

## Anfrage

der Abgeordneten Gabriela Moser, Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Westring Linz/A 26: vorgezogene Bauarbeiten trotz schwebendem Verfahren

Auf der Klimakonferenz in Paris verpflichtete sich Österreich in einem internationalen Vertrag zu wirksamen Maßnahmen gegen die klimabelastenden Emissionen auch und nicht zuletzt aus dem Verkehr. Neue Straßenbauten verstärken das Aufkommen im motorisierten Individualverkehr und die entsprechenden Emissionen, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs vermindert Emissionen des Verkehrs. Alle PolitikerInnen bekennen sich in Oberösterreich wie auf Bundesebene zum Ausbau der Öffis, jedoch fließt jährlich ein Milliardenaufwand in Verbesserungen für den Straßenverkehr, u.a. in den Bau des je Kilometer besonders teuren Westrings (A 26) in Linz.

Das Stauproblem der PendlerInnen aus dem oberen Mühlviertel soll angeblich damit „gelöst“ werden, obwohl sich bereits bei der ersten Ampel vor Ottensheim Staus bilden, Staus in Puchenau weit vor der geplanten Brücke auftreten, eine Pförtnerampel vor der Einfahrt ins Linzer Stadtgebiet den Verkehr kanalisiieren kann und verschiedenste ExpertInnen inklusive des Rechnungshofes den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel anstatt der hunderte Millionen teuren Brücken-Tunnel-Kombination als nachhaltigen Lösungsansatz vertreten.

Nach einem inhaltlich höchst trickreichen UVP-Verfahren auf Basis falscher Verkehrs- und – Stichwort Abgasskandal – Emissions-/Immissionsprognosen wurde bereits mit baulichen Vorarbeiten begonnen, obwohl die rechtliche und verfahrensseitige Ebene noch nicht geklärt ist. Denn im Zuge der Beschwerde beim Verwaltungsgericht wurden von Seiten des Gerichts neue Gutachten beauftragt, die die aufgeworfenen Mängel in der Vorgangsweise der ASFINAG beurteilen werden, u.a. auch die errechnete Luftbelastung. Die wasserrechtlichen Belange haben, falls sie sich als fehlerhaft herausstellen, aufschiebende Wirkung, die durch Bau(vor)arbeiten konterkariert würde.

Ihr Amtsvorgänger stellte in der Anfragebeantwortung 5915/AB XXV.GP fest:

Zu Frage 12:

Welche Bauarbeiten werden wann ohne Vorliegen von rechtskräftigem Wasserrecht und Naturschutzbescheid noch im heurigen Jahr vorgenommen?

*Sämtliche erforderliche Genehmigungsbescheide liegen vor. Mit Juli 2015 wurden bauvorbereitende Maßnahmen am südlichen Donauufer gesetzt (Abbruch von Objekten, Baustelleneinrichtungen, geringfügige Erdbauarbeiten). Daran anschließend werden ebenfalls am südlichen Donauufer erforderliche Felssicherungsarbeiten vorgenommen. Sämtliche Tätigkeiten bedürfen keiner wasserrechtlichen Bewilligung. Hinsichtlich der Felssicherungsarbeiten ist festzuhalten, dass allfälligen Beschwerden gegen die vorliegende Genehmigung gemäß § 43a OÖ NSchG 2001 idF der Novelle LGBI 35/2014, ex lege keine aufschiebende Wirkung zukommt.*

### Zu Frage 13:

Welche Kosten entstehen dadurch jeweils?

*Die Baukosten betragen rund 0,4 Mio. Euro für die vorbereitenden Maßnahmen und rund 0,5 Mio. Euro für die Felssicherungsarbeiten.*

Somit werden fast eine Mio Euro verbaut,

- ohne dass das Ergebnis der AnrainerInnen-Beschwerde abgewartet wird und
  - ohne dass die nötigen Konsequenzen aus dem Abgasskandal für die Umweltverträglichkeit von Straßenprojekten wie dem Linzer Westring gezogen werden.
- Dabei geht es insbesondere darum, dass Emissions- und damit Immissionsprognosen bei zentralen gesundheits- und umweltrelevanten Schadstoffen wie NOx (und damit – Vorläufersubstanz - auch Feinstaub) grob falsch sind. Die Real-Emissionen der aktuell und in den nächsten Jahren zunehmend in der Flotte vertretenen PKW und Leichten Nutzfahrzeugen liegen (EURO 6!) weit über den bisher in die entsprechenden Prognoserechnungen eingegangenen Annahmen samt den dort bisher berücksichtigten Korrekturfaktoren. Es wurden und werden daher die genehmigungsrelevanten Schadstoff-Prognoseergebnisse von Straßenprojekten wie dem Linzer Westring deutlich und in für die Entscheidung umweltverträglich ja/nein entscheidenden Größenordnungen unterschätzt.

Als neuer Verkehrsminister haben Sie die Chance, entsprechend der Beurteilung von Verkehrs- und UmweltexpertInnen, des Rechnungshofes, der AnrainerInnen und der SteuerzahlerInnen unzeitgemäße, verkehrserregende und auf falscher Prognosebasis betriebene Projekte wie den Westring neu zu beurteilen und einer zukunftsfähigen ÖV-Lösung den Vorzug zu geben, die zugleich auch deutlich mehr Arbeitsplätze je eingesetzter Geldeinheit sichert. Damit würden Sie der ASFINAG einen massiven betriebswirtschaftlichen Vorteil verschaffen und ihre Milliarden-Schulden verringern helfen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE**

- 1) Welche Schlussfolgerungen aus der Klimakonferenz in Paris und ihren Ergebnissen ziehen Sie im Hinblick auf das Straßenbauprogramm der ASFINAG?
- 2) 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?
- 3) 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?
- 4) Wann werden Sie die Bauarbeiten vorsichtshalber ruhen lassen, bis das Verwaltungsgericht entschieden hat?

- 5) 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?
- 6) Von welchen ExpertInnen wollen Sie sich dabei beraten lassen?
- 7) In welcher Form werden sie AnrainerInnen dabei einbeziehen?
- 8) 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 Neubauaufgaben 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?

