

Presseunterlage zur Pressekonferenz
der
**Plattform der Bürgerinitiativen gegen die
Westringautobahn A 26**
und der
Bürgerinitiative S10 – Verkehrsforum Oberösterreich

am Dienstag, den 13. April 2010, 10.30 Uhr
im Presseclub Linz, Clubzimmer,
4020 Linz, Promenade 37

Thema

Was gibt es Neues bei S 10 und Westringautobahn

Teil 1: Verkehrsministerium und Verwaltungsgerichtshof bestätigen:

S 10 ist keine Pendlerautobahn, sondern Teil einer internationalen Transitstrecke. Betroffenen Mühlviertlern und Linzern wird Sand in die Augen gestreut.

Im Juli 2009 erlässt das BMVIT (Verkehrsministerium) einen positiven Bescheid für den Bau einer autobahngleich auszuführenden so genannten „Mühlviertler Schnellstraße“ S 10. Im September 2009 erhebt die mit Parteistellung im UVP-Verfahren vertretene „Bürgerinitiative S 10 – Verkehrsforum Oberösterreich“ beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) eine Bescheidbeschwerde, weil durch den Vollzug des Bescheides, sprich durch den Bau der S 10, eine internationale Verkehrsstrecke für den europaweiten Durchzugsverkehr entstehen würde, die das Leben und die Gesundheit der davon betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Gefahr bringt. Mit dieser Bescheidbeschwerde wird gleichzeitig der Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung des Bescheides, sprich für einen Baustopp der S 10, gestellt.

Im März 2010 hat der VwGH nun dem Antrag der Bürgerinitiative auf Baustopp der S 10 nicht stattgegeben. In seinem Beschluss schließt er sich den Argumenten des BMVIT und der ASFINAG als mitbeteiligter Partei an, dass die Befürchtungen der Bürgerinnen und Bürger um Leben und Gesundheit als nicht nachteilig zu bewerten sind, weil

„an der Errichtung der S 10 als hochrangiger Verbindung mit Tschechien als auch durch die Einbeziehung (Anm.: der S 10) in das Transeuropäische Verkehrsnetz ein zwingendes öffentliches Interesse im Sinne des § 30 Abs 2 VwGH bestehe“.

Erst nachgereiht wird die regionale Bedeutung der S 10 ausgeführt. Was mit anderen Worten nichts anderes heißt, als dass es sich bei der S 10 um eine Straße handelt, die primär für den europaweiten Durchzugsverkehr gebaut wird und dass dadurch ein dermaßen hohes (europäisches??) öffentliches Interesse begründet wird, so dass Leben und Gesundheit von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern als nachrangig bewertet werden können bzw. müssen. Denn der VwGH führt weiter aus: „Die dargestellten öffentlichen Interessen am Straßenbau seien bei weitem gewichtiger als die Interessen der Beschwerdeführerin“. Also der Bürgerinitiative und der ihr angeschlossenen Bürgerinnen und Bürger.

Somit bestätigt nach eingehender Prüfung nun ein österreichisches Höchstgericht, **was bisher von politisch zuständiger Seite oft bestritten, verschwiegen oder verniedlicht wurde:** Die S 10 ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und sie ist Teil eines internationalen Verkehrskorridors. Denn der VwGH führt sogar weiter aus:

„Es werde durch das Vorhaben auch die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit eines wichtigen internationalen Verkehrskorridors verstärkt. Es leiste einen wertvollen Beitrag zur besseren Vernetzung im Binnenmarkt der europäischen Union und zur Vereinheitlichung der europäischen Verkehrssysteme“.

Ein Verkehrskorridor, mit verheerenden Auswirkungen für dessen Anrainer und vor allem für alle Linzer. Denn mit dem Vollausbau des Korridors Linz –Prag wird die kürzeste Verbindung zwischen der Ostsee und der Adria geschaffen. Mitten durch Linz. 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 zwischen diesen Häfen noch auf rund 200 km Landesstraßen. D3/R3 bzw. R4 (Autobahn/Schnellstraßen Prag-Budweis-Wulowitz) und S 10 werden diese Distanzen der Strecke nach und zeitlich erheblich verkürzen, um mehr als die sich derzeit ergebende (geringfügige) Differenz.

