

3069/AB
vom 03.12.2025 zu 3536/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: 2025-0.800.003

03. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen haben am 03. Oktober 2025 unter der **Nr. 3536/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Kosten der Evaluierung von Infrastrukturprojekten der ASFINAG in den Jahren 2019 bis 2025“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5 und 14:

- *Welche Maßnahmen wurden im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 gesetzt, um das im Bauprogramm der Zukunft öffentlich angekündigte Ziel „keine Kapazitätserweiterungen, sondern Fokus auf Erhaltung und Sicherheit“ umzusetzen?*
 - a. *Welche Richtlinien, Kriterien und Standards für die Bewertung der Projekte kamen dabei zum Einsatz?*
 - b. *Wie wurde dieses in der Frage genannte Ziel in die Projektprüfung der ASFINAG eingebunden?*
- *Welche Eigenschaften oder Kriterien führten im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 dazu, dass ein Projekt im Sinne des Bauprogramms der Zukunft als Kapazitätserweiterung behandelt wurde?*
- *Gab es im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 verbindliche Schwellenwerte für Kapazitätserweiterungen (z.B. zusätzliche Fahrstreifen, Brückenverbreiterungen, prognostizierte Steigerung des Verkehrsflusses)?*
 - a. *Wenn ja, welche konkreten Schwellenwerte?*
 - b. *Wenn nein, anhand welcher Anhaltspunkte wurde entschieden?*
- *Welche Projekte der ASFINAG mussten im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 aufgrund von Vorgaben des BMK/BMIMI formell neu eingerichtet, erneut genehmigt oder in ein neues Verfahren gebracht werden? (Bitte um Auflistung nach Projekt, Standort, Jahr der ursprünglichen Planung und Art der Änderung oder Neueinreichung.)*

- a. *Welche dieser Änderungen oder Neueinreichungen wurden mit dem Ziel begründet, Kapazitätserweiterungen zu vermeiden?*
- *Aus welchen Gründen erfolgten Änderungen oder Neueinreichungen im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025?*
- *In welcher Form wurden diese Entscheidungen über Projektänderungen verlautbart? (z.B. Bescheid, Verordnung, Weisung, Erlass, keine Rechtsform)*

Das „Bauprogramm der Zukunft“ als Ergebnis der Evaluierung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)-Projekte wurde im Dezember 2021 veröffentlicht.

Die Kapazitätserweiterungsprojekte wurden im Bericht aufgezählt, es sind bzw. waren Fahrstreifenerweiterungen (FSE) und Pannenstreifenfreigaben (PSFG). Allen aufgezählten Strecken sagte die Verkehrsprognose eine sehr hohe Auslastung voraus. Die Schlussfolgerungen für Kapazitätserweiterungsprojekte waren insbesondere folgende:

- Projekte in Kombination mit Sanierungen (baulicher Zustand oder Verkehrssicherheitsdefizite) wären aufgrund der Dauer für die neue Verkehrsprognose gegebenenfalls auf Sicherheitsausbauten oder Sanierungsprojekte zu redimensionieren
- Bei der A 22 und der S 4 wären die höchstrichterlichen Entscheidungen abzuwarten

Die aufgezählten Fahrstreifenerweiterungen und Pannenstreifenfreigaben wurden hinsichtlich ihrer Sanierungsbedürftigkeit anhand der einschlägigen Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau (z.B. Bauwerksinspektionen), Road Safety Inspections und der Lage im Lebenszyklus (möglichstes Ausnutzen der Lebensdauer der Bauwerke) analysiert. Im Ergebnis wurde:

