Geschäfte im Zentrum), das Stadtzentrum sowie viele Schulen und das Allsportzentrum am kürzesten und mautfrei über die B 50 zu erreichen sind und nicht über die geplante S 31?*

Die errechnete Verkehrsbelastung im Teilstück S 31/Ost – ASt. Oslip beträgt

- Planfall 00 (Ist-Zustand 2006): B 50: rd. 14.000 Kfz/24h
- Planfall 10 (Prognose 2025, ohne S 31): B 50: rd. 21.500 Kfz/24 h
- Planfall 11 (Prognose 2025, mit S 31): B 50: rd. 6.200 Kfz/24 h,
S 31: rd. 15.500 Kfz/24 h

im jährlichen Durchschnitt.

Bestehende Betriebe und die Entwicklung von Wirtschaftszonen werden grundsätzlich bei der Erarbeitung von Verkehrsprognosen berücksichtigt.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch werden aktuell die Kosten für das geplante S 31 Teilstück Eisenstadt Ost – Anschlussstelle Oslip angegeben?*

Die Kosten für dieses Teilstück der S 31 betragen € 34 Mio.

Zu Frage 3:

- *Welche Verkehrs frequenz ist auf der S 31 Anschlussstelle Oslip zu erwarten und wie sind die Kosten gerechtfertigt, angesichts der Tatsache, dass in beiden Richtungen in jeweils rund 4km Entfernung Anschlussstellen gegeben sind?*

Die Anschlussstelle (ASt.) Oslip – welche primär eine Verknüpfung der S 31 mit der B 50 im Westen von Schützen darstellt, wird im Prognosejahr 2025 von ca. 10.800 Kfz/24h in Anspruch genommen. Eine Reduktion der Rampen würde eine Verringerung der Verkehrsumlagerung auf die S 31 und somit eine höhere Belastung der B 50 mit sich bringen.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch sind die Kosten der Anschlussstelle Oslip?*

Die Kosten für die ASt., welche sich aus jenen für die Rampen, den Kreisverkehr und die Verschwenkung der B 50 zusammensetzen, betragen € 4,8 Mio.

Zu Frage 5:

- *Wer wird Benutzer der Anschlussstelle Oslip sein?*

Die ASt. Oslip dient nachfolgend angeführten Verkehrsteilnehmer/innen:

- Ortschaften Schützen am Gebirge, Oslip und Oggau
- Verkehrsteilnehmer/innen mit Zielen wie dem Amt der Bgld. Landesregierung, der Bewag, der BEGAS, der Kaserne sowie den Geschäften im Zentrum.
- aus Eisenstadt Ost zufließender Verkehr mit Zielen im Raum von Schützen am Gebirge.

Zu Frage 6:

- *Wie wurde der nun offene Grenzübergang St. Margarethen – Sopron in den Verkehrsprognosemodellen berücksichtigt und welche Veränderungen der Verkehrsströme ergeben sich diesbezüglich durch die geplante S 31?*

Der Grenzübergang St. Margarethen steht seit der Verlegung der Schengen-Außengrenze zur Verfügung. Verkehrsbeziehungen zwischen dem Grenzübergang und dem

Planungsgebiet bzw. dem östlich davon gelegenen Bereich wurden in den Kontrollzählungen miterfasst. Die Ergebnisse sind in das Verkehrsmodell eingeflossen.

Durch den geplanten Abschnitt der S 31 kommt es zu keinen Verkehrsverlagerungen von den bestehenden Routen von und zum Grenzübergang, da die Routenwahl über den gegenständlichen Abschnitt der S 31 einen Umweg darstellt.

Zu Frage 7:

- *Wie wurde der nächtliche Rückreiseverkehr von den Festspielen St. Margarethen und Mörbisch in den Verkehrsprognosemodellen berücksichtigt und welche Veränderungen der Verkehrsströme ergeben sich diesbezüglich durch die geplante S 31?*

Der geplante Abschnitt der S 31 führt zu keinen Änderungen der beschriebenen Verkehrsströme, da dieser Abschnitt aufgrund der damit verbundenen Umwege keine Alternative in der Routenwahl darstellt.

