

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2024-0.368.064

. Juli 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 15. Mai 2024 unter der **Nr. 18504/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Lückenschluss S36 – Murtal Schnellstraße – zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg sowie Gesamtstrategie beim Neubau von Schnellstraßen/Autobahnen in Österreich“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Warum wurde der Baustart für den Lückenschluss der S36 zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg von 2027 um weitere Jahre auf 2029 verschoben?*

Aufgrund von notwendigen Anpassungen an den Stand der Technik kam es zu Überarbeitungen im Projekt. Vor diesem Hintergrund und der angenommenen Verfahrensdauer durch den Instanzenzug von aktuell vergleichbaren UVP-Projekten wurde der Baubeginn angepasst.

Zu Frage 2:

- *Gibt es Möglichkeiten, den Lückenschluss der S36 zu beschleunigen bzw. zu priorisieren?*
 - a.) *Wenn ja, welche Möglichkeiten gibt es für den Lückenschluss der S36?*
 - b.) *Wenn nein, warum gibt es keine Möglichkeit?*

Die Umsetzung des gegenständlichen Projekts ist abhängig von der Dauer der komplexen Behördenverfahren samt Parteien- und Beschwerderechten und deren gesetzlichen Fristen. Diese sind jedenfalls einzuhalten. Nach Abschluss der Verfahren werden die Arbeiten unmittelbar eingeleitet – die Umsetzung erfolgt also im Einklang mit den Genehmigungsverfahren schnellstmöglich.

Zu Frage 3:

- *Wie sieht der aktuellste Trassenführungsentwurf zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg aus?*

Die Auswahlvariante verläuft lagemäßig bestandsnah der bestehenden Landesstraße B317 und unterquert die Ortschaften Rothenthurm, St. Peter ob Judenburg und Wöll je mit einer Unterflurtrasse.

Zu Frage 4:

- *Wurden die Befürchtungen bzw. Wünsche der Anrainer:innen in den betroffenen Gemeinden berücksichtig bzw. in den überarbeiteten Plänen berücksichtigt?*

Im Zuge der Projektausarbeitung kam es zu neun Arbeitsgruppensitzungen in den Gemeinden, in denen die Planungen vorgestellt und diskutiert wurden. Eingebrachte Vorschläge wurden geprüft und abhängig vom Stand der Technik und der Umweltverträglichkeit eingearbeitet. Darüber hinaus wurden bei diesen Wünschen seitens der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) auch die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Umsetzung berücksichtigt.

Zu Frage 5:

- *Welche Mehrkosten fallen durch diese Verschiebung des S36 Lückenschlusses an?*

Die Kosten für Genehmigungsverfahren sind in den Gesamtkosten berücksichtigt. Mehrkosten fallen dadurch keine an.

Zu Frage 6:

- *Wie hoch werden die Baukosten für diesen Lückenschluss angenommen?*

Die geschätzten Gesamtkosten betragen aus heutiger Sicht € 639 Mio. und beinhalten Bau, Grundeinlöse, Planung, Projektmanagement und Vorausvalorisierung.

Zu Frage 7:

- *Wird es eine Verlängerung der S36 bis zur Einmündung in Scheifling geben?*
- Wenn ja, wie wird diese Einmündung in Scheifling aussehen?*
 - Wenn nein, wurde eine Verlängerung bis Scheifling überhaupt geprüft?*
 - Wenn nein, warum wird es diese Einmündung in Scheifling nicht geben?*

Die S36 endet mit dem bereits errichteten Teilstück westlich von Unzmarkt. Eine Verlängerung bis Scheifling (Hirschfeld) ist nicht vorgesehen. Näheres ist der Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms (bmk.gv.at) - Schlussfolgerungen vom 01. Dezember 2021 zu entnehmen.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Schnellstraßen- bzw. Autobahnkilometer wurden seit Amtsantritt dieser Bundesregierung neu gebaut? Um welche Schnellstraßen- bzw. Autobahnabschnitte handelt es sich dabei?*

Seit Dezember 2021 wurden bzw. werden folgende Projekte gebaut:

- S7 West (Verkehrsfreigabe März 2024)
- S7 Ost (Verkehrsfreigabe Sommer 2025)
- S10 Freistadt - Rainbach (Baubeginn November 2023)
- A26 Donaubrücke (Verkehrsfreigabe voraussichtlich Ende 2024)

Zu Frage 9:

- Für wie viele Schnellstraßen- bzw. Autobahnkilometer wurde seit Amtsantritt dieser Bundesregierung ein Neubau beschlossen? Um welche Schnellstraßen- bzw. Autobahnabschnitte handelt es sich dabei?

