

Pressekonferenz

am Mittwoch, den 8. April 2009, 9.30 Uhr

im AEC – Restaurant CUBUS

- Franz Bauer:** Sprecher Verkehrsforum Oberösterreich
- Dr. Alfred Jaeger:** Sprecher Überparteiliche Plattform gegen die
Westring-Transitautobahn mitten durch Linz

Verkehrsforum Oberösterreich

c/o Franz Bauer, Michael Hainisch Str.3, 4040 Linz; Tel: 0650/6343544, verkehrsforum@gmx.at

Überparteiliche Plattform gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz

Sprecher: Dr. Alfred Jaeger, Dr. Rupert Frechinger

Postfach 13, 4020 Linz, Tel.: 0664/4036057, buero@westring.info, www.westring.info

Transeuropa-Strecke durch Linz fix – A26-Nord dabei – erschreckend hohe Verkehrszahlen werden bestätigt

Korridor „Linz-Prag“ seit 1996 bekannt !

Bisher wurde es immer bestritten. Doch nun liegen die Eingeständnisse vor. Politik und Behörden wissen schon seit Jahren, dass durch D3/R3 in Tschechien sowie S 10 und Westringautobahn ein so genannter Korridor Linz-Prag eröffnet wird, der ab 2015 den **Transeuropa-Verkehr mitten durch Linz** fließen lässt. Die Umweltverträglichkeit dieser internationalen Nord-Süd-Achse und somit die Auswirkungen auf die Bevölkerung werden aber nicht für alle Bauvorhaben gemeinsam erhoben, wie dies nun Bürgerinitiativen fordern, sondern nur in Einzelprüfungen. Vorteil für die Bauherren: Verschleierung der tatsächlichen Belastungen und somit Baubewilligung durch das BMVIT.

Noch im März 2007 jubelt das Land OÖ in einer Pressemitteilung: „Die S 10 Mühlviertler Schnellstraße wird nicht für den Transitverkehr, sondern für die Pendler und die Wirtschaft der Region ausgebaut werden“. Sie sei eine „Wohlstandsachse der Zukunft“ für die Bewohner des Mühlviertels. Landes- und Stadtpolitiker preisen die Westringautobahn A 26 als „Umweltprojekt“ zum Wohle der Linzer Stadtbewohner. Vertreter von Bürgerinitiativen werden öffentlich als „Märchenerzähler“ diffamiert, wenn sie aus gesicherten Quellen und Gutachten ein anderes Licht auf diese „Wohlstands- und Umweltprojekte“ werfen. Doch nun liegen Fakten auf dem Tisch:

Politik und Behörden seit langem informiert

Sowohl die Politik als auch die Behörden sind seit langem darüber informiert, dass mitten durch Linz eine Transeuropa-Strecke gebaut wird:

1996: Grundsatzentscheidung der EU für die Entwicklung eines so genannten TEN-Straßennetzes (TransEuropeanNet). Entscheidung Nr. 1692/96/EC. Darin enthalten: Achse Nord-Süd, bezeichnet als Hauptkorridor Pyhrn, von der Ostsee über Tschechien, Österreich (Linz – Graz) an die Adria.

2002: Der Österreichische Generalverkehrsplan (GVP-Ö) legt fest: „Es gilt, hochrangige Straßenverbindungen, insbesondere zu den benachbarten Beitrittsländern, so rasch wie möglich auszubauen“. Im GVP-Ö enthalten: S 10 und A 26. Nicht in Teilen, sondern gesamt.

2005: Tschechien führt eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer vierspurigen Schnellstraße (R3) von Budweis nach Wulowitz durch. Österreichische Behörden nehmen an diesem Verfahren teil. Öffentliche Erörterung am 7. 4. 2005 in Kaplice (siehe Beilage 1).

2008: Die „Bürgerinitiative S 10 Verkehrsforum Oberösterreich“ informiert am 27. Mai 2008 im Rahmen der mündlichen UVP-Verhandlung zur S 10 Vertreter von BMVIT, ASFINAG und Land OÖ, dass tschechischen Zeitungen von der Fertigstellung der Autobahn zwischen Prag und Wulowitz bis 2014/15 berichten (D3 bis Budweis, R3 von Budweis nach Wulowitz).

Jänner 2009: Pressekonferenz der Initiativen S 10 und Westring und Offenlegung, dass mit dem Vollausbau des Korridors Linz –Prag die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und der Adria geschaffen wird. Kilometerdifferenzen vor dem Ausbau (Quelle: ÖAMTC- Routenplaner):

Rostock – Berlin – Nürnberg – München - Triest	1.296,6 km	
Rostock – Berlin – Prag – Linz – Triest (vor Ausbau)	1.343,8 km	+ 47,2 km
Stettin – Berlin – Nürnberg – München - Triest	1.251,6 km	
Stettin – Berlin – Prag – Linz – Triest (vor Ausbau)	1.263.7 km	+ 12,1 km

Derzeit verläuft die über Linz führende Strecke noch auf rund 180 km Landesstraßen. D3/R3 (Autobahn Prag-Budweis-Wulowitz) und S 10 werden diese Strecke erheblich verkürzen. Um mehr als die sich derzeit ergebende (geringfügige) Differenz.

