

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen  
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
betreffend Baustopp für Lobautunnel und Stadtstraße**

Der Medieninfo des BMK vom 28.11.2021 ist zu entnehmen, dass die "Lobau-Autobahn mit ihrem Tunnel durch ein Naturschutzgebiet" nicht weiterverfolgt wird. Dies sei das Ergebnis einer im vergangenen Jahr von der Frau Bundesminister in Auftrag gegebenen Evaluierung des sogenannten ASFINAG-Bauprogramms. Alle geplanten Neubauprojekte seien dabei auf ihre "Zukunftsfähigkeit" geprüft worden.

In der "Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms - Schlussfolgerungen" (GZ. 2021-0.747.473) werden als Rechtsgrundlage für diese in Auftrag gegebene Evaluierung § 10 ASFINAG Ermächtigungsg, § 10 ASFINAG-G und Punkt IV Abs. 2 des Fruchtgenussvertrages zwischen Bund und ASFINAG genannt. Insbesondere räumen diese gesetzlichen bzw. vertraglichen Bestimmungen der Bundesministerin für Klimaschutz die Möglichkeit ein, der ASFINAG Zielvorgaben zu setzen und begleitende Kontrolle auszuüben.

Rechtsgrundlage für die Straßenbauvorhaben des Bundes ist demgegenüber das BundesstraßenG 1971. In den zwei Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes wird der grundsätzliche Verlauf der Autobahnen und Schnellstraßen definiert. Das Bundesstraßengesetz gibt damit den generellen Auftrag zur Errichtung der Autobahnen und Schnellstraßen und legt die Grundsätze für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung der Bundesstraßen fest.

Die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in eines der Verzeichnisse des BStG 1971 setzt voraus, dass die Grundsätze für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung eingehalten sind. Diese gesetzgeberische Entscheidung hat der Bundesgesetzgeber betreffend die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße mit BGBl. I 58/2006 getroffen.


Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **Anfrage:**

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

4. Welche Kosten sind durch die Beauftragung der Umweltbundesamt GmbH entstanden?
5. 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?
6. Wurden die erforderlichen Arbeiten während der Normalarbeitszeit durchgeführt oder sind dafür Überstunden angefallen? Wenn ja, wieviel?
7. Wurden außer dem Klimaschutzministerium auch andere Bundes- oder Landesdienststellen in die Evaluierung miteinbezogen?
8. Ist daran gedacht, die vorliegende Evaluierung einem Gegencheck durch externe Sachverständige zu unterziehen?
9. Welche Kosten wurden bisher in die Vorbereitung und Planung des Projektes S1 Schwechat - Süßenbrunn investiert?
10. In welcher Höhe hat sich der Bund an diesen Kosten beteiligt?
11. Welche Kosten sind für die für das Projekt bisher durchgeführten Grundeinlösungen entstanden?
12. In welcher Höhe hat sich der Bund an diesen Kosten beteiligt?
13. Was geschieht im Falle eines endgültigen, rechtskonform zustande gekommenen Projekt-Stopps mit den eingelösten Grundflächen?
14. Werden seitens des Ministeriums die für den beabsichtigten endgültigen Projekt-Stopp notwendigen legislativen Schritte eingeleitet werden?
15. Wenn ja, wann?
16. Wenn nein, warum nicht?

  
(MARGAREITER)

  
(SCHERZ)

  
(HETTLER)

  
kerstan

  
Hagen

