

2713/J XXIV. GP

Eingelangt am 09.07.2009

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Nutzen und Problematik der Verlängerung der S31 Eisenstadt – Schützen
am Gebirge

Die Verlängerung der S31 von Eisenstadt nach Schützen am Gebirge als mautpflichtige Schnellstraße schafft große Probleme für die gesamte Region wie z.B. neue zu erwartende Verkehrsbelastungen in anliegenden Gemeinden, neue Umweltprobleme für die mit nationalem und internationalem Schutzstatus versehenen Neusiedler See Region, längerfristig Anziehung des internationalen Transitverkehrs.

Damit werden starke Widerstände in der Region erzeugt.

Durch eine lokale, niederrangigere Umfahrung von Schützen würden diese Probleme nicht auftreten und zudem eine wirtschaftlich weit günstigere Variante erreicht werden.

In den bisherigen Planungen werden die Nachteile durch die derzeitige S31 Planungsvariante für Gemeinden im Umkreis - wie zB Oslip - jedoch nicht angeführt.

Die unternommenen Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie hoch ist die prognostizierte Verkehrsbelastung für das S31 Teilstück Eisenstadt Ost-Anschlusstelle Oslip angesichts der Tatsache, dass viele große Arbeitgeber (zB. Amt der Landesregierung, Bewag, Begas, Kaserne, ORF, Geschäfte im Zentrum), das Stadtzentrum sowie viele Schulen und das Allsportzentrum am kürzesten und mautfrei über die B50 zu erreichen sind und nicht über die geplante S31?
2. Wie hoch werden aktuell die Kosten für das geplante S31 Teilstück Eisenstadt Ost-Anschlusstelle Oslip angegeben?

3. Welche Verkehrs frequenz ist auf der S31 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?
4. Wie hoch sind die Kosten der Anschlussstelle Oslip?
5. Wer wird Benutzer der Anschlussstelle Oslip sein?
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 S31?
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 S31?
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 S31?
9. Welche Maßnahmen werden vorgesehen, um die durch die S31 zu erwartende steigende Verkehrsbelastung mit Durchzugsverkehr im Ortsgebiet Oslip und die damit steigende Unfallgefahr im Ortsgebiet hintanzuhalten?
10. Welche Maßnahmen werden vorgesehen, um die durch die S31 zu erwartende steigende Lärm- und Abgasbelastung infolge des steigenden Durchzugsverkehrs in Oslip für das gesamte Ortsgebiet hintanzuhalten?
11. Wie wurde die nun erfolgte Elektrifizierung der Bahnlinie Eisenstadt – Neusiedl am See in den Verkehrsmodellen berücksichtigt und welche Auswirkungen hat diese?
12. Mit welcher Begründung kann die ASFINAG als Aktienunternehmen eine Schnellstraße ohne zu erwartende entsprechende Einnahmen planen und bauen?
13. Welcher Grund, ausser der prekären Situation der burgenländischen Landesfinanzen, sprechen für den Bau der S31-Variante im Vergleich zu einer billigeren, kleinräumigen, zweispurigen Nordumfahrung von Schützen am Gebirge?
14. Wie hoch ist der finanzielle Beitrag der Burgenländischen Landesregierung, der für eine Vorverlegung des Projektes im Rahmen des Generalverkehrsplanes geleistet werden muss?
15. Wie wirkt sich das geplante S31 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?
16. Wie hoch sind die Kosten dieser Wasserschutzmaßnahmen?
17. Würde vom BMVIT/ASFINAG eine Aberkennung 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)?

18. Zahlreiche europaweit geschützte Tier- und Pflanzenarten (teilweise nicht in der bisher vorliegenden Fassung der UVE erhoben!) werden durch die S31-Verlängerung gefährdet, damit verstößt das Projekt gegen europäisches Recht. Welche Argumente wollen die Projektbetreiber dem somit drohenden EU-Vertragsverletzungsverfahren entgegenhalten?