

11.28

**Abgeordneter Christian Ries** (FPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Hohes Haus! Werte Damen und Herren! Die Verlängerung der Südost-Autobahn A 3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze mit Ungarn bei Klingenbach ist seit Jahren ein viel diskutiertes Thema im Norden des Bundeslandes Burgenland.

Obwohl der Wunsch nach Verlängerung der A 3 damals durch einen Beschluss der Landesregierung im Landtag zustande gekommen ist, distanzieren sich heute die damals federführenden Fraktionen ÖVP und SPÖ von diesem selbst angestrebten Beschluss. Nicht zuletzt aufgrund dieses Beschlusses wurde mit der Republik Ungarn ein Memorandum of Understanding eingegangen, in welchem sich die beiden Staaten darauf verständigt haben, die österreichische A 3 an der Staatsgrenze mit der ungarischen M 85 zusammenzuführen. Das Thema dieser Verlängerung ist nun aktueller denn je, denn Ungarn ist seinen vertraglichen Verpflichtungen nachgekommen und wird spätestens 2024 die Straße errichtet haben.

Jetzt sprechen sich SPÖ und die Grünen im burgenländischen Landtag zurzeit für eine Streichung der A 3 aus dem Bundesstraßengesetz aus, das heißt: keine Weiterführung dieser Straße. Die ÖVP fordert überhaupt ein Gesamtverkehrskonzept für alle Regionen und zeigt, wohin es langgehen soll, nämlich auf die lange Bank, auf die gerne alles hinverschoben wird. Die ÖVP hat sich hier im Haus in den letzten Monaten ja auch den Ruf eingetragen, die österreichische Vertagungspartei zu sein.

Worum geht es jetzt wirklich bei der A 3? – Derzeit ist es so, dass die A 3 beim Knoten Eisenstadt in eine Bundesstraße, in die Bundesstraße 16, einmündet. Die Asfinag sagt, es herrsche absoluter Handlungsbedarf, denn das Verkehrsaufkommen ist dort stark angestiegen. Rot und Grün im Burgenland meinen, der Ausbau der A 3 würde verstärkt Verkehr nach sich ziehen; aber: nicht der Ausbau der A 3! Schon allein wenn die Ungarn ihre Straße fertiggestellt haben, wird es unweigerlich zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommen. Das ist so, ob wir wollen oder nicht. Wenn wir jetzt nicht handeln, wird sich das ganze Verkehrsgeschehen auf einer bestehenden Bundesstraße abspielen, und das zum Schaden der Anrainer.

Bei der Errichtung eines Anschlussstücks der A 3 an das ungarische Straßennetz könnte nach Gesichtspunkten des modernsten Lärm- und Schadstoffschutzes vorgegangen werden, sodass es für die Anrainer eine wesentliche Erleichterung des jetzigen Zustandes wäre. Auch der Bau einer Unterflurtrasse wäre eine attraktive und bürgerschonende Variante, die man ins Auge fassen könnte. Mit dem Weiterbau der A 3 wäre überdies vice versa auch ein Rückgang des Transitverkehrs auf der

Bundesstraße 50, auf den 35 Kilometern von Neusiedl nach Eisenstadt, verbunden. Der ganze Verkehr rollt dort durch fünf Ortskerne, und genau diesen Orten könnte man jetzt helfend zur Seite springen.

Werte Damen und Herren! Der Umstand, dass die Straße in Ungarn in naher Zukunft eröffnet werden wird, ist seitens der Republik Österreich nicht mehr beeinflussbar. Die Zeit des Verschiebens, des Blendens und des Vertröstens ist endgültig vorbei. Daher heißt es aus unserer Sicht: Jetzt handeln! Um diese ständige Verschleppung einer notwendigen straßenbaulichen Maßnahme endlich zu beenden, bringen wir folgenden Entschließungsantrag ein:

### **Entschließungsantrag**

der Abgeordneten Christian Ries, Kolleginnen und Kollegen betreffend die „Errichtung des Autobahn-Anschlussstückes der A3 (Südost Autobahn) zwischen Wulkaprodersdorf und Klingenbach in der im Bundesstraßengesetz 1971 unter § 37 angeführten Beschreibung unter Einbeziehung von Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Schadstoffbelastung“

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, bis 30.9.2020 eine Bauvariante auszuarbeiten und diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, die dem Inhalt des geltenden Bundesstraßengesetzes 1971 gerecht wird, den modernsten Anforderungen der Verminderung von Emissionen entspricht und damit zu einer spürbaren Entlastung der großräumigen Verkehrsbelastung im Großraum Nordburgenland führt.“

\*\*\*\*\*

Danke. (Beifall bei der FPÖ.)

