

**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: 2021-0.893.038

17. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen haben am 17. Dezember 2021 unter der **Nr. 9094/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ausgeklammerte Aspekte der "Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen" des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von November 2021 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 8, 17 und 19 bis 21:

- *Stellen Sie politische Entscheidungen bzw. erstellte Berichte künftig über abgeschlossene, detailliert abgehandelte UVP-Verfahren?*
- *Warum stellen Sie das Ergebnis des Evaluierungsberichtes (ca. 25 Seiten) des Lobautunnels/S1 über das Ergebnis der jahrelang dauernden, umfangreichen, positiv abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsprüfung?*
- *Welche rechtlichen Grundlagen gibt es für die jeweiligen Entscheidungen hinsichtlich der Absagen von Projekten, die sich aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes ergeben (Bitte um konkrete und präzise Nennung der rechtlichen Bestimmungen.)?*
- *Bestimmte ASFINAG-Bauprojekte wie der S1-Lückenschluss inkl. „Lobau-Tunnel“ und andere Projekte werden auf Basis der „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft“ nun nicht mehr weiterverfolgt, was einem Baustopp gleichkommt. Auf welcher rechtlichen Basis (welcher konkreten rechtlichen Bestimmungen) und in welcher konkreten rechtlichen Form (welches Schreiben/ Weisung, welcher Rechtsakt) wurde diese „Nicht-mehr-Weiterverfolgung“ bzw. der Baustopp konkret veranlasst?*
- *Die „S1 Wiener Außenring Schnellstraße“ ist per Gesetzesbeschluss des Nationalrates (geplanter) Bestandteil des Bundesstraßennetzes (Bundesstraßen S; siehe § 1 Bundesstraßengesetz iVm mit dem Verzeichnis als Anhang). Wie argumentieren und rechtfertigen Sie ein Abgehen von diesem Gesetzesbeschluss?*

- *Wie werden Sie der im Bundesstraßengesetz, Verzeichnis 2 getroffenen verbindlichen Festlegung nachkommen, für die S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, einen Verlauf „Knoten Schwechat (A 4) - Knoten bei Raasdorf (Einschließlichstrecke) - Knoten bei Raasdorf (S 8) - Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2)“ durch entsprechende Errichtung einer Bundesschnellstraße zu gewährleisten?*
- *Welche rechtliche Grundlage stellt dieser Bericht für die Darstellung des Bauprogramms dar?*
- *Rechnen Sie mit rechtlichen Konsequenzen durch den Stopp der Bauvorhaben?*
  - a. *Falls ja, mit welchen?*

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 größte 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 heute zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

Das Regierungsprogramm 2020-2024 der österreichischen Bundesregierung gibt ein Ziel vor, das weitgehend mit den europäischen Vorgaben und dem Pariser Klimaabkommen einhergeht und die Notwendigkeit nach raschem Handeln deutlich unterstreicht. So soll die Klimaneutralität im Jahr 2040 sektorübergreifend erreicht werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn im Mobilitätssektor eine radikale Trendwende bei den Treibhausgasemissionen – die Mobilitätswende – erfolgt. Vor diesem Hintergrund wurde im Zuge der Evaluierung geprüft, ob vor vielen Jahren getroffene Entscheidungen zum Bau von Straßenbauprojekten angesichts der Klimakrise noch richtig und vernünftig sind.

Die Umweltverträglichkeit eines Straßenprojektes wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) behördlich geprüft. Dabei wird hinterfragt, ob das Vorhaben Vorgaben und Grenzwerte für die Nutzer:innen der Straße und die Umwelt und Anrainer:innen im Umfeld des Projektes erfüllt.

Weder die generelle Sinnhaftigkeit des Projektes noch dessen „Klimaverträglichkeit“, aber auch nicht, ob Ziele durch andere Maßnahmen, etwa den Ausbau anderer Verkehrsträger, besser erreicht werden können, sind Gegenstand der UVP.

