

XXIV. GP.-NR
5550 /AB
28. Juli 2010



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

zu 5493 /J

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

GZ. BMVIT-11.500/0007-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am 15. Juli 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Obernosterer, Kolleginnen und Kollegen haben am 28. Mai 2010 unter der Nr. 5493/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend S 37 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich laut Auskunft der ASFiNAG wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 15:

- *Stimmt es, wie dies vom ASFiNAG Vorstand Alois Schedl im Mittagsjournal von Ö1 am 30.03.2010 angekündigt wurde, dass das Projekt S 37 auf die lange Bank geschoben wird und vielleicht in 10 bis 15 Jahren gebaut wird, aber sicher nicht in den nächsten fünf Jahren?*
- *An welcher Stelle der Prioritätenliste des Ministeriums ist dieses Projekt nunmehr gereiht und wann ist auf Grund dieser Prioritätenliste mit dem Baubeginn und der Baubeendigung der S 37 im Abschnitt Scheifling bis Klagenfurt-Nord und inklusive des neu zu bauenden Knoten Klagenfurt-Nord zu rechnen?*
- *Ist es für Sie vorstellbar, dass der Abschnitt zwischen Klagenfurt-Nord und St. Veit ausgebaut wird, die Autobahnlücke zwischen Judenburg und St. Veit an der Glan jedoch nicht?*

Der Konjunkturrückgang im letzten Jahr hat auch Auswirkungen auf die ASFiNAG gebracht. Die Lkw-Verkehrsleistung auf unserem Straßennetz ist im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 um rd. 13 % zurück gegangen und damit sind die Mauteinnahmen um EUR 140 Mio. geringer ausgefallen als 2008. Nach derzeitiger Abschätzung wird die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren

einen langsamen Anstieg aufweisen, so dass die Einnahmenreduktion gegenüber den bisherigen Prognosen auch in den Folgejahren gegeben sein wird.

Diese Entwicklung erfordert besondere Maßnahmen im Hinblick auf alle Bau- und Planungsprojekte der ASFINAG.

Auf der Grundlage einer möglichst gesicherten Verkehrsprognose müssen alle Projekte auf die Erfordernisse aus dem Verkehr überprüft werden. Dies betrifft Querschnitte und Ausbauzeitpunkte bei Planungsprojekten, aber auch die Notwendigkeit von Spurzulegungen bei bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen. Der mittelfristige Rahmenplan dazu wird bis Herbst 2010 ausgearbeitet sein und darauf aufbauend die weitere Vorgangsweise betreffend weiterer Planungsschritte und Projektumsetzungen festgelegt werden.

Zu den Fragen 3 bis 7:

- *Aufgrund welcher Informationen wurde in der Anfragebeantwortung Ihres Vorgängers im Verkehrsministerium vom September 2008 (Antwort 31 und 32 dieser Anfragebeantwortung) bereits von Gesamtkosten über € 1,1 Mrd. ausgegangen?*
- *Stammten diese Informationen von der ASFINAG bzw. waren sie der ASFINAG zumindest bekannt?*
- *Wie erklären Sie sich, dass Ende März 2010, also rund 1,5 Jahre nach dieser Anfragebeantwortung, vom Vorstand der ASFINAG das Hinausschieben des Baubeginnes der Schnellstraße S 37 damit begründet wurde, dass sich die Kosten von € 600 Millionen auf € 1,2 Mrd. verdoppelt hätten, weshalb die Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit ganz anders und neu zu sehen sei?*
- *Sind bei der Anfragebeantwortung im September 2008 bereits Probebohrungen durchgeführt gewesen und die Auswirkungen derselben in der Anfragebeantwortung vom September 2008 angegebene Kostenschätzungen mit eingeflossen?*
- *Wenn bereits im September 2008 Kosten von mehr als € 1,1 Mrd. bekannt waren – dies ohne dem gemäß UVP-G zur errichtenden Umweltentlastungsmaßnahmen und der Ausstattung des Knotens Klagenfurt-Nord – wieso wurde nicht bereits im Jahre 2008 eine Verschiebung des Baus der S 37 vorgenommen?*

Nach der Aufnahme der S37 in das BStG im Mai 2006 wurde die ASFINAG mit der Planung des Vorprojektes beauftragt. Im ersten Planungsschritt wurden mögliche Korridore technisch, ökologisch und wirtschaftlich untersucht und daraus eine erste Grobkostenschätzung erarbeitet. Dabei hat sich gezeigt, dass auf Grund der topographischen Verhältnisse und der Erfordernisse für eine UVP-taugliche Trassenführung die Kosten gegenüber der SPV 2004 überschritten werden.

Die Baugrunderkundungen zur Trassenauswahl wurden im Frühjahr 2008 begonnen und im Herbst 2009 abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der o.a. Anfrage waren die Baugrunderkundungen in

Bearbeitung. Für eine Entscheidung betreffend weiterer Vorgangsweise für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung ist es erforderlich einen fachlichen Variantenvergleich durchzuführen und auch abzuschließen. Neben vielen weiteren technischen, ökologischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten bilden die Kosten einen Teil solcher Variantenuntersuchungen.

Zu Frage 8:

- *Wie hoch schätzen Sie die Kosten des Knotens Klagenfurt-Nord ein?*

Zum Knoten Klagenfurt Nord liegen laut Asfinag mehrere Varianten mit Kosten zwischen 53 und 66 Mio. Euro vor.

