

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0027-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am 28. Jänner 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde, haben am 1. Dezember 2014 unter der **Nr. 3236/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schnellstraßenprojekt S 34 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist die S 34 für die ASFINAG sinnvoll, stellt sie in der vorliegenden Form eine sinnvolle Netzergänzung für die ASFINAG dar?*
- *Wenn ja, was hat sich seit 2006 (eindeutige negative Stellungnahme der ASFINAG im SP-V-Verfahren) hinsichtlich der Netzergänzungs-Relevanz konkret verändert?*
- *Falls eine positive Veränderung behauptet wird: Worin könnte diese konkret bestehen, nachdem das Projekt ja durch die massive Kürzung der S 34 nur noch geringere überregionale Bedeutung als bereits zuvor haben kann?*

Die S 34 Traisental Schnellstraße ist ein wichtiges Straßenprojekt zur Verbesserung der Erreichbarkeiten des niederösterreichischen Zentralraumes. Weiters wird durch die S 34 eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung des Traisentals an die hochrangige Verkehrsverbindung A 1 West Autobahn sichergestellt. Strecken wie die S 34 sind wichtige Ergänzungen des hochrangigen Streckennetzes (vergleiche etwa diverse „Einschließstrecken“ im Bundesstraßengesetz oder auch die A 26 Linzer Autobahn).

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs entlang der Ortschaften der B 20 auf die S 34 können darüber hinaus bestehende und künftige Belastungen der Bevölkerung (Luftschadstoffe und Lärm) minimiert werden. In weiterer Folge werden Betriebsstandorte südlich von St. Pölten ermöglicht und die Standortattraktivität des Traisentals erhöht.

Mit der Realisierung der S 34 sind folgende Zielsetzungen verbunden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des niederösterreichischen Zentralraumes und der Landeshauptstadt St. Pölten sowie der A 1 in Richtung Wien bzw. Linz aus dem Süden
- Schaffung der Voraussetzung zur Erhaltung und Entwicklung des Wirtschaftsstandortes NÖ Mitte rund um die Landeshauptstadt St. Pölten im internationalen Wettbewerb
- Verbesserung der Raumstruktur entlang der B 20 durch Verminderung der hohen Trennwirkung der bestehenden Landesstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten
- Minimierung der künftigen Belastung des "Schutzgutes Mensch" durch Lärm und Luftschadstoffe
- Minimierung der künftigen Belastung der "Schutzgüter" Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild.

Seit Anfang der Siebziger Jahre laufen Planungen für die Errichtung einer hochrangigen Straßenverbindung in das Traisental durch das Land Niederösterreich (vgl. BStG 1971 in der Ursprungsfassung). Die Wiederaufnahme in das BStG erfolgte am 9. Mai 2006 mit der Bezeichnung „S 34 Traisental Schnellstraße Knoten St. Pölten (A 1, S 33) – Wilhelmsburg/Nord (B20)“. Erst danach hat die ASFINAG das Projekt übernommen und komplett evaluiert.

Ende Mai 2008 wurde eine Absichtserklärung zwischen meinem Ressort, Land NÖ und der ASFINAG geschlossen. In dieser wurde die Realisierung einer Variante westlich der B 20 („Westvariante“), ergänzt um eine Verlängerung im Norden bis zur B 1 (Einschließstrecke), vereinbart. Damit verbunden war eine Kostenreduktion von rd. € 50 Mio. gegenüber der ursprünglichen Ostvariante. Darüber hinaus können eine bessere Erschließung des Pielachtals, geringere Flächenbeanspruchung und eine bessere Lösung der Hochwasserproblematik dokumentiert werden. Im Interesse der Rechtssicherheit wurde ab 2008 für die erarbeitete Westvariante neuerlich eine Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) durchgeführt und 2010 erfolgreich abgeschlossen.

Im weiteren Projektverlauf wurde das Vorhaben weiter dem verkehrlichen Bedarf angepasst und in zwei Ausbauabschnitte gegliedert. Darüber hinaus wurden der Querschnitt im Teilabschnitt 2 von 2+2 auf 2+1 mit Mitteltrennung redimensioniert und die Trassenführung im Bereich Völtendorf sowie beim Anschluss der Spange Wörth optimiert.