Aus den vorgenannten Gründen habe ich daher die Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms durch Expert:innen der ASFINAG, meines Ressorts sowie des Umweltbundesamtes in Auftrag gegeben. Das Ergebnis liegt seit 1.12.2021 vor und wurde veröffentlicht: [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_asfinag.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_asfinag.html)

Im Zuge der jährlichen Bearbeitung des Bauprogramms der ASFINAG ist bereits mit Schreiben vom 24. November 2020 mit der ASFINAG die Evaluierung des Programms in Hinblick auf die im Regierungsprogramm fixierten Ziele und der Klimaneutralität 2040 vereinbart worden.

Das Ergebnis dieser Evaluierung wurde nun durch die ASFINAG im Bauprogramm 2022-2027 abgebildet. Die rechtlichen Grundlagen meines Handelns fußen auf dem ASFINAG-Gesetz, dem ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und dem Fruchtgenussvertrag sowie den Regulativen des Bundesstraßengesetzes.

Das Bundesstraßengesetz (BStG) selbst definiert das Bundesstraßennetz, nennt aber keine Fristen für die Umsetzung oder die genaue Ausgestaltung der dort verankerten Projekte. Dies obliegt jeweils der zuständigen Verkehrsministerin in Rahmen der Festlegung des ASFINAG-Bauprogramms. Zuletzt hat im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise eine Projektevaluierung unter der damaligen Verkehrsministerin Doris Bures stattgefunden.

Abseits der genannten rechtlichen Grundlagen bildet selbstverständlich die gesamthafte Intention des Regierungsprogramms Grundlage und Rahmen meines Handelns. Im Regierungsprogramm haben wir dazu konkrete Ziele fixiert, welche die Notwendigkeit der Evaluierung nochmals unterstreichen:

- Österreich wird bis 2040 klimaneutral – und wir werden damit eines der ersten Länder weltweit sein, dass dieses Ziel erreicht.
- Wir werden den rasanten Verbrauch unserer wertvollsten Böden bremsen – von heute über 11,5 Hektar pro Tag auf nur noch 2,5 Hektar im Jahr 2030.

#### Zu Frage 2:

- *Was bedeutet diese neue Vorgangsweise für künftige Projekte, auch in anderen Bereichen wie zum Beispiel beim Ausbau von erneuerbarer Energie?*

Ein zentrales energie- und klimapolitisches Ziel der österreichischen Bundesregierung ist es, bis 2030 die Stromversorgung auf 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern (national bilanziell) umzustellen und bis 2040 klimaneutral zu werden. Mit dem Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG) werden die dafür notwendigen rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen und ein langfristig stabiles Investitionsklima geschaffen.

Mit dem EAG, das am 28. Juli 2021 in Kraft getreten ist, werden die Rahmenbedingungen geschaffen, um den Anteil erneuerbarer Energieträger am Stromverbrauch bis 2030 auf 100 % zu erhöhen. Damit wird das EAG auch für die Erreichung der Klimaneutralität 2040 einen wesentlichen Beitrag leisten. Außerdem werden mit dem EAG die Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Steigerung des Anteils an erneuerbarem Gas am österreichischen Gasabsatz um 5 TWh bis 2030 geschaffen. Somit ist das Ziel des EAG, bis 2030 die jährliche Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien unter Beachtung strenger ökologischer Kriterien mengenwirksam und ausgehend von der Produktion im Jahr 2020 um 27 TWh zu steigern, wovon 11 TWh auf Photovoltaik, 10 TWh auf Windkraft, 5 TWh auf Wasserkraft und 1 TWh auf Biomasse entfallen sollen.

Zur Erreichung dieser Ziele folgt man - unter Berücksichtigung von Vorlaufzeiten - einem zehnjährigen linearen Pfad, um ein Stop-and-Go aufgrund jährlicher Kontingente in Hinkunft zu vermeiden.

