

Linzer Autobahn A 26 „Westring“ I. 2009-2015

Erstellt von:

Ute Streitt, Justine Aust, Viktoria Leisch, Michael Sengstschnid

Linz 2016

Puchenuau: Elf Prozent mehr Verkehr durch geplanten Westring-Bau

Durch den Bau des Westrings (A26) wird das Verkehrsaufkommen auf der Rohrbacher Bundesstraße (B127) in Puchenuau bis 2025 um 11,2 Prozent steigen, so die Ergebnisse einer neuen Studie. Bürgermeister Wolfgang Haderer: „Wir dürfen dadurch nicht unter die Räder kommen.“

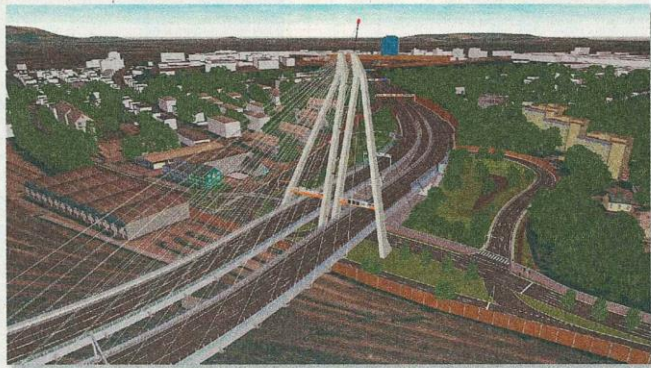
Von Christine Buchinger

Die von der Asfinag in Auftrag gegebene Studie bestätigt in Puchenuau einen Anstieg von täglich 23.400 Fahrzeugen (2005) auf voraussichtlich 26.900 im Jahr 2015. Für 2025 sind 28.500 Fahrzeuge prognostiziert – gerechnet ohne die zusätzliche Belastung durch den Westring. Wird diese mitberücksichtigt, würde das Verkehrsaufkommen mit 31.700 Fahrzeugen täglich um 11,2 Prozent noch mehr steigen, so die von Retter & Partner durchgeführte Studie.

Damit wären zwei der Ampeln zwischen

Linz und Puchenuau noch stärker belastet, eine davon laut Prognosen sogar überbelastet.

Haderer fordert wegen der stärkeren Stauerwartung erneut, dass die B127 unter die Erde kommt. „Eine Tunnellösung oder Unterflurlegung muss her. Sonst wird unsere Lebensqualität wesentlich verringert.“



Der Westring (A 26) mit der vierten Donaubrücke sorgt für Wirbel.

Foto: Asfinag

„Kein Westring-Gegner“

Aber: „Ich bin kein Westring-Gegner, sondern spreche mich ausdrücklich dafür aus“, betont Haderer. Man brauche die A26 und wolle das Bauvorhaben nicht verzögern. Eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung sei in Puchenuau aber ebenso dringend notwendig.

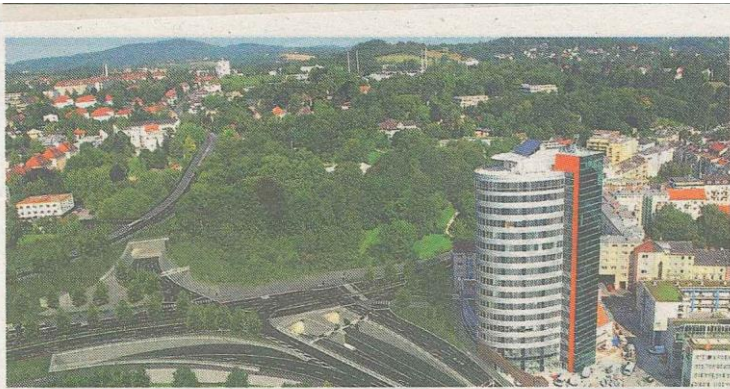
Der Ortschef schließt als letzten Ausweg einen Einspruch der Gemeinde bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Westrings deshalb nicht aus. „Derzeit laufen erste Gespräche mit Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl“, so Haderer. Er sei zuversichtlich, dass andere Lösungen gefunden werden können.

Stimmen gegen den Westring

Gegen den Bau der A26 ist die Überparteiliche Plattform gegen den Westring durch Linz. „Mit den tschechischen Autobahnen D3 und R3, der Mühlviertler Schnellstraße und dem Westring wird damit die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und der Adria geschaffen“, sagt deren Sprecher, Alfred Jaeger.

Jaeger fordert vor allem eine gemeinsame, grenzüberschreitende UVP. „Also eine Gesamtprüfung von ganz im Norden bis ganz im Süden“, sagt Jaeger. Damit soll die tatsächliche Verkehrsbelastung erhoben werden, eine stückchenweise Erhebung diene eher, um diese zu verschleiern.

Als Alternative schlägt er vor, in den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel zu investieren. „Mit vielen kleinräumigen Ansätzen kann ein gutes Angebot für Pendler geschaffen werden“, sagt Jaeger.



Der Westring-Süd führt über die vierte Donaubrücke zum Bahnhofs-Knoten.

WESTRING

Zahlenspiele um A26

LINZ. Der Westring A26 bleibt in der Linzer Gemeindepolitik ein Zankapfel. In einer Asfinag-Broschüre wirbt Bürgermeister Franz Dobusch (SPÖ) für das „Entlastungsprojekt Westring“. Der Broschüren-Inhalt stößt den Linzer Grünen sauer auf. „Wie Dobusch bei der Nibelungenbrücke auf eine Entlastung von 70.900 auf geschätzte 26.200 Pkw kommt, und dabei 34 Prozent Abnahme errech-

net, ist selbst Nicht-Mathematikern ein Rätsel“, sagt Grünen-Klubobfrau Gerda Lenger. Laut Lenger werden „laut Studie der Asfinag beim Gesamtausbau des Westrings im Bereich Nibelungenbrücke noch immer weit über 40.000 Pkw erwartet, inklusive vierter Donaubrücke 95.000 Pkw. Diese unseriöse Vorgehensweise zeigt laut Lenger, dass „man dieses Monsterprojekt unbedingt durchdrücken will“. ■

VERZÖGERUNG

Westring kommt später

LINZ. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum geplanten Linzer Westring müssen rund 1700 Stellungnahmen aus der Bevölkerung beantwortet werden. Dieses Verfahren läuft derzeit und wird aufgrund des Umfangs länger dauern als geplant. „Der Baubeginn 2011 hängt vom weiteren Verlauf des Verfahrens ab, ist aber noch möglich“, heißt es aus dem Büro von Landeshauptmann-Stellvertreter

Franz Hiesl (VP): „Bei Verfahren in diesem Umfang kann es immer wieder zu Problemen kommen, die natürlich zur Folge haben, dass sich der Baubeginn etwas nach hinten verschiebt.“

Stand sei, dass Verkehrsministerin Doris Bures (SP) zum Linzer Westring stehe und ihn bei einem Besuch von Franz Hiesl und Bürgermeister Franz Dobusch (SP) in Wien als wichtiges Verkehrsprojekt erachtet habe. ■



Linzer Westring: Überzeugte Befürworter, aber ebenso überzeugte Gegner

Fotos: Wakolbinger

Grünen-Umfrage: Mehrheit will Alternative zum Westring

LINZ. Mit einer eigenen Umfrage zum Westring kontert Grünen-Landesrat Rudi Anschöber jener der ÖVP. Anschöbers Schluss: Man solle „kostengünstigere“ Alternativen zum Westring planen.

70 Prozent der Oberösterreicher seien der Meinung, der Linzer Westring müsse entweder „auf jeden Fall“ (44 Prozent) oder „eher schon“ (26 Prozent) gebaut werden: Das sind die Daten der „market“-Umfrage im Auftrag der ÖVP, die Landeshauptmann Josef Pühringer am Freitag präsentiert hat (die OÖ-Nachrichten berichteten).

Gestern legte Grünen-Landesrat Rudi Anschöber eine eigene Westring-Umfrage vor: Durchgeführt vom Marktforschungsinstitut Spectra, ebenfalls – wie die ÖVP-Umfrage – unter 500 Oberösterreichern.

Wird nur mit den Antwortmöglichkeiten „Ja“ oder „Nein“ nach dem Westring gefragt, so gibt es auch

in der Grünen-Umfrage zunächst 58 Prozent Befürworter. Weshalb Anschöber auch keinen grundsätzlichen Widerspruch zur VP-Umfrage sieht: „Das bedeutet nur, dass Linz ein Verkehrsproblem hat, und das ist sicher richtig.“

Bei differenzierten Fragen drehe sich das Ergebnis aber um. Denn auf die Frage, ob das Land weiterhin versuchen solle, das „Autobahnprojekt Westring“ durchzusetzen, oder ob man besser versuchen solle, „kostengünstigere Alternativen zu prüfen und umzusetzen“, sagen 58 Pro-

zent: Ja zum Prüfen und Umsetzen von Alternativen, 36 Prozent beharren auf dem Westring, sechs Prozent sind unentschieden. „Eine Mehrheit für das Prüfen von Alternativen gibt es auch im Mühlviertel und im Großraum Linz“, sagt Dieter Bruckmüller vom Spectra-Institut.

Von Seiten der Grünen laute deshalb die Forderung: „Alternativen“ zum Westring vor allem mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sagen Anschöber und die Linzer Grünen-Fraktionschefin Gerda Lenger. „Durchaus bereit“ seien die

„Die Mehrheit sieht, dass Linz ein Verkehrsproblem hat, und das ist sicher richtig.“

RUDI ANSCHÖBER
Grünen-Landesrat, über Umfragen zum Westring

Grünen auch für ein anderes Umfahrungsprojekt im Westen von Linz.

Das komme deshalb nicht in Frage, weil jede Um- oder Neuplanung ein „Zurück an den Start“ bei den Verfahren und damit jahrelange Verzögerungen bedeuten würde, sagt Pühringer. Anschöber sieht drohende Verzögerungen dagegen durch das Beharren auf den Westring: Die Umweltverträglichkeitsprüfung werde „sicher bis zum Höchstgepunkt“ gehen, was mindestens drei Jahre dauern und keine Zustimmung ergeben werde, sagt Anschöber. Deshalb solle jetzt mit der Planung von Alternativen begonnen werden. (bock)

LINZER WESTRING

Match zwischen Land und Bund

Der 4,23 Kilometer lange Westring würde 527 Millionen Euro kosten, Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) lehnt den Bau aus Budgetgründen ab. Ein „Westring-Gipfel“ am 29. November in Wien brachte keine

Annäherung, der nächste „Gipfel“ findet am 10. Jänner statt. Vom Land Oberösterreich und der Stadt Linz gibt es das Angebot, 15 Prozent der Baukosten (zehn Prozent Land, fünf Prozent Stadt) zu übernehmen.

Haimbuchner plädiert für „alternative Projektfinanzierung“

FP-Applaus für Scharingers Westring-Vorstoß bei Bures

Der Vorstoß von Raiffeisen-Chef Ludwig Scharinger bei Ministerin Doris Bures (SP) für eine alternative Westring-Finanzierung (wir berichteten exklusiv) löst Applaus bei FP-Chef Manfred

Haimbuchner aus: „Nun sollte auch LH Josef Pühringer seine ablehnende Haltung für ein Private-Public-Partnership-Finanzierungsmodell aufgeben, sonst landet der Westring am Abstellgleis!“

Ob der Enns

Österreichs erste private Autobahn wird der Linzer Westring nicht mehr, auch wenn sich Bank-Boss Ludwig Scharinger noch so sehr ins Zeug legen sollte.

Bonaventura geplant, errichtet, finanziert und betrieben wird. Und das lizenziert von der Asfinag.

Hier wurde also erstmals eine alternative Finanzie-

Keine Westring-Denkverbote

Denn die gibt's seit Ende jänner heurigen Jahres im Weinviertel in Niederösterreich in Form des Südtails der A 5, der (um 255 Millionen Euro für 23,5 Kilometer) vom privaten Betreiber

rung für eine Autobahn gewählt, die nun bis 2039 privat sein wird.

Ein Modell für den Westring? Vielleicht. Denkverbote darüber sollte es jedenfalls nicht geben. pö

Scharinger war am Mittwoch in Wien bei Bures, um ihr ein PPP-Modell für den Westring „schmackhaft“ zu machen. FP-Chef Manfred Haimbuchner findet das „begrüßenswert“: „Aus unserer Sicht darf sich die Landespolitik nicht alternativen Finanzierungsvarianten verschließen, sonst droht der Linzer Westring aufs Abstellgleis geschoben zu werden“, so Haimbuchner.

Dem FP-Landesobmann schwebt für das umstrittene Linzer Autobahnprojekt ein so genanntes Verfügbarkeitsmodell vor: „Der private Auftragnehmer stellt die Finanzierung sicher und errichtet die Autobahn. Während der Bauzeit fließen kei-

ne öffentlichen Gelder, erst nach Fertigstellung werden Verfügbarkeitsentgelte bezahlt“, so Haimbuchner.

Scharinger wiederum hat schon einige Erfahrung mit PPP-Modellen in Oberösterreich (zum Beispiel Umfahrung Ebelsberg), aber auch in Niederösterreich.

Ministerin Bures geht auf Scharingers Besuch nicht ein. Aber grundsätzlich ist die Ministerin für viele Varianten offen, und schließt nichts aus, was eine rasche und finanzierbare Verkehrslösung für Linz bringt. „Gut ist, dass in Oberösterreich wirklich Bewegung in die Sache gekommen ist – das bringt alle weiter“, sagt die SP-Politikerin Bures.

Weiter Debatte über Alternativen zu teurer Stadtautobahn

Westring-Gegner möchten lieber eine Donaubrücke bei Kraftwerk Ottensheim

Während Westring-Befürworter wie RLB-Chef Ludwig Scharinger versuchen, eine alternative Finanzierung für das 530-Millionen-Euro-Projekt aufzustellen, trommeln die Gegner der neuen Linzer Stadtautobahn lieber weiter für Alternativen zur A 26. Herzstück: eine neue Bahn- und Straßenbrücke beim Kraftwerk Ottensheim.

„Wir sehen das Linzer Verkehrsproblem umfassender und schlagen einen Straßenbahn- und Bahnring rund um Linz vor“, meldet sich Franz Bauer vom Verkehrsforum OÖ zu Wort.

Herzstück wäre dabei eine Donaubrücke etwa einen Kilometer westlich des Kraft-

werkes Ottensheim, wo dann auf der Trasse der 110-kV-Stromleitung Platz für eine Straße und eine Bahnverbindung wäre.

Konkret für eine Verbindung zwischen Mühlkreisbahn und LILO bzw. eine Straßenverbindung von Walding/Ottensheim in den

Raum Leonding-Pasching südwestlich von Linz und weiter über die Umfahrung Traun zur Westautobahn.

In Linz selbst könnte es dann eine Anbindung an die zweite Straßenbahnachse geben, wodurch der Ring geschlossen wäre.

Franz Bauer schlägt auch eine Auflösung des Mühlkreis(zug)bahnhofes in Urfahr vor – und dafür eine Verlagerung des Autobusbahnhofes vom Nibelungenbrückenkopf dorthin.

Obwohl nächster Bund-Land-Gipfel erst am 10. Jänner ist:

Auf der Gerüchtebörse ist der Westring schon „gegessen“!

Am 10. Jänner um 10.30 Uhr geht's beim nächsten Bund-Land-Gipfel zum Westring „um die Wurst“. Doch auf der Gerüchtebörse ist die A 26 bereits „gegessen“: Ministerin Doris Bures habe das Mitfinanzierungsangebot von Bund und Land bereits angenommen, wird im Landhaus und in der Wirtschaftskammer geraunt . . .

Offiziell mag's niemand bestätigen; im Gegenteil, die landespolitischen Westring-Verfechter haben offenbar Angst, eine Westring-Einigung zu „verschreien“. Auch im Verkehrsministerium in Wien heißt's, das sei „wirklich ein Gerücht“ . . .

So gab's auch am vorweihnachtlichen Dienstag, an dem Landesbaudirektor Konrad Tinkler mit Asfinag-Experten über den Westring beriet, keine Gewissheit über ein mögliches „Weihnachtsgeschenk“ aus Wien. Das aber ohnehin bloß eine Art

Danaergeschenk wäre, da ja noch völlig offen ist, ob es der Westring so wie eingezeichnet durch die Umweltprü-

fung schafft – und wie lange die noch dauert.

Inzwischen präsentiert die Landes-FP eine neue OGM-Umfrage, nach der 40 Prozent der Oberösterreicher und gar 64 Prozent der Mühlviertler eine Verschiebung des Westrings aus Budgetspargründen ablehnen.

Ob der Enns

Ministerin Doris Bures als „Christkind“, das Oberösterreich den Westring unter den Christbaum legt?

Bei diesem brandaktuellen Gerücht mag viel

Es ist ohnehin schwer vorstellbar, dass Wien das fast 80 Millionen € schwere Mitzahlangebot aus Oberösterreich ausschlägt, das es Faymann, Bures & Co. ei-

Mitzahler schwer abzulehnen

Wunschdenken dabei sein. Es untermauert aber auch den Anspruch, dass „uns“ (die Westring-Gegner ausgenommen) diese zweite Stadtautobahn über die Donau einfach zusteht.

gentlich erleichtern sollte, alte Zusagen einzuhalten.

Vorstellbar ist höchstens, dass die Umweltprüfung am Ende dem Westring den Garaus macht. Aber das ist noch offen. pö

„Wir sehen uns bestätigt, den Westring vor allem für die 45.000 Pendler im Mühlviertel umzusetzen.“

FP-Chef Manfred Haimbuchner

Dilemma Westring

„Ein Dilemma – auch Zwickmühle – bezeichnet eine Situation, die zwei Wahlmöglichkeiten bietet, welche beide zu einem unerwünschten Resultat führen.“ (Wikipedia)



B 127 vor der Linzer Stadteinfahrt – Anlass für die täglichen morgendlichen Staumeldungen in den Radiosendern.

Wird der Westring gebaut (erst einmal der Abschnitt Süd), werden viele Mühlviertler und viele Linzer endlich das erfüllt bekommen, was ihnen schon seit Jahrzehnten versprochen wird (bereits 1983 wurde der Brückenstandort Linz im Bundesstraßengesetz verankert): eine 4. Donaubrücke und eine Entlastung vom Durchzugsverkehr in dafür nicht geeigneten Stadtgebieten. Die Planer sagen, dass der Südteil in der geplanten Qualität nur dann Sinn macht, wenn auch der Nordteil gebaut wird. Soll also die geplante Wirkung entstehen, ist auch der Bau des Nordteiles (nicht im Asfinag-Ausbauplan) mittelfristig sicherzustellen.

In der öffentlichen Rhetorik wird der Eindruck vermittelt, dass mit dem Bau des Westrings die Stadt Linz vom täglichen Stau erlöst sein wird. Auf Nachfrage ist den Pendlern klar, dass der Westring die morgendlichen Stausituationen nicht lösen wird: von der A1 kommend oder auf der A7 aus Freistadt kommend oder aus dem Mühlviertel durch den Ha-

selgraben kommend, oder, oder... (am Abend in umgekehrter Richtung). Der Westring ändert auch nichts daran, dass man aus dem Norden nur durch Linz und nicht an Linz vorbei zur A1 kommen kann. Und das fast ausschließlich durch den sehr „anfälligen“ Bindermichtunnel. Wie werden dann diese Probleme gelöst werden? Wie werden dann diese Lösungen finanziert werden?

Wird der Westring jetzt nicht gebaut, bedeutet das die Beibehaltung des Status quo für viele Jahre und gleichzeitig eine riesige Enttäuschung für alle Bereiche, die nun auf Verbesserung und Entlastung gehofft und an die Zusagen geglaubt hatten. Und vor allem, wie und wer löst dann das Linzer Verkehrsproblem? Wie wird Schaden an der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Linz vermieden?

Unerwünschte Nebenwirkungen. Egal welche Entscheidung zum Westring nun auch ►



fällt, das Ergebnis wird auch mit deutlich unerwünschten Nebenwirkungen verbunden sein, deren Ursachen weit in der Vergangenheit liegen und mit deren Konsequenzen noch Jahrzehnte zu kämpfen sein wird. Die Politik ist bei der Lösung dieses Dilemmas jetzt in der Tat nicht zu beneiden.

