



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0002-I/PR3/2013
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR

13873 /AB

26. April 2013

zu *14088 /J*

Wien, am *26.* April 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 26. Februar 2013 unter der **Nr. 14088/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Millionen-Entlastung für einen prominenten Anrainer und für das Landes-Straßenbaubudget durch die ASFINAG bei der geplanten S 34 Traisental Schnellstraße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Auskunft der ASFINAG wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie kam es zur Verlängerung des ASFINAG-Teils des S34-Abschnitts Nord über den früher geplanten Endpunkt bei der B39 AST Völtendorf hinaus?*

Die S 34 Traisental Schnellstraße ist im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetz 1971 idgF wie folgt definiert: „St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten/West (A1) – Wilhelmsburg/Nord (B20)“. Der „Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011 – 2016“ sieht für die S 34 Traisental Schnellstraße einen bedarfsorientierten Ausbau vor, wobei auf wirtschaftliche Aspekte Bedacht zu nehmen ist. Den abschnittswisen Verkehrsprognosezahlen folgend wurde eine Teilung des Vorhabens in zwei verkehrswirksame Teilrealisierungsabschnitte in den aktuellen Planungen umgesetzt.



Ursprünglich war die Teilung der Realisierungsabschnitte der S 34 an der B 39 vorgesehen. Dieses Szenario hätte allerdings zusätzlich eine Verlängerung bzw. Anbindung der seitens des Landes Niederösterreich geplanten Spange Wörth an die B 39 erforderlich gemacht, wodurch es zu einer Parallelführung der S 34 und der verlängerten Spange Wörth im Bereich des Flugfeldes und der ökologisch wertvollen Panzerbrache gekommen wäre. Wesentlicher Nachteil dieses Szenarios war neben der hohen Flächenbeanspruchung in einem ökologisch sensiblen Bereich auch die Entstehung eines verkehrstechnisch komplexen, stark ausgelasteten Verkehrsknotenpunkts an der B 39. Zusätzlich hätte die getrennte Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs (Langsamverkehr) u.U. einen dritten, parallelen verlaufenden Verkehrsträger erfordert („Güterweg“).

Aufgrund der oben erläuterten Nachteile wurde der erste Realisierungsabschnitt der S 34 Traisental Schnellstraße bis südlich der Panzerbrache verlängert. Dadurch kann die Spange Wörth nunmehr direkt an die S 34 - ohne parallelführende Verlängerung bis zur B 39 - angebunden werden. Der Gesamtflächenbedarf wird deutlich reduziert und eine verkehrstechnisch sichere und leistungsfähige Anbindung der Spange Wörth kann gewährleistet werden.

Zu den Fragen 2 bis 7:

- *Welche Mehrkosten sind damit für die ASFINAG gegenüber den früheren, nur bis zu dieser Anschlussstelle reichenden Plänen verbunden?*
- *Wie begründen Sie konkret, dass die ASFINAG einen speziell aufwändigen, in Landeszuständigkeit fallenden Abschnitt in Abstimmung mit dem Land und einem besonderen lokalen Anrainer auf eigene Rechnung übernimmt?*
- *Wie ist diese Vorgehensweise, die - unabhängig von einer eventuellen Vorfinanzierung seitens des Landes – zum Schaden der ASFINAG ist, mit den Vorgaben a) des Aktiengesetzes, b) des ASFINAG-Gesetzes vereinbar?*
- *Sind Gegenleistungen des Flugplatzeigners in Richtung a) der ASFINAG, b) des Eigentümers der ASFINAG, c) von Eigentümerversprechern oder Aufsichtsratsmitgliedern der ASFINAG, d) der Verantwortlichen beim Land NÖ erfolgt? Wenn ja welche?*
- *Wie erklären Sie, dass die ASFINAG in diesem und vielen anderen Fällen zum Vorteil eines Landes und seiner Finanzen Straßenbauprojekte übernimmt?*
- *Wo in den Gesetzen, die der ASFINAG-Tätigkeit zugrunde liegen, ist die insbesondere in Niederösterreich auffällige Unterstützung regionaler Regierungspolitiker durch die ASFINAG vor Wahlterminen durch termingerechte Projekt-Meilensteine, -Startschüsse, -Spatenstiche, -Einreichungen etc. konkret legitimiert?*

Das Einreichprojekt für das UVP-Verfahren wird für das Gesamtvorhaben S 34 St. Pöften/Hafing – Wilhelmsburg vorbereitet. Ebenso wird dieses Gesamtvorhaben den Genehmigungsverfahren nach UVP-G und BStG unterzogen. Durch die Verlängerung des ersten Verwirklichungsabschnitts



wird ein Teil des Vorhabens jedoch früher als ursprünglich vorgesehen realisiert. Wie mir die ASFINAG mitteilt, ändern sich durch die Vorziehung weder die Kosten des Gesamtvorhabens noch entsteht der ASFINAG daraus ein finanzieller Schaden.

Doris Bures