

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Anton Heinzl, Beate Schasching
und GenossInnen

betreffend die sofortige Realisierung der S34 (Traisentalschnellstraße)
zu TO 5 (Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (859 d.B.):
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) geändert
wird (21. StVO-Novelle) und über die Petition (1/PET) betreffend „Verbesserung der
rechtlichen Rahmenbedingungen für MotorradfahrerInnen“, überreicht von den
Abgeordneten Dr. Johannes Jarolim und Kurt Eder (910 d.B.))

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.

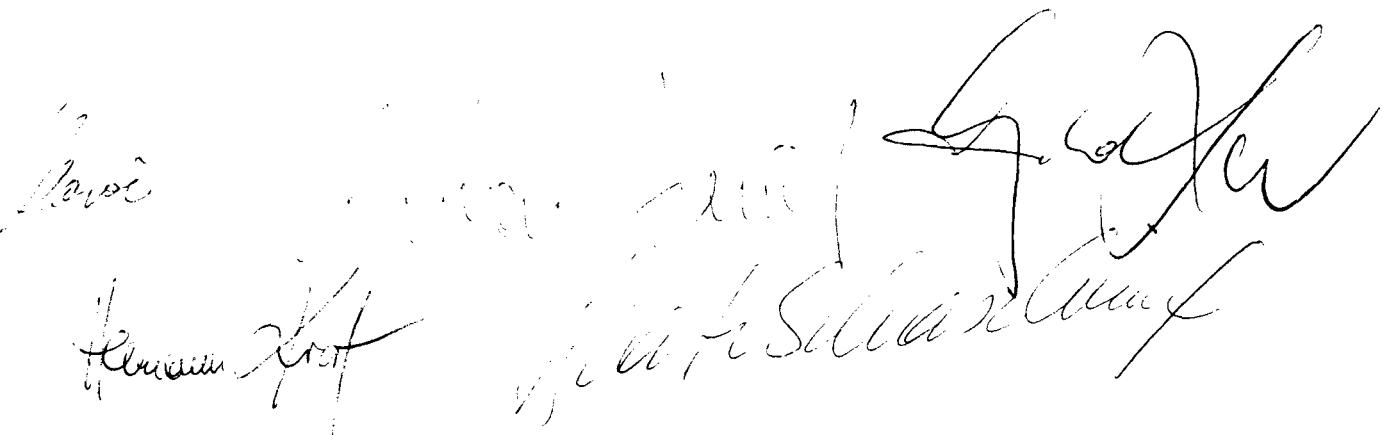
Bereits vor Fertigstellung dieser Korridoruntersuchung hat das Land Niederösterreich beim zuständigen BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) die Aufnahme der B 334 als S 34 in das Bundesstraßennetz beantragt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971 dem Nationalrat zur Beschlussfassung vorzulegen, in welcher die S 34 (Traisentschnellstraße) im Verzeichnis 2 als Bundesstraße S (Bundesschnellstraße) mit der Beschreibung der Stecke „Knoten St. Pölten (A 1) – Wilhelmsburg – Umfahrung Wilhelmsburg – Traisen – Lilienfeld“ aufgenommen wird und für eine vorrangige Errichtung zu sorgen.

Handwritten signatures of National Council members, including "Hansjörg" and "Hansjörg Schmidauer", are visible at the bottom of the page.