

14088/J XXIV. GP

Eingelangt am 26.02.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

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

betreffend Millionen-Entlastung für einen prominenten Anrainer und für das Landes-Straßenbaubudget durch die ASFINAG bei der geplanten S 34 Traisental Schnellstraße

Die Geschichte der geplanten Traisental Schnellstraße (S 34) ist reich an Obskuritäten. So wurde in den letzten Jahren unter anderem von der Osttrasse in Verlängerung der bestehenden S 33 Richtung Süden, die Basis der Aufnahme in das Bundesstraßengesetz und damit in die ASFINAG-Finanzierung und Basis der Errichtung als autobahnähnliche Schnellstraße war, auf eine Westtrasse umgeschwenkt. Damit mussten teure Verfahrensschritte wie die Strategische Prüfung Verkehr/SP-V doppelt abgeführt werden. Nachdem im weiteren Verlauf der S34-Planungen klar wurde, dass der beabsichtigte Autobahnbau auf Bundes-/ASFINAG-Kosten bis in den Raum Traisen nicht in Frage kommt, wurde das Projekt geteilt, es soll der St.-Pölten-nähere Nordteil von der ASFINAG, die Fortsetzung als Landesstraße errichtet werden. Aufgrund der fehlenden Dringlichkeit und Finanzausstattung ist nun seit längerem von der ASFINAG geplant, den ihr verbliebenen Nordteil der S 34 nochmals in zwei Teilabschnitte unterteilt nacheinander zu errichten.

Die Geschichte der S 34 ist nun um ein interessantes Kapitel länger:

Der erste von der ASFINAG zur Errichtung anvisierte S34-Abschnitt wäre bisher von Norden von einer Anschlussstelle B1 im Raum Hafing westlich von St.Pölten über einen Knoten mit der A 1 Westautobahn zu einer Anschlussstelle Höhe B39 verlaufen.

Das Land NÖ plante daran anschließend eine „Spange Wörth“ zu errichten, die ein geplantes Betriebsgebiet an die S 34 anbindet.

Dabei hätte das Flugfeld St. Pölten/Völtendorf, das im Eigentum eines prominenten Getränke-Milliardärs steht, auf Landeskosten untertunnelt werden müssen.

Offensichtlich konnte oder wollte das Land diesen speziellen Vorteil aber nicht finanzieren, also wurde dieser kostenträchtige Abschnitt kurzerhand dem Bund weitergereicht: Das Land NÖ und die ASFINAG einigten sich, dass die S 34 nun schon im ersten Abschnitt ein etwa 700 Meter langes Stück über die B 39 hinaus weiter nach Süden geführt wird, womit die

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ASFINAG die in diesem Abschnitt fällige Flugfeld-Untertunnelung zu übernehmen hat. Unmittelbar danach bleibt die S 34 im grünen Feld mit einem Kreisverkehr stehen und das Land NÖ schließt erst von dort mit seiner „Spange Wörth“ an.

Minimal-Schätzungen zufolge kostet die Untertunnelung des Flugfeldes 5 bis 6 Mio Euro.

In einer wohlweislich nicht öffentlich zugänglich gemachten, internen „Bürgermeisterinformation“ der ASFINAG vom September 2012 ist dazu zu lesen: „Im Bereich des Flugfeldes Völtendorf konnte eine Einigung mit dem Land NÖ hinsichtlich der Trassenführung in Zusammenhang mit der Spange Wörth (L5181) erzielt werden. Die S 34 soll hier in erster Teilrealisierungsstufe über das Flugfeld Völtendorf hinaus errichtet werden.“ In der ASFINAG-Präsentation zu diesem Anlass ist unverblümt von „Abstimmungen“ zum Trassenbereich „Flugfeld Völtendorf“ und zur Anbindung der L5181 (Spange Wörth) mit dem NÖ Straßendienst und den Flugplatzbetreibern“ die Rede.

Der Bürgermeister von St.Pölten setzte sich im Rahmen der erwähnten „Bürgermeisterinformation“ der ASFINAG vom September 2012 dafür ein, gleich auch für die zukünftige Gemeindestraße (L5181alt) im Bereich des Flugplatzes Völtendorf eine optimale Lösung“ im Zuge der Planungen zu finden.

Durch die Untertunnelung entsteht dem Flugplatzeigner insofern ein beträchtlicher Vorteil, als bisher zwischen Flugfeld und Hangar eine Landesstraße zu überqueren war, diese Einschränkung könnte künftig wegfallen.

Warum die Untertunnelung eines Provinzflugplatzes in Promi-Hand aber plötzlich so wichtig ist, dass sie in Abweichung von bisherigen Plänen statt vom Land von der bundeseigenen ASFINAG mit Mehrkosten für diese von mehreren Millionen Euro umgesetzt werden „muss“, ist nicht nachvollziehbar. Von ähnlichen speziellen Dienstleistungen der ASFINAG gegenüber normalsterblichen Anrainern von ASFINAG-Projekten ist nichts bekannt, diesen wird hingegen bei Widerstand wegen Nachteilen durch ein Straßenbauprojekt gerne und rasch mit Enteignung u.dgl. gedroht, auch bei den Vorarbeiten zur S 34.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie kam es zur Verlängerung des ASFINAG-Teils des S34-Abschnitts Nord über den früher geplanten Endpunkt bei der B39 AST Völtendorf hinaus?
- 2) Welche Mehrkosten sind damit für die ASFINAG gegenüber den früheren, nur bis zu dieser Anschlussstelle reichenden Plänen verbunden?
- 3) 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?
- 4) 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?

- 5) 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?
- 6) Wie erklären Sie, dass die ASFINAG in diesem und vielen anderen Fällen zum Vorteil eines Landes und seiner Finanzen Straßenbauprojekte übernimmt?
- 7) 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?