

Anfrage

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

betreffend Spatenstich ohne Folgen beim Projekt Linzer Westring (A 26)

Vor nunmehr einem Jahr wurde – sicher nur zufälliger terminlich mit regionalen Wahlkampf-Aktivitäten abgestimmt – am Linzer Hauptplatz ein bombastischer „Spatenstich“ für das kilometerweit entfernt geplante Autobahnprojekt A 26 „Linzer Westring“ vorgenommen.

Das Projekt ist seit vielen Jahren und unverändert wegen seiner fehlenden Entlastungswirkung bei hoher Umwelt- und Luftbelastung höchst umstritten und steckt in den Genehmigungsinstanzen fest. Zum Zeitpunkt des Spatenstichs waren projektgenehmigende Bescheide noch gar nicht rechtskräftig. Wie wacklig die Rechtsgrundlage des Bauprojekts war und ist zeigte sich beispielhaft im Dezember 2015, als das Bundesverwaltungsgericht die als Anlassgesetzgebung produzierte und inhaltlich unhaltbare Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung von Bundesministerin Doris Bures von Herbst 2014 für rechtswidrig erklärte und eine höchstgerichtliche Prüfung der Verordnung einleitete. Damit wurde auch der Genehmigung des Westrings eine wesentliche Grundlage entzogen.

Zusätzlich zur somit örtlichen wie inhaltlichen Kuriosität der Spatenstich-Inszenierung vom 5.7.2015 und ihren daher für Gebarungskontrolleinrichtungen wie den Rechnungshof daher sicherlich hochinteressanten Kosten liegt inzwischen auch die grundsätzliche Absurdität dieses Vorgangs zutage: Denn auch ein Jahr *nach* dem „Spatenstich am falschen Ort“ ist keinerlei ernsthafte Bauaktivität für dieses *vor* den erwähnten Wahlkampfaktivitäten doch noch so dringlich im Eilverfahren durchzudrückende Projekt erfolgt. Ganz im Gegenteil musste die rund um den Spatenstich so selbstbewusst der Kritik entgegentretende ASFINAG mittlerweile selbst medienöffentlich eingestehen, dass man „inzwischen rund ein Jahr hinter dem ursprünglichen Zeitplan für den Westring“ sei (gemeint ist nicht der ursprüngliche, sondern der noch 2015 behauptete Zeitplan) – und „niemand könne sagen, ob es heuer überhaupt noch einen Baubeginn geben wird.“ Die Unverzichtbarkeit und Dringlichkeit der Entlastungswirkung des Westrings und der zugehörigen Donaubrücke wird auch dadurch in Frage gestellt, dass nunmehr ein anderes Donaubrücken-Projekt in Linz – die Ertüchtigung der Vöestbrücke der A7 – bis 2021 für die ASFINAG Vorrang genießt.

Als neuer Verkehrsminister haben Sie somit erneut die von Ihrem Vorgänger trotz eindringlicher Einladung leider nicht wahrgenommene Chance, entsprechend der Beurteilung von Verkehrs- und Umweltexpertinnen, des Rechnungshofes, der Anrainerinnen und der Steuerzahlerinnen unzeitgemäße, verkehrserregende und auf falscher Verkehrs- und Schadstoff-Prognosebasis betriebene Projekte wie den Linzer Westring neu zu beurteilen und einer zukunftsfähigen ÖV-Lösung den Vorzug zu geben, die höchste Verkehrssicherheit und zugleich auch deutlich mehr Arbeitsplätze je eingesetzter Geldeinheit als jedes Autobahnprojekt sichert.

Damit würden Sie zudem der ASFINAG einen massiven betriebswirtschaftlichen Vorteil verschaffen und ihre Milliardenschulden verringern helfen. Autofahrergeld müsste in der Folge in geringerem Ausmaß im Wege von Zinsenzahlungen an Finanzkonzerne umgeleitet werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Was waren die Gesamtkosten des auch als „Baustart“ bezeichneten originellen Spatenstich-Events für die A 26 Linzer Westring am Linzer Hauptplatz am 5. Juli 2015?
- 2) Wer hat diesen Event konkret veranlasst?
- 3) Wer hat dessen Kosten in welcher Aufteilung getragen?
- 4) Was wurde im seither vergangenen Jahr vom damals „spatengestocherten“ Projekt konkret verwirklicht?
- 5) Wie sieht der derzeitige Plan für eine bauliche Realisierung des Projekts und seiner Abschnitte konkret aus?
- 6) Wie lautet das aktuell vorgesehene Datum für einen tatsächlichen Baubeginn der einzelnen Abschnitte?
- 7) Wie lautet das aktuell vorgesehene Datum der Verkehrsfreigabe der einzelnen Abschnitte?
- 8) Wie sind die von der ASFINAG diesbezüglich zB auf ihrer Webseite angeführten „Teilverkehrsfreigaben“ konkret zu verstehen?
- 9) Was sind im Einzelnen die ursächlichen Gründe – also zB: mangelhafte oder unbrauchbare Gutachten der vom Projektwerber oder von genehmigenden Behörden benannten Sachverständigen - für diese Verzögerungen?
- 10) Der mit dem abschließenden „Höhepunkt“ des gegenständlichen Spatenstich-Events in den Ruhestand getretene langjährige ÖVP-Straßenbaulandesrat Oberösterreichs forderte als Antwort auf die lange Verfahrensdauer beim Westring (seit 2008) eine gesetzliche Verkürzung dieser Verfahrensdauer auf maximal drei Jahre. Wie stehen Sie angesichts dessen, dass die Verfahrensdauer durch unausgelegene (oder laut RH kaum genehmigungsfähige) Projekte sowie unzureichende Qualität der Arbeit des Projektwerbers und der genehmigenden Behörden im Einzelnen verursacht sind, zu dieser Forderung?
- 11) Wie lautet die aktuelle Kostenschätzung für das Gesamtprojekt Linzer Westring und seine drei Abschnitte?
- 12) Wie lautet das aktuell vorgesehene Datum für die Gesamt-Verkehrsfreigabe (also: Voll- statt „Teilverkehrsfreigaben“) im Gesamtverlauf der A 26?



