
1059/J XXV. GP

Eingelangt am 18.03.2014

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Ertlschweiger
Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technik
betreffend **S 31 Burgenlandschnellstraße**

Vom BMVIT wird immer wieder darauf hingewiesen, dass vor allem die europäischen Transportwege (im Sinne der TEN-V) zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auszubauen seien. Dabei fällt aber sofort auf, dass die S 31 nicht als TEN-V Strecke konzipiert ist.

Es habe aber, so die Verkehrsministerin im Ausschuss sinngemäß, keinen Sinn, Verkehrswege in Richtung Grenze auszubauen, wenn auf der anderen Seite der Grenze keine Vorkehrungen angedacht sind, diesen Ausbau auf der anderen Seite der Grenze (hier Ungarn) weiterzuleiten.

Die Burgenlandschnellstraße S 31 wurde ursprünglich gebaut und bis Oberpullendorf verlängert, um das steigende Verkehrsaufkommen im Südburgenland von den Landes- und Gemeindestraßen auf diese Schnellstraße zu verlegen. Als ausgewiesenes Ziel des Projekts, wurden die Entlastung der B 50 Burgenland Straße und der B 61 Günser Straße, die Entlastung der Ortsdurchfahrten Oberpullendorf und Frankenau–Unterpullendorf (B 61) sowie Steinberg–Dörfel und Oberloisdorf (B 50) und die Förderung des Zusammenwachsens des Pannonischen Raums durch Verknüpfung der Wirtschaftsräume zwischen dem Mittelburgenland (Bezirk Oberpullendorf) und dem ungarischen Komitat Vas bzw. der ungarischen Region Kőszeg und Szombathely angeführt.

Der Rechnungshof hielt dazu fest: Noch im Mai 2008 gingen der Bund, das Land Burgenland und die ASFINAG in einer Absichtserklärung davon aus, dass das geplante Projekt S 31 im Abschnitt Oberpullendorf – B 61 – Staatsgrenze als Ergänzung des hochrangigen Straßennetzes eine verkehrswirksame, sichere und umweltverträgliche Verbindung nach Ungarn darstellte und die regionale Entwicklung sowie die Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten gewährleistete. Zur rascheren Erreichung dieser Ziele war in der Absichtserklärung vorgesehen, den Baubeginn im Abschnitt Oberpullendorf – B 61 vorzuziehen und die S 31 in der Folge so rasch wie möglich bis zur Staatsgrenze zu verlängern.

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

Laut RH-Bericht hielt im Juni 2008 die ASFINAG fest, dass gemäß dem ungarischen Ausbauprogramm die Realisierung der vierstreifigen M 87 erst in den Jahren 2014 bis 2017 erfolgen solle. Es werde jedoch ein frühzeitiger Ausbau des zweistreifigen grenzüberschreitenden Abschnitts angestrebt. In einem weiteren Abstimmungsgespräch mit Ungarn im Juni 2009 stellte sich heraus, dass die ungarische Gemeinde Olmod die vorgeschlagene Trassenführung der Variante 3 ablehnte und eine neue Trassenentscheidung forderte. Deshalb sollte die Trassenvariante 1 (als Ortsumfahrung von Unterloisdorf und Mannersdorf an der Rabnitz) neuerlich genauer geprüft und allenfalls ein neuer Grenzübergangspunkt festgelegt werden.

Zur möglichst raschen verkehrlichen Entlastung von Oberpullendorf, Frankenu–Unterpullendorf, Steinberg–Dörfel und Oberloisdorf sollte laut Absichtserklärung von Bund, Land Burgenland und ASFINAG vom Mai 2008 der Baubeginn der ersten Ausbaustufe vorgezogen werden.

Der RH stellte weiters fest, dass die Errichtung der ersten Ausbaustufe als Umfahrung einzelner Gemeinden zu qualifizieren war, aber nicht als hochrangige Netzverbindung (Schnellstraße). Des Weiteren hielt der RH die vorgezogene Errichtung eines Teilabschnitts für wenig verkehrswirksam, weil die zu erwartenden Verkehrsmengen noch unter jenen des Gesamtabschnitts lagen.

Obwohl die ASFINAG in einer Besprechung im November 2003 feststellte, dass die Verkehrsentwicklung nur einen zweistreifigen Ausbau rechtfertigte, wählte sie für die Planung des Vorprojekts — im Hinblick auf die damals geltende EU–Wegekostenrichtlinie — einen vierstreifigen Querschnitt. In einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vom Juni 2004 bestätigte auch der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dass den Planungen ein vierstreifiger Querschnitt mit Mitteltrennung zugrunde gelegt würde.

Im Jahr 2007 stellte das BMVIT in einer Aktenverlesung fest, dass der Weiterbau der S 31 gänzlich entfallen könne, da keine verkehrliche Notwendigkeit bestehe. Dennoch erteilte das BMVIT im März 2008 die Zustimmung zum Vorprojekt.

