Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

Postfach 13 4010 Linz
www.westring.info
www.transitforum.at
www.westring.at

Linz, 28. Mai 2008

Rechnungshof
zH Herrn Präsidenten Dr. Josef Moser
und Abteilung S 2 – 6, Umweltschutz Dr. Heinrich Lang
und Abteilung S 1 – 1, Budget- und Infrastruktur Dr. Walter Sommerauer
Dampfschiffstraße 2
1031 Wien

Betrifft: Westring-Autobahn Projekt A26 – S10
Ersuchen um Vorabprüfung

Sehr geehrter Herr Präsident Dr. Moser!

Das Projekt:
Asfinag und Land Oberösterreich planen einen völlig neuen, fast zur Gänze im Tunnel geführten **Autobahnring** mitten durch die Stadt Linz. Die naturgeschützte Linzer Donaupforte wird durch eine **siebenspurige** Donaubrücke mit 8 Tunnelportalen zerstört.

Derzeit werden Kosten von **€ 700 bis € 800 Millionen** genannt. Im Jahr 2002 wurde dieses Projekt mit 225 Mio € vom Parlament genehmigt.

Selbst das BMVIT nennt dieses Projekt als das unrentabelste Autobahnstück Österreichs. (siehe Presseaussendung).

Gemeinsam mit der S10 ist die A26 Teil einer neuen TEN Strecke und eröffnet in Zeiten von Klimaproblematik eine neue Alpentransversale für den LKW Transitverkehr.

Die enorme Geldvernichtung und die Transitproblematik machen diese Planung zu einem gesamtösterreichischen Problem.

Die Entstehung des Projektes:
Wir möchten Ihnen zunächst darlegen, wie in Österreich – im Besonderen in Oberösterreich - mit Steuergeldern umgegangen wird:

Minister Faymann gab bei einer Informationsveranstaltung ausdrücklich an, er habe von den oberösterreichischen Verkehrsbedürfnissen **keine Ahnung**, aber die Oberösterreicher würden das wohl selbst wissen, sodass er die Planung gut heiße.

Die Oberösterreicher Landeshauptmann Pühringer und Landesrat Hiesl **blasen** die ursprünglich geplante Donaubrücke (geplant an einem anderen Ort und viel viel kleiner) auf eine vollwertige und völlig überzogene Autobahn **auf, damit die ASFINAG zuständig wird,** obwohl es sich um eine Strasse für den lokalen Pendelverkehr handelt. Geplant sind jetzt die Untertunnelung des gesamten Innenstadtgebietes mit **vier Spuren** im Tunnel und **sieben Spuren** auf der neuen Donaubrücke (in Wahrheit sind es zwei Brückenbauwerke) sowie Auf- und Abfahrten (**Kleeblatt**) im Tunnel. Die geschätzten Errichtungskosten liegen derzeit bei **700 bis 800 Millionen Euro**. Als

Begründung gegenüber der Bevölkerung haben wir schon öfters gehört, das Land brauche nichts zu bezahlen, die Kosten würden ohnehin Asfinag und der Bund tragen.

Die Asfinag (zuletzt Dipl.-Ing. **Mittermayr** am 14.2.2008 bei einer Informationsveranstaltung) gibt zur Wirtschaftlichkeit oder **Finanzierbarkeit** trotz intensiver Befragung keine Auskunft; ausschlaggebend sei lediglich der Wunsch des Ministers und daher werde es gebaut. Dieser hat allerdings keine Ahnung (siehe oben).

Zur Wirtschaftlichkeit:
Wie die Asfinag die geschätzten Kosten von € 700 bis € 800 Millionen tragen sollen, ist völlig ungeklärt. Der Bevölkerung wird eine Brücke verkauft, gebaut wird eine vier- bis siebenspurige Transitautobahn.

Aus zuverlässigen Quellen wissen wird, dass die früheren Asfinag-Vorstände dieses Projekt wegen Unwirtschaftlichkeit **abgelehnt** haben, die jetzigen Vorstände sind angeblich mit dem Minister „gleich geschaltet".

