

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

betreffend „Lobauautobahn“ S 1: Umsetzung der Erkenntnisse aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 statt leichtfertige Aufnahme in ein Bauprogramm

eingebracht im Zuge der Debatte über die Dringliche Anfrage der Abgeordneten Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde, betreffend „Milliarden für die Zukunft statt für die Zerstörung der Natur“

BEGRÜNDUNG

Bei zahlreichen Projekten des hochrangigen Bundesstraßennetzes liegt der Beginn der Planungen mittlerweile Jahrzehnte in der Vergangenheit, so etwa auch bei den Projekten S 34, S 18 oder S 1 Lobauautobahn.

Seitdem haben sich Rahmenbedingungen und rechtsverbindliche Zielsetzungen erheblich verändert.

Deshalb wurde in der letzten Gesetzgebungsperiode ein Klimacheck und – vergleichbar der Vorgehensweise der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures 2010 nach der Finanzkrise – eine Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich durchgeführt.

Im Zuge dessen wurde unter anderem das Vorhaben der S 1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn begutachtet.

Dabei wurde von den unabhängigen Expert:innen festgestellt, dass die Umsetzung des Straßenbauvorhabens mit dem Lobautunnel zusätzliche Verkehrsbelastungen verursacht.

Eine gern behauptete Verkehrsentlastung zB der A 23 Wiener Südosttangente durch das Vorhaben wird im Übrigen auch von den Einreichunterlagen zur S 1, also vom Projektwerber ASFINAG selbst, längerfristig nicht bestätigt.

Die Umsetzung würde weiters auch zu negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Raumstrukturen führen, die den erwarteten Nutzen deutlich übersteigen würden. Somit widerspricht dieses Vorhaben den zahlreichen Zielsetzungen und Vorgaben auf Bundes- und Landesebene in den genannten Bereichen.

Dieses eindeutige Ergebnis der Evaluierung liegt seit 2022 vor. Die betreffende Strecke wurde daher ebenso wie einzelne weitere Strecken in der Folge gesetzeskonform nicht mehr im Bundesstraßen-Bauprogramm der ASFINAG berücksichtigt.

Aus dem bei dieser Evaluierung hervorgekommenen Sachverhalt ergab sich weiters die Notwendigkeit, das Straßenbauvorhaben S 1 einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) im Sinne des bindenden Unionsrechts (EU-SUP-RL) zu unterziehen. Konkreter Prüfgegenstand ist eine Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat und der Anschlussstelle (ASt) Groß-Enzersdorf sowie eine ergebnisoffene Prüfung und gegebenenfalls Streichung des Straßenzugs der S 1 zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf aus dem Bundesstraßengesetz.

Im Rahmen dieser Strategischen Prüfung Verkehr zu Lobautunnel und Lobauautobahn liegt seit Anfang Jänner 2025 der entscheidende, von den Expert:innen von Umweltbundesamt, TU Graz und TU Wien erstellte, umfassende Umweltbericht iSv § 6 SP-V-Gesetz vor. Die Expert:innen haben letztlich vier repräsentativ ausgewählte Alternativen ergebnisoffen und detailliert untersucht:

- Alternative I, Nullalternative: Umsetzung S 1 Schwechat – Süßenbrunn incl. Lobautunnel
- Alternative II: Umsetzung des Vorhabens als Schnellstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf, Ausbau öffentlicher Verkehr
- Alternative III: keine Umsetzung der Straßenverkehrsinfrastruktur-Vorhaben; Ausbau öffentlicher Verkehr (Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr); Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Förderung der Aktiven Mobilität
- Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf.

Laut dieser gut 500 Seiten starken, fundierten, inhaltlich weit über den unionsrechtlich gebotenen Titel hinausreichenden Untersuchung wäre die Tunnel-Variante wie bisher verfolgt und „redaktionell“ im Bundesstraßengesetz enthalten (Alternative I) die schlechteste Lösung und „in fast allen untersuchten Belangen den Alternativen unterlegen“: Sie ist nicht nur trotz zurückhaltender Kostenschätzung die teuerste Variante mit den größten negativen Wirkungen auf Umwelt, Klima und Bevölkerung, sondern auch aus Mobilitätssicht die schlechteste Variante, denn sie „führt in Summe zur höchsten Verkehrsbelastung unter allen Alternativen“.

Hingegen zeigt die Untersuchung, „dass Alternativen bzw. Maßnahmen zur Verfügung stehen, welche unter Beibehaltung eines hohen Mobilitätsniveaus einen deutlich höheren Erfüllungsgrad der Zielkriterien gemäß SP-V-G aufweisen“.

