

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Mag. Widmann, Hagen, Ursula Haubner
Kollegin und Kollegen

betreffend Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer für die Finanzierung der A 26 Linzer Autobahn – Westring Linz

eingebraucht im Zuge der Debatte zum TOP 28 über den Bericht des Rechnungshofausschusses betreffend den Bericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 2010/7 (III-152/972 d.B.)

Im Jahr 2007 wurde eine Erhöhung der Mineralölsteuer beschlossen, um sie für eine Infrastrukturoffensive und klimarelevante Projekte zu verwenden. Dies führte zu massiven Belastungen der Bevölkerung insbesondere der Pendler. Der Bund nahm aus der MÖSt-Erhöhung 2007 und 2008 zusätzlich 391 Mio. Euro ein.

Der Rechnungshof überprüfte daher, ob die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte eingesetzt wurden. Dabei stellte der Rechnungshof fest, dass keine konkreten Projekte vorgelegt werden konnten. Eine Evaluierung der tatsächlichen Mehreinnahmen fehlte ebenso wie die Festlegung konkreter Wirkungsziele und Steuerungsmaßnahmen zur Evaluierung der Zielerreichung.

Der Rechnungshof empfahl daher Mittel, die noch nicht zugunsten der Infrastruktur und des Klimaschutzes geflossen sind sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden.

Im Jahr 2007 wurde aber auch die neue Prioritätenliste für Österreichs Verkehrsinfrastruktur von Verkehrsminister Werner Faymann und Finanzminister Wilhelm Molterer präsentiert mit der Zielsetzung, wichtige Infrastrukturprojekte im Straßen- und Schienenbereich umzusetzen. Doch bisher konnten nur wenige Projekte planmäßig umgesetzt werden.

Im Rahmenplan 2008-2013 wurde für die A 26 Linzer Autobahn – Westring Süd inklusive Donaubrücke noch der voraussichtliche Baubeginn im Sommer 2009 und die voraussichtliche Verkehrsfreigabe im Jahr 2014 festgelegt. Im darauf folgenden Rahmenplan 2009-2014 wurde die Fertigstellung des Projektes um ein Jahr verschoben. Der Abschluss des UVP-Verfahrens wurde dabei für Ende 2009 geplant. Im neuen Rahmenplan 2011-2016 werden überhaupt keine Angaben über den voraussichtlichen Baubeginn und Verkehrsfreigabe der A 26 mehr gemacht. Die Umsetzung dieses Projektes soll von „laufenden Gesprächen mit dem Land Oberösterreich“ abhängig werden.

Obwohl der Westring Linz als Autobahnneubauabschnitt im Jahr 2002 mit dem Bundesstraßengesetz in das hochrangige Straßennetz übernommen und in die Zuständigkeit der Asfinag übertragen wurde, ist zu befürchten, dass das Projekt A 26 Linzer Autobahn – Westring Linz inklusive der Donaubrücke auf unbestimmte Zeit verschoben wird, und damit eines der wesentlichen Projekte, für die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer-Erhöhung verwendet werden sollten, endgültig ad acta gelegt wird.

Mit der A 26 Linzer Autobahn (Abschnitt Süd) ist eine umfassende und nachhaltige Lösung dringender verkehrlicher Probleme im Großraum Linz im Bereich des Individualverkehrs beabsichtigt.

Das Projekt A 26 Linzer Autobahn – Abschnitt Süd – Knoten Linz/Hummelhof bis Anschlussstelle Donau Nord hat im westlichen Linzer Stadtgebiet eine Länge von rd. 4,3 km. Die Trasse beginnt unmittelbar nach dem Knoten Bindermichl (A 7) und führt über die Westbrücke (Schrägseilbrücke über Westbahn), den Tunnel Freinberg inkl. der Unterflurtrasse Waldeggstraße über die 4. Linzer Donaubrücke (Hängebrücke) bis zur Anschlussstelle Donau Nord (Tunnel Pöstlingberg). Insgesamt soll es fünf Anschlussstellen geben.

Ende 2005 wurden nach der Erlassung der Planungsgebietsverordnung für die A 26 durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit den Planungen zum Einreichprojekt begonnen. Um eine rasche Abwicklung der Verfahren und des Baubeginns der A 26 zu erreichen akzeptierte das Land Oberösterreich und die Stadt Linz im März 2007 sogar die Teilung des Projektes in einen Süd- und in einem Nordteil. Damit konnten rund 35 % der Kosten eingespart werden. Bis dato wurden bereits 35 Mio. Euro für die Projektentwicklung und Objekteinlösen investiert.

