

Antrag

der Abgeordneten Dorner, Lobner, Antauer, Krumböck, BA, Sommer, Ing. Schulz
gemäß § 32 LGO 2001

betreffend: **Klares Bekenntnis zum Festhalten an allen im
Bundesstraßengesetz verankerten Projekten in Niederösterreich:
S 1 samt Lobautunnel, S 8 und S 34**

Der Individualverkehr wird auch in Zukunft eine entscheidende Rolle für die Mobilität in Niederösterreich haben. Um den sicheren und flüssigen Verkehr weiterhin zu gewährleisten ist es essentiell, an allen im Bundesstraßengesetz verankerten Projekten in Niederösterreich festzuhalten und deren zügige Verwirklichung sicherzustellen. Der kommunizierte Baustopp fügt dem gesamten Land und seinen Bürgern, insbesondere den Pendlern und Bewohnern der ländlichen Regionen Niederösterreichs, enormen Schaden zu und setzt die Zukunftschancen ganzer Regionen aufs Spiel.

Die Realisierung der Straßenbauprojekte brächte für die betroffenen Anrainer in den jeweiligen Regionen eine enorme Steigerung der Lebensqualität mit sich. Der Durchzugsverkehr würde weitgehend aus den Ortschaften herausgehalten, was neben einer deutlichen Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr bedeuten würde. Das aktuell massive Unfallrisiko bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen im Sekundärnetz würde dadurch deutlich gesenkt werden.

Auch für die hunderttausenden Pendler in Niederösterreich, die sich aktuell tagtäglich vor allem zu den Stoßverkehrszeiten auf den vollkommen überlasteten Straßen an ihr Ziel stauen müssen, brächte die Errichtung der Schnellstraßen eine massive Reduzierung der Zeit zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause und somit eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität.

Auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen folgen die Straßenbauvorhaben dem gegebenen Bedarf. Weltweit aktiv sein zu können und damit wettbewerbsfähig zu bleiben, ist für viele Betriebe heute unverzichtbar. Diesen Anforderungen wird die aktuelle Straßeninfrastruktur immer weniger gerecht. Daher ist die Errichtung der Projekte auch aus wirtschaftlicher Sicht längst überfällig. Von der verbesserten Anbindung an die Hauptverkehrsachsen werden die Betriebe in den Regionen enorm profitieren. Damit einher geht auch die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und die Absicherung bestehender Beschäftigungsverhältnisse, allein die Errichtung der Bundesstraßen bringt neue Arbeitsplätze.

Generell sind die langen Verfahrensdauern für Straßenbauprojekte kritisch zu sehen. Den meistens an den Haaren herbeigezogenen Einwänden einiger weniger wird mehr Bedeutung beigemessen als der Entlastung und der Aufwertung der Lebensqualität hunderttausender Pendler, Familien und Bürger im ländlichen Raum. Deshalb sind einerseits die Rahmenbedingungen zu schaffen um willkürliche Verfahrenverschleppungen zu verhindern, andererseits sind die Behörden mit den notwendigen Ressourcen auszustatten, die eine zügige Verfahrensführung ermöglichen.

Marchfeld Schnellstraße S 8

Die Umsetzung des Projekts der Marchfeld Schnellstraße S 8 ist auf Grund der wirtschaftlichen Entwicklung der Region Marchfeld notwendig und dient zur Entlastung der Bevölkerung von vermeidbarem Durchgangsverkehr. Daher wurde die S 8 bereits im Jahre 2006 als die am besten geeignete Verkehrsmaßnahme in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Dieser gesetzliche Auftrag besteht bis heute unverändert und ist folglich auch zu beachten und zu vollziehen.

Täglich werden in Deutsch-Wagram bis zu 35.000 Fahrzeuge und in Strasshof an der B 8 bis zu 20.000 Fahrzeuge, mit entsprechend hohem Schwerverkehrsanteil, gezählt. Die extrem angespannte Verkehrssituation belastet nicht nur die Lebenssituation der Bevölkerung, sie hat auch schon dazu geführt, dass in manchen Gemeinden ein Widmungsstopp für neue Betriebsansiedlungen bzw. ein Baustopp bei Baulandwidmungen erlassen werden musste.

