

Dr. Bernhard Tonninger
Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M.
Mag. Werner Maierhofer

Rilkeplatz 8, 1040 Wien
T +43 1 218 44 40 40
F +43 1 218 44 40 88
office@trmr.at
www.trmr.at

EINSCHREIBEN

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

Per Fax voraus: 01 – 71162 655065

Wien, am 13.8.2009

AZ 21/09

GZ: BMVIT-314.526/0010-II/ST-ALG/2009

Projektwerberin:

ASFINAG Bau Management GmbH
Modecenterstraße 16
1030 Wien

Einwenderin:

Bürgerinitiative gegen die Westring -
Transitautobahn A 26 mitten durch Linz
pA Dr. Alfred Jaeger, Urfahrer Königsweg 9
4040 Linz

vertreten durch:

DR. LORENZ E. RIEGLER, LL.M.
RECHTSANWALT
Rilkeplatz 8 T +43 1 218 44 40 40
1040 Wien F +43 1 218 44 40 88
office@trmr.at R151678

Vollmacht erteilt

wegen:

A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten
Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord
Umweltverträglichkeitsprüfung

Einwendungen

einfach

Die Einwenderin gibt zunächst bekannt, dass sie Dr. Lorenz E. Riegler, Rechtsanwalt in 1040 Wien, Rilkeplatz 8, mit ihrer rechtfreundlichen Vertretung beauftragt hat; dieser beruft sich gemäß § 10 AVG auf die erteilte Vollmacht.

In umseits bezeichneter Rechtssache wurden die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und die Projektunterlagen für das Vorhaben „A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord“ mit Kundmachung des Antrages durch Edikt am 17.6.2009 veröffentlicht. Gemäß Edikt können Einwendungen bis 13.8.2009 erhoben werden.

Innerhalb offener Frist erhebt die Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz durch ihren ausgewiesenen Vertreter folgende

E i n w e n d u n g e n .

1.) Allgemeines:

A) Vorhaben

Die Projektwerberin beabsichtigt, die A 26 Linzer Autobahn im Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord (Abschnitt Süd) neu herzustellen. Die geplante Autobahn liegt im westlichen Linzer Stadtgebiet und erstreckt sich über eine Gesamtlänge von rund 4,3km. Die A 26 schließt unmittelbar an den Autobahnabschnitt Bindermichl der A 7 Mühlkreis Autobahn an und überquert nach der Anschlussstelle Unionstraße (Anbindung an die B 139 Kremstalstraße) mit der Westbrücke (Schrägseilbrücke mit einer Länge von ca. 213m) den Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes. Anschließend an die Halbanchlussstelle Waldeggstraße taucht die A 26 in die Unterflurtrasse des Tunnels Freinberg zur Anschlussstelle Bahnhof ab. Im Bereich der Kreuzung Ziegeleistraße / Waldeggstraße, wo mittels planfreiem Knoten die Kärntnerstraße anschließt, geht die Unterflurtrasse in den bergmännischen Tunnel Freinberg über und führt in weiterer Folge unter dem Freinberg (Länge des Tunnels Freinberg 3,2km) bis zur Anschlussstelle Donau Süd.

In weiterer Folge quert die A 26 die B 129 Eferdinger Straße, die Donau, die Mühlkreisbahn sowie die B 127 Rohrbacher Straße mit einer ca. 306m langen Hängebrücke. Am linken Donauufer befinden sich die Portale der Richtungsfahrbahnen Nord und Süd, die ebenso wie der Tunnel Freinberg direkt an die Donaubrücke anschließen und mit der Anschlussstelle Donau Nord den Südabschnitt der A 26 begrenzen.

Der Anschluss im Bereich Donau Süd und Nord an die B 129 Eferdinger Straße und die B 127 Rohrbacher Straße erfolgt jeweils durch zwei bergmännisch hergestellte Tunnelrampen, welche unmittelbar nach den Portalen mit T-Kreuzungen an das untergeordnete Straßennetz angebunden sind.

Der Abschnitt Nord (Anschlussstelle Donau Nord bis Einbindung in die A 7) ist nicht projektgegenständlich.

B) Einwenderin

Die Einwenderin ist eine Bürgerinitiative gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000. Als solche hat sie im gegenständlichen Verfahren am 11.8.2009 Parteistellung erlangt. Dies deshalb, weil die Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 des Herrn Dr. Alfred Jaeger, Urfahrer Königsweg 9, 4040 Linz, vom 29.6.2009 am 11.8.2009 bei der UVP-Behörde einbracht wurde, wobei diese Stellungnahme gemäß beigelegter Unterschriftenlisten von mehr als 200 Personen (tatsächlich mehr als 4000 Personen), die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt wurde. Die Einwenderin repräsentiert daher zumindest 4000 vom Vorhaben betroffene und beeinträchtigte Personen.