Aufgrund der kompetenzmäßigen Zuständigkeiten haben auch die Bundesländer eine wichtige Rolle, um die im EAG definierten Ziele auch tatsächlich realisieren zu können.

Hierbei darf auf Art. 10 bis 15 des B-VG verwiesen werden, der die Verteilung der Zuständigkeiten hinsichtlich Gesetzgebung und Vollziehung zwischen dem Bund und den Ländern regelt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die mit der Errichtung von Stromerzeugungsanlagen

verbundenen Genehmigungen sowie Fragen der Energieraumplanung in die Kompetenzbereiche der jeweiligen Bundesländer bzw. Gemeinden fallen und die auf Stromerzeugungsanlagen bezugnehmende Belange der Raumplanung, der Bauordnung, des Elektrizitätswesens und der Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) von den Landesregierungen bzw. Organen der Gemeinden wahrzunehmen sind.

Anders als etwa beispielsweise bei Straßenbauprojekten ist bei Projekten erneuerbarer Energie von einem positiven Beitrag zum Klimaschutz auszugehen. Darüber hinaus sind vor allem Themen wie beispielsweise Flächenverbrauch bei punktuellen Projekten grundsätzlich mit geringeren Auswirkungen als Linienprojekte wie Straßen verbunden. Unbeschadet der grundsätzlich anderen rechtlichen Voraussetzungen ist also eine vollkommen andere inhaltliche Fragestellung gegeben.

#### Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wie lange hat das abgeschlossene UVP-Verfahren für das Projekt S1 gedauert und wie umfangreich war dieses Verfahren?*
- *Wie viele Personen wie zum Beispiel Umweltsachverständige, Bausachverständige, Juristen, Bürgerinnen und Bürger waren am UVP-Verfahren für das Projekt S1 beteiligt?*

Das UVP-Verfahren für die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße wird in zwei Teilkonzentrationen durchgeführt.

Das UVP-Verfahren in erster Teilkonzentration für die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn (VA1 und VA2 inkl. Tunnel Donau Lobau) wurde in den Jahren 2009 bis 2015 durch die UVP-Behörde im damaligen bmvit durchgeführt. Dieser UVP-Bescheid wurde beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) beeinsprucht. Nach umfassender Prüfung hat das BVwG am 18. Mai 2018 die Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Einhaltung weiterer Auflagen bestätigt. Details zum Umfang des Verfahrens in erster Teilkonzentration und den Beteiligten können dem Bescheid entnommen werden: [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/abschnitt\\_schwechat.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/abschnitt_schwechat.html).

Die Zuständigkeit für das UVP-Verfahren in zweiter Teilkonzentration inkl. der Materienrechtsverfahren liegt bei den Landes- bzw. Bezirksverwaltungsbehörden bzw. bei Beschwerden beim BVwG bzw. den Höchstgerichten.

Aufgrund des hohen Verwaltungsaufwandes kann keine Liste an Personen angeführt werden.

#### Zu den Fragen 5, 6, 10 und 30:

- *Wie lange hat die Erstellung des Evaluierungsberichtes, der als ihre Entscheidungsgrundlage gilt, gedauert und wie umfangreich war dieser Vorgang?*
- *Wie viele Personen wie zum Beispiel Umweltsachverständige, Bausachverständige, Juristen, Bürgerinnen und Bürger waren an der Erstellung des Evaluierungsberichtes beteiligt?*
- *Welche externen und ministeriumsinternen Expertinnen/Experten wurden für die gegenständliche Evaluierung herangezogen bzw. konsultiert bzw. welche Expertinnen/Experten gaben ihre Expertisen diesbezüglich ab?*

- *War der Vorstand der ASFINAG bei der Erstellung des Evaluierungsberichtes einbezogen?*

Die Arbeiten dazu haben Mitte 2020 gestartet. In Anlehnung an die zuletzt im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise durchgeführten Projektevaluierungen wurde für den Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ zunächst von den Fachexpert:innen meines Ressorts eine erste Bewertung der Bauprojekte durchgeführt. Dabei wurden zusätzlich auch Ansätze für eine verkehrsträgerübergreifende Planung und volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt – anders als bspw. bei der Evaluierung im Jahr 2010, deren Fokus vor allem auf einer rein betriebswirtschaftlichen Bewertung lag.

