

Anfrage 62/M

Abgeordnete Irene Eisenhut (FPÖ): Danke, Herr Präsident! Guten Morgen, Herr Minister! Meine Frage bezieht sich auf die Traisental-Schnellstraße, die S 34, bei der die Befürchtung im Raum steht, dass dieser doch so wichtigen Verbindung zwischen Wilhelmsburg und Sankt Pölten das endgültige Aus droht. Wie komme ich zu dieser Einschätzung? – Weil eben der Bau der S 34 bei der Kostenkalkulation der präsentierten Asfinag-Neubauprojekte nicht einkalkuliert wurde.

Ich selbst habe in den letzten 15 Jahren im unmittelbaren Nahbereich bei der Polizei Dienst gemacht, das heißt, ich kenne die Situation entlang der B 20, die Staus durch den Ortsteil Sankt Georgen, die Staus im Stadtgebiet von Sankt Pölten, insbesondere bei der Autobahnauffahrt zur A 1. Es kommt dort zu Staus und zu durchaus sehr beträchtlichen Zeitverzögerungen. Einerseits ist das der Verkehrssicherheit natürlich abträglich, auf der anderen Seite sind angrenzende Bezirke auf eine adäquate Anbindung angewiesen.

Ich komme zu meiner Frage:

„Warum verwehren Sie diesen tausenden staugeplagten Pendlern den seit Jahren dringend benötigten Bau der Traisental Schnellstraße S 34?“

Und: Hat die von der damaligen Ministerin Gewessler willkürlich verordnete Stoppung des Projekts nun tatsächlich zu einem endgültigen Aus geführt?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrte Kollegin, ich darf wie schon bei Kollegen Schnabel kurz ausführen, was mir wichtig ist, nämlich: dass im Regierungsprogramm die Ankurbelung der

heimischen Wirtschaft klar verankert ist; für dringend notwendige Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehren und dessen negativen Begleitmaßnahmen zu sorgen, und da gilt es eben auch, Autobahnen und Schnellstraßen, die bereits über Genehmigungen verfügen, schnellstmöglich zu realisieren.

Zusätzlich haben wir wie im Regierungsprogramm vereinbart eine unabhängige Evaluierung durch Expertinnen und Experten, unterlegt mit Analysen von Wirtschaftsforschern, beauftragt. Geprüft wurde Effizienz, volkswirtschaftliche Tragfähigkeit, die ökologischen Auswirkungen und die sonstige Verträglichkeit. Die Ergebnisse der Evaluierung bestätigen für die genannten Neubauprojekte deren Nutzen und Wirksamkeit im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Wertschöpfung. Im Sechsjahresbauprogramm der Asfinag sind somit die S 1, die S 10 und die S 36 enthalten. Für die A 5 sind bauvorbereitende Maßnahmen enthalten. Diese Projekte sind allesamt Lückenschlüsse, oft fehlen hier nur wenige Kilometer, um die volle verkehrliche Wirkung zu entfalten.

Die S 34, um auf Ihr Thema zu kommen, ist kein Lückenschluss, wurde vorerst nicht ins Bauprogramm aufgenommen, obwohl dieses Projekt ebenfalls evaluiert wurde und auch volkswirtschaftlich positiv beurteilt wurde. Ein Grund dafür: Im Wirkungsbereich der S 34 befindet sich auch das Landesstraßenprojekt Spange Wörth, wie Sie wissen ein Landesverfahren, bei dem aktuell noch Gerichtsverfahren anhängig sind. Da die Spange jedenfalls elementar für das gesamte Projekt ist, wird es hierzu unsererseits derzeit keine weiteren konkreten Umsetzungsschritte geben.

Der Prüfbericht 2025 zu den Asfinag-Neubauprojekten wurde dem Nationalrat am 17.11. übermittelt und wurde von meinem Haus veröffentlicht. Details

können daraus entnommen werden, aber ich bleibe auch bei dem Projekt am Ball.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zusatzfrage?

Abgeordnete Irene Eisenhut (FPÖ): Danke, Herr Minister, es freut mich zu hören, dass Sie am Ball bleiben. Es hat vorher doch ein bisschen nach einem endgültigen Aus geklungen.

Ich möchte nur noch einmal betonen, dass mehrere Bezirke betroffen sind: der Bezirk Lilienfeld, für den das auch eine wesentliche Wertschöpfung bedeutet, nicht nur für die Pendler, und nicht zu vergessen auch der Bezirk Sankt Pölten-Land, das Pielachtal, wo eine derartige Anbindung auch touristisch wesentlich von Vorteil wäre.

Zeitfaktor: Dranbleiben – kann man das in irgendeiner Form bemessen?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Ich möchte es mit dem Gerichtsthema momentan bewenden lassen. Ich gehe davon aus, dass da in absehbarer Zeit ein klares Urteil gesprochen wird, und damit kann auch ich in meiner Verantwortung dann ins Handeln kommen und die weiteren Schritte setzen.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Für eine weitere Zusatzfrage hat sich Herr Abgeordneter Servus gemeldet. – Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Mag. Harald Servus (ÖVP): Danke, Herr Präsident! Guten Morgen, Herr Bundesminister! Ebenfalls zur S 34: Ich komme ja selbst aus dem Bezirk Sankt Pölten und quäle mich mehrmals in der Woche über die Südeinfahrt nach Sankt Pölten, und ja, das bedeutet Stau, Stau, Stau. Das ist eine große Belastung für die Pendler auf der B 20 aus dem Bezirk Lilienfeld,

aber auch aus Wilhelmsburg, aus Sankt Georgen, das ist eine große Belastung für die Anrainer und das ist auch eine große Belastung für die Wirtschaft.

Herr Bundesminister, ganz direkt die Frage: Sollten eines Tages alle rechtlichen Fragestellungen rund um die Spange Wörth geklärt sein, wird es dann eine S 34 geben?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Kollege, ich darf das jetzt ein Stück weit wiederholen und sagen: Die Gerichte sind jetzt am Wort. Solange da nicht Klarheit ist, ist Zurückhaltung angesagt, aber ich habe ja schon ausgeführt: Das Projekt ist volkswirtschaftlich geprüft und hat ein positives Ergebnis, also prinzipiell ein Go. Für die weitere Vorgangsweise ist jedoch das ausstehende Urteil des Europäischen Gerichtshofes für mich eine absolute Linie, etwas, das man abzuwarten hat, um dann die weiteren Schritte zu setzen, und ich ersuche hier um Verständnis für diese Vorgangsweise.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur 7. Anfrage, 65/M, jene des Herrn Abgeordneten Schmuckenschlager. – Bitte, Herr Abgeordneter.