

3638/AB XXII. GP

Eingelangt am 06.02.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0008-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, am 6. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3663/J-NR/2005 betreffend Linzer Westring A 26, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 6. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Warum wurde von Ihrem Ressort nicht die Verlagerung des Einpendlerverkehrs vom Oberen Mühlviertel nach Linz auf Öffentliche Verkehrsmittel geprüft, bevor Sie das Projekt Westring – A 26 in Linz vorantrieben?

Antwort:

Grundsätzlich werden in den Bearbeitungen zu den Vorprojekten auch die Belange des Modal Split behandelt. Auch im Vorprojekt 2003 für die A 26 Linzer Autobahn „Westring Linz“ wurde daher dieser Aspekt selbstverständlich behandelt.

Das Projekt wurde im Rahmen des Generalverkehrsmanagement immer auch im Kontext mit den Schienenprojekten Gleisumbau Hbf. Linz und Hbf. Westkopf, sowie den Straßenprojekten A 7 Überdeckung Bindermichl und Verkehrsleitsystem Großraum Linz betrachtet. Dabei wurde in die Betrachtungen auch die Straßenbahlinie zum Harter Plateau miteinbezogen.

Gerade der von Ihrer Seite angesprochene Einpendlerverkehr vom Oberen Mühlviertel wurde genauer untersucht. So beträgt der ÖPNV-Anteil am Querschnitt der Landesstraße B 127 vor der Stadteinfahrt Linz bei ca. 24 %. Eine Realisierung des Nahverkehrsprogramms allein hat nur eine geringe Entlastung des Straßennetzes zur Folge. In einem Szenario mit Straßenausbau und Inbetriebnahme des Nahverkehrsprogramms bis 2015 (Nahverkehrsdrehscheibe Hbf., Inbetriebnahme der City-S-Bahn und ergänzender Verbesserungen im ÖPNV) werden wesentliche

Voraussetzungen geschaffen, dass der ÖPNV-Anteil auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden kann. Mit dem Bau der A 26 wird eine neue hochwertige Querverbindung geschaffen, die bei Engpässen auch großräumige Verlagerungen ermöglicht. Diesen Effekten kann im ÖPNV nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern nur durch eine umfassende Qualitätssteigerung des städtischen und regionalen ÖPNV begegnet werden.

Ergänzend darf nach Einholung von Informationen seitens meines Ressorts angemerkt werden, dass derzeit Untersuchungen hinsichtlich der City-S-Bahn in Linz (= Verbindung Mühlkreisbahn durch das Linzer Stadtgebiet zum Hbf. Linz), sowie Ausbau des Personennahverkehrs über die Mühlkreisbahn usw. im Laufen sind.

Frage 2:

Wie sollen Brücke und Tunnels PendlerInnen entlasten, die bereits in Ottensheim im Stau stehen?

Antwort:

Grundsätzlich sei hier festgehalten, dass die A 26 das Verkehrssystem großräumig verändert und speziell für den Pendlerverkehr aus dem westlichen Mühlviertel einen großen Nutzen darstellt. Durch den deutlich besseren Verkehrsfluss im und um das Linzer Stadtgebiet werden daher auch positive Effekte (d.h. keine oder weniger Staus) in den Zulaufstrecken der A 26 erwartet.

Frage 3:

Auf welche Weise soll der Westring eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs in Linz verhindern und damit die Belastung der Bevölkerung verringern?

Antwort:

Eine der Hauptwirkungen der A 26 Linzer Autobahn ist die Verlagerung des Quell- und Zielverkehrs vom innerstädtischen Netz weg zur A 26 hin. Weiters wird die A 7 durch den Westring entlastet. Somit wird es zu massiven Verkehrsentlastungen im Linzer Stadtgebiet und damit zu Verringerung der Staubelastungen und -zeiten kommen. Dadurch wird auch die Belastung durch Lärm, Luftschadstoffe usw. deutlich verringert.

Frage 4 und 5:

Welche rechtliche Relevanz hat Ihre Absichtserklärung vom 25. November 2005 in Linz?

Welche Garantie besitzt Ihre Unterschrift angesichts der äußerst prekären Lage des BZÖ?