Clubvorschlag. Bei kritischer, vergleichender Betrachtung ist seit Jahrzehnten erkennbar, dass gerade in wachsenden Städten mit stark zunehmender Notwendigkeit des Einpendelns zu den in den städtischen Gebieten liegenden Arbeitsplätzen Verkehrslösungen nur gesamtheitlich, also in Verbindung

von Individual- und öffentlichem Verkehr, zu finden sind. Aus dieser Erkenntnis heraus hat der ÖAMTC im Zuge der letzten Landtagswahl auch darauf gedrängt, die Ressorts für Straßenbau und (öffentlichen) Verkehr in ein Mobilitätsressort zu vereinen. Unsere damaligen Erwartungen sind heute noch genau so aktuell (siehe Kasten).

Zum jetzigen Zeitpunkt die Menschen für den Umstieg in den Linzer Öffi-Verkehr zu überzeugen, scheitert regelmäßig an den überfüllten Straßenbahnen und Bussen zu den Stoßzeiten. Auch das ungelöste Problem Mühlkreisbahn samt fehlendem Anschluss an den Hauptbahnhof wird genau

so wie die altersschwache Eisenbahnbrücke durch die derzeitige Westringdiskussion überschattet.

Westringbau: Ja? Im Interesse unserer mehr als 270.000 Mitglieder in OÖ und vor allem im Interesse aller Menschen, die täglich in Linz unterwegs sein müssen, erwarten wir vor Baubeginn des Westringes Aufklärung darüber, wie man sich die zukünftige Lösung der Gesamtsituation vorstellt. Wie und wann also die oben beschriebenen täglichen – und jetzt schon teilweise unzumutbaren – Stausituationen (sowohl auf den Straßen als auch in den Öffis) gelöst werden. Wenn als Befund herauskommt „Nach dem Westring gibt es kein Geld mehr für weitere Lösungen (auch nicht für die 2. Linzer Straßenbahnachse)“, wird dann das Linzer Verkehrsproblem durch den Bau des Westrings Teil 1 nicht noch größer?

Westringbau: Nein? Scheitert der Bau, dann sollte trotz aller Enttäuschung ein Neustart für eine gesamtheitliche Lösung der Linzer Verkehrssituation unter möglichst breiter Mitwirkung und externer Moderation erfolgen.

Wer ist zuständig? Bei der Überlegung, an wen nun diese Fragen zu richten sind, zeigt sich, dass das Dilemma Westring gleichzeitig ein „Dilemma Verkehrspolitik“ ist. Die Zuständigkeiten sind auf Stadt Linz, Land OÖ, Bund, Asfinag, Linz Linien, ÖBB, Postbus, Verkehrsverbund usw. aufgeteilt (und bei der Eisenbahnbrücke spielt auch noch der Denkmalschutz mit). Auch hier stellt sich die Frage, ob sich damit komplexe Verkehrsprobleme zeitgerecht, effizient und nachhaltig lösen lassen.

In diesen Tagen werden wir erleben, ob und wie diese Dilemmas gelöst werden oder ob wir darin stecken bleiben.

Wenn Sie diesen Artikel lesen, wird die Entscheidung Westring vielleicht schon gefallen sein. Darüber, wie es weitergeht und wie auf die obigen Fragen geantwortet wurde, informieren wir Sie in den nächsten Ausgaben unseres Clubmagazins.

Josef Thurnhofer
Landesdirektor ÖAMTC-OÖ

Mobilität

Automesse Ried

AUTOMESSE
4. – 6. FEB. 2011
RIED IM INNKREIS
www.riedermesse.at

Vom 4. bis zum 6. Februar 2011 präsentiert die Rieder Automesse bereits zum 13. Mal auf 10.000 m² Träume auf vier Rädern. Über 250 Neuwagen stehen zum Ansehen und Probefahren bereit. Ein besonders breiter Raum ist dabei dem Thema „E-Mobilität“ gewidmet. Zusätzliche Ausstellungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Reifen & Felgen, Zubehör und Versicherungen. Eine umfassende Oldtimerausstellung rundet das Programm ab.

Und auch der ÖAMTC ist mit dem Bikesimulator, Kindersitzen und Beratung zu allen Fragen der Mobilität vertreten. Gratis Parkplätze gibt's am Messegelände. Infos unter www.riedermesse.at

Urlaubsmesse

Tourist 2011

Alle Reiselustigen sollten sich bereits jetzt das Wochenende von 24 bis 30. Jänner 2011 vormerken. Denn dann startet zum 28. Mal die Urlaubsmesse „Tourist“ im Linzer Design Center.

Reiseländer (von A wie Ägypten bis Z wie Zypern), Reisebüros, aber auch Hotellerie aus dem In- und Ausland und Schiffsfahrtsunternehmen werden ebenso auf der Messe vertreten sein wie der ÖAMTC Halbstündlich startende Diavortrag, ein Urlaubsfotowettbewerb und die Messebühne runden das attraktive Messeangebot ab.

28. Internationale Linzer Reise- und Urlaubsmesse
TOURIST
2011

Öffnungszeiten: 28.–30. Jänner, Fr.: 13–18 Uhr, Sa. u. So. 10–18 Uhr. Mehr Informationen finden Sie auch unter www.messe-tourist.at

Erwartungen des ÖAMTC-OÖ an die neue oö. Landesregierung*

Der ÖAMTC-Oberösterreich ist davon überzeugt, dass sich nachhaltige und für alle leistbare Mobilitätslösungen nicht mehr in Ressorts für Straßenbau und öffentlichen Verkehr aufteilen und schon gar nicht in politischer Konkurrenz betreiben lassen.

Wir schlagen daher ein gemeinsames Ressort für gesamtheitliche Mobilität vor.

Will das Erfolgsland Oberösterreich im Bereich der Mobilität eine Vorreiterrolle einnehmen, ist es aus Sicht des ÖAMTC notwendig,

- dass Individual- und Öffentlicher Verkehr als sinnvolle und notwendige Ergänzung gesehen werden,
- dass gemeinsam integrierte Lösungen erarbeitet und die notwendigen, einander ergänzenden Kapazitäten für den Individual- und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden (z. B. Vermeidung von Staus und Vermeidung überfüllter Öffis). Insgesamt sollen der Energiebedarf und damit die Kosten für die Mobilität deutlich sinken. Es gilt, dazu den sinnvollen Mix aus allen Mobilitätsformen bewusst zu machen,
- dass der Wechsel vom Individualverkehr in den Öffentlichen Verkehr und dort von einem System ins andere einfach und selbstverständlich funktioniert, nachvollziehbar verrechnet und einfach bezahlt werden kann,
- dass sich Nutzer von alternativen Antrieben bzw. Kraftstoffen (Erdgas, Strom, ...) auf stabile Rahmenbedingungen (z.B. Besteuerung) verlassen können.

Die geballte Innovationskraft des Wissens- und Wirtschaftslandes Oberösterreich muss zu neuen Energie- und Effizienzlösungen im Bereich der Mobilität führen.

Diese Lösungen sollen uns unabhängiger von fossilen Ressourcen machen und z. B. durch lokale, solare Energiegewinnung auf direktem Weg oder über den Zwischenspeicher Wasserstoff zum E-Antrieb führen. Das kann die Exportchancen Oberösterreichs auf dem Weltmarkt deutlich stärken. Dazu erwarten wir ein wirksames Förderungsmodell.

Zudem erwarten wir auch eine konsequente Weiterführung der Verkehrssicherheitsaktivitäten.

* Die Erwartungen ÖAMTC-OÖ wurden am 1. Oktober 2009 dem wieder gewählten Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer unterbreitet und zudem in der Ausgabe 10/2009 der *auto touring* veröffentlicht.

Neue Stadtautobahn „wird morgendliche Stausituationen

Der ÖAMTC zeigt Skepsis

Während die Asfinag-Sparpläne erneut für Aufregung sorgen (siehe auch Seite 4), kommt von etwas unerwarteter Seite nun überraschend viel Skepsis gegenüber dem Linzer Westring: ÖAMTC-Landesdirektor Josef Thurnhofer bezweifelt den Sinn des Westrings als „Staukiller“ und fordert eine gesamte Verkehrslösung.

Ob der Enns

Die wirtschaftliche Asfinag-Bilanz für 2010 fällt besser aus als erwartet – trotzdem müsse weiter gespart werden, heißt es nun. Manche haben das am Mon-

also hat sie gewiss auch Spielraum für den Linzer Westring – erst recht, wenn es Mitzahler gibt. Eine andere Frage sind Sinn und Zweck dieser neu-

Die Frage des Nadelöhrs

tig gleich zum „Aus“ für den Linzer Westring hochstilisiert und mussten dann doch zurückrudern.

Man kann es ja auch umgekehrt sehen: Der Asfinag geht's besser als erwartet,

en Linzer Stadtautobahn, was nun – sogar – der ÖAMTC kritisch durchleuchtet. Hier gibt es eingedenk des Nadelöhrs Bänder, nicht tatsächlich noch wichtige offene Fragen. pö

„In der öffentlichen Rhetorik wird der Eindruck vermittelt, dass mit dem Bau des Westrings die Stadt Linz vom täglichen Stau erlöst sein wird“, schreibt Thurnhofer in der neuesten Nummer der ÖAMTC-Mitgliedszeitung. Doch: „Der Westring ändert nichts daran, dass man aus dem Norden nur durch Linz und nicht an Linz vorbei zur A1 kommen kann. Und das fast ausschließlich durch den sehr „anfälligen“ Bändermischeltunnel. Wie werden dann diese Probleme gelöst werden? Wie werden dann diese Lösungen finanziert werden?“, fragt Thurnhofer.

Vor Baubeginn müsse es daher Aufklärung geben, „wie man sich die zukünftige Lösung der Gesamtsituation vorstellt“. Denn wenn als Befund herauskäme, dass es nach dem Westring kein Geld mehr für weitere Lösungen geben werde (auch

nicht lösen können“ ● Aufklärung über gesamtes Verkehrskonzept ist notwendig:

über Sinn des Linzer Westrings

nicht für die 2. Linzer Straßenbahnachse), „wird dann der Bau des Westrings Teil 1 das Linzer Verkehrsproblem nicht noch größer?“, so der ÖAMTC-Landesdirektor.

Scheiterte der Bau, müsste es einen Neustart für eine gesamtheitliche Lösung des Verkehrsproblems geben.

„Egal welche Westring-Entscheidung fällt, sie wird deutliche unerwünschte Nebeneffekte haben.“

Josef Thurnhofer, ÖAMTC

Eine Woche vor drittem Westring-Gipfel verstrickt sich Asfinag-Chef in Widersprüche

LINZ/WIEN. Mit unklaren Aussagen hat Asfinag-Chef Klaus Schierhackl eine Woche vor dem Westring-Gipfel kurzzeitig Verwirrung ausgelöst. Dass der Westring nicht mehr Teil des Ausbauprogramms sei, wurde später dementiert.

VON ERIK FAMLER

Das Asfinag-Vorstandsmitglied hatte in einem ORF-Interview die Sparpläne seines Unternehmens skizziert, wonach Straßenbauprojekte radikal verkleinert oder auf einen unbekannten Zeitpunkt verschoben werden müssten. Den Linzer Westring sprach Schierhackl dabei nicht konkret an.

Die nachfolgende Meldung, der Westring sei aus dem Asfinag-Bauprogramm gefallen, wurde rasch dementiert. „Da ist etwas vollkommen falsch interpretiert worden“, sagte gestern Landeshauptmann Josef Pühringer im OÖNachrichten-Gespräch. Schierhackl habe dies inzwischen auch schon klargestellt. Tatsächlich hob

der Asfinag-Chef den Westring als besonders teures Projekt hervor. Er sprach freilich nicht davon, ihn gänzlich aus dem Bauprogramm zu nehmen.

Ein weiteres Dementi kam aus dem Büro von Verkehrsministerin Doris Bures (SP). „Die Situation ist nach wie vor so, dass der Westring im Vollausbau nicht finanzierbar ist und man Alternativen prüfen muss“, sagte Pressesprecherin Susanna Enk. Mit welchem Angebot Ministerin Bures in die nächsten Verhandlungen gehen wird, wollte Enk nicht verraten.

Der dritte Westring-Gipfel wird am 10. Jänner um 10.30 Uhr im Parlament beginnen. Die Teilnehmerliste ist die gleiche wie zuletzt im November. Neben Bures, Bundeskanzler Faymann (SP) und Vizekanzler Pröll (VP) werden Wirtschaftsminister Mitterlehner (VP), Landeshauptmann Pühringer (VP), SPÖ-Landeschef Ackerl, Straßenbaulandesrat Hiesl (VP) und Bürgermeister Dobusch (SP) erwartet.



Der Westring wurde zuletzt am 29. November verhandelt. (Zinner)

Faymann und Vize Pröll wieder beim Gipfel mit Oberösterreichs Politikern dabei

Westring bleibt Kanzler-Sache

Das Tauziehen um den Linzer Westring bleibt eine „Staatsaffäre“. Beim nächsten Gipfeltreffen zwischen der sich gegen das teure Projekt sträubenden Verkehrsministerin und der OÖ-Landesspitze wird Kanzler Werner Faymann wieder dabei sein, und sein Vize Josef Pröll auch. Inzwischen wittern die Gegner Morgenluft.

Am 10. November war es noch nichts geworden mit der Westring-Einigung, vielleicht klappt es ja nun am 10. Jänner. Während sich Bundes- und Landespolitiker bis dahin recht bedeckt halten, um einander nicht noch mehr zu vergraulen, wittern die Westring-Gegner

inzwischen Morgenluft, zumal sich auch der ÖAMTC Oberösterreich – wie berichtet – schon recht skeptisch zeigt, ob der Westring wirklich die Lösung für die Linzer Verkehrs- und Pendlerprobleme sei: „Höchste Zeit, dass Hiesl und Co. auf die Nachdenklichen in ihrem Partei-Umfeld – wie ÖAMTC und Umweltministerium – hören“, sagt etwa die Linzer Grüne Gerda Lenger dazu.

Von Ministerin Doris Bures ist auf Anfrage immerhin zu hören: „Linz braucht eine Verkehrslösung, und das

möglichst rasch. Da aber das Projekt Westring zu diesen Kosten derzeit für den Bund nicht finanzierbar ist, müssen Alternativen geprüft werden. Diese Prüfung läuft derzeit und sie umfasst Etappenlösungen, Redimensionierungen, Zuzahlungen durch das Land.“

„Alle sind an einer finanzierbaren Lösung interessiert. Und am Montag kommt alles auf den Tisch.“

Ministerin Doris Bures

Etappenlösung könnte sich vorerst auf die vierte Donaubrücke beschränken:

Westring wird zum Strudelteig

Der Linzer Westring bleibt Kanzler-Sache, haben wir geschrieben. Und Regierungschef Werner Faymann (SPÖ) geht auch mit aller Klarheit in die nächste Verhandlungsrunde mit Oberösterreichs Polit-Spitze am kommenden Montag: „Es gibt einen Unterschied zwischen der Zeit vor einer Wirtschaftskrise und der Zeit danach. Die Einnahmen der Republik sind jetzt geringer. Das können wir nicht ignorieren. Die Infrastruktur des Landes soll in Rekordtempo aufgebaut werden, aber eben mit den Mitteln, die auch vorhanden sind“, teilt Faymann der „ÖÖ-Krone“ exklusiv mit.

Das mit der Klarheit war eher ironisch gemeint, wie wohl auch das vom Kanzler angesprochene „Rekordtempo“: Denn abzeichnen tut sich genau das Gegenteil, nämlich dass sich die Verwirklichungsphase des Westrings (nach dem seit 30 Jahren währenden „Diskussionsprozess“) ziehen wird „wie ein Strudelteig“.

Das kann man vor allem daraus schließen, dass derzeit besonders intensiv geprüft wird, wie sich Etappenlösungen und zeitliche Erstreckungen auf Verfahren und Einspruchsmöglichkeiten auswirken würden.

Nur die Brücke kommt

Daher bieten wir hier eine Wette: Nur die 4. Donaubrücke kommt, mit Spatenstich bis 2015. Und dann lange nichts... Für Oberösterreichs Landesfinanzen und die Linzer Stadtkasse wäre das (vorerst) nicht so schlecht: 15 Prozent von (über den Daumen) 150 Millionen Euro für eine Brücke sind weit weniger als 15 Prozent für ein (mit Indexsteigerung) komplettes 650-Millionen-Projekt.

Gut 23 Millionen € Mitfinanzierung versus 97,5 Millionen – das würde den Obo-

lus von Josef Pühringer und Franz Dobusch bei Werner Faymann, Josef Pröll und Doris Bures wohl weniger schmerzhaft machen als in der Drei-Könige-Karikatur angedeutet. Den Rest zahlen die Erben. Irgendwann...

Oberösterreich
INOFFIZIELL
VON WERNER PÖCHINGER



Westring gefährde Österreichs Bonität

Grüne: A 26 würde zur Schuldenfalle

Der Westring würde Österreichs Bonität schaden, befürchten die Grünen.

Linz. Vier Tage vor dem alles entscheidenden Gipfel in Wien spitzt sich die Debatte um den Linzer Westring (A 26) zu: Wie berichtet, raten Verkehrsexperten aus unterschiedlichen Gründen vom Bau der Stadtautobahn ab.

Die Grünen, in Oberösterreich die einzigen politischen Gegner des 527-Millionen-Euro-Projekts, bringen nun eine neue Facette

ins Spiel. Nicht nur aus verkehrs- und umwelttechnischer Sicht sei der Westring unsinnig, er bringe dem Land auch finanzpolitische Nachteile. In Zukunft würden nach Maastrichtkriterien außerbudgetäre Verschuldungen – wie etwa die der Asfinag – in die staatliche Gesamtverschuldung einbezogen, sagt die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser. Der Westring führe also zu mehr Staatsschulden und verschlechtere Österreichs Bonität.

Westring unverzichtbar

Dass die unendliche Geschichte des Linzer Westrings, nach kostspieligen Planungen und großem Verfahrensaufwand, sowie der Zusage des damaligen Verkehrsministers und derzeitigen Bundeskanzlers Werner Faymann, sich noch in so dramatischer Weise zuspitzt, finde ich doch sehr enttäuschend.

Die Errichtung von gut ausgebauten Straßen in den Zentralraum hat schon immer zu den vordringlichsten Anliegen der Bevölkerung des Oberen Mühlviertels gezählt. Der Bau der großen Mühlthalbrücke mit der Umfahrung von Altenfelden, Neufelden und der anderen Orte an der B127, sowie die Anbindung des Gerichtsbezirks Lembach durch die Variante V, waren entscheidende Schritte dazu.

Uns, die wir damals öffentlich tätig waren, ist dabei immer bewusst gewesen, dass, wenn wir die Zeit, die wird durch diese Verkehrserleichterungen gewonnen hatten, nicht im Stau vor Linz wieder verlieren soll-

ten, die Errichtung einer 4. Donaubrücke unabdingbar ist. Diese Forderung haben wir auch immer mit Nachdruck bei den zuständigen Stellen in Linz und Wien vertreten.

Ein entscheidender Durchbruch konnte aber erst mit dem Projekt des Linzer Westrings erreicht werden. Erstmals haben sich dabei das Land OÖ, die Stadt Linz sowie eine große politische Mehrheit hinter dieses Vorhaben gestellt.

In einer Region, in der es einen so hohen Pendleranteil gibt, brauchen wir dieses Projekt nicht nur für die Lebensqualität unserer Pendler, wir brauchen es zur Schaffung von Arbeitsplätzen durch künftige Betriebsansiedelungen. Wir brauchen es vor allem aber auch zum Erhalt und zur Sicherung eines funktionsfähigen ländlichen Raumes, dessen Bestand durch Abwanderungserscheinungen der letzten Jahre gefährdet ist. Viele junge Menschen haben sich trotz guter schulischer Ausbildung in unseren Gemeinden niedergelassen

und sie durch ihre Mitarbeit in den Vereinen lebendig erhalten. Gute Verkehrsverbindungen in den Zentralraum sind eine wesentliche Voraussetzung, dass dies auch künftig möglich ist. Der Bau des Linzer Westrings ist daher für uns unverzichtbar.

Karl Lauss, Altenfelden

Vor Westring-Gipfel: Brücke und Tunnel als Kompromiss

LINZ/WIEN. Vor dem Westring-Gipfel am Montag machen Gerüchte die Runde, wonach der Bau der Donaubrücke und des Freinberg-Tunnels fixiert wurde.

Die Gipfel-Teilnehmer üben sich in Zurückhaltung. Vor der alles entscheidenden Verhandlung am 10. Jänner im Parla-

ment wurde gemeinsames Stillschweigen vereinbart.

Dennoch ist aus verlässlicher Quelle bekannt geworden, dass der dritte Gipfel mit einem Kompromiss abschließen wird. Demnach soll der Bau der vierten Linzer Donaubrücke und des Freinbergtunnels beschlossene Sache sein. Die Donaubrücke wer-

de zuerst errichtet. Spätestens 2015 erfolge der Spatenstich. Eine offizielle Bestätigung für diese Version gab es freilich nicht.