- die A 1 PSFG im Abschnitt Wallersee – Salzburg Nord, insbesondere aufgrund der baulichen Dringlichkeit, betreffend einer wasserrechtlichen Sanierung, auf eine reine Instandsetzung umgeplant. Daher wurde das für die ursprünglich geplante Pannenstreifenfreigabe eingeleitete UVP-Feststellungsverfahren Ende 2021 zurückgezogen und stattdessen die erforderlichen Verfahren nach dem Wasserrecht, Naturschutz- und Forstrecht eingeleitet.
- die A 2 FSE im Abschnitt Anschlussstelle (ASt) Kottingbrunn – ASt Wöllersdorf mangels Dringlichkeit einer baulichen Instandsetzung zeitlich zurückgestellt.
- die A 4 FSE im Abschnitt Knoten Prater – Knoten Schwechat aufgrund der Dringlichkeit einer baulichen Instandsetzung entsprechend umgeplant. Daher wurde das für die ursprünglich geplante Fahrstreifenerweiterung eingeleitete UVP-Feststellungsverfahren Ende 2021 zurückgezogen und stattdessen die erforderlichen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren nach Wasserrechtsgesetz, Forstgesetz, Naturschutzgesetz und Wiener Baumschutzgesetz für das Sanierungsprojekt eingeleitet.
- für die A 4 FSE im Abschnitt ASt Bruck West – ASt Neusiedl aufgrund der baulichen Dringlichkeit 2026-2027 eine Zwischeninstandsetzung eingetaktet. Mit einer Belagssanierung kann die Griffigkeit im Fahrstreifenbereich erhöht werden. Dazu waren keine neuerlichen bzw. Änderungsverfahren notwendig, da keine anhängig waren, die gestoppt wurden.

- die A 7 im Abschnitt Knoten Linz – ASt Franzosenhausweg aufgrund der baulichen Dringlichkeit als Instandsetzung geplant.
- die A 9 im Abschnitt Knoten Graz – ASt Wildon mangels Dringlichkeit einer Instandsetzung zeitlich zurückgestellt.
- die A 12 im Abschnitt ASt Innsbruck West – ASt Zirl Ost aufgrund der baulichen Dringlichkeit auf eine Instandsetzung umgeplant. Daher wurde das für die ursprünglich geplante Pannenstreifenfreigabe eingeleitete UVP-Feststellungsverfahren Ende 2021 zurückgezogen und stattdessen die erforderlichen Verfahren nach dem Wasser-, Naturschutz- und Forstrecht eingeleitet.
- das Verfahren der A 22 im Abschnitt ASt Stockerau Ost – Knoten Stockerau bei Bundesverwaltungsgericht (BVwG) und Höchstgerichten weitergeführt und aufgrund der Dringlichkeit 2024-2025 eine Zwischeninstandsetzung durchgeführt, welche einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat.

Weiters wurde in der ASFINAG ein Projekt aufgesetzt, ein Bewertungsschema für alternative Maßnahmen zu Fahrstreifenerweiterungen oder Pannenstreifenfreigaben zu entwickeln, die auch kurz-/mittelfristig einen Beitrag zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen liefern können. Diese alternativen Maßnahmen umfassen beispielsweise Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Kontrolle/Überwachung (wie z.B. Section Control), Ramp Metering oder Maßnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades (z.B. Ausbau Park & Drive Anlagen und ÖV-Verlagerung).

Darüber hinaus erging im Juni 2021 zum S 4 Sicherheitsausbau durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) eine Beschwerdevorentscheidung, welche eine UVP-Pflicht für das vorliegende Projekt als erforderlich ansah. Anfang Juli 2021 wurde durch die ASFINAG ein Vorlageantrag eingebracht, worauf seitens BMK die Unterlagen dem Bundesverwaltungsgericht (BVwG) vorgelegt wurden. Im Mai 2022 entschied das BVwG, dass dieses Projekt nicht UVP-pflichtig ist. Eine ordentliche Revision wurde nicht zugelassen.

Die Genehmigungsverfahren der Neubauprojekte wurden entsprechend der Zielvorgaben vom Dezember 2021 weitergeführt.

