

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

betreffend Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur

BEGRÜNDUNG

Wenige politische Entscheidungen haben so langfristige Auswirkungen, wie die Beschlüsse zum Bau unserer Infrastruktur. Was im ASFINAG-Bauprogramm steht, bestimmt heute, wie sich die Menschen in diesem Land in zwanzig, in dreißig Jahren bewegen. Was gebaut wird, bestimmt, wie der Verkehr der Zukunft aussieht. Und diese Entscheidungen sind dabei unumkehrbar. Wenn einmal Baumaschinen eingerückt sind, lässt sich der Ursprungszustand nicht mehr herstellen.

Deshalb bedarf es in diesem Fall besonderer Sorgfalt. Eine ausführliche wissenschaftliche Untersuchung über Folgen und Risiken. Eine Abschätzung der Auswirkungen auf Natur und Umwelt – und eine Debatte darüber, was der Bau riesiger Autobahnen für die Welt bedeutet, in der künftige Generationen aufwachsen. Genau diese Vorgehensweise war ausschlaggebend für den Stopp wesentlicher großer Bauprojekte während der Grünen Regierungsbeteiligung. Denn die Antwort der Expertinnen und Experten war eindeutig: Nein, diese Projekte sind nicht mehr zeitgemäß.

Wir leben in Zeiten großer Krisen. Unsere Welt erhitzt sich immer mehr. Unsere Natur ist unter massivem Druck. Die Regierung spricht Tag für Tag von budgetärer Not und fehlendem Geld. Bei Klimaschutzmaßnahmen wird der Abrissbagger aufgefahren. Die Öffi-Tickets werden teurer. Der Teuerungsausgleich bei der Familienbeihilfe ist abgeschafft, die Kindergrundsicherung ist in weiter Ferne.

Und trotzdem soll nun beim ASFINAG-Bauprogramm wider jede Vernunft das Rad der Zeit zurückgedreht werden. Es drohen Milliarden in Naturzerstörung investiert zu werden, während für Familien, für Kinder oder für die Polizei das Geld fehlt.

Minister Hanke und das ASFINAG-Bauprogramm

Die konkreten Fakten zu ihren Betonier-Plänen werden von der Regierung geheim gehalten. Die Menschen in Österreich haben jedoch ein Recht darauf zu wissen, was mit ihrem Land passiert – und was die Regierung plant.

Dabei wäre der rechtliche Rahmen dafür sehr klar:

- Laut Fruchtgenussvertrag zwischen ASFINAG und Republik Österreich hat die ASFINAG bis zum 15. Oktober des Jahres ihr neues Bauprogramm ans Ministerium zu übermitteln.
- Dieses Bauprogramm beinhaltet nicht nur alle geplanten Bauprojekte der ASFINAG der nächsten Jahre, sondern auch deren Kosten.
- Über dieses Bauprogramm ist gemäß ASFINAG-Ermächtigungsgesetz in der Folge Einvernehmen zwischen Verkehrs- und Finanzminister herzustellen.

Diese Frist ist kürzlich verstrichen - ohne jede Information der Öffentlichkeit über Inhalte und Umfang des Bauprogramms.

Minister Hanke spart nicht mit medialen Ankündigungen zum Zubetonieren bei der Lobau und auf den wertvollen Äckern am Nordostrand von Wien. Auch sonst stellt er von Bregenz bis Graz bei jeder Gelegenheit Autobahn- und Schnellstraßenprojekte für in Summe mehrere Milliarden Euro in Aussicht beziehungsweise betont, diese „beauftragt“ zu haben. Beispiele reichen von der S34 bei St. Pölten über den sechsspurigen Ausbau der A9 Wildon-Graz und den transitfördernden Grenz-Abschnitt der A5 im Weinviertel bis hin zur weit von jeder Genehmigungsfähigkeit entfernten S18 in Vorarlberg:

- Die S34 soll nach mehreren gescheiterten Anläufen nun eine Teil-Umfahrung im Westen von St. Pölten Richtung Steinfeld/Traisental werden. Der riesige Bodenverbrauch bedroht die Existenz von zig bäuerlichen Familien. Allein der Knoten mit der A1 soll größer als die Innenstadt von St. Pölten werden. Dazu ist unter anderem noch ein teures Tunnel-Extrawürstel vorgesehen, damit der Betrieb am Mateschitz-Flugplatz ungestört bleibt. Der nach wie vor nicht vollständig genehmigte Torso wird derzeit auf rund 350 Millionen Euro geschätzt.
- Bei der A9 soll laut Aussagen von Minister Hanke der Ausbau auf sechs Spuren von Graz bis Wildon in Angriff genommen werden. Das würde die Fahrzeugflut direkt in die Stadt Graz pumpen, wo gerade mit Beteiligung des Bundes alles daran gesetzt wird den Öffentlichen Verkehr groß auszubauen. Die Schätzung für die Kosten von 2020 von damals 73 Millionen Euro würde mit Sicherheit weit übertroffen.
- Bei der A5 zwischen dem Nordrand Wiens und Drasenhofen nahe der tschechischen Grenze wurde jüngst der letzte Abschnitt zur Staatsgrenze wieder aus der Mottenkiste geholt, den die Verkehrszahlen keinesfalls rechtfertigen. Abgesehen davon fehlt der Bedarf auch, weil auch nach mehreren rechtlich gescheiterten Anläufen in Tschechien kein Bau der Fortsetzung auf tschechischem Staatsgebiet absehbar ist.

- Die S18 im Vorarlberger Rheintal wird mitten durch ein höchstrangig geschütztes Naturschutzgebiet geplant, die Chance auf Genehmigung des auch baulich extrem aufwändigen Projekts ist daher minimal. Zudem wird das Vorhaben von den Bürger:innen der hauptbetroffenen Gemeinde Lustenau mit fast 80% abgelehnt. Für rund 8 km Strecke sind derzeit um die 2 Milliarden (!) Euro veranschlagt.

Ob ein Bauprogramm vorliegt und welche Projekte oder Projektteile mit welchen Milliardenkosten und welcher Naturzerstörung, Umwelt- und Klimabelastung darin enthalten sind, wird zugleich wie ein Staatsgeheimnis im Hinterzimmer versteckt.

Die Öffentlichkeit hat jedoch ein Recht auf Klarheit über die milliardenschweren Betonprojekte der Regierung.

Schließlich haften alle Steuerzahler:innen vom Bodensee bis zum Neusiedlersee für die Milliardenschulden, die mit Hankses Betonprojekten aufgehäuft werden.

Und jeder Euro, der dafür ausgegeben wird, schränkt den Dividendenspielraum bei der ASFINAG ein – während gleichzeitig der Erhaltungsbedarf bei unseren in die Jahre kommenden Autobahnen und Schnellstraßen ansteigt. Das heißt: Dieses Geld fehlt unmittelbar, wo es als Dividende für die vielen sinnvolleren Dinge eingesetzt werden könnte, bei denen die Regierung aktuell auf Kosten der Menschen spart.

Es braucht daher die ganze ungeschminkte Wahrheit auf dem Tisch: Was droht unserer Natur und unseren fruchtbaren Böden zur Lebensmittelproduktion? Wo wollen Betonminister und Bundesregierung noch überall die Bagger auffahren lassen? Warum versteckt Minister Hanke Pläne und Studien in seinem Ministerium?

Zu den Studien von Minister Hanke:

Neben dem geheim gehaltenen neuen Bauprogramm geht es auch generell um Minister Hankses Straßenbau-Milliarden-Staatsgeheimnisse. So hat der Nationalrat Hanke und die Bundesregierung mit Mehrheitsbeschluss bereits im März 2025 aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG „hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen“.

Aufgrund der Mängel bei der Umsetzung der EU-Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung stehen die Genehmigungen einiger Neubau-Betonprojekte im ASFINAG-Netz auf sehr unsicherem Boden. Daher müsste das Ergebnis dieser vom Parlament beauftragten Arbeit zusammen mit den unionsrechtlich bedingt jedenfalls zu berücksichtigenden Ergebnissen des „Umweltberichts“ als Basis der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) zur S1 eine zentrale Voraussetzung und Grundlage für die Festlegung eines Bauprogramms sein.

Offenbar aus entsprechenden Studien stammende Einzelaussagen und –zahlen werden von Minister Hanke bereits seit Wochen medienöffentlich zitiert und er erwähnt auch Autoren (WIFO und Eco Austria). Daneben spricht er auch von einer weitergehenden Evaluierung, bei der unklar ist, wer sie betreibt, bis wann sie fertig ist und auf welchen Kriterien sie beruht. Die Veröffentlichung dieser fachlichen Grundlage bzw. Grundlagen, die eine inhaltliche und methodische Beurteilung zuließen, wird jedoch mit fadenscheinigen Ausreden verweigert. Ob diese Zurückhaltung Hankses nun an der Qualität dieser Arbeiten liegt – die offenbar dafür verwendeten Methoden sind zT langjährig als mangelhaft, weil realitätsfern bekannt – oder an anderen Anti-Transparenz-Gründen: Die Abschaffung des Amtsgeheimnisses dürfte im BMIMI vor den Türen von Straßenbauabteilung und Hanke-Büro zum Erliegen gekommen sein.

Zu den Behauptungen rund um das Bauprogramm und die Lobauautobahn:

Auf ungeschminkte Wahrheit haben die Menschen auch noch in einem anderen Zusammenhang ein Anrecht: In den letzten Wochen und Monaten wurden vom Bundesminister und seinen politischen Weggefährten:namen namentlich aus der SPÖ Wien bemerkenswerte Halb- und Unwahrheiten rund um die Lobauautobahn, aber auch rund um andere hochrangige Straßenprojekte und um die Finanzierungsströme bei der ASFINAG verbreitet.

So behauptete Hanke in einer wenige Wochen zurückliegenden Anfragebeantwortung an das Parlament explizit, dass die ASFINAG „in keinem Zusammenhang mit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“ stünde. Die Wahrheit ist jedoch, dass Maßnahmen für nachhaltigen Verkehr wie beispielsweise Verkehrsdienste aus der ASFINAG-Dividende mitfinanziert werden.

Ähnlich ist der Wahrheitsgehalt auch bei Aussagen zu hochrangigen Straßenprojekten:

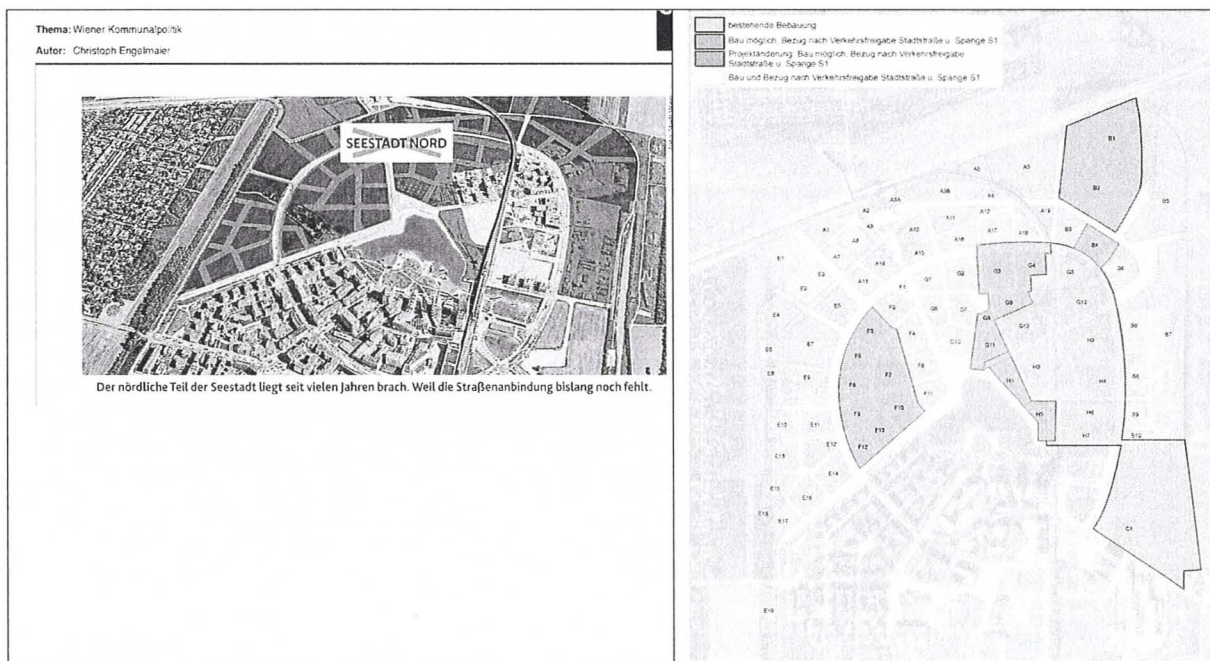
So hat Minister Hanke jüngst (September 2025) in zwei im Abstand von nur einer Woche ans Parlament übermittelten Anfragebeantwortungen zweimal Gegenteiliges behauptet: Einmal gab Hanke an, die Planungen für das Projekt A12-Tschirgantunnel seien „derzeit ruhend“. Das andere Mal führte Hanke die aktuellen Aktivitäten in dieser ganz und gar nicht ruhenden Transitstraßen-Planung aus: „Die Verkehrsuntersuchung inkl. Variantenbewertung liegt vor und wurde dem Land Tirol zur Prüfung übergeben. Aufgrund der Rückmeldungen seitens des Landes zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wurde vereinbart, hier zusätzliche Detailauswertungen zu erstellen. Das Verkehrsmodell wird derzeit dahingehend überarbeitet.“ Beides gleichzeitig kann nicht wahr sein.

Zur S1 Lobauautobahn und ihren Teilen wurden in den letzten Wochen besonders viele Halb- und Unwahrheiten strapaziert.

Lobau S1 vs Wohnbau

Bundesminister Hanke zufolge sei die S1 essenziell für die Entwicklung des Wohnbaus in der Donaustadt. "Es geht um Wohnraum für 55.000 Menschen, der nur gebaut werden kann, wenn es das Verkehrssystem zulässt", betonte Hanke etwa in seinem Lobau-Entscheidungs-Auftritt am 25.09.2025 (lt Ticker Kurier zur Pressekonferenz) – oder im Standard-Interview am 1.10.2025: „Für mehr als 22.000 neue Wohnungen in der Donaustadt ist ein hochrangiges Straßennetz die Voraussetzung.“ Abgerundet wurde dies durch den Auftritt der Wiener Stadträtin Sima in der Seestadt am 3.10.2025 mit nachweislich falschen Grafiken (siehe anschließend) und Aussagen, dass die gesamte „Seestadt Nord“ nicht gebaut werden dürfte, weil Autobahnanschlüsse laut UVP zum Stadtentwicklungsprojekt (Auflage der Behörde = Stadt Wien selbst) Voraussetzung für diese seien.

Grafik links SPÖ – Grafik rechts real (Flächen in rosa und violett können, zT nach bereits erledigtem UVP-Änderungsverfahren, entgegen Sima-Aussagen jederzeit bebaut werden)



Abgesehen davon, dass sich die Stadt Wien diese „Selbstfesselung“ als Auflage in der UVP zum Städtebauvorhaben Seestadt Nord selbst auferlegt hat und sie daher seit Jahren jederzeit hätte auflösen können, war die Darstellung Simas auch faktenwidrig: Denn nach einem UVP-Änderungsverfahren ist seit 2024 entschieden und seit August 2025 rechtskräftig, dass der Bau von Wohnungen in der Seestadt Nord auf nicht weniger als 16 Baufeldern jederzeit starten könnte - ganz ohne S1 oder Seestadt-Spange! Für die restlichen Baufelder wird dieselbe Entscheidung von Behörden der Stadt Wien seit Jahren verschleppt.

Dass die SPÖ-Beton-Fantasien dabei enorme Spekulations- und Gewinnchancen auf den derzeit noch landwirtschaftlichen Böden entlang der S1-Trasse eröffnen, wurde

zuletzt wieder in einzelnen Medienberichten (zB Der Standard „Die Geheimpläne um die Millionenäcker von Essling“ 11.10.2025) thematisiert.

Lobauautobahn vs „Lobau bleibt unberührt“

Interessant auch die gebetsmühlenartige Behauptung "Die Lobau bleibt unberührt" (Hanke 25.09.2025, u.a.im trend): Der Tunnelbau müsste im – für die Natur im Nationalpark entscheidenden – Grundwasserkörper erfolgen. Denn von den angeblich vorhandenen dichten Schichten, die das Grundwasser von der Bauzone trennen würden, ist nichts bekannt. 16 Jahre erfolgloses Wasserrechtsverfahren mit mindestens vier gescheiterten Versuchen der ASFINAG, die komplexen hydrogeologischen Gegebenheiten im Bereich der geplanten Lobauautobahn so aufzuarbeiten, dass es für eine Genehmigung reicht, sprechen für sich.