Spekuliert wird auch über die Dimension der beiden Baulose und den Zeitplan. 78 Millionen Euro will das Land lockermachen.

Weiter auf Seite 30

Vor Westring-Gipfel sind Verhandler einem Kompromiss näher denn je

LINZ/WIEN. Die Teilnehmer des dritten Westring-Gipfels (Montag, 10. Jänner) verpassten sich selbst einen Maulkorb. Dennoch sickerte durch, dass die Verhandlungen diesmal mit einem konkreten Ergebnis zu Ende gehen.

VON ERIK FAMLER

„Vor Montag darf niemand was sagen“, gibt sich Straßenbaulandesrat Franz Hiesl (VP) im Hinblick auf den dritten Westring-Gipfel im Parlament zugeknöpft. An dieses Stillhalteabkommen hält sich auch das Verkehrsministerium: „Wir wollen und suchen eine Lösung. Mehr wird aber nicht verraten“, sagt Susanna Enk, Doris Bures' Pressesprecherin.

Brücke mit Tunnel

Nun wird bereits heftig darüber spekuliert was am Montag während des Gipfels vereinbart wird. Vieles deutet auf eine Einigung hin. Etwa der Hinweis Hiesls, dass die Verhandlungen diesmal ein schnelleres Ende nehmen könnten als zuletzt am 29. November beim zweiten Westring-Gipfel. Dieser hatte nach zweieinhalb Stunden ohne konkretes Ergebnis geendet. Man war sich aber in den Positionen näher gekommen.

Wie könnte nun ein Kompromiss aussehen, bei dem beide Seiten das Gesicht

„Vor Montag darf niemand was sagen.“

FRANZ HIESL
Straßenbaulandesrat (VP)

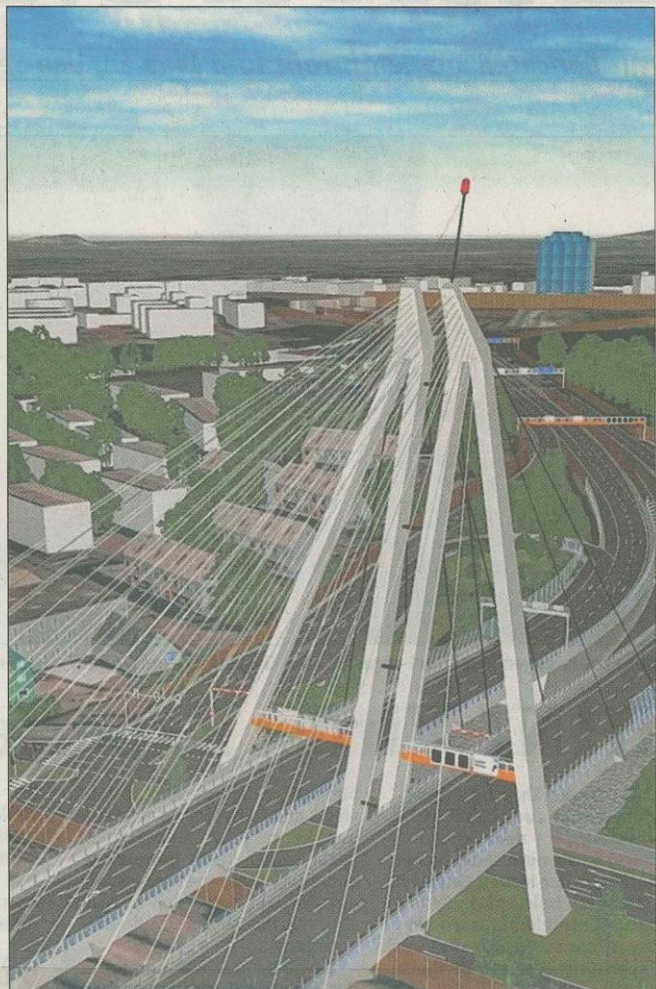
wahren? Der Bau einer vierten Linzer Donaubrücke dürfte intern bereits paktiert sein. Ohne den geplanten Freinberg-Tunnel wäre die Brücke aber nur Stückwerk. Daher wird nächsten Montag mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Kompromiss präsentiert, der beide Etappen vorsieht. In welchem Ausmaß gebaut wird, ist nicht bekannt.

Nicht nachbessern wollen Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und Bürgermeister Franz Dobusch (SP) bei der Finanzierung. Land und Stadt haben zusammen 79 Millionen Euro in Aussicht gestellt. Der Zuschuss des Landes an die Asfinag könnte bei einer abgespeckten Version auch geringer ausfallen.

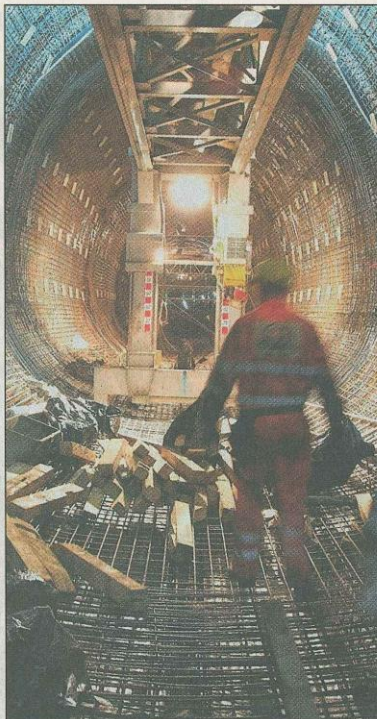
VERHANDLER

Faymann dabei

Am 10. Jänner um 10.30 Uhr verhandeln im Parlament dieselben Teilnehmer wie zuletzt. Die Teilnahme von Bundeskanzler Werner Faymann (SP) war bis vor Kurzem noch fraglich, er wird nun aber dabei sein.



Der Bau der Westbrücke wird auf die lange Bank geschoben. Foto: Asfinag



Fotos: Weinholt (2), Walchinger

Der Westring soll Stau im Zentrum von Urfahr auflösen, eine neue Mini-U-Bahn wird geplant und Kinderbetreuung ausgebaut.

Das bewegt heuer die Linz-Politik: Westring, Tramway und Soziales

LINZ. Was sind heuer die wesentlichen Themen der Linz-Politik? Unvermeidliche Themen werden der Autoverkehr und auch der öffentliche Verkehr sein. Ebenso Soziales, vor allem die Kinderbetreuung.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Der kommende Montag, der 10. Jänner, ist ein wichtiger Tag für den Autoverkehr in Linz. Oberösterreichs Polit-Spitzen und der Linzer Bürgermeister pilgern erneut zu Kanzler, Vizekanzler und Infrastrukturministerin, um doch Geld für den Westring (der südliche Teil kostet nach derzeitigen Angaben 527 Millionen Euro) loszu-eisen.

Alte Forderungen unerfüllt

Seit Jänner 2000 gibt es dieses Projekt: neue Donaubrücke in Autobahndimension, ebenso dimensionierte Tunnel zur Bahnhofskreuzung und in weiterer Folge auch Autotunnel in Urfahr.

Schon vor elf Jahren forderte Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl (VP): „Die Spitzen der Republik werden Finanzierungs-

möglichkeiten finden müssen.“ Und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) verkündete vor elf Jahren zum Westring: „Vertröstungen werden wir nicht länger akzeptieren.“

Noch viel älter als das Thema Westring ist der Plan, zwischen Wilhering und Linz-Urfahr eine zusätzliche Donaubrücke zu errichten. X-fach, vor allem vor Wahlen, angekündigt, gibt es diesen Bau noch immer nicht.

STICHWORT

Mini-U-Bahn

Im Osten von Linz fahren soll die neue Straßenbahnlinie 4. Derzeit gibt es Vorstudien zu diesem Projekt, dessen Bau 407 Millionen Euro kosten würde. Der Großteil der Trasse zwischen Mühlkreisbahnhof und Bulgariplatz soll unterirdisch verlaufen. Das Projekt kann in Etappen verwirklicht werden. Skeptiker befürchten, dass nur der erste Teil der Mini-U-Bahn in Urfahr gebaut wird.

Während um den Westring gefeilscht wird, lassen die Linzer Stadtpolitiker mittlerweile ein neues Verkehrsprojekt planen: die Straßenbahnlinie 4 im Osten von Linz. Diese neue Tram soll beim Mühlkreisbahnhof in Linz-Urfahr starten, im Bereich der Eisenbahnbrücke die Donau überqueren, weiter zum Bulgariplatz fahren und dort in die Linie 1 und 2 eingebunden werden. Zum Großteil soll die neue Tram unterirdisch unterwegs sein.

Wer zahlt Quasi-U-Bahn?

Linz kann diese Quasi-U-Bahn nicht allein finanzieren. Darum möchte der Linzer Bürgermeister Dobusch, dass das Land dazu zahlt. Bei der ersten Präsentation der Vorstudie im September 2010 hatte Dobusch auch noch Zuschüsse vom Bund gefordert.

Zwar nicht so lange wie das Thema „Vierte Donaubrücke“, aber auch schon 14 Jahre dauert das Hin und Her um den Autobahnanschluss oberhalb der Kepler-Universität. Seit zwei Jahren gibt es einen Finanzierungsvertrag von Bund,

Land und Stadt. Heuer werde die Umweltverträglichkeitsprüfung gestartet, sagt der Linzer Verkehrsreferent Vizebürgermeister Klaus Luger (SP).

Ursprünglich sollte der Autobahn-Anschluss vor der Eröffnung des Science-Parks der Kepler-Universität fertig sein. Der erste Science-Park-Abchnitt ist freilich seit Herbst 2009 in Betrieb.

Neben dem Verkehr wird Soziales ein wesentliches Thema der Linz-Politik sein. 41 Prozent des städtischen Budgets werden dafür aufgewendet. Während Linz bereits gut mit Seniorenheimen, Horten und Kindergärten ausgestattet ist, musste zuletzt beim Aufbau von Krabbelstuben für Unter-Dreijährige aufgeholt werden.

Neues Sozialprogramm

Auch theoretisch werden sich die zuständigen Stadtpolitiker in die Sozialpolitik vertiefen. Denn das vor 20 Jahren beschlossene Sozialprogramm wird durch ein neues ersetzt, das Antworten auf dringende Fragen wie die Integration von Zuwanderern geben soll.



Foto: Land 00

Westring-Gipfel in Wien soll Klarheit bringen — Hiesl hofft auf Entscheidung am Montag

Exakt zwei Monate hatten nun die Beamten von Verkehrsministerin Doris Bures und die Experten in der asfinag Zeit, die Vorschläge vom Westringgipfel am 10. November durchzurechnen, zu gewichten und neue zu erarbeiten. „Ich gehe davon aus, dass es am Montag eine Entscheidung gibt“, sagt LH-Stv. Franz Hiesl. Viel mehr gibt er allerdings nicht preis — „Wir haben vereinbart, vorab keine Informationen über die Medien auszutragen“, so Hiesl zum VOLKSBLATT. Um 10:30 werden am Montag beim dritten Westringgipfel wieder LH Josef Pühringer und Hiesl sowie SPOÖ-Chef Josef Acknerl und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch mit Kanzler Werner Faymann, Finanzminister Josef Pröll und Bures verhandeln.

Klar scheint, dass der 527 Millionen Euro teure Westring ein Schlüssel zur Verkehrslösung in Linz ist. Angeboten wurde von Land und Stadt insgesamt 15 Prozent der Baukosten zu übernehmen. Ebenfalls im Gespräch ist eine Verwirklichung in Etappen, so könnte etwa der Neubau der Westbrücke, die Einbindung zur Mühlkreisautobahn, später errichtet werden. Gegen eine getrennte Errichtung von Freinbergtunnel und Donaubergtunnel spricht, dass Römerbergtunnel und Waldeggstraße schon jetzt Stauunkte sind. Ein wichtiger Punkt in den Verhandlungen wird auch die rechtliche Komponente sein. Einerseits haben Verfassungsexperten des Landes darauf hingewiesen, dass eine Änderung und Redimensionierung des Planes eine Neuausschreibung



Zitiert

„Eine weitere Verhandlungsrunde hat nicht viel Sinn. Recht viel andere Vorschläge als die, die auf dem Tisch liegen, kann ich mir nämlich nicht vorstellen“

LH-Stv. Franz Hiesl

Westring um Jahre verzögert. Andererseits stufen Studien von Westring-Kritikern das Projekt als gar nicht genehmigungsfähig ein, auch darüber wird am Montag vermutlich gesprochen werden.

Weiterer Ausbau nötig

Ebenfalls klar scheint, dass der Westring in dieser Form nicht alle Verkehrsprobleme in Linz lösen wird. So hat etwa der Autofahrerklub ÖAMTC schon im Vorfeld konstatiert: „Soll die geplante Wirkung entstehen, ist auch der Bau des Nordteiles mittelfristig sicherzustellen.“ Der Westring ändere auch nichts daran, dass man aus dem Norden nur durch Linz zur A1 und nicht an Linz vorbei zur A1 kommen kann, so Josef Thurnhofer, ÖAMTC-Landesdirektor.

der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach sich ziehen könnte, dadurch würde der

Zwischen Land und Bund zeichnet sich ein Kompromiss ab

Bei Westring-Gipfel am Montag müssen beide „Federn lassen“

Ruhig und ohne Vorab-Positionierungen, die das Gegenüber vergrämen könnten, haben sich Land und Bund auf das für Montag angesetzte zweite Gipfelgespräch über den Linzer Westring vorbereitet. Hauptthema wird das Mitfinanzierungs-Angebot von Land und Stadt Linz sein, das Kanzler Werner Faymann zu prüfen versprach.

15 Prozent der offiziellen Kosten von 527 Millionen Euro zu übernehmen, haben Land und Stadt angeboten, wenn das von Infrastrukturministerin Doris Bures gestrichene Projekt doch realisiert werden sollte.

Die Antwort Faymanns darauf ist am Montag im Parlament fällig, wird aber nicht das einzige Thema sein. Inoffiziell rechnen Landespolitiker damit, dass „auch andere Varianten“ ins Gespräch kommen werden, etwa die von Bures favorisierte billigere Lösung oder

eine Verschiebung um mehrere Jahre. Auch Westring-Gegner erwarten einen Kompromiss: Die Befürworter müssten ihn eingehen, weil beim neuerlichen Scheitern der Verhandlungen das endgültige Aus für den Westring zu befürchten sei.

Grund ist die angespannte Budgetsituation, mit der auch die Gegner spekulieren: Die Linzer Grünen warnen vor einer „Verschlechterung der Bonität“ Oberösterreichs durch Westring-Schulden, die Puchener Bürgerinitiative bemüht in diesem Zusammenhang sogar die EU: In einer Petition ersucht sie um eine Prüfung nach Maastricht-Kriterien.

ooe@kronenzeitung.at

Das große Fragezeichen um den Linzer Westring soll sich heute auflösen

LINZ/WIEN. Der heutige Westring-Gipfel wird mit hoher Wahrscheinlichkeit Klarheit bringen über eines der wichtigsten politischen Themen im Land. Die Chancen für einen Kompromiss stehen gut. Viele rechtliche Hürden müssen aber erst überwunden werden.

VON ERIK FAMILER

Um 10.30 Uhr treffen sich die politischen Spitzen des Landes und des Bundes im Parlament zu Verhandlungen über die A26. Nach zwei ergebnislosen Anläufen soll diesmal ein Kompromiss zustande kommen. Aus verlässlicher Quelle sickerte in der Vorwoche durch, dass heute sowohl die vierte Linzer Donaubrücke als auch der Freinbergtunnel paktiert werden sollen. Eine offizielle Bestätigung für dieses Gerücht gab es bisher nicht. Die Teilnehmer der Verhandlung haben vereinbart, nichts vor dem Westring-Gipfel an die Öf-

fentlichkeit dringen zu lassen. Straßenbaulandesrat Franz Hiesl (VP) drückt dies so aus: „Wir wollen nicht wieder wie zuletzt vorbelastet in dieses Gespräch gehen. Neben sachlichen Argumenten zählt auch der Faktor Emotion. Wenn der gestört ist, leidet das Gesamtergebnis.“

99 Neben sachlichen Argumenten zählt auch der Faktor Emotion. Wenn der gestört ist, leidet das Gesamtergebnis.66

FRANZ HIESL (VP)
Straßenbaureferent

Die Westring-Verhandler sind die gleichen wie zuletzt im November. Neben Bundeskanzler Werner Faymann und Verkehrsministerin Doris Bures (beide SPÖ) werden Vizekanzler Josef Pröll, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, Lan-

deshauptmann Josef Pühringer (alle VP), SPÖ-Landeschef Josef Ackerl, der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (beide SP) und LH-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) erwartet. Ein Vorstand der Asfinag sitzt ebenso am Tisch.

Heikle Rechtslage

Neben Finanzierungsfragen werden es die Verhandler auch mit juristischen Spitzfindigkeiten zu tun bekommen. Wird das Kernstück des Westrings in mehreren Etappen realisiert, dann sind Probleme mit den Genehmigungen zu erwarten. Die Luftgüte und die Verlagerung von Verkehrsströmen werden hier eine zentrale Rolle spielen. „Wir möchten zusammenbringen, dass wir nirgendwo aufsitzen. Es schaut nach außen sehr einfach aus, doch die Rechtslage ist heikel“, gibt Hiesl schon sicherheitshalber zu bedenken.



Zuletzt trafen die Westring-Verhandler am 29. November zusammen.

Foto: Zinner

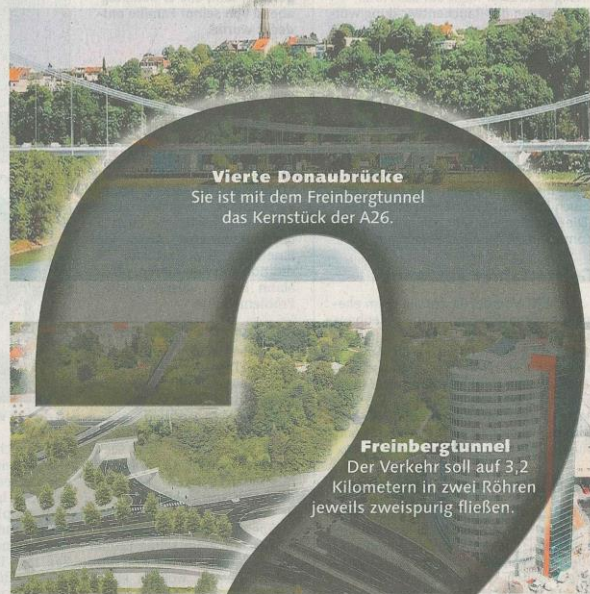
PRO & CONTRA

Wenn gebaut wird: Tempolimit 60 auf der neuen A26

Die Luftgütesetze machen den Westring zu einer „Bummel-Autobahn“. Als Geschwindigkeitslimit ist Tempo 60 vorgesehen. Dennoch sagen Befürworter, dass die A26 als Vollautobahn die einzig denkbare

Variante ist, um Linz vor dem totalen Stillstand zu bewahren. Kritiker warnen vor weiteren Transitströmen. Zudem wähen beide Seiten die Mehrheit der Bevölkerung – je nach Standpunkt – hinter sich.

Eine Vollautobahn zwischen dem Stadtteil Bindermühl und der B127 in Urfahr kostet 527 Millionen Euro. Land und Stadt Linz haben zuletzt angeboten, sich an den Gesamtkosten mit 15 Prozent zu beteiligen.



Vierte Donaubrücke
Sie ist mit dem Freinbergtunnel das Kernstück der A26.

Freinbergtunnel
Der Verkehr soll auf 3,2 Kilometern in zwei Röhren jeweils zweispurig fließen.

Westbrücke und Anschluss Bindermühl
Das zirka 90 Millionen Euro teure Bauprojekt dürfte einem Kompromiss zum Opfer fallen.



Landeshauptmann
Josef Pühringer (VP)

Verkehrsministerin
Doris Bures (SP)



verlangt, dass das Kernstück der A26 (Freinbergtunnel und Donaubrücke) bis 2015 in Angriff genommen wird.

versuchte den Verhandlern aus Oberösterreich bisher immer eine deutlich kleiner dimensionierte Landesstraße anstelle einer Autobahn schmackhaft zu machen.

WERBUNG

nachrichten.at

linz.casinos.at
Hotline +43 (0) 50 777 50

Der 13. ist Ihr Glückstag.

Gewinnen Sie am 13. Jänner Ihr 13. Gehalt im Wert von € 1.300,-.

