
1682/AB XXIII. GP

Eingelangt am 18.12.2007

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0024-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am 14. Dezember 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1940/J-NR/2007 betreffend weitere Fragen zum Projekt Linzer Westring (A26), die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 9. November 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 17 und 22:

In Zeiten von Sparmaßnahmen bei Gesundheit, Bildung und innerer Sicherheit soll eine der teuersten Autobahnen Europas in der Frischluftschneise von Linz gebaut werden. Wie können Sie diese Tatsachen ethisch verantworten und durch Ihre Entscheidungen bzw. Ihre Rückendeckung für entsprechende Entscheidungen der ASFINAG eine weitere Schuldenlast erzeugen?

Angesichts der eindeutigen Angaben zur völligen Unrentabilität der A26 (vgl. zB Der Standard, 20.9.2007): Wollen sie tatsächlich in Zeiten rigider Sparmaßnahmen bei Gesundheit, Bildung und innerer Sicherheit so ein finanzielles Debakel anrichten bzw. der ASFINAG hierbei tatenlos zuschauen?

Welche aktienrechtlichen Konsequenzen hat es zur Folge, wenn Sie eine massive Erhöhung der Schuldenlast induzieren bzw. diese tatenlos geschehen lassen, wo selbst von Seiten der ASFINAG diese Projekte als absolut unrentabel angesehen werden?

Antwort:

Die Realisierung des A26 (Westring Linz) wurde im Bundesstraßengesetz vorgesehen und somit der ASFINAG zur Planung übertragen. Die Notwendigkeit dieser hochrangigen Verbindung wurde zuvor in verschiedenen Studien und Untersuchungen nachgewiesen.

Neben betriebswirtschaftlichen Maßgaben ist eine Autobahn im Zuge der Planungen in hohem Maße auch nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen. Die Trassierung – und in weiterer Folge die Ausstattung – der A26 ist daher so ausgelegt, dass unter maximaler Berücksichtigung der Schutzbedürfnisse des Planungsraumes und seiner AnrainerInnen eine Lösung gefunden wird, welche auch den verkehrlichen Zielen entspricht.

Fragen 2 und 3:

Die Fotomontage der im Zuge der A26 beabsichtigten 7-spurigen Donauquerung zeigt eine niedliche Brücke im Wald. Wieso weisen Sie die ASFINAG nicht an, die wahren Ausmaße der Zerstörung der naturgeschützten Donaupforte vor Linz durch acht Tunnelportale und Rampensysteme zu zeigen?

Von seiten des Landes Oberösterreich wurden Naturschutzaufgaben für die 7-spurige Autobahnbrücke vorgegeben. Wieso wurden diese bei der Projektauswahl bisher ignoriert?

Antwort:

Im Zuge der laufenden Projektierung werden sehr umfangreiche und detaillierte Planunterlagen erstellt, die das Vorhaben A26 Linzer Autobahn in allen erforderlichen Details darstellen werden. Dieses Vorhaben wird auch einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Sämtliche Planungsunterlagen zur A26 sind im Zuge des kommenden UVP-Verfahrens einsehbar.

Zur Gestaltung der Donaubrücke wurde im Zuge des Vorprojektes ein international durchgeführter Wettbewerb ausgeschrieben. Als Sieger wurde jener Brückenentwurf gekürt, der – neben einer Reihe von anderen Kriterien – die vorgefundenen naturräumlichen Gegebenheiten besonders sensibel behandelt. Dem Thema Naturschutz wurde beim Wettbewerb breiter Raum gegeben. So wurde eine Brückenkonstruktion gefunden, welche mit minimalen Eingriffen in die Hänge des Donaudurchbruchs auskommt (Verankerung von Hängeseilen).

Die Tunnelportale wurden auch so vorgesehen, dass sie trotz aller technischen Rahmenbedingungen möglichst außerhalb von Schutzgebieten liegen oder die Eingriffe in das Umfeld auf ein verträgliches Maß reduziert bleiben.

Frage 4:

Auf einer Hängebrücke dieser Bauweise sind keine Schallschutzmassnahmen möglich. Wieso informieren Sie bzw. die ASFINAG die Bevölkerung nicht, dass es durch diese Donauquerung zu einer zusätzlichen Dauerbeschallung weiter Teile von Urfahr, Puchenau und Linz kommen würde?

Antwort:

Teil der umfangreichen Umweltuntersuchungen zum Projekt sind auch breit angelegte lärmtechnische Untersuchungen. Die Ergebnisse dazu liegen noch nicht vor.