Zu Frage 8:

- *Wie wurde die tatsächliche Hauptverkehrsverbindung zwischen Rust und Oslip auf dem Güterweg in den Verkehrsprognosemodellen berücksichtigt und welche Veränderungen der Verkehrsströme ergeben sich diesbezüglich durch die geplante S 31?*

Der Güterweg von Rust nach Oslip ist keine Hauptverkehrsverbindung. Er stellt die kürzeste Verbindung dieser beiden Ortsgebiete bzw. weiter nach Schützen am Gebirge dar. Dieser Verkehr zwischen den Nachbarortschaften wird auch in Zukunft über diesen Güterweg bzw. über die L 210 abgewickelt.

Es ergeben sich keine Veränderungen in den Verkehrsströmen durch die Errichtung der geplanten S 31.

Sollten sich aber unerwünschte Verkehrsströme darauf bewegen, liegt es im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden, entsprechende Maßnahmen dagegen zu setzen.

Zu Frage 9:

- *Welche Maßnahmen werden vorgesehen, um die durch die S 31 zu erwartende steigende Verkehrsbelastung mit Durchzugsverkehr im Ortsgebiet Oslip und die damit steigende Unfallgefahr im Ortsgebiet hintanzuhalten?*

Durch den geplanten Abschnitt der S 31 kommt es zu keiner wesentlichen Steigerung des Durchzugsverkehrs durch das Ortsgebiet von Oslip (siehe meine Ausführungen zu den Fragen 6 bis 8). Es ist lediglich eine gewisse innerörtliche Verlagerung des Verkehrs in Oslip zu erwarten.

Zu Frage 10:

- Welche Maßnahmen werden vorgesehen, um die durch die S 31 zu erwartende steigende Lärm- und Abgasbelastung infolge des steigenden Durchzugsverkehrs in Oslip für das gesamte Ortsgebiet hintanzuhalten?

Da es zu keiner wesentlichen Verkehrssteigerung kommt – und daher eine Erhöhung der Emissionsbelastungen nicht eintritt – sind voraussichtlich auch keine Maßnahmen zu setzen.

Zu Frage 11:

- Wie wurde die nun erfolgte Elektrifizierung der Bahnlinie Eisenstadt – Neusiedl am See in den Verkehrsmodellen berücksichtigt und welche Auswirkungen hat diese?

Durch die Elektrifizierung auf dem Streckenabschnitt Wulkaprodersdorf – Neusiedl am See wird die Führung durchgehender Zugsverbindungen zwar möglich, die Lage der Eisenbahn und damit die Entfernungen zu den Zentren des Verkehrsaufkommens ändern sich jedoch durch die Elektrifizierung nicht. Daher konnte auch keine Veränderung im Modal Split allein durch die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke ermittelt werden.

Zu Frage 12:

- Mit welcher Begründung kann die ASFINAG als Aktienunternehmen eine Schnellstraße ohne zu erwartende entsprechende Einnahmen planen und bauen?

Durch das ASFINAG-Gesetz und dem damit verbundenen Fruchtgenussvertrag ist der ASFINAG, der Bau, der Betrieb und die Erhaltung von Bundesstraßen übertragen. Die Aufnahme von Straßenzügen in das Bundesstraßengesetz erfolgt durch den österreichischen Gesetzgeber.

Zu Frage 13:

- Welcher Grund, außer der prekären Situation der burgenländischen Landesfinanzen sprechen für den Bau der S 31-Variante im Vergleich zu einer billigeren, kleinräumigen, zweispurigen Nordumfahrung von Schützen am Gebirge?

Durch die Aufnahme des Abschnittes Schützen – Eisenstadt in das Verzeichnis 2 des BStG. 1971 i.d.g.F. liegt die Zuständigkeit für Planung, Bau und Erhaltung beim Bund, welcher sich der ASFINAG bedient.

