

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An die
Präsidentin des Bundesrates
Margit Göll
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.404.628

. Juli 2024

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Bernard und weitere Abgeordnete haben am 29. Mai 2024 unter der **Nr. 4192/J-BR/2024** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Stillstand bei der Konkretisierung teurer Infrastrukturprojekte! gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wird das fertig geplante Projekt S34 von Ihnen weiterverfolgt?*
- Wenn ja, wann wird ein Baustart erfolgen?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die S34 wird nicht weiterverfolgt. Der Klimacheck des ASFINAG-Bauprogramms kam zum klaren Ergebnis, dass die S34 in der geplanten Form nicht mit dem Schutz unseres Klimas und unserer wertvollen Böden vereinbar ist. Im ASFINAG-Bauprogramm finden sich nun Mittel für die Planung von besseren Alternativen – diese Alternativenplanung läuft im Moment. Das betrifft sowohl den noch schnelleren Ausbau von Bahnstrecken als auch neuen Busverbindungen oder auch Maßnahmen am niederrangigen Netz. Wir haben das Land Niederösterreich mehrmals zur Mitarbeit an der Alternativenplanung eingeladen, diese wurde bis dato aber nicht angenommen. Das Projekt S34 hängt zusätzlich mit der Umsetzung der Spange Wörth des Landes Niederösterreich zusammen, das Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) zur Umweltverträglichkeitsprüfung-Genehmigung der Spange Wörth läuft noch. Zuletzt hat das BVwG beschlossen, ein Vorabentscheidungsersuchen zu zwei artenschutzrechtlichen Fragen an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu richten. Ein Abschluss des Verfahrens ist daher aktuell nicht absehbar.

Zu Frage 2:

- *Wie viel wurde insgesamt für das Projekt rund um die S34 ausgegeben?*

Die angefallenen Kosten (bis 31. Dezember 2023) betragen für die S34 St. Pölten – Wilhelmsburg ca. € 13 Mio.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Ist das Projekt S8 bis Marchegg fertig geplant?*
- *Wird das Projekt S8 bis Marchegg von Ihnen weiterverfolgt?*
 - a. *Wenn ja, wann rechnen Sie mit dem Abschluss der UVP?*
 - b. *Wenn ja, wann wäre in weiterer Folge ein Baustart anberaumt?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Das bestehende Projekt S8 Marchfeld Schnellstraße ist laut Bundesverwaltungsbericht nicht genehmigungsfähig – es führt zu hoher Bodenversiegelung, gefährdet ein Vogelschutzgebiet und beinhaltet massive Eingriffe in unsere Umwelt. Gegen den UVP-Bescheid des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) vom April 2019 (Abschnitt Knoten S1/S8 – Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn) wurde Beschwerde beim BVwG eingelegt.

Mit Entscheidung vom September 2021 wurde der erstinstanzliche Bescheid durch das BVwG aufgehoben und an mein Ministerium zur neuerlichen Entscheidung zurückverwiesen.

Dagegen wurde Revision beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhoben. Der VwGH hat mit Beschluss vom Februar 2023 den Revisionen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und anderer Verfahrensparteien stattgegeben und die BVwG-Entscheidung wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben. Seither ist das Verfahren wieder beim BVwG anhängig. Mündliche Verhandlungen haben stattgefunden, ein Erkenntnis ist noch nicht ergangen und wird im Sommer 2024 erwartet.

Die Planungen zum Abschnitt Ost (Anschlussstelle (ASt) Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) – Staatsgrenze bei Marchegg) wurden aufgrund der Entwicklungen im Abschnitt West (Knoten S1/S8 – Anschlussstelle Gänserndorf/Obersiebenbrunn) ausgesetzt.

Aufgrund der Entwicklungen in den Genehmigungsverfahren zur S8 kann derzeit kein Zeitpunkt für einen Baubeginn genannt werden.

Für uns ist klar: wir müssen uns jetzt um bessere Alternativen kümmern. Wir haben deshalb mehrmals das Land Niederösterreich eingeladen, gemeinsam mit uns schon jetzt bessere Alternativen zu planen. Das Land ist dieser Einladung bis dato nicht nachgekommen.

Zu Frage 5:

- *Wie viel wurde insgesamt für das Projekt rund um die S8 ausgegeben?*

Die angefallenen Kosten (bis 31. Dezember 2023) betragen für die

- S8 West (Knoten S1/S8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn) ca. € 16 Mio.
- S8 Ost (ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn – Staatsgrenze bei Marchegg) ca. € 2 Mio.

Zu Frage 6:

- *Wann werden die Ausbaupläne der A5 von Poysdorf bis Drasenhofen konkretisiert werden?*

2019 wurde die 2-streifige Umfahrung Drasenhofen für den Verkehr freigegeben. Der UVP-Bescheid der zweiten Realisierungsstufe (Vollausbau) wurde gemeinsam mit der ersten Ausbaustufe (2-streifige Umfahrung Drasenhofen) abgewickelt.