Der Korridor Linz – Prag bekommt mit der A 26 aber auch in Linz prominente, sprich traurige Bedeutung. Sie dient als Ausweichstrecke für das, was unweigerlich kommen muss und kommen wird. Für den Dauerstau auf der A7 in und um Linz. Was allen beteiligten und involvierten Politikern, die den Westring (wahrscheinlich auch deshalb) bedingungslos befürworten, schon seit dem Jahr 2003 hinlänglich bekannt sein muss.

Originalzitat aus dem A 26 Vorprojekt des Amtes der OÖ Landesregierung im Auftrag der ASFINAG - Bericht Umwelt Mappe C Einlage C 1 - „Straßenausbau (+Nordtunnel) und Nahverkehrsprogramm: Die Ergänzung des hochrangigen Linzer Straßennetzes um den Nordtunnel schafft eine neue hochwertige Querverbindung, die bei Engpässen auch großräumige Verlagerung ermöglicht“.

Ein Hilfeschrei des Landes OÖ an die ASFINAG frei nach diesen Worten: „Bitte baut uns einen Westring als Ausweichstrecke zur A7, sonst bringen wir den Verkehr nicht durch Linz durch“. Also: **Wer JA zum Westring Süd sagt, muss zwangsläufig auch JA zum Nordteil sagen.** Ein „wir lassen uns den Südteil bauen und verhindern dann den Nordteil“, wie hinter vorgehaltener Hand in höchsten Stellen der Stadt und des Landes schon gemunkelt wird, wird es schon notgedrungen nicht geben können, wenn der Korridor Linz-Prag einmal steht.

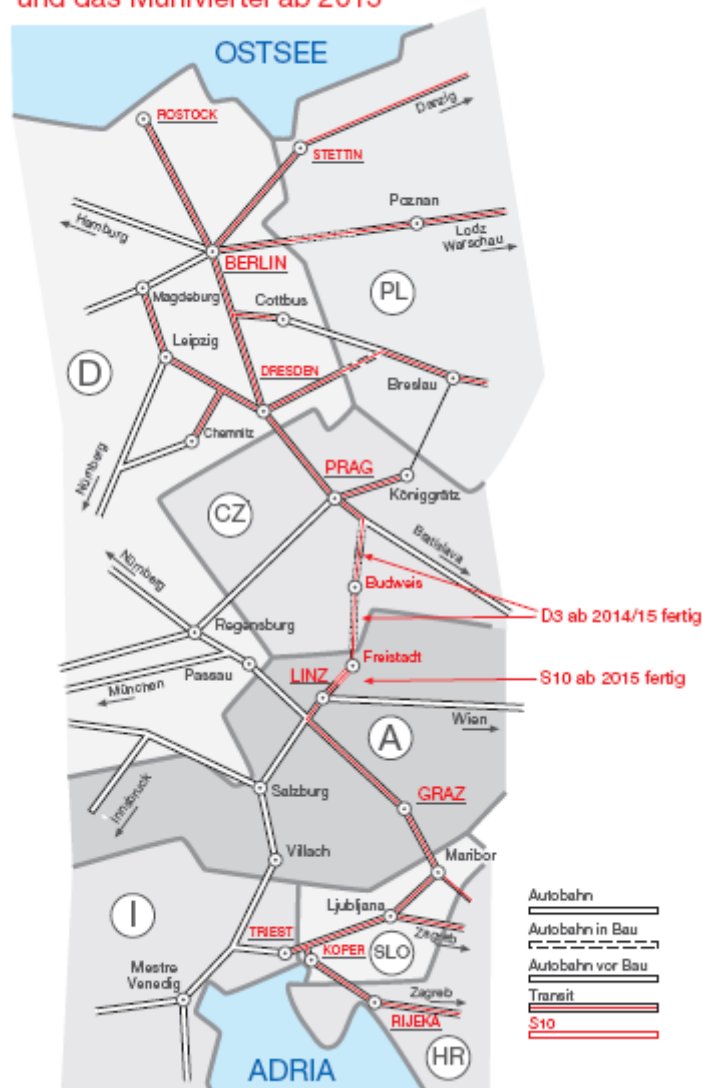
Daher gibt es aus Sicht der Linzer Bürgerinitiativen nur diese vertretbare Lösung:

- Bau einer großräumigen Ostumfahrung von Linz anstelle einer Westring-Transitautobahn mitten durch Linz
- Leistungskräftiges Park & Ride-System zur Aufnahme des aus dem oberen Mühlviertel kommenden Pendlerstromes im Bereich Walding-Rottenegg mit gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach vorliegenden Projekten

- Eintunnelung sämtlicher Straßen- und anderer Bahnen im Zentralbereich von Urfahr nach Vorbild der kleinen Linzer-U-Bahn-Lösung in der Wienerstraße und Nutzung der frei werdenden Flächen zur Neuorganisation des mobilen Individualverkehr

Optional zum Bau eines Linzer Westrings wäre auch eine Straßen- und Eisenbahnbrücke im Bereich einer frei liegenden Starkstromtrasse oberhalb des Kraftwerkes Ottensheim zur Entlastung der B 137, zur Unterstützung des angesprochenen Park & Ride-Systems sowie zur Verbindung der Mühlkreisbahn mit der LILLO und somit zur besseren Anbindung der Mühlkreisbahn an den Linzer Hauptbahnhof möglich, was auch deren Rettung bedeuten könnte. Durch die dann mögliche Auflassung des Mühlkreisbahnhofes in Urfahr könnte dessen Gelände in Verbindung mit einer Eintunnelung sämtlicher Straßen- und anderer Bahnen in diesem Bereich für eine optimale Verteilung des noch verbleibenden mobilen Individualverkehrs genutzt werden.

Transit mitten durch Linz und das Mühlviertel ab 2015



Teil 2: Im UVP-Verfahren zur A 26 wurden bisher von der Behörde drei Bürgerinitiativen geprüft und zugelassen.

Folgende drei Bürgerinitiativen haben jetzt Parteistellung:

- Bürgerinitiative Lebensraum Linz mit 332 Unterschriften,
- Bürgerinitiative Rettet das Donautal mit 411 Unterschriften und
- Bürgerinitiative Keferfeld mit 544 Unterschriften.

Diese repräsentieren insgesamt 1287 Personen. Deren Daten und Namen wurden bisher von der Behörde überprüft.

Insgesamt wurden – einschließlich der persönlichen Einwendungen – rund 12500 Unterschriften eingereicht, sodass rund 11200 Unterschriften noch zur Prüfung anstehen.

Damit haben die drei genannten Bürgerinitiativen nunmehr offiziell das Recht, am Verfahren teilzunehmen, Akteneinsicht zu nehmen, weitere Einwendungen zu erheben, sowie Beschwerden an Verwaltungsgerichtshof und Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Teil 3: Gebäudeschäden durch Sprengungen

Einen Riesenwirbel und unzählige Telefonate haben die Meldungen verursacht, dass der Bau der Westringautobahn Schäden an der neuen Bruckner-Uni an der Hagenstraße (Pöstlingberg- Auffahrt) verursachen könnte.

Was wurde den Anrainern nicht alles versprochen bzw. wie wurden die Baumaßnahmen nicht alle verniedlicht, als die besorgten Anrainer bei sogenannten „Sachverständigen“ nachfragten: Die Sprengungen werde man gar nicht spüren, der Berg sei dick genug; die Trasse verlaufe so weit darunter, dass man nichts höre; Schäden seien gänzlich auszuschließen, und so weiter.

Wie sich jetzt herausstellt, waren dies reine Propagandaveranstaltungen und nichts anderes: „Auch wenn die Universität als robustes Massivbauwerk errichtet wird, können Putzrisse und andere kosmetische Schäden auftreten“ heißt es in einem von der Asfinag eingeholten Gutachten. Außerdem werden Setzungen im Millimeterbereich und geringe Schiefstellungen (!) des Gebäudes erwartet.

Die Verantwortlichen sollen den Anrainern endlich reinen Wein einschenken! Ebenso die Stadt Linz als Vertreter der Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner. Wenn schon bei einem neuen Gebäude Schäden zu erwarten sind, dann umso mehr bei älteren Gebäuden und bei großen Wohnhäusern!

