

2594/AB
vom 17.09.2025 zu 3063/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.573.610

17. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 17. Juli 2025 unter der **Nr. 3063/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kontroversen rund um Straßenbau und Lobauautobahn an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wieviele Expert:innen von welchen Institutionen waren beim Umweltbericht (im Rahmen der derzeit laufenden SP-V zur S 1) beteiligt, aufgegliedert in vorbereitende Arbeiten und Endbericht?*

Mit der Beauftragung des Umweltberichts waren mehrere Mitarbeiter:innen des Hauses befasst. Die Autor:innen des Umweltberichtes sind im Impressum des Umweltberichtes dokumentiert.

Zu Frage 2:

- *Wurde das in der Kronen Zeitung vom 21.05.2025 faksimilierte und zitierte Mail mit Bedenken zur Evaluierung, dessen Echtheit lt. Krone von Ihrem Ministerium bestätigt wurde und somit bekannt sein dürfte, a) von einer ehemaligen Kabinettsmitarbeiterin von SPÖ-Minister:innen verfasst oder b) an eine ehemaligen Kabinettsmitarbeiterin von SPÖ-Minister:innen gerichtet?*

Ich darf auf meine Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2452/J vom 22. Mai 2025 betreffend "Lobautunnel umgebracht" – Verdacht der politischen Einflussnahme durch die damalige Bundesministerin Leonore Gewessler zur Verhinderung eines gesetzlich verankerten Straßenprojekts verweisen.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- Ist Ihnen der methodische Unterschied zwischen einer Evaluierung von bereits detailliert geplanten Projekten einerseits und einer klaren gesetzlichen Vorgaben folgenden Alternativenprüfung laut SP-V-Gesetz andererseits bekannt?
- Wie gehen Sie mit der Anforderung des SP-V-Gesetzes um, dass nach § 9 Abs 1 Z 2 dieses Gesetzes die Ergebnisse des Umweltberichts und die Stellungnahmen zu berücksichtigen sind?
- Nachdem der Umweltbericht kein „Gegengutachten“ ist, sondern ein im Rahmen des gesetzlichen SP-V-Verfahrens erstelltes Expert:innendokument: Werden Sie politisch Einfluss nehmen bei der zusammenfassenden Bewertung des Umweltberichts bzw. beim Abschluss des SP-V-Verfahrens?

§ 9 des SP-V Gesetzes sieht vor, dass nach Fertigstellung eines Gesetzesentwurfes – im konkreten Fall des Anhangs 2 des Bundesstraßengesetzes – eine zusammenfassende Erklärung zu veröffentlichen ist, in der u. a. dargelegt wird, wie der Umweltbericht und die eingegangenen Stellungnahmen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs berücksichtigt wurden. Für den Fall einer allfälligen Novellierung würde die zusammenfassende Erklärung dies berücksichtigen.

Zu Frage 6:

- Wieviel hat die unter BM Jörg Leichtfried (SPÖ) präsentierte (Machbarkeits-) Studie für die Breitspurbahn zwischen Russland und Wien (vgl. Transsib-Verlängerung birgt für Österreich riesiges Potential – BMIMI INFOTHEK¹, Transsib bis Wien: Studie ortet riesige Chancen – wien.ORF.at²) a) das damalige BMVIT, b) die ÖBB, c) etwaige sonstige Finanziers gekostet?

Die vom damaligen Bundesminister Leichtfried im August 2017 präsentierte Machbarkeitsstudie „Elaboration of Business Models and Economic Analysis for Broad Gauge Connection Košice-Vienna“ wurde von Deloitte im Auftrag der Breitspur Planungsgesellschaft mbH erstellt und hat € 390.000,00 gekostet. Zum Zeitpunkt der Durchführung und Abrechnung der Studie waren die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die slowakische, ukrainische und russische Staatsbahn zu je einem Viertel an der Breitspur Planungsgesellschaft beteiligt.

Zu den Fragen 7 bis 9 sowie 11 bis 13:

- Sind Ihnen die Empfehlungen der Rechnungshofberichte Reihe BUND 2018/33 bzw. Reihe BUND 2021/33 bekannt?
- Haben Sie vor, diesen Empfehlungen nachzukommen?
- Wenn ja bis wann, wenn nein warum nicht?
- Haben Sie vor, die Verlängerung der Donauuferrautobahn (A 22) zur A 4 weiterzuverfolgen, nachdem dieses Projekt im Verzeichnis 1 BStG enthalten ist?
- Haben Sie vor, den Tschirgganttunnel weiterzuverfolgen, nachdem dieses Projekt im Verzeichnis 1 BStG enthalten ist?
- Haben Sie vor, die S 37 weiterzuverfolgen, nachdem dieses Projekt im Verzeichnis 2 BStG enthalten ist?