Interessant ist auch die Tatsache, dass nach den neuesten Berechnungen **eine Maut von € 8,00 pro Benützung** für die neue Westringautobahn verlangt werden müsste, um irgendwann die Kosten hereinzubringen.

Nicht einberechnet sind die **Betriebskosten und Finanzierungskosten** dieses monströsen Projektes, wobei sich der Stromverbrauch allein für den Betrieb in Höhe des Stromverbrauches einer Kleinstadt mit **6000 Einwohnern** bewegt.

Ein offizielles Gutachten der Asfinag zeigt weiters, dass der angebliche Entlastungseffekt dieser Stadtautobahn **nach 10 Jahren wieder völlig wegfällt**. In diesem Zusammenhang wird die im Stadium der Planung befindliche S 10 genannt, da erst durch diese der stark zunehmende Transitverkehr die A 26 als Bypass mitten durch Linz benötige.

Dass das Projekt konträr zu jeder Klimaschutzpolitik steht und ausschließlich den Strassenverkehr fördert, braucht nicht weiter erwähnt zu werden. Auf weitere Einwände aus lärmtechnischer, luftmäßiger und aus naturschutzrechtlicher Sicht dürfen wir auf die Beilagen verweisen.

Ersuchen an den Rechnungshof:
Die Plattform der Bürgerinitiativen für Alternativen zur Westringautobahn findet das Verhalten der derzeitigen Asfinag-Vorstände und der oberösterreichischen Landespolitiker – vor allem im Hinblick auf die finanzielle Gebarung der Asfinag und die damit zusammenhängende Verschuldung (Staatshaftung?) – **verantwortungslos und mehr als bedenklich**.

Wir ersuchen daher um Vorabprüfung dieses Projektes und verbleiben

mit vorzüglicher Hochachtung

Dr. Alfred Jaeger Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der Überparteilichen Plattform der Bürgerinitiativen für Alternativen zur Westringautobahn A 26

Die Lüge: ..ein Brücklein hängt im Walde, … ganz ruhig und still….
Hyperlink: http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg

Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN

Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!
Hyperlink: http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg

Beilagen

- ❑ Die Wahrheit über die Westring Transitautobahn
- ❑ 3 Presseausendungen Thema Steuergeldverschwendung, Zerstörung des Naturschutzgebietes

Presseinformation

Linz, 23.09.07

Steuergeldvernichtung in Oberösterreich
Um fremdes Geld ist alles erlaubt!?

Quelle: DER STANDARD 20.9.2007

Hitparade der unrentablen Autobahnen

Projekte Bauvorhaben Baubeginn 2007–2011		Baubeginn	Verkehrsfreigabe	km	Gesamtkosten	PER*	Kfz 2005	Kfz 2025
S10	Abschnitt Unterweitersdorf – Freistadt Nord	2009	2015	22,5	689	-498,0	15.190	39.500
A26	Westring Linz Süd inkl. Donaubrücke	2009	2014	4,4	403	-323,0	-	-
S3	Weinv. Schnellstr., Hollabrunn Süd-Staatsgrenze	2010	2020	25,0	389	-319,0	9.300	19.800
S7	Riegersdorf – Dobersdorf Nord	2010	2014	15,0	393	-300,0	16.400	29.100
S 34	Traisental Schnellstraße	2010	2014	13,0	223	-155,0	17.000	23.100
S33	Donaubrücke Traismauer	2007	2010	7,0	170	-151,0	-	17.300
A9	Bosrucktunnel 2. Röhre	2007	2012	5,4	189	-138,0	11.600	16.400
A5	Schrick-Staatsgrenze / Variante Halbausbau	2010	2013	34,0	250	-105,0	10.400	38.000
S36	Judenburg – St. Georg	2010	2012	12,0	297	-92,0	16.100	22.400
S2	Niveaufreimachungen	2007	2009	1,9	49	-29,0	47.800	63.200
S36	St. Georg – Scheifling	2008	2012	10,0	127	-10,0	10.700	21.600
A10	Umweltentlastungsmaßnahmen Zederhaus Ort	2010	2012	-	57		14.200	29.500

