



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
4807 / AB

11. Sep. 2008

zu 4775 / J

GZ. BMVIT-11.500/0012-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, 10. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4775/J-NR/2008 betreffend Variantenentscheidung der ASFINAG bzgl. S34, die die Abgeordneten Bettina Hradecsní, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Weshalb wurde die Begründung für die Erfordernis oder die Notwendigkeit der S34/B334 nicht durch Analysen oder Untersuchungen bestätigt?

Antwort:

Das Erfordernis und die Notwendigkeit einer hochrangigen Verkehrsverbindung in das Traisental ist in der strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) 2005 dokumentiert. Den Empfehlungen der SP-V wurde im Frühjahr 2006 durch das Parlament mit der Aufnahme der S 34 in den Anhang II des Bundesstraßengesetzes Rechnung getragen. Seit der Verlautbarung des BGBl. I Nr. 58/2006 besteht für die ASFINAG ein Gesetzauftrag für die Planung, den Bau und die Erhaltung dieses hochrangigen Straßenzuges.

Frage 2:

Im Rahmen der Kosten Nutzen Untersuchung hat sich im Bereich der Verkehrswirksamkeit nur eine mäßige bis geringe Zielerreichung ergeben. Warum wird dieses Projekt unter den gegebenen Umständen weiterverfolgt?

Antwort:

Wie die ASFINAG mitteilt, kann mit der Errichtung der S 34 im Bereich Verkehrswirksamkeit eine Entlastung des untergeordneten Straßennetzes sowie eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Reduktion der Reisezeiten im Straßenverkehr erzielt werden. Bei der Bewertung der S34 im Rahmen der Nutzwertanalyse liegt insbesondere für das Kriterium Erreichbarkeiten eine hohe Zielerfüllung vor. Eine etwas geringere Zielerfüllung im Kriterium Belastungsänderung im Netz ergibt sich daraus, dass in der Verkehrsuntersuchung für alle Planfälle mit Ausbau der S34 zahlreiche zusätzliche Nutzungen entlang der S34 unterstellt wurden. Dies entspricht einerseits dem Stand der Technik in der Herangehensweise bei Verkehrsuntersuchungen, andererseits korreliert es mit den Widmungsabsichten der Standortgemeinden. Unter diesen, gegebenen Bedingungen ist jede Belastungsänderung gegenüber dem Nullplanfall zu begrüßen und die Sinnhaftigkeit des Projektes jedenfalls nicht in Frage zu stellen.

Frage 3:

Warum wurde von der Planung eines zweistreifigen Ausbaues der zweiten Hälfte der S34 im Juni 2006 abgegangen und zu einem vierstreifigen Ausbau übergegangen?

Antwort:

Seitens der ASFINAG hat es zur Ostvariante Überlegungen gegeben, ab der Anschlussstelle Wörth einen dreistreifigen Querschnitt mit wechselweiser zweistreifiger Verkehrsführung in einer Fahrtrichtung zu errichten. Diese Überlegungen werden bei der nunmehr empfohlenen Westvariante aufgrund der Anschlussstellensituation, der Verkehrsauslastung und der Streckenführung nicht mehr als sinnvoll erachtet. Es soll daher bis Wilhelmsburg Nord ein vierstreifiger Ausbau erfolgen.

Frage 4:

Der Mehraufwand ist aus heutiger Sicht nicht erklärbar kann ausgeschlossen werden, dass mit wesentlich höheren Verkehrswerten gerechnet wird, als in den Planungsunterlagen angegeben.

Antwort:

Die aus der Verkehrsuntersuchung resultierenden Verkehrswerte sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen und Eingangsparametern dem Stand der Technik gemäß ermittelt worden. Dabei wurden geplante verkehrliche Entwicklungen entlang der Strecke selbstverständlich berücksichtigt. Bei Beibehaltung dieser Voraussetzungen sind wesentlich höhere Verkehrswerte an der S34 auszuschließen.

Frage 5:

Können Sie ausschließen, dass beim obgenannten Ausbau einer Transitroute Rechnung getragen wird?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Fahrtrouten im hochrangigen Straßennetz und des eingangs erwähnten Gesetzesauftrages ist aus heutiger Sicht kein Ausbau der S34 in Richtung Süden (Raum Müzzschlag, Kapfenberg, Bruck) geplant.

Frage 6:

In einer Stellungnahme 2005 weist die ASFINAG daraufhin, dass die Straße evtl. die Alpenkonvention verletzt. Ist bereits geklärt ob durch die Straße die Alpenkonvention verletzt wird?

Antwort:

Es bestehen keine Verletzungen betreffend die Alpenkonvention.

Frage 7:

Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projektes hat einen negativen Barwert in Höhe von € 303 Mio. ermittelt, wie ist ihre diesbezügliche Einschätzung angesichts der angespannten finanziellen Lage der ASFINAG?

Antwort:

Wie die ASFINAG mitteilt, bezog sich die angesprochene betriebswirtschaftliche Betrachtung auf den seinerzeit zur SP-V eingereichten Abschnitt von der A1 bei St. Pölten bis zur B18 Hainfelder Straße. Im Jahr 2006 wurde der Abschnitt zwischen der A 1 bei St. Pölten und der B20 bei Wilhelmsburg Nord in den Anhang II des Bundesstraßengesetzes aufgenommen, die Fortführung bis zur B18 wird als Landesstraße durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung geplant und errichtet. Jede neue Straße ist betriebswirtschaftlich negativ, dennoch volkswirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll, d.h. mehrere andere Gründe überwiegen und sprechen zugunsten des Vorhabens.

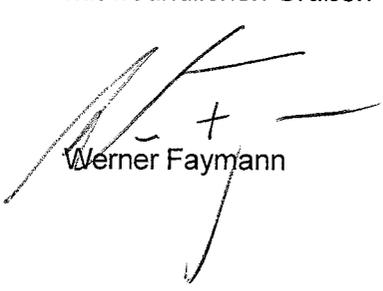
Frage 8:

Die verkehrstechnische Notwendigkeit wird von mehreren Seiten angezweifelt. Aus welchen Gründen wird weiterhin an diesem Projekt festgehalten?

Antwort:

Die verkehrliche Notwendigkeit der S34 wurde in der Verkehrsuntersuchung zur SP-V 2005 grundsätzlich dargelegt. Weiters darf ich auf die Antwort zu Frage 1 verweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann