



LH-Stv. Franz Hiesl fördert die mit dem Ausbau Temelins verknüpfte Autobahn Linz – Prag

Keine Autobahn, kein Ausbau Temelins

Erst kürzlich lässt LH-Stv. Franz Hiesl damit aufhören, dass er sich für die Fortführung der Mühlviertler Schnellstraße S 10 zur Grenze und für den Weiterbau der Autobahn in Tschechien stark einsetzen wird. Sein Partner in Tschechien: Kreishauptmann Jiri Zimola. Der wiederum will dem Ausbau Temelins nur dann zustimmen, wenn eine Autobahn gebaut wird. Also: Keine Autobahn, kein Ausbau Temelins. Hiesl aber will die Autobahn, nimmt somit die Transitroute Ostsee – Adria durch Linz in Kauf und bringt dadurch auch den Linzer Westring-Nord ins Spiel.

Geht es um die Ablehnung des Baues neuer Atomkraftwerke, läuft man in Österreich offene Türen ein. Bei Autobahnen verhält es sich oft anders. So auch bei der Mühlviertler Schnellstraße S 10, dem Vorzeige-Projekt von LH-Stv. Franz Hiesl, der als Straßenbaulandesrat stets betont, dass die S 10 nicht für den Transitverkehr, sondern für die Pendler der Region errichtet werde. Auffällig zufällig ergibt es sich nun, dass Hiesl die Fortsetzung der autobahngleichen Schnellstraße S 10 Richtung Grenze vorantreiben und zudem den Ausbau der Autobahn in Tschechien fördern will (siehe Kronen Zeitung vom 19. 1. 2012, S. 16). Was logischerweise den Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz zwischen Linz und Prag bedeutet und nach Fertigstellung der S 10 unmittelbar zur kürzesten Transitroute zwischen Ostsee und Adria über Linz führt. Heute, vor Fertigstellung der Achse Linz – Prag, ist die Route Stettin – Triest über Linz lt. ÖAMTC-Routenplaner bereits um 4,1 km kürzer als über Deutschland (Nürnberg – München), verlangt jedoch noch mehr Zeit, weil eben die Autobahnverbindung noch nicht durchgehend ist. Im Falle Rostock – Triest ist die Strecke über Linz noch um 54,9 km länger, was sich nach Ausbau der Achse Linz - Prag kilometermäßig und im Hinblick auf die Stauanfälligkeit der deutschen Autobahnen ohnehin auch zeitmäßig aufheben wird.

Einen etwas schalen Beigeschmack bekommt Hiesls Autobahneuphorie, wenn man weiß, dass der Kreishauptmann von Tschechien Jiri Zimola einem Ausbau des AKW Temelin (geplant sind zwei zusätzliche Meiler) nur dann zustimmen will, wenn seine Wunsch-Autobahn D3 sowie die autobahngleichen Schnellstraßen R3 und R4 durch Südböhmen gebaut werden (siehe Wirtschaftsblatt vom 11.11.2011 sowie www.jirizimola.cz). Jede Initiative in Richtung Autobahn- und Schnellstraßenbau würde also Zimola unterstützen, den politischen Widerstand gegen den Ausbau des AKW's Temelin aufzugeben und seine Zustimmung dafür zu geben, was Hiesl gegenüber der Kronen Zeitung sehr lapidar kommentiert: „Wir haben betont, dass uns Temelin belastet“.

Mit im Boot und beim Treffen mit südböhmischen Politikern dabei ist laut Bericht und Hiesl auch Raiffeisen-General und Tschechiens Konsul Ludwig Scharinger. Wobei man wissen muss, dass Zimola nur deshalb Prag das Messer ansetzt, weil in Prag das Geld für die Autobahnen fehlt, wie der ORF bereits im März 2011 berichtet und was immer noch aktuell ist (siehe www.jirizimola.cz).

Laut diesem Bericht soll es aber auch Pläne geben, „die sich an oberösterreichische Modelle anlehnen. PPP – Private Public Partnership, die Vorfinanzierung durch private Investoren“. Das Treffen mit südböhmischen Politikern war laut Kronen Zeitung erst der Auftakt. Später, so heißt es im Bericht, folgt auch eine Präsentation der öö. „Verkehrs-Allianz“ mit Südböhmen in Prag. Übrigens laufen in Südböhmen auch starke Bestrebungen, den Flughafen in Budweis zu einem internationalen Flughafen auszubauen, wobei die EU bereits als Geldgeber abgewunken hat. Abrücken will man davon aber keineswegs, wie man den Internetseiten Zimolas entnehmen kann. Gesucht werden nun auch hier private Investoren. Am 16. 11. 2011 berichtet Radio Praha (siehe Beilage), dass der tschechische Industrie- und Handelsminister Dr. Martin Kuba die Ausbaupläne für Temelin in Südböhmen voranbringen soll, wobei die Baustellentransporte einen Ausbau des Straßennetzes in Südböhmen erforderlich machen werden. Summa summarum ist offensichtlich, dass der Autobahnbau in Tschechien mit der Erweiterung des AKW Temelin um zwei Reaktorblöcke unmittelbar in Verbindung steht und jede Unterstützung für diese Autobahn unterstützt demnach auch den Ausbau des Atomkraftwerkes, das an einer Erdbebenbruchlinie stehend Österreich direkt bedroht.

Westring-Nord erwacht zum Leben – Rückkehr zur Transitautobahn

Nach alledem ist es also unglaublich, mit welcher Vehemenz das Land Oberösterreich auf Verkehrsbauten setzt, die lediglich die Straße bevorzugen. Diese Planungen widersprechen sämtlichen Verkehrskonzepten sowie innerstaatlichen und EU-weiten Vorgaben und Klimaschutzziele. Sobald der grenzüberschreitende Verkehr von Tschechien in Richtung Italien und Slowenien über uns hereinbricht, ist die A7 im Bereich der Pendlerstrecken zwischen Gallneukirchen und Linz rettungslos verloren; ebenso die A7 im Stadtgebiet von Linz. Damit erwacht der Nordteil der Westringautobahn wieder zum Leben und der gesamte Verkehr wird durch das Stadtgebiet geschleust. Dazu passt die Aussage von Landeshauptmann Pühringer im Volksblatt vom 24. Oktober 2011, wonach der Nordteil (Urfahr) als Bundesstraße realisiert wird. Die Absage des Nordteils der Westringautobahn im Jänner 2010 war also offenkundig nur ein Scheingefecht.

Summeraubahn liegt auf Eis

Die nunmehr getätigten Aussagen von LH-Stv. Hiesl (Kronen Zeitung vom 19. 1. 2012), dass neben der Autobahn in Tschechien auch die Eisenbahn ausgebaut werde, ist ein Märchen. Aufgrund von Spargedanken hat das Land Oberösterreich verfügt, dass in Oberösterreich kein Vollausbau der Summeraubahn erfolgt; nach den neuesten Informationen soll die Bahn von der Staatsgrenze in Richtung Süden bis Pulgarn bei Steyregg nur eingleisig betrieben werden; auch alle anderen verkündeten Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehr sind nur Lippenbekenntnisse ohne Plan.

Der Schienenausbau wird also beschnitten, damit die Finanzierung von Autobahnen vorstangehen kann. Das ist Verkehrspolitik von vorgestern!

Stau an den Knotenpunkten

Die Westringautobahn ist - sogar ohne Nordteil - eine Staustrecke: Bei den Tunnelausfahrten in den Bereichen Westbrücke und Hummelhof sowie bei den beiden Abfahrten im Donautal sind sogar bei normalem Verkehrsaufkommen lange Staus und Verkehrsstillstand zu erwarten. Ein flüssiger Verkehrsablauf ist trotz der immensen Kosten auch nach der Eröffnung von Brücke und Tunnel nicht möglich! Staus im Tunnel werden zum täglichen Brot der Linzer! Das Problem verschärft sich selbstverständlich, wenn der Nordteil, der durch den Transitverkehr notwendig wird, gebaut wird. Mehrere weitere Staupunkte ergeben sich in Fahrtrichtung Puchenau – Ottensheim - Walding; verkehrstechnisch ist der Bau der Westringautobahn auch für diese Orte völliger Nonsens: Die Puchenauer ersticken im Verkehr, die bestehenden Staus in Ottensheim und Walding am Nachmittag in Richtung oberes Mühlviertel vervielfachen sich.

Verhindert die Westring-Autobahn!

Aus all diesen Gründen gilt es, bereits den südlichen Teil des Westrings zu verhindern, weil er im Hinblick auf die Zulaufstrecken völlig überdimensioniert ist. Ein sofortiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist anzustreben. In der Form, dass dieser auch eine annehmbare Alternative für Pendler darstellt.

Schutzgemeinschaft Lebensraum A7 – Anrainer werden im Stich gelassen

Welche Konsequenzen es hat, wenn man im Großraum Linz von einer Autobahn direkt betroffen ist und von politischer Seite keinerlei Hilfe bekommt, zeigt das Schicksal der Anrainer der A7 in Treffling, Gemeinde Engerwitzdorf. Diese kämpfen nun schon lange um eine Verbesserung des Lärmschutzes, werden diesbezüglich aber von allen Seiten im Stich gelassen, obwohl die Grenzwerte permanent überschritten werden und obwohl dieser Lärmschutz vom damaligen Staatssekretär Kukacka bereits im Jahr 2006 als notwendig versprochen wurde. Die Asfinag versteckt sich hier hinter dem so genannten und selbst gezimmerten „Wirtschaftlichkeitskriterium“, das im Detail nur Fachleute verstehen. Es sei, so heißt es in der Konsequenz, hier nicht wirtschaftlich, Lärmschutzwände zu bauen. Bei diesen BürgerInnen offenbar zweiter Klasse müssen ein paar Lärmschutzfenster ausreichen. Vielleicht liegt es aber auch nur daran, dass namhafte Politiker des Landes OÖ. den Lärmschutz entlang von oö. Autobahnen systematisch schlecht geredet haben. Oder, dass sie nicht im oö. Seengebiet zuhause sind, wo hinter Lärmschutzwänden Rehe weiden und Hasen hoppeln, aber niemand wohnt. Oder vielleicht ist es deshalb, weil sich die Trefflinger Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit dem Verkehrsforum OÖ im UVP-Verfahren S 10 gegen den Bau der nun nachweislich als Transitstrecke geplanten autobahngleichen Schnellstraße ausgesprochen haben.

Hier liegen also die wirklichen Probleme im Land und dafür sollte sich LH-Stv. Hiesl engagieren und nicht für den fragwürdigen Autobahnausbau in Tschechien, der mit dem Ausbau eines Atomkraftwerkes in Zusammenhang gebracht wird. Und nicht von ungefähr verzeichnet die A7 beim Schwerverkehr die höchsten Zuwächse, wurden doch im Vorjahr alleine im Bereich Hafestraße um 9,7 Prozent mehr LKW gezählt.

Gemeinsamen Forderungen der Initiativen an das Land OÖ, an die öö. Wirtschaft, an alle Geldinstitute und mögliche Investoren:

- Abbruch der Gespräche mit Südböhmen bezüglich einer so genannten „Verkehrs-Allianz“, weil diese offenbar auch den Ausbau des AKW Temelin fördert
- Kein Geld österreichischer Banken oder sonstiger Investoren für den Bau einer Autobahn oder Schnellstraße in Tschechien, weil dieses offenbar auch den Ausbau des AKW Temelin fördern würde
- Abrücken vom Weiterbau der S 10 zur tschechischen Grenze als offizieller Protest des Landes OÖ gegen den Ausbau Temelins und dem AKW an sich
- Wirkungsvolle Maßnahmen, um den schon durch die S 10-Süd kommenden LKW-Transitverkehr auf die Schiene zu bringen
- Abrücken vom Bau der Westring-Transitautobahn A 26 und Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Bau einer Regio-Tram Linz-Gallneukirchen-Pregarten
- Bau einer Ostumfahrung nur dann, wenn diese nach Ausschöpfung aller Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs noch notwendig ist

Wir gehen davon aus, dass die Gespräche von LH-Stv. Franz Hiesl mit politischen Vertretern Südböhmens auf bilateraler Ebene stattgefunden haben bzw. auf dieser weitergeführt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, fordern wir Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer auf, umgehend zu klären, ob Hiesl dies als Privatmann, als VP-Politiker (wie im Krone-Bericht bezeichnet) oder als Lobbyist tut. Da mit der Realisierung dieses Autobahnbaues in Südböhmen offenbar auch der Ausbau der Atomanlage Temelin in Zusammenhang steht, erwarten wir uns in dieser Angelegenheit auch eine offizielle Stellungnahme der öö. Landesregierung bzw. seiner Mitglieder, insbesondere aber von Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer.

Weiters erwarten wir uns von der OÖ. Landesregierung auch Aufklärung, welche Aktivitäten österreichische Banken und Firmen zum Autobahnbau in Tschechien bereits gesetzt haben, setzen oder setzen werden bzw. wie diese mit dem Ausbau Temelins in Verbindung stehen.

Im Übrigen sind die Initiativen der Ansicht, dass jede Förderung des Ausbaus einer südböhmischen Infrastruktur zum Nachteil Oberösterreichs gereichen wird. Schon aufgrund geringerer Nebenkosten werden sich Betriebe in Südböhmen ansiedeln und nicht im Mühlviertel. So ist es auch dem Wirtschaftsraum Wien passiert, als sich Betriebe nicht dort, sondern in den grenznahen Gebieten der Slowakei angesiedelt haben.

Tenor:

**Die Wertschöpfung findet beim Nachbarn statt, bei uns
fahren sie durch**

Kontaktpersonen:

Verkehrsforum Oberösterreich:

Sprecher: Franz Bauer

Tel.: 0676 / 634 35 44

E-Mail: verkehrsforum@gmx.at

Schutzgemeinschaft Lebensraum A7:

Obmann: Manfred Viertlmayr

Tel.: 0650 / 244 38 90

E-Mail: Schutzgemeinschaft.Lebensraum.A7@gmx.at

Überparteiliche Plattform gegen die **Westring-Autobahn** mitten durch Linz:

Sprecher: Dr. Alfred Jaeger,

Tel.: 0664 / 403 60 57

E-Mail: buero@westring.info

Beilage 1

Seite 16 **OBERÖSTERREICH** Donnerstag, 19. Jänner 2012

VP-Politiker Hiesl kümmert sich um Fortsetzung von Eisenbahn und Autobahn:

Verkehrs-Allianz mit Südböhmen

Gemeinsam mit Tschechiens Konsul Ludwig Schäringer kümmert sich VP-Politiker Franz Hiesl nun darum, dass auch jenseits der Grenze etwas beim Ausbau von Eisenbahn und Autobahn weitergehe. Ein Treffen mit südböhmischen Politikern war der Auftakt, später folgt auch eine Präsentation im Parlament in Prag.

Einige Südböhmen haben nun auch wichtige Rollen im tschechischen Gesamtstaat übernommen, etwa Martin Kuba als neuer Wirtschaftsminister. „Die Südböhmen haben damit mehr Gewicht in Prag, wo man bisher traditionell mehr in Richtung Wien orientiert war“, begründet Hiesl seinen Vorstoß für eine grenzüberschreitende Verkehrsallianz.

Konkret geht es um die Fortsetzung der Mühlviertler Schnellstraße S 10 und der Summerauerbahn durch Ausbauprojekte auf der Linie Linz-Budweis-Prag: „Wir möchten gemeinsam etwas tun, um Druck in Richtung Prager Regierung aufzubauen. Denn wir haben großes Interesse daran, dass diese wichtige Nord-Süd-Entwicklungssachse gut ausgebaut ist“, sagt Hiesl. Das komme den 600.000 Südböhmen entgegen, die ohnehin mehr Richtung Oberösterreich orientiert sind. Und umgekehrt oberösterreichischen Betrieben – bis hin zum Ennshafen –, die dort Chancen nützen wollen.

Tschechien hat bei Verkehrsausbauten insbesondere Probleme mit unklaren Verhältnissen bei Grundstücksrückgaben, etwa bei einer Autobahnumfahrung für Budweis.

Thema Temelin
Natürlich war auch das tschechische AKW Temelin Thema bei Hiesls Gesprächen in Südböhmen: „Wir haben betont, dass uns Temelin belastet. Aber deswegen darf man nicht eine ganze Region in Geiselhaft nehmen, sondern wir wollen Gespräche über Zukunftsprojekte führen“, so Hiesl.



VP-Politiker Franz Hiesl macht mit Südböhmen Druck auf Prag.

Foto: Chris Koller

Beilage 2

Südböhmen droht mit Blockade des Ausbaus von Temelin

von Aureliusz M. Pedziwol | 11.11.2011 | 00:34 (Wirtschaftsblatt)

Prag. Keine Autobahn, kein Temelin: Jiri Zimola, Hauptmann des Bezirkes Südböhmen, hat seinen Widerstand gegen den AKW-Ausbau in Temelin angekündigt, sollte der Ausbau des Autobahnnetzes in der Region wieder auf die lange Bank geschoben werden. Rückendeckung bekam Zimola nun auch von fünf Gemeindevorstehern in der Region, die das Kabinett in Prag ebenfalls zu einem raschen Ausbau der Schnellstraßen bewegen wollen.

Namentlich geht es dabei um den Ausbau der Autobahn D3 sowie der Schnellstraßen R3 und R4. Der Plan zum Bau der Autobahnstrecke zwischen Prag und Budweis geht auf das Jahr 1963 zurück. Konkrete Schritte zum Ausbau der Strecke wurden aus Umwelt- und Finanzierungsgründen aber bisher immer wieder verschoben. Von den 170 Kilometern der künftigen D3 wurde bis dato nur ein Zehntel fertig gestellt. 17

Kilometer zwischen Prag und Tabor sind bisher in Betrieb. Weitere 25 Kilometer befinden sich seit 2008 im Bau.

Der Ausbau des AKW Temelin um zwei weitere Reaktoren soll bis 2025 beendet werden. Der tschechische Energiekonzern CEZ hat Ende Oktober die dafür nötige Vergabe-Dokumentation fertig gestellt, die den Bewerbern als Unterlage für ihre Angebote dient. Der Wert des Auftrages wird auf rund acht Milliarden € geschätzt. Neben dem USamerikanischen Konzern Westinghouse sind Toshiba aus Japan, Areva aus Frankreich und das tschechischrussische Konsortium aus Skoda JS, Gidropress und Atomstrojexport für den Auftrag im Rennen.

<http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/suedboehmen-droht-mit-blockade-des-ausbaus-von-temelin-495973/index.do>

Beilage 3



TU-PROGRAMM TU-THEK RADIO ÖSTERREICH WETTER SPORT IPTV NEWS

VERKEHR

25.03.2011

Mühlviertler Schnellstraße endet im Nichts

2015 wird man auf der Mühlviertler Schnellstraße fast bis an die tschechische Grenze fahren können. Doch die Straße wird im Nichts enden, denn Tschechien hat aus Geldmangel die Weiterführung der S10 bis Budweis und darüber hinaus gestrichen. In Südböhmen selbst ist der Ärger von Landes- und Kommunalpolitikern über diese Entscheidung groß. Jetzt versucht man, mit Modellen aus Oberösterreich, doch noch zumindest in einigen Abschnitten zeitgemäße Verkehrswege zu bekommen.

Auch Tschechen waren überrascht

Überrascht hat die Ankündigung von Tschechiens Verkehrsminister Bartha nicht nur die eigenen Leute. Straßenbaulandesrat Franz Hiesl (ÖVP) sagt: "Von dieser Aussage sind wir natürlich überrascht, denn wir hatten bisher immer gerechnet - so waren auch die Regierungsbeschlüsse in Tschechien -, dass 2016 die Tschechen mit der Autobahn von Prag über Budweis nach Wullowitz kommen werden."

