

XXIV. GP.-NR**S.289 IJ****07. Mai 2010****ANFRAGE**

des Abgeordneten Kunasek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Alpenkonvention und Bau S36/37

Mit der zwischen Kärnten und der Steiermark geplanten hochrangigen S37 (mit Anschluss an die S36) soll die Strecke Wien-Klagenfurt um 30 km kürzer als die Verbindung über die Südautobahn (A2) werden. Damit ist auch mit einer Verlagerung des Schwerverkehrs der A2 auf diese neue Transitroute zu rechnen.

Das Projekt Ausbau der S37 umfasst einen 4-streifigen Ausbau der Landesstraße B317 Friesacher Straße zwischen Scheifling (S36) und Klagenfurt-Nord (A2) zur S37 Klagenfurter Schnellstraße sowie einen 4-streifigen Ausbau der Landesstraße B317 Friesacher Straße zwischen St. Georgen und Scheiflinger Ofen zur S36 Murtaler Schnellstraße.

Wie die Volksanwaltschaft in ihrem 33. Bericht (III-116 d.B., XXIV. GP) feststellt, ist das Projekt S36/37 bei den Betroffenen umstritten. Ein Punkt, über den Uneinigkeit herrscht, ist die Frage, inwieweit für dieses Projekt die Alpenkonvention gelten soll. Aus Sicht der Volksanwaltschaft konnte bisher nicht ausreichend begründet werden, dass für dieses Projekt die Alpenkonvention nicht gelten soll.

Von der zu Bürgerinitiativen zusammengeschlossenen Bevölkerung, die sich mit massiven Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen konfrontiert sieht, wird in Bezug auf das geplante Straßenbauvorhaben die Nichtbeachtung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention beanstandet. Der Fall wurde unter anderem im Rahmen der ORF-Sendungen "Bürgeranwalt" am 22. November 2008 und 14. November 2009 dargestellt.

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wurde am 31. Oktober 2000 von Österreich, Deutschland, Liechtenstein, der Schweiz, Frankreich, Monaco, Italien, Slowenien sowie der EU angenommen. Entsprechend dem Verkehrsprotokoll verzichten die Vertragsparteien auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Überdies verpflichten sich die Vertragsparteien hochrangige Straßen für den inneralpinen Verkehr nur unter den im Protokoll angeführten Voraussetzungen (z.B. Zweckmäßigkeitprüfung, positive Umweltverträglichkeitsprüfung, Bedürfnisse nach Transportkapazitäten, die nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten erfüllt werden können) zu verwirklichen. Das Protokoll beinhaltet aber auch eine Ausnahmeregelung die besagt, dass es auf jene Verkehrsprojekte nicht anwendbar ist, die zum Zeitpunkt seiner Annahme im Rahmen der Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

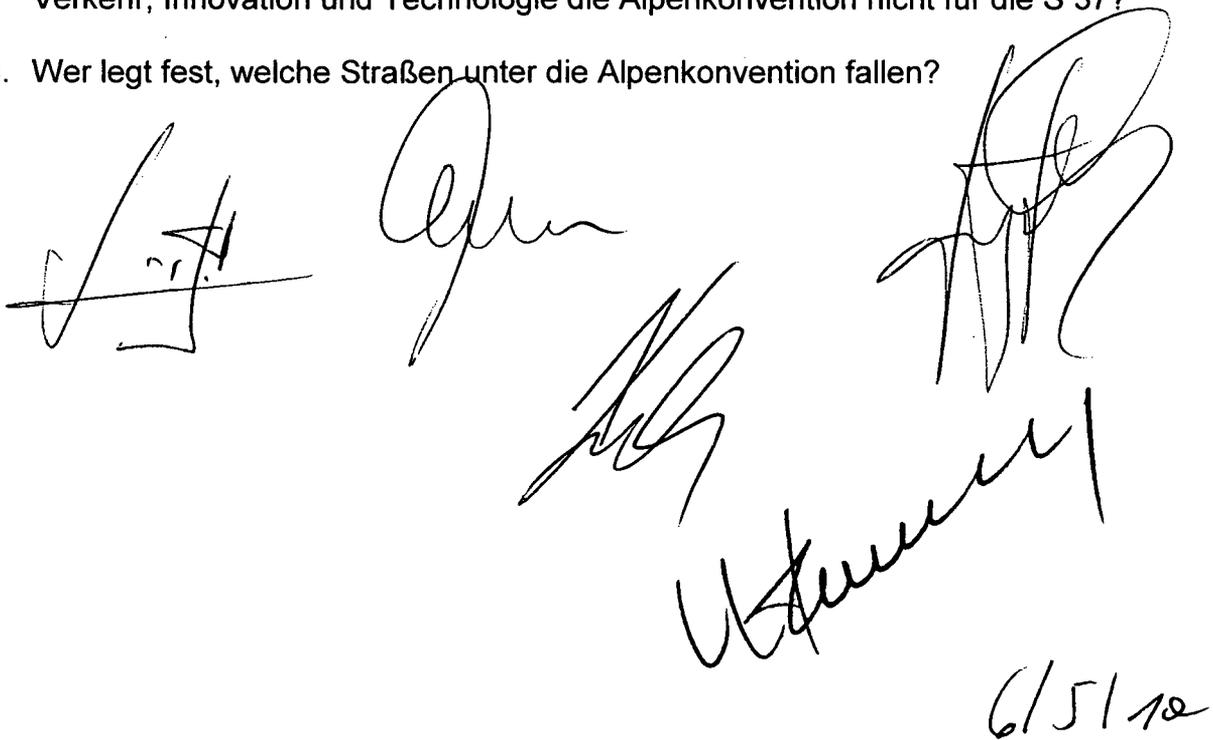
Zu dieser Ausnahmeregelung gibt es ein "Verzeichnis der Verkehrsinfrastrukturen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls von den Vertragsparteien beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt wurde". Darin sind

jedoch lediglich zwei hochrangige Bundesstraßenprojekte im Bereich des inneralpinen Verkehrs, nämlich die S18 Bodensee Schnellstraße sowie die B179 Fernpass Straße, aufgelistet.

Dazu stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Fällt die S 37 aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie unter die Alpenkonvention?
2. Wenn nein, aus welchen Gründen gilt aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die Alpenkonvention nicht für die S 37?
3. Wer legt fest, welche Straßen unter die Alpenkonvention fallen?



6/5/10