VISA CASINO LINZ
Machen Sie Ihr Spiel

Westring: OÖN-Redakteur Erik Famler ist morgen ab 10 Uhr bei der Parlamentsitzung in Wien und berichtet in einem Blog live auf **nachrichten.at** über die Verhandlungen um den Linzer Westring.



VERKEHRSFRAGE

Westring: Schmalspurlösung als neuer Kompromiss

LINZ. Linz ist dem Projekt Westring ein Stückchen näher. Die Autobahn soll zumindest teilweise realisiert werden, ein Kompromiss, der Jubelschreie und Buh-Rufe in der Politik zur Folge hat.

Landeshauptmann Josef Pühringer (VP), seine Stellvertreter Franz Hiesl (VP) und Josef Ackerl (SP) sowie Bürgermeister Franz Dobusch (SP) sprechen von einer guten Lösung, die sie in Wien erreicht haben. Mit am Verhandlungstisch saßen die Bundesminister Doris Bures (SP) und Reinhold Mitterlehner (VP) sowie Bundeskanzler Werner Faymann (SP) und Vizekanzler Josef Pröll (VP).

Der Linzer Westring wird nun als Asfinag-Autobahnprojekt sukzessive umgesetzt, der Nordteil derzeit allerdings nicht realisiert. Der Baubeginn soll zwischen 2014 und 2015 erfolgen, wobei eine Mitfinanzierung durch Land (zehn Prozent) und Stadt (fünf Prozent) vorgesehen ist. „Angesichts wachsender Schulden und massiver Kürzungen im Sozialbereich



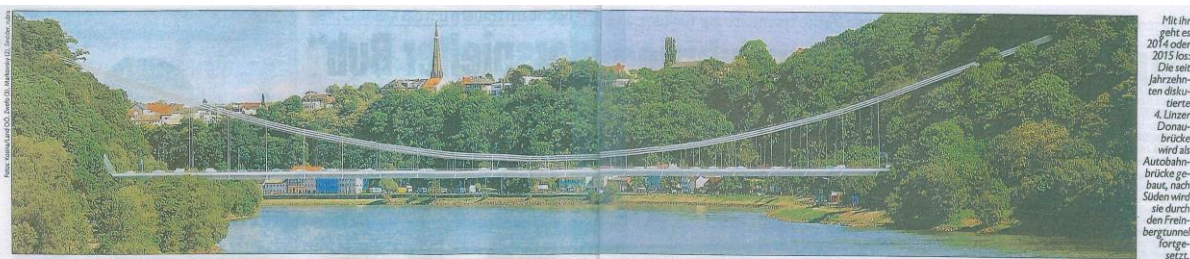
Das Projekt „Westring“ bleibt weiterhin umstritten.

Foto: Asfinag

ist die Mitfinanzierung verantwortungslos und Ausdruck einer verfehlten Politik“, meint KPÖ-Landessprecher Leo Furtlehner zu dieser Lösung.

„Mit den 78 Millionen aus der Landes- und Stadtkassa könnte die gesamte Mühlkreisbahn saniert werden“, gibt Grünen-Landesrat Rudi Anschober zu bedenken, der dem Westring weiterhin die rote Karte zeigt. Anschober ist jedoch zuversichtlich, dass die noch ausstehende Umweltverträglichkeitsprüfung negativ ausfallen wird. Das BZÖ

spricht sich zwar für die Autobahn aus, BZÖ-Landessprecher Rainer Widmann hält den jetzigen Kompromiss allerdings für eine „Schmalspurvariante von Schmalspurpolitikern“. „Ohne Nordteil wird der Westring ein Verkehrsfragment ohne wirklichen Nutzen“, so Widmann. Auch die FPÖ spricht von einem mageren Ergebnis, wobei die Umsetzungen der vierten Donaubrücke und des Freinbergtunnels begrüßenswert seien. Das politische Hick-Hack geht somit in die nächste Runde. ■



Mit ihr geht es 2014 oder 2015 los: Die seit Jahrzehnten diskutierte 4. Linzer Donau-Brücke wird als Autobahnbrücke gebaut, nach Süden wird sie durch den Freinberg-Tunnel fortgesetzt.

Westring wird im Norden



Westring-Sprecherin Bures (SP)

- Pöstlingberg-Tunnel endgültig gestrichen
- Startschuss 2014/15 mit Donau-Querung
- Kein Brücken-Neubau über die Westbahn

Der Linzer Westring bleibt Asfinag-Projekt, also eine Autobahn mit Großbrücke über die Donau und zweiröhren Freinberg-Tunnel – doch im Norden und im Süden wird er beschritten. Der Nordteil kommt endgültig nicht und die Westbrücke über Westbahn und Unionstraße vorerst auch nicht. Dieser Kompromiss ist das Hauptergebnis des Westring-Gipfels am Montag in Wien.

Bundespolitiker Faymann, Bures, Proll und Mitglieder auf der einen Seite des Verhandlungstisches, Landespolitiker Pühringer, Hiesl und Ackner sowie Stadtschef Dobusch auf der anderen: Dieser Westring-Gipfel war wieder prominent besetzt und brachte, in weit wärmerer Atmosphäre als die gleich besetzte Novemberrunde, eine Einigung. Und die schaut grob so aus: Der Westring bleibt ein Asfinag-Projekt, also eine Autobahn, wird allerdings im Norden und im Süden be-

schritten: Der 2,8 Kilometer lange Tunnel Pöstlingberg und der Anschluss in Heilham an den Knoten Linz-Urfahr der A 7 kommen sicher nicht, was den Aufwand für den Nordteil der Donaustraßenbrücke senkt, die – je nach Verfahrensdauer – ab 2014 oder 2015 errichtet wird. Im Süden wird der Westring mit dem 3,2 Kilometer langen Herzstück Freinberg-Tunnel nur bis zur Kreuzung Kudlichstraße verwirklicht. Das heißt, es gibt keine neue Westbrücke über die West-

und im Süden beschritten

bahn und die Unionstraße. Vorerst nicht, muss man hier sagen – denn in budgetär besseren Zeiten könnte die neue Westbrücke doch noch kommen. Die alte aus 1960 ist ohnehin technisch am Lebensende angelangt.

Wer hat sich da durchgesetzt? Natürlich alle... Die ursprüngliche Absicht von Ministerin Bures, den Westring zu einer nur 200 Millionen Euro teuren und vielleicht sogar tunnellosen Landesstraße zu „degradieren“, konnte von Linz und Oberösterreich abgewehrt werden. „Wir haben eine gute Lösung für Oberösterreich erreicht“, heißt es denn auch in einer Pühringer/Hiesl/Ackner/Dobusch-Aussendung.

Bund bzw. Asfinag wiederum sparen sich von 527 Millionen Euro Projektkosten etwa 170 Millionen €, die sich aus 80 Millionen Euro Mittelfinanzierung durch Land und Stadt Linz sowie 90 Millionen € Ersparnis durch den vorläufigen Verzicht auf die Westbrücke aufsummieren. Der Nordteil des Westrings war es schon so hypothetisch, dass seine



Ministerin Bures freute sich am Montag, es sei gelungen, „für Linz eine gute Lösung zu finden und trotz dem zu Kostenreduktionen zu kommen“, wobei das Projekt nun durchaus im Budget untergebracht werden könne. LH Pühringer sprach von einer „vernünftigen Lösung“, mit der ein wichtiger Teil der Zukunftsstrategie Oberösterreichs abgesichert sei. Stadtschef Dobusch nannte den Kompromiss „zukunftsorientiert und maßgeschneidert für Linz“. Die Westring-Gegner sprachen von einem „Pyrrhussieg mit lauter Verlierern“.



Streichung gar nicht mehr als Ersparnis verbucht wird. Ministerin Bures freute sich am Montag, es sei gelungen, „für Linz eine gute Lösung zu finden und trotz dem zu Kostenreduktionen zu kommen“, wobei das Projekt nun durchaus im Budget untergebracht werden könne. LH Pühringer sprach von einer „vernünftigen Lösung“, mit der ein wichtiger Teil der Zukunftsstrategie Oberösterreichs abgesichert sei. Stadtschef Dobusch nannte den Kompromiss „zukunftsorientiert und maßgeschneidert für Linz“. Die Westring-Gegner sprachen von einem „Pyrrhussieg mit lauter Verlierern“.



Alles hat ein Ende, nur die Wurst hat zwei. Es sei denn, sie heißt Westring, dann ist sie eine Salami und die hat keine Enden: Nicht im Norden, wo es keinen So führt denn die Salami-taktik des Bundes im Verein mit der erzwungenen Spenderfreudigkeit von Land und Stadt: zu einer Brücken-Tunnel-Combo, die man von Westring in Westspange umtaufen muss. Die bleibt für Pendler interessant – aber weitgehend wird keine zweite Schneise für den Transitverkehr mit den durch Linz eröffnet. p6

Seite 14

OBEROSTERREICH

Dienstag, 11. Jänner 2011

Westring-Kompromiss facht Debatte um eine Verkehrsentslastung für Linz an:

Rufe nach Linzer Ostumfahrung

Der Kompromiss um die Westring-Sparvariante (siehe Seite 12/13) facht nun die Debatte um Verkehrsentslastungen für Linz neu an. Dabei werden (neben Off-Ausbauforderungen) wieder Rufe nach Verwirklichung einer Linzer Ostumfahrung laut – welche auch so eine „mündliche Geschichte“ darstellt wie der Westring.

Als neue „Transitautobahn“ wird der Westring mangels Nordteil nicht mehr gelten können, die Entlastung der A 7 durch das Linzer Stadtgebiet bleibt aber Thema – zumal ja von Norden her auch der Verkehr auf der S 10 irgendwann dazukommen wird. Das belebt die Debatte um eine Linzer Ostumfahrung,

nicht alle Verkehrsprobleme im Linzer Zentralraum lösen. Vor allem im Bereich des Bindernichttunnels kommt es erst mit der Ostumfahrung zu einer Entlastung der Verkehrssituation und somit des alltäglichen Stauproblems.“

Auch die Puchener Bürgerinitiative gegen den Westring hat „eine Ostumfahrung zur Entlastung von Linz“ (neben der Forderung nach Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs) in ihrem Programm; ebenso das Verkehrsforum Oberösterreich als Bürgerinitiativen-Plattform: „Nun fällt allen die permanente Weigerung Hiesls auf den Kopf, für eine Trasse einer Ostumfahrung zu sorgen und diese voranzutreiben“, rügt Franz Bauer vom Verkehrsforum. Auch

die Grünen-Politikerin Gerda Lenger aus Linz hat die Linzer Ostumfahrung in ihrem Paket „sinnvoller Alternativen“ zum Westring. FP-Klubobmann Günther Steinkehlner kämpft seit dem Jahr 2004 auch mit Landtagsanträgen darum, dass für eine Ostumfahrung Korridore von Bebauung freigehalten werden. Bisher fiel die FP aber bei VP und Grünen mit diesen Anträgen durch. Von der SP jedoch gab es gelegentlich positive Wortmeldungen in Richtung Ostumfahrung als Linzer Verkehrslösung.

Hätten wir Politiker mit Visionen und Zukunftsvisionen, wäre auch eine Ostumfahrung Thema. Rufe nach Ostumfahrung, die gegen Westring

Buhlen um Grundsatzbeschluss
Lostage für geplante Linzer Bim-Linie 4

Es wird erst rund um die geplante neue Straßenbahntrasse durch die Linzer Innenstadt: Ein Expertenhearing bildete am Montag den Auftakt zu den Intensiv-Verhandlungen über das 407-Millionen-Euro-Projekt. 407 Millionen € soll die neue zweite Straßenbahntrasse durch Linz kosten. Die Trasse, auf der die Linie 4 verkehren soll, verläuft größtenteils unterirdisch vom Mühlkreiselbahnhof in Urfahr über einen neuen Donauübergang neben der Eisenbahnbrücke über die beiden Spillacher AKH und UKH zum Burgplatz. Der früheste Baubeginn wäre 2014, die Fertigstellung könnte 2017 erfolgen. Gestern Abend präsentierten Experten den Vertretern von Linz AG und Stadt Linz die Detail-Pläne. Das dreistündige Hearing sollte die Grundlage für den geplanten Grundsatzbeschluss zum Bau des Projektes im Linzer Gemeinderat Ende Jänner werden, doch zuletzt kam die politische Einigkeit zu diesem Beschluss ins Wanken. Die VP forderte zuvor die Prüfung einer unterirdischen Donauquerung ebenso wie eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof. Die offenen Fragen konnten beim Experten-Hearing jedoch nur zum Teil beantwortet werden, wie VP-Chef Erich Watzl berichtet: „Wir fordern noch detaillierte Unterlagen zu den Gesamtkosten und zur Trassenführung ein.“



Dienstag, 11. Jänner 2011

OBEROSTERREICH

Seite 15



Staubilder aus Linz: Durch den Westring, nun zu einer Westspange gekappt, soll sich die Lage verbessern – was aber manche bezweifeln

Unendliche Westring-Geschichte

Ziemlich genau 40 Jahre zieht sich die Debatte um 4. Linzer Donau-Brücke und Westring schon. Spätestens die Verkehrsfrage hätte es da schon viele gegeben, insbesondere in Wahljahren oder in deren Nähe. Bereits der zwischen 1970 und 1972 unter der Leitung von Prof. Dr. Kurt Leibbrand erstellte Gesamtverkehrsplan für Linz sah die Errichtung eines Tangentenneuges am 4. Donauübergang und die Innenstadt und um Urfahr vor. 1982 wurde schließlich der Brückenstandort Markgräth im Bundesstraßengesetz verankert, doch erst 1994 begannen ernsthafte Planungen für die Brücke, nämlich für eine Variante mit Tunnelanschlüssen, die schon 1987 mit dem Hinweis auf die Unfinanzierbarkeit

seitens des Bundes wieder zurückgestellt wurde. Am 7. Jänner 2000 einigten sich Land OÖ und Stadt Linz auf ein Projekt mit dem konkreten Namen „Westring Linz“. Der Ringschluss mit der A 7 war das Ziel. Ein St. Margarethen wurde geschlossen. Am 29. März 2002 beschloss der Nationalrat die Aufnahme des West-

rings in das Bundesstraßengesetz; am 1. April (p) 2005 übernahm die Asfinag das Projekt vom Land OÖ. Im März 2007 teilte der neue Verkehrsminister Faymann das Projekt in einen Süd- und einen (nun begrabenen) Nordteil. Seit Mai 2008 läuft die Umweltverträglichkeitsprüfung, seit September 2010 hegt Ministerin Bures Sparpläne.

Top Hotel-Angebote

Bangkok	4* Hotel, 1 Nacht ab 34 €
Cancun	2* Hotel, 1 Nacht ab 35 €
Pattaya	4* Hotel, 1 Nacht ab 36 €
Las Vegas	2* Hotel, 1 Nacht ab 46 €
Istanbul	4* Hotel, 1 Nacht ab 54 €
Cannes	3* Hotel, 1 Nacht ab 54 €
Rom	3* Hotel, 1 Nacht ab 59 €
San Diego	3* Hotel, 1 Nacht ab 63 €
Dubai	4* Hotel, 1 Nacht ab 69 €
Hawaii-Honolulu	3* Hotel, 1 Nacht ab 72 €

Hotels mit bis zu 50% Rabatt!

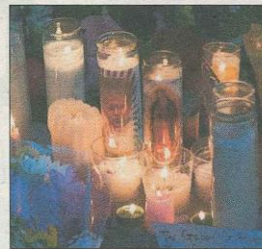
ebookers.at
Elevier buchen, smart reisen

Im Schlaf sparen. Hotels zum Aktionspreis.

Schaffen Sie noch viel günstiger: Buchen Sie jetzt die Hotelwelt mit bis zu 50% Rabatt. Nur bei ebookers.at und nur bis 17. Jänner 2011.

Neues Volksblatt

143. Jahr/Nr. 7, 4010 Linz, Hafenstraße 1-3, Redaktion: 0 73 2/7606-783, Abo-Service: 0 73 2/7606-730, € 1,- ++



Dämpft
Attentat
Streitlust
der US-
Politiker?

Seite 7

Dienstag
11. Jänner 2011

„UNGUSTIÖSE ZÜGE“

Landwirtschaftskammer-Präsident Hannes Herndl ist sauer über die Kampagne der Arbeiterkammer gegen die Bauern und attestiert ihr „politisch ungustiöse Züge“.

S. 4



LAGE VERSCHÄRFT

Heftige Regenfälle haben gestern die Situation in den Überschwemmungsgebieten im Nordosten Austriens weiter verschärft.

Zwei Menschen kamen bei einer Springfüt ums Leben. S. 13



WENIGER PLEITEN

Die Zahl der Firmenpleiten ist in Österreich um knapp sechs Prozent zurückgegangen. 85.000

Gläubiger waren betroffen, die Passiva nahmen durch die A-Tec-Pleite auf 4,3 Mrd. Euro zu. S. 14



FÜNFTER STREICH?

Marlies Schild ist im Slalom das Maß aller Dinge. Nach vier Weltcup-Erfolgen in dieser Saison will sie heute im Nachtslalom in Flachau den fünften Sieg einfahren. S. 20



Fotos: epa/Bat, LK, APA/Pfarrhofer, epa/Williams, Bilderbox, epa/Thomas

Einigung zwischen Bund, Land und Stadt:

Linzer Westring wird gebaut

Baubeginn frühestens 2014, Nordteil wird nicht realisiert

S 2/3



FORSCHER DES JAHRES

Auszeichnung für Wolf-Forscher Kurz Kotrschal: Der Leiter der Konrad Lorenz Forschungsstelle Grünau wurde von Journalisten zum Wissenschaftler des Jahres gewählt. S. 10

Kommentar

Michael
KALTENBERGER

Ende gut, alles gut.

Hoffentlich! Denn Aussagen von Bundespolitikern zum Bau des Linzer Westrings hat es auch früher schon gegeben. Doch mit jedem neuen Gesicht im Bauland, Infrastruktur- oder Verkehrsministerium, wie das zuständige Ministerium im Lauf der Jahre genannt wurde, gab

Ende gut...

es neue Ideen und neue Überraschungen; die alle nur eines bewirkten: das Projekt verzögerte sich. Doch damit soll jetzt Schluss sein. Die Einigung zwischen Vertretern des Bundes, des Landes OÖ und der Stadt Linz über den Bau des Linzer Westrings wird jetzt durch einen Ministerwechsel-resistenten Vertrag abgesichert. Eine weitere Verschleppung würden sich die Oberösterreicher, die in dieser Frage mehr als geduldig waren, ohnehin nicht gefallen lassen. Schließlich reicht die Geschichte des Westrings bis in die Siebzigerjahre zurück. Die Finanzierung ist jetzt, wie gestern beteuert wurde, endgültig gesichert. Jetzt geht es darum, dass die Verfahren zügig abgewickelt werden. Ordentlich, aber ohne künstliche Warteschleifen.

Und es geht darum, dass die Befürworter auch dann bei der Stange bleiben, wenn der Gegenwind heftiger wird. Eines sollten die Wankelmütigen bedenken: Die Gegner mögen vielleicht lauter sein, die große Mehrheit sind aber jene, die den Westring wollen und brauchen.

m.kaltenberger@volksblatt.at

Der Westring wird gebaut!

Einigung zwischen Bund, Land und Stadt Linz — Baubeginn 2014 oder 2015 — Nordteil ist gefallen

Der Linzer Westring wird gebaut — allerdings ohne den Nordteil. Darauf haben sich gestern im Parlament in Wien Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP) und Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) geeinigt. Mit dem Verzicht auf die Nordspange sollen 300 Millionen Euro gespart werden. Baubeginn sei frühestens in der zweiten Hälfte 2014, höchstens nach der Einigung. Nach der etwa einmonatigen Verhandlung, an der auch Bundeskanzler

Werner Faymann, Vizekanzler Josef Proll, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, die öö. LH-Stv. Franz Hiesl und Josef Acknerl und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch teilnahmen, traten Bures und Pühringer gut gelaunt den Medienvertretern gegenüber. Bures sprach von einer guten Lösung, die rund ein Drittel weniger kosten werde als das ursprüngliche Projekt. Pühringer zeigte sich ebenfalls zufrieden, man könne mit dem Kompromiss leben.

Vereinbart wurde, dass der Linzer Westring als ASFINAG-Autobahnprojekt sukzessive realisiert wird, vorerst bis zur Kadlacherstraße realisiert. Mit dem Bau wird unverzüglich nach Vorliegen aller rechtskräftigen Bescheide begonnen. Baubeginn für den Westring mit der vierten Donaubrücke wird je nach Dauer des Verfahrens zwischen 2014 und 2015 sein. Weiters wurde vereinbart, dass ein Lenkungsausschuss mit Vertretern des Infrastrukturministeriums, der ASFINAG, der oberösterreichischen Landesregierung und der Stadt Linz gebildet wird, um einen raschen Baubeginn zu gewährleisten.

