



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0002-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 25.März 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Moser, Freundinnen und Freunde haben am 27. Jänner 2016 unter der **Nr. 7827/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Westring Linz/A 26: vorgezogene Bauarbeiten trotz schwebendem Verfahren gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Welche Schlussfolgerungen aus der Klimakonferenz in Paris und ihren Ergebnissen ziehen Sie im Hinblick auf das Straßenbauprogramm der ASFINAG?*
- *Welche Schlussfolgerungen aus dem Abgasskandal, der weit über den VW-Konzern hinausreicht und weit höhere Real-Schadstoffemissionen und in der Folge -immissionen als in vorliegenden und in Vorbereitung befindlichen Straßen-Projektgenehmigungen berücksichtigt sind, ziehen Sie im Hinblick auf das Straßenbauprogramm ASFINAG?*
- *Werden Sie jetzt, nach der Klimakonferenz in Paris und den Erkenntnissen rund um den Abgasskandal, den Linzer Westring A26 verkehrspolitisch evaluieren (vgl. dazu auch das Regierungsprogramm) lassen?*
- *Wann werden Sie die Bauarbeiten vorsichtshalber ruhen lassen, bis das Verwaltungsgericht entschieden hat?*

Die Prognose von Schadstoffemissionen und den daraus resultierenden Auswirkungen in UVP-Verfahren erfolgt auf Basis standardisierter Instrumente wie zum Beispiel des so genannten „Handbuches der Emissionen des Straßenverkehrs“ (erstellt vom Umweltbundesamt in Österreich und Deutschland, dem Bundesamt für Umwelt in der Schweiz sowie von Institutionen in Schweden, Norwegen und der Europäischen Kommission). Dabei verlässt man sich nicht auf Angaben der Fahrzeughersteller, sondern verwendet „Realemissionen“, die auf Basis von realem Fahrverhalten und typischen (unterschiedlichen) Verkehrssituationen gemessen werden. Emissionsberechnungen in (UVP-)Verfahren der ASFINAG basieren damit auf Faktoren, die reales Fahrverhalten wiedergeben und nichts mit den nun beanstandeten Typenprüfungen unter Laborbedingungen zu tun haben. Die im UVP-Verfahren A 26 erstellten Auswirkungsbetrachtungen im Fachbereich Luftschadstoffe können somit bestehen bleiben.

Die derzeitigen Bauarbeiten beschränken sich auf bauvorbereitende Maßnahmen. Wie bereits in Anfragebeantwortung 5915/AB XXV.GP angekündigt, wurden im Bereich Donau Süd mit Jänner 2016 erforderliche Felssicherungsarbeiten gestartet. Die Bauzeit beträgt 12 Wochen (keine witterungsbedingten Unterbrechungen vorausgesetzt), die Arbeiten können voraussichtlich mit Anfang April 2016 fertiggestellt werden.

Zu den Fragen 5 bis 8:

- *Nachdem Sie in Ihrer vorhergehenden Regierungs-Tätigkeit situationselastisch zu handeln gelernt haben, liegt angesichts der Pariser Weltklimakonferenz-Ergebnisse ein Überdenken von fossilen Verkehrsprojekten in Ihrem Interesse.*
- *Ab wann und mit welchem zeitlichen Ergebnishorizont gedenken Sie die nötigen Überlegungen anzustellen?*
- *Von welchen ExpertInnen wollen Sie sich dabei beraten lassen?*
- *In welcher Form werden sie AnrainerInnen dabei einbeziehen?*
- *Die Umsetzung der Pariser Ergebnisse wird wesentlich weitergehende Maßnahmen im Verkehr als bisher kurz- und mittelfristig anvisiert erfordern, insbesondere wird ein Ausbau und eine Attraktivierung der Öffis in einer anderen Dimension als der derzeitigen weitgehenden „Business-as-usual-Fortschreibung“ unausweichlich nötig sein.*
- *In welcher Form und wann werden Sie dafür sorgen, dass die ASFINAG von Neubaufaufgaben entlastet wird, damit neben dem nötigen Schuldendienst samt Rückzahlung finanzieller Spielraum für Sie für einen zügigeren und weitergehenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschaffen wird, der durch eine höhere Dividende der ASFINAG via Bundesbudget maßgeblich gespeist werden könnte?*

Mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich hat mein Ressort die Verkehrspolitik bereits darauf ausgerichtet, die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern sozialer, effizienter, sicherer und nicht zuletzt umweltfreundlicher zu gestalten. Die Schwerpunktsetzung des bmvit zeigt sich beispielsweise deutlich an der Tatsache, dass in den kommenden Jahren im Vergleich zur Straße mehr als doppelt so viel in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird. Die aktive Verlagerungspolitik zeigt Wirkung – mit einem Modal Split im Schienengüterverkehr von rund 30 Prozent liegt Österreich weit über dem europäischen Schnitt von deutlich unter 20 Prozent und mit durchschnittlich 1.425 gefahrenen Zugkilometern je Einwohner im Jahr ist Österreich das Bahnfahrland Nummer 1 innerhalb der EU.

Bei allen Anstrengungen zur umweltfreundlichen Gestaltung des österreichischen Verkehrssystems einerseits muss aber andererseits auch ein angemessener Ausbau der Straßeninfrastruktur – in Hinblick auf die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse der Österreicherinnen und Österreicher, auf den österreichischen Wirtschaftsstandort und insbesondere auch auf die Erhöhung des Sicherheitsniveaus (ein erheblicher Anteil der österreichischen Straßeninvestitionen fließt in die Erhöhung der Tunnelsicherheit) – gewährleistet werden. Dabei sind die Umweltstandards nach den geltenden Vorschriften und Standards jedenfalls zu erfüllen.

Im Rahmen der österreichischen Mautpolitik wird bereits gegenwärtig ein Zuschlag auf der Brenner-Achse zur Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels eingehoben. Zudem wird ab 1. Jänner 2017 ein Zuschlag auf „externe Kosten“ – als ein weiterer Beitrag der österreichischen Verkehrspolitik für mehr Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene bzw. als zusätzliche Finanzierungsquelle für das öffentliche Verkehrssystem – eingeführt.

Mag. Gerald Klug