Selbstverständlich werden auch auf der Brücke – unabhängig von deren Konstruktion – die nach den geltenden Richtlinien und Normen notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sein, sofern der erforderliche AnrainerInnenschutz ohne Maßnahmen nicht ohnehin gewährleistet ist.

Frage 5:

In Zeiten von Energiesparbestrebungen wird ein Tunnelsystem mit enormem Energieverbrauch gebaut. Wieso informieren Sie bzw. die ASFINAG nicht darüber, wie hoch der Stromverbrauch dieser Tunnelsysteme (Be-/Entlüftung, Beleuchtung und Filterung), wie hoch der damit verbundene CO₂-Ausstoß und wie hoch der Anteil an Atomstrom unter Annahme des derzeitigen Strom-Mix des Energielieferanten der ASFINAG ist?

Antwort:

Wie auch bei anderen Stadtautobahnen, die zur Bündelung des Verkehrs und Entlastung des untergeordneten Netzes dienen, sind die Tunnelstrecken der A26 (Unterflurtrasse Waldeggstraße und Tunnel Freinberg) sowohl aus räumlicher Sicht als auch zum Schutz der AnrainerInnen nötig. Die technischen Details zum Tunnelbetrieb befinden sich derzeit noch in Ausarbeitung.

Frage 6:

Die A26 soll gemeinsam mit der wirtschaftlich bei Errichtung in hochrangigem Querschnitt äußerst fragwürdigen S10 eine neue Transitachse Berlin-Triest eröffnen. Wieso verschweigen Sie bzw. die ASFINAG die Zahl der zusätzlichen LKW-Transitfahrten, die mit dieser Transitstrecke mutwillig angezogen werden sollen, weil deren Mauteinnahmen von der ASFINAG benötigt werden?

Antwort:

Die A26 ist eine Stadtautobahn, deren hauptsächliche Wirkung in der Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes besteht.

Fragen 7, 10 und 18:

Manche Politiker verkaufen aus wahlkampfaktischen Gründen die A26 als Lösung des Stauproblems auf der B127. Warum informieren Sie bzw. die ASFINAG die B127-PendlerInnen nicht darüber, was ihnen die Befahrung monatlich mit der PKW-Maut zusätzlich kosten wird, deren Einführung durch andauernde bundes- und landespolitisch erzwungene bzw. gedeckte Realisierung völlig unwirtschaftlicher Straßenbauprojekte durch die ASFINAG geradezu erzwungen wird?

Die A26 wurde mit Kosten von 220 Mio € im Parlament genehmigt. Die Baukosten werden aber inkl. Zinsendienst voraussichtlich 1 Milliarde € erreichen. Dieser Betrag muss refinanziert werden. Wie können Sie in Zeiten von Sparmaßnahmen diese extreme Kostensteigerung verantworten? Wieso verschweigen Sie und die ASFINAG, dass diese Bauten ohne Einführung einer PKW-Maut (+ Sondermaut?) nicht möglich sind?

Wie sollen die Baukosten von mindestens 700 Mio € (Süd- und Nordteil OHNE Zinsendienst und Finanzierungskosten!) konkret finanziert werden?

Antwort:

Grundlage der Planungen zur A26 ist die Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes.

Die A26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd wurde in der Prioritätenreihung verankert, wodurch die Finanzierung gewährleistet ist.

Das Investitionsvolumen für dieses aktuelle Projekt beträgt 403 Mio. Euro. Die genannten Kosten von 220 Mio. Euro beziehen sich auf ein früheres Projekt, welches noch mit einem einröhren Tunnel sowie einer lediglich zweistreifigen Bundesstraße konzipiert war.

Die Einführung einer PKW-Maut ist seitens dieser Bundesregierung nicht geplant.

Frage 8:

Die Fehlplanung „Bindermichtunnel“ hat durch die enorme Stau- und Unfallhäufigkeit jetzt schon den Ruf als teuerster Parkplatz Österreichs. Via S10 und A26 wird zusätzlicher Auto- und Schwerverkehr durch dieses Nadelöhr geleitet und zum Stillstand gebracht. Wollen Sie bzw. die ASFINAG bewusst die Stausituation für die PendlerInnen noch weiter verschlimmern anstatt den Verkehr zB weiträumiger im Osten abzuleiten?