Februar 2009: Das BMVIT legt mit Schreiben vom 26. Februar 2009 eine bereits im Oktober 2008 verfasste Stellungnahme des Landes OÖ vor, in der der Bau dieser transeuropäischen Verkehrsachse bestätigt und eingestanden wird (siehe Beilage 2). Zitat: „In den Prognosen (zur S 10, Anm.) wurde eine durchgehende Autobahnverbindung auf österreichischer und tschechischer Seite im Sinne der Festlegung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (Korridor Linz-Prag) berücksichtigt.“

März 2009: Land und Stadt geben die Bauverschiebung des Westrings bekannt. Nahezu zeitgleich gesteht das BMVIT mit der Auflage eines neuen Gutachtens zur S10 ein, dass Grundlage für die Bewertung der Umweltauswirkungen der S10 bisher nur der Ausbau der A 26 Süd war, nun aber auch der Abschnitt Nord der A26 in die Umweltauswirkungen der S10 eingerechnet wurde, als „Lückenschluss“ zur S10. Somit zählt auch die A26 zum Korridor „Linz-Prag“ (siehe Beilage 3).

Es entspricht also nicht den von Politik und Behörden immer wieder aufgestellten Behauptungen, dass die S10 eine reine Pendlerautobahn sei und der Westring lediglich der Entlastung der Linzer Innenstadt diene. Vielmehr entspricht es den Tatsachen, dass sowohl S10 als auch A26 in ihrem Vollausbau dazu dienen werden, großräumigen Europaverkehr mitten durch Linz zu schleusen und dass dies allen Verantwortlichen schon seit Jahren bekannt ist.

Verkehrszahlen erschreckend hoch, aber dennoch fragwürdig

Die Entwicklung des Verkehrs im Raume Linz wird mit dem im März 2009 vorgelegten Ergänzungsgutachten zur S10 endgültig bestätigt. Die Zahlen sind erschreckend hoch, obwohl ihre Richtigkeit hinsichtlich der Höhe angezweifelt werden muss. Offiziell werden die A7 und die A26 im Jahr 2025 in Linz demnach befahren (ArealConsult/ASFINAG):

2005 Kfz (davon Lkw) / 24h	Streckenabschnitt	2025 Kfz (davon Lkw) / 24h
55.500 (3.600)	Zw. Dornach u. Voest-Brücke	89.800 (6.900)
92.100 (10.100)	Voest-Brücke	109.000 (10.000)
-----	Westring-Nordtunnel	26.100 (1.200)
-----	Westring-Brücke	51.300 (1.900)
91.700 (9.300)	Bindermichl-Tunnel	125.900 (12.900)

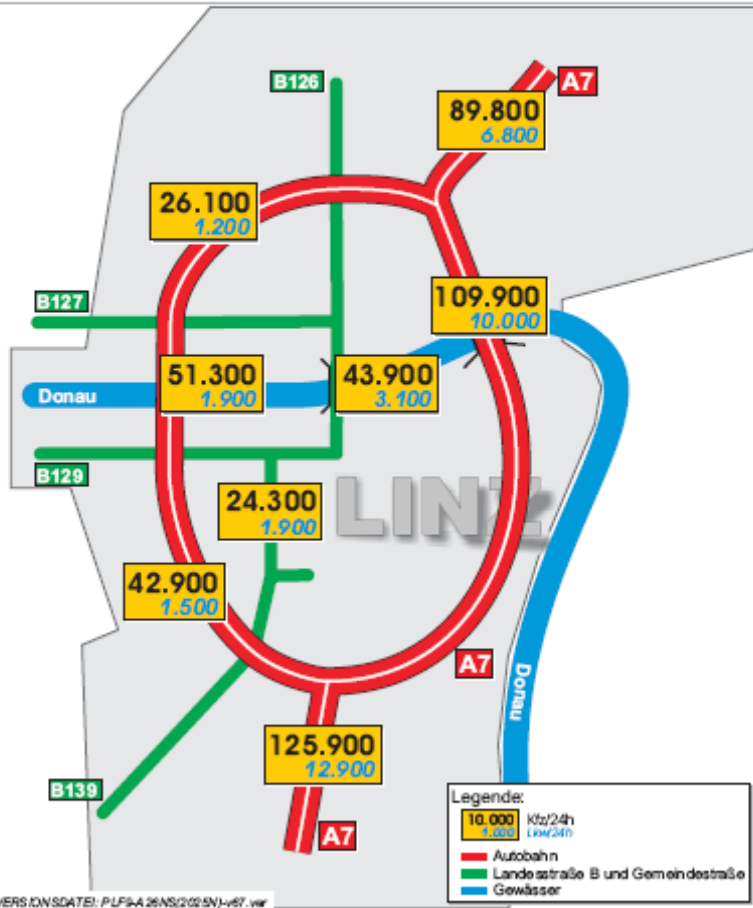
Grafische Darstellung des **Planfalles 9 2025**:

A26 Linzer Autobahn
Westring Linz
Einreichprojekt

ASFINAG
BAU MANAGEMENT GMBH

A 26 Linzer Autobahn
Westring Linz
Einreichprojekt
WS-00

Planfall 9 2025
A 26 Nord- und Südtunnel
inkl. Nutzungen



VISUM VERSIONSDATE: P:\FAA 26\NS(2025N)-v07.vw

Abbildung 3.1.1-2: Verkehrszahlen im Planfall 9 - "A26 Nord- und Südtunnel" 2025 (inkl. Nutzungen)