Die Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz hat daraufhin durch ihren Vertreter Dr. Alfred Jaeger den umseits genannten Rechtsanwalt mit der Vertretung in diesem Verfahren beauftragt und ihm Vollmacht erteilt, wobei dieser auch Zustellvollmacht innehat.

Die Einwenderin macht daher die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als ihr gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 zustehendes subjektives Recht geltend.

2.) Zur UVE, zu den schwerwiegenden Umweltbelastungen und zur Verletzung von Umweltschutzvorschriften

A) Zum Verfahrensablauf allgemein

Zum Verfahren selbst ist anzumerken, dass der Zeitraum zur Abgabe einer begründeten Einwendung außerordentlich kurz ist: Die UVE zum gegenständlichen Projekt wurde bereits im Mai 2008 der UVP-Behörde vorgelegt. Erst nach über einem Jahr wurde die UVE am 17.6.2009 öffentlich aufgelegt. Der Umfang dieser Erklärung ist, trotz aller Wiederholungen in den einzelnen Fachgutachten, jedenfalls außerordentlich groß.

Tausenden Betroffenen (das Projekt hat über 250.000 Anrainer) war eine Akteneinsicht nicht möglich. Eine Akteneinsicht im Rathaus Linz war nicht ausreichend möglich, außerdem waren Kopien der Aktenteile in entsprechendem Umfang nicht herzustellen, sodass die Betroffenen ausreichend über das Vorhaben informiert hätten werden können.

Weiters wird die vorliegende UVE den Voraussetzungen des § 6 UVP-G-2000 nicht gerecht. Nach Abs. 1 Z 3 dieser Bestimmung hat die UVE unter anderem folgende Angaben zu enthalten: *„Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören“*.

Im vorliegenden Fall werden jedoch die Auswirkungen der einzelnen Vorhabensteile isoliert voneinander betrachtet.

B) *Lärm*

Die im Fachbeitrag Schalltechnik angegebenen Lärmwerte für die Bau- und Betriebsphase sind nicht nachvollziehbar. Wie die UVE zu einer vertretbaren Situation im Hinblick auf die Lärmimmissionen kommen kann, ist nicht ersichtlich, da im Fachgutachten selbst davon ausgegangen wird, dass in bestimmten Lagen mit Überschreitungen der Grenzwerte zu rechnen ist.

Die geplante 4. Donaubrücke samt 8 Tunnelportalen beiderseits der Donauufer beeinträchtigt die Lebensqualität der Anrainer erheblich. Die Dauerlärmbelastung wird unerträglich. Eine Erhöhung um 5 dB für die Hohe Straße (UVE S. 127) wird prognostiziert. Schallreflexionen können kaum zuverlässig im Voraus berechnet werden, sodass die vorgelegten Zahlen anzuzweifeln sind. Der Freiraumschutz ist damit unzureichend erhoben und ausgeführt. Die Benützung des Gartens zur Erholung und Freizeitgestaltung ist nicht mehr möglich. Die WHO Vorsorgewerte von 55dB bei Tag und 45dB bei Nacht werden im Freiraumbereich nicht eingehalten (UVE S. 126).

Eine besondere Erschwernis ist der zu erwartende Lärm, der durch das Donautal reflektiert wird und sich in die Höhe besonders stark ausbreitet bzw. auch nicht durch Auflagen (Lärmschutzwände oder ähnliches) verhindert oder vermindert werden kann. Die Belastungen durch die projektierte Westringautobahn übersteigen daher bei Weitem das Irrelevanzkriterium, sodass das Projekt nicht genehmigungsfähig ist.

Unzumutbare Zunahme der Schallimmissionen

Die zunehmende Lärmbelastung durch den Verkehrsanstieg als Folge der Errichtung der A 26 würde an der A 7 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 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A 26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte derzeit schon überschritten. Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig.

Dem Gebot der Immissionsminimierung gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 wird damit jedenfalls widersprochen, sodass der Genehmigungsantrag abzuweisen ist. Die Mitglieder der Einwenderin sind der Meinung, dass, ungeachtet der noch gesondert darzustellenden Ungereimtheiten des vorliegenden schalltechnischen Gutachtens, die Erhöhung der Immissionen auch in der hier dargestellten, beschönigenden Art und Weise unzulässig hoch sind und dadurch ihre Gesundheit gefährdet ist.

