

3841/J

25. Jan. 2006

Anfrage

der Nationalräte Heinzl und GenossInnen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend die sofortige Realisierung der S34 (Traisentalschnellstraße)

Die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten verfügt über sehr gute Anbindungen im hochrangigen Straßennetz Richtung Norden (S 33) sowie Westen und Osten (A1), der gesamte Transit- und Quell-Zielverkehr Richtung Süden aus dem Traisen- und Gölsental wird aber derzeit über die B 20 (Mariazeller Straße) abgewickelt. Diese Straße verfügt über keinerlei Kapazitätsreserven mehr und ist aufgrund der hohen Belastung auch höchst unfallträchtig.

Als Entlastung der B20 ist schon lange die Verlängerung der S 33 vom Autobahnknoten St. Pölten Richtung Süden in Form der S 34 in mehreren Varianten geplant worden. Der Knoten St. Pölten wurde bereits mit Blick auf die Errichtung der S34 gestaltet und errichtet.

Der Bau der S 34 hat eine Verkehrsentlastung im Zuge der B 20 und damit auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel. Diese Entlastung wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum Generalverkehrskonzept der Landeshauptstadt St. Pölten 2002 nachgewiesen.

Die Trassenführung des Abschnittes 1 der S 34 von St. Pölten nach Wilhelmsburg wurde bereits in den Jahren 2000 und 2001 mit der Anrainern und den Standortgemeinden abgestimmt. Die vorliegende Planung sieht eine ca. 9,5 km lange Trasse zwischen der Autobahn A1 und der Landesstraße B 20 nördlich von Wilhelmsburg vor. Die S 34 wird die Traisen auf dem Gemeindegebiet von St. Pölten queren. Weiters ist im Bauabschnitt 1 die Wiedererrichtung einer zusätzlichen Brücke zum Anschluss des Ortsteiles Windpassing an die S 34 geplant, welche im Jahr 1997 nach Hochwasserschäden abgetragen werden musste.

Der derzeit für 2008 geplant Baubeginn des Abschnitts 1 ist nur bei rascher Sicherstellung der Finanzierung zu halten. Aufgrund der seit Juli 2004 geltenden EU-Richtlinie betreffend der Durchführung einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung, die sowohl für Bundesstraßen als auch Landesstraßen Gültigkeit hat, wurde eine Korridoruntersuchung für das Traisental notwendig.

Diese Korridoruntersuchung liegt im Konzept vor und wird der ASFINAG und dem BMVIT für den Abschnitt der B 334 zwischen Knoten St. Pölten und B 20 in Wilhelmsburg vorgelegt.

Für die Umfahrung Wilhelmsburg ist eine Machbarkeitsstudie in Arbeit, in welcher drei Varianten untersucht und beurteilt werden.

Bereits vor Fertigstellung dieser Korridoruntersuchung hat das Land Niederösterreich beim zuständigen BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) die Aufnahme der B 334 als S 34 in das Bundesstraßennetz beantragt.

Am 12. Mai 2005 wurde von den Abgeordneten Anton Heinzl, Beate Schasching und GenossInnen in der 110. Sitzung der XXII. GP des Nationalrates der Republik Österreich der unselbständige Entschließungsantrag 263/UEA betreffend die sofortige Realisierung der S34 (Traisentalschnellstraße) gestellt.

Dieser Antrag wurde von der Parlamentsfraktion der SPÖ unterstützt, aber von den Abgeordneten der ÖVP, der FPÖ/des BZÖ und von den Grünen abgelehnt und blieb deshalb in der Minderheit.

Der Ministerialentwurf 345/ME XXII. GP über den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, dessen Begutachtungsfrist bereits beendet ist, enthält im zu ändernden Verzeichnis 2 die S34 nicht als Teil der Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Im der Zeitung KURIER vom 19. Oktober 2005 ist unter der Überschrift „Per eMail 110 Millionen aus Wien“ Bundeskanzler Schüssel gemeinsam mit Vertretern der Plattform B334 abgebildet und in der Bildunterschrift ausgeführt, dass Dr. Schüssel nun „Schnellstraßenfan“ ist. Dem Text des Artikels ist zu entnehmen, dass Bundeskanzler Schüssel sich „willig zu Fotozwecken“ in die „Plattform B334“-Vorkämpfer einreihen und dass er sich in Bezug auf die Bundesfinanzierung der Traisental-Schnellstraße schon festgelegt hat.

Angesichts dieser widersprüchlichen Aussagen, Abstimmungsverhalten und Gesetzesänderungsentwürfe von Seiten der Regierung ist aus heutiger Sicht das weitere Schicksal der S34 unklar.

In der Beantwortung der Anfrage 3554/J der XXII.GP bezüglich der sofortigen Realisierung der Traisentalschnellstraße hat Verkehrsminister Gorbach auf die Frage nach der Finanzierung der Straße durch den Bund geantwortet, dass eine indirekte Finanzierung der S34 durch den Bund in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Finanzen fällt.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen folgende

Anfrage

1. Hat Verkehrsminister Gorbach bereits Kontakt mit dem Finanzministerium oder mit Ihnen aufgenommen, um eine indirekte Finanzierung der S34 zu verhandeln?
2. Wenn ja, was ist der Stand dieser Verhandlungen?
3. Welche Art der Bundesfinanzierung könnten Sie für den Bau der S34 in Aussicht stellen?
4. Welcher Zeithorizont ist aus Ihrer Sicht für diese Bundesfinanzierung realistisch?
5. Werden Sie sich für die Verwendung von Bundesmitteln für Bau der S34 einsetzen, wenn der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diesen Wunsch an Sie richtet?
6. Werden Sie sich für die Verwendung von Bundesmitteln für Bau der S34 einsetzen, wenn der NÖ Landtag oder der NÖ Landeshauptmann diesen Wunsch an Sie richtet?
7. Was sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen Voraussetzungen für die Finanzierung der S34 aus Mitteln des Bundes?
8. Sind diese Voraussetzungen derzeit gegeben?



The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is a stylized, cursive name, likely 'A. Heinrich', followed by 'Bundestagsabgeordneter'. The signature on the right is a stylized, cursive name, likely 'G. Kastner', followed by 'Bundestagsabgeordneter'.