*) Projektergebnisrechung-Darstellung der Rentabilität unter Berücksichtigung des Gesamtinvestitionsvolumens, des Verkehrsaufkommens, Streckenlänge etc.
Quelle: BMVIT Angaben in Mio. Euro DER STANDARD

Die zwei unrentabelsten Autobahnprojekte Österreichs sollen **„zufällig“** in Oberösterreich errichtet werden. Die Spatenstiche werden **„zufällig“** in das Wahl- und „Kulturhauptstadt“-jahr 2009 vorverlegt.

Manche Volksvertreter verkaufen diese Projekte mit Umweltschutz- und Entlastungsunwahrheiten.

Angesichts dieser Asfinag Daten ist es offensichtlich, daß die Asfinag gezwungen ist, durch mehr Auto- und Schwerverkehr höhere Mauteinnahmen zu lukrieren!

Erst der Lückenschluß für eine neue Transitachse Berlin-Triest via Nordteil S10 und Nordteil A26 gibt dem Projekt die Chance einer Rentabilität für die Asfinag. Transitverkehr bringt Mauteinnahmen! Für die Bevölkerung von OÖ ein Desaster!

Trotzdem würde sogar mit einer Sondermaut dieses Autobahnsystem ein finanzielles Grab!

Die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn** fordert die verantwortlichen Politiker in aller Freundlichkeit aber bestimmt auf, endlich zu diesen Tatsachen Stellung zu nehmen und dem Wahlvolk die Wahrheiten zu präsentieren!

Wir ersuchen dringend um Erläuterung nachfolgender Fragen:

1) Wollen Sie tatsächlich in Zeiten rigider Sparmaßnahmen bei Gesundheit, Bildung und innerer Sicherheit so ein finanzielles Debakel anrichten?

2) Wie sollen die Baukosten von mindestens 700 Mio € (Süd- und Nordteil OHNE Zinsendienst und Finanzierungskosten!) finanziert werden?

3) Wie wollen Sie verhindern, daß dieses Milliardengrab den ÖPNV Ausbau massiv verzögert?

4) Wieso klären Sie die Bevölkerung über die nötige „Frequenzsteigerung" für die Mauteinnahmen nicht auf?

5) Wieso sagen Sie den Mühlviertler Pendlern nicht wie viel Maut für die Benutzung dieser Tunnelsysteme verlangt wird?

6) Wieso klären Sie die Bevölkerung nicht auf, daß es für die Steigerung der Mauteinnahmen zu einer Förderung des Transitverkehrs entlang der S10 und A26 – also durch die Frischluftschneise von Linz - kommen muß?

7) Sind Sie sich der Konsequenzen bewusst, wenn Sie eine massive Erhöhung der Schuldenlast induzieren, wo selbst von Seiten der Asfinag diese Projekte als absolut unrentabel angesehen werden?

Presseinformation

Linz, 18.3.2008

Steuergeldvernichtung in Oberösterreich
Um fremdes Geld ist alles erlaubt!? Teil 2

Teil I vom 23.9.07 finden Sie hier:
http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte__sterreichs_23092007.pdf

In einem persönlich adressierten Brief (siehe Beilage) hat die *Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn* **alle EigentümerInnen über dem geplanten Südtunnel informiert und zur Ablehnung der Gebäudeerfassung aufgefordert.** Die Entwertung von Häusern, Wohnungen und Grundstücken tausender LinzerInnen durch Servitutseintragungen, Lärm- und Abgasbelastungen würde in Kauf genommen.
http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben__an_Eigent_mer_A26_S_dteil_30012008.pdf

Frei von jeder Budget- und Klimaschutzverantwortung zwingt BM Faymann die Asfinag das teuerste und unrentabelste Autobahnstück Österreichs zu errichten.

