

Anfrage 64/M

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Einen wunderschönen guten Morgen, Herr Minister! Kommen wir zu Dingen, die für den Standort wirklich essenziell sind, und das ist die Infrastruktur. Ein moderner Wirtschaftsstandort braucht eine ausgebauten, moderne und leistungsfähige Infrastruktur – etwas, das wir uns ganz klar auch im Regierungsprogramm vorgenommen haben. Sie haben schon den Koralmtunnel genannt: Morgen ist ein großer Tag für die Steiermark und für Kärnten, wo eben diese schienengebundene Infrastruktur in Betrieb genommen wird und wir ja auch zukünftig sehr viel in die Schieneninfrastruktur investieren.

Aber es ist auch essenziell, in die straßengebundene Infrastruktur, in das Schnellstraßennetz zu investieren. Auch da haben wir uns sehr viel vorgenommen, weil es für den Standort ebenso essenziell ist, eine moderne Infrastruktur zu haben – modern im Sinne des Ausbaus, aber auch modern im Sinne der Digitalisierung, was wir auch im heurigen Jahr mit einigen Bereichen für die Asfinag schon auf den Weg gebracht haben.

Es ist ganz wichtig, dass wir mit der Asfinag investieren, und deswegen hier auch meine konkrete Frage, weil es eben dieses Ausbauprogramm der Asfinag braucht:

Wie wird eben das künftige Asfinag-Bauprogramm dafür Sorge tragen, dass diese wichtigen Lückenschlüsse und die Sicherheitsausbauten auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen endlich realisiert werden, damit Megastaus, wie es sie etwa auf der Südosttangente gab, endlich der Vergangenheit angehören?

Die schriftlich eingebrachte Anfrage hat folgenden Wortlaut:

„Wird das künftige ASFINAG-Bauprogramm dafür Sorge tragen, dass wichtige Lückenschlüsse und Sicherheitsbauten auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen endlich realisiert werden, damit Mega-Staus wie etwa auf der Südosttangente endlich der Vergangenheit angehören?“

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrter Herr Kollege! Intermodalität als Thema zieht sich ein Stück weit auch durch meine Fragestunde. Ich stehe zu all diesen Verkehrsträgern, und als zuständiger Minister ist es meine Aufgabe, sicherzustellen, dass Österreichs Infrastruktur und Mobilitätsangebot auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten den hohen Anforderungen des Wirtschaftsstandorts Österreich und der Bevölkerung gerecht wird.

Dazu zählen selbstverständlich auch die Straßeninfrastrukturprojekte, die täglich von Millionen Österreichern genutzt werden: auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder in die Freizeit. Mir ist es wichtig, eines klarzustellen: Es gibt für mich keine guten oder schlechten Verkehrsmittel; jede Form der Mobilität hat ihren Platz und ihre Bedeutung und ihre Berechtigung. Wir brauchen eine Politik, in der alle Verkehrsträger im Sinne der Intermodalität, wie anfangs erwähnt, einbezogen und verbunden werden.

Ich werde nicht müde, Folgendes zu betonen: Unser Ziel ist eine vernetzte und zukunftssichere Mobilität, und – so, wie ich es auch vorhin schon gesagt habe – die Richtung ist klar vorgegeben: Mit rund 20 Milliarden Euro für die nächsten Jahre bis 2030 investiert die Republik Österreich massiv und ein Vielfaches in den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Vergleich zum Straßennetz über die Asfinag. Damit stärken wir den öffentlichen Verkehr, reduzieren Emissionen und schaffen moderne Alternativen zum Individualverkehr. Gleichzeitig gilt aber, auch E-Autos, emissionsfreie Busse und Straßenbahnen brauchen

funktionierende Straßen. Eine intakte Straßeninfrastruktur ist also kein Widerspruch zur Klimapolitik, sondern Teil einer modernen integrierten Mobilitätsstrategie.

Im Regierungsprogramm ist klar verankert, dass zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung vom Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen Autobahnen und Schnellstraßen, die bereits über eine Genehmigung verfügen, schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.

Ich habe bei der Präsentation des Asfinag-Bauprogramms am 13. November Folgendes klargemacht: Von 2026 bis 2031 werden 12,5 Milliarden Euro an Ausgaben für den Neubau und für die Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich investiert. Für das Jahr 2026 plant die Asfinag Investitionen in Höhe von rund 2,028 Milliarden Euro – davon fließen 595 Millionen Euro in den Neubau und die Erweiterung, 1,168 Milliarden Euro in die bauliche Erhaltung und 265 Millionen Euro in sonstige Investitionen.