Die Einreichunterlagen für die Materienrechtsverfahren zum Vollausbau werden in Abhängigkeit des Fortschritts des Ausbaus der tschechischen Autobahn D52 und der Schlussempfehlung des Rechnungshofes (Reihe Bund 2018/33) ausgearbeitet, wonach hochrangige Straßen nur dann bis zur Staatsgrenze auszubauen wären, wenn ein dem Ausbaugrad entsprechendes Verkehrsaufkommen prognostiziert wurde.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Ist Ihnen bekannt, dass das Verkehrsaufkommen auf der Ausweichroute, vor allem durch den Verkehr von LKW, aufgrund der nicht umgesetzten Verlängerung, zu Unmut in der Anwohnerschaft führt?*
- *Was gedenken Sie zu unternehmen, um die betroffenen Anwohner, vor allem in den Ortszentren, vor einer zunehmenden Verkehrshölle zu bewahren?*
- *Ist Ihnen bekannt, ob es auf dieser Ausweichroute vermehrt zu Unfällen gekommen ist?*
- *Ist Ihnen bekannt, an welchen Wochentagen diese Ausweichroute am stärksten befahren ist?*

Gemäß Information der ASFINAG sind keine besonderen Auffälligkeiten bei der Verkehrsstärke und beim Unfallgeschehen im untergeordneten Netz um die A5 oder der S3 bekannt. Das liegt vor allem an den Lkw-Durchfahrtsverboten auf potenziellen Schwerverkehrs-Ausweichrouten sowie dem Verteilungseffekt im Landesstraßennetz. Beispielsweise gibt es auf der B47 bei Reinthal eine aufrechte 3,5t Beschränkung, welche aufgrund darunterliegender Weinkeller auch weiterhin aufrecht bleibt. Im Jahr 2023 hat es dort ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 2.267 Kraftfahrzeuge/24 Stunden gegeben, im Jahr 2014 2.397 Kraftfahrzeuge/24 Stunden. Somit hat es ein leicht rückläufiges Verkehrsaufkommen gegeben. Auf der B49 bei Reinthal beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) rd. 2000 Kraftfahrzeuge/24 Stunden, der Lkw-ähnliche Verkehr 84 Fahrzeuge.

Zu Frage 11:

- *Wurden irgendwelche Bauarbeiten oder bauliche Vorbereitungsarbeiten für das Projekt Lobautunnel durchgeführt?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
 - b. *Wenn ja, kann man daraus schließen, dass dieses Projekt trotz Ihrer Absage doch nur vorübergehend nicht weiter betrieben wird?*
 - c. *Wenn ja, wie hoch beliefen sich die Kosten, die für diese Arbeiten angelaufen sind?*

Die Behördenverfahren für den Verwirklichungsabschnitt 1 (VA1) Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn sind rechtskräftig abgeschlossen.

Die Bescheide nach dem Wasserrechtsgesetz und dem Wiener und Niederösterreichischen Naturschutzgesetz für den Verwirklichungsabschnitt 2 (VA2) Knoten Schwechat – Groß-Enzersdorf, inklusive Lobautunnel liegen seit 2021 erstinstanzlich vor. Gegen alle Bescheide wurden beim BVwG Beschwerden eingelegt; die Verfahren sind im Laufen.

2022 wurde seitens meines Ressorts eine Strategische Prüfung Verkehr, betreffend eine vorgeschlagene Netzänderung in Bezug auf das gegenständliche Projekt, eingeleitet.

Die angefallenen Kosten (bis 31. Dezember 2023) für bauliche Vorbereitungsarbeiten (insb. Baugrunderkundungen, Bagger- und Grabungsarbeiten im Zusammenhang mit archäologischen Erkundungen und Kampfmittelerkundungen) betragen für

- VA1: S1 Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn ca. € 7,9 Mio.
- VA 2: S1 Knoten Schwechat – Groß-Enzersdorf ca. € 14,2 Mio.

Zu Frage 12:

- *Gibt es durch das von Ihnen verworfene Projekt Lobautunnel, negative Auswirkungen auf die Seestadt Aspern?*
 - a. *Wenn ja, welche und in welchem Ausmaß?*
 - b. *Wenn ja, wie werden sie diesen Nachteilen entgegenwirken?*

Derzeit errichtet die Stadt Wien die Gemeindestraßenteile der Anschlussstelle Seestadt West, um einen Anschluss der Stadtstraße Aspern (Straßenprojekt Stadt Wien) an das Städtebauvorhaben Seestadt Aspern herzustellen. Für eine vollständige bauliche Realisierung und einen Betrieb des Städtebauvorhabens Seestadt Aspern sind die beiden nördlich gelegenen Anschlussstellen (Seestadt West und Ost) erforderlich.

Nach Informationsstand der ASFINAG wird durch die WIEN 3420 AG aktuell ein Änderungsverfahren abgewickelt, um gewisse Baufelder der Seestadt Aspern auch realisieren zu können, wenn ausschließlich die Anschlussstelle Seestadt West in Betrieb ist.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- *Gibt es Berechnungen wie hoch der CO₂ Ausstoß pro Jahr ist, der rein durch Staus und stockenden Verkehr auf der A23 entsteht?*
 - a. *Wenn ja, bitte um Bekanntgabe der Daten.*
- *Gibt es Berechnungen, wie viel CO₂ auf der durch den Lobautunnel entlastete A23 eingespart werden könnte?*
 - a. *Wenn ja, bitte um Bekanntgabe der Daten.*
- *Gibt es Konzeptdaten, die die mögliche Zeitersparnis für betroffene Pendler und Personen in der Ostregion, nach einer Umsetzung der in dieser Anfrage angesprochenen Projekte (Bahnlinien sowie Straßen), detailliert hochrechnen?*
 - a. *Wenn ja, bitte um Bekanntgabe dieser jeweiligen Daten.*

Hierzu liegen meinem Ministerium und der ASFINAG keine Daten vor.

Leonore Gewessler, BA

