

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0015-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 24. Juli 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Georg Willi, Freundinnen und Freunde haben am 28. Mai 2014 unter der **Nr. 1657/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verbindung A 23 – S 1 in Wien-Donaustadt, incl. der sogenannten „Stadtstraße“ im Raum Hirschstetten-Aspern/Seestadt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

- *Wie ist der Stand allfälliger Planungsarbeiten bei der Anschlussstelle Hirschstetten auf der A 23?*

Das von der ASFINAG ausgearbeitete Einreichprojekt 2014 für den Umbau der Anschlussstelle Hirschstetten im Zuge der A 23 und der S 2 wurde Ende April 2014 im bmvit zur Genehmigung eingereicht.

Nach erfolgter Bearbeitung erfolgte seitens meines Ressorts Anfang Juni 2014 die Freigabe für die weiteren Planungsschritte, d.h. die für die Ausführung der Baumaßnahmen erforderlichen Planungen.

Frage 2:

- *Ist es richtig, dass der Umbau dieser Anschlussstelle für die geplante Stadtstraße bereits vorgezogen werden soll, obwohl nicht gesichert ist, ob und wie die Stadtstraße gebaut wird?*

Die Planungen für die Anschlussstelle wurden mit jenen für die Stadtstraße abgestimmt. Ebenso werden auch Zeitpunkt und Maßnahmen für die Realisierung beider Vorhaben zwischen ASFINAG und der Stadt Wien abgestimmt, um zusätzliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden sowie Synergien zu nutzen.

Fragen 3 und 4:

- *Ein wesentlicher Teil des Hypo-Alpe-Adria Desasters sind die Haftungsübernahmen durch das Land Kärnten. Wie hoch sind die Kreditgarantien/Haftungen der Republik für die ASFINAG zum heutigen Tag insgesamt und wie wollen Sie diese angesichts der herrschenden Budgetlage reduzieren, wenn für S 1/A 5/S 8/Stadtstraße neue Haftungen eingegangen werden?*
- *Ist es richtig, dass aufgrund dieser und weiterer extrem kostenintensiver Projekte der ASFINAG die Haftungen des Bundes für dieses Unternehmen in den nächsten Jahren massiv – um mehrere Milliarden Euro – steigen sollen?*

Die Haftungen des Bundes für die ASFINAG betragen derzeit € 8.295.733.840,23 (Stand 31.03.2014). Ich darf darauf hinweisen, dass aktuelle Haftungsstände transparent auf der Homepage des Bundesministeriums für Finanzen einsichtig sind.¹

Um die kosteneffektive Finanzierung des hochrangigen Straßeninfrastrukturnetzes sicherzustellen, legt der Gesetzgeber im Bundeshaftungsobergrenzengesetz idgF den Maximalrahmen fest. Mit derzeitigem Planungsstand wird der Maximalrahmen nicht ausgeschöpft werden. Der Maximalrahmen wurde zudem für die Jahre 2015 bis 2018 im Vergleich zur Haftungsobergrenze der Jahre 2012 bis 2014 unverändert bei € 13 Mrd. belassen. Die tatsächliche Höhe der eingegangenen Haftungen entwickelt sich entsprechend der Infrastruktur-Investitionsprogramme der ASFINAG und deren Umsetzung.

¹ www.bmf.gv.at/Finanzmarkt/Bundeshaftungen

Fragen 5 und 6:

- *Wie hoch sind die Budgetmittel, die der Bund der Gemeinde Wien für die Errichtung der Stadtstraße Hirschstetten/Aspern zuschießen will?*
- *Wer trägt allfällige Mehrkosten für unvorhergesehene, oder bereits jetzt absehbare Mehrkosten für die bzw. durch die Stadtstraße über diese Summe hinaus?*

Seitens des Gesetzgebers wurde im Bundesstraßengesetz 1971 §10 Absatz (4) festgelegt, dass der Bund an das Land Wien entsprechend dem Baufortschritt einen Beitrag in der Höhe von € 231,6 Mio. zur Errichtung des gegenständlichen Bundesstraßenabschnitts leistet.

Frage 7:

- *Von der ASFINAG wurde das mit der heute geplanten „Stadtstraße Hirschstetten-Aspern“ trassenidentente Projekt im Jahr 2009 schubladisiert. Als Grund wurde vom Vorstand der ASFINAG, Alois Schedl (gemeinsam mit Klaus Schierhackl) am 9. Jänner 2010 in einer Pressekonferenz wie folgt verlautbart: „Wenn dort durch die Spange (=heutige S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt und Stadtstraße Hirschstetten-Aspern) 30.000 Autos mehr dazukommen, dann müssen auf der (bestehenden) A 23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden.“ Dies wäre weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll umsetzbar. Die Stadtstraße unterscheidet sich nur (möglicherweise) durch das Tempolimit von der Autobahn, ist ebenso komplett kreuzungsfrei (ausgenommen kurz vor der A 23/S 2) und hat Zu/Abfahrtsrampen wie eine Autobahn! Ist aus Sicht des BMVIT diese Einschätzung der ASFINAG-Spitze nach wie vor zutreffend? Wenn nein, warum im Einzelnen nicht?*

Alle angesprochenen Vorhaben sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, in der gemäß UVP-G die Auswirkungen der Vorhaben auf Umwelt und Umgebung detailliert untersucht und auf Ihre Genehmigungsfähigkeit hin geprüft werden. Diese Verfahren sind derzeit noch in Vorbereitung, Aussagen zu allfälligen vorhabensbedingten Maßnahmen können daher derzeit noch nicht getroffen werden.

