
9812/J XXVII. GP

Eingelangt am 18.02.2022

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

Des Abgeordneten Alois Stöger,
Genossinnen und Genossen,

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend

des Berichts des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie “Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms - Schlussfolgerungen”

Die Bundesministerin hat mit vorliegendem Bericht das Straßenbauvorhaben S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Knoten Schwechat - Knoten Süßenbrunn (VA1 und VA2 inkl. Tunne! Donau Lobau) gestoppt. Leider wirft die Argumentation mehr Fragen als Antworten auf. Das ist insbesondere problematisch, da dieses Projekt seit langem geplant ist, ein umfangreiches Prüfungsverfahren durchlaufen hat und auch eine positiv abgeschlossene Umweltverträglichkeitsprüfung vorweisen kann. Kein anderes Infrastrukturprojekt wurde derart umfassend auf Nutzen und Umweltverträglichkeit geprüft. Sowohl S1 wie auch der Lobautunnel werden, vor allem im Angesicht der Wichtigkeit des Projekts für das Stadtentwicklungsgebiet, als unbedenklich eingestuft.

Eine Absage dieses hier gegenständlichen Straßenprojektes ist fatal, da es einen maßgeblichen Einfluss auf die wirtschaftliche, wohnbauliche und verkehrstechnische Entwicklung des betroffenen Gebiets in der Metropolregion im Nordosten Wiens hat.

Das hohe Verkehrsaufkommen (in hohem Ausmaß Transitverkehr), das zum Großteil durch Wohngebiete führt, bedeutet nicht nur Lärm und Feinstaubbelastung für die dort ansässige Bevölkerung, sondern auch, dass der derzeitige Platzmangel einen Ausbau des notwendigen öffentlichen Verkehrs, sowie Geh- und Radwege verhindert. Für die Priorisierung einer klimafreundlichen Fortbewegung ist es daher essenziell, den überregionalen Transitverkehr aus der Stadt zu bringen, wofür es die hier angesprochene Umfahrungsstraße braucht. Das Argument, eine Straße bedeutet mehr Verkehr ist demnach auch nicht haltbar, vielmehr wäre mit einer realen Entlastung von 16.000 Autos pro Tag in Aspern und 6.000 Autos pro Tag in Essling zu rechnen.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Maßgeblich ist die Umfahrungsstraße auch bei den wohnbaulichen Planungen der Stadt Wien. Der Stopp des Straßenbauprojekts bedeutet auch, dass bereits geplante Wohnbauvorhaben in dieser Art nicht umgesetzt werden und der Zersiedelungsgrad im Wiener Umland erhöht wird. Dabei lassen sich mit 15.000 Wohnungen, die in Wien anstatt Niederösterreich gebaut werden die gesamten Mehremissionen der S1 Außenringschnellstraße kompensieren (Fachstellungnahme Robert Lechner/ Pulswerk: S1 / 6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz).

Letztlich bedeutet es auch Einbußen für den Wirtschaftsstandort Wien. Das WIFO (Studie: „Beschäftigungseffekte entlang des hochrangigen Straßennetzes in Österreich“ (Huber, Piribauer 2017)) konstatiert durch die S1 Umfahrung positive wirtschaftliche Effekte in Form von 20.000 bis 25.000 kurzfristig Beschäftigte während der Bauphase und 7.000 langfristig Beschäftigte während der Betriebsphase in unmittelbarer Nähe der Schnellstraße (Umkreis von 5 bis 8 km).

Eine Absage dieses Projekts bedarf daher einer umfangreichen und stichhaltigen Argumentation. Konstatiert werden muss jedoch eine intransparente, nicht nachvollziehbare und detailarme Berichtsführung. Daher richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage

1. Wer sind die Autor*innen der Evaluierung?
2. Wer sind die Fachexpert*innen des BMK und der ASFINAG, die die Projektauswahl getroffen und die Bauprojekte der ASFINAG bewertet haben?
3. Welche externen Expert*innen wurden für die Evaluierungen befragt/herangezogen?
4. Es geht aus der Evaluierung nicht hervor, wie die Bewertung der Einzelprojekte zustande kam. Gibt es eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation, wie die allgemeinen Ausführungen des Methodenteils auf die einzelnen Projekte angewendet wurden?
 - a. Warum ist die Grundlage für die Bewertungen nicht öffentlich zugänglich?
 - b. Können Sie die Grundlage für die Bewertung nachvollziehbar darstellen?
5. Wie fallen die konkreten Durchschnittswerte der Indikatoren aus, aufgrund derer die relativ zueinander vorgenommene Bewertung der Einzelprojekte erfolgt?
6. Aus der Evaluierung wird nicht erkenntlich, welche Fakten, Argumente, Gutachten und/oder Studien zur Bewertung der Einzelkriterien herangezogen wurden. Welche Quellen wurden zur Bewertung der Einzelkriterien herangezogen?
 - a. Falls die Hauptquellen die Einschätzungen der Studienautor*innen und Expert*innen sind: gibt es eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation bzw. Begründung dieser Einschätzungen?
7. In Methodenteil der Evaluierung heißt es “das Aufsummieren der einzelnen Einzelkriterien - analog zur Evaluierung 2010 - in Themenblöcke ist als kritisch zu sehen, da hierdurch besonders kritische

wie auch positive Einzelkriterien nivelliert würden. Die Summenbildung würde somit besonders gute oder schlechte Einzelbewertungen nivellieren.“ Warum wurden die Einzelkriterien des Indikatorenblocks "Sozialverträglichkeit aufsummiert?

- a. Warum sind die Kriterien des Themas "Ressourcenschonung" die einzigen, die als Einzelkriterien dargestellt werden?
- b. Wie fällt die Bewertung der Straßenbauprojekte aus, wenn die Indikatoren der "Sozialverträglichkeit" nicht aufsummiert, sondern als Einzelkriterien Dargestellt werden?
- c. Wie sind die Einzelkriterien des Themas "Sozialverträglichkeit" der Projekte relativ zueinander bewertet?