



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

GZ BMVIT—314.526/0010-II/ST-ALG/2009

Wien, 31. Juli 2009

GLOBAL 2000 Einwendungen im UVP-Verfahren „A 26 -Westring“

1. GLOBAL 2000 ist eine österreichische Umweltschutzorganisation. Sie wurde mit Bescheid des BMLFUW-UW.1.4.2/0035-V/1/2005 vom 17.5.2005 als Umweltorganisation i.S. der §§ 19 Abs. 6 ff. UVP-G 2000 anerkannt.
2. Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 kommt GLOBAL 2000 daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen.

Mit Kundmachung in den OÖN vom 23. Juni 2009, wurde das Bundesstraßenbauvorhaben der ASFINAG betreffend den Neubau der A 26 kundgemacht. Gemäß dieser Kundmachung beträgt die Auflagefrist und die Frist für die Erhebung von Einwendungen 7 Wochen. Innerhalb der offener Frist erhebt GLOBAL 20000 nachstehende

EINWENDUNGEN gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26

und fordert dass die A26 nicht gebaut wird.

1. Projekt steht im Widerspruch zum Klimaschutz

Der Westring wird zusätzlichen Verkehr induzieren und damit zu mehr Treibhausgas-Emissionen führen. Laut Daten des Umweltbundesamtes führt jeder zusätzliche Kilometer an hochrangiger Straße zu 2.500 bis 3.000 Tonnen CO₂ zusätzlich pro Jahr. Das ist im Widerspruch zu österreichischen Klimastrategie, zum rechtlich verbindlichen Kyoto-Ziel und zu absehbaren Post-Kyoto-Reduktionsverpflichtungen. Der in der UVE mit 3,5 % ermittelte induzierte Verkehr ist viel zu gering veranschlagt. (Einlage 1.4.2, Seite 53).

2. Projekt produziert zusätzlichen Feinstaub

Schon jetzt ist die Stadt Linz mit illegal hohen Feinstaub-Konzentrationen belastet. Das Projekt wird zusätzlichen Feinstaub im Linzer Stadtgebiet produzieren.

3. Projekt widerspricht dem Prinzip des sorgsamem Umgang mit öffentlichen Geldern

Im Bundesstraßengesetz ist der wirtschaftliche und effiziente Umgang mit öffentlichen Geldern beim Straßenbau festgeschrieben. Offizielle ASFINAG-Schätzungen gehen von 527 Millionen Euro (netto) für das 4,3 Kilometer lange Teilstück aus. Alternativen – wie beispielsweise die Anbindung der Mühlkreisbahn an den Hauptbahnhof – sind ökonomischer und ökologischer.

4. Die Begründung des Projekts ist nicht stichhaltig und beruht auf falschen Annahmen

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) (Seite 9) werden Überlastungen von verschiedenen Straßen im Raum Linz, insbesondere des innerstädtischen Bereichs angeführt. Diese Überlastungen werden aber nicht durch entsprechende Daten belegt. Der Begriff Überlastung ist nicht eindeutig definiert, es wird auch nicht dargelegt, an wie viel Stunden des Tages eine angebliche Überlastung besteht.

Von der Stadt Linz durchgeführte Verkehrszählungen in der Rudolfstraße in Urfahr zeigen z.B., daß allenfalls für die Dauer einer halben Stunde pro Tag zählflussiger oder stehender Autoverkehr vor den Ampeln dort besteht. Von technischer Überlastung der Straßen kann also keine Rede sein. Daß der Autoverkehr für die Anrainer der Straßen nicht mehr verträglich ist, ist aber offensichtlich.

Laut UVE auf Seite 10 ist eines der Ziele des Baus der A26 die Entlastung des Linzer städtischen Straßennetzes. Entlastung bedeutet, es muß in Zukunft weniger Autoverkehr herrschen als jetzt. Dieses Ziel wird nach den Daten der UVE aber praktisch nirgends erreicht. Das zeigt z.B. die Tabelle auf Seite 46 der UVE: Auf der Nibelungenbrücke verkehrten 2005 47000 Kfz/Werktag, laut Prognose im Jahr 2025 bei Bau der A26Süd 47 100 Kfz/Werktag. **Das ist mathematisch eindeutig keine Entlastung !** Die einzig wesentliche Entlastung laut Prognose betrifft die Waldeggstraße, dort aber nur deshalb, weil diese Straße in Zukunft aus einem unterirdischen und einem oberirdischen Teil besteht, wobei der unterirdische nicht gezählt wird. Außerdem werden sehr viele Anrainer der Waldeggstraße von dieser

„Entlastung“ nichts spüren, weil ihre Häuser wegen des Baus der A26 abgerissen werden und sie gar nicht mehr dort wohnen können.