Stand Februar 2017

arealConsult

Seite 40

Fragwürdig sind diese schon jetzt erschreckend hohen Zahlen alleine deshalb, weil die Grundlage zur Berechnung des grenzüberschreitenden Verkehrs bei Wullowitz mehr als erklärungsbedürftig ist. Das Land OÖ gibt bekannt, dass „durch die Fertigstellung der S10 im Jahr 2025 zusätzlich nur 1.900 Kfz am Grenzübergang Wullowitz prognostiziert werden“. 2025 werden demnach insgesamt rund 13.000 Kfz/24h die Grenze passieren. LKW-Angaben nicht bekannt. Der Umweltverträglichkeitserklärung zur S10 ist hingegen zu entnehmen, dass 2025 mit einer Größenordnung von 14.000 Kfz/24h, davon rund 4.000 LKW zu rechnen ist. Also bereits hier gibt es Diskrepanzen. Zudem wurde jetzt bekannt, dass die vom Land OÖ verwendeten Zahlen aus dem tschechischen Gutachten zur grenzüberschreitenden UVP für die Schnellstraße Budweis – Wullowitz stammen. Jedenfalls scheinen sie dort gleichlautend so auf, wie sie nun vom Land OÖ in der Stellungnahme vom Oktober 2008 vorgelegt werden (siehe Beilage 4). Verschwiegen wird jedoch, dass diese Zahlen auf einer keineswegs aktuellen Basis beruhen.

Zitat aus dem tschechischen Protokoll:

„Die Angaben (Zahlen, Anm.) beruhen auf einer Zählung des Automobilverkehrs, der in den Jahren 1995 bis 2000 auf der Fläche der gesamten Republik durchgeführt wurde“.

Von einem aktuellen Stand für die Beurteilung im UVP-Verfahren zur S10 und somit zur Beurteilung des auf Linz zukommenden Verkehrs nach Fertigstellung des „Korridors Linz – Prag“ kann daher keinesfalls gesprochen werden. Zudem ist bekannt, dass in tschechischen Verfahren grundsätzlich weit weniger Details feststehen (müssen), als bei österreichischen, was auf weitere Ungenauigkeiten schließen lässt. So ist diesem Gutachten im Abschnitt „C.VIII. Kenntnismängel und Unsicherheiten, die bei der Ausarbeitung der Dokumentation auftreten“ zu entnehmen:

„Gemäß der Mitteilung der Straßendirektion der ČR ist es zurzeit sehr schwierig für das geplante Straßennetz den prozentuellen Anteil des Verkehrs in der Nacht (22 – 6 h) einzuschätzen

Man kann erwarten, dass mit steigender Anzahl an Verkehrszählautomaten genauere Daten über den Anteil des Nachtverkehrs auf den wichtigsten Straßen der ČR vorliegen werden

Die Berechnung des Lärms in der Nacht wurde in Hinblick auf die Schwierigkeit den prozentuellen Anteil des Verkehrs in der Nacht festzustellen, nicht gemacht“.

Damit ist dokumentiert, dass diese Zahlen keinen Anspruch auf Aktualität und Exaktheit haben.

Gezählt wurden allerdings von den verschiedensten Institutionen und natürlich auch vom Land OÖ, wie vom zuständigen LH-Stv. Hiesl immer betont wird, jene Transit-LKW, die derzeit die Grenze passieren. Auch hier differieren die Zahlen über mehrere hundert bis knapp unter tausend. Generell muss dazu erstens festgestellt werden, dass unter Transit nur jener Verkehr verstanden wird, der durch Österreich durchfährt und dass sich zweitens Frächter natürlich nach der kürzesten bzw. preisgünstigsten Strecke richten, die hier derzeit klarerweise aber noch nicht vorliegt. Mit diesen Zahlen auf den kommenden Transitverkehr zu schließen würde heißen, Äpfel mit Birnen zu vergleichen. Doch auch bezüglich Transit gibt es Fakten: Alleine im Raum Wien hat die Transitlewawe innerhalb eines Jahres (2006/07) um 37 Prozent zugenommen (Quelle: Asfinag). Tendenz stark steigend. Mit einer ähnlichen Entwicklung ist natürlich auch auf dem europäischen „Korridor Linz – Prag“ zu rechnen. Darüber wird aber geschwiegen. Auch geht es hier um den großräumigen Europa-Verkehr, der ja nicht nur aus Transit-LKW besteht, sondern aus allen Fahrzeugen, die eine Autobahn bevölkern. **Vor allem geht es aber auch um den Durchzugsverkehr durch Oberösterreich, den die LinzerInnen dann für ganz Österreich tragen müssen.**

Lärmschutz gegen Belastung mit hochgiftigem Stickstoffdioxid

Wie sehr man bemüht ist, die tatsächliche Belastung der Bevölkerung zu verschleiern, kann dieses Beispiel aus dem neuen S10-Gutachten eindrucksvoll belegen (siehe Beilage 5):

Die Berücksichtigung der A26 Nord in der UVP S10 führt bei bestimmten Objekten im Abschnitt Auhof-Treffling zu einer relevanten (sprich gesundheitsgefährdenden) Zusatzbelastung durch NO₂ (Stickstoffdioxid). Dieser Zusatzbelastung begegnet der für Luftschadstoffe zuständige Gutachter nun mit der Empfehlung, den „Lärmschutz“ zu erhöhen. Danach sei die Belastung für ihn nicht mehr relevant. Belastungen sollen also auf das hingetrimmt werden, was gerade noch erträglich erscheint. Stickstoffdioxid ist übrigens hochgiftig und wird in geringen Konzentrationen kaum wahrgenommen. Eingeatmet löst es Kopfschmerzen und Schwindel aus. Höhere Konzentrationen können Atemnot und Lungenödeme auslösen.