Derzeit befindet sich das Projekt A 26 im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren. Die Gesamtkosten der A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd belaufen sich auf 527 Mill. Euro.

Aufgrund von Budgeteinsparungen des Bundes soll aber das Autobahnprojekt vorläufig nicht realisiert werden. Nachdem ein Gipfelgespräch über das Autobahnprojekt zwischen Verkehrsministerium, Vertretern des Landes sowie der Stadt Linz ohne Ergebnis blieb hat der oberösterreichische Landtag eine Resolution beschlossen, in der vom Bund ein rascher Abschluss des laufenden UVP-Verfahrens und ein verbindlicher Zeit- und Finanzierungsplan gefordert wird.

Damit es zu einer Entlastung der Menschen im Mühlviertel als auch der lärm- und abgasgeplagten Linzer Bevölkerung kommt muss das Projekt A 26 Linzer Autobahn – Westring Linz inklusive Donaubrücke unverzüglich umgesetzt werden. Das UVP-Verfahren soll fortgesetzt und rasch unter Einbindung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger (wie das erfolgreiche Bürgerbeteiligungsverfahren bei der Planung S 10) abgeschlossen werden.

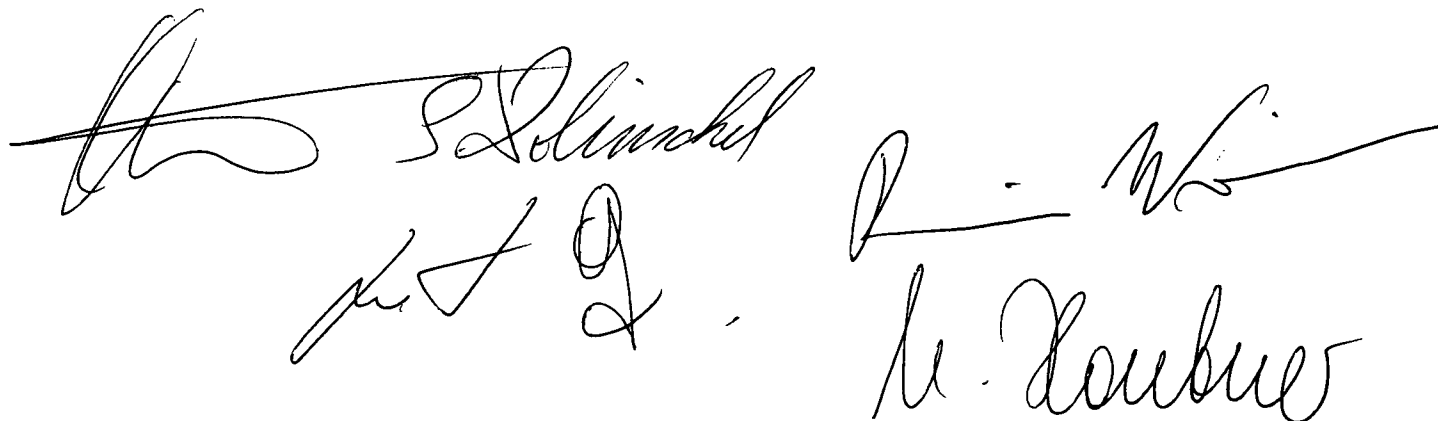
Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird ersucht, umgehend die Vorschläge des Rechnungshofes umzusetzen, um durch eine Verwendung der Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer die Finanzierung des Verkehrsprojektes A 26 zu gewährleisten und

- 1) einen raschen Abschluss des beim Bund zur A 26 laufenden UVP-Verfahrens anzustreben. Dieses UVP-Verfahren muss auf Basis des derzeit vorliegenden Projektes fortgesetzt und die mündlichen Verhandlungen sowie das teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren raschest abgeschlossen werden,
- 2) dem Parlamentsbeschluss vom 29. März 2002 – mit dem das Projekt A 26 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen wurde – zu entsprechen und die für eine positive Erledigung dieses Projekts erforderlichen finanziellen Mittel umgehend in den entsprechenden Budgets vorzusehen, um einen ehesten Baubeginn zu ermöglichen,
- 3) den weiteren Zeit- und Finanzierungsplan verbindlich zuzusagen.“



The image shows three handwritten signatures in black ink. The signature on the left is the most prominent and appears to be 'S. Schindler'. Below it is a smaller, less legible signature. To the right, there is another signature, possibly 'M. ...', and below it, the name 'M. Koubner' is written in a clear, cursive hand.