

ENTSCHLIESSUNGSAUFRAG

Der Bundesräte Michael Bernard, Andreas Arthur Spanring, Christoph Steiner und weiterer Bundesräte

betreffend Umsetzung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – „Lobau -Tunnel“

eingebracht im Zuge der Debatte über Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 2021 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird (1144 d.B. und 1195 d.B.) in der 935. Sitzung des Bundesrates, am 21. Dezember 2021

Im zur Debatte stehenden Verhandlungsgegenstand werden zwar Milliarden für den Ausbau der Bahninfrastruktur verplant, jedoch fehlen Alternativen zum geplanten Infrastrukturprojekt „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – „Lobau -Tunnel““

Bereits im Juni stoppte die Verkehrsministerin mit einem eigenartigen Schreiben vom 25.6.2021 des BMK an die ASFINAG jegliche weiteren baulichen Vorbereitungsmaßnahmen zur Fertigstellung der „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße“.

Laut Internetseite des BMK würde mit der Lückenschließung folgendes erreicht:

Mit dem rund 19 Kilometer langen gegenständlichen Abschnitt wird eines der wichtigsten Straßenbauprojekte in Wien und Niederösterreich, nämlich der Straßenring (Regionenring) um Wien geschlossen und eine Verknüpfung mit der geplanten Stadtstraße in Richtung A 23 Südosttangente Wien und der geplanten S 8 Marchfeld Schnellstraße ermöglicht. Die Trasse der S 1 Schwechat bis Süßenbrunn beginnt an der A 4 Ost Autobahn beim Knoten Schwechat und führt künftig als Tunnel unter der Donau, der Neuen Donau und dem Nationalpark "Donau-Auen" in Richtung Norden, wo sie im Knoten Süßenbrunn an das bestehende Straßennetz (S 1, S 2) anbindet. Durch den Lückenschluss der S 1 werden die Ortskerne von Eßling, Aspern, Groß-Enzersdorf und Raasdorf entlastet und damit die Verkehrssicherheit erhöht. Weniger Verkehr bedeutet auch weniger Lärm- und Luftschadstoffemissionen in der Region. Das Projekt soll in zwei Etappen realisiert werden. Mit dem Bau des rund zehn Kilometer langen Abschnittes von Groß Enzersdorf bis Knoten Süßenbrunn soll 2022 begonnen werden. Im Anschluss daran ist die Errichtung des rund neun Kilometer langen Abschnittes Schwechat bis Groß-Enzersdorf (mit dem Tunnel Donau-Lobau) geplant. (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s1.html>)

Dieses Projekt wurde mit einem Beschluss des Nationalrates vom 28.2.2002 in das Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen:

Verzeichnis 2
Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S1	Wiener Außenring Schnellstraße	Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen (A 22)] - Großebersdorf (A 5) - Korneuburg (A 22)

Mit dem Beschluss vom 6.7.2011 wurde die Beschreibung den aktuellen Gegebenheiten angepasst:

Verzeichnis 2
Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße	Knoten Vösendorf (A 2, A 21) – Knoten Rustenfeld (Einschließlichstrecke) – Knoten Schwechat (A 4) – Knoten bei Raasdorf (Einschließlichstrecke) – Knoten bei Raasdorf (S 8) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) – Knoten Elbesbrunn (A 5) – Knoten Korneuburg/West (A 22), einschließlich Knoten Rustenfeld – Leopoldsdorf (B 16) sowie einschließlich Knoten bei Raasdorf – Wien/Donaustadt (Am Heidjöchl, Höhe Johann-Kutschera-Gasse)

Am 1.12.2021 verkündete die Verkehrsministerin das aus ihrer Sicht endgültige Aus der Fertigstellung der „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße“. Jahrzehnte Vorarbeit und an die 150 Millionen Euro wurde mit einer kurzen Pressekonferenz in den Sand gesetzt. Gestoppt wurde nicht nur der Lobautunnel, sondern auch die Schnellstraße von Raasdorf (Niederösterreich) nach Süßenbrunn. Einzig die Stadtstraße und Spange Aspern, die auf den Raasdorfer Feldern praktisch im „Nichts“ endet, dürfen errichtet werden. Für den Wiener Bürgermeister Michael Ludwig „eine Pflanzerei“



Quelle: <https://www.krone.at/2570173>

Mit einem Federstreich und ohne jegliche Nennung von Alternativen führt die grüne Verkehrsministerin die Ostregion in ein künftiges Verkehrschaos.