Darüber hinaus wurde dann in einem zweiten Schritt das Umweltbundesamt mit einer Studie zur „Fachlichen Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben“ beauftragt. Die Untersuchung des Umweltbundesamts befasste sich insbesondere mit den Anforderungen an die Verkehrsmodellierung unter dem Einfluss neuer verkehrspolitischer Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Klimarelevanz, der Biodiversität sowie der Flächeninanspruchnahme. Diese Ergebnisse sind dann wiederum in die weiteren Arbeiten und die Erstellung des umfassenden Evaluierungsbericht der Expert:innen eingeflossen sind. Das Ergebnis wurde im 1. Dezember 2021 veröffentlicht und präsentiert.

Die beigezogenen Expert:innen des Umweltbundesamtes sind dem entsprechenden Bericht zu entnehmen: [https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub\\_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6](https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6)

Die Arbeiten haben sich über mehrere Sektionen sowie Abteilungen meines Ressorts, die Expert:innen der ASFINAG und des Umweltbundesamtes erstreckt. Der Vorstand der ASFINAG war über die Evaluierung informiert, eine aktive Mitarbeit bei der Erstellung der Berichte hat es nicht gegeben, diese wurde von Fachexpert:innen durchgeführt.

Zu Frage 7:

*Warum ist das Ergebnis der bereits positiv abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsprüfung nicht in die Evaluierung des Lobautunnels eingeflossen?*

Wie im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ ersichtlich, sind die Ergebnisse des UVP-Verfahrens in die Erstellung des Berichtes eingeflossen und gewürdigt.

Zu Frage 9:

- *Wurden für die Evaluierung oder die Schaffung der Grundlagen dafür externe Gutachten oder andere Dienstleistungen beschafft bzw. in Auftrag gegeben?*
- Falls ja, wie hoch waren die Kosten - aufgeschlüsselt nach Bestelldatum, Dienstleister, Anbotslegung, tatsächlich abgerechnete Kosten?*
  - Falls nein, wie hoch waren die Kosten für die interne Erstellung der Evaluierung?*
  - Wie hoch waren die bisherigen Gesamtkosten für die Evaluierung der laufenden ASFINAG-Projekte?*

Es wurde eine Studie an die Umweltbundesamt GmbH in Auftrag gegeben. Die Auftragserteilung erfolgte gemäß meinem Erlass betreffend die Zusammenarbeit zwischen meinem Minis-

terium und der Umweltbundesamt GmbH in Verbindung mit §6 Umweltkontrollgesetz im Wege einer Eigentümerweisung. Die Kosten dafür beliefen sich auf € 29.267,50 und wurden bereits abgerechnet.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass ministeriumsintern in diesem Zusammenhang keine projektabhängigen Aufzeichnungen von Stundenleistungen zu führen sind.

#### Zu Frage 11:

- *Nach welchen Kriterien war der Evaluierungsbericht zu erstellen?*

Die Methodik und die Kriterien des Evaluierungsberichtes sind umfassend im Bericht dargelegt. Es darf daher auf den öffentlichen Bericht verwiesen werden.

#### Zu Frage 12:

- *Ist es nach Ihrem Kenntnisstand korrekt, dass der Bodenverbrauch nur knapp zwei Tausendstel der Agrarfläche von Wien und Gänserndorf beträgt?*

Hinsichtlich Bodenverbrauch definiert das Regierungsprogramm den „Zielpfad zur Reduktion des Flächenverbrauchs auf netto 2,5 ha/Tag bis 2030“.