Antwort:

Es handelt sich dabei um eine in der Praxis übliche, politische Absichtserklärung. Die Unterschrift wurde seitens der ressortzuständigen politischen Repräsentanten Oberösterreichs als auch von mir als ressortzuständigen Bundesminister für Verkehr unterzeichnet.

Frage 6:

Welche Bedeutung messen Sie den Einwendungen von 2500 BürgerInnen gegen das Verfahren im Zuge des Bundesstraßenplanungsgebietes zu?

Antwort:

Die Eingaben zum Verfahren gemäß §14 BStG werden entsprechend den Bestimmungen von der Standortgemeinde – der Stadt Linz – dem BMVIT übersandt. Dieses leitet die Eingaben an den Projektwerber weiter. Nach Würdigung der Eingaben erlässt das bmvit die §14 - Verordnung. Diese Eingaben bilden für die ASFINAG selbstverständlich eine wichtige Grundlage für die weiteren Planungen zum UVP-Verfahren.

Frage 7:

Wodurch ist garantiert, dass die ASFINAG den Gesamtumfang der Kosten des Weststrings trägt, nachdem auch am Bindermichl die Stadt Linz und das Land OÖ an der Bausumme beteiligt sind?

Antwort:

Grundsätzlich ist die ASFINAG durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen verpflichtet, dieses Projekt zu planen und zu errichten. Die dafür notwendigen Finanzmittel werden von der ASFINAG bestritten. Ob es im Verlauf zu einer Kostenbeteiligung Dritter (des Landes OÖ und/oder der Stadt Linz) kommt, kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Eine Kostenbeteiligung wäre grundsätzlich wünschenswert, da die A 26 aus Sicht der Fachleute ja zu einem Großteil der Entlastung der Stadt Linz dienen wird. Diese Beteiligung ist grundsätzlich möglich, aber derzeit keine zwingende Voraussetzung.

Frage 8:

Muss der Beschluss des Bundesstraßengesetzes über den Bau der A 26 angesichts der massiv veränderten Kostensituation nicht revidiert werden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Für die Verankerung eines Projektes im Bundesstraßengesetz (BStG) sind vor allem die verkehrspolitischen und verkehrstechnischen Aspekte sowie die verkehrliche Notwendigkeit ausschlaggebend. Fragen der Finanzierung spielen zum Zeitpunkt der Aufnahme in das BStG keine wichtige Rolle, da die Kosten erst im Zuge der ersten Planungen (Vorliegen erster Untersuchungen) ernsthaft abgeschätzt werden können. Eine Revidierung des BStG steht daher außer Diskussion, zumal dieser Straßenzug auch im Rahmen des GVP-Ö als Autobahnprojekt im Paket 1 – und damit als „vordringlich zu realisierend“ – eingestuft wurde.

Frage 9:

Weshalb gibt es noch keine Planung und Kostenschätzung bezüglich des für den Westring notwendigen Neubaus der Westbrücke über die Bahnstrecke nach Salzburg/Graz?

Antwort:

Der erforderliche Neubau der Westbrücke wurde in der Kostenschätzung und in der straßenbaulichen Planung des Vorprojektes A 26 Linzer Autobahn berücksichtigt. Die konstruktiven Brückenplanungen werden im Zuge der Erstellung der Einreichunterlagen für das Verfahren gemäß §4 BStG und das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt. Bis dahin ist von der ASFINAG noch die Frage der Bemautbarkeit und damit der Verkehrsführung (Trennung Durchgangsverkehr/Langsamverkehr; Fußgängerverkehr) zu klären.

Frage 10:

Weshalb ist der im Fall des Baus des Weststrings nötige vierspurige Ausbau der B 127 zwischen Puchenau und Walding noch nicht im Projekt integriert?

Antwort:

Planungen für einen Ausbau der Landesstraße B 127 im Bereich westlich von Puchenau liegen im Zuständigkeitsbereich des Landes OÖ und sind daher auch nicht im BStG verankert; somit liegt auch kein Planungsauftrag für die ASFINAG vor. Die Notwendigkeit eines von Ihnen angesprochenen Ausbaues müsste durch das Land OÖ geprüft werden. Sollte das Land OÖ in diesem Bereich planerisch tätig werden, ist davon auszugehen, dass die Planungen aufeinander abgestimmt erfolgen werden.

Mit freundlichen Grüßen