C) *Luftverschmutzung*

Das Verwenden von Durchschnittswerten ist ein Merkmal, das auch dem Gutachten des lufttechnischen Sachverständigen anhaftet. Auch auf dieses Gutachten wird im Laufe des Verfahrens noch eingegangen werden. Bemerkenswert bei dieser Darstellung ist, dass in den letzten Jahren zahlreiche Messstellen für Luftschadstoffe aufgelöst wurden (zB Hauserhof, Urfahrer Hauptstraße und ORF Zentrum), sodass auch die IST-Werte anzuzweifeln sind.

In der UVE wird ausgeführt, dass im Stadtgebiet von Linz bereits eine hohe Vorbelastung durch Luftschadstoffe u.a. durch die Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes sowie die bestehende Großindustrie besteht. Dadurch ergeben sich erhebliche Umweltbelastungen (Lärm/Luft) im dicht besiedelten innerstädtischen Bereich, die sich beispielsweise in der Luftgütesituation an der LB 139 (Messstelle Linz Römerbergtunnel) manifestieren, wo häufig Überschreitungen des Grenzwertes für den maximalen Halbstundenmittelwert von Stickstoffoxiden (2005 insgesamt 6 mal) auftreten.

Die beiden Leitsubstanzen für Luftschadstoffe NO_2 und PM_{10} liegen in verkehrsnahen Bereichen im Jahresmittel über den umweltmedizinisch begründbaren Zielwerten.

Eine Überbeanspruchung der Atemwege mit einer Minderung der Lungenfunktion und vermehrte Zeichen von Husten und Schnupfen sind anzunehmen. Es handelt sich dabei um physiologische Parameter einer unspezifischen Beanspruchung und Abwehr im Bereich von völlig gesund bis schon krank. Diese Wirkungen können bei umweltmedizinischen Studien für Unterschiede der JMW NO₂ bzw. PM₁₀ in der Größenordnung von 10 µg/m³ sichtbar gemacht werden.

Auch ohne spezifische Fachkenntnis der Betroffenen fallen im vorliegenden Gutachten „Luft“ eine Reihe derart eigenartiger Aussagen auf. Diese verfolgen offensichtlich das Ziel, die Ist-Situation und die Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf die Luftgüte beschönigend darzustellen, um dem beantragten Vorhaben die gewünschte Umweltverträglichkeit zu attestieren.

Unzulässige Zunahme der Luftschadstoffe

Durch den Bau der A 26 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 derzeit 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). Gleichzeitig werden aber 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.

Durch den zu erwartenden dramatischen Anstieg des Kfz-Verkehrs ist mit einer Erhöhung der Luftschadstoffemission und -immission in Linz zu rechnen. Insbesondere werden sich die Feinstaub (PM₁₀) und NO_x Immissionen erhöhen. Damit wird eine gravierende Beeinträchtigung und Gefährdung der Gesundheit der Anrainer einhergehen.

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 A 26 widerspricht eindeutig dem Ziel, die Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden zu vermindern.

Dies widerspricht nicht nur den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24h UVP-G 2000, sondern auch den Anforderungen des Immissionsschutzgesetz-Luft (I-GL), insbesondere dessen § 20. Bei der Messstation Römerberg wurden zuletzt Stickoxide im Ausmaß von 49 µg/m³ gemessen. Da der gegenwärtige Grenzwert 40 µg/m³ beträgt und im Jahr 2012 auf 30 µg/m³ gesenkt wird, ist nicht ausreichend dargestellt, wie diese Grenzwerte durch die zusätzliche Luftverschmutzung durch den Betrieb der A 26 erreicht werden soll. Wie das Luftsanierungsgebiet Linz durch das geplante Vorhaben tatsächlich saniert werden soll, ist ebenso nicht erklärt.

Die Dioxinbelastung und die Belastung durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe wurden in der UVE nicht einmal erwähnt, sodass auch in diesem Punkt jedenfalls von unvollständigen Unterlagen auszugehen ist. *No-impact-statements* sind diesbezüglich jedenfalls unzulässig.