Antwort:

Das hochrangige System Bindermichtunnel ist auf eine höhere Verkehrsfrequenz ausgelegt als für die derzeitige Auslastung nötig. Die Verkehrsplanungen haben gezeigt, dass diese Strecke auch nach Inbetriebnahme von A26 und S10 verkehrstechnisch entspricht. Zusätzlich wird an der Installation des Verkehrsleitsystems und der Überwachung gearbeitet.

Frage 9:

Der Bindermichtunnel war und ist ein ökonomisches und verkehrstechnisches Debakel mit negativen Stellungnahmen vom Rechnungshof (diese werden erfahrungsgemäß von den verantwortlichen Politikern ignoriert). Wieso streben Sie von sich aus nicht vorab eine Initiativprüfung durch den Bundesrechnungshof an, um der ASFINAG die Unbedenklichkeit des Projektes A26 zu bescheinigen?

Antwort:

Die Notwendigkeit, die A26 zu realisieren, wurde durch verschiedene Untersuchungen bewiesen und im Zuge der Prioritätenreihung, welche in Zusammenarbeit zwischen Herrn Vizekanzler Finanzminister Mag. Molterer und mir, sowie dem Landeshauptmann von OÖ, Herrn Dr. Pühringer, und der ASFINAG erstellt wurde, bestätigt.

Im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) werden – neben vielen anderen Aspekten – auch die betriebswirtschaftliche und die verkehrstechnische Verträglichkeit und Sinnhaftigkeit des Projekts dargestellt.

Frage 11:

Laut EU ist vor der UVP eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung mit Prüfung aller Varianten (auch Nullvariante) verpflichtend. Offensichtlich hat sich das Projekt A26 – siehe zum Beispiel die Kostenentwicklung – seit Aufnahme ins Bundesstraßengesetz grundsätzlich verändert, eine Prüfung wäre also höchst angebracht. Wieso sind Sie nicht bereit, bei dieser Strecke geltendes Recht in Sachen strategische Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden?

Antwort:

Die EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung trat am 21. Juli 2004 in Kraft. Die Mitgliedstaaten hatten diese Richtlinie umzusetzen. In Österreich erfolgte dies durch das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz). Da die A26 bereits vor Inkrafttreten des SP-V-Gesetzes im Verzeichnis I zum Bundesstraßengesetz in der heutigen Form verankert war und seitdem keine Änderungen durchgeführt wurden, ist die nachträgliche Durchführung einer SP-V nicht angezeigt. Das SP-V-Gesetz sieht die Möglichkeit zur Durchführung einer SP-V dann vor, wenn der Vorschlag für eine Netzveränderung seitens eines befugten Initiators an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herangetragen wird.

Finanz- oder Haushaltspläne und -programme – und somit auch deren Änderungen – werden von der sogenannten „SUP-Richtlinie“ der EU dezidiert nicht erfasst (vgl. EG-Richtlinie 2001/42/EG Artikel 3 Z 8).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung selbst wird auch die Nullvariante dargestellt.

Fragen 12, 13 und 16:

A26 und S10 sind als Gesamtprojekt geplant. Es gibt dennoch Bestrebungen, sogar das UVP Verfahren für die A26 zu teilen, um das Verfahren zu verwässern. Wieso erteilen Sie diesem politischen Ansinnen keine klare Absage und übernehmen damit Verantwortung für die Gesundheit der Bevölkerung?

Das mit 28.9.2006 verordnete Bundesstraßenplanungsgebiet erstreckt sich über die gesamte Trasse, nämlich Nord- und Südteil. Weshalb erfolgt nun die UVP nicht über den gesamten Trassenverlauf? Könnte es sein, dass die ASFINAG den Nordteil gar nicht zu errichten

gedenkt? Warum fühlt sich in diesem Falle die ASFINAG bzw. der Bund für eine lokale Umfahrung zuständig? Warum wird dann so eine überdimensionierte Donaubrücke geplant? Oder geht es tatsächlich darum, die Auswirkungen des Nord-Süd-Transits im Verfahren gezielt auszublenden?

Von Seiten der ASFINAG war von Anbeginn ein Splitting der Bauphasen in Süd- und Nordteil geplant. Manche Politiker verkaufen aus wahltaktischen Gründen eine Bauphasentrennung als ihre Idee zur Kostenreduktion. Wieso lassen Sie zu, dass die ASFINAG sich von Politikern für einen lokalen Wahlkampf instrumentalisieren lässt? Was haben Sie dagegen konkret wann im einzelnen unternommen?