In Österreich wurden bis zum Jahr 2020 insgesamt 5.768 km<sup>2</sup> produktiver Böden verbraucht. Das entspricht 7 % der Landesfläche und 18 % des Dauersiedlungsraumes. Im Jahr 2020 wurden 39 km<sup>2</sup> neu beansprucht. Der 3-Jahresmittelwert lag im Jahr 2020 bei 42 km<sup>2</sup>, was in etwa der Größe von Eisenstadt entspricht. Trotz des langjährigen Rückgangs ist die jährliche Flächeninanspruchnahme noch mehr als vier Mal so hoch wie der Zielwert von 2,5 ha pro Tag bzw. 9 km<sup>2</sup> pro Jahr, der im Regierungsprogramm 2020–2024 für das Jahr 2030 angestrebt wird. Deshalb ist zur Erfüllung der Ziele aus dem Regierungsprogramm jeder Flächenverbrauch seitens des Bundes genau zu evaluieren.

#### Zu Frage 13:

- *Wurde die Studie von ECO - Austria, wonach die S 1 mit Lobauquerung wesentlich für die Anbindung der S8 sei und bei Nichtbau tausende Arbeitsplätze kostet sowie etwa 1,6 Milliarden Euro an BIP-Verlust bringt, in die Evaluierung mit einbezogen?*

Die genannte Studie von ECO-Austria („Kurzstudie Effekte der S8 auf die regionale und österreichische Wirtschaftsleistung, Studie im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung“) ist meinem Ressort bekannt.

Grundsätzlich ist bezüglich der in der Studie durchgeführten Betrachtung des Bruttoinlandsproduktes anzumerken, dass volkswirtschaftliche Aspekte sowohl in den Mobilitätsmasterplan 2030 als auch in die beiden Berichte im Rahmen der Evaluierung eingeflossen sind. Eine reine Betrachtung des Bruttoinlandsproduktes ohne Berücksichtigung von Klima- und Umweltfolgekosten greift aber jedenfalls zu kurz.

Wie eingangs erwähnt, sind die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

#### Zu Frage 14:

- *In welcher Form wurde in der Studie gewürdigt, dass Wohnbau in urbanen Regionen mit vorhandener Infrastruktur in Hinblick auf Bodenverbrauch und auch damit verbundenem Klimaschutz wesentlich zielführender ist als die sonst drohende Zersiedelung?*

Auch diesem Aspekt wurde Augenmerk geschenkt und es darf hierzu auf die Ausführungen im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ verwiesen werden (siehe insb. Seite 62).

Der Bedeutung der Spange Seestadt für die Wiener Stadtentwicklung wurde im Bericht ebenso Rechnung getragen. Im Sinne der Vereinbarung aus 2011 soll deshalb das Projekt in Abhängigkeit vom Projektfortschritt beim Projekt Stadtstraße Wien und im für die Stadtentwicklung Seestadt notwendigen Umfang fortgeführt werden, damit die Fortführung des urbanen Wohnbaus ermöglicht wird.

#### Zu Frage 15:

- *Haben Sie die erhöhte Verkehrssicherheit im hochrangigen Straßennetz in Bezug auf die Anzahl der schweren Verkehrsunfälle auf dem niederrangigen Straßennetz in Ihre Überlegungen miteinbezogen?*

Wie im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ ersichtlich, wurden die Verkehrssicherheitsaspekte umfassend berücksichtigt, siehe dazu insbesondere die Kapitel „Verkehrssicherheitsstrategie“, „Evaluierte Projekte und ihre Abhängigkeiten“ und „Methodik“ im Bericht. Gemäß der aktuellen Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie (2021-2030) soll bis zum Jahr 2030 die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen als auch jene der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten um 50 Prozent eingedämmt werden. Um die Sicherheit am Straßennetz wie geplant stetig zu erhöhen, werden die Sicherheitsausbauten am hochrangigen Netz weitergeführt und waren daher auch nicht von der Evaluierung umfasst.