Fragen 8 bis 10:

- *Durch die Teilung des Projekts in einzelne Bauabschnitte unter dem Deckmantel „Stadtstraße“ ist für diese nur ein vereinfachtes UVP-Verfahren nötig. Dies hat negative Konsequenzen für das Verfahren und die Bevölkerung.*
- *Kein Umweltverträglichkeitsgutachten, sondern nur eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist zu erstellen.*
- *Bürgerinitiativen haben keine Parteistellung, sondern nur Beteiligtenstellung mit Akteneinsicht.*
- *Umweltorganisationen können nur eingeschränkt den Verwaltungsgerichtshof anrufen.*
- *Es ist auch keine Nachkontrolle vorgesehen.*
- *Wie stehen Sie zu dieser Vorgehensweise?*
- *Warum wurden die Projekte S 1 Süßenbrunn-Schwechat / S 1 Spange Seestadt / Stadtstraße-Hirschstetten / S 8 Marchfeldschnellstraße nicht zu einem Gesamtverfahren zusammengefasst und wie im UVP-Gesetz und in der zugrundeliegenden EU-Richtlinie unbedingt vorgesehen einer Gesamtbetrachtung unterzogen?*
- *Halten Sie die derzeit beabsichtigte Vorgehensweise – erleichterte UVP durch Projektstückelung – für EU-konform? Wenn ja, warum im Einzelnen?*

Für alle angesprochenen Vorhaben werden aufgrund der im österreichischen UVP-Gesetz klar definierten UVP-Pflicht der einzelnen Vorhaben, ordentliche (d.h. keine vereinfachten) UVP-Verfahren durchgeführt.

Eine getrennte Einreichung der drei oben angeführten Vorhaben zu einer jeweils eigenständigen UVP ist bei Berücksichtigung der ständigen höchstgerichtlichen Rechtsprechung nicht nur mit dem Vorhabenbegriff des UVP-G vereinbar, sondern auch sachlich gerechtfertigt. Insbesondere sind diese Vorhaben im Sinn der Judikatur des österreichischen Verfassungsgerichtshofes jeweils für sich betrachtet verkehrlich wirksam und erfüllen damit unabhängig voneinander eine wesentliche verkehrliche Funktion.

Frage 11:

- *Die Stadtstraße mündet in der Stauzone Auffahrt Hirschstetten in die A 23/S2. Direkt davor ist eine Ampel vorgesehen, das stellt Mega-Staus durch bzw. entlang dicht bebautem Wohngebiet in Hirschstetten sicher. Wo liegt die Sinnhaftigkeit des Projekts?*

Durch die vorgesehenen Umbaumaßnahmen in der Anschlussstelle Hirschstetten und der Auslegung der Stadtstraße wird die Kapazität soweit erhöht, dass es zu keinen Stauerscheinungen mehr kommen soll.

Frage 12:

- *Mehr Straßen schaffen nach Überzeugung der meisten Fachleute mehr Verkehr, dieses Phänomen des „induzierten Verkehrs“ wird mittlerweile kaum mehr abgestritten und wird auch routinemäßig gutachterlich und im Rahmen von Genehmigungsverfahren berücksichtigt. Wieso wird dann auf das überholte und von einem breiten Spektrum von Verkehrs-Fachleuten (Rosinak, Knoflacher, Frey,...) kritisierte Projekt Stadtstraße zurückgegriffen statt seitens des Bundes und der betroffenen Länder an einem durchdachten, nachhaltigen Verkehrskonzept für die Region Wien-Nord/Ost zu arbeiten?*

In den UVP-Verfahren werden als Grundlage für die Auswirkungsermittlung und in weiterer Folge für die Planung von Ausgleichsmaßnahmen detaillierte Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. In diese fließen die zu erwartenden verkehrlichen und räumlichen Entwicklungen auf Grundlage u.a. der bestehenden Raumplanungen, der örtlichen und überörtlichen Entwicklungskonzepte, der zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen sowie lang- und kurzfristige Verkehrserhebungen im Projektgebiet selbst detailliert ein. Dabei werden auch absehbare Entwicklungen des öffentlichen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs berücksichtigt. Die Betrachtungen erfolgen dabei nicht nur für jedes Projekt einzeln, sondern werden vielmehr auch kumulierte Wirkungen betrachtet und ein Vergleich zur Situation im Fall der Nicht-Realisierung des Vorhabens angestellt.

Frage 13:

- Die ASFINAG begründet die S 1-Pläne mit einem prognostizierten weiteren Ansteigen des PKW-Verkehrs. Welche Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs bereitet das BMVIT gemeinsam mit ÖBB und VOR und allfälligen anderen Institutionen oder Gebietskörperschaften vor, um die Mobilität generell in der Region Wien-Nord/Ost und insbesondere im Weinviertel, im Marchfeld und im Wiener Lobauvorland ökologisch zu gestalten?

Grundsätzlich wird der Öffentliche Verkehr und insbesondere der Schienennahverkehr in der Region priorisiert (Ausbau Marchegger Ast, Ausbau S-Bahn, neues Wagenmaterial). Auch die U-Bahn als das Nahverkehrsmittel wurde bereits ausgebaut. Trotz dieser Schwerpunktlegung auf den Öffentlichen Verkehr muss im Sinne eines Gesamtkonzeptes eine angemessene Anbindung auch für den (motorisierten) Individualverkehr sichergestellt sein.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-07-28T13:23:25+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	HdnB+1rPjWIUSUKzKm2NocK7FOv+Fj0EI6GusjnrseN+TPIJ0e/BKy2EM3fh4grLk PruXPPAwhY1U6rkMBalTNkgJMXywC8wl3vpTalhQ3sDNEi5YWxgejsC0gWGmXpXEx BNZy1R2fsrT4c+eEnU78WJ1EljAJ7HrMa6KMVR/rl=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	