

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: 2021-0.855.139

3. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 3. Dezember 2021 unter der **Nr. 8888/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Baustopp für Lobautunnel und Stadtstraße gerichtet.

Mit Blick auf die Klimakrise tragen wir alle eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes und künftiger Generationen. Die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen sind die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die rasante Geschwindigkeit, mit der die Erderhitzung voranschreitet, unterstreicht das Erfordernis einer raschen und tiefgreifenden Umgestaltung der globalen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Inwiefern können die Bestimmungen der § 10 ASFINAG ErmächtigungG und § 19 ASFINAG-G die Rechtsgrundlage dafür darstellen, die „Zukunftsfähigkeit“ eines bereits vom Nationalrat beschlossenen Straßenbauvorhabens zu evaluieren?*

In dem am 1. Dezember 2021 veröffentlichten Bericht "Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms - Schlussfolgerungen" wird auf die rechtlichen Grundlagen und auch die Empfehlungen des Rechnungshofes sehr ausführlich eingegangen. Deshalb wird hier nochmalig darauf verwiesen:

https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/20211201_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html

Bei der jährlichen Einvernehmensherstellung zum Bauprogramm handelt es sich zudem um keine gesellschaftsrechtliche Weisung, sondern 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.

Der Prozess der Evaluierung des Bauprogramms im Zuge der Einvernehmensherstellung ist nunmehr inhaltlich abgeschlossen. Auf Basis der Ergebnisse des Evaluierungsprozesses sowie des von der ASFINAG im August 2021 gemäß Fruchtgenussvertrag übergebenen Entwurfs zum Bauprogramm 2022ff (2022 2027) (P21) wurden unter Bedachtnahme des nunmehr ebenso veröffentlichten Mobilitätsmasterplanes 2030 und des Regierungsprogramms 2020 entsprechende Zielvorgaben für den geplanten Abschluss der Einvernehmensherstellung gemäß Fruchtgenussvertrag übermittelt.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Auf welcher Rechtsgrundlage wurde die Umweltbundesamt GmbH damit beauftragt, den Prozess zur Evaluierung hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur zu begleiten?*
- *Wurde diese Werkleistung ausgeschrieben bzw. wurden mehrere Bieter eingeladen, diese Werkleistung anzubieten?*

Die Umweltbundesamt GmbH wurde gemäß meinem Erlass betreffend die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Umweltbundesamt GmbH in Verbindung mit § 6 Umweltkontrollgesetz im Wege einer Eigentümerweisung aufgrund ihrer hohen Expertise in den für derartige Evaluierungen erforderlichen Fachbereichen, wie z.B.: Verkehr, Klima, Ressourcen, Boden, Naturschutz, Biologische Vielfalt, Wirtschaftlichkeit beauftragt. Eine Ausschreibung bzw. Bietieranfragen wären hier weder wirtschaftlich noch zweckmäßig gewesen, da es keine Bieter am österreichischen Markt gibt, welche eine derartige Leistung in kurzer Zeit anbieten könnten.

Zu Frage 4:

- *Welche Kosten sind durch die Beauftragung der Umweltbundesamt GmbH entstanden?*

Die Kosten beliefen sich auf € 29.267,50 € und wurden bereits schlussgerechnet.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wieviel Personentage wurden von Mitarbeiter_innen des Ministeriums für die Erstellung der „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ (GZ. 2021-0.747.473) aufgewendet?*
- *Wurden die erforderlichen Arbeiten während der Normalarbeitszeit durchgeführt oder sind dafür Überstunden angefallen? Wenn ja, wieviel?*

Ministeriumsintern sind in diesem Zusammenhang keine projektabhängigen Aufzeichnungen von Stundenleistungen zu führen. Weiters ist hinzuweisen, dass primär Expert:innen eingesetzt wurden, welche fixe Monatsentgelte bzw. pauschalierte Mehrleistungsabgeltungen beziehen. Überstunden fielen daher nur in einem untergeordneten Maße an.

Zu Frage 7:

- *Wurden außer dem Klimaschutzministerium auch andere Bundes- oder Landesdienststellen in die Evaluierung miteinbezogen?*

Bis auf die Umweltbundesamt GmbH wurden keine weiteren Bundes- oder Landesdienststellen in die Erstellung der beiden auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlichten Berichte zur Evaluierung miteinbezogen.

Zu Frage 8:

- *Ist daran gedacht, die vorliegende Evaluierung einem Gegencheck durch externe Sachverständige zu unterziehen?*

Die vorliegende Evaluierung wurde bereits durch Expert:innen der ASFINAG, des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie des Umweltbundesamtes bearbeitet.

Zu den Fragen 9 und 11:

- *Welche Kosten wurden bisher in die Vorbereitung und Planung des Projektes S1 Schwechat – Süßenbrunn investiert?*
- *Welche Kosten sind für die für das Projekt bisher durchgeführten Grundeinlösungen entstanden?*

Diesbezüglich wird auf die Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 7304/J-NR/2021 vom 27. August 2021 betreffend Evaluierung des Straßenbauprogramms der ASFINAG verwiesen werden.

Zu Frage 10:

- *In welcher Höhe hat sich der Bund an diesen Kosten beteiligt?*

Die Bundeskosten trägt ausschließlich die Bundesstraßenverwaltung ASFINAG, welche sich nicht aus Steuergeldern finanziert.

Zu Frage 12:

- *In welcher Höhe hat sich der Bund an diesen Kosten beteiligt?*

Die Bundeskosten trägt ausschließlich die Bundesstraßenverwaltung ASFINAG, welche sich nicht aus Steuergeldern finanziert.

Zu den Fragen 13 bis 16:

- *Was geschieht im Falle eines endgültigen, rechtskonform zustande gekommenen Projekt-Stopps mit den eingelösten Grundflächen?*
- *Werden seitens des Ministeriums die für den beabsichtigten endgültigen Projekt-Stopp notwendigen legislatischen Schritte eingeleitet werden?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Für einige Projekte werden, wie bereits angekündigt, erforderliche Ersatzmaßnahmen und Alternativprojekte zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses gemeinsam mit den Bundesländern konzipiert, dazu zählen zum Beispiel die Entwicklung von (multimodalen) Verkehrsangeboten und/oder hoch- /niederrangigen Straßenzügen. Es werden daher in der Folge noch Planungsaktivitäten des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, In-

novation und Technologie und der ASFINAG unter Konsultation der betroffenen Bundesländer durchzuführen sein.

Diesbezüglich werden entsprechende Arbeitsgruppen mit den Bundesländern eingerichtet werden, wie dies schon bei der A 3 und der S 18 vorgesehen ist.

Etwaige legislative Schritte können erst nach diesen Konsultationen festgelegt werden. Entscheidungen betreffend die Unternehmensbilanz und den dort aufgenommenen Werten werden durch die Organe der ASFINAG getroffen.

Leonore Gewessler, BA