In einem beispiellosen Kabarett werden von Lokalpolitikern divergierende Aussagen getätigt um die angebliche Notwendigkeit einer Transitautobahn zu belegen. Hiesl in der Kronenzeitung (17.2.2008): „ Der Westring wird wesentliche Entlastungen im städtischen Verkehr in Linz bringen.." – Luger in der Kronenzeitung (23.3.2007) „87% der Autos wollen in die Innenstadt…" Nur für Politiker scheinbar kein Widerspruch……

Die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn** erhebt daher nochmals vehement die Forderung **umgehend eine Vorabprüfung dieses Projekts durch den Bundesrechnungshof einzuleiten und die Entscheidungskriterien im Verkehrsministerium kritisch zu hinterfragen.**

Presseinformation

Linz, 18.4.2008

Der Bundesrechnungshof muß eine Vorabprüfung der Klimakiller Westring – Tansitautobahn UND S10 einleiten!

Der Rechnungshof kritisiert zu Recht das völlige Versagen der Politik – und vor allem auch der Länder - in Sachen Klimaschutz bei der Verkehrspolitik.

Die Oberösterreichischen Politiker stehen nach wie vor für eine Verkehrspolitik, bei der der Klimaschutz Null Berücksichtigung findet. Bestes Beispiel dafür ist die geplante Westring-Transitautobahn (A26) mitten durch Linz. Dieses überzogene Tunnelprojekt ist jedenfalls das österreichweit ausgeprägteste Negativprojekt in Sachen Verkehr und Klima, wo dem Nahpendelverkehr eine Autobahn bis vor die Haustüre gebaut werden soll und via S10 transeuropäischer Transitverkehr nach Österreich geschleust würde!

Im Hinblick auf eine mittelfristig unumgängliche deutliche Stärkung des nachhaltigen Verkehrs stellt das Betreiben dieses Megaprojektes eine verantwortungslose Handlungsweise dar! Um dessen Kosten (700 -1.000 Mio EURO) könnte der Öffentliche Verkehr im Großraum Linz eine riesige Dynamik bekommen!

Die ASFINAG will diese Projekt nicht, viele verantwortlich Denkende auch nicht, nur die lokalen Politiker missbrauchen ihre Macht, um dieses unsinnige Klimakillerprojekt durchzudrücken.

Nicht nur, dass es für die Politiker tabu ist, die Autofahrer mit sanftem Druck zum Umsteigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen, sie bauen den Autofahrern auch immer mehr Straßen, und da vor allem in Bereiche, z.B in Richtung Innenstädte, wo man schon längst weiß, dass der Autoverkehr zur Aufnahme der Verkehrsmengen und -spitzen bei der vorhandenen beschränkten Fläche denkbar ungeeignet ist.

Begrüßen können wir das Vorhaben von Umweltminister Pröll, die Länder stärker zur Verantwortung zu ziehen, bis hin zu Strafzahlungen, die aber an die Politiker persönlich gebunden sein müssten, wenn nachgewiesen wird, dass sie klimafreundlichere Verkehrslösungen beharrlich ignoriert haben.

Stellvertretend für die Interessen der österreichischen Steuerzahler, der Klimaschutzpolitik und der Gesundheit der Bevölkerung im Großraum Linz fordert die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn vehement eine Vorabprüfung des Gesamtprojektes A26 (Westring-Transitautobahn) UND S10 durch den Bundesrechnungshof einzuleiten. Eine nachträgliche Prüfung ist ohne Wirkung. Die Naturschutzgebiete wären zerstört; Milliarden verbetoniert; Transitrouten für die EU - Frächterlobby geöffnet; die verantwortlichen Politiker in üppiger Pension.

Begründung für die Zuständigkeit des Bundesrechnungshofes:

- es werden Milliarden von Bundesgeldern vernichtet
- die Auswirkung der Errichtung einer neuen EU-Transitroute betrifft gesamt Österreich
- die zusätzlichen Emissionen betreffen ebenfalls gesamt Österreich
- die drohenden Strafzahlungen betreffen ebenfalls gesamt Österreich
- der Bundesrechnungshof ist die einzige unabhängige Kontrollinstanz

kommt und warum diese daher internationalen Schutz (Ramsar-Abkommen) genießen. Sie stellen unersetzliche, einmalige Feuchtlebensräume („Dschungel Mitteleuropas") des europäischen Naturhaushaltes dar.