Lobauautobahn vs „nur ein Umweltbericht“

Schließlich verwundern Hanks abschätzig und faktenfremde Aussagen über die vorliegende Expertise zur Lobauautobahn, insbesondere aus der SP-V: „Die Prüfung (...) geht etwa von einem Zukunftsbild aus, in dem der motorisierte Individualverkehr praktisch verschwindet. Das ist keine realistische Annahme. Und: Es handelt sich lediglich um einen Umweltbericht, der nur einen Teil der Lebensrealität abbildet. (...) Ich habe mir unter anderem mit Experten von Eco Austria und Wifo die Mühe gemacht, weitere Aspekte einzubeziehen: verkehrliche, wirtschaftliche oder soziale, auch den Faktor Digitalisierung.“ (so Hanke im Standard-Interview vom 1.10.2025)

BM Hanke scheint hier schlecht beraten, denn die Wahrheit ist eine andere: Der angesprochene Bericht (im Rahmen der SP-V) heißt zwar aufgrund entsprechender EU-Vorgaben aus der SUP-Richtlinie „Umweltbericht“, umfasst aber selbstverständlich ganze Kapitel zu den verkehrlichen, wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Hingegen enthält der Bericht nirgends ein Zukunftsbild, in dem der Autoverkehr verschwinden würde, wie von Hanke behauptet.

Das Milliarden-Bauprogramm gegen die Zukunft muss ebenso auf den Tisch wie die faktenfremden Behauptungen im Interesse des Ansehens der Politik keinesfalls so stehenbleiben dürfen.

Minister Hanke soll die Gelegenheit zur Offenlegung und zur öffentlichen Korrektur geboten werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

DRINGLICHE ANFRAGE

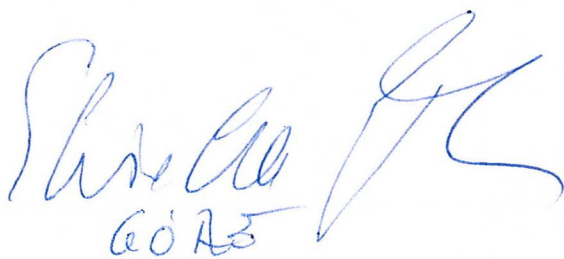
1. Lag Ihnen das neue ASFINAG-Bauprogramm zum gebotenen Stichtag 15.10.2025 vor, wenn ja seit wann, wenn nein warum nicht?
2. Liegt Ihnen das ASFINAG-Bauprogramm zum heutigen Tag vor?
3. Welche Maßnahmen sieht das Bauprogramm konkret und im Einzelnen für welchen Zeitraum und mit welchen Kosten (je Projekt) bei den folgenden Naturzerstörungs-Projekten vor:
 - S1
 - Spange S1
 - A3
 - A5
 - S8
 - A9
 - A12 Tschirganttunnel
 - S18
 - A26
 - S34
4. Was sagen Sie zur Kritik der Sozialistischen Jugend (zitiert zB in Kleine Zeitung 27.09.2025) an Ihrer Festlegung zum 6-spurigen Ausbau der A9 südlich von Graz: „Der geplante Ausbau der A9 ist ein völlig falsches Signal: Während die Bundesregierung an allen Ecken spart und die Preise für das Klimaticket erhöht wurden, werden Millionen für klimaschädliche Straßenprojekte ausgegeben. Solche Großprojekte lösen die Verkehrspolitik nicht langfristig, sondern sorgen eher für mehr Verkehr.“?
5. In einer Anfragebeantwortung (2594/AB, Frage 16) haben Sie im September bestätigt, dass vom Bundesminister für Finanzen bzw. seinem Haus “im Hinblick auf geforderte Konsolidierungsmaßnahmen darauf hingewiesen“ wurde, „dass bei Aufwandssteigerungen insbesondere im Bereich Sanierung und Erhaltung im Gegenzug, nicht zuletzt im Neubau, Einsparungen angeregt werden“ und merkten zusätzlich an, dass Sie sich „aktuell zu dem Themenbereich mit dem Bundesminister für Finanzen in guten Gesprächen und in Abstimmung“ befinden würden. Die Aufwände für Sanierung und Erhaltung bei Autobahnen und Schnellstraßen sind unzweifelhaft im Steigen.
Welche konkreten Einsparungen im Neubau wie vom BMF eingemahnt werden daher erfolgen?
6. Welche darüber hinausgehenden, zusätzlichen Einsparungen werden den von Ihnen angekündigten, zusätzlich für das Bauprogramm vorgesehenen Neubauprojekten gegenüberstehen?
7. Welche zusätzlichen Einsparungen im Sinne von Frage 6 werden insbesondere bei Sanierungs- und Erhaltungsprojekten nötig sein?

8. Wer führte die „zeitnahe“ „Prüfung der noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung“ im Sinne der Nationalrats-Aufforderung vom 26.03.2025 konkret durch?
9. Wer führte die dieser Prüfung „entsprechende Priorisierung“ im Sinne der Nationalrats-Aufforderung vom 26.03.2025 konkret durch?
10. Wer führte die von Ihnen am 25.09.2025 so beschriebenen „unabhängige(n) Evaluierungen von Experten unterlegt mit Analysen von Wirtschaftsforschern über die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen“ konkret durch?
11. Fanden bzw. finden neben der WIFO/EcoAustria-Studie weitere Studien statt, wenn ja welche, von welchen Auftragnehmer:innen/Autor:innen und mit welchem Fertigstellungsdatum?
12. Nachdem Sie in den letzten Wochen umfänglich aus der Arbeit von WIFO und EcoAustria unter Zahlenangaben udgl zitierten, liegt diese Arbeit Ihnen bzw. Ihrem Haus offensichtlich vor. Warum haben Sie diese bisher trotzdem nicht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?
13. Wann werden Sie Ihrer gesetzlichen Veröffentlichungspflicht nachkommen?
14. Insbesondere die von einem der Auftragnehmer für derartige Arbeiten verwendete Methodik ist so aufgesetzt, dass Regionen, die durch neue oder verbesserte Verkehrsinfrastruktur verbunden werden, immer profitieren und an Wertschöpfung und Beschäftigung dazu gewinnen – somit ein automatischer, für alle Seiten immer positiver Wirkungskreis. Dies wird den komplexen regionalwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Effekten neuer Verkehrsinfrastrukturen nicht gerecht und ignoriert eine Vielzahl von Aspekten.
Welche Konsequenzen werden Sie aus diesem methodischen Mangel der von Ihnen beauftragten Studie ziehen?
15. Generell muss eine dem NR-Auftrag entsprechende „Prüfung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlicher Impulssetzung“ jedenfalls für Bauphase und Betriebsphase das Thema Opportunitätskosten beantworten: Entstehen ähnliche oder gar größere, nachhaltigere, effizientere, ... ökonomische Wirkungen, wenn man dieselbe Investitionssumme für andere Zwecke verwendet, z.B. für Bahninfrastrukturinvestitionen, Öffi-Ausbau-Investitionen in Wien, Bau oder Sanierung von Schulen oder Kinderbetreuungseinrichtungen? Wenn ja, sind die mit dem Bau des Tunnels verbundenen ökonomischen Wirkungen keine Rechtfertigung für seine Errichtung.
Welche Aussagen zu den Opportunitätskosten im Vergleich zu Bahninfrastrukturinvestitionen, Öffi-Ausbau-Investitionen in Wien, Bau oder Sanierung von Schulen oder Kinderbetreuungseinrichtungen oder weiteren Investitionen trifft die von Ihnen beauftragte WIFO/Eco Austria Studie für a) Bauphase, b) Betriebsphase?

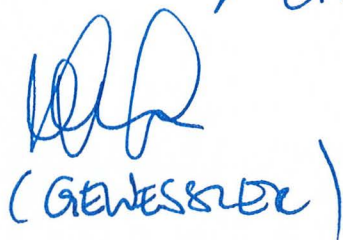
16. Falls die Studie dazu keine Aussagen trifft: Wie wollen Sie auf dieser Grundlage den Prüfauftrag des Nationalrats – Entschließung vom 26.03.2025 - hinsichtlich „Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlicher Impulssetzung“ erfüllen?
17. Ist Ihnen bekannt, dass – im Gegensatz zu Ihrer Verneinung eines Zusammenhangs der ASFINAG mit dem Budget – mehrere Aufgaben aus Mitteln der ASFINAG-Dividende mitfinanziert werden?
18. Im Hinblick auf Ihre widersprüchlichen Aussagen zu den Planungsaktivitäten beim Tschirganttunnel (Einschließstrecke der A 12, Fernpass-Transitachse) in zwei parlamentarischen Anfragebeantwortungen im September: Welche Ihrer Aussagen – die Planung ruht, oder die Planung sei in vollem Gang mit zusätzlichen Detailauswertungen zur Verkehrsuntersuchung samt Überarbeitung Verkehrsprognose und intensivem Austausch mit Land Tirol – entspricht der Wahrheit?
19. Wieso haben Sie, ebenso wie Ihre Parteikollegin Stadträtin Sima, faktenwidrig einen notwendigen Zusammenhang zwischen weiterem Wohnbau im Umfeld der geplanten S1-Trasse, namentlich in der Seestadt Nord, und zuvor umzusetzenden hochrangigen Straßenprojekten behauptet, obwohl ein solcher wenn überhaupt dann nur von der Stadt Wien selbst über eine UVP-Auflage herbeigeführt wurde, deren Ziel vermutlich eine fachlich fragwürdige Bindung an den Bau der S1 gewesen ist und die jederzeit auflösbar wäre?
20. Wieso haben Sie diesen Zusammenhang noch bei einer Pressekonferenz am 25.9.2025 und in einem Interview am 1.10.2025 behauptet, obwohl Sie wissen mussten, dass dem Bau eines großen Teils der Seestadt Nord nach Erledigung eines entsprechenden UVP-Änderungsantrags seit August 2025 nichts im Weg steht?
21. Ist Ihnen bekannt, dass im Gegensatz zu wiederholten Aussagen unter anderem von Wiener SPÖ-Funktionär:innen Wien keineswegs die einzige größere Stadt in Österreich und Europa ist, die keine Umfahrung hätte, da unter anderem Bratislava, Budapest, Belgrad, Zagreb, Turin, Zürich, Stuttgart, München, Hamburg keinen oder keinen geschlossenen Autobahnring verfügen – im Gegensatz zu Wien, wo ein solcher unter Einschluss der A 23 seit langem existiert?
22. Ist Ihnen bekannt, dass der im Rahmen einer SP-V – so auch bei der S1 – zu erstellende „Umweltbericht“ zwar aufgrund der zugrundeliegenden EU-SUP-Richtlinie so heißen muss, aber im Gegensatz zu Ihren wiederholten Aussagen mitnichten „nur“ Umwelt-Inhalte hat, sondern ebenso umfassend verkehrliche, wirtschaftliche oder soziale Aspekte umfasst?
23. Können Sie ausschließen, dass der geplante Lobautunnel den sensiblen Grundwasserkörper unterhalb des Naturschutzgebiets beeinträchtigen wird?
24. Können Sie ausschließen, dass die geplante S 1 nur deshalb so forciert wird, weil sie den Interessen von Immobilienentwicklern entspricht?

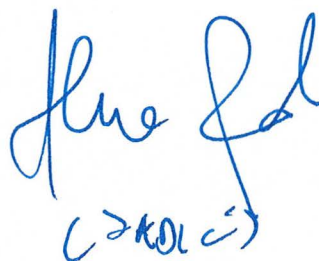
25. Können die durch Immobilienspekulation erwarteten Gewinne Ihrer Meinung nach die Zerstörung von zig Hektaren wertvollen Ackerlandes rechtfertigen?
26. Wie rechtfertigen Sie die Tatsache, dass im Falle eines negativen EuGH-Urteils im anhängigen Verfahren ein mehrere Kilometer langer Torso durch fruchtbare Äcker betoniert worden sein wird, mit dem der gesamte Verkehr über die Seestadt Aspern nach Wien geleitet werden wird?
27. Was entgegnen Sie den betroffenen Bauernfamilien, die als Folge der geplanten S 34 ihre Existenzgrundlage verlieren würden und Höfe zusperren müssten, die seit Jahrhunderten im Familienbesitz sind?
28. Können Sie ausschließen, dass durch den geplanten Bau weiterer Fahrspuren auf der A 9 ein Nadelöhr bei der Stadteinfahrt Graz entsteht, das die Lebensqualität der auch schon jetzt von Stau, Lärm und Abgasen geplagten Grazer:innen massiv verschlechtert?
29. Was entgegnen Sie den Lustenauer:innen, die sich mit 77,4% eindeutig gegen eine Variante der S 18 ausgesprochen haben, die durch das wertvolle Naturschutzgebiet Lustenauer Ried führt?

In formeller Hinsicht wird die dringliche Behandlung gemäß § 93 Abs. 2 GOG verlangt.


G. R.


(Hammer)


(Geneser)


(Kolc)




(Hammer L.)

