

XXIII. GP.-NR  
4775 1J  
10. Juli 2008

## ANFRAGE

der Abgeordneten Hradecski, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Variantenentscheidung der ASFIINAG bzgl. S34

Am 8.5.2008 wurde das Ergebnis des Vorprojekts zur Planung der Traisental Schnellstraße bekannt gegeben.

In diesem Zusammenhang fiel auf, dass in der zweistufig von der ASFINAG durchgeführten Analyse die Null-Variante, auf Grund einer „verbal argumentativen Analyse“ schon im Ansatz ausgeschieden wurde. Das bedeutet, dass die rein subjektive Ansicht des Planers im zuständigen Fachgebiet diese Möglichkeit der Verkehrslenkung ausgeschieden hat. Somit wurden auch alternative Lösungswege nicht mehr angedacht und analysiert sondern die Erfordernis einer Schnellstraße vorausgesetzt.

Die Entscheidung zum Bau hatte in der strategischen Prüfung Verkehr 2005 stattgefunden. Dieser Untersuchung wurden jedoch keine Verkehrsmodelle zu Grunde gelegt, keine „Quell-Ziel-Beziehungen“ analysiert und die Prognosewerte nicht begründet.

Im Rahmen der Kosten Nutzen Untersuchung wurden auch die Aspekte der Verkehrswirksamkeit beleuchtet und bildeten immer die Begründung für die Planung der S34. In den Analysen der ASFINAG zeigt sich, dass dieses Projekt in den Bereichen „Verkehrswirksamkeit – Belastungsänderungen im Netz“ nur mäßige Zielerreichung und „Verkehrssicherheit – Unfälle mit Personenschaden“ nur geringe Zielerreichung ergeben hat.

In den bisherigen Planungen der Schnellstrasse bis Wilhelmsburg war immer von einem abgestuften Regelquerschnitt die Rede. Es sollte der Querschnitt der S34 beginnend an der A1 vierspurig mit baulicher Mittelrennung und Abstellstreifen erfolgen und bis zur Anbindung an die B20 vor Wilhelmsburg immer geringer werden. Nun stellt sich heraus, dass die S34 bis Wilhelmsburg in jedem Fall vierspurig gebaut werden soll.

Im Juni 2006 wurde von der ASFINAG die Abstufung des Regelquerschnitts anhand der Ost-Variante noch wie folgendermaßen begründet:

Es wurde eine Bewertung in Form einer vereinfachten Wirkungsanalyse nach verkehrlichen (Leistungsfähigkeit), verkehrssicherheitstechnischen und wirtschaftlichen (Kosten) Aspekten durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen eine Empfehlung für einen stufenweisen Ausbau von RQ 30,00m bis zur Ast Pyhra, RQ 22,50m bis zur Ast Wörth und schließlich 16,20m bis zur Ast Wilhelmsburg Nord. Die Verkehrsqualität (ausgehend von  $v=100$  km/h) und die Auslastung sind bei den gegenständlichen Querschnitten, unter Berücksichtigung der Weiterführung der S 34 als zweistreifige B 334, in

den einzelnen Abschnitten jedenfalls als ausreichend anzusehen.

Wenn ein zweistreifiger Ausbau der zweiten Hälfte der S34 im Juni 2006 noch ausreichend war, so sollten sich die für diese Entscheidung herangezogenen Grundlagen nicht wesentlich verändert haben. Es ist unverständlich weshalb nun ein vierstreifiger Ausbau über den ganzen Abschnitt notwendig sein soll.

In der Stellungnahme der ASFINAG im Rahmen der SP-V 2005 heißt es:

Die ASFINAG weist in Ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Strecke in dieser Form keine sinnvolle Netzergänzung im ASFINAG Streckennetz darstelle, sondern ausschließlich der Regionalschließung des Traisentales diene. Außerdem müsse im konkreten Fall noch geprüft werden, ob durch die Straße nicht die Alpenkonvention verletzt wird.

Die ASFINAG habe die Verkehrsdaten bzw. Errichtungskostenschätzung der SP-V dazu genutzt, eine betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projektes durchzuführen. Dabei wäre ein negativer Barwert in der Höhe von € 303 Mio. ermittelt worden.

Die Bewohner des Traisentales und auch ins Projekt involvierte Planer haben mittlerweile den Eindruck gewonnen, dass es sich beim Projekt S34/B334 um ein Vorhaben handelt, das nicht aufgrund einer verkehrstechnischen Notwendigkeit entstanden ist.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE:**

1. Weshalb wurde die Begründung für die Erfordernis oder die Notwendigkeit der S34/B334 nicht durch Analysen oder Untersuchungen bestätigt?

2. Im Rahmen der Kosten Nutzen Untersuchung hat sich im Bereich der Verkehrswirksamkeit nur eine mäßige bis geringe Zielerreichung ergeben. Warum wird dieses Projekt unter den gegebenen Umständen weiterverfolgt?

3. Warum wurde von der Planung eines zweistreifigen Ausbaus der zweiten Hälfte der S34 im Juni 2006 abgegangen und zu einem vierstreifigen Ausbau übergegangen?

4. Der Mehraufwand ist aus heutiger Sicht nicht erklärbar kann ausgeschlossen werden, dass mit wesentlich höheren Verkehrswerten gerechnet wird, als in den Planungsunterlagen angegeben.

5. Können Sie ausschließen, dass beim obengenannten Ausbau einer Transitroute Rechnung getragen wird?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, warum nicht?

6. In einer Stellungnahme 2005 weist die ASFINAG daraufhin, dass die Straße evtl. die Alpenkonvention verletzt. Ist bereits geklärt ob durch die Straße die Alpenkonvention verletzt wird?

7. Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projekts hat einen negativen Barwert in Höhe von € 303 Mio. ermittelt, wie ist ihre diesbzgl. Einschätzung angesichts der angespannten finanziellen Lage der ASFINAG?

8. Die verkehrstechnische Notwendigkeit wird von mehreren Seiten angezweifelt. Aus welchen Gründen wird weiterhin an diesem Projekt festgehalten?

*B. J. A.*      *B. J. A.*  
*Ziel*      *Zweck*