Für das Land Niederösterreich steht außer Zweifel, dass es für die Bevölkerung in der Region Marchfeld zu keinen weiteren zeitlichen Verzögerungen kommen darf und die Bundesministerin im Sinne des Bundesstraßengesetzes, welches die S 8 ausdrücklich verankert, ein Bekenntnis zur raschen Verfahrensführung und Umsetzung abgeben soll.

Traisental Schnellstraße S 34

Seit fast 50 Jahren wird den Menschen in der Region die Errichtung einer notwendigen und längst überfälligen Traisental Schnellstraße versprochen. Nach Jahrzehnten der Untätigkeit diverser Bundesregierungen und zahlreichen Einsprüchen von Gegnern hat das Bundesverwaltungsgericht im April 2021 alle Beschwerden, vor allem hinsichtlich der Umweltverträglichkeit, abgewiesen und endlich grünes Licht für den Baubeginn gegeben.

Sowohl für die Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum, als auch für die Landeshauptstadt St. Pölten stellt die S 34 einen Gewinn dar. Der wachsende Straßenverkehr sowie der Transit- und Schwerverkehr werden durch die Schnellstraße aus der Stadt herausgehalten.

Eine Verbesserung der Anbindung, wie sie die S 34 bringt, ist auch die wichtigste Maßnahme im Kampf gegen die Abwanderung aus der Region. Nur dadurch wird es ermöglicht, dass bestehende Unternehmen im Bezirk bleiben und somit bestehende Arbeitsplätze gesichert werden. Zudem werden durch weitere Betriebsansiedlungen auch neue Jobs in der Region geschaffen.

Die S 34 schafft Entlastung für tausende Anrainer entlang der B 20 und in der Stadt St. Pölten, trägt zur Zukunftsentwicklung unserer heimischen Betriebe und zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei und wirkt im Kampf gegen die Abwanderung. Ein Aus für die Schnellstraße würde nichts anderes als einen Anschlag auf das Traisental und den gesamten niederösterreichischen Zentralraum bedeuten.

Wiener Außenring Schnellstraße S 1 inklusive Lobautunnel

Der unverzügliche Baubeginn des S 1 - Lückenschlusses zwischen Schwechat und Süßenbrunn samt des Lobautunnels, stellt einen essenziellen Teil der nachhaltigen Entwicklung in Niederösterreich dar. Rund 200.000 tägliche Einpendler aus

Niederösterreich nach Wien sind auf das Auto angewiesen, um damit an den Arbeitsplatz zu kommen. Das seit März 2022 kostenpflichtige Parkpickerl in ganz Wien setzt die Pendler weiter unter Druck. Vor allem weil weder in Wien, noch in Niederösterreich ausreichend Park & Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Seit mehr als zehn Jahren ist die Zahl von 10.000 Plätzen in ganz Wien nahezu unverändert.

Ein flüssiger Straßenverkehr ist aber nicht nur ein Garant für produktive Arbeit, sondern auch für ein Minimum an Schadstoffausstoß, welcher gerade in Zeiten des medial postulierten Klimawandels einen geringeren Ausstoß an CO₂ verursachen würde. Durch den Bau der S 1 wird der Verkehr auf den innerstädtischen Straßen reduziert, was zu einer Entlastung der Stadt und der umliegenden Gemeinden führt und die Luftqualität verbessert. Der Lobautunnel würde mit modernen Technologien und umweltschonenden Maßnahmen gebaut werden, um die Umweltauswirkungen zu minimieren.

Die S 1 verbindet Wien mit den östlichen und südöstlichen Regionen Österreichs und erleichtert den Transport von Gütern und Personen zwischen diesen Gebieten. Dadurch wird der Verkehrsfluss entlastet und die Reisezeiten verkürzt. Ebenfalls unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit würde die S 1 mehr Sicherheit bieten als innerstädtische Straßen.

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag:

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die Landesregierung wird ersucht, die Bundesregierung, insbesondere die zuständige Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie aufzufordern, ein Bekenntnis zur Umsetzung aller im Bundesstraßengesetz verankerten Projekte in Niederösterreich abzugeben und somit die unverzügliche Realisierung dieser Projekte sicherzustellen.“

Der Herr Präsident wird ersucht, diesen Antrag dem Verkehrsausschuss so zeitgerecht zur Vorberatung zuzuweisen, dass eine Behandlung in der Landtagssitzung am 27. April 2023 erfolgen kann.