Es gab keine Änderung des Bundesstraßengesetzes (BStG) hinsichtlich Verzeichnis 1 und 2 (Aufnahme neuer Straßenzüge).

Zu Frage 10:

- Wie sieht generell die weitere Vorgangsweise bei Schnellstraßen und Autobahnen in Österreich aus? Welche Schnellstraßen- bzw. Autobahnabschnitte werden in den nächsten 10 Jahren neu gebaut?

Die A26 als Verbindung von der Donau zur A7 Mühlkreis Autobahn im Bereich Knoten Hummelhof ist ab 2026 vorgesehen. Abhängig vom Baufortschritt in Tschechien ist der Baubeginn der S10 im Abschnitt Rainbach - Wullowitz (Staatsgrenze) vorgesehen. Wie in der Antwort zu den Fragen 1 und 2 festgehalten ist der Bau der S36 im Abschnitt Judenburg - St. Georgen ob Judenburg ebenfalls binnen der kommenden 10 Jahre vorgesehen.

Die Projekte S1, S34 und S18 werden laut Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms (bmk.gv.at) 2021 nicht in der aktuellen Form weiterverfolgt, eine Alternativenplanung ist im Laufen.

Bei dem Projekt S8 besteht ein massives Genehmigungsrisiko – aktuell wird die Bewilligung beim Bundesverwaltungsgericht bekämpft. Aus diesem Grund wurde schon mehrmals das Land Niederösterreich eingeladen, gemeinsam bessere Alternativen zu planen. Dieser Einladung wurde bis dato nicht nachgekommen.

Der Baubeginn der S1 Spange ist abhängig vom Fortschritt der Bauarbeiten zur Stadtstraße durch die Stadt Wien. Der Vollausbau der A5 erfolgt abhängig vom Fortschritt des Ausbaus in Tschechien bzw. einem dem Ausbaugrad entsprechenden Verkehrsaufkommen.

Zu den Fragen 11 und 12:

- Die sogenannte „Vignette“ wird als Gebühr von den Autofahrerinnen und Autofahrern für die Benutzung der Schnellstraßen und Autobahnen entrichtet. Für eine Gebühr muss es jedoch immer eine Gegenleistung geben.
- a.) Welche Gegenleistung bekommen die Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler für den Kauf der Vignette?
 - b.) Aus welchen prozentuellen Anteilen setzt sich die Vignette als Gebühr zusammen?
 - c.) Wie wirkt sich ein Baustopp bei den Schnellstraßen bzw. Autobahnen auf den Vignettenpreis aus?
 - d.) Wie hoch waren 2023 die Einnahmen durch den Verkauf der Vignette?
 - e.) Wie viel wurde 2023 von dieser Gebühr für den Neubau von Schnellstraßen und Autobahnen ausgegeben?

- f.) Wie viel wurde 2023 von dieser Gebühr für die Sanierung von Schnellstraßen und Autobahnen ausgegeben?*
- *Ist die Zusammensetzung bzw. die Preisgestaltung der Vignette trotz eines Baustopps noch zeitgemäß bzw. wurde ein Baustopp von Neubauten in der Preisgestaltung bereits berücksichtigt?*

Mit ordnungsgemäßer Entrichtung der zeitabhängigen Maut besteht die Berechtigung zur Benützung des gesamten vignettenschuldigen ASFINAG-Mautstraßennetzes im Gültigkeitszeitraum der gewählten Vignette. Alle der ASFINAG zufließenden Mautentgelte werden auf Grundlage des von der Gesellschaft mit dem Bund nach den Bestimmungen des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 abgeschlossenen Fruchtgenussvertrages gesamthaft zur Planung, Errichtung, baulichen und betrieblichen Erhaltung und der Finanzierung der Bundesstraßen verwendet. Eine Änderung der Vignettenpreise ist wie auch bei neu zum Verkehr freigegebenen Erweiterungen des ASFINAG-Mautstraßennetzes nicht vorgesehen.

Die Vignettenerlöse der ASFINAG betrugen im Jahr 2023 rund € 574 Mio. exklusive Umsatzsteuer.

Im Jahr 2023 wurden seitens der ASFINAG rund 500 Millionen Euro in den Neubau und rund 700 Millionen Euro in die Sanierung von Schnellstraßen und Autobahnen investiert.

Leonore Gewessler, BA