Der Umweltbericht schlägt daher im Sinne von Alternative III die Streichung des Gesamt-Projekts aus dem Gesetz vor. Dies zuzüglich eines Bündels an intensiven

begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, im Güterverkehr, zur Verkehrslenkung und zur Förderung der aktiven Mobilität, um die abgeschätzten positiven Wirkungen sicherzustellen und ein nachhaltiges, leistungsfähiges Verkehrssystem zu ermöglichen. Die Expert:innen betonen hier weiters, dass diese Entwicklung zur Umsetzung der Zielsetzungen des Nationalen Energie- und Klimaplans, des nationalen Mobilitätmasterplans sowie der Klimastrategien und -programme der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich erforderlich ist. Die alternativen Infrastrukturentwicklungsoptionen und Begleitmaßnahmen tragen zudem zu den teils verbindlichen Zielsetzungen länderspezifischer und bundesweiter Vorgaben im Klima- und Umweltbereich bei.

Der Umweltbericht ist unabhängig vom Abschluss der SP-V – Bundesminister Hanke hat diese nach der Öffentlichkeitsbeteiligung abbrechen lassen – europarechtlich auf dem Tisch und daher weiterhin zu berücksichtigen.

Zusätzlich legte ein Rechtsgutachten der Universität Innsbruck/Univ.Prof. Dr. Müller offen, dass historisch EU-Recht verletzt wurde und der Eintrag der S 1 im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes daher wegen Unionsrechtsvorrangs unangewendet zu lassen ist. Es fehlt deshalb auch die Rechtsgrundlage für die Erteilung noch ausständiger Genehmigungen für den Tunnelabschnitt. Aussagen wie jener von BM Hanke, dass der Lobau-Tunnel „sicher umgesetzt wird“, fehlt daher jedenfalls die nötige rechtliche Basis.

Konkret folgt aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache C-24/19, das die Rechtsprechungslinien zu den Folgewirkungen unterlassener SUP und UVP fortsetzt und konkretisiert: Pläne und Programme, die unionsrechtswidrig keiner SUP unterzogen wurden, sind auszusetzen/nicht anzuwenden oder aufzuheben. Diese Unionsrechtswidrigkeit strahlt auch auf die Ebene der Individualgenehmigungen aus: Diese dürfen auf Basis eines derart unionsrechtswidrigen Plans nicht erteilt werden. Andernfalls leiden die betroffenen Genehmigungen an einem „Wurzelmangel“ und können daher selbst Gegenstand der Aussetzung oder Zurücknahme sein. Die Einträge in Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes sind als derartige „Pläne und Programme“ im Sinne der SUP-RL der EU einzustufen. Im Sinne der Rechtsbereinigungspflicht hat eine redaktionelle Herausnahme des Vorhabens aus dem Bundesstraßengesetz zu erfolgen. Eine Verletzung dieser Pflicht wäre – so das Gutachten - eine unionsrechtswidrige Unterlassung. Dies liegt aus Anlass der S 1 derzeit dem EuGH zur Entscheidung vor.

Die Streichung der S 1 Lobau-Autobahn aus dem Bundesstraßengesetz ist somit sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus unionsrechtlicher Sicht weiter geboten.

Auch im Hinblick auf die Streichung mehrerer Projekte aus dem Bundesstraßengesetz mit der von der damaligen SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures vorgenommenen Evaluierung im Jahr 2011 würde es sich um einen keineswegs erst- oder einmaligen Vorgang handeln.

Zu erinnern ist an die damaligen Aussagen von BMin Doris Bures vom 25.11.2010:

„Es muss nicht jede Straße eine Autobahn sein, es muss nicht jede Autobahn in der XXL-Variante verwirklicht werden.“

„Wenn überall gespart wird und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken.“

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSAKTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wird aufgefordert, dem Nationalrat

- in Anerkennung der Rechtslage,
- in Fortsetzung der bereits von SPÖ-Verkehrsministerin Bures 2010 gewählten Vorgangsweise,
- und in Umsetzung der Empfehlung aus der Strategischen Prüfung Verkehr zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn (Lobau-Autobahn mit Lobau-Tunnel)

zügig eine Regierungsvorlage mit dem Inhalt einer Streichung dieser hochrangigen Straße aus dem Bundesstraßengesetz bzw. dessen Verzeichnis 2 zuzuleiten.“

The image shows five handwritten signatures in blue ink, each accompanied by a name in parentheses below it. From left to right: 1) A signature that looks like 'Röhr' with '(GEWEISNER)' written below it. 2) A signature that looks like 'Eder' with '(SPÖ)' written below it. 3) A signature that looks like 'Hämmerl.' with '(FPOE)' written below it. 4) A signature that looks like 'Schmid' with '(CSU)' written below it. 5) A signature that looks like 'Müller' with '(BZÖ)' written below it.