
3536/J XXVIII. GP

Eingelangt am 03.10.2025

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesminister für Innovation Mobilität und Infrastruktur

betreffend Kosten der Evaluierung von Infrastrukturprojekten der ASFINAG in den Jahren 2019 bis 2025

Im Jahr 2021 wurde seitens der Bundesministerin a.D. Leonore Gewessler das „*Bauprogramm der Zukunft*“ präsentiert. Dabei wurde öffentlich angekündigt, dass künftig keine Kapazitätserweiterungen mehr auf Österreichs Autobahnen umgesetzt werden sollen, sondern der Schwerpunkt auf Erhaltung und Sicherheit gelegt werde.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche konkreten Folgen diese Zielsetzung seit 2019 für Projekte der ASFINAG hatte. Unklar ist insbesondere, welche Projekte davon betroffen waren, welche Kriterien für die Einschätzung angewendet wurden und welche Auswirkungen sich für Kosten, Sicherheit und Zuständigkeiten ergaben.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dieses Ziel auf Projektkosten, auf sicherheitsrelevante Bewertungen sowie auf die Zuständigkeiten zwischen ASFINAG, Fachabteilungen und Ministerbüro hatten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. 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?
2. 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?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

3. 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?
4. Welche Projekte der ASFINAG mussten im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025 aufgrund von Vorgaben des BMK/BMIMI formell neu eingereicht, 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?
5. Aus welchen Gründen erfolgten Änderungen oder Neueinreichungen im Zeitraum 2019 bis Anfang 2025?
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?
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?
8. 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?
9. Gab es Fälle, in denen Gutachten aus Sicherheitsgründen eine Umsetzung nahegelegt haben, die dennoch nicht erfolgte?
10. Wenn keine sicherheitsrelevanten Gutachten oder Bewertungen durchgeführt wurden: weshalb wurden keine derartigen Gutachten oder Bewertungen erstellt?
11. 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“?
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?
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?
14. In welcher Form wurden diese Entscheidungen über Projektänderungen verlautbart? (z.B. Bescheid, Verordnung, Weisung, Erlass, keine Rechtsform)
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?