"Frühestens 2025"

Kein Geld, keine Priorität: Die Autobahn von Budweis bis zur oberösterreichischen Grenze, also die Fortsetzung der S10, darüber könne man frühestens 2025 reden, heißt es in Prag. Südböhmens Landeshauptmann Jiri Zimola ist ebenfalls sichtlich vor den Kopf gestoßen.

"Das ist ein großes Problem für die Städte und Gemeinden an der Strecke und für den gesamten Kreis Südböhmen. Das verletzt unsere gute Nachbarschaft mit Oberösterreich. Glauben Sie mir, wir üben großen Druck auf Prag aus, dass die Autobahn gebaut wird, aber derzeit kann ich beim besten Willen keinen Zeithorizont nennen", so Zimola.

Bundesangelegenheit oder Privatinitiative

Straßenbau ist in Tschechien reine Bundesangelegenheit, den Ländern und Gemeinden bleibt die Beobachterrolle - oder die Privatinitiative. Pavel Eybert ist Bürgermeister der kleinen Gemeinde Chynov bei Tabor, genau zwischen Budweis und Prag. Er sitzt als Parlamentsabgeordneter auch im Verkehrsausschuss.

Dort gibt es inzwischen andere Pläne, die sich an oberösterreichischen Modelle anlehnen. PPP - Privat Public Partnership, die Vorfinanzierung durch private Investoren. Eybert sagt, das sei im Prinzip für Autobahnabschnitte zwischen Budweis und Prag im Konzept auch schon vorgesehen.

"Da werden sich nicht nur ihre Baufirmen freuen, auch das oberösterreichische Bankenwesen hat schon Interesse gezeigt", sagte Eybert.

Schwerer Rückschlag für die Wirtschaft

Der Lückenschluss zwischen Budweis und der Grenze steht allerdings in den Sternen. Ein schwerer Rückschlag für die Wirtschaft im ohnehin strukturschwachen Grenzraum, so Franz Hiesl: "Wir brauchen gute Verkehrsverbindungen ins Mühlviertel und auch nach Südböhmen, weil die Südböhmen wichtige Wirtschaftspartner für uns in der Zukunft sein werden."

Für S10 ändert Entscheidung in Prag nichts

Für die S10 ändere die Entscheidung in Prag nichts. Bis Sommer seien Dreiviertel der Aufträge vergeben, 2015 werde man bis nördlich von Freistadt fahren können, sagt Hiesl. Und weiter, was ist mit Linz – Prag? Vielleicht 2030 sagt Senator Eybert, leider habe er keine Kristallkugel, um in die Zukunft zu schauen, er werde es als Autofahrer wohl nicht mehr erleben, fügt er hinzu.

<http://oeev1.orf.at/stories/506439>



Nachrichten

16-11-2011 23:59 | [Markéta Kachlíková](#)

[Martin Kuba wurde zum neuen Industrie- und Handelsminister ernannt](#)

Präsident Klaus ernennt Martin Kuba zum neuen Industrieminister

Tschechien hat einen neuen Industrie- und Handelsminister. Der 38-jährige Martin Kuba löst im Kabinett Nečas einen anderen Bürgerdemokraten, Martin Kocourek, ab. Kocourek trat vorige Woche wegen einer verdächtigen Geldtransaktion zurück. Staatspräsident Václav Klaus ernannte Martin Kuba am Mittwochvormittag auf der Prager Burg. Er sagte bei diesem Anlass, der Staat brauche insbesondere in der Zeit der Wirtschaftskrise ein gut funktionierendes Industrie- und Handelsministerium. Klaus unterstrich, dass sich der Industrieminister vor allem um die Durchsetzung auf den Auslandsmärkten bemühen solle.

Von Kuba wird erwartet, dass er als ehemaliger Vize-Kreishauptmann der Region Südböhmen die Ausbaupläne für das dort gelegene Atomkraftwerk Temelin voranbringen kann. Bis 2025 soll das AKW um zwei Reaktorblöcke erweitert werden. Die Baustellentransporte werden unter anderem einen Ausbau des Straßennetzes in Südböhmen erforderlich machen.

Transit mitten durch Linz und das Mühlviertel

Beilage 5