Die Empfehlungen sind dem Haus bekannt. Gemäß Entschließungsantrag des Nationalrates vom 26. März 2025 wird derzeit von Fachexpert:innen eine umfassende Prüfung von Neubauprojekten der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulsetzung durchgeführt. Die Planungen für die Projekte betreffend den Fragen 11 bis 13 sind derzeit ruhend.

Zu Frage 10:

- Welche bislang nicht gebauten Projekte sind in den beiden Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes enthalten?

Das sind die Projekte A 3 Südost Autobahn, Abschnitt Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingenbach, A 5 Nord Autobahn, Vollausbau Poysbrunn – Staatsgrenze bei Drasenhofen, A 12 Inntal Autobahn, Tschirganttunnel (Abschnitt Haiming – Nassereith), A 22 Donauufer Autobahn, Knoten Kaisermühlen – A 4 Kaiserebersdorf, A 26 Linzer Autobahn, Abschnitte 2 (Tunnel Freinberg u. Unterflurtrasse Waldeggstraße bis Kreuzung Kudlichstraße) und 3 (Westbrücke), S 1 Wr. Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Groß Enzersdorf (VA2), S 1 Wr. Außenring Schnellstraße, Abschnitt Groß Enzersdorf – Süßenbrunn (VA1), S 1 Wr. Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten bei Raasdorf – Am Heidjöchl, S 3 Weinviertel Schnellstraße, Abschnitt Guntersdorf – Staatsgrenze bei Kleinhaugsdorf, S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S1/S8 – ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9), S 8 Marchfeld Schnellstraße, ASt. Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9) - Staatsgrenze bei Marchegg, S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz, S 18 Bodensee Schnellstraße, Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst, S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten (B1) – Wilhelmsburg (B20), S 36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt Judenburg – St. Georgen sowie S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Scheifling – Friesach Nord – Hirt – Mölbling – St. Veit Nord.

Zu Frage 14:

- Werden zur Finanzierung des konsequenten Betonkurses, die angesichts gleichzeitig stark steigender Erfordernisse für Erhaltungsinvestitionen das ASFINAG-Budget bis in den derzeitigen Dividendenspielraum hinein anspannen wird, weitere Einschränkungen beim Öffentlichen Verkehr notwendig werden?

Die ASFINAG finanziert sich über Mauteinnahmen selbst und steht demnach in keinem Zusammenhang mit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Zu Frage 15:

- Trifft es zu, dass der seinerzeitige Finanzminister Magnus Brunner dem zum Anfragezeitpunkt gültigen ASFINAG-Bauprogramm zugestimmt hat?

Nein. Das zuletzt haushaltsrechtliche Einvernehmen zu den Kostenplänen der ASFINAG für das Jahr 2024 erfolgte mit 8. Jänner 2025, zu diesem Zeitpunkt hatte Bundesminister DDr. Gunter Mayr das Amt als Finanzminister inne.

Zu Frage 16:

- Trifft es zu, dass das Bundesministerium für Finanzen bei der Einvernehmensherstellung zum ASFINAG-Bauprogramm 2020 Einschränkungen beim Neubau gefordert hat?

Im Hinblick auf geforderte Konsolidierungsmaßnahmen wurde darauf hingewiesen, dass bei Aufwandssteigerungen insbesondere im Bereich Sanierung und Erhaltung im Gegenzug, nicht zuletzt im Neubau, Einsparungen angeregt werden. Wobei ich hierzu anmerken darf, dass ich mich aktuell zu dem Themenbereich mit dem Bundesminister für Finanzen in guten Gesprächen und in Abstimmung befinde.

Zu Frage 17:

- Welche Straßenprojekte wurden seit 1971 aus den Verzeichnissen des Bundesstraßen gesetzes wieder gestrichen? Bitte um Auflistung.