Ich habe auch klargemacht, dass wir für den Bereich der S 1 und die Entlastung der A 23 den Baustart der S 1 mit nächstem Jahr vorsehen – ein wichtiger Beitrag für den Wirtschaftsstandort, für den Ausbau und für eine hochqualitative, zukunftsfitte und eine sichere Verkehrsinfrastruktur.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Zusatzfrage?

Abgeordneter Mst. Joachim Schnabel (ÖVP): Vielen Dank, Herr Minister! Diese Investition ist ja auch ein klares Zeichen für den Standort und wird ganz sicher auch eine Ankurbelung der Wirtschaft, vor allem der Bauwirtschaft, mit sich bringen.

Aus Sicht der Steiermark geht es auch um den Großraum Graz. Wir haben – ich habe selbst jahrelang in der Gemeinde Hart bei Graz gearbeitet – das positive Signal und die Entscheidung bekommen, dass die Autobahnabfahrt Hart errichtet wird, die zu einer Entlastung der Gemeinde und auch zum Anschluss eines Leitbetriebes der Steiermark führen wird. Das gleiche Thema haben wir südlich von Graz mit der A 9, wo sehr, sehr viele Infrastrukturinvestitionen notwendig sind, weil es da prosperierende Wirtschaft gibt. Es ist gelungen – und ich danke auch dafür –, dass es eine klare Entscheidung zum dreispurigen Ausbau der A 9 im Süden von Graz gibt. Was uns in der Region beschäftigt, ist: Wie ist eigentlich der aktuelle Planungsstand beim dreispurigen Ausbau der A 9 Pyhrn-Autobahn und wann kann man mit einem Ausbau effektiv rechnen?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Herr Kollege, ich danke Ihnen, dass Sie auch Hart erwähnt haben. Auch das war mir ein Anliegen, dem Wirtschaftsthema dort neue Impulse zu geben und diese Entwicklung voranzutreiben.

Aber zum konkreten Projekt kommend: Die Asfinag wurde von mir mit der weiteren Projektierung und Ausarbeitung beauftragt. Das Vorhaben befindet sich damit in einer frühen, aber sehr intensiven Planungsphase. Auf Basis der aktuellen Verkehrsuntersuchung prüft die Asfinag derzeit mit Hochdruck verschiedene Ausbauvarianten. Nach der Projektierungsphase wird das Vorhaben vom Projektwerber Asfinag meinem Bundesministerium zur umfassenden Prüfung vorgelegt werden.

Gemäß aktuellem Bauprogramm der Asfinag ist die Realisierung – und um das, glaube ich, geht es uns allen – des Ausbaus in den Jahren 2031 bis 2033 geplant.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Eine nächste Zusatzfrage von Herrn Abgeordneten Oberhofer. – Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Vielen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister, auch Ihnen einen schönen guten Morgen! Lassen Sie mich für meine Fraktion, die NEOS, einmal unterstreichen, für wie wichtig und notwendig wir das sehen, auch wenn die budgetäre Lage in Österreich sehr eng ist, dass so viel Geld in die Straße, in die Infrastruktur, vor allem aber in die Schiene investiert wird. Das finden wir wirklich unterstützenswert, und da möchten wir Sie bei Ihrer täglichen Arbeit auch unterstützen.

In einer Anfrage vom 3. Oktober, die Sie sehr ausführlich beantwortet haben, ging es mir persönlich um die letzte Legislaturperiode, weil mir aufgefallen ist, dass in dieser sehr, sehr viele Infrastrukturprojekte zurückgesetzt wurden. Besonders ärgerlich ist, dass UVP-Prüfungen verordnet wurden, wo sie rechtlich gar keinen Sinn gemacht haben. Insbesondere Projekte auf der A 1, A 4 oder A 12 wurden dadurch gestoppt, verzögert oder mussten aufwendigst umgeplant werden.

Von daher ergibt sich für mich folgende Frage an Sie: Wie wird künftig sichergestellt, dass Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte effizient und rechtssicher erfolgen und mögliche Fragen zur UVP-Pflicht frühzeitig ohne zusätzliche Verzögerungen durch gerichtliche Verfahren geklärt werden können?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Herr Kollege, das UVP-Gesetz und damit die auf dieser Grundlage durchgeföhrten Verfahren fußen auf europäischen Richtlinien, wie wir wissen. Daher sind hier dem innerstaatlichen Handeln europarechtliche Grenzen gesetzt.

