

XXIV. GP.-NR

12051/J

20. Juni 2012

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Mag. Werner Kogler, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend erneute Verwirrspiele um die angeblich „eingesparte“ S 36

Eines der wenigen klaren und sachlich nachvollziehbaren Ergebnisse der im Herbst 2010 präsentierten sog. „Evaluierung“ der überdimensionierten Ausbaupläne für das Autobahn- und Schnellstraßennetz war, dass der im obersteirischen Murtal geplante Weiterbau der S 36 hinterfragt wird. Die S 36 landete in dieser Bewertung nur in der zweitschlechtesten Nutzwert-Kategorie. Laut „Ausbauplan Verkehrsinfrastruktur“ des BMVIT sollte daraufhin das vorliegende Projekt nochmals überprüft werden, mit dem Ziel einer bedarfsgerechten Lösung für die Region, ohne durch Attraktivierung der Strecke Durchgangsverkehr anzuziehen.

Den flankierenden medienöffentlichen Aussagen zufolge sollte ein Ausbau der Strecke nur mehr „als Landstraße“ umgesetzt werden – eine im Hinblick auf das durch Bürger- und Grün-Widerstand sowie laufend weiter explodierende Kostenschätzungen erzwungene Aus für die anschließend geplante S 37 sehr sinnvolle und nachvollziehbare Entscheidung.

Noch Anfang Februar 2012 bekräftigte Bundesministerin Doris Bures im Rahmen der medienöffentlichen Präsentation eines sog. Verwaltungsreform-Pakets des BMVIT, dass „auch bei den Straßen weiter redimensioniert werden“ soll, Verhandlungen über den Verzicht (!) auf Autobahnen würden etwa in der Steiermark laufen, wobei explizit die S36 erwähnt wurde.

Auffällig stark in die Straßenbefürwortung vor Ort involviert sind der Verein „Forum Land“ – Groß-Förderempfänger des ÖVP-Agrar- und Umweltressorts – und ein vormaliger regionaler ÖVP- und Bauernbund-Prominenter – für manch landwirtschaftliches Grundstück böte ein überdimensionierter Straßenbau beste Ablöse- und Verdienstmöglichkeiten für die Eigentümer. Ein Verzicht auf ein in diesem Stil flankiertes Projekt wäre in Zeiten wie diesen schon aus Gründen der politischen Hygiene sinnvoll und dringend nötig.

In einer Parl. Anfragebeantwortung wurde noch Ende April 2012 von der Verkehrsministerin festgehalten, dass nach einer Anpassung der ASFINAG-Verkehrsuntersuchung an die Verkehrs-Realität eine „durchgängige Umsetzung der S 36 / B 317 als 4-streifige, hochrangige Straße zwischen Judenburg und Scheifling nicht erforderlich“ ist. Im Abschnitt Judenburg – St. Georgen ob Judenburg sei aus wirtschaftlichen Gründen ein Neustart der Planungen vorgesehen, ein Baubeginn werde bis incl. 2017 nicht erfolgen. Gleiches gelte für eine Weiterführung „bis Scheifling“.

Nunmehr wurde jedoch im Mai 2012 wiederum die gesamte S 36 bis Scheifling von der ASFINAG neu ausgeschrieben (wenige Wochen zuvor wurde die alte Ausschreibung zurückgezogen). Im krassen Widerspruch dazu sprach die ASFINAG bei einer Pressekonferenz in der Region zeitnah von einem „abgespeckten Bau mit Ende nach der Unterflurtrasse Unzmarkt“. Während die ASFINAG auch die Bauaufsicht neu ausschreibt, zeigt die Grafik des BMVIT keine Baustelle zwischen Judenburg und Scheifling (und weiter bis Klagenfurt).

All dies steht in scharfem Gegensatz zu einem von der Verkehrsministerin nur wenige Wochen davor – siehe die Anfragebeantwortung 10566/AB XXIV.GP im Nationalrat - angekündigten „Neustart der Planungen“.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Welche Bauvorhaben werden im Verlauf der (ehemals oder immer noch) geplanten Fortsetzung der S 36 konkret bis wann realisiert?
- 2) Wird vierstreifig durchgehend von Judenburg bis Scheifling gebaut?
- 3) Ist es sinnvoll bis Scheifling vierstreifig zu planen, auszuschreiben und womöglich zu realisieren, obwohl die S 37 Geschichte ist und Sie selbst die drohende Transitproblematik als Hauptargument für die Einsparungen heranziehen?
- 4) Werden die Unterflurtrassen St. Georgen und Unzmarkt vierstreifig geplant und errichtet?
- 5) Wenn ja, warum wurden bzw. werden diese Unterflurtrassen nicht zweistreifig geplant, obwohl feststeht, dass dies bei einer Führung unter 1.000 m Streckenlänge den technischen und rechtlichen Anforderungen vollauf genügen würde?
- 6) Wird bei der S 36 auf Basis der alten Planungen weiter vorgegangen, oder wird in Teilen oder ganz neu geplant?
- 7) Falls neu geplant wird, wie erklären Sie die in der Begründung genannten, dem entgegenstehenden konkreten Schritte und öffentlichen Aussagen der ASFINAG in den letzten Wochen?
- 8) Wie erklären Sie generell die zahlreichen widersprüchlichen Aussagen und Ankündigungen der ASFINAG und von Ihrer Seite zum Projekt S 36 in den letzten Wochen und Monaten?
- 9) Können Sie ausschließen, dass die ASFINAG, womöglich gemeinsam mit Mittelspersonen in ihrem Haus, an Ihnen vorbei politische Aufträge und Entscheidungen zum Thema Straßenbau sabotiert und Bundesstraßenprojekte in sonstigem Interesse eigenmächtig betreibt?
- 10) Wo werden im Verlauf der (ehemals oder immer noch) geplanten Fortsetzung der S 36 konkret welche Kosten (siehe Ihre Aussagen und Vorgaben sowie ASFINAG-Aussendungen) gegenüber welchem Vergleichsprojektstand eingespart?
- 11) Wie hoch werden nach aktuellem Stand die Gesamtkosten der umzusetzenden Baumaßnahmen sein?
- 12) Welchen Anteil an diesen Gesamtkosten werden jeweils Bund/ASFINAG, Land und ggf Gemeinden tragen?
- 13) Was wurde mit dem Land Steiermark konkret wann in welcher Form zur Finanzierungsaufteilung für die weitere Planung und ggf Realisierung vereinbart?
- 14) Was ist Ihnen über Zahlungsflüsse zwischen ASFINAG und a) Forum Land, b) regionaler Polit-Prominenz, c) Hohegger.com, d) Valora, e) anderen Firmen aus dem Hohegger- oder Hohegger-Nachfolge-Firmennetzwerk im Zusammenhang mit dem S-36-Projekt bekannt?
- 15) Was ist Ihnen über Zahlungsflüsse zwischen ASFINAG und a) Forum Land, b) regionaler Polit-Prominenz, c) Hohegger.com, d) Valora, e) anderen Firmen aus dem Hohegger- oder Hohegger-Nachfolge-Firmennetzwerk im Zusammenhang mit anderen hochrangigen Straßenprojekten des Bundes in der Steiermark bekannt?

Seite 2 von 2