Zu Frage 6:

- *Welche Projekte der ASFINAG wurden im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 öffentlichkeitswirksam vorgestellt, jedoch nicht wie ursprünglich angekündigt umgesetzt? (Bitte um Auflistung nach Projekt, Standort, Jahr der öffentlichen Vorstellung und geplanter Umsetzungszeit.)*
 - a. *Aus welchen Gründen kam es zu Abweichungen von der ursprünglichen Ankündigung?*

Die Bekanntgabe der zeitlichen Umsetzung von Projekten erfolgt typischerweise in Form von Presseanfragen, im Zuge der Erstellung des Bauprogramms und diesbezüglichen Öffentlichkeitsarbeit, im Rahmen von Besprechungen mit Gemeinden und Behörden etc. Aufgrund der Vielzahl an Straßenprojekten (jährlich über 1.000 Projekte) kann nur exemplarisch auf Verzögerungen bei der Projektumsetzung eingegangen werden. Diese umfassen etwa:

- A 1 Anschlussstelle Traun/Haid: Umplanungen Land OÖ bei Umfahrung Haid
- A02 LKW Parkplatz Arnoldstein und Autobahnmeisterei Klagenfurt: Bauausschreibung brachte keine Angebote

- A 4 Instandsetzung Knoten Prater – Knoten Schwechat: Verzögerungen in den Behördenverfahren
- A 9 Instandsetzung Tunnel Rottenmann: Bauausschreibung brachte nur ein Angebot weit über der Kostenschätzung
- A 9 Kn. Graz – ASt Wildon: Ergebnis Evaluierung (Bauprogramm der Zukunft)
- A 13 Luegbrücke: Einsprüche in den Verfahren (1. Instanz und BVwG)
- S 1 Schwechat - Süßenbrunn: Ergebnis Evaluierung (Bauprogramm der Zukunft)
- S 3 Sicherheitsausbau Göllersdorf – Großstelzendorf: Erweiterung der Instandsetzung um einen Sicherheitsausbau
- S 4 Sicherheitsausbau Knoten Mattersburg – Knoten Wr. Neustadt: Einsprüche in den Verfahren (1. Instanz und BVwG)
- S 8 West: Einsprüche in den Verfahren (1. Instanz und BVwG)
- S 18 Bodensee Schnellstraße: Ergebnis Evaluierung (Bauprogramm der Zukunft) und parl. Entschließung

Zu Frage 7:

- Welche Projekte der ASFINAG wurden im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 einer neuerlichen Evaluierung unterzogen, wodurch es zu Änderungen, Verschiebungen oder einem Stopp kam?
 - a. Welche dieser Projekte wurden in weiterer Folge umgesetzt?
 - b. Welche Projekte wurden gestoppt oder nicht weiterverfolgt?

Als „neuerliche Evaluierung“ wird die Evaluierung mit Ergebnisverkündung im Dezember 2021 verstanden („Bauprogramm der Zukunft“). Die Evaluierung im Jahr 2025 (basierend auf dem Regierungsprogramm Februar 2025 und der parlamentarischen Entschließung März 2025 [25/UEA]) wurde erst im 2. Quartal 2025 begonnen.

Ausgesetzt wurde die bauliche Umsetzung der S 1 im Abschnitt ASt Groß-Enzersdorf bis Knoten Süßenbrunn. Bei der S 34 wurde das Ergebnis zum Verfahren Spange Wörth abgewartet.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- Welche sicherheitsrelevanten Gutachten oder Bewertungen wurden zu den unter Fragen 4 bis 7 genannten Projekten erstellt?
 - a. Mit welchem Ergebnis im konkreten Fall?
 - b. Von welchen Stellen wurden diese Gutachten oder Bewertungen durchgeführt?
- Gab es Fälle, in denen Gutachten aus Sicherheitsgründen eine Umsetzung nahegelegt haben, die dennoch nicht erfolgte?
- Wenn keine sicherheitsrelevanten Gutachten oder Bewertungen durchgeführt wurden: weshalb wurden keine derartigen Gutachten oder Bewertungen erstellt?
- Welche Kosten sind der ASFINAG durch die unter Fragen 4 bis 7 genannten Änderungen seit 2019 entstanden? (Bitte getrennt nach Planungskosten, Umplanungskosten und zusätzlichen Betriebskosten.)
 - a. Welche dieser Kosten stehen im Zusammenhang mit Änderungen aufgrund des Ziels „keine Kapazitätserweiterung“?

