

XXII. GP.-NR

3663 /J

06. Dez. 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Linzer Westring A 26

Am 25. November 2005 unterzeichneten Sie in Linz eine Absichtserklärung, den Westring zu errichten. In der Anfrage-Beantwortung 1893/AB XXII. GP wiesen Sie auf die lokale und regionale Bedeutung des Projekts hin:

„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.“

„Der Ziel- und Quellverkehr in Linz wird den weitaus überwiegenden Verkehrsanteil auf der A 26 einnehmen.“

Dem steht die verkehrswissenschaftliche Tatsache gegenüber, dass neue Straßenkapazitäten neuen PKW-Verkehr generieren und somit der Raum Linz erhöhten Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt sein wird.

Auch verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich erscheinen die Gesamtaufwendungen für ein Projekt von lokal-regionaler Bedeutung in dieser Größenordnung kontraproduktiv und deutlich überhöht. Vor allem angesichts der Tatsache, dass

1. derzeit bereits der PKW-Einpendler-Verkehr in Ottensheim an der Ampel staut,
2. die Bewohner von Puchenau keine zusätzliche Verkehrsbelastung verkraften und somit weitere Tunnels oder Einhausungen erforderlich wären,
3. diese Verbesserungen für den PKW-Verkehr zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und verstärkter Belastung in Linz führen,
4. die Konkurrenzsituation des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch das Projekt entscheidend verschlechtert wird,
5. die Feinstaubbelastung durch mehr Gesamtverkehr in Summe steigen wird,

6. naturschutzrechtliche Angelegenheiten und die Abgas/Entlüftungsfrage nicht geklärt sind, städtische Grünflächen verbaut und zahlreiche AnrainerInnen abgesiedelt werden müssen,
7. die Kosten sich seit der Aufnahme in das Bundesstraßengesetz beinahe verdreifacht haben.

Linz verfügt mit dem Bindermichl über das bis dato teuerste Autobahnstück Österreichs. Die stark gestiegenen Kosten für die 2,5 km Autobahn sind keineswegs ausschließlich in Vorteile für die dort wohnende Bevölkerung geflossen, sondern vor allem in die Verbreiterung auf jeweils drei Fahrspuren. Gefördert wurde hier eine Kapazitätsausweitung für den motorisierten Individualverkehr und den Straßengüterverkehr, die eine noch größere Verkehrsbelastung der gesamten Linzer Bevölkerung bringen wird.

Jetzt wird mit der Westring-Autobahn A26 eine noch teurere Variante einer Transitautobahn mitten durch eine Stadt geplant.

Angeblich ist laut Landeshauptmannstellvertreter Franz Hiesl hier der Planungsstand bereits so weit fortgeschritten, dass es keine weiteren Kostensteigerungen geben kann, obwohl noch nicht einmal die Art der Entlüftung und die Situierung möglicher Abluftbauwerke geklärt ist.

Im Vortrag vom 9.11. in Linz bekannte sich ASFINAG Chef DI Lückler zu Transparenz. Im Sinne dieser Transparenz sind alle Fakten und Zahlen für die bisherigen und zukünftigen Planungs-, Werbungs- und Errichtungskosten für die Westring-Autobahn offen zu legen.

In der oben zitierten Anfrage-Beantwortung stellten Sie angesichts der hohen Kosten fest:

„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.“

Nun soll die ASFINAG aus Eigenem die Gesamtfinanzierung übernehmen.

Der Parlamentsbeschluss für die Westring-Autobahn im Jahre 2002 basiert auf geplanten Kosten von 225 Mio €. Mittlerweile gehen vorsichtige Kostenschätzungen der ASFINAG von mindestens 600 Mio € aus. Nach Schätzungen sind Baukosten von 1 Milliarde € im Bereich des Möglichen.

Nur eine Zahl zu den Horrorkosten: Nur 5 m (!) dieses Großprojektes sind schon teurer als die Summe, die jährlich für den Radverkehr in Linz ausgegeben wird.

Der Parlamentsbeschluss ist daher wegen der falschen Kostenannahmen zu revidieren. Deshalb erscheint es im Sinne der SteuerzahlerInnen sinnvoll, diesen Beschluss aufzuheben und Neuverhandlungen unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verkehrslösung für den gesamten Großraum Linz mit den Prioritäten einzuleiten:

1. Allgemeine Verringerung des Individualverkehrs.
2. Innerhalb des Zentralraumes von Linz und Umgebung absoluter Vorrang für den Öffentlichen Verkehr.
3. Verkehrsplanung als Mobilitätsplanung betreiben, die nicht nach politischen Prioritäten ausgerichtet werden darf, sondern den Bedürfnissen der Bürger entsprechen muss.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum wurde von Ihrem Ressorts nicht die Verlagerung des Einpendler-Verkehrs vom Oberen Mühlviertel nach Linz auf Öffentliche Verkehrsmittel geprüft, bevor Sie das Projekt Westring – A26 in Linz vorantrieben?
2. Wie sollen Brücke und Tunnels PendlerInnen entlasten, die bereits in Ottensheim im Stau stehen?
3. Auf welche Weise soll der Westring eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs in Linz verhindern und damit die Belastung der Bevölkerung verringern?
4. Welche rechtliche Relevanz hat Ihre Absichtserklärung vom 25. November 2005 in Linz?
5. Welche Garantie besitzt Ihre Unterschrift angesichts der äußerst prekären Lage des BZÖ?
6. Welche Bedeutung messen Sie den Einwendungen von 2500 BürgerInnen gegen das Verfahren im Zuge des Bundesstraßenplanungsgebietes zu?
7. Wodurch ist garantiert, dass die ASFINAG den Gesamtumfang der Kosten des Westrings trägt, nachdem auch am Bindermichl die Stadt Linz und das Land OÖ an der Bausumme beteiligt sind?
8. Muss der Beschluss des Bundesstraßengesetzes über den Bau der A 26 angesichts der massiv veränderten Kostensituation nicht revidiert werden? Wenn nein, warum nicht?
9. Weshalb gibt es noch keine Planung und Kostenschätzung bezüglich des für den Westring notwendigen Neubaus der Westbrücke über die Bahnstrecke nach Salzburg/Graz?
10. Weshalb ist der im Fall des Baus des Westrings nötige vierspurige Ausbau der B127 zwischen Puchenau und Walding noch nicht im Projekt integriert?