Die Wiener Planungsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) sagte dazu bereits im Juni in einem Interview:

Das wäre fatal: Stadtstraße und S1-Spange sind für die Stadtentwicklung und somit für Wohnungen für 60.000 Menschen behördlich vorgeschrieben. Ohne diese explodieren die Wohnungspreise. In die Entwicklung des Wiener Nordens sind Hunderte Millionen Euro an Vorbereitungskosten geflossen. Wir haben die U-Bahn hingelegt. Ich glaube, Gewessler ist nicht bewusst, welch hohe Schadenersatzklagen auf den Bund zukommen könnten.

Jedes Dorf hat seine Umfahrung. Nur in Wien muss der gesamte Schwerverkehr durch das Stadtgebiet. Das ist nicht einzusehen. Klar ist, mit dem Lobautunnel muss die Tangente vom Transit entlastet werden.

Wir haben von Anfang an auf Ausbau der Öffis gesetzt. Aber einen neuen Stadtteil in einer Größe von Bregenz kann man nicht ohne Straße bauen. Wir wollen Wohngebiete durch Umlenkung auf die Umfahrung entlasten und Schleichwege in der Donaustadt schließen. (<https://www.krone.at/2457344>)

Gestern beschloss der ASFINAG-Aufsichtsrat das neue Bauprogramm, in dem die S1 mit dem Lobautunnel nicht mehr vorgesehen ist. Der ARBÖ schreibt dazu in einer Aussendung:

Der Aufsichtsrat beschloss das neue Bauprogramm, womit die grünen Ökoträumereien weitergehen und Millionen Euro an Steuergeld für Jahrzehntelange Vorarbeiten im Rahmen einer einzigen Sitzung vernichtet werden.

„Es ist einfach unglaublich, wie eine einzelne Person, in diesem Fall Verkehrsministerin Leonore Gewessler, die Lebensqualität einer gesamten Region mit mehr als 2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern zunichtemacht“, ist KommR. Mag. Gerald Kumnig, ARBÖ-Generalsekretär, verärgert. Für den ARBÖ ist das Bauprojekt nämlich die Lösung und nicht das Problem der Verkehrsbelastung, wie Kumnig bestätigt: „Natürlich steigt in neuen Siedlungs- und Städterweiterungsgebieten das Verkehrsaufkommen, allein schon durch den Liefer- und Anrainerverkehr. Genau deshalb braucht es aber flankierende leistungsstarke Straßeninfrastruktur, damit die Wohngebiete entlastet und Emissionen vermieden werden. Im Falle der S1 profitiert eine ganze Millionenmetropole vom Bau, weil täglich um rund 70.000 Autos weniger mitten durch die Stadt über die Südosttangente fahren würden.“

Die Entscheidung, den Lobautunnel aus dem ASFINAG-Bauprogramm nehmen zu lassen, ist für den Mobilitätsklub absolut inakzeptabel. Und ein zusätzlicher Aspekt ist anzumerken, wie KommR. Mag. Gerald Kumnig weiter ausführt: „Man muss sich schon die Frage stellen, wer diese Steuergeldvernichtung zu verantworten hat. Jahrzehntelang wurde geplant und Vorarbeiten geleistet, und jetzt, wo das Verkehrsministerium und damit der Eigentümer der ASFINAG unter grüner Führung steht, ist der Lobautunnel plötzlich nicht mehr zeitgemäß und wird ersatzlos gestrichen? Das muss die Verkehrsministerin den Menschen in der gesamten Ostregion erklären.“

Der ARBÖ fordert jedenfalls die Einhaltung des Bundesstraßengesetzes, in dem die S1 verankert ist und eine Realisierung vom Nationalrat, also der Volksvertretung, beschlossen wurde. „Auch wenn die S1 nicht in die ideoologiegetriebene Politik der grünen Verkehrsministerin passt, hat sie sich trotzdem an Gesetze zu halten“, schließt Kumnig ab.

Daher stellen die unterzeichnenden Bundesräte folgenden

Entschließungsantrag

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, die „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße“ wieder in das ASFINAG-Bauprogramm aufzunehmen, und dafür Sorge zu tragen, dass es zu keinen weiteren - von der Bundesregierung verursachten - Bauverzögerungen bei der „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße“ kommt.“


BERNHARD


CSPANKING


RÖLLER
(RÖLLER)