Gemäß § 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG) liegen die Ergebnisse einer Road Safety Inspection (zur Verkehrssicherheit) zum gesamten ASFINAG-Netz vor. Dabei werden von unabhängigen und zertifizierten Verkehrssicherheits-Gutachter:innen sicherheitsrelevante Defizite und Maßnahmen aufgezeigt. Zudem werden regelmäßig durch interne und externe Fach-

expert:innen Inspektionen gemäß RVS zum baulichen Zustand durchgeführt und bei Bedarf Instandsetzungen eingetaktet.

Wesentliche Sicherheitsmängel mit hoher Priorität wurden bzw. werden zeitnah umgesetzt.

Planungen für die Erhaltung werden immer im Kontext mit sonstigen Maßnahmen am Bestand durchgeführt. Wenn zum Beispiel Kapazitätserweiterungen in Form von Spurerweiterungen verschoben werden, wird der Zustand der Strecke und die Notwendigkeit von Sanierungen in Zusammenhang mit den neuen Rahmenbedingungen beurteilt und im Bedarfsfall Zwischeninstandsetzungen geplant. Am Beispiel A 22 oder A 4 kann festgehalten werden, dass statt der geplanten Erneuerung eine Zwischeninstandsetzung (wesentlich geringerer Umfang und Kosten) durchgeführt wurde. Durch derartige Anpassungen an der Planung können Kosten vermieden werden.

Zu Frage 12:

- *Welche Auswirkungen auf den laufenden Betrieb ergaben sich durch die unter Frage 4 bis 7 genannten Änderungen?*
 - a. *Mussten Bauwerke (z.B. Brücken, Tunnel, Anschlussstellen) länger als ursprünglich vorgesehen im unveränderten Zustand betrieben werden?*
 - b. *Wenn ja, welche zusätzlichen Betriebskosten oder Risiken ergaben sich daraus?*

Damit Maßnahmen der baulichen und betrieblichen Erhaltung nicht im Übermaß erforderlich werden, wurden, wo erforderlich, Zwischeninstandsetzungen eingeplant bzw. umgesetzt.

Bauwerke mussten dabei in keinem wesentlichen Ausmaß länger als ursprünglich vorgesehen im unveränderten Zustand betrieben werden. Zu den dadurch möglicherweise entstandenen Kosten gab es keine Berechnungen.

Zu Frage 13:

- *Wer entschied im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 über die unter Fragen 4 bis 7 genannten Änderungen?*
 - a. *Welche Rolle spielte dabei die ASFINAG?*
 - b. *Welche Rolle die Fachabteilungen im BMK/BMIMI?*
 - c. *Welche Rolle das jeweilige Ministerbüro?*

Jedes Jahr wird seitens der ASFINAG ein 6-Jahres-Bauprogramm ausgearbeitet und dem Verkehrsministerium vorgelegt. Mein Ressort stimmt der Umsetzung der Projekte im Zuge der technischen Einvernehmensherstellung zu.

Im Rahmen der technischen Einvernehmensherstellung erfolgt u.a. eine Plausibilitätsprüfung von Strategien der ASFINAG, eine Plausibilisierung von Gesamtkostenentwicklungen, eine stichprobenhafte Plausibilisierung der wesentlichen Kostenänderungen für Projekte und eine Plausibilisierung von Realisierungszeiträumen.

Zu Frage 15:

- *Wie ist die Abstimmung zum Bau der A9 Pyhrn Autobahn abgelaufen? Welche Behörden und Organe waren involviert und wer hat die Entscheidung zum Bau getroffen?*

Nach der Evaluierung (mit dem Ergebnis „Bauprogramm der Zukunft“ vom 1. Dezember 2021) wurde seitens des Landes Steiermark - unter Beteiligung des BMK als Vorgängerressort des BMIMI - eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Das Ergebnis zeigte den Bedarf einer Kapazitätserweiterung. In der ASFINAG wurde ein interner Prozess zum Umgang mit Kapazitätsengpässen eingeleitet (sehen Sie hierzu meine Ausführungen zu Frage 1). Es zeichnete sich auch hier ab, dass Handlungsbedarf besteht und eine Fahrstreifenerweiterung notwendig ist. Dementsprechend wurden die Planungen dazu wieder aufgenommen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

