



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0005-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 28. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 28. April 2017 unter der **Nr. 12938/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Westring Linz: ASFINAG als Wiederholungstäter in Sachen voreilige Baumschlägerungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Auf welcher Rechtsgrundlage werden am Linzer Donauufer von der ASFINAG ab 2.2.2017 Baumfällungen für das nicht rechtskräftig genehmigte Projekt Linzer Westring A 26 vorgenommen?*

Relevante Rechtsmaterien sind (jeweils in der aktuellen Fassung) neben dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz vor allem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, das OÖ Naturschutzgesetz, das Wasserrechtsgesetz, das Forstgesetz sowie das Schifffahrtsgesetz.

Zu Frage 2:

- Was sind die Gesamt-Kosten dieser Baumfällungen samt aufwendigem Abtransport per Schiff?

Die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen betragen rd. € 60.000.

Zu Frage 3:

- *Welchen konkreten Vorteil bringen diese jetzigen Fällungen der ASFINAG angesichts des laut eigenen Aussagen im Jahr 2017 nicht möglichen Baubeginns beim Westring?*

Vor dem Hintergrund eines angestrebten Beginns der Hauptbaumaßnahmen im 2. Quartal 2018 dienen die umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des so genannten "Vorbauloses" der Minimierung weiterer Verzögerungen im Projektablauf. Vor Umsetzung der Hauptbaumaßnahmen, derzeit geplant ab April 2018, muss im Rahmen des Vorbauloses im räumlich beengten Donautal Platz für die spätere Einrichtung der Baustelle geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wird der bestehende Radweg nördlich der Donau vom Hangfuß der Urfahrwand hin zur Donau verlegt bzw. müssen diverse Einbauten (Kanal, Strom-, Gas-, Wasser- und Telekomleitungen) umgelegt werden. Eine Voraussetzung dafür ist die Entfernung des Uferbewuchses, die wiederum aus naturschutzfachlichen Gründen nur im Zeitraum von Oktober bis Ende Februar zulässig ist.

Zu den Fragen 4 und 8:

- *Welche konkrete zeitliche Verzögerung entstünde, wenn erst später nach abschließender Klärung der Verfahren und Genehmigung die Bäume gefällt würden?*
- *Welche konkrete zeitliche Verzögerung wäre entstanden, wenn erst später nach abschließender Klärung der Verfahren und Genehmigung die Bäume im Bannwald am Freinberg gefällt worden wären?*

Das Ziel der ASFINAG ist es, unmittelbar nach Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG), also Rechtskraft der Bescheide, den Bau für die Umfahrung der Landeshauptstadt einzuleiten. Da die ASFINAG nicht konkret absehen kann, wann das Verfahren und die Genehmigung durch das BVwG „abschließend geklärt“ werden, kann hier auch keine konkrete Verzögerung angegeben werden.

Zu Frage 5:

- *Wie kann der Vorgang zahlreicher Baumfällungen bei weiterem Scheitern des Projekts wieder rückgängig gemacht werden?*

Der entfernte Bewuchs wurde ursprünglich nicht künstlich angelegt sondern entwickelte sich natürlich. Dieser Uferbewuchs wird entlang der gesamten Flussstrecke der Donau in Österreich, d.h. auch außerhalb des Baufelds der A 26, regelmäßig im Auftrag der via donau entfernt. Diese Arbeiten werden regelmäßig durchgeführt, der Gehölzstreifen wächst dabei rasch natürlich nach.

Zu Frage 6:

- *Welche Entschädigungszahlungen würden dabei anfallen?*

Keine.

Zu Frage 7:

- *Welchen konkreten Vorteil hatten die bereits vor einem Jahr durchgeführten Schlägerungen der ASFINAG im Bannwald am Freinberg angesichts des weiterhin in weiter Ferne befindlichen Baubeginns beim Westring?*

In den Jahren 2015/2016 wurden im Bereich des südlichen Donauufers Felssicherungen durchgeführt. Diese Maßnahmen dienen sowohl der Sicherung der Landesstraße B 129 (Eferdinger Straße) als auch des späteren Baufelds. Für die bauliche Umsetzung war lediglich die Entnahme von Einzelbäumen erforderlich. Diese Einzelbäume wurden in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung, der Umweltbauaufsicht und dem Förster/Baumschutzbeauftragten der Stadt Linz vor Ort einzeln ausgewählt und markiert. Beeinträchtigungen des Bannwalds sind damit ausgeschlossen.

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

- *Wie können Sie dieses wiederholte willkürliche und umwelt- und klimapolitisch kontraproduktive Vorgehen der ASFINAG im Hinblick auf Ihre Zusicherung, eine "ökologische Verkehrspolitik" umsetzen zu wollen, rechtfertigen?*
- *Wäre es im Sinne einer "ökologischen Verkehrspolitik", die auch in Sachen Luftschadstoffe und Klimaschutz verantwortungsbewusst handelt, nicht dringend nötig, derartige Willkürakte von Unternehmen, bei denen Sie Eigentümervertreter sind, zu unterbinden?*
- *Wäre es im Sinne einer "ökologischen Verkehrspolitik", die auch in Sachen Luftschadstoffe und Klimaschutz verantwortungsbewusst handelt, nicht generell sinnvoller, ohnedies sichtlich kaum genehmigungsfähige Projekte wie den Linzer Westring zu streichen und stattdessen in den Öffentlichen Verkehr zu investieren?*

Oberstes Ziel der ASFINAG bei Planung, Bau und Betrieb von Straßen ist der Schutz von Mensch und Umwelt. Das gilt ganz besonders für die A 26. Die A 26 leistet, wie aus den Einreichunterlagen ersichtlich ist, einen ganz wesentlichen Beitrag zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsverbindungen in Linz und damit auch zur Entlastung von Lärm und Luftschadstoffen. So wird beispielsweise schon mit der Verkehrsfreigabe der neuen Donaubrücke die Nibelungenbrücke um rd. 20.000 Autos entlastet.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Welche Vorleistungen für das Projekt Westring wurden bisher auf wessen Kosten im Einzelnen erbracht (z.B. PR, Spatenstich, Bannwald- und sonstige Baumschlägerungen)? Bitte um vollständige Beantwortung im Einzelnen und Angabe der jeweiligen Rechtsgrundlage.*
- *Welche Kosten waren bzw. sind mit diesen Vorleistungen jeweils im Einzelnen verbunden?*

Seit der Spatenstichfeier im Juli 2015 (siehe dazu u.a. die Beantwortung der Parlamentarischen Anfrage 9612/J vom 17.06.2016) wurden folgende Vorarbeiten für den späteren Bau geleistet: Objektabbrüche und Baufeldfreimachung im Bereich der B 129 (Kosten rd. € 470.000) und Felssicherungen im Bereich Donau Süd (Kosten rd. € 777.000). Die Kostentragung erfolgte durch die ASFINAG. Zur jeweiligen Rechtsgrundlage verweise ich auf meine Ausführungen zur Frage 1.

Mag. Jörg Leichtfried