Durch die Vermeidung einer überschießenden Umsetzung, die Einführung des von dieser Bundesregierung beschlossenen Verfahrensturbos, die Vorbereitung einer Vollkonzentration der Genehmigungsverfahren sowie eine klare und effiziente Struktur der Genehmigungsbehörden sollen in Zukunft die UVP-Verfahren rasch und effizient abgewickelt werden – natürlich immer im Einklang mit der europäischen und der österreichischen Rechtsstaatlichkeit.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Eine weitere Zusatzfrage von Frau Abgeordneter Erasim. – Bitte, Frau Abgeordnete.

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Vielen Dank. – Herr Bundesminister, die nächste Frage stelle ich als Weinviertler Abgeordnete. Der sogenannte Speckgürtel im Osten Wiens zählt zu den dynamischsten Wachstumsregionen Österreichs und verzeichnet einen starken Bevölkerungszuwachs auf mittlerweile rund 350 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Entwicklung stellt enorme Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, denen die öffentlichen Infrastrukturprogramme auch Rechnung tragen müssen.

Daher meine konkrete Frage an Sie, Herr Bundesminister: Welche konkreten Vorteile ergeben sich aus dem Asfinag-Bauprogramm für die Menschen, vor allem aber die Pendlerinnen und Pendler aus den politischen Bezirken Gänserndorf und Mistelbach?

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Liebe Kollegin, der Bezirk Mistelbach profitiert vom vierstreifigen Vollausbau des Abschnitts Poysbrunn–Staatsgrenze bei Drasenhofen auf der A 5 Nord/Weinviertel-Autobahn. Geplanter Baubeginn ist Ende 2031 und die Verkehrsfreigabe ist für das Jahr 2034 geplant.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Eine nächste Zusatzfrage von Herrn Abgeordneten Leinfellner. – Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Markus Leinfellner (FPÖ): Danke, Herr Präsident. – Herr Minister, als leidgeprüfter Steirer, nämlich leidgeprüft von fünf Jahren linker, grüner Klimahysterie, bin ich ja sehr froh, dass wir jetzt beim Ausbau der Autobahnen und Schnellstraßen in die Gänge kommen. Kollege Schnabel hat es bereits erwähnt: Auch mit der Errichtung der Anschlussstelle Hart bei Graz, die ja insbesondere für die Firma Knapp sehr, sehr wichtig ist, soll bis 2031 begonnen werden können, wobei ich sage, 50 Prozent der Kosten kommen aus Asfinag-Mitteln, das Land wird sich beteiligen, die Firma Knapp wird sich beteiligen und auch die Gemeinde Hart wird sich beteiligen. Ja, das geht in eine richtige Richtung.

Sie haben es gerade gesagt, wir sprechen bei der A 9 von einem Zeithorizont von 2031 bis 2033. Wo aber der Zeithorizont noch nicht ganz klar ist, das ist bei der S 36. Und die Frage ist auch: Wie geht es mit der S 7 weiter? Das würde mich interessieren. Das sind auch unfallträchtige Strecken, wo auch Handlungsbedarf herrscht und in Wahrheit auch in der vergangenen Legislaturperiode schon Handlungsbedarf geherrscht hätte.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Herr Minister.

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Herr Kollege, ich darf das nur wiederholen, so wie Sie das auch richtig ausgeführt haben: Ich stehe zu diesem Ausbau, zu den Lückenschlüssen insbesondere. Ich glaube, das ist ganz, ganz wichtig, weil sonst trichterförmige Verengungen entstehen, die nicht notwendig sind. Außerdem treffen Menschen ja Investitionsentscheidungen, und die fußen oftmals auf Planungen im Verkehrsbereich, im Mobilitätsbereich. Wenn die dann nicht einsetzen und realisiert werden, findet sich hier ein Ungleichgewicht. Deshalb werde ich mich

auch für diese Projekte durchaus einsetzen, höre aber genau hin, was die Vor-Ort-Bevölkerung für richtig und vernünftig ansieht. Ich bringe mich selbst persönlich in diese Diskussion ein und werde damit auch sicherstellen, dass wir eine bestmögliche Umsetzung der von Ihnen genannten Projekte haben.

Aber noch einmal: Rechtsstaatlichkeit ist mir ganz, ganz wichtig. Wenn die Gerichte offene Fragen entschieden haben, dann werde ich mich auch bei der Asfinag für diese Projekte entsprechend starkmachen.

Präsident Dr. Walter Rosenkranz: Wir gelangen zur 3. Anfrage, 67/M, der Frau Abgeordneten Oberrauner. – Bitte, Frau Abgeordnete.