

Presseunterlage zur Pressekonferenz
der
**Überparteilichen Plattform der Bürgerinitiativen gegen die
Westringautobahn A 26**
und des
Verkehrsforum Oberösterreich

am Mittwoch, den 26. Jänner 2011, 10:30 Uhr
im Presseclub Linz,
Clubzimmer, 1. Stock
4020 Linz, Ursulinenhof Landstraße 31

Thema

Kampf der Bürgerinitiativen geht unvermindert weiter
Auch Torso nicht genehmigungsfähig

Armutzeugnis Westring

Die Linzer Westringautobahn A 26 erweist sich immer mehr als Sargnagel für den Verkehr im öö. Zentralraum. Mit der Zusicherung des Bundes, nur einen Teil der Autobahn zu finanzieren und den Vollausbau aufs Wartegleis zu schieben, verabschiedet sich dieser von jeder Verantwortung für wichtigere, dringend notwendige öö. Verkehrsprojekte wie dem Bau einer Ostumfahrung oder den dringend notwendigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Daher geht der Kampf der Bürgerinitiativen gegen das Projekt unvermindert weiter, zumal Gutachter auch den Autobahn-Torso als nicht genehmigungsfähig erachten.

Keinen Sand in die Augen streuen lassen sich die in einer Plattform vereinten Bürgerinitiativen gegen die Westringautobahn A 26. Auch wenn jetzt nur ein Torso der geplanten Autobahn gebaut werden soll, bleibt doch die gewidmete Trasse bestehen. Das bedeutet, dass jederzeit und sofort auch weitergebaut werden kann und weder die Westbrücke noch der Nordtunnel vom Tisch sind.

Stehen erst mal die Brücke und der Tunnel, werden sich Bund und Asfinag hüten, andere Projekte anzugreifen, sondern den Weg des geringsten Widerstandes gehen. Nämlich die A 26 in ihrem Vollausbau umsetzen, weil erstens die Trasse bereits gewidmet ist, jedes neue Projekt teurer wäre und mit einer bereits zum Teil stehenden Autobahn auch jede UVP besser zu bewältigen ist. Das heißt, den Südteil weiterbauen und den Nordteil dazu, um mit einer vollwertigen Transitautobahn den aus dem Norden und Süden kommenden Güter-, Reise- und sonstigen Verkehr durch das Linzer Stadtgebiet zu leiten. Was wegen Überlastung der A7 spätestens nach Inbetriebnahme der S 10 notwendig wird.

Andere Projekte abgesagt

Eine Ostumfahrung oder andere vernünftige und zeitgemäße Verkehrslösungen sind dann für immer und ewig vom Tisch. Projekte des öffentlichen Verkehrs wie z.B. der Ausbau der Pyhrnbahn als hochwertige Schienenachse für den Güterverkehr zwischen Nord- und Südeuropa sind dann für immer gestorben. Ein gelungener Schachzug also von Verkehrsministerin Bures, die sich mit ihrer Zusage zur Teilfinanzierung der Westringautobahn auf Dauer von öö. Verkehrsprojekten verabschieden könnte. Die hochgelobte Westring-Lösung entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als Armutzeugnis für die öö. Verkehrspolitik.

Hier soll um teuerstes Geld die kleinste Lösung verwirklicht werden!

Gute Aussicht auf negativen UVP-Bescheid

Als Hoffnungsschimmer sehen die Bürgerinitiativen daher einen für sie positiven Ausgang der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) an. Nämlich dass die A 26 per Bescheid des Verkehrsministeriums als nicht umweltverträglich eingestuft und daher weder eine Donaubrücke noch sonst etwas gebaut werden darf. Jedenfalls sehen die von ihr beauftragten Gutachter von RegioConsult Marburg (D) diesen Fall als sehr wahrscheinlich an, weil die eingereichten Unterlagen der Asfinag erhebliche Mängel aufweisen, die auch

durch die Umsetzung nur eines Teiles der A 26 nicht behoben werden können.

