

7034/AB**= Bundesministerium vom 17.08.2021 zu 7037/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: 2021-0.433.570

17. August 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Eypeltauer, Kolleginnen und Kollegen haben am 17. Juni 2021 unter der **Nr. 7037/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Eine Autobahn durch Linz – OstDURCHfahrung statt OstUMfahrung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Welche anderen Trassenvarianten wurden geprüft (bitte um eine detaillierte Auflistung)?*
- *Welche dieser Trassenvarianten wurden als nicht durchführbar eingestuft und welche Gründe waren dafür ausschlaggebend?*
- *Wurde die Trassenentscheidung von externer Stelle begleitet?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*

Seitens des BMK wurden keine derartigen Planungs- und Prüfverfahren durchgeführt. Die technischen Planungen zur Umsetzung bzw. Umsetzbarkeit einer Osttangente Linz wurden zum aktuellen Stand ausschließlich auf Ebene des Landes geführt. Im Falle einer beabsichtigten Umsetzung als Bundesstraße erfolgt eine Einbindung des Bundes im Zuge der Durchführung einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V).
(siehe dazu auch meine Ausführungen zu den Fragen 4 und 5).

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche bundespolitischen Beschlüsse sind für die Durchführung dieses Projekts notwendig?*
- *Welche weiteren Schritte sind vonseiten des BMK hier noch zu setzen?*

Den ersten Schritt würde die - für die Ausführung des Vorhabens als Bundesstraße notwendige - Aufnahme des Vorschlags des Landes Oberösterreich: „Das Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz 1971 idgF möge wie folgt ergänzt werden (vorgeschlagene Netzveränderung): A 7 NIEDERKULM – A 1 BEREICH MÖNCHGRABEN / TÖDLING“ in das Bundesstraßengesetz 1971 darstellen.

Diese seitens des Landes Oberösterreich angestrebte Änderung, die angeführte Verbindung in das Bundesstraßennetz aufzunehmen, bedingt die Einleitung einer SP-V. Dabei sei angemerkt, dass es sich beim SP-V-Verfahren um ein vorgelagertes Prüfverfahren der Erweiterung des Bundesverkehrsnetzes im strategischen Sinne handelt, in dem noch keine konkrete technische Umsetzung und Trassenwahl für das vom Initiator Land OÖ angestrebte Vorhaben behandelt wird. Im Rahmen der SP-V werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrsnetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrsnetz zu schaffen.

Zu diesem Zweck hat der Initiator ein Konzept für einen Umweltbericht vorgelegt und den Vorschlag für die Netzveränderung beigefügt (sog. SP-V Scoping-Dokument). Im Fall der Genehmigung des Konzepts für den Umweltbericht erfolgt die Einleitung der Konsultationsphase gemäß § 4 SP-V-Gesetz. Der Vorschlag für die Netzveränderung und der zugehörige Umweltbericht würden nach dessen Fertigstellung auf der Internetseite des BMK veröffentlicht werden.

Im Falle eines positiven Abschlusses der SP-V wird nachfolgend der Gesetzes- beziehungsweise Verordnungsentwurf zur weiteren Behandlung an den Ministerrat weitergeleitet, der dann die Beschlussfassung veranlasst. Damit kann der Initiator weitere Planungsschritte wie Trassenfestlegung und -auswahlverfahren einleiten, welche die Einleitung weiterer Prüfverfahren bedingen können (bspw. UVP).

Zu Frage 6:

- *Wie und auf Basis welcher Expertisen bewertet das BMK die klimapolitischen Auswirkungen der Linzer Oststrasse?*

Planung und Bau einer Straße im hochrangigen Straßennetz auf der vom Land Oberösterreich evaluierten Trasse würden eine gesetzliche Verankerung als Bundesstraße voraussetzen. Eine solche gesetzliche Verankerung als Bundesstraße würde – sofern von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Rahmen einer Ministerialvorlage eingebracht – die vorangehende Durchführung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) gemäß SP-V-Gesetz erfordern. Im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr sind u. a. die Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen im Umweltbericht darzustellen und im Verfahren zu prüfen. Ebenso sind Alternativen zum Vorhaben zu untersuchen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Wie bewertet das BMK die Vereinbarkeit der Linzer Oststrasse mit dem Regierungsprogramm, vor allem hinsichtlich der angestrebten Klimaneutralität 2040?*
- *Welche Veränderung in der Emissionsstatistik erwartet das BMK aufgrund dieses Projekts?*

Die österreichische Emissionsinventur basiert auf den international vorgegebenen Inventurleitlinien. Die Berechnung der Treibhausgasemissionen für den Verkehr erfolgt auf Basis der in Österreich verkauften Kraftstoffmengen. Ein erhöhtes Aufkommen im Binnenverkehr auf der

Straße führt daher über höheren Kraftstoffabsatz zu einer Erhöhung der berechneten Emissionen. Beim grenzüberschreitenden Verkehr hängen die Österreich zugewiesenen Emissionen davon ab, ob die Betankung der Fahrzeuge in Österreich oder im Ausland erfolgt. Dies wird u.a. durch Unterschiede in den Kraftstoffpreisen zwischen Österreich und den benachbarten Ländern beeinflusst und ist aus derzeitiger Sicht nicht längerfristig vorhersagbar.

Unter den gegenwärtigen Umständen wäre den Erfahrungen nach davon auszugehen, dass eine Erweiterung des hochrangigen Straßennetzes zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens, zu einem steigenden Kraftstoffverbrauch und zu höheren Treibhausgasemissionen führt. Die direkten Treibhausgasemissionen im Verkehr hängen allerdings von der Antriebsart der Fahrzeuge ab. Im Regierungsprogramm wird eine Umstellung auf emissionsfreie Antriebsarten mit erneuerbarer Energie im Straßenverkehr angestrebt. Je näher man diesem Ziel kommt, umso weniger Rolle wird das Verkehrsaufkommen auf der Straße für die direkten Treibhausgasemissionen (ungeachtet anderer Umweltfaktoren) und die nationale Emissionsinventur spielen.

Zu Frage 9:

- *Hat sich die Bundesministerin für Klimaschutz bzw. das BMK gegen die Durchführung dieses Projekts ausgesprochen?*
 - a. Wenn ja, wann?

Das Projekt befindet sich derzeit in einem SP-V-Verfahren, die Ergebnisse dieser Prüfung sind abzuwarten.

Zu Frage 10:

- *Die Bundesregierung hat in ihrem Regierungsprogramm die Einführung eines Klimachecks angekündigt. Wann wird dieser umgesetzt werden und wird er beim Projekt Linzer Osttrasse angewendet werden?*

Der Klimacheck laut Regierungsprogramm bezieht sich auf alle neuen und bestehenden Gesetze, Verordnungen und Bund-Länder-Vereinbarungen. Das gegenständliche Projekt ist derzeit in einem SP-V-Verfahren, dessen Ergebnisse abzuwarten sind. Zum Ablauf der SP-V und der Aufnahme in das Bundesstraßengesetz siehe Frage 4-5.

Zu den Fragen 11 bis 20:

- *Inwiefern war das BMK bei der bisherigen Planung der Linzer Osttrasse eingebunden?*
- *Wie lief der Entscheidungsfindungsprozess für die derzeit geplante Trasse ab?*
- *Ist dem BMK bekannt, ob die wesentlichen, für die Trassenentscheidung relevanten Gutachten, Expertisen, Stellungnahmen und Unterlagen im Sinne einer größtmöglichen Transparenz veröffentlicht werden bzw. plant das BMK in diesem Sinne Schritte?*
 - a. Wenn nein, warum nicht?
- *Welche Aspekte des Projekts Osttrasse auf dem Linzer Stadtgebiet fielen in der Prüfung positiv auf? Was sind demgegenüber Nachteile für die Anrainer:innen, mit denen während dem Bau aber auch nach der Inbetriebnahme realistisch zu rechnen sind?*
- *Wie hoch werden die Entlastungswirkungen für den Linzer Stadtverkehr prognostiziert?*
- *Inwiefern wird sich die Lärmbelästigung für die Anrainer erhöhen? Wurde hierzu ein Gutachten erstellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?*

- Wurden bei der Entscheidung für die Trasse auf Linzer Stadtgebiet die Auswirkungen auf künftige Stadtentwicklungspotentiale in den betroffenen Arealen analysiert und bewertet? Wenn ja, von wem, wann und mit welchem Ergebnis?
- Welche Kosten hat das Planungsverfahren bisher verursacht?
- Wie viel wird der Bau der Osttrasse in ihrem derzeit geplanten Verlauf kosten? Wir bitten außerdem um eine Aufstellung der geschätzten Kosten für die Alternativlösungen, im Besonderen der ursprünglich ins Auge gefassten Ostumfahrung über Gallneukirchen/Schweinbach.
- Wurden, da die Straße auch durch ein Naturschutzgebiet verläuft, Expert:innen herangezogen um eine möglichst umweltverträgliche Lösung zu finden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Eine vom Initiator Land OÖ angestrebte Umsetzung des Vorhabens als Bundesstraße – und daher auch die vorgelagerten Planungs- und Prüfverfahren - sind bisher ausschließlich auf Ebene des Landes geführt worden.

Zu Frage 21:

- Wird ein UVP-Verfahren durchgeführt?

Im Rahmen der SP-V werden keine konkrete technische Umsetzung und Trassenwahl für das vom Initiator Land OÖ angestrebte Vorhaben behandelt. Im Rahmen der weiteren Planungen nach Abschluss einer positiven SP-V wird eine UVP Pflicht festzustellen sein. Allgemein kann aber gesagt werden, dass Linienvorhaben im Bundesstraßennetz grundsätzlich UVP-pflichtig sind.