Finanzierungsbeitrag aus OÖ als Eisbrecher

Neuen Schwung in die festgefahrenen Verhandlungen hatte — wie berichtet — die Bereitschaft der Landes OÖ und der Stadt Linz zur Mitfinanzierung gebracht. Das Land wird sich mit zehn und Linz mit fünf Prozent beteiligen. Durch diesen Beitrag und die zeitliche Verschiebung der Westbrücke verschieben sich die Kosten des südlichen Abschnitts des Linzer Westrings für den Bund von 527 auf 357 Millionen Euro. „Wir haben für ganz Österreich, für tausende Pendler und für die öö. Wirtschaft ein gutes Ergebnis erreicht“, ist sich das oberösterreichische Verhandlungsteam einig. Abwarten müsse man noch die behördlichen Verfahren, die Umweltschadensprüfung (UVP) sowie die Reaktion der Projektgegner. Einen Zeitpunkt für die Fertigstellung wollte Pühringer deshalb nicht nennen: „Das traue ich mir im Moment nicht zu sagen.“ Das Sparpaket, sagte Bures, müsse man wegen des Westrings aber nicht aufschreiben.



Westring-Gipfel im Parlament (von links): der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch, Bundeskanzler Werner Faymann, Vizekanzler Josef Proll, LH Josef Pühringer, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner und LH-Stv. Franz Hiesl

„Ein guter Tag für OÖ“

„Ein guter Tag nicht nur für die Pendler und für Linz, sondern für ganz Oberösterreich“, sagte Landeshauptmann Josef Pühringer gestern nach der Einigung über den Linzer Westring.

VOLKSBLATT: Sind sie zufrieden mit dem, was in Wien passiert worden ist?
LH PÜHRINGER: Das war das Maximum, was herausholbar war, und zwar in gemeinsamer Arbeit.

Aber der Nordteil ist auf der Strecke geblieben.
Auf den Nordteil hat Oberösterreich nie einen Wert gelegt: das war eine ASFINAG-Planung, wobei dieses Teilstück ohnehin immer in weiter Ferne gestanden ist. Der Nordring kann vielleicht

eine Generation nach uns noch einmal in Angriff genommen werden, die Trasse kann man ja frei halten. Aktuell ist dieses Teilstück aber nicht realisierbar. Mir macht das gar nichts aus, denn das reduziert uns auf Landesebene die Probleme.

Wie geht es jetzt mit dem Westring weiter?

Wichtig ist, dass sofort nach Vorliegen rechtskräftiger Bescheide mit dem Bau der Donaubrücke begonnen wird und dass sukzessive bis zur Kadlacherstraße gebaut wird. Wichtig ist auch, dass es hier zu keinen Verzögerungen kommt — und dann wird über die nächste Etappe, die Westbrücke, entschieden.

Die Grünen sagen, wie LR

Rudolf Anschöber gestern wieder, dass der Westring keine Umweltgenehmigung erhalten werde.
Diese Meinung teile ich überhaupt nicht. Jetzt gilt es, das UVP-Verfahren in Wien zügig voranzutreiben. In Oberösterreich haben wir unsere Hausaufgaben dafür bereits erledigt.

Wie sicher ist denn jetzt diese Zusage des Bundes? Es hat ja auch schon früher Zusagen gegeben, unter anderem von Werner Faymann und Doris Bures, die aber dann wieder infrage gestellt worden sind.
Diese Zusage ist gesichert, weil darüber ein Vertrag zwischen der ASFINAG und dem Land Oberösterreich gemacht wird.

REAKTIONEN

DANKESCHÖN

Dankbar und erfreut sind die ÖVP-Abgeordneten des Bezirkes Urfahr-Umgebung. Für BPO Bgm. Arnold Weixelhauser, Eva Maria Gattner, Michael Strugl und BR Michael Hammer wird damit eine neue verkehrspolitische Lebensader für den Bezirk erschlossen. Endlich herrscht Klarheit, wie es mit diesem so wichtigen Projekt weitergehen wird.

PPP-MODELL

Die FPÖ begrüßt zwar den Bau der vierten Linzer Donaubrücke, insgesamt ist ihr das Ergebnis aber zu wenig. „Die abgeprockte Westring-Variante stellt ein mageres Ergebnis dar“, kommentiert FPÖ-Landesparteiobmann Manfred Hainbuchner den Kompromiss und er will jene Teilprojekte, die gestrichen wurden bzw. noch fraglich sind — vor allem die Westbrücke — mittels Public Private Partnership-Modell finanzieren.

FEHLENTSCHEIDUNG

„Der heute ausgehandelte, sogenannte Westring-Kompromiss ist eine krasse Fehlentscheidung“, ärgert sich der Grüne Landessprecher Rudi Anschöber. „So kann das tatsächlich vorhandene Verkehrsproblem in Linz nicht gelöst werden. Im Gegenteil, es wird verschärft. An eine UVP-Genehmigung glaubt er nicht.“

VERSÖHNLICH

„Als Mühlviertler freue ich mich über den Kompromiss, weil damit die langen täglichen Staus in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören werden und die Ungleichbehandlung dieser Region einem versöhnlichen Ende zugeführt wird“, so Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner.

HOFFUNG

„Die Blockadesituation der letzten Wochen ist gelöst und das Verkehrsministerium kann jetzt raschestmöglich die UVP für den Westring abschließen“, so der Präsident der Wirtschaftskammer OÖ, Rudolf Trauser. Er hofft, „dass nach einer Konsolidierungsphase des Budgets der ASFINAG in einigen Jahren auch die Eis gelegte Nordspange wieder ins Bauprogramm des Bundes aufgenommen werden wird“.

Westring wird abgespeckt und in Etappen gebaut

WIEN. Mit dem Bau des Westrings soll 2014 begonnen werden. Die Finanzierung ist noch unklar.

Beim gestrigen Westring-Gipfel vereinbarten die Verhandler von Bund und Land einen Kompromiss. Verkehrsministerin Doris Bures (SP) verzichtete auf die von ihr aus Kostengründen vorgeschlagene Landesstraße. Vereinbart wurde ein Vollausbau als Autobahn, allerdings mit Abstrichen. Das Kernstück des Westrings, die Donaubrücke und der Freinbergtunnel, soll ab 2014 in Etappen in Angriff genommen werden. Der Bau

der Westbrücke wird auf unbestimmte Zeit verschoben. Auch Land und Stadt Linz machten Zusagen. Sie steuern zum Westring-Bau 80 Millionen Euro bei. Die Donaubrücke wird bei positivem Ausgang der Verfahren zuerst gebaut. Kostenpunkt: 140 Millionen Euro.

Die Asfinag wird bis 2016 insgesamt 100 Millionen in den Westring investieren. Über die Finanzierungslücke in Höhe von rund 267 Millionen Euro herrscht noch Unklarheit. Jetzt wird über das Ergebnis ein Vertrag aufgesetzt.

Weiter auf Seiten 2 und 3

Der Gipfel: Fragen und Antworten zur neuen Westring-Lösung Seiten 2, 3

Leitartikel: Was vom Westring geblieben ist, ist Stückwerk, meint Helmut Atteneder. Seite 5

OÖN-TV: Das TV-Team der OÖN war beim Gipfel dabei. Beitrag auf nachrichten.at



Pühringer und Dobusch mit Faymann, Pröll und Mitterlehner

Foto: APA

ZITATE

„Wir haben für ganz Oberösterreich, für tausende Pendler und für die oberösterreichische Wirtschaft ein gutes Ergebnis erreicht. Für uns ist wichtig, dass die Verfahren rasch betrieben werden und dass sukzessive gebaut wird.“



JOSEF PÜHRINGER
Landeshauptmann (VP)

„Ich bin sehr froh, dass es gelungen ist, für Linz eine gute Verkehrslösung zu finden. Wir haben das Einsparungspotenzial genutzt und eine Einigung zwischen Bund, Land und Stadt Linz erreicht.“



DORIS BURES
Verkehrsministerin (SP)

„Es ist eine Verkehrslösung gefunden worden, die für Linz maßgeschneidert ist. Wenn man den Nordteil herausnimmt, ist das für uns kein Beinbruch. Im Gegenteil, es wird das Verfahren sogar beschleunigt.“



FRANZ DOBUSCH
Linzner Bürgermeister (SP)

„Als Mühlviertler freue ich mich über den Kompromiss, weil damit die langen täglichen Staus in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören werden und die Ungleichbehandlung dieser Region einem vernünftigen Ende zugeführt wird.“



REINHOLD MITTERLEHNER
Wirtschaftsminister (VP)

„Der Wegfall der Nordspange ist bedauerlich. Die abgespeckte Westring-Variante, auf die sich Pühringer und Bures geeinigt haben, stellt ein mageres Ergebnis dar.“



MANFRED HAIMBUCHNER
Landesrat (FP)

„Ich verlange, dass das Nein zur Nordspange in einigen Jahren überdacht wird.“



RUUDOLF TRAUNER
Oberösterreichischer Wirtschaftskammerpräsident

„Wenn der Verkehr von der A7 nicht in eine Linzer Umfahrung eingebunden wird, ist der Rumpf-Westrings bestenfalls eine Augenauswischerei.“



RAINER WIDMANN
BZO-Landessprecher

Fotos: Jantzen (3), Weibold (2), Wakolbinger, rubra

nachrichten.at



Internet: Stellungnahmen von Landeshauptmann Josef Pühringer und Ministerin Doris Bures auf Video, sowie weitere Reaktionen und Fotos auf nachrichten.at

Bau des Westrings soll 2014

WIEN/LINZ. Der Linzer Westring wird gebaut, wenn auch in abgespeckter Form. Gestern einigten sich die Verhandler aus Oberösterreich mit Verkehrsministerin Doris Bures (SP), dass mit der ersten Baustapen – der vierten Linzer Donaubrücke – vermutlich 2014 begonnen werden kann.

Um Punkt 10.30 Uhr traf eine Delegation aus Oberösterreich, angeführt von Landeshauptmann Josef Pühringer (VP), im Parlament mit Verkehrsministerin Doris Bures (SP) zusammen. Bundeskanzler Werner Faymann (SP) und Vizekanzler Josef Pröll (VP) mischten sich ebenso unter die Verhandler. Sie sollten bei dem Gespräch aber nur noch eine Nebenrolle spielen. Nach 70 Minuten traten Bures und Pühringer sichtlich erleichtert vor die wartenden Journalisten.

Der ausverhandelte Kompromiss ist eine Etappenlösung. Frühestens im zweiten Halbjahr 2014 könnte bei positivem Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem Bau der vierten Linzer Donaubrücke begonnen werden. Nach deren Fertigstellung wird der Freinbergtunnel in Angriff genommen. Beide Etappen sollen ohne Abstriche, also als Vollautobahn wie geplant, umgesetzt werden. Die Errichtung der Westbrücke zwischen Bindermühl und Kudlichstraße wird auf unbestimmte Zeit verschoben.

Große Finanzierungslücke

Bis 2016 sind 180 Millionen Euro an Baukosten gesichert. 100 Millionen kommen von der Asfinag, der Rest von Land und Stadt Linz. Dann aber klappt eine Lücke. Woher die Asfinag die fehlenden 367 Millionen Euro hernimmt, die für den Bau des Freinbergtunnels vorgesehen sind, bleibt unklar.

Dennoch sprach Bures von einer guten Verkehrslösung, welche auch eine gute Kostenlösung sei. Geholfen hätten die zugesagte Beteiligung des Landes und der Stadt Linz (80 Millionen Euro) sowie der vorläufige Wegfall der Westbrücke. Entscheidend für den Durchbruch



Westring-Gipfel in Wien: Nach mehrmaligem Anlauf doch noch eine Einigung.

Foto: Jantzen

sei gewesen, „dass wir die Kosten für das Projekt um ein Drittel senken konnten“. Zwar könne man die tatsächlichen Kosten erst nach Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung nennen. Bures geht aber von 170 Millionen Euro an Einsparungen für den Bund aus. Zufrieden zeigte sich auch Pühringer. Wichtig sei nun, dass schrittweise gebaut werde und die Verfahren rasch abgewickelt

würden. Dem Verzicht auf den Nordteil habe er problemlos zustimmen können: „Das war nie ein Anliegen des Landes“, sagte Pühringer in Übereinstimmung mit dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP): „Das ist kein Beinbruch. Für uns stand immer die Realisierung des Südtails im Vordergrund.“

Die Verfahren müssten laut Pühringer nun ergänzt, aber nicht neu begonnen werden.

Vom Westring-Gipfel berichten: Anneliese Edlinger, Helmut Attenecker, Erik Famler, Lucian Mayringer und Heinz Steinbock

Unzufrieden mit dem Ergebnis sind FPÖ und BZÖ in Oberösterreich. FP-Landesrat Manfred Haimbuchner findet es zwar „begrüßenswert“, dass Donaubrücke und Freinbergtunnel realisiert werden, wegen des Wegfalls des Nordteils sei aber insgesamt „ein mageres Ergebnis“ zustande gekommen. Haimbuchner verlangt, den Nordteil über ein Modell privater Vorfinanzierung (PPP-Modell) zu errichten.

BZÖ-Landesprecher Rainer Widmann verhöhnt das Verhandlungsergebnis als „Schmalspurvariante von Schmalspurpolitikern“.

FINANZIERUNGSLÜCKE

Der Westring-Kompromiss in Zahlen

Ursprüngliche Gesamtbaukosten	527 Mio. Euro
- Einsparung Westbrücke (wird später gebaut)	- 80 Mio. Euro
- Kostenbeteiligung Land OÖ/Stadt Linz	- 80 Mio. Euro
Verbleibender Anteil für Asfinag	367 Mio. Euro
davon von Asfinag zugesagte Beteiligung bis 2016	100 Mio. Euro
Noch nicht fixierte Finanzierung	267 Mio. Euro

SCHAUPLATZ

Westring-Gegner: „Wir kämpfen weiter“

Natürlich wäre es uns lieber gewesen, wenn das Projekt abgeblasen worden wäre“, sagt Alfred Jäger, Sprecher der „Plattform gegen den Linzer Westring“. Weil dem aber nicht so ist, führen die Gegner ihren Kampf gegen den Westring weiter.

Rund 1800 Einsprüche gegen den Bau einer vierten Donaubrücke samt Tunnel durch den Freinberg liegen im Infrastrukturministerium von Doris Bures (SP) auf. Dort wird das Verfahren zur Überprüfung der Umweltverträglichkeit des Projektes (UVP) abgewickelt. Jäger und seine hundertsten Mitstreiter sind „sehr zuversichtlich, dass die UVP negativ ausgehen wird“. Zwei Gründe würden dafür sprechen. Zum einen das Faktum, „dass die Linzer Luft schon jetzt durch Feinstaub und Stickoxide schwer belastet ist“, so Jäger. Komme der Westring, würden die Grenzwerte mit ziemlicher Regelmäßigkeit überschritten.



ALFRED JÄGER
Sprecher der „Plattform gegen den Linzer Westring“

Zum anderen würden Gutachten von Verkehrsexperten die Wirksamkeit der Tunnelautobahn bezweifeln. „Verkehrsstaus würden nicht aufgelöst, sondern nur verlagert,



RUDI ANSCHÖBER
Umweltlandesrat (Grüne), sieht einen „faulen Kompromiss“

und zwar zu den Auf- und Abfahrten zur neuen Donaubrücke“, sagt Jäger. Insgesamt gibt es in und um Linz zwölf Bürgerinitiativen gegen den Westring. Sie haben sich zu einer

Plattform zusammengeschlossen, deren Sprecher Jäger ist, und 11.000 Unterschriften gegen die A26 gesammelt.

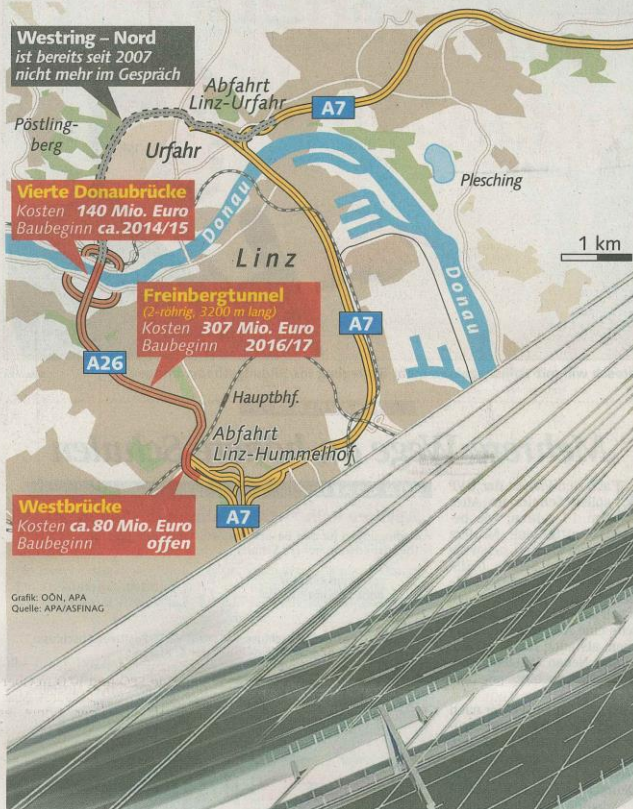
Die Grünen sehen im Beschluss für den Bau des Westring-Südtails eine „krasse Fehlentscheidung“. Umweltlandesrat Rudi Anschöber glaubt weiterhin, dass die UVP das Projekt zu Fall bringen wird. Massiv verzögert werde das Projekt auf alle Fälle. Ein positiver UVP-Beschluss werde bis zum Höchstgericht bekämpft werden, was weitere drei Jahre Verzögerung bedeute.

Grünen-Verkehrssprecherin Gabi Moser sieht den Westring-Kompromiss als „gesetzeswidrig“. Hatten die Grünen den Westring bisher als „Transitautobahn“ kritisiert, so meint Moser nun, die Teilvariante entspreche nicht den Vorgaben für die Asfinag, die nur höher-rangige Straßen von überregionaler Bedeutung errichten dürfe. Jetzt gehe es aber um ein lokales Umfahrungsprojekt.

mit der vierten Donaubrücke starten

Das wird der Linzer Westring (A26)

geplante Neubaustrecke – Süd bestehende Autobahn (A7)



A26 Westring – Süd

- Gesamtkosten: 527 Mio. Euro
- 4,3 km lang
- überwiegend Tunnel
- von Westbrücke bis Donaubrücke

Der Westring in Sparvariante: Fertigstellung frühestens 2020

? Wie fix ist der Bau des Westrings (vierte Donaubrücke samt Tunnelautobahn) jetzt tatsächlich?

Auch wenn die zuständigen Landes- und Stadtpolitiker voll Euphorie sind – fix ist der Bau des Linzer Westrings noch lange nicht. Das hat mehrere Gründe: Zum einen braucht es einen positiven Bescheid im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Alle Unterlagen dafür – und 1800 Einwendungen dagegen – liegen seit mehr als zwei Jahren im Infrastrukturministerium auf. Dass bis heute zu keiner mündlichen Verhandlung geladen wurde (die ist gesetzlich vorgeschrieben und wird in Linz abgehalten), werten die Projektgegner als Zeichen dafür, dass viel gegen eine positive Beurteilung des Projektes sprechen würde. Hauptargument gegen den Bau: Die ohnehin belastete Linzer Luft würde noch schlechter.

Fällt die UVP dennoch positiv aus, bleibt abzuwarten, ob die Zusage von Infrastrukturministerin Doris Bures zum Bau des Westrings auch im jetzt dafür fixierten Jahr 2014 noch hält. Immerhin wird in Österreich 2013 eine neue Regierung gewählt und niemand weiß, ob Bures dann noch Infrastrukturministerin sein wird. Und mit wechselnden Ministern haben die Oberösterreichischen schlechte Erfahrungen gemacht. Bereits zweimal haben Infrastrukturminister den Bau des Westrings zugesagt, doch keine dieser Zusicherungen hat gehalten – letztlich scheiterte es immer am Geld.

? Was heißt, der Westring soll in abgespekter Form verwirklicht werden?

Ursprünglich war geplant, mit Hilfe des Westrings einen Autobahnring rund um Linz zu legen. Das heißt, der Westring hätte im Norden bei Urfahr/Heilham an die A7 angebunden und im Süden im Bereich Bindermühl ebenfalls in die A7 münden sollen. Um dies zu verwirklichen, waren zwei Teilstücke geplant: der Nordteil, ausgehend von der neuen vierten Donaubrücke von der Urfahrwänd bis nach Heilham, und ein Südteil, der neben der vierten Donaubrücke eine Tunnelautobahn durch den Freinberg und eine neue Westbrücke über die Zuggeleise zum Bindermühl aufweisen sollte.

Mit dem Autobahnring wird es aber nichts. Der Nordteil ist bereits vor drei Jahren de facto gestrichen worden, gestern wurde auch der Bau der Westbrücke auf den St.-Nimmerleins-Tag verschoben. Das heißt: Gebaut werden sollen jetzt eine neue vierte Donaubrücke und ein zweiröhriger Tunnel durch den Freinberg. Damit spart sich die ASfinag beim Südteil (geschätzte Gesamtkosten 527 Millionen Euro) immerhin 160 Millionen. Denn 80 Millionen Euro hätte eine neue Westbrücke über die Zuggeleise beim Hauptbahnhof gekostet, 80 Millionen Euro werden das Land Oberösterreich (rund 55 Millionen) und die Stadt Linz (rund 25 Millionen) zum Westring-Bau beisteuern.

? Mündet die Linzer Tunnelautobahn beim Bahnhof in eine Straße mit Ampelregelung?

Nein, denn die zwei Tunnelröhren werden nicht am Fuße des Linzer Freinbergs bei der Bahnhofskreuzung enden, sondern unterirdisch bis zur Kudlichstraße weitergeführt werden. Deshalb wurden auch etliche Häuser entlang der Waldeggsstraße abgelöst, weil nur so der Tunnel problemlos vierspurig weitergebaut werden kann. Ab Höhe Kudlichstraße werden die Autos wieder oberirdisch fahren und über die alte, bestehende Westbrücke zum Bindermühl-Tunnel und auf die Stadtautobahn A7 geleitet.

Wer von Mühlviertler Seite kommend durch den Tunnel fährt, aber nicht zur Autobahn, sondern ins Linzer Zentrum gelangen will, kann die Tunnelautobahn bei der Bahnhofskreuzung verlassen. Denn am Fuße des Freinbergs, bei der Kreuzung Waldeggsstraße/Ziegeleistraße, wird ein großer Verkehrsknoten entstehen. Hier soll es Auf- und Abfahrten zur Tunnelautobahn geben, gleichzeitig soll die Kärntnerstraße Richtung Blumau (am Landesdienstleistungszentrum vorbei) groß ausgebaut werden. An der Rückseite des neuen Musiktheaters sollen die Verkehrsströme über die Blumauer- und Prinz-Eugen-Straße Richtung A7 und Industriezone geleitet werden. Für die gesamte Tunnelautobahn gilt übrigens Tempo 60, um die Schadstoffbelastung möglichst niedrig zu halten.

? Wann kann der Linzer Westring (A26) für den Verkehr freigegeben werden?

Für die Landespolitik ist eine Freigabe des Verkehrs auf der vierten Donaubrücke und durch den rund 3,2 Kilometer langen Tunnel durch den Freinberg im Jahr 2020 denkbar. Ende 2014 soll – unter Einbeziehung aller Eventualitäten bei der Umweltverträglichkeitsprüfung und Fristen bei etwaigen Einsprüchen der Westring-Gegner – mit dem Bau der Donaubrücke begonnen werden. Die Bauzeit für die Brücke soll zwei Jahre dauern, danach soll, so der Plan, mit den Tunnelbohrungen begonnen werden. Diese Arbeiten sollen nach rund vier Jahren abgeschlossen sein.

Blickt man auf die bewegte Geschichte des Linzer Westrings zurück, steht es freilich in den Sternen, wann die Inbetriebnahme tatsächlich passieren wird. Denn die Arbeiten an einem Generalverkehrsplan für Linz gehen ins Jahr 1970 zurück. Ein Jahr später legte der deutsche Verkehrsplaner Kurt Leibbrand ein Projekt vor, das die Verbreiterung der Waldeggsstraße vorsah. Dieser scheiterte am Widerstand der Linzer VP. Im Jahr 1984 lehnte die Stadt Linz ein Projekt des Landes ab, das eine Donaubrücke und einen Tunnel durch den Freinberg vorsah.

2000 einigten sich Land und Stadt über die Trassenführung des Westrings. Seither legen sich die wechselnden Verkehrsminister regelmäßig gegen das Projekt quer.

Betriebsbaugelände auf Welscher Flughafen

Zumindest Teile des 106 Hektar großen Flughafens will die Stadt Wels in Betriebsbaugelände umwandeln. Auf 44 Hektar können Betriebe bis zu 2000 Arbeitsplätze schaffen. Den Stolperstein Naturschutz will die Stadt bei einem Gipfelgespräch in Linz mit LH Josef Pühringer und den weiteren zuständigen Landesräten am 14. Februar ausräumen. „Für die Stadt Wels ist dieses Projekt genau so wichtig, wie für Linz der eben beschlossene Westring“, sagt Bürgermeister Peter Köts.

Stadtentwicklung am Linzer Frachtenbahnhof

Eng mit der zweiten Straßenbahnachse und der damit verbundenen öffentlichen Verkehrserschließung ist das Projekt Frachtenbahnhof verbunden. Auf dem rund 85.000 Quadratmeter großen Areal werden in Etappen von mehreren Baustrichen 700 Wohnungen errichtet. Der Baubeginn soll noch heuer erfolgen. „Nachdem alle behördlichen Verfahren abgeschlossen sind, geht es darum, den Projektlauf zu koordinieren“, so Wohnbaulandesrat Manfred Haimbuchner, der am Montagabend bei einem runden Tisch den Zeitplan mit allen Beteiligten festlegte.

„Erstklassiges Umweltprojekt“

LH-Stv. Hiesl über den Linzer Westring – Grüne wollen Ausbauprogramm für öffentlichen Verkehr

Von Michael Kaltenberger

Nach der Einigung zwischen Bund, Land OÖ und Stadt Linz über den Bau des Linzer Westrings machen jetzt die Gegner des Projekts mobil. Als Sammelbecken der Unzufriedenheiten bieten sich die Grünen an, sie wollen die Aktivisten für den Erhalt und den Ausbau der Regionalbahnen mit dem Westring-Gegnern „vernetzen“, also für den Widerstand gegen den Westring einspannen. Oberösterreichs Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl, sieht das gelassen. „Die Grünen waren immer gegen den Westring und die Donaubrücke; sie sehen ihr Ziel in der Veränderung, jeder geht seinen Weg.“ Tatsache sei, dass drei Viertel der Oberösterreicher für den Westring sind, sogar die Mehrheit der Grün-Wähler. „Wir setzen uns für das Projekt ein, die Grünen suchen ihr Klientel bei den Gegnern.“ Das Argument, der Westring bringe mehr Verkehr und da-



So soll die neue Brücke ausschauen Foto:montage: Land OÖ

mit mehr Schadstoffe in die Stadt bringen. Mit dem Geld für den Westring sollte nach Meinung der Grünen „das größte Ausbauprogramm der Landesgeschichte im öffentlichen Verkehr in der Großregion Linz“ gestartet werden.

„Grüner Sturm im Wasserglas“

„Grünen-Landesrat Anschöber soll den Westring zur Koalitionsfrage erklären, andernfalls ist seine Kritik unglaubwürdig und stellt lediglich einen Sturm im Wasserglas dar“, meint der oö. FPÖ-Obmann, LR Manfred Haim-

buchner. „Tatsache sei: „Anschöber kann inhaltlich dem Westring wenig entgegensetzen. Den Ausgang des UVP-Verfahrens vorherzusagen, ist unseriös und ein unzulässiger Vorgriff auf die Expertenmeinung.“

VOLKSBLATT: Ist der Westring eine Lösung der Linzer Verkehrsprobleme – oder nicht, wie von den Gegnern behauptet wird?

LH-Stv. HIESL: Tatsache ist, dass es auf der Nibelungenbrücke täglich staut, über die Rudolfstraße bis Puchbaum und darüber hinaus; das sehen auch die Grünen oder vielleicht hören sie es auch in den Nachrichten. Und weil der Verkehr weiter zunehmen wird, unter anderem deshalb, weil Linz pro Jahr rund 1000 Arbeitsplätze dazu bekommt, müssen wir davon ausgehen, dass die Brücke immer ein großes Nadelöhr sein wird. Dazu kommt das ungeklärte Schicksal der Eisenbahnbrücke; und wir haben eine übervolle Voest-Brücke, daher brauchen wir einen weiteren Donaubügel. Und weil wir den Stau nicht einfach von einem Donaubügel auf das andere verlagern können, muss es in Linz weitergehen.



Oberösterreichs Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl Foto: Land OÖ

Der Verkehr ist ja in der Stadt, durch den Westring wird der innerstädtische Bereich stark entlastet. Das Simloseste ist ein Verkehrsstau, da wird nur viel Treibstoff verbraucht, dem wirkt der Westring entgegen, weil der Verkehr flüssiger werden wird. So gesehen ist der Westring ein erstklassiges Umweltprojekt.

Es heißt auch, man sollte das Geld lieber in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel stecken.

Wir brauchen beides. Wir sind dafür, dass der öffentliche Verkehr weiter verbessert wird, was die Eisenbahn aufbaut, ist unschreiblich, gerade im Mühlviertel. Aber wir sind auch nicht gegen den Ausbau der Straßen, weil wir beides brauchen.

Wie geht es jetzt weiter?

Sind Sie sicher, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung zügig abgehandelt wird? Die UVP ist im Verkehrsministerium angedeutet, dessen Chefin sich nicht gerade als Freundin des Projekts präsentiert hat.

Wir haben das UVP-Gesetz durch den Verfassungsdienst des Landes genau prüfen lassen und einen Zeitplan aufgestellt, der realistisch ist. 2014 ist für uns ein realistischer Zeitpunkt für das Ende der Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Verkehrsministerium wird ebenfalls einen Zeitplan aufstellen, das wird man zusammenlegen. Und als vertrauensbildende Maßnahme haben wir einen Lenkungsausschuss aus Vertretern des Bundes, des Landes Oberösterreich, der Stadt Linz und der ASFINAG eingerichtet, der den Fortgang des Verfahrens laufend überprüft – nicht den Inhalt, aber das Tempo. Und es wird ein Vertrag zwischen Bund, Land und Stadt Linz unterzeichnet, womit die Vereinbarung wasserdicht ist. So mit ist auch klargestellt, dass das Westring-Projekt vor der Rohrtacher Bundesstraße bis zur Kudlichstraße eins zu eins gleich geblieben ist. Das ist weder eine Sparautobahn, noch ist es ein Sparprojekt – das ist haargenau jenes Projekt, das wir eingereicht haben.

Pendlerallianz: Freude über die Einigung

Sehr erfreut über die von LH Josef Pühringer und der Oberösterreich-Delegation erreichte Westring-Lösung zeigt sich auch der Sprecher der Mühlviertler Pendlerallianz, BR Michael Hammer. Die Pendlerallianz setzt sich seit langer Zeit für Verbesserungen für Pendler ein. „Der ausgehandelte Kompromiss bringt endlich die Aussicht auf Entlastung für die Mühlviertler Pendler, er ist auch ein wichtiger Schritt in Richtung einer Verkehrslösung in Linz.“ Die Einigung sei auch „ein wichtiges Signal, dass Probleme gelöst werden und nicht die Verhinderer, die meist aus reinem Eigeninteresse agieren, Oberwasser gewinnen.“ Klar ist für Hammer aber, dass neben dem Westring auch Verbesserungen im öffentlichen Verkehr notwendig seien. Der öffentliche Verkehr allein könne die Probleme aber nicht lösen. Hier wird auch noch einiges notwendig sein. Von Verkehrsfachreferent Hermann Keppinger fordert Hammer die Vorlage des versprochenen Park&Ride-Konzepts, um eine Kombination von Individual- und öffentlichem Verkehr zu ermöglichen.“

Umfrage sieht Kreisky als beliebtesten Kanzler

Bruno Kreisky war laut aktueller IMAS-Umfrage in den Augen der Bevölkerung der beste Bundeskanzler der 2. Republik. Mit 59 Prozent schlägt der Sozialdemokrat, der am 22. Jänner 100 Jahre alt geworden wäre, den Staatsvertragsarchitekten Leopold Figl, der für 27 Prozent der beste Regierungskolleg der Nachkriegszeit war. An dritter Stelle rangiert Kurzerkanzler Karl Renner (April bis Dezember 1945) mit 24 Prozent vor Julius Raab (1953 bis 1961) mit 23, ehe Franz Vranitzky (1986 bis 1997) mit 17 Prozent als erster Vertreter der jüngeren Zeit im Ranking auftaucht. Ihm folgen Wolfgang Schüssel (2000 bis 2007/14 Prozent), Amtsinhaber Werner Faymann mit zwölf Prozent sowie ex aequo mit zehn Josef Klaus (1964 bis 1970) und Alfred Gusenbauer (2007 bis 2010) bzw. mit acht Prozent Alfred Sinowatz (1983 bis 1986) und Viktor Klima (1997 bis 2000).

Linz soll Öffi-Programm mit Land und ÖBB koordinieren

Vorstudie zur 2. Straßenbahnachse lässt Fragen offen – Am 27. Jänner im Gemeinderat

Komfortable Anbindung an die Drehscheibe Hauptbahnhof und Entwicklungschancen hin zu einer Regionalbahn-Lösung: Das sind für den Linzer ÖVP-Stadtparteichef Vghm. Erich Watzl zwei der offenen Fragen zur geplanten 2. Straßenbahn-Achse durch die Landeshauptstadt. Wie berichtet hatte am Montagabend die Linz AG ihre Vorstudie zu dieser „Straßenbahnlinie 4“ im Verkehrsausschuss präsentiert, viele Fragen blieben allerdings unbeantwortet. So gebe es für die Donauperquerung mehrere Alternativen, die bestehende Eisenbahnbrücke sa-



Im Herbst soll die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 aufs Harter Plateau in Leonding eröffnet werden. Im Bild die neue Einfahrt der Straßenbahn in der Untergrund bei der Waldeggstraße.

nieren oder eine neue bauen – Die ÖVP Linz will aber auch die alte könnte dann als Fußgänger- und Radlerbrücke bleiben. Unternehmung sehen.

Ebenfalls fehlt der ÖVP für eine Zustimmung zu der Grundsatzvereinbarung eine Koordination mit Land und ÖBB. „Die Straßenbahnachse darf keine Inselösung werden – weder was die Verknüpfung mit bestehenden geplanten Verkehrsangeboten betrifft, noch was die rechtzeitige Einbindung von möglichen Finanzierungspartnern betrifft“, so Watzl. Er möchte, dass City-S-Bahn oder eine Erweiterung der LILÖ nach Gallneukirchen nicht scheitern, weil die Linz AG ihre Verkehrskonzept nicht abgestimmt hat.

Foto: Linz AG

Westring-Vertrag soll Rückzieher von Asfinag und Bund verhindern

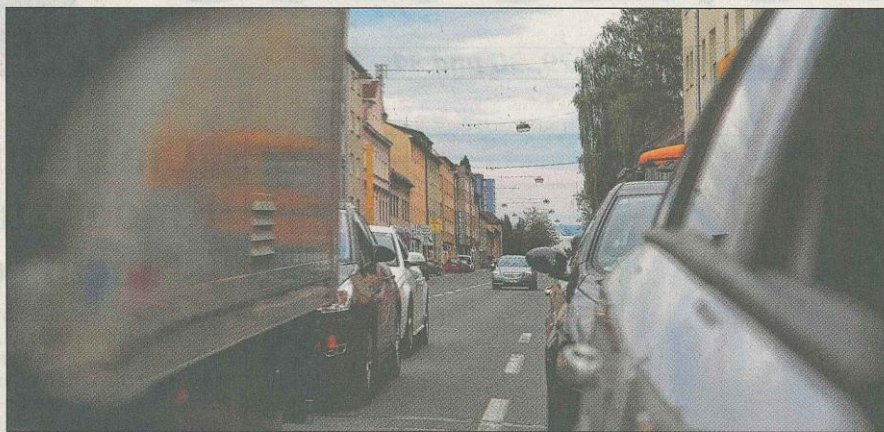
LINZ. Nach dem politischen Durchbruch beim Westring wollen Land und Stadt Linz den Bund und die Asfinag vertraglich festnageln. Dem Projekt fehlen noch 267 Millionen Euro. Für Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) ist die Finanzierung dennoch gesichert.

VON ERIK FAMLER

Der am Montag fixierte Kompromiss ist eine Etappenlösung. Frühestens 2014 soll mit dem Bau der neuen Linzer Donaubrücke begonnen werden, dann ist der Freinbergtunnel bis zur Kudlichstraße an der Reihe. Keine Sorgen macht sich Landeshauptmann Josef Pühringer wegen des Geldes: „Die politische Vereinbarung wird halten. Die Finanzierung ist gesichert.“

Der bis 2016 gültige Infrastruktur-Rahmenplan der Asfinag sieht aber nur 100 Millionen Euro für den Westring vor. Im darauf folgenden Budgetplan sollen die noch offenen 267 Millionen Euro dann fixiert sein, betont Pühringer.

Ein noch größerer Stolperstein für den Westring ist die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Das UVP-Verfahren umfasst eine Vielzahl an technischen und juristischen Fines-



Der Westring soll den Verkehrszuwachs im Linzer Stadtzentrum eindämmen.

Foto: Weibold

sen. Noch ist unklar, ob das Projekt diese Hürde meistern wird. Das jetzt laufende Westring-Verfahren muss jetzt ergänzt werden.

Bis sämtliche Genehmigungen eingeholt sind, wird das Projekt durch zwei Instanzen gehen. Dass die Westring-Gegner eine dritte Instanz, den Verwaltungsgerichtshof anrufen, gilt als wahrscheinlich. Das Verfahren wird mindestens dreieinhalb Jahre dauern.

Eine der Auflagen, die im Westring-Bescheid der Asfinag

vorgeschrieben werden, betrifft die Freigabe der vierten Linzer Donaubrücke. Sie soll in einer ersten Bauetappe in Angriff genommen werden. Um aber Bewohnern des südlichen Donaufers eine Verkehrslawine zu ersparen, könnte eine bereits fertiggestellte Brücke nach Ansicht des Leiters des Landes-Verfassungsdienstes, Wolfgang Steiner, bis zur Errichtung des Freinbergtunnels gesperrt bleiben.

Die Grünen glauben auch weiterhin nicht an die Verwirk-

lichung des Westrings. Das Vorhaben werde an der erforderlichen UVP scheitern. Bis dahin würden Jahre für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verloren gehen, sagte gestern Umweltlandesrat Rudi Anschober. Schon jetzt sei die Linzer Luft massiv stärker belastet, als es die EU-Richtlinien zulassen würden. Noch mehr Schadstoffe würden auch den Wirtschaftsstandort Linz belasten, da die schlechter werdende Luft den Industrie-Ausbau behindert.



Demonstrierten erneut, dass es in der Westring-Frage „in OÖ von Beginn an sehr große Einigkeit gegeben hat“: Bürgermeister Franz Dobusch und LH-Stv. Franz Hiesl. Foto: Röbl

„Kein Westring light“

Hiesl und Dobusch lassen sich Erfolg nicht schlechtreden:
„Es kommt zu hundert Prozent das, was wir wollten“

Sparvariante, Westring light, abgespeckte Version: In Bezug auf den Linzer Westring (A 26) können mit solchen Begriffen weder Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl noch der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch recht viel anfangen. Weshalb sie gestern auch in einer gemeinsamen Pressekonferenz ihre Sicht der Dinge noch einmal darlegten. „Es kommt das eingereichte Projekt von der B 127 bis zur Kudlichstraße, das wurde um keinen Millimeter verändert“, so Hiesl, und Dobusch stieß ins selbe Horn: Er sei verwundert über die teilweise mediale Darstellung des Verhandlungsergebnisses, denn „es ist zu 100 Prozent das gekommen, was die Stadt ursprünglich wollte“. Von einem „Westring light“ könne schon deswegen nicht die Rede sein, weil der nun ausgeschiedene Nordteil — die Verbindung zwischen der neuen Donaubrücke und der Mühlkreisautobahn ist für Dobusch überhaupt gestorben — eine Zukunftsvision gewesen sei, „aber nie geplant wurde“, so Baureferent Hiesl. Und auch die Stadt haben diesen Abschnitt nie forciert, bekräftigte Dobusch.

Auch der spätere Bau der Westbrücke ist für Hiesl kein

Indiz für eine Sparvariante. Diese sei 1960 gebaut worden: Mit rund drei Millionen Euro Instandhaltungs-Investitionen habe sie eine Lebensdauer bis 2040, bereits mit Maßnahmen um rund 200.000 Euro sei sie bis 2017/18 voll benützbar. Da sie auch jetzt schon vierspurig sei, stelle sie kein Nadelöhr dar. „Da haben wir keinen Druck“, so Hiesl.