D) *Umweltmedizinisches Gutachten*

Das umweltmedizinische Gutachten kommt zu dem erstaunlichem Ergebnis, dass das Vorhaben der Nullvariante eindeutig vorzuziehen ist, weil lediglich kleinräumige sehr geringe Zusatzbelastungen unter der Irrelevanzschwelle den großräumig durchaus relevanten Entlastungen im städtischen Gebiet gegenüberstehen. Diese Aussagen basieren auf spekulativen Berechnungen der Luftgüteentwicklung, welche außerdem die Herstellung anderer Schutzmaßnahmen voraussetzt. Diesbezüglich wird daher noch eine fachliche Stellungnahme einzubringen sein. Darin werden nicht nur Luft- und Lärmimmissionen, sondern auch der sog. Lichtsmog, insbesondere im Bereich der Donauquerung, zu beurteilen sein.

E) *Fehlende Raumordnungsrechtliche Grundlagen*

Die geplante A 26 widerspricht ebenso den raumordnungsrechtlichen Grundlagen. Die Planung laut UVE stimmt mit dem Plan im Flächenwidmungsverfahren (Vorprojekt 2003, öffentliche Planaufgabe 28.9.2005 bis 9.11.2005, Plan Nr. A26 – VP 2003 – P14 – G – 1001-1 (27.9.2005) sowie 1002-1 (27.9.2005) und 1003-1 (27.9.2005, Blatt 1 bis 3) sowie Übersichtslageplan 1100-0 (26.11.2003) nicht überein; insbesondere im Bereichen Donaubrücke – Spazenhofstraße.

Dazu kommt, dass die A 26 in weiten Bereichen mitten durch Wohngebiet verlaufen soll und daher schon aus diesem Grund ein Widmungskonflikt besteht. Dies insbesondere deshalb, weil mit der Wohngebietswidmung auch ein Immissionsschutz verbunden ist. Ebenso wenig wurde – entsprechend der Vorgaben der SUP-Richtlinie – eine strategische Umweltprüfung für die geplante Trasse durchgeführt.

In der UVE wird ausgeführt, dass der Bereich der Donauquerung ein landschaftsbildlich sowie ökologisch sehr attraktiver Raum ist – die sogenannte Linzer Pforte. Das enge Donautal mit den bewaldeten, steilen Hängen (Hang- und Schluchtwälder) beidseitig der Donau, stellt sowohl szenisch als auch optisch eine reizvolle Kulisse dar. Auf der linksufrigen Donauseite befindet sich auch das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, welches sich durch südexponierte und wärmebetonte steile Hangbereiche des Durchbruchtales auszeichnet.

Trotz dieser Feststellungen wird die Errichtung der A 26 als „umweltverträglich“ eingestuft. Die für die Autobahn A 26 geplante Trasse quert und zerstört damit ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete, darunter den als Ensemble unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößpark. 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.

Außerdem wird durch das Vorhaben unzulässigerweise in das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, Lebensraum von zahlreichen in den Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen, eingegriffen. Dieses Naturschutzgebiet wurde außerdem – aus Anlass der Planung der A 26 – im Bereich der Tunnelportale per Verordnung aufgehoben; auch diese Aufhebung war rechtswidrig.

Weiters wird auch das Wasserschutzgebiet Heilham in Zone 2 und 3 beeinträchtigt. Dazu kommt, dass durch die Errichtung und den Betrieb der A 26 der gesamte Bereich des Freinbergs, der als Grünlung der Stadt Linz gilt und für einen Großteil der Bevölkerung als Naherholungsgebiet dient, zerstört. Damit liegt auch ein Widerspruch zur Widmung Grünland-Gründzug vor.

F) Widerspruch zu den Materiengesetzen

Daraus ergibt sich, dass das vorliegende Vorhaben auch den dem UVP-Verfahren zugrunde liegenden Materiengesetzen, insbesondere dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz 2001, besonders dessen § 10, dem Wasserrechtsgesetz und dem Forstgesetz widerspricht. Aufgrund des öffentlichen Interesses an der Bewaldung (insbesondere im Bereich des Freinbergs) wegen der Schutzfunktion des Waldes im Luftsanierungsgebiet ist auch eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Forstgesetz nicht zulässig.

3.) Zu den fehlenden Voraussetzungen des § 4 BStG

Unklare funktionale Bedeutung der A 26

Als funktionale Bedeutung der A 26 wird in der UVE vor allem die Entlastung A 7 angegeben. Tatsächlich soll aber mit der A 26 (auch) ein Transitkorridor errichtet werden, um den Nord-Süd-Transitverkehr zu kanalisieren. Diese eigentliche Bedeutung der A 26 ist nicht ausreichend beurteilt worden und wären demgemäß wesentlich weitreichendere Auswirkungen des Vorhabens im UVP-Verfahren zu prüfen.

