

ANFRAGE

des Abgeordneten Deimek
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

betreffend Realisierung der Osttangente Linz

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Oberösterreich und trägt maßgeblich zur Stärkung der lokalen und regionalen Wettbewerbsfähigkeit bei.

Unstrittig ist, dass die Verkehrssituation in und rund um Linz bereits jetzt an der Belastungsgrenze ist. Selbst kleine Unfälle führen rasch zu einem Verkehrsfarkt. Eine verkehrliche Entlastung ist daher unbedingt erforderlich. Durch den geplanten Autobahnausbau in Tschechien – die Fertigstellung der D3 in Richtung oberösterreichischer Grenze ist für 2025 und die Fertigstellung der Umfahrung Prag ist ebenfalls bereits in Planung – ergibt sich ein verbesserter und fast durchgängiger Verbindungskorridor zwischen Berlin-Dresden-Prag-Linz. Um eine Entlastung der A7 im Linzer Stadtgebiet gewährleisten zu können, ist die Linzer Osttangente als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung essentiell.

Die wesentlichen verkehrlichen Ziele der Osttangente Linz sind:

- Verbesserung der Nord-Süd-Achse zwischen Oberösterreich und Tschechien mit Anbindung des Oö. Zentralraums an die Hauptachsen der europäischen Verkehrsnetze
- Verbesserung der Durchgängigkeit des Großraums Linz in Nord-Südrichtung für den überregionalen Verkehr
- Verlagerung des Durchzugsverkehrs von Linz (besonders des Lkw-Verkehrs) von der A7 Mühlkreis Autobahn auf die neue Achse
- Entlastung der A7 (Bereich Stadtdurchfahrt Linz) im Abschnitt Voest-Brücke – Bindermichl – Ansfelden
- Reduzierung der Stauzeiten und damit Emissionen in Linz
- Schaffung redundanter Verbindungen zwischen den Linzer Haupteinfahrtstraßen

Das Land Oberösterreich hat deshalb in Hinblick auf die Zielsetzung dieser hochrangigen Straßenverbindung die Funktion eines Initiators eingenommen und im Juni 2019 einen Vorschlag für Netzveränderungen gem § 4 SP-V-Gesetz beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingebracht. In der "Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V)" sollen der grundsätzliche Bedarf und der Straßenverlauf zwischen der A7 Mühlkreisautobahn und der A1 West Autobahn als Teil einer system- und netzübergreifenden Betrachtung beurteilt bzw. entwickelt werden.

Nachdem von einer SP-V Pflicht ausgegangen wird, war ein Screening hinfällig und es wurde ein Scoping Dokument erarbeitet. Das Scoping-Dokument definiert den Untersuchungsrahmen der SP-V und umfasst die Ziele und Begründung der Netzveränderung, allgemeine Ziele und Beziehungen zu Programmen, methodische Festlegungen (Systemabgrenzung, Darstellung der Umweltbedingungen, Auswirkungsbeurteilung), System- und Standortalternativen. Nach Fertigstellung des

Scoping Dokuments erfolgte am 3.3.2020 die Übermittlung an das BMK zur Einleitung der Konsultationsphase (Zuständigkeit BMK).

Um eine geeignete Trassenführung auszuwählen, wurde unter Leitung der Abteilungen Raumordnung sowie Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr des Amtes der OÖ. Landesregierung eine Korridoruntersuchung anhand des intern entwickelten "Leitfadens für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten" durchgeführt. Ein wesentlicher Bestandteil davon war die Verkehrsuntersuchung, die auch die voraussichtlichen Effekte von verkehrsrelevanten Straßenbau-Großprojekten im räumlichen Umfeld berücksichtigt, die sich zum Zeitpunkt der Untersuchung in Planung oder Umsetzung befanden, darunter z.B. die S 10 Mühlviertler Schnellstraße, die A 26 Linzer Autobahn ("Westring") und die Regionalstadtbahn Gallneukirchen-Pregarten (schienengebundenes Verkehrsmittel von Linz nach Pregarten). Die Beteiligung der betroffenen Gemeinden bzw. Bürger/innen wurde im gesamten Verfahren im Rahmen von Regionskonferenzen sowie Planausstellungen sichergestellt.

Ausgewählte Planungsvariante:

Als Vorzugsvariante wurde im Rahmen der Korridoruntersuchung eine stadtnahe Trasse ermittelt, die folgende Voraussetzungen erfüllt:

- Sie bringt den voraussichtlich geringsten Umwelteingriff mit sich und
- gleichzeitig die größte Erfüllung der angestrebten Verkehrsziele.

Die OÖ. Landesregierung hat daher am 01. Juli 2019 das "Regionale Raumordnungsprogramm Osttangente Linz" mit Fixierung des Korridors der künftigen Streckenführung zur Flächensicherung beschlossen. Damit wurden vorausschauend die Flächen für die Errichtung dieser überörtlichen Verkehrswege gesichert. Widmungen und Baumaßnahmen sind auf den von den Raumordnungsprogrammen umfassten Grundstücken bzw. Grundstücksflächen nur noch in Ausnahmefällen möglich.

Das Land Oberösterreich hat mit der Flächensicherung sowie mit der Initiierung der "Strategischen Prüfung Verkehr" und der Erarbeitung des Scoping-Dokuments somit die notwendigen Vorarbeiten geleistet und das Projekt in die Wege geleitet.

Jetzt ist das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gefordert, die "Strategische Prüfung Verkehr" so rasch als möglich positiv abzuschließen, damit die ASFINAG nach der Aufnahme in den Anhang des Bundesstraßengesetzes mit den Detailplanungen beginnen kann.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich der "Strategischen Prüfung Verkehr" der Osttangente Linz?

2. Warum hat das BMK die Konsultationsphase noch nicht eingeleitet, obwohl das Land Oberösterreich dem BMK das Scoping-Dokument bereits am 3.3.2020 übermittelt hat.
3. Hat das BMK seit März 2020 Schritte gesetzt, um die "Strategische Prüfung Verkehr" voranzutreiben.
4. Wenn nein, warum nicht?
5. Wenn ja, welche?
6. Wurde auf die schriftliche Nachfrage des Landes Oberösterreich vom 19.10.2020 zum aktuellen Stand der "Strategischen Prüfung Verkehr" geantwortet?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. Wenn ja, wann?
9. Wenn ja, mit welchem Inhalt?
10. Wurde auf die schriftliche Nachfrage des Landes Oberösterreich vom 19.10.2020, ob für eine Einleitung der Konsultationsphase noch weitere vom Land Oberösterreich zu liefernde Unterlagen benötigt werden, geantwortet?
11. Wenn nein, warum nicht?
12. Wenn ja, wann?
13. Wenn ja, mit welchem Inhalt?
14. Wann ist mit einem Abschluss der "Strategischen Prüfung Verkehr" zu rechnen?
15. Warum erst zu diesem Zeitpunkt (warum nicht früher)?
16. Wird ein Gesetzesentwurf zur Änderung des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971 an den Ministerrat weitergeleitet?
17. Wenn nein, warum nicht?
18. Wenn ja, wann?
19. Warum werden seitens des BMK die erforderlichen Schritte zur Weiterführung der "Strategischen Prüfung Verkehr" nicht gesetzt?
20. Wann ist mit einem Baubeginn der Osttangente Linz zu rechnen?
21. Sind mittelfristig die Finanzmittel für die bauliche Umsetzung der Osttangente Linz gesichert?
22. Wenn nein, warum nicht?

[Handwritten signatures and initials]