Zu Frage 22:

- Wurden Bürger:innen bzw Anrainer:innen in den Entscheidungsprozess einbezogen, um eine verträgliche Bauphase zu garantieren?

Jegliche Planungs- und ggfs. Beteiligungsverfahren zum jetzigen Stand sind ausschließlich auf Ebene des Landes geführt wurden. Im Rahmen der SP-V erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß SP-V-G § 8.

Zu Frage 23:

- Kam es zu Enteignungen bzw. wird es zu solchen kommen? Wenn ja, wie viele Eigentümer:innen sind betroffen, wie viele m² werden enteignet und wie hoch werden die Entschädigungszahlungen sein?

Konkrete Auswirkungen eines Projektes auf den Grundbedarf und die betroffenen Eigentümer:innen können erst nach Abschluss von Detailplanungen erfolgen. Das Projekt befindet sich derzeit noch in der SP-V, siehe dazu Frage 4-5.

Zu den Fragen 24 und 25:

- Welche Förderungen, Subventionen, Projekte und sonstige Zuwendungen hat Ihr Ressort für das Bundesland Oberösterreich bzw. mit Wirksamkeit im Bundesland Oberösterreich sowie für die Gemeinden in Oberösterreich in der letzten Gesetzgebungsperiode finanziert (bitte um eine detaillierte Auflistung)?
- Welche Förderungen, Subventionen, Projekte und sonstige Zuwendungen hat Ihr Ressort für das Bundesland Oberösterreich bzw. mit Wirksamkeit im Bundesland Oberöster-

reich sowie für die Gemeinden in Oberösterreich in dieser Gesetzgebungsperiode bisher finanziert oder für die kommenden Jahre geplant? Es wird um detaillierte Auflistung ersucht.

Aufgrund der Fülle der Förder- und Finanzierungsinstrumente des BMK, die Länder und Gemeinden zugutekommen, können diese Fragen auf Grund zu hohen Verwaltungsaufwandes nicht beantwortet werden.

Zu Frage 26:

- *Befürworten Sie eine andere Verkehrslösung für den Linzer Stadtverkehr? Werden Sie für einen anderen Verlauf der Osttrasse eintreten?*

Für den Kampf gegen die Klimakrise wird es im Verkehrsbereich insbesondere einerseits einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und andererseits einen Ausbau der aktiven Mobilität brauchen.

Neben der geplanten Einführung des 123-Klimatickets ist die Stadtregionalbahn Linz ein zentrales Projekt zur Verbesserung und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im oberösterreichischen Zentralraum. Die Bundesregierung hat im Regierungsprogramm den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs als zentrales Ziel festgelegt. Dabei ist erstmals auch eine Mitfinanzierung von Stadtregionalbahnen vorgesehen. Erst im Frühjahr 2021 haben sich Bund und Land nach jahrelanger Planung auf eine konkrete Variante festgelegt. Dazu wurde im März 2021 ein umfangreiches Memorandum of Understanding zwischen BMK, Land und Stadt abgeschlossen, das den Rahmen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren im Zentralraum Oberösterreich – mit der Stadtregionalbahn als wichtigstem Element – bildet.

Darüber hinaus werden auch die ÖBB-Strecken in und um Linz ausgebaut und attraktiviert, um gemeinsam mit der Stadtregionalbahn das erfolgreiche Oberösterreichische S-Bahn-System weiter zu verbessern.

Für die Förderung aktiver Mobilität stehen im Rahmen von klimaaktiv mobil – dem Mobilitäts schwerpunkt von klimaaktiv – die Förderung umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität im Mittelpunkt: durch klimaschonendes Mobilitätsmanagement und die Forcierung alternativer Antriebe (zum Beispiel Elektromobilität) und Erneuerbarer Energie im Verkehrsbereich sowie die Forcierung des Rad- und Fußverkehrs und innovativer öffentlicher Verkehrsangebote.

Der konkrete Verlauf einer Osttrasse kann derzeit noch nicht ausreichend beurteilt werden, es ist dafür in einem ersten Schritt die SP-V abzuwarten.

Zu Frage 27:

- Für welche konkreten Trassenvarianten wurden verkehrliche Wirkungen inkl. Prognoserechnungen analysiert und welches sind die Top fünf Varianten mit den größten Entlastungswirkungen für die Stadt Linz aus dem regionalen Verkehr und überregionalen Transitverkehr? Wir ersuchen um detaillierte Auflistung und Bekanntgabe des Prognosezeitraums.

Ich verweise auf meine Ausführungen zu den Fragen 1 bis 3 sowie 11 bis 20.

Leonore Gewessler, BA