Dabei ist zu bedenken, dass die sogenannte Überdeckung, also der Abstand zwischen Tunnel und Gebäude, in vielen Bereichen viel niedriger ist, als bei der geplanten Bruckner-Uni und daher noch größere Schäden wie bei einem Erdbeben drohen. Die Asfinag wollte die Wohnungseigentümer für dumm verkaufen. Sie spricht jetzt im eigenen Gutachten von drohenden Schäden; diese wurden bei den Informationsveranstaltungen jedoch nicht erwähnt!

Teil 4: Keine Waffengleichheit im Umweltverträglichkeits-Prüfungsverfahren

Die Bürgerinitiativen sind bei der Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder verpflichtet, auf gleicher fachlicher Ebene den bisher vorliegenden Gutachten entgegenzutreten. Das heißt, sie müssen selbst Gutachten einholen. Diese Gutachten sind sehr teuer und verursachten bisher Kosten in der Höhe von rund € 30.000,00. Trotz Zusage des damaligen Landesrates Dr. Erich Haider galten diese Versprechungen nach den Wahlen nichts mehr; die Bürgerinitiativen haben bis heute von den offiziellen Vertretern von Stadt, Land und Bund keinen einzigen Cent an Unterstützungsgeldern erhalten.

Die Asfinag hingegen kann unzählige Gutachten aus Steuergeldern finanzieren. Waffengleichheit schaut anders aus!

Keine Waffengleichheit besteht auch im Verfahren: Trotz mehrfacher Urgezen wurden die Unterlagen, die die Asfinag für die Umweltverträglichkeitserklärung verwendet hat, zum Themenbereich Verkehr den Bürgerinitiativen nicht zur Verfügung gestellt; diese Unterlagen konnten daher dem von der Plattform eingeholten Gutachten nicht zu Grunde gelegt werden. Juristisch gesehen liegt hier ein Verfahrensmangel vor.

Teil 5: Erste Teilgutachten des Gutachters der Bürgerinitiativen liegen vor

Trotz der enormen Kosten holt die Plattform der Bürgerinitiativen Gutachten ein. Die ersten beiden Teilgutachten liegen nunmehr vor und stellen den Untersuchungen der Asfinag, die im Verfahren dem Ministerium vorgelegt wurden, auf insgesamt 89 Seiten ein vernichtendes Zeugnis aus. Das Sachverständigenteam stellt unter anderem folgendes fest:

- a) Das A26-Konzept konterkariert die im Verkehrskonzept der Stadt Linz festgelegten Zielvorstellungen zur Förderung des Umweltverbundes.
- b) Die Ausführungen des Asfinag-Gutachters zu den Lärm-Auswirkungen im Siedlungsraum werden als „fachsachlich unzutreffend“ zurückgewiesen.
- c) Bei der Verkehrsuntersuchung, die die Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung ist, liegen hinsichtlich der Dokumentation und des methodischen Vorgehens bedeutsame Defizite vor.
- d) Die Planfallrechnungen hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs seien unvollständig; obwohl im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 der Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ein hoher Stellenwert zukomme, werde dies in den Rechnungen des Verkehrsgutachters nicht berücksichtigt. Die isolierte Betrachtung der City-S-Bahn sei deshalb völlig unzureichend und widerspreche der Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes.
- e) Vernachlässigt werde außerdem die internationale Fernverkehrsfunktion der tschechischen Autobahn südlich von Prag in Richtung Linz – also genauer jener Bereich, der in Teil 1 dieser Presseunterlage nachweislich vom Verkehrsministerium als „wichtiger internationaler Verkehrskorridor“ bezeichnet wurde.
- f) Die LKW-Anteile für die Lärm- und Luftschadstoffberechnungen seien falsch ermittelt und die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS), die in Österreich rechtsverbindlich sind, seien nicht beachtet worden.
- g) Die vorliegende Verkehrsuntersuchung der Asfinag sei nicht als Grundlage für die Bescheiderteilung geeignet.

Linz, am 13. April 2010