Eindeutig aus den Prognosezahlen geht allerdings hervor, daß der Autoverkehr im Raum Linz insgesamt durch den Bau der A26 ansteigt, insbesondere der Autoverkehr zwischen Ottensheim, Puchenu und der geplanten neuen Donaubrücke. Hier bringt der Bau der A26 eine eindeutige gravierende Verschlechterung für alle dort wohnenden Menschen.

Dagegen würde die **Alternative „Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene“** eine **Gesamt-Entlastung des Straßennetzes** bringen, wie es auch auf Seite 69 der UVE dargelegt ist.

Aus den Daten und Untersuchungen der UVE geht also eindeutig hervor, daß der Bau der A26 allen verkehrspolitischen und umweltpolitischen Zielen widerspricht und daher stattdessen Alternativen im Bereich ÖV verfolgt werden müssen.

Die weiteren Begründungen für den Bau der A26 auf Seite 10 der UVE, wie z.B. „Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereichs der Stadt Linz“ oder „Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs“ sind schwammige, nicht quantifizierbare und daher auch nicht überprüfbare Kategorien, die für alles und jedes eine Begründung liefern können, aber sachlich keine Bedeutung haben. **Die Begründungen für den Bau der A26 sind daher gegenstandslos.**

5. Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Südteil 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 demnach die Gesamtwirkung dieses Projektes beurteilen.

Sogar die A26 wurde aber für die UVP noch in einen Nord- und Südteil aufgeteilt. Auch in der UVE (Seite 24) ist von der „**räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte**“(A26 Süd und Nord) die Rede. Das zeigt sich auch darin, daß beim Bau der A26 Süd schon Maßnahmen gesetzt werden sollen, die die A26 Nord vorwegnehmen (z.B. Dimensionierung der Donaubrücke, ein Stück Haupttunnel unter dem Pöstlingberg, Teile der Rampentunnel). Das wird mit wirtschaftlicher Sicht begründet. Das bedeutet aber, daß das Ergebnis einer UVP für den Nordteil schon vorweggenommen wird, was unzulässig ist.

Daß der Bau der A26 nicht in einem Stück erfolgen soll, hat finanzielle Gründe, hat aber mit der UVP nichts zu tun. Es ist selbstverständlich möglich, die UVP für Süd- und Nordteil zusammen durchzuführen und trotzdem zuerst nur den Südteil zu bauen.

Die Stückelung der A26 in Süd- und Nordteil wird auf Seite 45 der UVE auch damit begründet, daß „**mit Errichtung der 4. Donaubrücke und des Pöstlingbergtunnels die schwerwiegendsten Verkehrsprobleme im westlichen Stadtgebiet von Linz gelöst werden können.**“

Das heißt aber, daß nur mit dem Südteil, der ja den Pöstlingbergtunnel gar nicht umfasst, die Verkehrsprobleme eben nicht gelöst werden können. Die Begründung dafür, zuerst nur den Südteil zu bauen, entfällt damit zur Gänze. Das heißt, auch der Bau, nicht nur die UVP müsste nach der Logik der Verfasser der UVE in einem Stück erfolgen. GLOBAL 2000 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.

6. Der Bau der A26 bewirkt eine Zunahme des gesamten Autoverkehrs im Raum Linz, der ohne den Bau nicht eintreten würde unabhängig von der allgemeinen Verkehrsentwicklung.

Die Prognosen für die Verkehrsentwicklung hängen von extrem vielen Parametern ab, die alle für die Zukunft nicht bekannt sind und daher nur geschätzt werden können. Sie sind daher extrem unsicher. Laut Auskunft des zuständigen Sachbearbeiters der Arealconsult beträgt der **Schwankungsbereich** für die prognostizierten Verkehrsbelastungen **+/- 15%**. Hier sind aber noch keinerlei Unsicherheiten durch Wirtschaftsentwicklung, Ressourcenmangel usw. enthalten.