Folgende Projekte wurden mit der BStG-Novelle 1983 (BGBl. I Nr. 63/1983) gestrichen: A20 Wiener Gürtel Autobahn (Wien/Donaupark [A5, A22] – Wien/Gaudenzdorf [A1] – Wien/Matzleinsdorf [A2] – Wien/Landstraße [A3] Wien/Prater [A4] – Wien/Kaisermühlen [A22, A24]), S1 Marchfelder Schnellstraße (Wien/Kaisermühlen – Groß Enzersdorf – Staatsgrenze bei Schloßhof), S5 Badener Schnellstraße (Heiligenkreuz – Ebreichsdorf), S10 Braunauer Schnellstraße (Salzburg – Mattighofen – Braunau/Inn), S13 Seefelder Schnellstraße (Zirl – Staatsgrenze bei Scharnitz), S17 Liechtensteiner Schnellstraße (Feldkirch – Staatsgrenze bei Tisis), S38 Welser Schnellstraße (Linz – Wels), S41 Salzburger Schnellstraße (Salzburg/Süd – Salzburg/Nonntal), S42 Paß Thurn Schnellstraße (Going – Kitzbühel), S43 Wienerwald Schnellstraße (Korneuburg – Donaubrücke – Klosterneuburg – Wiental).

Mit der BStG-Novelle 1986 (BGBl. I Nr. 165/1986) gingen folgende Streichungen einher: A3 Wien/Arsenal – Himberg, S2 Donaukanal Schnellstraße (Wien/Donaukanal – Wien/Floridsdorf – Wien/Groß Jedlersdorf – Wien/Sammernsdorf), S3 Waldviertler Schnellstraße (Korneuburg – Stockerau – Hollabrunn – Horn – Staatsgrenze bei Neunagelberg), S8 Ennstal Schnellstraße (Liezen – Trautenfels), S11 Pinzgauer Schnellstraße (Bischofshofen – Bruck/Großglocknerstraße – Lofer), S12 Loferer Schnellstraße (Wörgl – St. Johann/Tirol – Lofer – Staatsgrenze bei Unken), S14 Fernpaß Schnellstraße (Imst – Lermoos – Staatsgrenze bei Vils), S15 Reschen Schnellstraße (Zams – Staatsgrenze am Reschenpaß), S37 Steyrer Schnellstraße (Enns – Steyr), S39 Grazer Schnellstraße (Graz [A2] – Graz/Liebenau [B67a]), S40 Lurnfelder Schnellstraße (Lieserhofen [A10] – Lendorf [B100]).

Durch die BStG-Novelle 1992 (BGBl. I Nr. 420/1992) wurde das Projekt S9 Innviertler Schnellstraße (Walchshausen [A8] – Ried/Innkreis – Staatsgrenze bei Baunau/Inn) gestrichen und mit der BStG-Novelle 2010 (BGBl. I Nr. 24/2010) die S31 Umfahrung Schützen (Steinberg-Dörfl).

Die BStG-Novelle 2011 (BGBl. I Nr. 62/2011) umfasste folgende Streichungen: A23 von Hirschstetten (S2) bis Wien/Donaustadt (Am Heidjöchl, Höhe Johann-Kutschera-Gasse), A24 Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl, A26 (Nord) von Knoten Linz/Urfahr (A7) bis Linz/Urfahr (B127), S31 (Süd) von Steinberg-Dörfl (B50) bis zur Staatsgrenze bei Rattersdorf.

Zu Frage 18:

- Gab es politische Einflussnahme von SPÖ-Minister:innen, die dazu führten, dass diese Projekte aus den Verzeichnissen genommen wurden?

Mir sind keine politischen Einflussnahmen bekannt.

Zu den Fragen 19 bis 21:

- Was hat das seinerzeitige Projekt S 9 (Innviertler Schnellstraße) gekostet (alle Planungs- und Projektarbeiten bei/für BMVIT und ASFINAG, sowie Bau des Autobahndreiecks Ried i.I.)?
- Was hat das Projekt Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl A 24 gekostet (alle Planungs- und Projektarbeiten bei/für BMVIT und ASFINAG)?

- Was hat das Projekt „Knoten Arsenal“ (sog. „gesperrte Ausfahrt Simmering“) gekostet (alle Planungs- und Projektarbeiten bei/für BMVIT und ASFINAG, sowie Errichtung und Abriss der Rampen)?

Die Kosten zu den angeführten Projekten können aufgrund des mit der Erhebung verbundenen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands nicht beziffert werden.