Gemeinsame Prüfung der Umweltverträglichkeit(en) unerlässlich und gefordert

Im Europakorridor „Linz – Prag“ ergeben sich alleine auf einer Strecke von nur rund 100 km (von Budweis bis Linz) fünf hochrangige Straßenprojekte, deren Umweltverträglichkeit per Gesetz geprüft werden muss und die im Hinblick auf die Schaffung dieses Korridors alle annähernd zeitgleich bzw. in Zeitabschnitten umgesetzt werden. Tschechien: D3, R3. Österreich: S 10 Nord+Süd, A26 Nord+Süd. Wir halten es für unzulässig und den europäischen Richtlinien nicht konform, dass hier eine Aufsplitterung in Einzelprüfungen erfolgt. Vielmehr müsste zumindest in Österreich eine gemeinsame UVP für die österreichischen Projekte stattfinden sowie eine grenzüberschreitende UVP mit dem tschechischen Projekt geprüft werden, um die tatsächlichen Belastungen erheben zu können. Wir fordern daher:

- Feststellung der tatsächlichen Umweltauswirkungen eines „Europakorridors Linz-Prag“ im Rahmen einer **strategischen Umweltprüfung für den Großraum Linz**.
- **Gemeinsame UVP** für S10 Süd+Nord plus Westring Süd+Nord und somit die Neuauflage bereits laufender UVP's.
- **Grenzüberschreitende UVP** unter Beteiligung von Tschechien für D3/R3/S10 und A26.
- **Baustopp** S10 und A26.

Franz Bauer

Linz, 8. April 2009

Verzögerung der Westringplanung ist offensichtlich

Folge schwerwiegender Probleme im nicht-öffentlichen UVP-Verfahren

Bundesministerium bestätigt Argumente der Westring-Gegner

1. Kapitel – Einleitung und Grundlagen:

Die in den Zeitungen veröffentlichte Meinung der maßgeblichen Politiker, wir Westringgegner hätten die Planung des Projektes verzögert, ehrt uns zwar sehr, ist aber nicht die Wahrheit. Am 11.3.2009 kam die Zeitungsmeldung in den Oberösterreichischen Nachrichten „Westringgegner verzögern die Planung“. Genau am selben Tag wurde dem S 10 Verkehrsforum Oberösterreich das Ergänzungsgutachten vom Februar und März 2009 im UVP-Verfahren der S10 Mühlviertler Schnellstraße zugestellt.

In diesem Gutachten wurde erstmals ausdrücklich bestätigt, dass der Bau der Westring-Autobahn das Verkehrsaufkommen auf der S10 beeinflusst und natürlich auch umgekehrt. **Die Aufforderung des BMVIT an die Projektwerberin Asfinag, die Projektunterlagen hinsichtlich der S 10 zu ergänzen, ist der wahre Grund der Verzögerung, weil es einer Neubewertung der Verkehrsströme auf der geplanten Westringautobahn bedarf!**

Davon abgesehen hatten die Westringgegner bisher gar keine Gelegenheit, das Verfahren zu verzögern, **weil es noch gar kein Verfahren, in welchem die Westringgegner teilnehmen können, gibt.** Das UVP-Verfahren ist noch nicht öffentlich; offensichtlich gibt es bereits im nicht-öffentlichen Verfahren, welches vor dem öffentlichen Verfahren stattfindet, schwerwiegende Probleme.

Zusammenfassung:

- a) Die Umweltverträglichkeitserklärung, die von der Asfinag bezüglich Westring-Autobahn beim Bundesministerium eingebracht wird, ist noch nicht einmal fertig.
- b) Die Asfinag war bisher nicht fähig, eine Umweltverträglichkeitserklärung vorzulegen, die auch öffentlich kundgemacht werden kann.
- c) Die Politik sucht sich ein Feindbild, um die Verzögerungen jemand anderem in die Schuhe schieben zu können; die Westring-Gegner sollen hier als Feigenblatt dienen.

Wir vermuten allerdings, dass es hier noch mehr Leichen im Keller gibt, diese werden wir in akribischer Kleinarbeit aufzeigen und veröffentlichen.

2. Kapitel – derzeitiger Stand:

Wenn eine ordnungsgemäße Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt würde, könnte das Projekt Westring-Autobahn nie genehmigt werden.

Derzeit findet eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur **hinsichtlich des Südteiles** statt. Der Nordteil sowie die S10, die neue Transitroute Berlin – Triest sowie der Autobahnbau in Tschechien D3 / R3 werden nicht berücksichtigt.

