

---

**4900/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 17.07.2008**

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

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Überdenken des Linzer Weststrings – A26

Die hohen Treibstoffpreise sind für PendlerInnen, die wegen unzureichender Angebote im Öffentlichen Verkehr auf das Auto angewiesen sind, eine tägliche, ständig steigende Belastung. Bei ständig steigendem Ölverbrauch und gleichzeitiger Verknappung der zu leistbaren Preisen förderbaren Ressourcen werden die Spritpreise absehbar weiter steigen. Werden jetzt nicht endlich die Alternativen zum Straßenverkehr forciert, so wird diese Preisspirale umgebremst zu Lasten der Wirtschaft und der Pendler gehen.

Die verantwortlichen - also: die regierenden - Politiker müssten jetzt für die Pendler handeln und endlich die Verzögerungstaktik beim ÖPNV beenden. Unter diesen Rahmenbedingung weitere Straßenbauten für PendlerInnen zu forcieren, ist völlig verfehlt. PendlerInnen brauchen Öffis, nicht weitere Rennbahnen, auf denen sich das sauer verdiente Geld in Luft bzw. in Abgasen auflöst. Attraktiver, schneller ÖPNV mit steuerlicher Begünstigung für die Pendler bringt eine spürbare finanzielle Entlastung und die für uns alle und für das Klima dringend nötige Trendwende beim Ölverbrauch.

Trotz dieser Situation wird für den Raum Linz von Lokal- und Landespolitikern gemeinsam mit dem Verkehrsminister mit dem Westring-Projekt weiterhin die teuerste Autobahn Österreichs gefordert und propagiert. Das Projekt wird derzeit auf 700-800 Mio Euro geschätzt, das ist etwa das Dreieinhalbfache dessen, was Grundlage der seinerzeitigen Entscheidung zur Aufnahme ins Bundesstraßengesetz im Jahr 2002 durch den Nationalrat war.

Bundesminister Faymann gab bei einer Informationsveranstaltung zur A26 vor Ort ausdrücklich an, er habe von den oberösterreichischen Verkehrsbedürfnissen keine Ahnung, aber die Oberösterreicher würden das wohl selbst wissen, sodass er die Planung gut heisse – die Planung einer Bundesstraße wohlgermerkt.

Umgekehrt geben die Vertreter der ASFINAG (so zB DI Mittermayr am 14.2.2008 bei einer Informationsveranstaltung) zur Wirtschaftlichkeit oder Finanzierbarkeit trotz intensiver Befragung keine Auskunft; ausschlaggebend sei lediglich der Wunsch des Ministers und daher werde gebaut.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE:**

1. Warum wird das Linzer Westring-Projekts 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?
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?
3. 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“?
4. Wie sind Sie dieser Empfehlung bereits nachgekommen, zB bei der A26?
5. Falls Sie bisher untätig geblieben sind: Wie werden Sie dieser Empfehlung wann im einzelnen nachkommen, zB bei der A26?
6. 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“, klarzustellen, „bis zu welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis ein Straßenbauvorhaben volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll ist“?
7. Wie sind Sie dieser Empfehlung bereits nachgekommen, zB bei der A26?
8. Falls Sie bisher untätig geblieben sind: Wie werden Sie dieser Empfehlung wann im einzelnen nachkommen, zB bei der A26?
9. Wie stehen Sie zum Hinweis des Rechnungshofs aus Bericht Reihe Bund 2008/5 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“, dass „der Straßenneubau im siedlungsnahen Bereich an seine wirtschaftlichen Grenzen stößt“?
10. Welche Konsequenzen a) haben Sie bereits aus diesem Hinweis des Rechnungshofs gezogen, b) werden Sie aus diesem Hinweis wann im einzelnen ziehen?
11. Wieso wird von Ihnen bzw Ihrem Ressort bei Straßenprojekten im Zusammenhang mit der dadurch erhöhten Luftschadstoffbelastung ein weit höheres „Irrelevanzkriterium“ (3%) als zB bei Industrieanlagen (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?
12. Ist dieses Vorgehen nicht unsachlich (Schadstoff ist in seiner Wirkung gleich Schadstoff, unabhängig von seiner Herkunft) und gleichheitswidrig?

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?
14. Können Sie bestätigen, dass allein der Stromverbrauch für den laufenden Betrieb der A 26 demjenigen einer Stadt mit 6.000 Einwohnern entspräche? Wie lässt sich ein derartiges Energieverschwendungs-Projekt mit den nicht zuletzt auf EU-Regelungen beruhenden Klimaschutz- und Energieeffizienz-Vorgaben Österreichs in Einklang bringen?
15. Wie kann die Lüftung der geplanten Tunnel-Auf- und -Abfahrten, der Tunnelröhren etc. der A26 bergmännisch angelegt werden, damit sie wirklich funktionieren?
16. Wie hoch sind bei der A26 die Lüftungskosten a) für Errichtung b) für laufenden Betrieb pro Jahr projiziert?
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?
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 PolitikerInnen – Sie eingeschlossen – die das Projekt A26 gegen alle Fakten und Warnungen vorangetrieben haben, oder die steuerzahlende Allgemeinheit?