

UMWELTDACHVERBAND

Alser Straße 21, A-1080 Wien
Tel. (0043/1) 40 113
Fax (0043/1) 40 113/50
office@umweltdachverband.at
www.umweltdachverband.at



Gegründet 1973 als Österreichische Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU)

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/ST3
Stubenring 1
1010 Wien

Wien, 11.8.2009

UMWELTDACHVERBAND - Einwendungen im UVP-Verfahren "A26 – Westring bei Linz"

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Edikt vom 17.6.2009, GZ BMVIT-314.526/0010-II/ST-ALG/2009, veröffentlicht am 25.6.2009, wurde das Bundesstraßenbauvorhaben der ASFINAG betreffend den Neubau der A26 kundgemacht. Gemäß dieser Kundmachung endet die Frist für die Erhebung von Einwendungen am 13.8.2009. Der Umweltdachverband erhebt fristgerecht nachstehende **EINWENDUNGEN** gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26 und begehrt damit Parteistellung im gegenständlichen Verfahren:

➤ Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Süd- und Nordteil ist nicht zulässig

Die geplante Autobahn A26 bildet mit dem anschließenden, schon bestehenden Teil der A7 bis Unterweikersdorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt. Eine UVP müsste folglich die Gesamtwirkung dieses Projekts bewerten. Allerdings wurde die A26 für die UVP zusätzlich in einen Nord- und Südteil aufgeteilt. Auch in der UVE ist von der „räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte“ (A26 Süd und Nord) die Rede - was finanziell begründet wird, für die Durchführung einer UVP allerdings irrelevant ist. Mit dieser Stückelung sollte offenbar erreicht werden, dass der Transitverkehr auf der gesamten Strecke nicht berücksichtigt werden muss, bzw. ausgeblendet wird. Eine umfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen ist auf diese Weise jedoch nicht möglich, da die Verkehrswirkung des gesamten Projekts wesentlich stärker ist als die der einzelnen Abschnitte. Der Umweltdachverband fordert daher eine UVP mindestens für das gesamte Projekt der A26, wobei auf jeden Fall auch der Bau der S10 in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden muss.

➤ **Die Begründung des Projekts ist nicht plausibel. Es erfolgt keine Entlastung. Alternative Lösungen im Öffentlichen Verkehr sind stattdessen anzustreben**

Eines der Ziele des Baus der A26 ist die angebliche Entlastung des Linzer städtischen Straßennetzes. Entlastung bedeutet jedoch, dass in Zukunft weniger Autos verkehren. Dieses Ziel wird aber praktisch nirgends erreicht. Durch den Bau der A26 wird der Verkehr laut einer von der ASFINAG 2007 veröffentlichten Studie am Querschnitt Dornach-Auhof von derzeit täglich 55.500 Fahrzeugen (3.600 LKW), bis 2025 auf 89.800 (6.800 LKW) im Jahr 2025 zunehmen, auf der Voest-Brücke von aktuell 92.100 Fahrzeugen (6.300 LKW) auf 109.900 (10.000 LKW) im Jahr 2025, am Bindermichl sogar von derzeit 91.700 Kfz (9.300 LKW) auf 125.00 Kfz (12.900 LKW). Darüber hinaus werden auch innerstädtische Straßen nicht entlastet, auf der Nibelungenbrücke (derzeit 47 000 Kfz/Tag) werden 2025 43 900 Kfz/Tag erwartet, in der Kapuzinerstraße (derzeit 24 400 Kfz/Tag) im Jahr 2025 24 300 Kfz/Tag. Der Bau der A26 widerspricht demnach seiner eigenen Zielsetzung. Daher müssen Alternativen im Bereich Öffentlicher Verkehr verfolgt und genutzt werden. Denn: Schon mit einem Teil der geschätzten Kosten der Westring-Transitautobahn – investiert vor allem in den Öffentlichen Verkehr – könnten die Linzer Verkehrsprobleme nachhaltig und rasch verbessert werden.