„Linzer Pforte"

Im Bereich der bewaldeten „Linzer Pforte" liegt das erste Naturschutzgebiet auf Linzer Boden, die „Urfahrwänd", die bereits durch umfangreiche Felssprengungsarbeiten im Zuge der Erweiterung der Mühlkreisbundesstraße stark an Substanz eingebüßt haben. Dieser Landschaftsbereich ist mit seinen Bannwäldern als potentielles Landschaftsschutzgebiet einzustufen, da es sich bei diesem Donau-Durchbruchstal um eine **geologisch-geomorphologische Besonderheit nationaler Bedeutung** handelt. Daher ist der geplante Bau einer neuen Donaubrücke im Bereich St. Margarethen bereits aus landschaftsökologischen bzw. -ästhetischen Gründen abzulehnen.

Es ist daher nach alternativen Verkehrslösungen zu suchen, die eine bloße Verlagerung des Verkehrsproblems von einem Ufer auf das andere, u. a. auf Kosten eines charakteristischen, unersetzlichen und einmaligen Landschaftsbildes des Linzer Raumes, ausschließen. Eine diesbezügliche, im Rahmen des Österr. Naturschutztages 1984 (St. Pölten) gefaßte Resolution des österr. Naturschutzbundes (siehe nebenstehenden Kasten) artikuliert den Widerstand weiter Bevölkerungskreise gegen dieses Projekt.

Schlußbemerkungen

Die Voraussetzung für die Verwirklichung einer umfassenden Naturhaushalts-Vorsorgestrategie für den Linzer Raum, wobei den Wäldern und dem augesäumten Fließgewässernetz eine tragende ökologische Rolle zufällt, bilden ökologisch fundierte Bewertungsgrundlagen. In diesem Zusammenhang erwies sich die Ausarbeitung eines auf der Basis der unterschiedlichen Vogelartendichte in den einzelnen Landschaftsteilen beruhenden ornitho-ökologischen Bewertungsmodells als eine erste zielführende und relativ rasch durchzuführende Maßnahme.

Neben den allgemeinen Schlußfolgerungen für die Erstellung einer Naturschutzkonzeption im Rahmen der Flächenwidmungs- und Stadtent-

Resolution

für die **Erhaltung** des **Donautales** in **Linz-St. Margarethen**

Einstimmig beschlossen in der Generalversammlung des Österreichischen Naturschutzbundes am 12. 10. 1984 in St. Pölten.

Das **Stromdurchbruchstal** zwischen St. Margarethen und Linz ist eine der **eindrucksvollsten Strecken** im Lauf der **Donau** durch **Österreich.** Die Stadt Linz erhält durch diese Granitpforte ein unverwechselbares, einzigartiges, charakteristisches Gepräge.

Der Ausbau der nordufrigen B 127 mit horrendem Kostenaufwand und gewaltigen Felszerstörungen zu einer hochrasanten Schnellstraße nach Urfahr verursachte, wie zu erwarten war, daß das Urfahrer Straßennetz mit seinen zwei Hauptfahrspuren dem Ansturm nicht gewachsen war.

Die erwähnte Urfahrer Misere soll nun durch ein überdimensionales, neues Straßen- und Brückenbauprojekt scheinbar korrigiert werden. In die erwähnte enge, **monumentale Granitpforte** im Bereich St. Margarethen soll eine Donaubrücke mit großen Rampenbauwerken hineingezwängt und hineingesprengt werden, die den Verkehr von der Urfahraner Seite auf das Linzer Ufer hinüberleiten soll.