Zu Frage 9:

- *Wie hoch schätzen Sie die Kosten für Umweltentlastungsmaßnahmen ein?*

Umweltentlastungsmaßnahmen sind Teil des Gesamtprojektes und haben neben Lärmschutzmaßnahmen für die Anrainer/innen auch ökologische Ausgleichsflächen, Leiteinrichtungen z.B.: für Wildquerungen und vieles mehr zum Inhalt. Der Anteil an den Gesamtkosten eines Abschnittes hängt demnach sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten ab und kann in diesem frühen Planungsstadium noch nicht im Detail beziffert werden.

Zu Frage 10:

- *Können Sie die Kosten für die einzelnen Teilabschnitte, wie dies bei der Anfragebeantwortung zu Frage 31 im September 2008 erfolgt ist, nach den neuesten Erkenntnissen detailliert aufschlüsseln?*

Nachdem bisher aus dem Variantenvergleich noch keine endgültige Trassenauswahl erfolgte, kann derzeit auch keine genauere, nach Teilabschnitten gegliederte Kostenaufstellung erfolgen.

Zu Frage 11:

- *Sind zum derzeitigen Stand der Planungen für die S 37 im Bereich der Stadtgemeinde Friesach und der Marktgemeinde Maria Saal Unterflurtrassen, wie dies von den jeweiligen Bürgerinitiativen gefordert wird, vorgesehen?*

Im Zuge des Variantenvergleichs wurden lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurden Planfälle mit Lärmschutzwänden, aber auch mit Einhausungen untersucht. Eine endgültige Entscheidung über die tatsächliche Trassenausstattung ist noch nicht erfolgt.

Zu den Fragen 12 bis 14 und 16:

- *Halten Sie angesichts des Umstandes, dass mit dem Bau der S37 Streckenabschnitt Scheifling Klagenfurt-Nord offenbar frühestens in 10 Jahren begonnen werden wird, die Aufrechterhaltung der Vignettenpflicht und die Aufrechterhaltung der Sperre der Zu- und Abfahrten in diesem Streckenabschnitt weiterhin für vertretbar?*
- *Halten Sie es tatsächlich für vertretbar, dass Betriebe in diesem Bereich hohe wirtschaftliche Einbußen aufgrund der Sperre von Zu- und Abfahrten haben, nur weil die Zu- und Abfahrten im Hinblick auf eine ursprünglich für spätestens 2015 geplante Fertigstellung der S 37 in diesem Bereich, welche nunmehr frühestens in 10 bis 15 Jahre später erfolgen wird, gesperrt wurden?*
- *Sind Sie bereit, die von Vertretern der ASFINAG, in Vertretung der Republik Österreich am 12.12.2006 mit dem damaligem LH Stv. Gerhard Dörfler getroffene Vereinbarung aufgrund welcher es im Abschnitt Klagenfurt-Nord bis St. Veit zur Bemaufung bzw. Vignettenpflicht und auch zu der Sperre der Zu- und Abfahrten gekommen ist, so lange aufzuheben, bis es tatsächlich zum Bau der S 37 kommt?*
- *Steht die derzeitige Vignettenpflicht im Abschnitt Klagenfurt-Nord bzw. St. Veit an der Glan – unter Berücksichtigung, dass die S 37 im Straßenabschnitt von Klagenfurt- Nord über Karnburg bis Maria Saal in nördlicher Richtung nur einspurig und nicht mehrspurig über eine Länge von rund fünf Kilometern befahrbar ist, die Schnellstraße für die entgegen gesetzten Fahrspuren keine Fahrbahnteile aufweist und die seitlichen Sicherheitsabstände von den Schnellstraßenbegrenzungen wesentlich geringer sind als bei Autobahnen, sodass auch hier eine Beeinträchtigung der Sicherheit vorliegt und auch über keinen ausreichenden Schutz gegen Wildwechsel verfügt – im Einklang zur EU-Richtlinie 1999/62 EG?*

Die S 37 Klagenfurter Schnellstraße wird durch Anführung im Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz (BStG) im Abschnitt „Scheifling (S 36) - Friesach - Knoten Klagenfurt/Nord (A 2)“ ex lege zur Bundesstraße erklärt.

Gemäß § 1 Abs. 3 BStG kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 auch durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemaufung geeignet sind (§ 1 BStMG 2002, BGBl. I Nr. 109/2002). Eine Übernahme im Sinne der zuvor zitierten gesetzlichen Bestimmung setzt den Abschluss eines entsprechenden Übereinkommens sowie dessen Kundmachung im Bundesgesetzblatt voraus. Durch den Abschluss eines Übereinkommens und dessen ordnungsgemäßer Kundmachung wurde diese gesetzliche Voraussetzung für das gegenständliche Vorhaben erfüllt.

Darüber hinaus muss eine Bundesstraße zur Bemautung geeignet sein. Für die Frage der Bemautbarkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 BStG verweist das BStG selbst auf § 1 Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG). § 1 Abs. 1 BStMG bestimmt zunächst, dass für die Benützung der Bundesstraßen Maut zu entrichten ist.

Die wesentlichsten Entscheidungskriterien für das erforderliche Schließen der Anschlussstellen Zollfeld und Taggenbrunn im Zuge der Streckenübernahme waren fehlende Entwicklungslängen der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren, sowie die Vermengung von fließendem mit ruhendem Verkehr. Diese Mängel stellen ein nicht zu verantwortendes Gefahrenpotential für die Nutzer/innen der Anschlussstellen bzw. des an die AST Taggenbrunn angeschlossenen Parkplatzes dar.

Doris Bures