Schon aus diesem Grund wäre nicht nur der Süd-, sondern auch der Nordabschnitt bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des UVP-G 2000 als einheitliches Vorhaben zu beurteilen gewesen. Andernfalls bleiben die Verkehrsauswirkungen durch den Nordteil, die S 10 und tschechische D 3 und R 3 unberücksichtigt. Eine umfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen ist so nicht möglich, weil die Verkehrswirkung des gesamten Projekts wesentlich stärker ist als die jedes Einzelteils. Insbesondere der Transitverkehr wird bei einer Stückelung ausgeblendet.

Inwieweit eine Entlastung der Linzer Innenstadt eintritt, ist ebenso nicht wirklich nachvollziehbar dargestellt. Alternativen, etwa regionale Verkehrslösungen durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch für Pendler wurden nicht geprüft. Es gibt auch keinerlei Untersuchungen darüber, welche Auswirkungen ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Schienenstrecken aus allen Himmelsrichtungen im Sinne einer Schnellbahn mit nachfolgender unterirdischer Vernetzung in der Stadt Linz, U-Bahn im Bereich Gruberstraße; Teilweise U-Bahn im Bereich der bestehenden Straßenbahnlinie 1; Verknüpfung der Mühlkreisbahn mit der Linzer Lokalbahn) sowie durch effektive Park & Ride Systeme möglich wäre.

Erfordernisse des Verkehrs nicht abschließend geprüft

Die Erfordernisse des Verkehrs wurden ebenso nicht abschließend und ausreichend geprüft. Geprüft wurde nicht die Nullvariante, nämlich welche Auswirkung es hätte, wenn das vorliegende Projekt nicht gebaut würde. Geprüft wurde dies insbesondere im Hinblick darauf nicht, dass aufgrund der Wirtschaftskrise – deren Auswirkungen nicht nur lang zu spüren sein werden, sondern die nach allen Voraussagen noch nicht ihren Höhepunkt erreicht hat – auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen haben. Dabei wird herauskommen, dass ein derartig überdimensioniertes Projekt, nämlich eine siebenspurige Brücke bestehend aus zwei Brückenbauwerken samt jeweils zweispurigen Einrichtungstunneln, weder notwendig noch sachgerecht ist.

Geprüft wurde auch nicht die Untertunnelung der Donau: Auf beiden Seiten der Donau wird der Verkehr laut dem vorliegenden Projekt unterirdisch zur geplanten Brücke geleitet.

Warum muss der durchfließende Verkehr vom Tunnel über eine Brücke zum nächsten Tunnel geführt werden? Die Untertunnelung von Wasserläufen ist eine voll erforschte Technik und beinhaltet keinerlei Risiko. Damit wären zumindest die visuelle Zerstörung des Donautals und die Lärmbelastung in diesem Bereich zu verhindern.

Dazu kommt, dass der Knoten Bindermichl ohnehin bereits extrem überlastet ist und durch die neue A 26 mit einer weiteren erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich zu rechnen ist.

Errichtung der A 26 ist nicht wirtschaftlich

Agrund der geplanten hohen Errichtungs- und Betriebskosten ist das Vorhaben – insbesondere zu den Alternativen eines Ausbaues des öffentlichen Verkehrs – nicht wirtschaftlich. Eine volkswirtschaftliche Bewertung inklusive einer Kosten/Nutzen Analyse liegt ebenso nicht vor.

Damit werden aber jedenfalls die Genehmigungsvoraussetzungen ges § 4 Abs. 1 BStG nicht erfüllt.

4.) Antrag

Die Einwenderin stellt sohin die

A n t r ä g e

- a) auf Einräumung einer Frist von sechs Monaten, um die vorliegenden Gutachten und die UVE im Gesamten auf ihre Plausibilität und ihr Gehalt – unter Bestellung eigener Privatgutachter – überprüfen zu können, da in Folge des Umfangs des Projektantrages eine sechsmonatige Frist angemessen ist;

- b) auf Abweisung des Genehmigungsantrages wegen Verletzung von Umweltschutzvorschriften, wegen fehlender Umweltverträglichkeit, zumal Projektmodifikationen, welche zu einer Genehmigungsfähigkeit führen würden, das Wesen des Vorhabens in einem die Voraussetzung des § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 bei weiten übersteigenden Ausmaß verändern würden.

Bürgerinitiative gegen die
Westring – Transitautobahn A 26
mitten durch Linz