Antwort:

Die A26 und die S10 sind nicht als Gesamtprojekt geplant. Die A26 ist als Autobahnneubauprojekt in der Prioritätenreihung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in zwei Realisierungsstufen enthalten. Die Realisierung der A26 vom Knoten Hummelhof (Westbrücke) bis zur Anschlussstelle Donau-Nord einschließlich Donaubrücke hat dabei höchste Priorität. Der Nordteil der A26, die Weiterführung von der Anschlussstelle Donau-Nord bis zum Knoten Linz/Urfahr, ist als Autobahnneuprojekt erst für einen Realisierungshorizont nach dem Jahr 2013 vorgesehen.

Die Durchführung eines UVP-Verfahrens für die gesamte A26 würde einer Baudurchführung in zwei Realisierungsschritten nicht entgegenstehen, ist aber im Sinne der Einhaltung der Zeitpläne für den Südabschnitt im Sinne der Prioritätenreihung nicht vorgesehen.

Fragen 14 und 19:

Die A26 bindet massiv Gelder und führt zu einer weiteren Verzögerung des ÖPNV-Ausbaus entlang der B127 (City S Bahn) und daher zu einem weiteren Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs. Wieso erwähnen Sie bzw. die ASFINAG mit keinem Wort, dass die ASFINAG trotzdem keinerlei Lärmschutz- oder Entlastungsmaßnahmen für die Gemeinden Puchenu und Ottensheim vorgesehen hat und das Land OÖ diese auch nicht finanzieren kann?

Wie wollen Sie konkret verhindern, dass dieses Milliardengrab A26 den ÖPNV Ausbau massiv verzögert?

Antwort:

Der Ausbau des ÖPNV und des höchstrangigen Straßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen) sind finanziell nicht aneinander gekoppelt, da die Finanzierung dieses Straßennetzes aus den Mitteln der ASFINAG erfolgt. Diese wiederum finanziert Bau und Betrieb ihres Straßennetzes durch die Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten und Sondermauten sowie der leistungsbezogenen LKW-Maut.

Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Projektes A26 Westring Linz werden aufgrund ihrer Notwendigkeit geplant und realisiert.

Frage 15:

Bei der ersten Projektpräsentation zur A26 wurden baldige Informationsveranstaltungen versprochen. Außer unkritischer Propaganda in Hochglanzbroschüren mit Umweltschutz- und Entlastungsunwahrheiten ist nichts passiert. Wieso haben Sie bzw. die ASFINAG nicht den Mut sich den Fragen der Bevölkerung zu stellen und die eigene ASFINAG-Studie (vgl. OÖN 14.7.2007) zu beachten?

Antwort:

Die ASFINAG veranstaltet im Dezember 2007 und im Jänner 2008 Sprechstage. Im Rahmen dieser Sprechstage können sich interessierte BürgerInnen über den aktuellen Planungsstand und etwaige Details informieren. Termine und Veranstaltungsort werden derzeit fixiert und in Kürze veröffentlicht.

Weiters sind vor Einreichung des Projektes zur Umweltverträglichkeitsprüfung im kommenden Frühjahr neben der Auflage eines Informationsfolders öffentliche Planungsausstellungen vorgesehen.

Zudem informiert die ASFINAG Bau Management GmbH auf ihrer Projektseite im Internet unter www.asfinag.at zum Planungsprojekt A26.

Fragen 20 und 21:

Wieso klären Sie die Bevölkerung nicht spätestens angesichts der eindeutigen Angaben zur völligen Unrentabilität der A26 (vgl. zB Der Standard, 20.9.2007) über die nötige „Frequenzsteigerung“ und Förderung des Transitverkehrs für die nötige Maximierung der Mauteinnahmen auf?

Wieso sagen Sie den Mühlviertler PendlerInnen nicht, wie viel Maut angesichts der eindeutigen Angaben zur völligen Unrentabilität der A26 (vgl. zB Der Standard, 20.9.2007) für die Benutzung dieser extrem teuren Tunnel- und Brückensysteme verlangt werden wird?

Antwort:

Die A26 ist als Entlastungsstraße konzipiert, die große Anteile jenes Verkehrs aus dem untergeordneten Netz abziehen wird, der nicht ausschließlich lokale Ziele hat, also regionalen Pendlerverkehr und Transporte mit regionalen Zielen, aber selbstverständlich auch überregionalen Verkehr, dessen Verteilung in und um Linz bisher Stadt- und Landesstraßen belastet.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann