

4856/AB XXIII. GP

Eingelangt am 18.09.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0017-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, . September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4900/J-NR/2008 betreffend Überdenken des Linzer Westrings – A26, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 17. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Warum wird das Linzer Westring-Projekt seitens des Bundes im Widerspruch zum ASFINAG-Gesetz weiterverfolgt, obwohl Sie selbst dem Projekt öffentlich nur regionale Bedeutung zumessen, was durch den Verzicht auf den Bau des Nordteils der A26 zusätzlich unterstrichen wird?

Antwort:

Die A26 bewirkt durch die Verbesserung der verkehrlichen Situation insgesamt eine Stärkung des Standortes Linz und Umgebung. Dieser Effekt wird auch schon durch den nun zur UVP eingereichten Südteil erzielt, wobei darauf hingewiesen wird, dass die Realisierung des Nordteiles in der Prioritätenreihung des BMVIT nicht gestrichen, sondern nur in Abhängigkeit von der Fertigstellung des Südabschnittes nach hinten gereiht wurde.

Frage 2:

Die Gesamtkostenschätzung des verbleibenden Südteils betragen offiziell rund 400 Mio. auf Grund der aufwändigen Konstruktionen ist real eine deutliche Erhöhung zu befürchten. Worauf beziehen sich die „offiziellen“ Berechnungen? Wie hoch wird der Risiko-Faktor veranschlagt?

Antwort:

Die Kostenschätzungen beziehen sich immer auf das durch die Planung erstellte Projekt. In den einzelnen Teilbereichen werden - abhängig vom Planungsstand – Zuschläge für Risikofaktoren und Unvorhergesehenes verwendet. Diese bewegen sich im Bereich zwischen 5 und 15% der jeweiligen Kostenelemente.

Fragen 3, 4 und 5:

Wie stehen Sie zur Empfehlung des Rechnungshofs aus Bericht Reihe Bund 2008/5 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“. bei „gravierenden inhaltlichen Änderungen oder erheblichen Kostensteigerungen der Projekte die ursprünglichen Kosten-Nutzen-Untersuchungen auf ihre aktuelle Gültigkeit zu evaluieren“?

Wie sind Sie dieser Empfehlung bereits nachgekommen, z.B. bei der A26?

Falls Sie bisher untätig geblieben sind: Wie werden Sie dieser Empfehlung wann im einzelnen nachkommen, z.B. bei der A26?

Antwort:

Für das Projekt A26 wurden in den Einreichunterlagen zum UVP-Verfahren die im Zuge der Planungen durchgeführten Kosten-Nutzen-Untersuchungen dargelegt. Die inhaltlichen Änderungen gegenüber dem Jahr 2002, die u.a. auf Grund der Bestimmungen des Straßentunnelsicherheitsgesetzes erforderlich geworden sind, sind in diesen Nutzen-Kosten-Untersuchungen berücksichtigt worden.

Fragen 6, 7 und 8:

Wie stehen Sie zur Empfehlung des Rechnungshofs aus Bericht Reihe Bund 2008/05 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“, klarzustellen, „bis zu welchem Kosten-Nutz-Verhältnis ein Straßenbauvorhaben volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll ist?

Wie sind Sie dieser Empfehlung bereits nachgekommen, z.B. bei der A26?

Falls Sie bisher untätig geblieben sind: Wie werden Sie dieser Empfehlung wann im Einzelnen nachkommen, z.B. bei der A26?

Antwort:

Wesentliche Einflussgrößen des zu errechnenden Verhältnisses zwischen Kosten und Nutzen stellen die Abgrenzung des Untersuchungsbereiches bzw. der projektrelevanten Wirkungen und deren Bewertung dar. Es ist daher nicht zielführend, sich nur auf eine singuläre Bewertungszahl zu beschränken. Hinsichtlich der Berechnungsmethodik wird bereits derzeit nach einem einheitlichen Bewertungssystem gemäß RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ vorgegangen. Das BMVIT ist an der Aktualisierung dieser Richtlinie, die derzeit vor Abschluss steht, maßgeblich beteiligt.

Fragen 9 und 10:

Wie stehen Sie zum Hinweis des Rechnungshofs aus Bericht Reihe Bund 2008/05 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“, dass „der Straßenneubau im siedlungsnahen Bereich an seine wirtschaftlichen Grenzen stößt“?

Welche Konsequenzen a) haben Sie bereits aus diesem Hinweis des Rechnungshofs gezogen, b) werden Sie aus diesem Hinweis wann im einzelnen ziehen?

Antwort:

Projekte im siedlungsnahen Bereich sind zweifelsohne alleine aufgrund der beengten Platzverhältnisse, der Siedlungsdichte etc. kostenintensiver als Projekte, welche diese Rahmenbedingungen nicht aufweisen.

Allerdings können Projekte in Siedlungsbereichen aufgrund der teilweise intensiven verkehrlichen Wirkungen (Entlastungen von Ballungszentren, Verlagerung von Verkehr aus den Wohngebieten, entlastete innerstädtische Straßennetze etc.) vermehrt zur Verbesserung der Verkehrssituation bzw. der durch den Verkehr verursachten Einwirkungen (z.B. Lärm, Luftschadstoffe) beitragen.

Fragen 11 und 12:

Wieso wird von Ihnen bzw. Ihrem Ressort bei Straßenprojekten im Zusammenhang mit der dadurch erhöhten Luftschadstoffbelastung ein weit höheres „Irrelevanzkriterium“ (3%) als z.B. bei Industrielagen (1%) angesetzt und verteidigt, wie unter anderem jüngst auch vom Rechnungshof in Bericht Reihe Bund 2008/5 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“ kritisch angemerkt? Ist dieses Vorgehen nicht krass unternehmens- und industriefeindlich?

Ist dieses Vorgehen nicht unsachlich (Schadstoff ist in seiner Wirkung gleich Schadstoff, unabhängig von seiner Herkunft) und gleichheitswidrig?

Antwort:

Die Verwendung des Irrelevanzkriteriums im Bereich Luftschadstoffe mit 3% wird aufgrund der gesetzlichen Lage des IG-L bzw. der entsprechenden Richtlinien für Infrastrukturprojekte verwendet. Im Gegensatz zu Industrieanlagen, die als Einzelemittenten zu betrachten sind und bei denen es durch die Errichtung einer zweiten Anlage etwa zu einer Verdoppelung der Emissionen kommt, findet im hochrangigen Straßennetz die absehbare räumliche und wirtschaftliche Entwicklung des Untersuchungsraumes in Form der Verkehrsprognosen bereits in kumulierter Form Eingang, sodass die Anwendung eines höheren Irrelevanzkriteriums als fachlich vertretbar angesehen wird.

Frage 13:

Was sagen Sie zur öffentlichen Aussage eines Vertreters der ASFINAG, der Auskünfte zur Wirtschaftlichkeit oder Finanzierbarkeit trotz intensiver Befragung verweigerte und anführte, ausschlaggebend sei lediglich der Wunsch des Ministers und daher werde gebaut?

Antwort:

Die A26 ist im Bundesstraßengesetz verankert, dies stellt den Auftrag an die ASFINAG dar, das Projekt A26 zu realisieren. In der Prioritätenreihung des BMVIT vom Frühjahr 2007 wurde für die A26 Süd eine Realisierung ab Mitte 2009 festgelegt. Der Nordabschnitt wurde zeitlich nach hinten gereiht.

Frage 14:

Können Sie bestätigen, dass allein der Stromverbrauch für den laufenden Betrieb der A 26 dem einer Stadt mit 6.000 Einwohnern entspräche? Wie lässt sich ein derartiges Energieverschwendungs-Projekt mit dem nicht zuletzt auf EU-Regelungen beruhenden Klimaschutz- und Energieeffizienz-Vorgaben Österreichs in Einklang bringen?

Antwort:

In den Fachbeiträgen zur UVE sind die Untersuchungen hinsichtlich Energieverbrauchs dargelegt. Die Unterlagen stehen während der öffentlichen Auflage zur Einsicht zur Verfügung. Bei den Betrachtungen von z.B. Energieverbrauchen muss man natürlich immer auch den Verbrauch des Verkehrssystems ohne Projekt betrachten. Tunnelanlagen haben naturgemäß einen höheren Energieverbrauch als Freilandstrecken bzw. ein Stadtstraßennetz.

Frage 15:

Wie kann die Lüftung der geplanten Tunnel-auf- und -Abfahrten der Tunnelröhren etc. der A26 bergmännisch angelegt werden, damit sie wirklich funktionieren?

Antwort:

In den Fachbeiträgen zur UVE sind die Untersuchungen hinsichtlich der Tunnellüftung dargelegt. Die Unterlagen stehen während der öffentlichen Auflage zur Einsicht zur Verfügung.

Frage 16:

Wie hoch sind bei der A26 die Lüftungskosten a) für Einrichtung b) für laufenden Betrieb pro Jahr projektiert?

Antwort:

Die Kosten für die Entlüftung sind stark abhängig von der Betriebsdauer der Anlagen und können daher derzeit nur grob abgeschätzt werden.

Frage 17:

Wie soll gewährleistet werden, dass von den massiven Schadstoffemissionen gerade im Linzer Bahnhofsbereich, wo die Lüftung der A26 enden soll, nicht entgegen dem Verursacherprinzip ausgerechnet Menschen erheblich belastet werden, die die Öffentlichen Verkehrsmittel benutzen?

Antwort:

Die Ausbreitung der Luftschadstoffe wird in den Unterlagen zur UVE dargestellt. Es wurde dargestellt, dass die Bereiche mit relevanter Zusatzbelastung bei der Wohnbebauung minimiert bzw. vermieden wurden.

Frage 18:

Zuletzt wurde in der Bundesregierung vorgeschlagen, den Gebietskörperschaften verbindliche Vorgaben für Klimaschutzziele auf Gesetzesebene zu machen, gekoppelt mit Strafzahlungen bei Verfehlung. Wenn im Raum Linz bzw. in Oberösterreich aufgrund der Umsetzung der Bundesstraße A26 der Klimagas-Ausstoß steigt, daher Klimaziele verfehlt und Strafzahlungen fällig werden – wer wird diese Strafzahlungen zu tragen haben: Die Politiker/innen – Sie eingeschlossen – die das Projekt A26 gegen alle Fakten und Warnungen vorangetrieben haben, oder die steuerzahlende Allgemeinheit?

Antwort:

Die A26 sorgt aufgrund ihrer verkehrlichen Wirkung im Linzer Stadtstraßennetz für weitreichende Verkehrsentslastungen und somit auch für eine Reduktion der klimarelevanten Schadstoffe. So nimmt der Gesamtverkehr durch die A26 um rd. 8% ab, die gesamten Reisezeiten minimieren sich um rd. 12%.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann