

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.723.087

14. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Laimer, Genossinnen und Genossen haben am 14. Oktober 2021 unter der **Nr. 8255/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verhinderung der Errichtung der Umfahrung „Traisental-Schnellstraße S34“, die dem Schutz der Bevölkerung vor Unfallgefahren, Lärmkontamination und Feinstaubbelastung infolge eines permanenten Ansteigens des Individual- und Schwerverkehrs in der Region dient gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Seit dem Jahr 2010 ist die Traisental Schnellstraße im Bundesstraßengesetz, welches vom Österreichischen Nationalrat verabschiedet wurde, verankert. Warum wird die Errichtung der S34 nicht umgesetzt?*
- *Seit April 2021 ist die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Erkenntnis des Bundes-Verwaltungsgerichtshofes für den Bau der S34 rechtskräftig. Rechtsmittel sind ausgeschlossen. Auf Basis welcher Grundlage wird die Errichtung der S34 nicht umgesetzt?*

Bei der jährlichen Einvernehmensherstellung zum Bauprogramm handelt es sich um die Umsetzung von in gesetzlichen bzw. vertragsrechtlichen Regelwerken normierter Abstimmung und Einvernehmensherstellung. Die Regelungen finden sich in Art. II §10 ASFINAG-Gesetz iVm §10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und Pkt. IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag der ASFINAG. Auf dieser Basis ist der Bund berechtigt, der ASFINAG und ihren Tochtergesellschaften Zielvorgaben hinsichtlich der verkehrs-, sicherheits- und bautechnischen Ausgestaltung sowie umweltschutzbezogener Maßnahmen zu setzen. Um diesen Prozess gut zu gestalten, hat das Klimaschutzministerium die Evaluierung auch wissenschaftlich begleiten lassen.

Der Klimacheck bzw. die Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms hat bei einigen Projekten ergeben, dass sie in der ursprünglich geplanten Form heute nicht mehr vernünftig sind.

Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass die Menschen vor Ort eine Verbesserung der Verkehrssituation dringend brauchen. Aus diesem Grund gibt es Projekte, bei denen wir bessere Alternativen finden und umsetzen wollen und die in der bisher vorgestellten geplanten Form nicht umgesetzt werden.

Zum konkreten Projekt S 34 darf auf den Bericht des Rechnungshofs der Reihe Bund 2018/33, Seite 103, hingewiesen werden, der unter anderem festhält: „Im Bundesstraßengesetz 1971 war festgehalten, dass Bundesstraßen nicht der „lokalen Aufschließung“ dienen. Im Zuge mehrerer Strategischer Prüfungen Verkehr gab es Hinweise darauf, dass Straßen mit regionalem Charakter, bei denen die genannten Kriterien einzeln oder in Summe nicht zutrafen, für die Aufnahme in das hochrangige Verkehrsnetz vorgeschlagen wurden (S 34 Ost – Traisental Schnellstraße, A 24 – Verbindungsspanne Rothneusiedl, Hochleistungsstrecke Wien– Marchegg, S 34 West – Traisental Schnellstraße).“ Ebenso ist auf die Schlussempfehlung (18) im Bericht Reihe Bund 2018/33 hinzuweisen: „Es wäre zukünftig bei der Aufnahme von Straßen(-abschnitten) in das Bundesstraßengesetz 1971 dem Nachweis der Hochrangigkeit größte Aufmerksamkeit zu schenken, um das Risiko von späteren Streichungen aus dem Bundesstraßengesetz 1971 zu senken.“

Aufgrund des gegenüber einer niederrangigen Straße deutlich erhöhten Flächenverbrauchs sowie der oben angeführten Anmerkungen des Rechnungshofes hinsichtlich der ev. nicht gegebenen Hochrangigkeit des Projekts wären hinsichtlich der S 34 demnach zuerst Prüfungen von Alternativen zur Entlastung von besonders belasteten Gemeinden unter Beachtung der ÖV-Alternativen bzw. der Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 durchzuführen.

Zusätzlich ist festzuhalten: Mit Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 12. März 2021, Zl. WST1-U716/060-2021, wurde der ASFINAG und dem Land Niederösterreich im 2. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm NÖ StraßenG und NÖ NSchG 2000 die Genehmigung für das Vorhaben S 34 Traisental Schnellstraße erteilt. Gegen diesen Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung wurden mehrere Beschwerden erhoben.

Zu Frage 3:

- *Gibt es Hinweise darauf, dass das weisungsgebundene Umweltbundesamt parteipolitische Überlegungen in ihrem Gutachten berücksichtigen musste?*

Das Umweltbundesamt ist eine renommierte österreichische Forschungsorganisation. Für die Evaluierung ist eine wissenschaftliche Begleitung und Einbettung unabdingbar – diese hat das Umweltbundesamt geliefert. Dabei arbeitet es selbstverständlich nach höchsten wissenschaftlichen Standards.

In den Allgemeinen Leistungsbedingungen für den Auftrag wurde festgehalten, dass die Umweltbundesamt GmbH für die Eigentümerweisung eine sorgfältige, lückenlose und fachgerechte Bearbeitung gemäß derzeitigem Stand der Wissenschaft und Technik zusichert. Es ist zudem festgehalten, dass die Bearbeitung der Eigentümerweisung neutral und unabhängig erfolgt und ausschließlich die optimale Lösung der gestellten Aufgabe zum Ziel hat.

Zu Frage 4:

- *Um die S34 als Entlastung der Anrainer:innen im Bezirk St. Pölten zu errichten wurden bislang Vorleistungen und Investitionen in einem Ausmaß von ca. 13 Mio. Euro getä-*

tigt. Wer übernimmt die Kosten für Verzögerungen bzw. eine Nicht-Umsetzung der Umfahrungsstraße S34?

Ziel der Evaluierung war es neben der Umsetzung des Regierungsprogramms im Hinblick auf die Klimaneutralität 2040 und die drastische Reduktion des Bodenverbrauchs auf maximal 2,5 ha pro Tag bis 2030 auch, einen möglichst sparsamen Umgang mit öffentlichen Geldern zu gewährleisten. Die Errichtung von nicht mehr zeitgemäßen und nicht zukunftsfähigen Bauwerken kann zu massiven Fehlinvestitionen von öffentlichen Geldern und stranded investments führen. Darauf hat auch der Rechnungshof im Bericht (Bund 2012/3) im Zusammenhang mit der nie in Betrieb gegangenen Anschlussstelle Simmering A23 deutlich hingewiesen und festgehalten, dass es verlorenen Aufwand zu vermeiden gilt, indem Baumaßnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn deren Nutzen gegeben ist. Selbstverständlich werden die Vorarbeiten die von der ASFINAG getätigt wurden, auch als Basis für die Planung von besseren Alternativen zur Verfügung gestellt.

Zu den Fragen 5 bis 8:

- *Welche praxistaugliche Alternative zur Umfahrungsstraße S34 beabsichtigt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Maßnahme umsetzen, um die Unfallgefahren durch den Individual- und Schwerverkehr zu minimieren?*
- *Welche praxistaugliche Alternative zur Umfahrungsstraße S34 beabsichtigt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Maßnahme umsetzen, um die Lärmkontamination durch den Individual- und Schwerverkehr zu minimieren?*
- *Welche praxistaugliche Alternative zur Umfahrungsstraße S34 beabsichtigt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Maßnahme umsetzen, um die Lärmkontamination durch den Individual- und Schwerverkehr zu minimieren?*
- *Welche praxistaugliche Alternative zur Umfahrungsstraße S34 beabsichtigt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Maßnahme umsetzen, um die Mobilität - allen voran der Pendler: innen - zu gewährleisten bzw. zu erhöhen?*

Für die Erarbeitung von Alternativen wird das Klimaschutzministerium umgehend auf die Länder zugehen, um hier die nächsten Planungsschritte für eine rasche Realisierung umzusetzen. Neben den klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen gilt es bei strategischen Entscheidungen zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auch aktuelle Umweltzielsetzungen zu berücksichtigen. Dies betrifft neben dem Schutz der Bevölkerung auch insbesondere den Schutz von wertvollen Böden und Naturräumen. Zu betrachtende Alternativen werden daher der noch schnellere und umfassendere Ausbau von Bahnstrecken, neue Busverbindungen in Kombination mit der Errichtung von Straßen sein. Zur Bewältigung des angestrebten Mobilitätsbedürfnisses, der Erhaltung der Verkehrssicherheit und der dringend notwendigen Entlastung der Gemeinden wird es eine Kombination aus Maßnahmen brauchen.

Zu Frage 9:

- *Welche Maßnahmen für den Bezirk St. Pölten seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sind in Planung, um den öffentlichen Verkehr in der Region auszubauen?*

Seitens des BMK werden gemeinsam mit dem Land Niederösterreich der Ausbau, die Modernisierung und auch die Elektrifizierung der Traisentalbahn von St. Pölten nach Schrambach bzw. Hainfeld geplant. Die Strecke wird auf den Stand der Technik gebracht und die notwendige Sicherung der Eisenbahnkreuzungen hergestellt. Es wird auch eine Anhebung der Geschwindigkeiten erfolgen. In der Hauptverkehrszeit ist die Einführung eines Halbstundentaktes vorgesehen, tagesdurchgängig wird ein Stundentakt angeboten werden. Dafür ist auch die Errichtung von neuen Kreuzungsbahnhöfen vorgesehen. Die Maßnahmen werden bis 2026 abgeschlossen. Im (jüngst beschlossenen) Rahmenplan 2022-2027 sind für die Modernisierung 43,4 Mio. € und die Elektrifizierung 44,9 Mio. € vorgesehen. Durch die Elektrifizierung wird ein emissionsfreier aber auch schnellerer Betrieb möglich.

Weiters wurden in den jüngst beschlossenen Rahmenplan 2022-2027 erstmals die finanziellen Mittel für die Planungen des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Herzogenburg – St. Pölten aufgenommen. Die Zielsetzung dieser Maßnahme ist es, mehr Kapazität für zusätzliche Züge zu schaffen. Der zweigleisige Ausbau Herzogenburg – St. Pölten ist ein langjähriger Wunsch aus der Region.

Allfällige Maßnahmen im Bereich des Busverkehrs fallen in die Zuständigkeit des Landes.

Darüber hinaus verweise ich auf meine Beantwortung der Fragen 5 -8 und den Prozess zur raschen Erarbeitung von Alternativen zur S 34 gemeinsam mit dem Land.

Zu Frage 10:

- *Wie kann die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gewährleisten, dass die Feinstaubbelastung, Lärmkontamination und Unfallgefahren durch den individual- und Schwerverkehr entlang der B20 minimiert wird?*

Bei der B 20 handelt es sich um eine in den Zuständigkeitsbereich des Landes Niederösterreich fallende Landesstraße und somit um keinen Gegenstand der Vollziehung meines Ressorts. Was jedoch die konkreten Alternativen zur S 34 betrifft, so ist auf meine Beantwortung der Fragen 5-8 zu verweisen. Das BMK ist jedenfalls um die Erarbeitung rascher Alternativen bemüht, um die Anrainer:innen und die Umwelt zu schützen.

Leonore Gewessler, BA