Da ein wesentliches Ziel der S 31 im gegenständlichen Abschnitt ist, das Ortsgebiet von Schützen am Gebirge vom Verkehr zu entlasten, übernimmt dieser Abschnitt der Schnellstraße verkehrlich neben anderen Funktionen - wie der Zubringerfunktion oder der Erhöhung der Verkehrssicherheit - auch die Funktionen einer Ortsumfahrung.

Zu Frage 14:

- *Wie hoch ist der finanzielle Beitrag der Burgenländischen Landesregierung, der für eine Vorverlegung des Projektes im Rahmen des Generalverkehrsplanes geleistet werden muss?*

Gemäß der Absichtserklärung vom 2. Mai 2009 – welche von HBK Faymann, LH Niessl, Dir. Schedl und Dir. Schierhackl unterzeichnet wurde, wird das Land für den Fall des vorgezogenen Baubeginnes (frühestens jedoch 2010) 5,4 % der tatsächlichen Gesamtinvestitionskosten vorfinanzieren.

Zu Frage 15:

- *Wie wirkt sich das geplante S 31 Teilstück auf die Qualität der ohnehin stark mit Schadstoffen belasteten Grund- und Oberflächengewässer in der Region aus und welche Maßnahmen werden zur Verminderung der negativen Auswirkungen (z.B. Erhöhung des Chlorideintrages) vorgesehen?*

Die im Projekt anfallenden Wässer werden vor Ableitung in die Vorfluter über Gewässerschutzanlagen – Filtermulden geleitet, so dass alle im Betrieb der Straße anfallenden Schadstoffe (bis auf Chlorid) gefiltert werden können. Bei der Drosselung der Einleitung werden die in den jeweiligen Gewässern auftretenden Niederwassersituationen berücksichtigt.

Als Ausgleichmaßnahme und zur Verbesserung des ökologischen Zustandes ist eine Verbesserung der morphologischen Gegebenheiten des Eisbachs im Abschnitt der geplanten Halbanschlussstelle Eisenstadt/Ost bis zur Trassenquerung mit dem Eisbach vorgesehen.

Die einschlägigen Verordnungen (Gütezielverordnung Chemie Oberflächenwasser sowie der Entwurf zur Gütezielverordnung Ökologie) werden eingehalten.

Zu Frage 16:

- *Wie hoch sind die Kosten dieser Wasserschutzmaßnahme?*

Die Kosten für die Entwässerungseinrichtungen wie Gewässerschutzanlagen, Kanäle, Filtermulden und Rückhaltebecken an der S 31 betragen rd. € 3,8 Mio.

Zu Frage 17:

- *Würde vom BVMIT/ASFINAG eine Anerkennung des Weltkulturerbes für die Region in Kauf genommen werden, wenn die UNESCO befindet, dass dieses Straßenbauprojekt eine für die Weltkulturerbe-Region unzumutbare Beeinträchtigung darstellt (siehe das aktuelle, in mehrreli Hinsicht vergleichbare Beispiel Dresden)?*

Da Schützen nicht Weltkulturerbe ist und überdies keine erhebliche Beeinträchtigung der Weltkulturerbe-Region festgestellt wurde, kann kein Vergleich mit Dresden gezogen werden.

Zu Frage 18:

- *Zahlreiche europaweit geschützte Tier- und Pflanzenarten (teilweise nicht in der bisher vorliegenden Fassung der UVE erhoben!) werden durch die S 31-Verlängerung gefährdet, damit verstößt das Projekt gegen europäisches Recht. Welche Argumente wollen die Projektbetreiber dem somit drohenden EU-Vertragsverletzungsverfahren entgegenhalten?*

Einerseits werden ergänzende Unterlagen ausgearbeitet und andererseits ist dem UVP-Verfahren nachfolgend ein naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen, in welchem eine nochmalige Prüfung der Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen erfolgen wird.