So seien unter anderem

- die geltenden Richtlinien für den Straßenbau nicht korrekt angewendet worden sowie
- in der Planung die leichten LKW den PKW zugerechnet worden, obwohl diese deutlich mehr Lärm und Schadstoffe produzieren. So ergebe sich ein falsches Bild der tatsächlichen Belastung.
- Auch in der Prognose der Verkehrsentwicklung sei die Datenbasis nicht konsistent und die erwartete Zunahme des Autoverkehrs passe nicht zu den amtlichen Zählraten.
- Vor allem aber werde ein teilweiser Bau der A 26 die Luftsituation in Linz dermaßen verschärfen, dass es im ohnehin mit Feinstaub und Stickstoffdioxid überbelasteten Stadtgebiet von Linz zu erheblichen weiteren Problemen komme.

Insgesamt aber ist ohnehin fraglich, ob das UVP-Verfahren nicht neu durchgeführt werden muss. Zwar wird man wahrscheinlich versuchen, das bisherige Verfahren weiterzuführen. Dazu sind aber weitere umfangreiche Neuberechnungen notwendig, weil sich sämtliche Voraussetzungen durch den Wegfall des Nordteiles und die Änderungen im Bereich Waldeggstraße – Kudlichstraße – Westbrücke geändert haben und die Verkehrsprognosen andere sind. Ein völlig neues UVP-Verfahren für den A 26-Torso ist demnach eine zentrale Forderung der Bürgerinitiativen.

Übergeordnete EU-Stellen werden angerufen

Die Bürgerinitiativen werden vermehrt die Hilfe der EU-Institutionen in Anspruch nehmen, weil Klimaschutzziele durch den geplanten Bau der Westringautobahn verletzt werden. Gerade der vergangene Dezember hat massive Überschreitungen der Luftgrenzwerte in Linz gebracht, die allesamt Strafzahlungen nach sich ziehen werden. Die Parameter (Kennzahlen) der Verkehrsfrequenz für eine Autobahn werden bei weitem nicht erreicht und das nun geplante Projekt ist mehr denn je eine regionale Verkehrslösung, für die die Asfinag gar nicht zuständig sein darf. Der Bau und die Finanzierung durch die Asfinag widerspricht daher dem Asfinag-Gesetz und europaweiten Richtlinien über das Staatsbudget. Insbesondere ist das „Verstecken“ von großen Schulden in Gesellschaften (wie der Asfinag) außerhalb des Staatsbudgets nicht erlaubt.

Akteneinsicht muss nun doch gewährt werden

Das Bundesministerium hat kürzlich entschieden, dass Einzelpersonen in die Grundlagen, die den Gutachten im UVP-Verfahren zu Grunde liegen, Einsicht nehmen können. Das Bundesministerium hat weiters festgestellt, dass die Asfinag eine **einsichtspflichtige Stelle** ist. Das ist insofern neu, als die Asfinag keine Behörde ist und den Bürgerinitiativen bisher eine Einsichtnahme in die Verkehrszählungen und ähnliches nicht möglich war. Das war ein grobes Ungleichgewicht und widersprach der Transparenz des UVP-Verfahrens, welche auch von den Landespolitikern immer wieder beschworen, aber nicht eingehalten wird. Das BMVIT hat jetzt entschieden, dass die Asfinag Einzelpersonen, die sich am Verfahren beteiligen,

Einsicht gewähren muss. Dies werden die Mitglieder der Bürgerinitiative nun rege nutzen. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, sämtliche Angaben im UVP-Verfahren detailliert zu überprüfen.

Auch die Gutachter der Bürgerinitiativen werden nun in die Lage versetzt, Grundlagenforschung vorzunehmen und die gesamte Umweltverträglichkeitserklärung, die Pläne, die Verkehrsprognosen und sämtliche Berechnungen noch mehr und besser auf die Richtigkeit zu überprüfen und Fehler aufzuspüren.

Wozu stehen die Bürgerinitiativen? Gemeinsames Ressort

Tatsache ist, dass die Politik aufgrund der völligen Einbetonierung jede andere Lösung blockiert. Interessanterweise hat auch der ÖAMTC eine negative Stellungnahme zur Planung der A 26 abgegeben.