➤ **Das Projekt hat massive Auswirkungen punkto Lärmbelastung und Verschlechterung der Luftgüte und beeinträchtigt damit die Gesundheit der Bevölkerung**

Die zunehmende Lärmbelastung durch den Verkehrsanstieg als Folge der Errichtung der A26 würde an der A7 in Dornach-Auhof, im Bereich der Voest-Brücke sowie der 4. Donaubrücke und in allen anderen betroffenen Gebieten zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung führen. Dies widerspricht der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Danach müssen in Bereichen, in denen Schwellenwerte überschritten werden, Aktionspläne zur Lärminderung aufgestellt werden. Für Hauptverkehrsstraßen betragen die Schwellenwerte 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte bereits jetzt überschritten. Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig, stattdessen müssen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr. Abgesehen davon ist die Stadt Linz schon aktuell mit unrechtmäßig hohen Feinstaub- sowie Stickoxid-Konzentrationen belastet. Das Projekt würde zusätzlichen Feinstaub im Linzer Stadtgebiet produzieren und sich insgesamt die Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Zunahme des gesamten Autoverkehrs durch den Bau der A26 dramatisch erhöhen und zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung führen.

➤ **Das Projekt torpediert die österreichischen Klimaschutzziele**

Der Bau der A26 widerspricht außerdem sämtlichen Klimaschutzziele. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs ist in Österreich seit 1990 um 90 % gestiegen, in Oberösterreich sogar um 100 %. Laut Daten des Umweltbundesamtes führt jeder zusätzliche Kilometer an hochrangiger Straße zu 2.500 bis 3.000 Tonnen CO₂ zusätzlich pro Jahr. Ein Projekt wie die A26 Westring-

Transitautobahn stünde demnach im Widerspruch zur österreichischen Klimastrategie, laut der beim Verkehr akuter Handlungsbedarf herrscht. Statt klimaschädlicher Großprojekte für den Kfz-Verkehr, müsste demnach die rasche Umgestaltung des Verkehrssystems in ein nachhaltigeres, umweltfreundlicheres Vorrang haben. Außerdem steht das Projekt im Gegensatz zum rechtlich verbindlichen Kyoto-Ziel und zu absehbaren Post-Kyoto-Reduktionsverpflichtungen und wäre zudem auch angesichts der in Ausarbeitung befindlichen Energiestrategie Österreich ein Affront.

➤ **Das Projekt zerstört ökologisch sensible Gebiete**

Die für die Autobahn A26 geplante Trasse quert und zerstört ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete. Massiv beeinträchtigt wären das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, ein Lebensraum von zahlreichen in den FFH-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen, wie etwa der Feld-Rose, des Alpen-Knorpellattich und des Besen-Beifuß. Außerdem leben am Standort Smaragd- und Mauereidechse, 13 Heuschreckenarten, viele Laufkäferarten, seltene Schneckenarten wie die Wiener Schnirkelschnecke oder der stark gefährdete Steinpicker. Darüber hinaus wurden 43 Vogelarten nachgewiesen. Des Weiteren droht die nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes der Donautal-Landschaft, da die Turmleiten am rechten Donauufer mit wertvollen Hangwäldern betroffen wäre. Zudem bedroht das Projekt den als Ensemble unter Denkmalschutz stehenden Bergschlösslpark.

Auch eventuelle Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste von einmaligen Lebensgemeinschaften nicht kompensieren. Die Landschaft der so genannten „Linzer Pforte“, dem einzigartigen „Donaudurchbruch“ durch das Granitgestein der Böhmisches Masse, würde erheblich beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen.

Aus den angeführten Gründen erhebt der Umweltdachverband daher seine Einwendungen gegen dieses Projekt.

Hochachtungsvoll

Dr. Gerhard Heilingbrunner
Präsident

Mag. Michael Proschek-Hauptmann
Geschäftsführer