Es ist somit festzuhalten, dass das aktuelle Projekt auf der SP-V 2008 (Abschluss 2010) basiert. Vor dem Hintergrund der erläuterten Adaptierungen ist dieses nicht mit jenem der SP-V 2006 vergleichbar. Entsprechend ist das Projekt auch neu zu bewerten.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Ist die S 34 für die ASFINAG betriebswirtschaftlich sinnvoll?*
- *Falls ja: Worin könnte diese betriebswirtschaftliche Sinnhaftigkeit konkret bestehen, nachdem das Projekt ja durch die massive Kürzung der S 34 nur noch geringere überregionale Bedeutung als bereits zuvor haben kann?*
- *Wie beziffert sich der negative Barwert (im Sinne der Angabe der ASFINAG von 2006 zum damaligen Planungsstand) für das derzeit aktuelle Projekt der S 34?*
- *Ist ein Nutzen der S 34 für die Republik Österreich gegeben (hat sie also bundesweite sinnvolle Auswirkungen?) Wenn ja, welcher konkret?*

Allgemein wird die Auffassung von Infrastruktur als einem überwiegend öffentlichen Gut vertreten. Dies charakterisiert Güter und Leistungen, die rein betriebswirtschaftlich betrachtet nicht mit Gewinn umsetzbar sind, volkswirtschaftlich aber in der Regel hohen Nutzen stiften (z.B. Gesundheitswesen, Bildung, Straßen- und Eisenbahninfrastruktur). Zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens des Vorhabens wurden im Zuge der letzten „Strategischen Prüfung Verkehr“ sowie im aktuellen Einreichprojekt zur UVP Nutzen-Kosten-Analysen gemäß dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt. Diese Untersuchungen belegen deutlich, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens die Kosten klar überwiegt. Das volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis ist deutlich positiv und beträgt nach der Berechnung im Rahmen des Einreichprojektes 12:1. Das bedeutet, für jeden investierten Euro werden rd. 12 Euro an volkswirtschaftlichem Nutzen, vor allem über Einsparung von Reisezeit im Personen- und Güterverkehr, generiert.

Zu Frage 8:

- *Welche Projektkosten werden derzeit veranschlagt?*

Die aktuell geschätzten Gesamtkosten des Projekts (inkl. Grundeinlöse, Projektierung, Projektmanagement, UV und Gleitung) betragen rd. € 207 Mio. netto.

Zu Frage 9:

- *Warum werden nicht auch andere Teil-Ortsumfahrungen mit rein lokalem bzw. kleinregionalem Nutzen von der ASFINAG finanziert und gebaut?*


Im Verantwortungsbereich der ASFINAG (Planung, Bau, Betrieb, Bemannung) liegen ausschließlich jene Streckenzüge, die in den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes (BStG) abschließend genannt sind. Eine Änderung dieser Verzeichnisse setzt eine Gesetzesänderung durch das Parlament voraus.

Zu Frage 10:

- *Mit welchen jährlichen Erhaltungskosten wird die ASFINAG und somit die Republik Österreich im Fall der Umsetzung der S 34 wie derzeit geplant in Zukunft belastet werden?*

Die laufenden Kosten des Betriebs einer Straße umfassen vereinfacht dargestellt die „Bauliche Instandhaltung“ (Sofortmaßnahmen und Maßnahmen kleineren Umfangs) sowie die „Betriebliche Erhaltung“ (Arbeiten zur Aufrechterhaltung von Betriebsbereitschaft und Sicherheit wie Reinigungs-, Kontroll-, Markierungs-, Pflegearbeiten und Winterdienst). Im Abstand von durchschnittlich rd. 15 Jahren sind darüber hinaus Sanierungen größeren Umfangs, sogenannte „Bauliche Instandsetzungen“ durchzuführen. In der jetzigen Projektphase (etwa für die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse) werden die Richtwerte für laufende Kosten nach RVS 02.01.22 (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) herangezogen. So betragen die berechneten jährlichen Betriebskosten für die S 34 (Endausbau) rd. € 760.000 (Preisbasis 2013). Ergänzend darf ich anmerken, dass sich die ASFINAG im Wesentlichen aus den Mauteinnahmen finanziert und keine Zuschüsse aus dem Staatsbudget erhält.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtsigniert.		3075/AB-XXV-GR-A-Anfragebeantwortung	5 von 6
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-01-30T09:31:58+01:00		
	Seriennummer	437268		
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT			
Signaturwert	lyhum73U5M/gY9Gy66m01hvgjOJ/BZDNCwO1bxgvy0+k/Sj82xYUNzHsFd/PPKOv9xHnH1u1HpVHtfcRYY11mmYgRJRhWSPwRn4Y7JzQuyqOMp/z/uWjksLlwO1iuaLtw+VjGg22BaPBfFEXDZOoFpMTV2kHD0hNcVQ56HsVrc=			
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>			