Kein internationaler Verkehr zu bewältigen

Dobusch räumt auch noch mit einem anderen Argument der Westring-Gegner auf. „Wir haben nie gesagt, dass er die Verkehrsprobleme in Linz lösen wird“, aber das verfolgte Ziel, nämlich die Entlastung der Nibelungenbrück zu den Hauptverkehrszeiten, werde erreicht. Linz als Arbeits- und Bildungszentrum brauche Lösungen für den örtlichen Bedarf, „da soll kein internationaler Verkehr bewältigt werden“, widerspricht Dobusch Befürchtungen, es komme mit dem Westring eine Transitlawine auf Linz zu. Selbstverständlich gehöre zur Beantwortung der Frage, „wie wir den Mehrbedarf an Mobilität in den Griff bekommen“, auch der öffentliche Verkehr dazu

— „da erwarte ich mir nun die totale Unterstützung“, so Dobusch mit Blickwinkel auf die Diskussion um eine zweite Straßenbahnachse in Linz. Und durchaus emotional setzt der Linzer Bürgermeister nach: „Die selben Leute, die gegen die A26 sind, waren auch gegen die Umfahrung Ebelsberg und heute sagen sie, diese sei zu klein gebaut“. Die Grünen seien sogar gegen die Nahverkehrsdrehscheibe gewesen, kann sich Dobusch einen politischen Seitenhieb nicht verkneifen.

Nächster wichtiger Schritt ist für Hiesl und Dobusch jedenfalls die rasche Abwicklung des UVP-Verfahrens. Dafür sehen sie im Wegfall des Nordteils sogar eine Erleichterung. Bis 2014/15 sollte mit dem Bau der Brücke dann begonnen werden können.

Eines betonte Hiesl auch: Abgesehen vom zähen Ringen um den Westring „fühlen wir uns von Wien insgesamt gut behandelt, die AS-FINAG macht in OÖ sehr viel“ — wie etwa die Mühlviertler Schnellstraße, die zweite Tunnelröhre durch den Bosruck, den Vollausbau der Tunnelkette Klaus (A9) oder die Generalerneuerung der Westautobahn. eb

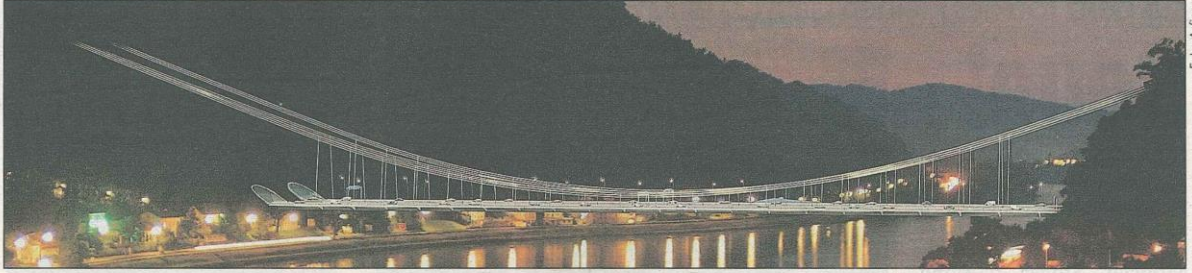


Foto: Adfina

Nacht über der (noch fiktiven) neuen vierten Linzer Donaubrücke: In frühestens 6 bis 7 Jahren wird der Verkehr drüberrollen können

Bürgerinitiativen bekämpfen den Westring trotz Kürzungen weiterhin massivst

Donaubrücke schon früher offen?

Frühestens 2019, eher 2020 wird der Linzer Westring fertig sein, weil die Behördenverfahren für das am 21. Mai 2008 eingereichte Projekt (durch alle Instanzen) bis 2014/15 dauern! Doch wenigstens die Brücke kann – vielleicht – schon ab 2017 oder 2018 benutzt werden, weil sie dann für den Tunnelbau nicht mehr gebraucht wird.

Etwa zu Jahresende 2011 ist mit dem UVP-Bescheid des Infrastrukturministeriums zu rechnen – das ist aber erst Halbzeit. Danach folgt der Umwelt-senat, dann das Höchstgericht, auch die materiell-rechtlichen Behördenverfahren (z. B. Naturschutz) müssen abgewickelt werden – und schon sind wir, wie Baureferent Franz Hiesl schätzt, beim Baubeginn 2014 oder gar erst '15.

Fünf Jahre Bauzeit insgesamt werden veranschlagt, davon entfallen zwei am Anfang auf die Brücke, die anschließend für den Rohbau des Freinbergtunnels als Aufstell- und „Deponie“-Fläche gebraucht wird. Das heißt, die Brücke könnte eigent-

„Wir werden prüfen lassen, ob durch die Filetierung nicht ein Neubeginn des UVP-Verfahrens nötig ist.“

Franz Bauer, Verkehrsforum OÖ

lich schon nach drei Jahren für den Verkehr freigegeben werden, außer man will den Anrainern den üppigen Auf- und Abfahrtsverkehr (noch) nicht zumuten.

Die Westring-Initiativen bekämpfen jedenfalls trotz Kürzungen um Nordtunnel und Westbrücke das Projekt weiter massivst – bis zum Höchstgericht und zum Beispiel auch, indem alle Möglichkeiten auf EU-Ebene ausgeschöpft werden, etwa mit Petitionen.

Parallel zum Westring auch die Mühlkreisbahn ausbauen!

Rohrbacher ÖVP-Obmann Mitterlehner: „Abwanderung durch Ausbau der Infrastruktur stoppen!“ – Ehre dem Ehrenamt

Von Michael Kaltenberger

„Die Einigung auf den Bau des Linzer Westrings – Brücke und Tunnel bis zur Kudlichstrasse – ist ein großer Erfolg für die Mühlviertler“, sagte gestern der Rohrbacher ÖVP-Bezirksobmann, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, in einer Pressekonferenz in Rohrbach. Gleichzeitig forderte er den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, besonders der Mühlkreisbahn. „Wenn die ÖBB das nicht tut, sollen es andere machen, entweder das Land oder Private“, sagte Mitterlehner und forderte das Land und die Stadt Linz auf, „mehr Aufmerksamkeit auf den öffentlichen Verkehr zu richten.“

Der Minister wies auf die Abwanderung, vor allem der Jugend, aus dem Bezirk hin, die nur durch den Ausbau der Infrastruktur gestoppt werden könne. Der Ausbau der Infrastruktur und die Steigerung der Lebensqualität sei daher 2011 ein Schwerpunkt der ÖVP im

Bezirk. Ein Mosaikstein sei die Erweiterung des Skigebiets Hochficht/Böhmerwald, was dem Wintertourismus in der Region einen Schub geben werde.

Als weiteren Schwerpunkt der ÖVP-Arbeit im Bezirk Rohrbach nannte LAbg. Georg Ecker die Aktivitäten im „Europäischen Jahr der Freiwilligenarbeit“ unter dem Motto „Mein Herz schlägt für Oberösterreich“. „Die Bürger stehen hinter dem Ehrenamt“, sagte Ecker, und: „Je kleiner die Gemeinde, desto größer ist das Engagement der Bürger.“ 2011

will die ÖVP den vielen Ehrenamtlichen ganz besonders die Ehre erweisen.

In der Landwirtschaft will Ecker besonders die Energiegewinnung forcieren, im Gespräch sei ein Biomasse-Heizwerk in Rohrbach. „Mit 33.200 Hektar Wald gibt es genügend Reserven.“

Die Bildung ist LAbg. Patricia Reisinger ein besonders Anliegen. „Wir werden uns auch im Bezirk aktiv an der Diskussion beteiligen und besonders die Betroffenen, die Schülerinnen und Schüler, einbinden. Sie wissen am besten, was gut für sie ist.“

Auch Reisinger wies auf die Bedeutung der Ehrenamtlichen, darunter viele junge Leute, hin und untermauerte das durch eine Zahl: Pro Woche werden in Oberösterreich 2,8 Millionen Stunden für ehrenamtliche Arbeiten aufgewendet.

Siehe auch S. 14, 15



Ein Herz für OÖ und besonders für den Bezirk Rohrbach (von links): Minister Reinhold Mitterlehner, LAbg. Patricia Reisinger und LAbg. Georg Ecker

Foto: ÖÖVP/Scheiblberger

Westring-Einigung: Druck für den Öffi-Ausbau

Nach der Westring-Einigung wollen die Grünen verstärkt Druck für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Linz machen. Er sei nötiger denn je, weil der Westring zusätzlichen Verkehr anziehen werde, glaubt Landesrat Rudi Anschöber, der den Öffi-Ausbau auch als Alternative zum Westring ins Prüfungsverfahren aufgenommen haben will.

Seite 28

OÖAMTC-Direktor Thurnhofer hält Westring nur für eine Teillösung und fordert ein Gesamtkonzept für die Bewältigung der Verkehrsprobleme für Linz und Pendler aus dem Umland



Josef Thurnhofer: „Unsere Clubmitglieder sind Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, Mopedfahrer, Lkw-Fahrer und Öffi-Nutzer. Unser Ziel für alle ist eine sinnvolle, leistbare Mobilität in einer lebenswerten Umwelt.“

„Verkehr

Oberösterreichs ÖAMTC hat in der Westring-Debatte mit einer umfassenden Analyse der Linzer Verkehrsprobleme aufhorchen lassen, die nicht nur beim Autoverkehr ansetzt, sondern Individualverkehr und Öffi-Ausbau gemeinsam thematisiert. ÖAMTC-Landesdirektor Josef Thurnhofer erklärt im Interview, was dahintersteckt – und warum der Linzer Westring bei weitem nicht ausreicht, um die Probleme zu lösen.

Viele Leute haben den ÖAMTC als „Autofahrer-Lobby“ im Kopf. Und wundern sich jetzt, dass Sie Verkehrsprobleme nun ganzheitlich angehen. Wir wollen uns noch stärker vom Automobilclub zum Mobilitätsdienstleister, der für alle mobilen Menschen da ist, weiterentwickeln.

Warum? Es wäre kurzfristig, nur auf das Auto zu setzen, weil es mit dem Auto allein nicht geht. Entweder Autos oder Öffis, das ist nicht der richtige Zugang. Öffis alleine funktionieren nicht, und der Individualverkehr

„Autos gegen Öffis, ein falscher Ansatz“

Wenn ich zu Besprechungen nach Wien muss, fahre ich mit dem Zug – und freue mich, unterwegs arbeiten zu können. Aber aus meinem Wohnort Gallneukirchen fahre ich mit dem Auto nach Linz, weil ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Stunde zum ÖAMTC in die Wankmüllerhofstraße bräuchte.

Zurück zur Gesamtsicht. Ist Oberösterreich da auf dem richtigen Weg?

Wir sehen nicht wirklich, dass es eine gemeinsame Weiterentwicklung im Mobilitätsbereich gibt. Auf der einen Seite gibt's den Straßenbau und den Straßenbaureferenten, auf der anderen den Verkehrsreferenten, in dem der Verkehr zwar drinsteckt, der aber nur für Öffis zuständig ist. Wir fordern seit längerem ein gemeinsames Ressort für gesamtheitliche Mobilität.

Zuletzt hat sich die Debatte ganz auf den Westring konzentriert.

Der ist eine Teillösung, die Verbesserungen für jene bringt, die schon seit Jahr-

Ja, da stecken die Pendler weiterhin im Stau.

Würde da ein sechsspüriger Ausbau des Autobahnzubringers helfen?

Unsere Aufgabe ist es, Probleme aufzuzeigen und

Lösungen aus dem Hut zaubern und erwarten das auch nicht von den Politikern.

Aber logisch ist es natürlich schon, dass eine Ostumfahrung Linz vom Nord-Süd-Durchzugsverkehr, der ja auch gar nicht in die Stadt

will, entlasten würde.

Nämlich für die Gesamtlösung, die wir brauchen und an der wir nicht vorbeikommen werden.

Derzeit fließen die Gelder ja in großem Ausmaß woanders hin.

Die „Gesamtlösung“ – für den Großraum Linz – ist Ihnen offenbar sehr wichtig.



Der Westring (Foto: gestrichene Westbrücke) ist für Thurnhofer nur eine Teillösung. Wir haben an vielen Ecken und Enden Probleme.

Seite 29

Interview

braucht Gesamtlösung“

zehnten darauf warten, auf einer anderen Brücke nach Linz zu gelangen. Und den Linzern an den stark befahrenen Durchzugsstraßen hilft er. Aber für andere wichtige Probleme bringt er keine Lösung.

Zum Beispiel im Süden von Linz...

Erwartungen zu formulieren, nicht Einzellösungen vorzuschlagen. Das ist Aufgabe der Experten und Planer, und Aufgabe der Politiker ist es dann, deren Vorschläge auch umzusetzen.

Wie zum Beispiel mit einer Ostumfahrung für Linz?

Wie gesagt, wir können und wollen keine

Schon all die Teillösungen kosten ja ziemlich viel Geld.

Wir fordern schon lange, dass das, was der Individualverkehr

über die Mineralölsteuer beim Staat abliefern, tatsächlich auch für die Bewältigung der Verkehrsprobleme genutzt werden kann.

Wichtig wäre, dass alle Akteure gemeinsam – Bund mit der Asfinag, Land, Linz und Linzer Umlandgemeinden – ein Gesamtkonzept bei Experten in Auftrag geben.

Dann gäb's auch die Chance auf eine gemeinsame Umsetzung. Interview: W. Pöchlinger

„Mineralölsteuer für Verkehr verwenden“



Für Thurnhofer hilft der Westring jenen, die ewig auf eine Brücke warten und auf der Rohrbacher Bundesstraße ständig im Stau stehen.



Westring: Mitfinanzierung nicht zulasten anderer Bauvorhaben

LH-Stv. Hiesl gibt bis zum Jahr 2015 totale Entwarnung
Umfahrung Lambach soll trotz Anrainerprotesten 2016 fertig werden

LINZ — Kein Verständnis hat LH-Stv. Franz Hiesl für die Kritik an der Mitfinanzierung des Landes OÖ für den geplanten Linzer Westring. „Je nach Baufortschritt wird pro Jahr eine Rate von acht Millionen Euro fällig — das ist ein Zehntel des seit 2005 konstanten oö. Neubaubudgets. Ich kann daher bis 2015 totale Entwarnung geben. Kein Bauprojekt wird wegen der Mitfinanzierung am Westring auf der Strecke bleiben“, betonte Hiesl. Die Angst, dass gewisse Regionen benachteiligt werden, sei unbegründet. Dazu komme, dass in den kommenden fünf Jahren alle großen Umfahrungsprojekte erledigt sein werden.

Neben dem 107 Millionen

Euro teuren Projekt in Lambach, bei die Behörde mit Widerständen eines Anrai-

ners rechnet, sollen auch die Umfahrungen Mattighofen, Gmunden-Ost, St. Peter am Hart sowie Eferding die Regionen lebenswerter und verkehrssicherer gestalten und den Wirtschaftsraum Oberösterreich fit für die Zukunft machen.

Entgegen kommt dem Land OÖ die Tatsache, dass sich die Wirtschaftskrise dämpfend auf die Baukosten — der Index stieg seit dem Jahr 2005 mit plus 30 Prozent stärker als die Lebenshaltungskosten — ausgewirkt hat. Aktuell würden die Bauunternehmen um Aufträge rittern, was sich dämpfend auf die Preise auswirke, erläuterte Franz Zeiliger, Leiter der Abteilung Neubauprojekte.

hw

ENDLOS-DEBATTE

Verkehrslösungen für Linz: Tips-Leser sind gefragt

LINZ. Sowohl der geplante Südtail des Linzer Westring-Projekts als auch die zweite Straßenbahnachse bleiben heiß diskutierte Verkehrsthemen. Tips fasst die politischen Positionen zusammen und ruft gleichzeitig zur aktiven Verkehrsmitgestaltung in Linz auf.

von DANIEL KNERINGER

„Und täglich grüßt das Murmeltier.“ Mit diesen Worten fasst Grünen-Landesrat Rudi Anschober die Ereignisse rund um den Linzer Westring zusammen. Ob er nun kommen wird oder nicht, bleibt weiterhin offen und hängt derzeit vor allem von der noch laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ab. „Fällt diese positiv aus, könnte man solche Prüfungen zukünftig abschaffen, denn gravierender kann ein Projekt den UVP-Zahlen nicht mehr widersprechen“, so Anschober.

Für den Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) bleibt in Sachen Westring das Faktum, dass von keiner Sparvariante die Rede

sein kann. „Der Westring wurde um keinen Millimeter verkleinert oder verändert“, betont Hiesl. „Es geht bei diesem Projekt um den Zielverkehr in Richtung Linz und nicht um den Anschluss an die A1“, ergänzt Dobusch: „Es ist wichtig, dass der Verkehr in gewissen Bereichen wie der Waldegg- oder der Kapuzinerstraße sowie auf der Nibelungenbrücke bewältigbar wird. Wir haben nie gesagt, dass der Stau in anderen Teilen von Linz dadurch weniger wird.“

„Der Westring wurde um keinen Millimeter verkleinert oder verändert.“

LH-STV. FRANZ HIESL (VP)

Die Grünen halten diese Aussagen für ein Märchen. „Mathematik ist offenbar nicht die Stärke von ÖVP und SPÖ“, so die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger: „Der Westring war immer als Gesamtes geplant, von der A7 kommend und zur A7 wieder einmündend. Wenn Nordteil und Westbrücke plötzlich nichtig sind, frage ich mich, was hier in den letzten Jah-

ren noch so alles Entbehrliche geplant wurde.“

Zweite Straßenbahnachse

Auch im Hinblick auf eine zweite Straßenbahnachse im Osten von Linz nehmen die kritischen Stimmen zu. SPÖ und Grüne sind grundsätzlich für das Projekt, die Grünen lassen nun allerdings neue Varianten der ober- anstatt unterirdischen Trassenführung im Bereich Urfahr prüfen und wollen die unter die Erde gelegten Straßenquerungen bei der Kreuzung Gruberstraße/Donaulände verhindern. Die ÖVP hat grundsätzlich auch nichts gegen einen zweiten Straßenbahn-Korridor. „Es müssen allerdings noch eine Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof und eine unterirdische Donauquerung geprüft werden“, so Vizebürgermeister Erich Watzl (VP). ■

i VERKEHRSPROBLEME

Tips-Leser, die neuralgische Verkehrspunkte in Linz kennen, welche immer wieder für Probleme sorgen, mögen diese bitte samt Fotos, Informationen und möglichen Änderungsvorschlägen an die Mailadresse d.kneringer@tips.at schicken.



Der öffentliche Verkehr soll durch eine zweite Straßenbahnachse weiter ausgebaut werden.

Foto: Linz AG



Einigung bei Westring-Projekt

Sehr geehrte Fr. Minister Bures! Die Einigung, die in dieser Frage erzielt werden konnte, ist wesentlich mehr als nur ein Kompromiss. Es ist ein Beispiel dafür, was erreicht werden kann, wenn man wirklich nach Lösungen sucht, die in der Gegenwart sonst politisch nicht durchsetzbar wären, unmittelbar helfen und trotzdem die Möglichkeiten für eine weitere zukünftige Entwicklung offen

lassen. Es ist auch ein deutliches Signal für die Bevölkerung, dass doch noch Entscheidungen getroffen werden können, die von der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung getragen werden und macht auch Bürgern wieder Mut, sich für die Realisierung von Projekten einzusetzen. Wir stehen daher nicht an, Ihnen und der gesamten „Verhandlungsrunde“ dafür zu danken. Es zeigt auch, dass, wenn,

bis auf eine Partei, alle in Bund, Land und Stadt die Notwendigkeit von Mobilität für die Gesellschaft erkennen, etwas weitergeht und dass es keinen Sinn macht, die Straße gegen die Bahn auszuspielen. Es geht eben nicht um entweder oder, sondern um sowohl als auch. Wenn wir im Mühlviertel jetzt auch noch die Attraktivierung und Einbindung der Mühlkreissbahn, in Normalspur, in den

Linzer Hauptbahnhof realisieren, kann ein Großteil des Pendlerproblems im nordwestlichen Mühlviertel zur Zufriedenheit der Bürger und zur Entlastung der Umwelt erreicht werden. Noch dazu, wo die Verkehrswirksamkeit dieser Maßnahme bereits innerhalb der nächsten drei bis vier Jahre wirksam werden könnte.