Die vorliegenden Planunterlagen zeigen, daß eine massive Abtragung der dortigen Felswände an beiden Ufern bis zu einer Höhe von 55 Metern beabsichtigt ist. Hiebei ist eine Entkleidung der steilen Felsen von der bestehenden Vegetation und eventuell auch der autochtonen Bodenkrume unvermeidlich. Überdies werden die in dieser Landschaft **gewachsenen Kulturgüter,** wie die sakralen Objekte, die sich um die Wallfahrtskirche von St. Margarethen scharen, durch die vorliegenden Projekte **teilweise zerstört** oder in ihrer **Gesamtwirkung schwer beeinträchtigt.**

Für die zugegebenermaßen schwer belasteten Linzer Umweltverhältnisse sind weitere Verschlechterungen im Bereich des Stadtkernes zu befürchten. Der mehrspurige Straßenausbau der B 137 (Passauer Bundesstraße) erzwingt eine unvermeidliche **Dezimierung des Baumbestandes** auf der **Oberen** und **Unteren Donaulände** in Linz.

Vor allem können kaum Vorsorgen gegen einen drohenden Verkehrsinfarkt im Linzer Stadtgebiet getroffen bzw. garantiert werden.

Aus all diesen Gründen fordert der **Österreichische Naturschutzbund** den **Verzicht** auf den Bau einer **Donaubrücke** bei **St. Margarethen,** in dieser **sensiblen Zone** einer **österreichischen Kernlandschaft** von **überregionaler Bedeutung.**

Die Waldverteilung ist in den Katastralgemeinden unterschiedlich (Stand 1983):

Innenstadt	32,18 ha	5,6 %
Waldegg	11,24 ha	1,4 %
Hafenau	15,44 ha	1,7 %
St. Peter	10,07 ha	1,1 %
Kleinmünchen	161,17 ha	12,6 %
Ebelsberg	741,29 ha	28,7 %
Urfahr	24,57 ha	2,2 %
Pöstlingberg	322,77 ha	40,3 %
St. Magdalena	329,80 ha	26,7 %
Gesamt	1648,53 ha	17,1 %

Städtische „Waldpolitik"

Seit Beginn der **fünfziger Jahre** setzt die Stadtverwaltung konkrete Maßnahmen zur Sicherung und zum Schutz des Waldes – z. B. Einrichtung von **Staub- und SO$_2$-Meßanlagen.**

In den **siebziger Jahren** wurden in **großangelegten Aufforstungen** – z. B. Wasserschutzgebiet, Hummelhofwald, VOEST-Knoten – der Grünraumbestand im Stadtgebiet entscheidend verbessert. Dabei wurde besonders Wert auf eine naturnahe Bepflanzung mit bodenständigen Gehölzen gelegt.

Die **Erhaltung** des vorhandenen **Baumbestandes** auf öffentlichen und privaten Gründen sowie die **Ermittlung und Erhaltung von markanten Bäumen als Naturdenkmäler** sind nur einige Maßnahmen, die den Wald- und Baumbestand im Stadtgebiet sichern sollen.

Die **1982** vom Gemeinderat beschlossenen Ziele der örtlichen **Raumplanung** bestimmen unter anderem, daß **Grünräume, Grünelemente, Bäume, Flußläufe und Waldflächen** als stadtgestaltende Faktoren zu **erhalten** sind.

Im Jahr des Waldes **1984** wurden, neben Maßnahmen auf dem Gebiet des technischen Umweltschutzes, umfassende **forstliche Waldschutzmaßnahmen** getroffen, wie die Aufforstung von Grenzertragsböden, Unterstützung von Privatpersonen und Firmen beim Bepflanzen von Privatgrundstücken, Widmung von Aufforstungsflächen im Rahmen des Flächenwidmungsplanes, etc.

Im Rahmen des Projekts **„Biotopkartierung Linz"** der Naturkundlichen Station werden u. a. sämtliche **Wald- und Gehölzbestände** kartiert, deren Vegetations- und Tierbestand untersucht und bewertet. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden die Grundlage für weiterführende Schutz- und Managementmaßnahmen zur Sicherung des Naturhaushaltes bilden.

Bewirtschaftung des städtischen Waldes

Bei den stadteigenen Waldflächen wird auf eine planmäßige, gewinnö-