



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1893 /AB

2004 -08- 12

zu 2066 /B

GZ. 11.500/0003-I/CS3/2004

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 11. Aug 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2066/J-NR/2004 betreffend ASFINAG-Projekte in Linz, die die Abgeordnete Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 9. Juli 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wodurch kam es bei den Baumaßnahmen auf der A 7 im Stadtteil Bindermichl in Linz zu Kostensteigerungen?

Antwort:

Die Kostensteigerung beim Projekt A 7 Bindermichl resultiert im Wesentlichen aus nachfolgend dargestellten Punkten:

- Indexsteigerung - aufgrund einer Rohstoffverknappung am Weltmarkt sind die Stahlpreise binnen eines Jahres um mehr als 50 % gestiegen. Daraus resultiert eine erhebliche Steigerung des Baukostenindex.
- Tunnelausrüstung - aufgrund neuer Sicherheitsstandards und Richtlinien hat sich der Umfang der elektromaschinellen Ausrüstung beim Tunnel Bindermichl und der Einhausung Niedernhart wesentlich vergrößert.
- Behördenauflagen - im Zuge der Behördenverfahren wie z.B. im wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren oder dem verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren war das Projekt zu erweitern und zu ergänzen. Diese Projektsänderungen in Folge von Behördenauflagen betreffen die wesentlichen Bauteile wie den Tunnel Bindermichl, die Einhausung Niedernhart und auch das gesamte Straßenbauprojekt.
- Baustelleninformationssystem - zur Verringerung der Verkehrsbeeinträchtigung infolge von Stauerscheinungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde nachträglich durch die ASFINAG die Implementierung eines Baustelleninformationssystems beauftragt.

Frage 2:

Welche Fehler wies die ursprüngliche Finanz-Kalkulation der ASFINAG auf?

Antwort:

Wie schon im Punkt 1 ausführlich dargestellt, sind die Mehrkosten infolge von zusätzlichen Maßnahmen für die Anrainer, die Umwelt und die Verkehrssicherheit begründet.

Frage 3:

Konnten Sie nicht bei diversen Straßenbauprojekten der ASFINAG eine anfängliche Unterkalkulation beobachten, um die Entscheidungen für Projekte zu erleichtern?

Antwort:

Das Ausmaß der notwendigen Projektsänderungen aufgrund von Behördenauflagen ist im Voraus nicht zu bestimmen. Gleichfalls kann auch auf den Faktor Baukosten Indexsteigerung kein Einfluss genommen werden. Bei dem gegenständlichen Projekt A 7 Bindermichl kam es eben bei diesen Punkten zu erheblichen Kostensteigerungen.

Frage 4:

Wie beurteilen Sie das Verhalten der ASFINAG bei dem oben angeführten Projekt, das einem Vertragsbruch mit der Stadt Linz bzw. dem Land OÖ gleichkam?

Antwort:

Zwischen den Projektpartnern, dem Land Oberösterreich, der Stadt Linz und der ASFINAG gibt es ein gültiges Finanzierungsübereinkommen, das aus Sicht des bmvit nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen allen Vertragspartnern abgeändert werden kann.

Frage 5:

Besitzt für Sie der Linzer Westring Priorität und wenn ja, warum?

Antwort:

Die A 26 Linzer Autobahn ist sowohl im Bundesstraßengesetz als auch im GVPÖ verankert, und soll sowohl die bestehende A 7 im Linzer Stadtgebiet entlasten, als auch eine verbesserte Erreichbarkeit des Stadtgebietes gewährleisten. Sie soll aber auch durch eine zusätzliche Donauquerung die Staus im Pendlerverkehr vermeiden und als sekundäre Wirkung eine Entlastung des niederrangigen Straßennetzes erzielen. Derzeit ist nach Durchführung der erforderlichen Planungsschritte mit einem frühestmöglichen Baubeginn im Jahr 2008 zu rechnen.

Frage 6:

Erachten Sie den derzeit abschätzbaren Kostenaufwand von 550 Mio für ein regionales Projekt (Westring), das primär zu einer Umschichtung des Verkehrs in Linz führt, für vertretbar?

Antwort:

Es ist zu erwarten, dass es nach Realisierung der A 26 zu gewissen Umschichtungen der Verkehrsströme kommen wird, auch wenn die A 7 weiterhin eine wichtige Verkehrsachse für den innerstädtischen Verkehr bleiben wird. Damit einher geht auch eine deutliche Entlastung der Bevölkerung in Linz. Zweifellos überwiegt die regionale Wirksamkeit des Projekts, jedoch zeigen gerade regionale Projekte, welche die Abwicklung des Nahverkehrs verbessern, die größte Wirkung, da dieser den größten Anteil am Gesamtverkehrs ausmacht. Als positiver Nebeneffekt ist hervorstreichend, dass der Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet verlagert wird.

Dieses Projekt ist aufgrund der Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten notwendig und wie alle innerstädtischen Verkehrsvorhaben sehr teuer, wobei sich der hohe Tunnelanteil und die beiden Brückenbauwerke natürlich sehr stark auswirken. Daher werden von Seiten der ASFINAG derzeit Finanzierungsgespräche geführt, wobei unterschiedliche Finanzierungsszenarien untersucht werden.

Frage 7:

Welche Finanzierungsmöglichkeiten stehen hierfür der ASFINAG zur Verfügung? Wird es für dieses Projekt zusätzliche Bundesmittel geben?

Antwort:

Der ASFINAG stehen grundsätzlich die Finanzierungsmöglichkeiten durch die Vignette und die Mauteinnahmen zur Verfügung, wobei jedoch für die Finanzierung des gegenständlichen Projektes

einerseits Möglichkeiten zur Finanzierung von Seiten Dritter und andererseits auch durch ein PPP-Modell in Betracht gezogen wird.

Frage 8:

In welcher Größenordnung bewegt sich der zu erwartende Nord-Süd-Transit auf der Achse Berlin-Koper durch Österreich und damit durch den Linzer Raum derzeit und in zehn Jahren?

Antwort:

Der Nord-Süd-Transit in der Relation Wulowitz - österreichische Südgrenze (A 2, A 11, A 9) durch das Stadtgebiet von Linz ist mit ca. 50 LKW/24h werktags zu beziffern.

Im Vergleich zum LKW-Verkehr (5.000 LKW auf der A 8 in Linz oder 15.000 LKW auf der A 1 in Haid) ist diese Anzahl vernachlässigbar, selbst wenn man von einer Verdoppelung des LKW-Transitverkehrs bis 2015 ausgeht.

Frage 9:

Erscheint es sinnvoll, eine zukünftige zusätzliche Transitachse als Bypass für die A 7 bewusst mitten durch die Stadt Linz zu planen?

Antwort:

Bei der Planung der A 26, welche das Land Oberösterreich durchführt, ist die Verbesserung der Situation für den Umweltschutz und damit für die Bevölkerung oberstes Gebot. Nach derzeitigem Planungsstand verläuft die Trasse der A 26 daher größtenteils in Tunnels. Damit kann eine deutliche Entlastung der Bevölkerung im dicht besiedelten Stadtgebiet erreicht werden. Der Ziel- und Quellverkehr in Linz wird den weitaus überwiegenden Verkehrsanteil auf der A 26 einnehmen. Da das Transitaufkommen auf der gegenständlichen Nord/Süd-Verbindung im Bereich von Linz im unteren einstelligen Prozentbereich liegt, kann somit von keiner zusätzlichen Transitachse ausgegangen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'U' or 'M' shape with a long horizontal stroke extending to the right.