Derzeit geht z.B. der Lkw-Verkehr auf den österreichischen Autobahnen um 17% zurück, was an den Mauteinnahmen der ASFINAG eindeutig zu sehen ist.

Es sind also für die Zukunft verschiedenste Szenarien möglich, z.B. auch eine allgemeine Verkehrsabnahme. In diesem Fall würde aber die Begründung für den Bau der A26 völlig entfallen. Es ist aber auch eine stärkere Autoverkehrszunahme möglich, vor allem auch an kritischen Punkten wie z.B. der Kärntner Straße.

In jedem Fall aber wird der Bau der A26 mehr Autoverkehr insgesamt erbringen als der Nichtbau. Das ist völlig eindeutig ohne komplizierte Computer-Simulationen daraus erkennbar, daß dem Autoverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt wird.

Alle empirischen Daten bisher zeigen diese Zunahme beim Bau neuer Straßen.

Auch in der UVE wird dieser induzierte Verkehr erwähnt und beträgt nach den Angaben auf Seite 53 der Einlage 1.4.2 **3,5%** der Kfz-Fahrten pro Werktag.

Das bedeutet, **daß auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kfz-km im Jahr mindestens um 3,5% gegenüber dem Nichtbau der A26 steigen muß**, da zu erwarten ist, daß die durchschnittlichen Weglängen größer werden.

7. Der Bau der A26 bringt Nachteile und Verschlechterungen für den ÖPV und den Fahrradverkehr

Laut UVE, Seite 69 und 70 würde der ÖPV-Anteil auf der LB127 von 24 auf 30% steigen, wenn ein Nahverkehrsprogramm realisiert würde. Dagegen sinkt der ÖPV-Anteil auf 16% bei Bau der A26. Das geht verkehrspolitisch völlig in die falsche Richtung. Direkt durch Baumaßnahmen für die A26 sind auch einige Linzer

Stadtbusse betroffen, die in Zukunft weitere Wege auf den Froschberg und weiter nach Leonding fahren müssen, weil die Ziegeleistraße verlegt wird. Die Westbrücke soll eine Autobahnbrücke werden und kann dann nicht mehr von RadfahrerInnen benutzt werden. Diese müssen große Umwege fahren.

Ein Projekt, das für ÖV und Radverkehr Nachteile und nur für den Autoverkehr Vorteile bringt, kann nicht umweltverträglich sein.

8. Durch die Zunahme des gesamten Autoverkehrs durch den Bau der A26 erhöht sich Lärm – und Schadstoffbelastung

Erhöhtes Autoverkehrsaufkommen insgesamt erzeugt mehr Luftschadstoffe und mehr Lärm gegenüber dem jeweiligen Referenzzustand. Das ist völlig unabhängig von etwaigen Änderungen beim Treibstoffverbrauch oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, denn diese können ja auch ohne den Bau der A26 wirksam werden.

Detaillierte Berechnungen der Luftgüte oder des Lärmpegels sind daher gar nicht unbedingt nötig. Bei den Berechnungen für die UVE sind allerdings folgende Mängel zu beanstanden: Die Luftwerte wurden mit genau den vorher in der UVE angeführten Verkehrsprognosen ermittelt, ohne den Fehlerbereich von +-15% zu berücksichtigen. Im Sinne einer worst-case-Analyse wäre das aber unbedingt notwendig. In der Kärntner Straße in Linz und möglicherweise auch in anderen Bereichen würden sich dadurch erhöhte Luftschadstoff-Immissionen ergeben, die über den zulässigen Grenzwerten liegen.

In der entscheidenden Tabelle 45 auf Seite 218 der Einlage 4.8.2, wo die Gesamtemissionen der Kfz von Nullvariante und Bau der A26 verglichen werden, werden, **sind mehrere Fehler enthalten:**

Erstens wird hier der induzierte Verkehr nicht ganz berücksichtigt, mit den in der UVE, Einlage 1.4.2, Seite 53 ermittelten mindestens 3,5% müssten die gefahrenen Kfz-km im Jahr im Fall des Baus der A26 1131,8 Mio betragen, in der Tabelle sind aber nur 1117,72 Mio Kfzkm angegeben.