#### Zu Frage 16:

- *Haben Sie bei der Evaluierung berücksichtigt, dass in Zukunft - nicht zuletzt auch durch die Weiterführung der E-Mobilitätsprämie die Zulassungszahlen für E-Fahrzeuge massiv gestiegen sind und zu erwarten ist, dass sich dieser Trend fortsetzt? Haben Sie die damit verbundene CO<sub>2</sub>-Reduktion berücksichtigt?*

Dies wurde im Evaluierungsbericht als auch im Mobilitätsmasterplan 2030 berücksichtigt, siehe dazu insbesondere das Kapitel „Mobilitätsmasterplan 2030“ im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“.

Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist im Verkehrssektor – auch aufgrund einer äußerst gegenläufigen Entwicklung in den letzten 30 Jahren – besonders herausfordernd. Dabei ist der weitaus größte Anteil der Emissionen im Verkehr auf den Straßenverkehr und hier insbesondere auf den PKW-Verkehr zurückzuführen. Seit 1990 ist im Verkehrssektor eine Zunahme der Treibhausgase um rund 74,4 % zu verzeichnen (im Vergleich zu 2019). Der Mobilitätsmasterplan 2030 zeigt deshalb den notwendigen Weg einer Mobilitätswende zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors auf. Er baut auf drei Säulen auf: dem Vermeiden von Verkehr, dem Verlagern auf energieeffiziente Verkehrsträger und der Verbesserung innerhalb der Verkehrsträger.

Der Backcasting-Ansatz des Mobilitätsmasterplans 2030 legt dar, dass auch ein 2040 dekarbonisierter Landverkehr in Österreich einen Bruch des bisherigen Wachstumspfad bei den Verkehrsleistungen des Straßenverkehrs bedingt, ein Stabilisieren auf das heutige Niveau beim Straßengüterverkehr und einen Rückgang auf das Niveau der 1990er Jahre beim PKW-Verkehr.

Zu Frage 18:

- *Welche Auswirkungen wird der Evaluierungsbericht auf die zukünftige Geschäftsgrundlage der ASFINAG haben?*

Der Evaluierungsbericht wird keine Auswirkungen auf die zukünftige Geschäftsgrundlage der ASFINAG haben, da sich durch das vorliegende Bauprogramm keine Verschlechterungen der wirtschaftlichen Geschäftsgrundlage der ASFINAG ergibt. Im Gegenteil – trotz hohem Investitionsniveau – kann sogar eine deutlich schnellere Entschuldung der ASFINAG erreicht werden.

Zu Frage 22:

- *Wurden die angekündigten Gespräche mit den Bundesländern Wien und Niederösterreich hinsichtlich der S 1 bereits aufgenommen?*

Betreffend die S1 habe ich den Bundesländern Wien und Niederösterreich auf Basis der Ergebnisse der Evaluierung den Vorschlag unterbreitet, eine Arbeitsgruppe auf Ebene der Fachexpert:innen mit folgenden Zielsetzungen einzurichten:

- Stadtstraße Aspern und Spange Seestadt: Abstimmung der Zeitpläne und Schnittstellen
- Wiener Außenring Schnellstraße S1 Verwirklichungsabschnitt 1 Groß Enzersdorf – Knoten Süßenbrunn: Abstimmung der Ziele und Möglichkeiten für erforderliche Verkehrsangebote und Alternativen unter Einbeziehung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und der dafür erforderlichen Untersuchungen.