Es ist immer rechtzeitig, eine schlechte Idee zu begraben! Auch der ÖAMTC plädiert so wie die Bürgerinitiativen auch, dass endlich ein gemeinsames Ressort für öffentlichen Verkehr und Straßenbau geschaffen wird, in dem Fachleute tätig sind, die ihrer Arbeit ein Gesamtverkehrskonzept für den gesamten Zentralraum zugrundelegen.

S-Bahn in Oberösterreich

Die Bürgerinitiativen werden sich dafür einsetzen, dass ein Schnellbahn- und Straßenbahnsystem in Linz und in allen Himmelsrichtungen um Linz errichtet wird, um endlich die Pendlerströme bewältigen zu können. Denn die Westeinfahrt von Linz ist ja nur ein kleiner Teil des Gesamtproblems und macht insgesamt nur rund 14 Prozent der Linzer Gesamtbelastung durch Pendler aus. Die Initiativen werden sich aber auch für ein maßvoll ergänztes Straßennetz einschließlich Donaubrücken an geeigneten Stellen einsetzen. So sind die Bürgerinitiativen nicht nur für eine, sondern sogar für zwei Donaubrücken. Eine westlich des Kraftwerkes Ottensheim und eine – wie von der Stadt Linz bereits geplant – im Bereich der Eisenbahnbrücke, sollte diese nicht mehr sanierungswürdig sein. Anstelle einer A 26 Totgeburt soll mit und durch diese Brücken eine weiträumige Westumfahrung von Linz gleichzeitig mit einer Anbindung des dann noch verbleibenden Pendlerstromes an Linz durch ein leistungskräftiges öffentliches Verkehrsnetz geschaffen werden, wobei Architekten und Städteplaner, die mit den Initiativen zusammenarbeiten, als Beispiel diese Lösungen vertreten (**siehe Beilagen**):

- Schienen- und Straßenbrücke westlich des Kraftwerkes Ottensheim
- Anbindung der Mühlkreisbahn an die Lilo
- Anbindung der Straße an das Verkehrsnetz im Raum Leonding/Pasching/Traun
- Auflassung des Mühlkreisbahnhofes (durch Anbindung an Lilo möglich) und Schaffung von Raum für eine West-Ost-Achse bis zur neuen Brücke neben Eisenbahnbrücke
- Neuerrichtung der zweiten Schienenachse durch Linz (wie von Bürgermeister Dobusch angekündigt)
- Weiterführung dieser zweiten Linzer Schienenachse bis in den Raum Ottensheim/Walding/Rottenegg
- Schaffung eines Park&Ride-Systems im Raum Ottensheim/Walding/Rottenegg

Die Bürgerinitiativen vertreten grundsätzlich die Meinung und damit auch die Forderung, dass nicht so wie bisher ausschließlich Straßenbauer für Verkehrsprojekte herangezogen werden sollen, sondern primär Raum- und Städteplaner, weil diese einen breiteren Zugang zu effizienten und Lebensraum schonenden Verkehrslösungen haben.

„Bürgerliste“

Die Bürgerinitiativen werden sich daher auch für ein neues und modernes Gesamtverkehrskonzept für den oberösterreichischen Zentralraum einsetzen, das den Anforderungen auch in dieser Hinsicht entspricht. Nämlich **Lebensräume** weitgehend zu schützen und zu erhalten, den öffentlichen Verkehr zu forcieren, Schienenwege für den Güterverkehr zu attraktivieren sowie Straßen dort zu bauen, wo sie Sinn machen und es keine andere Alternative dazu gibt. Dazu wird es notwendig sein, die Basis der Initiativen nicht nur quantitativ sondern auch qualitativ zu verbreitern, eben weil es um den Schutz und die Erhaltung von Lebensräumen geht. Es liegen auch bereits Forderungen von Bürgerinitiativen vor, in Richtung einer Art „Bürgerliste“ zu denken, die sich dann auch breiteren Themen widmen kann.

Linz, am 26. Jänner 2011