11.32

*Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:*

### **Entschließungsantrag**

*des Abgeordneten Christian Ries und weiterer Abgeordneter*

*betreffend die Errichtung des Autobahn-Anschlussstückes der A3 (Südost Autobahn) zwischen Wulkaprodersdorf und Klingenbach in der im Bundesstraßengesetz 1971*

*unter § 37 angeführten Beschreibung unter Einbeziehung von Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Schadstoffbelastung.*

*eingebraucht in der 38. Sitzung des Nationalrates, XXVII. GP, am 18. Juni 2020 im Zuge der Debatte zu TOP 6, Bericht des Budgetausschusses über den Antrag 165/A(E) der Abgeordneten Hermann Weratschnig, MBA MSc, Christoph Zarits, Kolleginnen und Kollegen betreffend Evaluierung der A3 Verlängerung nach Klingenbach (231 d.B.)*

*Die Verlängerung der Südostautobahn A3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach ist seit Jahren ein vieldiskutiertes Thema im Bereich des nördlichen Burgenlands. Obwohl diese Verlängerung der A3 auf Beschluss des burgenländischen Landtags zustande gekommen ist, distanzieren sich die damals federführenden Fraktionen des Landtags SPÖ und ÖVP besonders in Vorwahlzeiten von diesem selbst angestrebten Beschluss. Nicht zuletzt aufgrund dieses Landtagsbeschlusses wurde auch mit der Republik Ungarn ein „Memorandum of Understanding“ abgefasst und unterfertigt, wo sich beide Staaten darauf verständigten die österreichische A3 an der Staatsgrenze mit der ungarischen Autostraße M85 zusammenzuführen.*

*Das Thema rund um die Verlängerung ist nun aktueller denn je, da auf ungarischer Seite bis Ende 2020 die Umfahrung der Grenzstadt Ödenburg und bis 2024 die Autostraße M85 mit Anschluss an die M1, eine Autobahn zwischen Wien und Budapest, fertig gestellt sein soll. Derzeit mündet die A3 beim Knoten Eisenstadt in die zur Staatsgrenze führende B16. Laut der ASFINAG ist der Ausbau der Autobahn insofern notwendig, da der Verkehr auf der B16 stark zugenommen habe und hier Handlungsbedarf herrscht.*

*Nicht der Ausbau und Anschluss der A3 an die M85 bringt eine Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Transit- und Schwerverkehr, mit sich, sondern schon allein die Verbindung der M1 mit der M85 auf ungarischer Seite bringt eine Abkürzung der Fahrstrecke und wird deshalb mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens verbunden sein. Dort wird dann der Verkehr für etwa 4 km auf die B16 Richtung A3 ausweichen müssen und führt damit zu einer, in der jetzigen Ausbauversion der B16, unzumutbaren Belastung für die Anrainer vor allem der Gemeinden Siegendorf, Zagersdorf und Wulkaprodersdorf. Mit einer Errichtung des im Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehenen Anschlusses der A3 an die M85 im Bereich der Staatsgrenze könnte, unter Einbindung der Experten der ASFINAG, eine Variante gefunden und nach den modernsten Gesichtspunkten des Lärm- und Schadstoffschutzes bestückt werden, so dass es für die Anrainergemeinden eine Verbesserung bereits des jetzigen Zustands bedeuten würde. Auch der Bau einer Unterflurtrasse wäre dabei, analog der*

*Stadtumfahrung von Klagenfurt auf der A2, wohl die attraktivste und bürgerschonendste Variante.*

*Mit der Errichtung dieses Anschlussstückes der A3 wird überdies auch vice versa ein Rückgang des Transitverkehrs auf der Bundesstraße 50 von Neusiedl, Abfahrt A4 Ost Autobahn, bis Eisenstadt zur Auffahrt auf die A3 verbunden sein. Dort muss zurzeit beträchtliches Verkehrsaufkommen von der A4 über eine Strecke von 35 km über die B50 ausweichen, wobei insgesamt fünf Gemeinden im Ortskern durchfahren werden.*

*Im Jahre 2024 schließt sich aber ein Zeitfenster. Dann wird der Straßenausbau auf ungarischer Seite mit der Umfahrung von Ödenburg/Sopron fertiggestellt sein, und somit der Verkehr auch Richtung der Staatsgrenze bei Klingenbach und weiter über die B16 bis zum jetzigen Anschluss an die A3 zu fließen beginnen. Dieser Umstand ist seitens der Republik Österreich nicht mehr beeinflussbar. Durch einen raschen Beginn der Bauarbeiten des Anschlussstückes der A3 bis zur M85 bei Klingenbach, könnte jedoch bei gut geplanter Streckenführung und bei Errichtung von Lärm- und Schadstoff verringernden Einbauten eine wesentliche Verbesserung zum Jetzstand erreicht werden. Speziell der Bau einer Unterflurtrasse würde eine wesentliche Erleichterung bringen.*

*Um diese ständige Verschleppung einer notwendigen straßenbaulichen Maßnahme zum Schaden der Region Nordburgenland und seiner Bürger zu beenden, stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden*

#### *Entschließungsantrag*

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

*„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, bis 30.09.2020 eine Bauvariante auszuarbeiten und diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, die dem Inhalt des geltenden Bundesstraßengesetz 1971 gerecht wird, den modernsten Anforderungen der Verminderung von Emissionen entspricht und damit zu einer spürbaren Entlastung der großräumigen Verkehrsbelastung im Großraum Nordburgenland führt.“*

\*\*\*\*\*

**Präsidentin Doris Bures:** Der Entschließungsantrag ist ordnungsgemäß eingebracht und steht mit in Verhandlung.

Nächster Redner: Herr Abgeordneter Alois Schroll. – Bitte.