Zu den Fragen 23 bis 26:

- *Die Stadt Wien kritisiert, dass die für den Wohnbau notwendige, geplante neue Stadtstraße nun möglicherweise „im Nirvana“ endet; gibt es diesbezüglich ein neues Konzept des BMK?*
- *Wie sieht die von Ihnen in der ZIB 2 am 1. Dezember 2021 angekündigte „Variante C“ zur S1 aus?*
- *Wie gestaltet sich der Fahrplan für die angekündigten weiterführenden Gespräche für eine „Variante C“ der S1?*
- *Bis wann werden Sie „Variante C“ vorlegen?*

Ich habe der Stadt Wien auf Basis der Ergebnisse der Evaluierung den Vorschlag unterbreitet, eine Arbeitsgruppe auf Ebene der Fachexpert:innen einzurichten, die sich mit diesen Fragestellungen beschäftigt. Zusätzlich haben wir zugesagt, dass sollte die Stadt Wien die Stadtstraße realisieren wollen, die ASFINAG in der Folge die geplante Anbindung der Stadtstraße an die A23 gewährleisten würde, um den für die Stadt wichtigen Ausbau des Wohnbaues zu unterstützen. Siehe dazu auch Frage 14.



Zu Frage 27:

- *Wie stellen Sie sicher, dass Ihre „Absagen“ von im Bundesstraßengesetz vorgesehenen Projekten nicht auf Kosten der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs geht?*

Die konstante Verbesserung der Verkehrssicherheit spielt eine enorm wichtige Rolle und wurde daher natürlich auch in die Evaluierung der Straßenprojekte einbezogen. Siehe dazu zusätzlich auch die von BMK ausgearbeitete Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html>.

Siehe dazu auch Frage 15.

Zu den Fragen 28 und 29:

- *Gab es im Zuge der Erstellung des Gutachtens einen inhaltlichen und/ oder politischen Austausch mit den betroffenen Bundesländern und Gemeinden?*
  - a. *Wenn ja, mit wem konkret und wann konkret? Und mit welchen Inhalten und Ergebnissen?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gab es bei der Erstellung des Gutachtens einen Austausch mit NGOs?*
  - a. *Wenn ja, mit welchen und wann?*
  - b. *Mit welchen Inhalten und Ergebnissen?*

Die Ausgestaltung des Bauprogramms der ASFINAG fällt in die Kompetenz des Bundes. NGOs waren in die Erstellung des Berichtes nicht einbezogen.

Auf Basis des Berichtes „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“, wurden und werden nun selbstverständlich Gespräche mit den Ländern geführt. Ich darf dazu auch auf meine Ausführungen bei Frage 22 verweisen.

Zu Frage 32:

- *Wie hoch sind die bis zum jüngsten Baustopp aufgelaufenen Kosten etwa für Planung und andere Vorarbeiten aller nun vom Baustopp betroffener Projekte – aufgliedert nach Projekten und Jahren?*

Die aufgelaufenen Kosten der von der Evaluierung umfassten Projekte entnehmen Sie bitte der Beilage.

Es ist festzuhalten, dass die Evaluierung durchgeführt wurde, um unnötige Mehrkosten zu verhindern. Bei den aufgelaufenen Kosten sind jene für Grundstückeinlösen jedenfalls werthaltig und auch bei den übrigen Planungs- und Projektkosten handelt es sich um wichtige Vorarbeiten und Grundlagen für die Prüfung von Alternativen. Weiters führen die Evaluierung und das daraus resultierende Bauprogramm zu keinen Verschlechterungen der wirtschaftlichen Geschäftsgrundlagen der ASFINAG. Im Gegenteil – trotz hohem Investitionsniveau – kann sogar eine deutlich schnellere Entschuldung der ASFINAG erreicht werden.

Zu Frage 34:

- *Gibt es Rücklagen für etwaige Schadensforderungen in ihrem Ressort bzw. bei der AS-FINAG?*

Rücklagen, die explizit für diesen Zweck gewidmet sind, sind nicht existent.

Etwaige Rückstellungen in den Bilanzen der ASFINAG fallen in den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens.

Leonore Gewessler, BA