Der RH kritisierte in seiner Überprüfung, dass die ASFINAG und das Land Burgenland trotz des niedrigen bestehenden und prognostizierten Verkehrsaufkommens an der Umsetzung des Vorhabens festhielten. Weitere Planungsschritte wären bereits nach den Ergebnissen der grenzüberschreitenden Verkehrsuntersuchungen Ende 2004 zu hinterfragen gewesen. Schon im Vorprojekt waren die Verkehrsbelastungen in der Prognose gering.

Der RH stellte außerdem fest, dass eine volkswirtschaftliche Nutzen–Kosten–Analyse analog zum Projekt S 31 Nord nicht vorlag und dass dieses Projekt, gemäß eines Abkommens, aus dem Bundesstraßennetz entfernt wurde.

Daher scheint hier eine Subventionierung des Landes Burgenland stattgefunden zu haben, wobei sich das Land Burgenland somit die enormen Kosten der einzelnen Umfahrungen der Ortsdurchfahrten Oberpullendorf und Frankenu–Unterpullendorf (B 61) sowie Steinberg–Dörfel und Oberloisdorf (B 50) und anderer aus dem Landes- und Gemeindebudgets erspart hat.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technik folgende

Anfrage

1. Welche Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Aussage des RH, dass das Projekt, gemäß eines Abkommens, aus dem Bundesstraßennetz entfernt wurde?
2. Durch die Realisierung als Landesstraße statt als Schnellstraße sollten Einsparungen erzielt werden können. Weitere Untersuchungen lägen im Verantwortungsbereich des Landes. Wurden diesbezüglich Einsparungen realisiert?
3. Wenn ja, in welcher Höhe?
4. Ergaben sich dadurch Vorteile bei der Finanzierung für den Bund (ASFINAG)? Wenn ja, welche? (Bitte um genaue Auflistung der Vorteile und Einsparungen)
5. Wenn nein, warum wurde dieser Weg vom BMVIT in Zusammenspiel mit ASFINAG und Land Burgenland gewählt?
6. Wie hoch waren die Gesamtkosten für die Errichtung der S 31 Burgenlandschnellstraßen? (Bitte um Aufschlüsselung in die Projekte S 31 Nord und S 31 Süd; ebenso die Aufschlüsselung in welchem Ausmaß sich das Land Burgenland an den Gesamtkosten beteiligt hat)
7. Aus welchem Grund wurde ein vierstreifiger Querschnitt gewählt, obwohl die ASFINAG in einer Besprechung im November 2003 feststellte, dass die Verkehrsentwicklung nur einen zweistreifigen Ausbau rechtfertigte?
8. Welche Mehrkosten entstanden dadurch?
9. Können Sie ausschließen, dass hier dem Land Burgenland eine Subventionierung zugekommen ist, um sich die enormen Kosten von Ortsumfahrungen, welche durch das Land und die Gemeinden zu tragen gewesen wären, zu ersparen?
10. Aufgrund der Aussagen im Ausschuss am 12.03.2014, welche sinngemäß folgendes enthält; es habe keinen Sinn, Verkehrswege in Richtung Grenze auszubauen, wenn auf der anderen Seite der Grenze keine Vorkehrungen angedacht sind, diesen Ausbau auf der anderen Seite der Grenze (hier Ungarn) weiterzuleiten. Warum wurde der Bau der S 31 Burgenlandstraße vorgezogen, obwohl dem BMVIT als auch der ASFINAG sowie auch dem Land Burgenland bekannt war, das auf ungarischer Seite andere oder abweichende Pläne existierten?
11. Aus welchem Grund erteilte das BMVIT im Jahr 2008 die Zustimmung zum Vorprojekt der S 31 obwohl durch das BMVIT im Jahr 2007 festgehalten wurde, dass ein Weiterbau der S 31, zur Gänze entfallen könne?
12. Aus welchem Grund wurde keine volkswirtschaftliche Nutzen–Kosten–Analyse analog zum Projekt S 31 Nord für das Projekt S 31 Süd erstellt?
13. Aus welchem Grund wurde an der Umsetzung des Vorhabens durch die ASFINAG und das Land Burgenland festgehalten, obwohl ein niedriges bestehendes Verkehrsaufkommen bestand und ein solches niedriges Verkehrsaufkommen auch für die Zukunft prognostiziert wurde.
14. Wurden von Ihnen bzw. Ihrem Ressort Gespräche mit dem ungarischen Verkehrsministerium in Bezug auf einen weiteren grenzüberschreitenden Ausbau der S 31 geführt?
15. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
16. Können Sie ausschließen, dass die S 31 „Süd“ über die Grenze nach Ungarn verlängert wird?