Das laufende UVP-Verfahren zur Westring-Autobahn Südteil ist eine **Mogelpackung**. Es leidet bereits jetzt an **schwerwiegenden Verfahrensfehlern**, weil die Gesamtbelastung nicht berücksichtigt wird.

Gesetzliche Vorgaben:

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-Gesetz haben in der Gesamtbewertung des Vorhabens und seiner Auswirkungen Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen einzufließen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen (§ 2 Abs. 2 UVP-Gesetz).

Auswirkungen des S 10-Verfahrens auf die Westringautobahn:

Im UVP-Verfahren der S10-Mühlviertler Schnellstraße wurde vom Verkehrsministerium „*die Vorlage der Verkehrsprognose für den Abschnitt Nord der A26 Linzer Autobahn von der Projektwerberin nachgefordert, um deren Auswirkungen bereits im gegenständlichen Verfahren mitbetrachten zu können*“ (Zitat aus einem Schreiben des BMVIT vom 11.3.2009 bezüglich S10).

Dies zeigt die ganze Rechtswidrigkeit der derzeitigen Westring-UVP-Verfahren: In einer **Salamitaktik** soll der gesamte Nord-Süd-Korridor, der hier entsteht, „filetiert“ und in kleinen Abschnitten abgehandelt werden; derzeit läuft ja nur das UVP-Verfahren für den Südteil des Westringes einschließlich Brücke, nicht aber für den Nordteil. Das BMVIT fordert aber für die S10 auch Zahlen für den Nordteil der Westringautobahn. Dadurch ist eindeutig ersichtlich, dass es sich um eine **Transit- und Durchzugsautobahn mitten durch Linz** handelt; von einer Pendlerlösung spricht derzeit ohnehin niemand mehr.

Das ist aber genau das Problem, das gelöst gehört: **Wir brauchen keine internationale Autobahn mitten durch Linz, sondern kleinräumige Lösungen für die vielen Pendler**. Für diese würde – wenn nicht endlich massiv in den öffentlichen Pendlerverkehr investiert wird - auch eine siebenspurige Autobahn nicht ausreichen, **denn die Pendler wollen in die Stadt und nicht in den Tunnel !!!**

Das BMVIT fordert also richtigerweise eine Verkehrsprognose vom Nordteil der Westringautobahn, über die derzeit gar kein UVP-Verfahren vorgesehen ist!!! Wenn aber die A26 die S10 beeinflusst, dann ist es selbstverständlich auch umgekehrt der Fall. Ebenso selbstverständlich wäre dann ein einziges großes UVP-Verfahren für den gesamten Nord-Süd-Korridor durchzuführen, und zwar für Südteil des Westrings, Nordteil des Westrings, S10-Südteil, S10-Nordteil ab Freistadt und Autobahn in Tschechien D3 und R3 gemeinsam.

Details aus dem Ergänzungsgutachten zur S10:

Insgesamt erwarten die Verkehrsplaner für den Bereich Linz – Dornach die ungeheure Anzahl von 89.800 Fahrzeugen pro Tag. Der zusätzliche Verkehr bei Berücksichtigung der gesamten Westringautobahn würde außerdem zu einer Überschreitung der zulässigen Luftbelastung mit NO₂ führen („*Überschreiten des Irrelevanzkriteriums im Bereich Linz Auhof – Treffling*“, Zitat aus *Ergänzungsgutachten 04 Sv Kühnert vom Februar 2009*).

Dies ist durch Auflagen nicht verhinderbar. Deswegen ist die Westring-Autobahn in ihrer gesamten Ausdehnung gar nicht genehmigungsfähig.

Dass vorgeschlagen wird, diese Zusatzluftbelastung durch Bau von Lärmschutzwänden an der S 10 zu reduzieren, sei als Skurrilität nur am Rande erwähnt (*Zitat aus Ergänzungsgutachten 04 Sv Kühnert vom Februar 2009, Seite 7*).

3. Kapitel - Linz will atmen:

Durch den Bau der Westring-Autobahn wird europaweiter Transit- und Durchzugsverkehr in **Gebiete geleitet, wo er bisher nicht besteht**. Das gesamte Gebiet ist äußerst sensibel, weil dort dicht verbautes städtisches Siedlungsgebiet besteht. Dies betrifft insbesondere die insgesamt 8 Tunnelausfahrten im Donautal sowie jeweils zwei Tunnelausfahrten bei der Westbrücke und in Urfahr-Harbach bei der Leonfeldnerstraße. Die Projektplaner haben sich auch eine mögliche offene Trasse im Bereich des ASKÖ-Platzes (Bereich Petrinum und die Streuobstwiesen beim Gasthaus Lehner) offen gehalten.

Warum schweigt die Stadt Linz ?

Die Plattform der Bürgerinitiativen versteht nicht, warum die Linzer Stadtregierung die Augen vor derartig zerstörerischen Maßnahmen verschließt. Auf der einen Seite wird Linz als „**Hörstadt**“ bezeichnet, es wird eine „**Lärm-Charta**“ verabschiedet, man schmückt sich gerne mit dem Attribut „**sauberste Industriestadt Österreichs**“. Im selben Atemzug wird aber ein Projekt befürwortet, wodurch ganze Stadtteile in die so genannte „**rote Zone**“ der Lärm- und Luftbelastung kommen – **und das im Kulturhauptstadt-Jahr!**

In den vergangenen 20 Jahren hat sich Linz zu einer sauberen Industriestadt gemausert. Heute ist der Verkehr Luftverschmutzer Nummer 1. Linz ist wieder **Luft-Sanierungsgebiet**. Durch das Projekt „Westringautobahn“ werden alle Bemühungen der Industrie, die Luftsituation zu verbessern, zunichte gemacht und dadurch tausende Arbeitsplätze gefährdet.

