
3236/J XXV. GP

Eingelangt am 01.12.2014

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

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Schnellstraßenprojekt S 34

Die S 34 hat in der aktuellen Planung noch regionaler begrenzte Auswirkungen als in früheren Planungsvarianten: Sie ist hauptsächlich eine Umfahrung eines Stadtteiles von St. Pölten. Die Planung/Errichtung wäre also zunächst Kompetenz und Zuständigkeit der Stadt St. Pölten bzw. des Landes NÖ – auch im Sinne von Bundesstraßengesetz und Bundesstraßen-Kompetenzbestimmung in Art. 10 Abs 1 Z 9 B-VG „... wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr ...“.

Um die Finanzierung der Schnellstraße zu sichern, wurde jedoch in den vergangenen Jahren die Lösung gefunden, eine überregionale Bedeutung zu unterstellen, um dieses Projekt in Bundeskompetenz (Bauwerber ASFINAG) zu bringen. Dafür fand sich auch eine Mehrheit, die der – verfassungsrechtlich bedenklichen - Aufnahme ins Bundesstraßengesetz zustimmte. Damit wird der Bau dieser Teil-Umfahrung von St. Pölten aber unnötig größer und teurer dimensioniert und belastet die Republik Österreich bei Bau und Erhaltung auf Generationen finanziell weit mehr als nötig.

In der Vergangenheit hat die ASFINAG selbst dargestellt, dass die S 34 als Netzerweiterung für die ASFINAG nicht sinnvoll ist. So heißt es in der ASFINAG-Stellungnahme in der Strategischen Prüfung Verkehr, die in der „Zusammenfassenden Erklärung zur SP-V gemäß § 9 SP-V-Gesetz“ durch das BMVIT von Februar 2006 auf Seite 10 wiedergegeben ist, wörtlich:

Zusammenfassende Erklärung
gem. § 9 SP-V-Gesetz



3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)

3.1. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren

Die ASFINAG weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Strecke in dieser Form keine sinnvolle Netzergänzung im ASFINAG Streckennetz darstelle, sondern ausschließlich der Regionalerschließung des Traisentals 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.

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

Im Zuge eines kürzlich erfolgten Gespräches von kritischen Vertretern der Region am 7.10.2014 mit der ASFINAG wurde von Hrn. DI Walcher bestätigt, dass dieses Projekt noch immer keine sinnvolle Ergänzung im ASFINAG Streckennetz darstellt.

Auch ein Blick auf die offizielle ASFINAG-Streckengrafik zur S 34 macht deutlich:

- Kein Lückenschluss im Netz
- Keine Verbindung von Ballungszentren
- Keine hochrangige Verbindung



Projekte, die wie eine S 34 zum wirtschaftlichen Nachteil des 100-Prozent-Bundes-Unternehmens ASFINAG sind, auch seitens des ASFINAG-Eigentümers möglichst hintanzuhalten wäre nicht zuletzt im Sinne des Aktienrechts dringend geboten.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Ist die S 34 für die ASFINAG sinnvoll, stellt sie in der vorliegenden Form eine sinnvolle Netzergänzung für die ASFINAG dar?
- 2) Wenn ja, was hat sich seit 2006 (eindeutige negative Stellungnahme der ASFINAG im SP-V-Verfahren) hinsichtlich der Netzergänzungs-Relevanz konkret verändert?
- 3) 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?
- 4) Ist die S 34 für die ASFINAG betriebswirtschaftlich sinnvoll?

- 5) 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?
- 6) 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?
- 7) Ist ein Nutzen der S 34 für die Republik Österreich gegeben (hat sie also bundesweite sinnvolle Auswirkungen?) Wenn ja, welcher konkret?
- 8) Welche Projektkosten werden derzeit veranschlagt?
- 9) Warum werden nicht auch andere Teil-Ortsumfahrungen mit rein lokalem bzw. kleinregionalem Nutzen von der ASFINAG finanziert und gebaut?
- 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?