



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Landtagspräsident

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 10.11.2023

Zu Ltg.-**14/A-2-2023**

ST1-A-8/078-2023

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen

E-Mail: post.st1@noel.gv.at

Fax: 02622/22192-640001 Bürgerservice: 02742/9005-9005

Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug

Bearbeitung

(0 27 42) 9005

Durchwahl

Datum

Dipl.-Ing. Julia Krenn

60112

07. November 2023

Dipl. Ing. Rainer Irschik

60411

Betrifft

Klares Bekenntnis zum Festhalten an allen im Bundesstraßengesetz verankerten Projekten in Niederösterreich: S 1 samt Lobautunnel, S 8 und S 34; Entschließung des NÖ Landtages

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Vollziehung des Beschlusses des Landtages von Niederösterreich vom 27. April 2023 (Ltg.- 14/A-2-2023) berichtet die NÖ Landesregierung Folgendes:

Entsprechend des Beschlusses des Landtages von Niederösterreich trat das Amt der NÖ Landesregierung in einem Schreiben vom 07.06.2023 an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit der Aufforderung heran, an allen im Bundesstraßengesetz verankerten Projekten in Niederösterreich festzuhalten und deren zügige Verwirklichung sicherzustellen.

Das Bundesministerium nahm in einem Antwortschreiben vom 21.08.2023 wie folgt Stellung:

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07. Juni 2023, mit dem Sie eine Entschließung des Niederösterreichischen Landtags vom 27. April 2023 (Ltg.-14/A-2-2023) betreffend „Klares Bekenntnis zum Festhalten an allen im Bundesstraßengesetz verankerten Projekten in Niederösterreich: S1 samt Lobautunnel, S8 und S 34“ vorlegen.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) beehrt sich hierzu Folgendes mitzuteilen:

Mit **Blick auf die Klimakrise** tragen wir alle eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes und künftiger Generationen. Die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen sind, gemeinsam mit der Biodiversitätskrise, die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Die rasante Geschwindigkeit, mit der die Erderhitzung voranschreitet, unterstreicht das Erfordernis einer raschen und tiefgreifenden Umgestaltung der globalen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

Das Regierungsprogramm 2020-2024 der österreichischen Bundesregierung gibt zur Umsetzung der internationalen Vereinbarungen ein ambitioniertes Ziel vor: die **Erreichung der Klimaneutralität 2040**. Die Klimaziele können nur erreicht werden, wenn im Mobilitätssektor eine Trendwende bei den CO₂-Emissionen erfolgt. Der Backcasting – Ansatz des Mobilitätsmasterplans legt dar, dass ein 2040 dekarbonisierter Landverkehr in Österreich einen Bruch des bisherigen Wachstumspfad bei den Verkehrsleistungen des Straßenverkehrs bedingt, ein Einfrieren auf das heutige Niveau beim Straßengüterverkehr und einen Rückgang auf das Niveau der 1990er Jahre beim Straßenpersonenverkehr. Dies hat zwangsläufig Konsequenzen auf die Ausgestaltung der Bauprogramme für Straßeninfrastruktur.

Neben den klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen gilt es bei strategischen Entscheidungen zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auch aktuelle Umweltzielsetzungen zu berücksichtigen, dies betrifft neben dem Schutz der Bevölkerung auch insbesondere den Schutz von wertvollen Böden und Naturräumen.

In Anlehnung an die zuletzt im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise durchgeführte Evaluierung und unter Berücksichtigung der oben genannten Zielsetzungen sowie der Empfehlungen des Rechnungshofes wurde im BMK unter wissenschaftlicher Begleitung daher eine **Evaluierung des Bauprogrammes** der ASFINAG durchgeführt. Über die Ergebnisse der Evaluierung, die auch die genannten Vorhaben betreffen, wurde informiert und die Berichte wurden auf der Homepage des BMK veröffentlicht und sind dort weiterhin einsichtig:

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/publikationen/evaluierung-ASFINAG-bau-programm.html>. Die genannten Vorhaben wurden u. a. in Bezug auf die Festlegungen in aktuellen Zieldokumenten, den Flächenverbrauch, die Beeinflussung der Biodiversität oder die Frage der Hochrangigkeit kritisch beurteilt, Alternativen wären zu prüfen. Für die weitere Planung von Alternativen ist das Mitwirken des Landes dringend notwendig und gewünscht.

Insgesamt ist es uns wichtig zu betonen, dass uns die verkehrliche Belastung in den genannten Räumen bewusst ist und wir bemüht sind, eine möglichst rasche und gute Mobilitätslösung für die Menschen, unter Berücksichtigung sämtlicher Umweltaspekte, zu erzielen. Dazu bedarf es der Mitwirkung aller relevanten Akteur:innen. Das BMK hat mehrfach die Hand ausgestreckt und den Austausch u. a. konkret mit dem Land NÖ gesucht, der leider bislang zu allen von Ihnen genannten Vorhaben abgelehnt wurde.