Es müsste doch im Interesse der Linzer Stadtregierung und des Bürgermeisters gelegen sein, diese internationale Transit- und Durchzugsautobahn, eine Steinzeitplanung, mitten durch Linz abzuwenden und unsere Argumente ernst zu nehmen.

Vorstellung des Logos:

Wir haben nach der letzten Pressekonferenz äußerst viele positive Zurufe über alle Parteigrenzen hinweg erhalten; die übereinstimmende Meinung lautete: „Ihr seid die einzigen, die etwas für Linz tun, die diesen Wahnsinn aufzuhalten versuchen und eigentlich seid ihr die einzigen, die Linz schützen wollen“.

In diesem Sinne stelle ich Ihnen **das neue Logo der Überparteilichen Plattform** gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz vor:



Wer gegen die Westring-Autobahn ist, ist für Linz und deswegen lautet das Motto „**Pro Linz**“.

Alle Parteifarben sind in diesem Logo angeführt: Rot, schwarz, blau, grün, denn es sind – unabhängig von der Parteizugehörigkeit oder von der Präferenz für eine bestimmte politische Partei – **alle Bewohner von Linz** betroffen. Und zwar nicht nur die direkten Anwohner und Nachbarn der Baustelle, sondern sämtliche Bewohner der Innenstadt, die mit zusätzlicher Lärm-, Luft- und Verkehrsbelastung leben müssen.

Dass die Westringautobahn auf mittlere Sicht keinerlei Entlastung bringt, ist schon mehrfach dargelegt worden. Ich verweise dabei auf das eigene Gutachten der Asfinag, welches ohnehin groß in den Medien veröffentlicht und behandelt wurde. Nur so viel: „Nach 10 Jahren ist der Entlastungseffekt futsch“ und „Schock im Rathaus“, so lauteten die Schlagzeilen einer Tageszeitung vom 10. September 2007.

Umso mehr müssen wir uns alle „Pro Linz“ einsetzen, damit diese Stadt lebenswert, hörens Wert und atmenswert bleibt !

Dr. Alfred Jaeger

Linz, am 8. April 2009

Beilagen:

Beilage 1

Umweltbundesamt: Schnellstraße R 3 Abschnitt Bezirksgrenze Ceske Budejovice - Dolni Dvoriste

umweltbundesamt^U

Umweltbundesamt GmbH

Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

» Home » Umweltthemen » UVP/SUP/EMAS » Espoo » Tschechien

Schnellstraße R 3 Abschnitt Bezirksgrenze Ceske Budejovice - Dolni Dvoriste

Das Umweltministerium der Tschechischen Republik hat der Republik Österreich gemäß Artikel 3 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen Unterlagen für ein Vorhaben zur Errichtung einer Schnellstraße von Budweis zur österreichischen Staatsgrenze bei Wulowitz übermittelt.

Österreich hat erklärt, am Verfahren teilzunehmen.

Am 7. April 2005 fand in Kaplice die öffentliche Erörterung zum Vorhaben statt. Das Protokoll des Erörterungstermin kann in einer Arbeitsübersetzung der Infobox entnommen werden.

Am 31.5.2005 verlaublicht das Tschechische Umweltministerium seinen verfahrensabschliessenden Standpunkt (Arbeitsübersetzung in Infobox).



S10 Mühlviertler Schnellstraße

**Stellungnahme zur Eingabe des Oö.
Verkehrsforum vom 14. September 2008 –
Verkehrsgutachten zur S10**

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Dr. Leonhard Höfler
Ing. Berthold Pfeiffer

Oktober 2008



Betreff: Stellungnahme zur Eingabe des Verkehrsforum OÖ vom 14. September 2008 – Verkehrsgutachten zur S10

In den Berechnungen des Verkehrsmodells wird davon ausgegangen, dass in der Bestandprognose 2025 die Autobahn auf tschechischer Seite bereits in Betrieb ist. In der Umlageprognose 2025 "S10" erfolgt ein durchgehender Lückenschluss in den weiteren Berechnungen und Untersuchungen "Teilabschnitt Süd" werden die Berechnungen für den gegenständlichen Abschnitt durchgeführt.

Durch Fertigstellung der S10 werden zusätzlich rund 1.900 Kfz im Vergleich zur Nullvariante 2025 (rund 13.000 Kfz) am Grenzübergang Wulowitz prognostiziert. In den Prognosen wurde eine durchgehende Autobahnverbindung auf österreichischer und tschechischer Seite im Sinne der Festlegungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (Korridor Linz-Prag) berücksichtigt.

Die Steigerung von rund 1.900 Kfz im Vergleich zur Nullvariante 2025 ist somit unter dem Aspekt einer höchstrangigen europäischen Verkehrsverbindung aufrecht.

Zusätzliche Verkehrssteigerungen sind nicht zu erwarten, da für die Leistungsfähigkeitsberechnungen bereits das gesamte durchgehende Netz zugrunde gelegt worden ist.