Zu den Fragen 22 bis 24 und 30:

- Ist Ihnen das Rechtsgutachten von Prof. Thomas Müller von der Universität Innsbruck zur Lobauautobahn bekannt?
- Was sagen Sie bzw Ihr Haus dazu, dass das Gutachten festhält, dass zu Unrecht keine SUP im Sinne des Unionsrechts durchgeführt wurde, und dass Pläne und Programme, die unionsrechtswidrig keiner SUP unterzogen wurden, aufzuheben oder auszusetzen sind?
- Wie beurteilt das BMIMI die offene Rechtslage, also das Faktum, dass das BvWG dem EuGH die Frage vorgelegt hat, ob die Änderung des BStG im Jahr 2006 einer SUP unterzogen hätte werden müssen?
- Im Fall einer von Ihnen wiederholt medial in den Raum gestellten kurzfristigen Entscheidung für die Errichtung des Lobautunnels – wann könnte allerfrühestens ein Baustart für den Lobautunnel erfolgen?

Das Rechtsgutachten ist dem Haus bekannt. Die Frage der SP-V-Pflicht wurde bereits im UVP-Bescheid meines Bundesministeriums vom 26. März 2015, in welchem auch der Straßenverlauf gem. BStG 1971 festgelegt wurde, behandelt. Das BVwG schloss sich in seinem Erkenntnis vom 18. Mai 2018 der Ansicht meines Ressorts an, dass für die mit den Novellen BGBl. I Nr. 58/2006 und 62/2011 vorgenommenen Änderungen keine strategischen Prüfungen durchzuführen waren.

Der Vorlagebeschluss des BVwG an den EuGH wurde im Rahmen des Beschwerdeverfahrens über die wasserrechtlichen Genehmigungen der zuständigen Landeshauptleute getroffen. Zeitangaben sind abhängig von Projektfortschritten und daher zum aktuellen Zeitpunkt nicht konkretisierbar.

Zu Frage 25:

- Wieviele Fahrzeuge würden auf der Wiener Südost-Tangente fahren a) mit Lobauautobahn/Lobautunnel, b) ohne Lobauautobahn/Lobautunnel, c) in den Alternativen, die im Umweltbericht geprüft wurden?

Diese Informationen können der Anlage/Planmappe zum Umweltbericht entnommen werden, der auf der Website meines Ressorts abrufbar ist.

Zu Frage 26:

- Wie wird der Transitverkehr eingeschätzt a) mit Lobauautobahn/Lobautunnel, b) ohne Lobauautobahn/Lobautunnel?

Der Transitverkehr wurde im UVP-Verfahren mit und ohne Lobautunnel dargestellt und geprüft.

Zu den Fragen 27 und 28:

- Wie würde sich der Transitverkehr auf die Verkehrsbelastung der A2 südlich von Wien (nach Zusammenführung von S 1 und A 23 Südosttangente) voraussichtlich auswirken – wieviel Fahrzeuge pro Tag werden mit bzw. ohne Lobauautobahn/Lobautunnel erwartet?
- Wie würde sich der Transitverkehr auf die Verkehrsbelastung der A21 südwestlich von Wien (nach Zusammenführung von S 1 und A 23 Südosttangente) voraussichtlich auswirken – wieviel Fahrzeuge pro Tag werden erwartet?

Unter Transitverkehr ist hier internationaler Durchgangsverkehr durch Österreich, also Fahrten, die sowohl Ursprung als auch Ziel im Ausland haben, zu verstehen. Im UVP-Verfahren zur S 1 Schwechat-Süßenbrunn wurde der Anteil des Transitverkehrs auf der S 1 – Donauquerung mit einer Größenordnung von 2 % für den Personenverkehr und 4,1 % für den Güterverkehr ermittelt. Maßgeblich für die Beurteilung der Umweltauswirkungen ist der Gesamtverkehr.

Zu Frage 29:

- Können Sie ausschließen, dass mit dem etwaigen Bau des Lobautunnels/der Lobauautobahn eine mit dem Transitverkehr auf der Tiroler A12 vergleichbare Transitachse induziert wird, mit den entsprechenden Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt?

Zielsetzung der S 1 ist u.a. die Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22) und des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr), ebenso wie die Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Diese Ziele würden mit der Umsetzung der S 1 entsprechend den Ergebnissen der UVP erreicht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