Es muss klar sein, dass die von Ihnen geforderte und von uns als ebenso wichtig angesehene Sicherung bzw. Aufwertung der Lebensqualität der Menschen in engem Zusammenhang mit der klimatischen Entwicklung zu sehen ist, ein rascher und effizienter Klimaschutz ist unerlässlich zur Sicherung eines guten Lebens und auch einer positiven Entwicklung der Wirtschaft.

S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt Knoten S 1/S 8 – ASt.

Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

Zur S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt West wurde der ASFINAG mit Bescheid vom 16. April 2019 die Genehmigung erteilt. Derzeit ist das Verfahren beim BVwG anhängig. Es handelt sich um ein unabhängiges Verfahren, das nicht im Einflussbereich des BMK liegt. Inwiefern aufgrund möglicher erheblicher Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet

Sandboden und Praterterrasse eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens besteht, werden die vertiefenden Prüfungen durch das BVwG ergeben.

Die Evaluierung des Bauprogramms im Jahr 2021 hat besonders die hohe Flächeninanspruchnahme des Projekts kritisch beurteilt und bereits damals aufgrund der naturschutzrechtlich langwierigen Genehmigungsverfahren mit völlig offenem Ausgang angeregt, Prüfungen von Alternativen von besonders belasteten Gemeinden durchzuführen. Den entsprechenden Einladungen des BMK an das Land NÖ wurde leider nicht gefolgt.

Zum Thema Verfahrensdauer ist es uns wichtig festzuhalten, dass das UVP-Recht europarechtlichen Bestimmungen folgt und diese Vorgaben selbstverständlich einzuhalten sind. An dieser Stelle sei auch ergänzt, dass mit der vorliegenden Novelle des UVP-Gesetzes zahlreiche Maßnahmen gesetzt wurden, die eine Beschleunigung von UVP-Verfahren möglich machen sollen.

S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)

Mit Bescheid vom 21. Oktober 2019 wurde der ASFINAG die Genehmigung für das Bundesstraßenbauvorhaben S 34 Traisental Schnellstraße erteilt. Es folgten Beschwerdeverfahren durch die Instanzen.

Die Evaluierung des Bauprogramms im Jahr 2021 hat besonders aufgrund der hohen Flächenbeanspruchung und der Anmerkungen des Rechnungshofes hinsichtlich der ev. nicht gegebenen Hochrangigkeit des Projekts eine Prüfung von Alternativen angeregt. Dies mit dem Ziel der Entlastung von besonders belasteten Gemeinden. Den entsprechenden Einladungen des BMK an das Land NÖ wurde leider auch zu diesem Vorhaben nicht gefolgt.

Die S 34 endet im 1. Verwirklichungsabschnitt in einem niveaugleichen Kreisverkehr mit der Spange Wörth. Bei der Spange Wörth (L 5181) handelt es sich um ein UVP-pflichtiges Landesstraßenprojekt, welches gemeinsam mit dem 1. Verwirklichungsabschnitt der S 34 Traisental Schnellstraße errichtet werden soll. Die S 34 kann somit in der genehmigten Form nur gemeinsam mit der Spange Wörth umgesetzt werden. Betreffend die Spange Wörth ist derzeit ein Beschwerdeverfahren beim BVwG anhängig. Inwiefern aufgrund

artenschutzrechtlicher Themen eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens besteht, werden die weiteren Prüfungen durch das BVwG zeigen.

S 1 Außenring Schnellstraße, Knoten Schwechat (A 4) -Knoten Süßenbrunn (S 2)

Die Evaluierung des Bauprogramms im Jahr 2021 hat gezeigt, dass die Flächeninanspruchnahme des Gesamtprojekts sowie insbesondere die CO₂-Emissionen des induzierten Verkehrs als auch die Gesamt-CO₂-Emission des Projekts (einschließlich der Emissionen in der Bauphase) im Tunnelabschnitt des Verwirklichungsabschnitts VA 2 zwischen Schwechat und Groß-Enzersdorf („Lobautunnel“) besonders kritisch zu sehen sind. Die Autobahn würde außerdem ein äußerst sensibles Naturschutzgebiet untertunneln.

Aus diesem Grund wurde zur S 1 Außenring Schnellstraße, Knoten Schwechat-Knoten Süßenbrunn, ein SP-V Verfahren eingeleitet. Das Land NÖ wurde zur Mitwirkung beim ersten fachlich-inhaltlichen Workshop im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts eingeladen. Es wurde jedoch ausschließlich die rechtliche Vertretung des Landes NÖ entsandt.

Wir laden Sie bzw. Ihre Fachexpert:innen herzlich ein, die Gelegenheit zu ergreifen und beim nächsten geplanten fachlichen Workshop im Rahmen der SP-V im Herbst dabei zu sein, damit wir gemeinsam eine zukunftsorientierte Mobilitätslösung für den betroffenen Raum finden.

Die Einladung zu Gesprächen steht auch weiterhin zu allen von Ihnen angeführten Vorhaben, lassen Sie uns gemeinsam an zukunftsfiten Projekten arbeiten.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung
L a n d b a u e r, MA
LH-Stellvertreter