Folgende Verkehrsuntersuchung über den tschechischen Autobahnausbau "D3" liegt vor:

Dokumentation über die Umweltverträglichkeitsprüfung
gemäß Gesetz ČNR Nr. 244/1992 Slg.

SCHNELLSTRASSE R3 ABSCHNITT BEZIRKSGRENZE ČESKÉ BUDĚJOVICE - DOLNÍ DVOŘIŠTĚ

Straße	Abschnitt	Verkehrsmensität (Anzahl Fahrzeuge/Tag)		
		2000	2020	
		PKW/LKW	Nullvariante PKW/LKW	Realisierung R3 PKW/LKW
I/3	I/39 - II/155	6 480/1 340	5 730/1 710	3 090/380
I/3	II/155 - II/157	10 260/1 630	12 100/2 110	3 820/430
I/3	II/157 - II/154	9 390/1 990	12 200/2 580	2 410/0
I/3	II/154 - II/183	7 170/1 200	10 090/1 700	1 740/0
I/3	II/183 - Staatsgrenze	2 120/460	2 880/600	0/0
D3	II/603 - II/155	X	X	16 740/4 390
D3	II/155 - II/157	X	X	9 920/3 000
D3	II/157 - II/154	X	X	14 090/3 640
D3	II/154 - III/00359	X	X	11 050/2 300
D3	III/00359 - II/183	X	X	11 540/2 210
D3	II/183 - Staatsgrenze	X	X	4 650/940

2.2 Kurzbeschreibung der Ergänzungen 2008 und 2009

Ergänzung der Verkehrsprognose

Im Zuge des UVP-Verfahrens für den Bau und Betrieb des Abschnittes von Unterweikersdorf bis Freistadt Nord der S 10 Mühviertler Schnellstraße wurden von der Projektwerberin im März 2008 Verkehrsuntersuchungen vorgelegt, in denen der „Planfall 10“ als „Planfall A26“ bezeichnet wurde. Dieser Planfall enthält nur den Ausbau der A26 Süd und war Grundlage für die Bewertung der Umweltauswirkungen.

Ergänzend wurde von der UVP-Behörde die Verkehrsprognose für den Abschnitt Nord der A 26 nachgefordert und daraufhin wurden von der Projektwerberin im Dezember 2008 Ergänzende Unterlagen zum Einreichprojekt 2007 (Mappe 9.1, Einlage 1) vorgelegt, in denen der „Planfall 9“, welcher den Ausbau der A26 Nord + Süd beinhaltet, luft- und lärmtechnisch wie auch im Hinblick auf die Tunnelsicherheit beurteilt wurde.

Der in den Abb. 1.1 und 1.2 unter anderem dargestellte Planfall 9 beinhaltet den Ausbauplanfall 2025 (Ausbau S10 + A26 Süd+Nord): VKU S10 Umliegsprognose 2025 - Bestand + Ausbau S10 + zusätzliche Nutzungen Großraum Linz + A26 (Süd + Nord).

Mit Schreiben vom 20.01.2009 wurden von ASFINAG weitere Unterlagen vorgelegt, in denen ergänzende lufttechnische Darstellungen zur Immissionsminderung von Lärmschutzwänden und -dämmen enthalten sind („Ergänzende Unterlagen – Luftschadstoffe vom Jänner 2009“, Mappe 9.2, Einlage 1).

In diesem Schreiben wird weiters dargelegt, dass im Falle des Eintretens der in den Ergänzungen beschriebenen Zusatzbelastungen in Folge einer Verkehrsfreigabe der A26 Linzer Autobahn im Abschnitt Nord („Lückenschluss“ zwischen A26 Süd und S10) die Lärmschutzwand im Abschnitt zwischen Treffling und Gallneukirchen wie in den Ergänzungen vom Dezember 2008 und Jänner 2009 beschrieben, auf einer Länge von 130 m um 1,5 m erhöht wird. Im Abschnitt Auhof - Treffling erfolgt eine Erhöhung auf 3,0 m von km 17,574 - 17,812 auf einer Länge von 238 m entgegen den Angaben in den ergänzenden Unterlagen nicht im Jahr 2009, sondern aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ebenfalls erst im Falle des Eintretens der Zusatzbelastungen in Folge einer Verkehrsfreigabe der A26 Linzer Autobahn im Abschnitt Nord.

Detailprojekt Forstwirtschaft

Die ASFINAG Baumanagement GmbH legte am 23. Oktober 2008 dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) den Bericht „S 10 Mühviertler Schnellstraße Abschnitt Süd Unterweikersdorf – Freistadt Nord, Einreichprojekt 2007 Ergänzungen Oktober 2008, Detailprojekt Forstwirtschaft Konkretisierung der waldverbessernden Maßnahmen 16.10.2008“ vor. Das Detailprojekt Forstwirtschaft enthält folgende waldverbessernde Maßnahmen:

Beilage 3

		PKW/LKW	Nutzvariante PKW/LKW	Realisierung R3 PKW/LKW
U3	U39 - U/155	6 480/1 340	5 730/1 710	3 060/380
U3	U/155 - U/157	10 280/1 630	12 100/2 110	3 820/430
U3	U/157 - U/154	9 390/1 990	12 200/2 580	2 410/0
U3	U/154 - U/163	7 170/1 280	10 090/1 700	1 740/0
U3	U/163 - Staatsgrenze	2 120/460	2 880/600	0/0
D3	U/603 - U/155	X	X	18 740/4 380
D3	U/155 - U/157	X	X	9 920/3 000
D3	U/157 - U/154	X	X	14 060/3 640
D3	U/154 - U/00359	X	X	11 050/2 300
D3	U/00359 - U/163	X	X	11 540/2 210
D3	U/163 - Staatsgrenze	X	X	4 650/940

Die Verkehrsbelastungen, die der Investor des Baus angegeben hat, wurden für die Ausarbeitung der Studie über die Luftschadstoffausbreitung und der Lärmstudie (Teil C und D der UVP-Dokumentation).

B.II. Output-Daten

B.II.1 Luft

Punktquellen der Luftverschmutzung

Punktquellen der Luftverschmutzung können in einem beschränkten Ausmaß während der Bauarbeiten auftreten und das sind vor allem die Asphaltmischanlagen. In der jetzigen Vorbereitungsphase des Bauvorhabens ist nicht bekannt, ob die Bitumenmischung für die Errichtung der Schnellstraße R3 aus den bestehenden Asphaltmischanlagen geliefert werden wird oder ob mobile Anlagen installiert werden, die nur für den Bedarf bei der Errichtung dieser Straße arbeiten werden. Das wird in den nächsten Stufen der Projektdokumentation festgelegt werden, eventuell wird das in den Angeboten der Lieferanten für den Bau gelöst werden. Bei den Immissionen handelt es sich um kurzfristige, stationäre Quellen der Luftverschmutzung mit sehr geringer Bedeutung.

Flächenquellen der Luftverschmutzung

Flächenquellen der Luftverschmutzung sind während der Bauzeit die einzelnen Baustellen der Straße, aber auch größerer Fläche, die von der Vegetation befreit wurden. Auf diesen Flächen wird es insbesondere zum Wiederaufwirbeln von Staubpartikeln, die sich bereits gesetzt hatten, zur Produktion von Sekundärstaub. Beim Verlegen der Asphaltoberfläche kann man mit einer erhöhten Freisetzung von aromatischen Kohlenwasserstoffen rechnen. Aus den Baumaschinen und Lastkraftwagen werden laufend Schadstoffe emittiert werden, vor allem Stickstoffe, Kohlendioxid, feste Partikel und in einem geringen Maßstab auch Kohlenwasserstoffe. Die Menge der emittierten Schadstoffe kann man zur Zeit noch nicht eindeutig bestimmen,

Abschnitt A7 Linz Auhof - Treffling

Tab. 2: Immissionszusatzbelastung der exponiertesten Anrainer im Abschnitt Auhof - Treffling

Immissionspunkt	Entfernung von der A7	Zusatzbelastung Planfall 10 (S10 + A26 Süd)		Zusatzbelastung Planfall 9 (S10 + A26 Süd+Nord) mit Erhöhung Lärmschutz	
		NO ₂ JMW [µg/m ³]	PM10 JMW [µg/m ³]	NO ₂ JMW [µg/m ³]	PM10 JMW [µg/m ³]
3	37 m	irrelevant*	irrelevant*	irrelevant*	irrelevant*
4	25 m	irrelevant*	irrelevant*	irrelevant*	irrelevant*
5	22 m	0,9	0,5	0,8	0,4
6	24 m	0,9	0,5	0,8	0,4
7	22 m	0,9	0,5	0,8	0,4
8	31 m	0,9	0,4	0,8	0,3
9	32 m	0,9	0,4	0,8	0,3
Irrelevanzkriterium		0,9	1,2	0,9	1,2

* Die Immissionspunkte 3 und 4 betreffen Liegenschaften im Bereich des Talübergangs Treffling, die mindestens 20 m unterhalb der A7 liegen. Eine relevante Zusatzbelastung kann aufgrund dieser Geländeverhältnisse jedenfalls ausgeschlossen werden.

Im Abschnitt Auhof - Treffling wird das Irrelevanzkriterium für NO₂ im Planfall 10 (S10 + A26 Süd) gerade eingehalten. Der zusätzliche Verkehr bei Berücksichtigung der A26 Nord würde ohne Maßnahmen jedoch zu einer Überschreitung des Irrelevanzkriteriums im Bereich der

Immissionspunkte 5 - 9 führen. Nach Angaben in den „Ergänzenden Unterlagen Dezember 2008“ (Mappe 9.1, Einlage 1) ist - im Falle des Eintretens der in den Ergänzungen beschriebenen Zusatzbelastungen in Folge einer Verkehrsfreigabe der A26 Linzer Autobahn im Abschnitt Nord - eine Erhöhung der bestehenden Dämme bzw. Lärmschutzwände um 1,5 m im Bereich dieser Anrainer geplant. Bei einer Gesamthöhe der Lärmschutzmaßnahmen von 3 m und einem Geländeunterschied zu den Anrainern von weiteren 3 - 4 m ergibt sich eine zu berücksichtigende Gesamthöhe von 6-7 m, bei der die Einhaltung der Irrelevanzkriterien auch im Planfall 9 gewährleistet ist (Tab. 2).

Beilage 5