Zweitens ergeben sich **trotz mehr gefahrener Kfzkm in einigen Fällen weniger Schadstoff-Emissionen**, z.B. für NO_x und PM₁₀. **Das ist nicht nachvollziehbar.**

Derzeit schon sind im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie das Gemeindegebiet von Steyregg jeweils wegen PM₁₀ sowie das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz wegen Stickstoffdioxid als „belastete Gebiete“ (Luft) ausgewiesen.

Laut Prioritäten-Reihung des Landes OÖ sind daher unter anderen PM₁₀-Staubminderungsmaßnahmen im Bereich des Verkehrs sowie Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxid- und SO₂-Emissionen vorzunehmen.

Die Erzeugung zusätzlichen Kfz-Verkehrs durch den Bau der A26 widerspricht eindeutig dem Ziel, die Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden zu vermindern.

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. Das widerspricht auch der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Danach müssen in Bereichen, in denen Schwellenwerte überschritten werden, Aktionspläne zur Lärminderung aufgestellt werden. Für Hauptverkehrsstraßen betragen die Schwellenwerte 60dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte derzeit schon überschritten. **Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig**, stattdessen müssen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen, Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund.

In der UVE; Seite 39/40 wird dargelegt, daß schalltechnische Ziel- und Grenzwerte bei den Tunnelportalen nur dann eingehalten werden können, wenn an den Portal-Innenbereichen eine schallabsorbierende Verkleidung angebracht wird. Es wird aber nicht gesagt, aus welchem Material diese Verkleidung bestehen soll. Der Nachweis für die Wirkung soll erst nach dem Bau und vor der Inbetriebnahme erbracht werden.

Die UVE ist daher unvollständig, da es nicht klar ist, ob es überhaupt ein Material gibt, das die Anforderungen erfüllen kann. Durch den Bau sollen vollendete Tatsachen geschaffen werden. Wird der Nachweis dann nicht erbracht, würde die Autobahn sicher auch so in Betrieb gehen. Das ist rechtswidrig.

9. Die für die Autobahn A26 geplante Trasse quert und zerstört ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete:

- das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, Lebensraum von zahlreichen in den Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen
- die Turmleiten am rechten Donauufer mit wertvollen Hangwäldern
- 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 schwer beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen.

10. Wirkungen auf die regionale Wirtschaft wurden nicht untersucht und ohne jede Begründung als positiv bewertet.

Auf Seite 132 der UVE wird das Vorhaben hinsichtlich wirtschaftlicher Gegebenheiten als positiv bewertet. Begründungen dafür : „**Mögliche lokale Auswirkungen ... durch die Veränderung der Verkehrsströme würden Rahmen einer UVE übersteigen**“ (Seite 131) und „**keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben A26 sind erkennbar**“ (Seite 132).

Beide Aussagen belegen, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen überhaupt nicht untersucht wurden und völlig ungeprüft als positiv bezeichnet werden.

Es ist aber im Gegenteil **zu befürchten, daß der Bau der A26 negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, insbesondere des Mühlviertels** haben wird, da durch die Ausweitung des Straßenraums längere Autofahrten attraktiver werden. Lokale Betriebe können daher leichter durch Billiganbieter aus weit entfernten Gebieten konkurrenziert werden.

11. Der Bau und Betrieb der A26 hat eindeutig negative Auswirkungen auf Freizeit- und Erholungsnutzung, Tiere und Pflanzen und ihre Lebensräume sowie Landschafts- und Stadtbild.

In der UVE werden diese Auswirkungen als **vertretbar** bezeichnet, das ist ein beschönigendes Wort, eigentlich müsste es ausführlich lauten: **sehr negativ, aber gerade noch unter Berücksichtigung anderer Fakten vertretbar.**

Daß in der UVE keine unververtretbaren Auswirkungen vorkommen, liegt einfach daran, daß der Projektbetreiber sonst sein eigenes Projekt in Frage stellen würde, hat aber mit den tatsächlichen Gegebenheiten nichts zu tun. Im Fall der A26 ist klar, daß negative Auswirkungen bei einem so schlecht begründeten Projekt, das seine eigenen Ziele total verfehlt, völlig unververtretbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Karg
Vorstand von GLOBAL 2000

Heinz Högelsberger
Vorstand von GLOBAL 2000