Walter Höllhuber,
Schwarzenberg/Böhmerwal

Westring-Gegner denken über Parteigründung nach

Gründung einer OÖ-weiten Bürgerliste „wird in den Gremien ernsthaft überlegt“ – Hiesl: „Große Mehrheit ist für den Westring!“

Von Michael Kaltenberger

Die Westring-Gegner denken über die Gründung einer Bürgerliste nach. „Das wird so oft an uns herangetragen, dass das in den Gremien ernsthaft überlegt wird“, sagte gestern der Sprecher der Überparteilichen Plattform gegen den Linzer Westring, Alfred Jaeger, in einer Pressekonzferenz in Linz. Vom VOLKSBLATT befragt, ob die neue Partei nur in Linz oder in ganz OÖ kandidieren werde, meinte Jaeger, so weit sei das Projekt noch nicht gediehen, es gehe aber schon um die Zusammenführung aller oberösterreichischen Bürgerinitiativen.

Wenig Freude über eine als Partei agierenden Bürgerliste zeigte der Mitveranstalter der Pressekonzferenz, Franz Bauer vom Verkehrsforum Oberösterreich. Ihm schwebt eher ein „Bürgerbeirat“ vor. Wie dieser Beirat ausschauen und was er tun soll, war aber nicht klar.

Einig sind sich Jaeger und Bauer in der Ablehnung des Linzer Westrings. Sie sehen gute Aussichten auf einen negativen UVP-Bescheid und kritisierten das Fehlen eines Plans B für den Fall, dass der Westring nicht gebaut werden kann. Sie forderten unter anderem den

Ausbau des öffentlichen Verkehrs und großräumige Umfahrungen von Linz im Osten und Westen. Im Westen sollte oberhalb des Kraftwerks Ottensheim eine Bahn- und Straßenbrücke gebaut werden, um einerseits den Autoverkehr aus dem oberen Mühlviertel auf einer neuen Straße auf der Trasse der 110-kV-Stromleitung in Richtung Leonding/Pasching/Traun ableiten zu können. Auf der gleichen Trasse sollte die Mühlkreisbahn an die LILO angebunden werden, wodurch der Bahnhof in Urfahr für sinnvollere Projekte frei würde.

„Dagegen zu sein ist nicht schwer“

„Ich nehme zur Kenntnis, dass die Westring-Gegner alles daran setzen, um das Projekt zu behindern, zu verteuern und zu verzögern“, sagte der oö. Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl (Foto: Land OÖ) dem VOLKSBLATT gegenüber, aber: „Das beeindruckt mich nicht besonders, das bin ich gewohnt, denn das ist bei allen Projekten so.“



VOLKSBLATT: Die Gegner

sind zuversichtlich, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung negativ ausgehen werde und dass „weder eine Donaubrücke noch sonst etwas gebaut werden darf“. Ist das berechtigt?

HIESL: Das sagen die Grünen und ihr Chef Rudolf Anschöber auch; offensichtlich sind die alle hellseherisch veranlagt. Den Widerstand nehme ich zur Kenntnis, auch die Gründung einer neuen Partei, das ist alles zulässig. Ich werde aber alles tun, um das Projekt, das von der großen Mehrheit gewünscht wird, umzusetzen. Jetzt geht es darum, dass das Verfahren so schnell wie möglich abgewickelt wird.

Der Widerstand macht Sie nicht nachdenklich?

Nein, denn das Gleiche habe ich bei der Welser Westspanne, bei der B 309 nach Steyr und bei vielen anderen Projekten erlebt; das ist für mich nicht direkt etwas Neues, mit dem leben wir. Ich bin überzeugt: Wenn die Straßenbahn gebaut wird, wird auch wieder eine Gruppe aufstehen und auch das bekämpfen, halt mit anderen Argumenten. Es ist keine große Kunst, irgendwo dagegen zu sein. Die große Kunst ist es, heutzutage noch irgendetwas durchzusetzen.

Unmut über alternative Vorschläge der Westring-Gegner

Ableitung des Pendlerstroms von der B 127 bei Walding über
die Donau nach Leonding/Pasching „nicht vorstellbar“

Für Unverständnis und Empörung sorgt in den betroffenen Gemeinden der Vorschlag der Westring-Gegner, statt der vierten Linzer Donaubrücke und des Tunnels in Linz den Pendlerstrom schon vor Ottensheim — etwa bei Walding — von der Rohrbacher Bundesstraße abzuleiten, über eine neue Brücke oberhalb des Kraftwerks Ottensheim über die Donau zu führen und auf einer neuen leistungsfähigen Straße auf der Trasse der 110-kV-Stromleitung in den Raum Leonding/Pasching und weiter zur Westautobahn zu leiten oder dort in das Linzer Straßennetz einzubinden. Parallel zur Straße sollte auch die Mühlkreisbahn geführt und in Leonding an die LILO angebunden werden. Nördlich der Donau könnten von den — sehr ungenauen — Plänen die Gemeinden Walding, Ottensheim und Goldwörth betroffen sein, südlich der Donau spielt sich das meiste in Wilhering ab. „Das kann ich mir nicht vorstellen“, sagt die Wilheringer



Wilherings Vizebürgermeisterin Renate Kapl

Foto: vo

Vizebürgermeisterin Renate Kapl. Ähnliche Überlegungen habe es schon in der Hitler-Zeit gegeben, das sei aber alles wieder verworfen worden. Die von den Westring-Gegnern vorgeschlagene Trasse würde einerseits eine Schneise durch die Natur ziehen und andererseits neue, attraktive Siedlungsgebiete entwerten, etwa bei Schönering. „20 Jahre Ortsentwicklung in der Gemeinde Wilhe-

ring würden ad absurdum geführt.“ Bei Appersberg gehe die Stromleitung, wie der Ortsname schon sagt, über einen Höhenrücken, „wie das auf dieser Trasse mit der Bahn funktionieren soll, ist mir schleierhaft“.

Kapl weist auch darauf hin, dass Wilhering mit der B 129 und der Ochsenstraße schon zwei Hauptverkehrsadern im Gemeindegebiet habe, „noch mehr ist nicht zumutbar!“

Für den Waldinger Bürgermeister Josef Eidenberger ist das Projekt Schnee von gestern, denn die Trasse sei Anfang der Achtzigerjahre für die Verbauung freigegeben worden.

Vom VOLKSBLATT befragt, wie es für die Pendler aus dem Mühlviertel in Leonding oder Pasching weiter gehe, da zu den Stoßzeiten ja alle Stadteinfahren von Linz verstopft seien, meinte Alfred Jaeger von den Westring-Gegnern, man solle „jetzt nicht über Details der Alternativen zum Westring diskutieren.“ Ob das die Pendler auch so sehen? mk

Lenkungsausschuss für Linzer Autobahn hatte erste Sitzung

Land will für Westring stärkeren Vertrag als für die Koralmbahn

Kärnten und die Steiermark haben mit dem Bund einen Vertrag über den milliardenteuren Koralmbahntunnel, mit dem sie den Bau erzwingen könn(t)en. Oberösterreich will so etwas – zumindest – auch für den Linzer Westring, bekräftigte Baureferent Franz Hiesl nach der ersten Sitzung des Westring-Lenkungsausschusses.

Verkehrsministerium, Asfinag, Land Oberösterreich und Stadt Linz beschicken den Westring-Lenkungsausschuss mit Beamten, die dafür sorgen sollen, dass die politischen Vereinbarungen über den Bau des Westrings zügig und transparent umgesetzt werden. Bei der ersten Sitzung ging's um Zeitpläne für den Ausschuss selbst (er

trifft sich alle zwei, drei Monate) und für die Behördenverfahren. Thema waren auch die technischen Umplanungen, die vor allem aufgrund des (vorerst gültigen) Verzichts auf den Nordteil notwendig sind.

Parallel geht's um einen Vertrag über die Finanzierung des Westrings, zu dem Land und Stadt ja 15 Prozent von etwa 450 Millionen Euro dazuzahlen sollen, und um die Fixierung der politischen Vereinbarungen auf Basis der Protokolle der Westring-Gipfel. Am Ende soll ein Vertragswerk zumindest wie beim Koralm-tunnel stehen – als „klar formulierte Vereinbarung mit dem Bund“, so Hiesl.

„Der Koralm-tunnel-vertrag ist als Vorbild fast zu wenig. Wir brauchen für den Westring Konkreteres.“

VP-Politiker Franz Hiesl

Westring: Gute Lösung für Oberösterreich erreicht!

Nach intensiven Verhandlungen mit Bundesministerin Bures kehrte das oberösterreichische Verhandlungsteam mit einem guten Verhandlungsergebnis für Oberösterreich zurück.

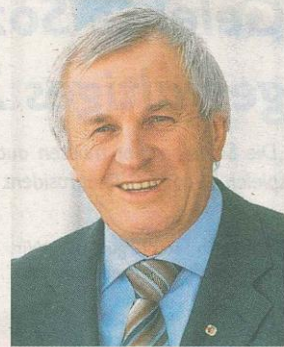
Der Linzer Westring wird als ASFINAG-Autobahnprojekt sukzessive und vorerst bis zur Kudlichstraße realisiert. Mit dem Bauvorhaben wird unverzüglich nach Vorliegen aller rechtskräftigen Bescheide begonnen. Der Baubeginn für den Linzer Westring mit vierter Donaubrücke wird nach heutiger Einschätzung und je nach Dauer des Verfahrens im Zeitraum zwischen 2014 und 2015 sein. Weiters wurde vereinbart, dass ein Lenkungsausschuss — mit Vertretern des Infrastrukturministeriums, der ASFINAG, der oberösterreichischen Landesregierung und der Stadt Linz — gebildet wird um einen raschen

Baubeginn zu gewährleisten. Eine Mitfinanzierung in der Höhe von 15 % (davon zehn % durch das Land Oberösterreich und fünf % durch die Stadt Linz) wird zudem die regionalen Interessen des Linzer Westrings berücksichtigen.

Gute Lösung für ganz Oberösterreich

„Wir haben für ganz Oberösterreich, für tausende Pendler und für die oberösterreichische Wirtschaft ein gutes und zukunftsfähiges Ergebnis erreicht“, so die einhellige Meinung des oö. Verhandlungsteams. Die sukzessive Realisierung wird in

das UVP-Verfahren aufgenommen, der Nordteil des Linzer Westrings jedoch nicht realisiert. „Jetzt gilt es das UVP-Verfahren in Wien zügig voranzutreiben. In Oberösterreich haben wir unsere Hausaufgaben bereits erledigt“, so LH Pühringer und LH-Stv. Hiesl. „Von einem Westring light oder einer Sparvariante kann absolut nicht die Rede sein. Der Südteil des Westrings wird zu 95 % genau so gebaut, wie er geplant wurde“, stellt LH-Stv. Hiesl fest. Lediglich die Westbrücke mit einer Länge von 213 Metern wird vorerst nicht gebaut, aber da die bestehende Westbrücke bereits vierspurig geführt wird, kommt es zu keiner zusätzlichen Verkehrsbelastung. Über einen späteren Bau der Westbrücke wird man je nach Notwendigkeit und wirtschaftlicher



Zufrieden mit dem Verhandlungsergebnis ist Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl.

Foto: Land OÖ

Situation entscheiden. Die Mitfinanzierung des Landes OÖ in der Höhe von zehn % der Gesamtbaukosten wird ausschließlich aus dem Straßenbaubudget erfolgen. Andere wichtige gesellschaftliche Aufgaben wie Bildung oder Soziales werden nicht darunter leiden. „Das ist eine gute Lösung für Oberösterreich, für die Pendler und die Wirtschaft“, so Hiesl zufrieden.

Linz unterstützt Westring-Gegner mit 25.000 Euro

LINZ. Die Stadt Linz, die bisher die Realisierung des Stadtautobahnprojektes Westring (A26) gefordert hat, unterstützt nun finanziell die Westring-Gegner bei der Finanzierung eines Gegengutachtens. SPÖ und Grüne beschlossen gestern in einer Sitzung des Stadtsenates, für eine von Westring-Gegnern in Auftrag gegebene Expertise 25.000 Euro beizusteuern. ÖVP und FPÖ stimmten gegen den Antrag. Die „Überparteiliche Plattform gegen den Westring“ hatte ein Gutachten eingeholt, das insgesamt rund 65.000 Euro kostet.

Inhaltlich geht es um ein Verkehrsgutachten, das die Daten der Asfinag im laufenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) kritisch hinterfragen soll. Zweifelt nun die Stadtregierung nun am bisher vehement geforderten Westring-Projekt? „Wir unterstützen den Westring natürlich weiterhin, haben aber im UVP-Verfahren einige Details, die wir anders sehen“, sagt Vizebürgermeister Klaus Luger (SPÖ).

„Zeiten des Drüberfahrens vorbei“

Er sieht die finanzielle Unterstützung der Westring-Gegner durch die Stadt als „kleinen demokratiepolitischen Beitrag. Es solle zwischen Befürwortern und Gegnern Waffengleichheit herrschen. Die Zeiten des politischen Drüberfahrens sind vorbei.“ Die Stadt erhalte im Gegenzug die Daten aus dem Gegen-Gutachten und könne diese nach eigenen Vorstellungen verwenden, sagt Luger. „Wir freuen uns, dass uns Bürgermeister Franz Dobusch angehört hat und die Stadt das Anliegen finanziell unterstützt“, sagt Alfred Jäger, Sprecher der Bürgerinitiative gegen den Bau des Westrings. Das Gutachten sei größtenteils fertig. Es bezieht sich allerdings auf die Pläne, die vor der Kompromisslösung anlässlich des „Westring-Gipfels“ Mitte Jänner erstellt worden waren. „Unser Gutachten muss also noch um die neuen Änderungen ergänzt werden. Das können wir aber erst in Auftrag geben, wenn die neuen Westring-Pläne auf dem Tisch liegen“, sagt Jäger. (staro)

Stadt subventioniert Westring-Gegner

Wirbel um 25.000 Euro Fördergelder an Protestplattform

Mit den Stimmen von SP und Grünen wurde im Linzer Stadtsenat eine Subvention von 25.000 Euro an die „Überparteiliche Plattform gegen den Westring“ abgesegnet, um ein unabhängi-

ges Verkehrsgutachten mitzufinanzieren. „Keinesfalls als Abweichen gegen die Pro-Westring-Linie“ sehen Bürgermeister Franz Dobusch und Vizebürgermeister Klaus Luger diesen

Schritt: „Vor Beginn des UVP-Verfahrens wird lediglich für Waffengleichheit gesorgt.“ Naserümpfen rief diese Förderung bei FP und VP hervor, die gegen die Zahlung stimmten.

Drittes Haus in der Waldeggstraße wird jetzt abgerissen • Asfinag will UVP im

Zwangspause für Westring ist

Nach der Zwangspause gehen die Vorbereitungen für den Bau des Westrings nun weiter: Am Mittwoch wurde mit den Abrissarbeiten für ein 130 Jahre altes Haus in der Waldeggstraße begonnen,

das dem Autobahnprojekt weichen muss. Die wohl größte Hürde erwartet die Asfinag aber mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die im Herbst – abgeändert – fortgesetzt werden soll.

Foto: Chris Koller



Das im Jahr 1880 erbaute Haus Waldeggstraße 34 ist das dritte Gebäude in der Waldeggstraße, das die Asfinag abreißen lässt. „20 von 24 Objekten sind abgelöst. Wir wollen unbewohnte Häuser natürlich auch rasch abreißen, weil uns auch die Überwachung der Gebäude rund 50.000 Euro jährlich

◀ LH-Stv. Franz Hiesl ließ es sich nicht nehmen, in der Waldeggstraße hinter dem Steuer des Baggers Platz zu nehmen.

„Der Nordteil des Westrings ist kein Thema mehr, wir konzentrieren uns jetzt ganz auf den Südtail.“
Franz Hiesl, LH-Stellvertreter

kostet“, sagt Asfinag-Geschäftsführer Alexander Walcher. Nach einer Zwangspause durch die Westringverhandlungen in Wien – wir berichteten – werden Anfang April die Abösegespräche mit den verbliebenen Hausbesitzern wieder aufgenommen.

Stress dürfte die Asfinag dabei aber wohl keinen haben, gilt es doch derzeit vorrangig, das UVP-Verfahren

Herbst fortsetzen:

vorbei!

fortzusetzen: „Das wird die große Hürde bei diesem Projekt. Die um die ausgehandelten Änderungen ergänzten Unterlagen werden bis Herbst fertig, dann geht die UVP weiter“, kündigt Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) an.

In den neuen UVP-Unterlagen ist der Bau in drei Teile gegliedert: Nach der Errichtung der neuen Donaubrücke ist die Verbindung bis zur Waldeggstraße dran, abschließend steht der Neubau der Westbrücke an.

Linz: Baufälliges Haus musste Westring weichen

Gebäude an der Waldeggstraße war Sicherheitsrisiko für Passanten

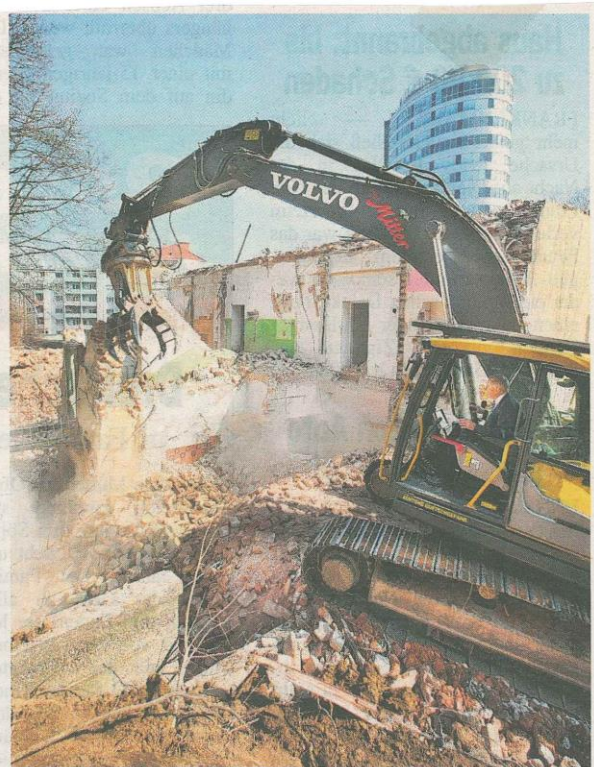
LINZ — In den geplanten Bau des Linzer Westrings kommt wieder etwas Leben. Zwar müssen bis zum Baubeginn der neuen Variante (die Nordspange ist bekanntlich gestrichen worden) noch behördliche Verfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung abgewartet werden, doch die Vorbereitungsarbeiten für das Großprojekt laufen jetzt schon an.

Schon 20 von 24 Gebäuden angekauft

Gestern hat die Asfinag in der Waldeggstraße mit dem Abriss eines Hauses begonnen, das im Einfahrtsbereich des geplanten Tunnels steht. Das Haus war eines von 20 Gebäuden, die bereits angekauft worden sind und weggerissen werden sollen. Bei

vier weiteren Objekten laufen noch die Verhandlungen mit den Besitzern. Aufgrund seiner Baufälligkeit habe das Gebäude in der Waldeggstraße ein Sicherheitsrisiko für die Passanten dargestellt, begründeten LH-Stv. Franz Hiesl und Asfinag-Geschäftsführer Alexander Walcher. In weiterer Folge wird die nun entstehende Fläche für die Bauarbeiten verwendet.

Wie berichtet haben sich Land, Stadt und Bund Anfang Jänner darauf geeinigt, den Westring in einer verkleinerten Form zu errichten. Durch den Wegfall der Nordspange erspart man sich 300 Millionen Euro. Zusätzliche 170 Millionen Euro „Ersparnis“ ergeben sich durch Mitfinanzierung durch Land und Stadt und der terminlichen Verschiebung der Westbrücke.



Vorbereitungsarbeiten für den Westring: Ein baufälliges Haus fiel gestern dem Bagger zum Opfer.

Foto: Röbl

Was da bisher vorliegt, passt Oberösterreich sicher nicht:

Heute geht es beim Vertrag über den Westring zur Sache!

Mit dem bisherigen Entwurf für einen „Vertrag“ über die Errichtung des Linzer Westrings ist Wien beim Land Oberösterreich abgeblitzt. Umso mehr geht es heute, Freitag, zur Sache, wenn der zwi-

schen Bund, Land, Asfinag und Stadt Linz eingerichtete Westring-Lenkungsausschuss sich mit diesem als „Absichtserklärung“ titulierten Papier samt Finanzierungsvereinbarung befasst.



Foto: Werner Pöchlinger

Baureferent Franz Hiesel (VP) passt der dem Land OÖ vor drei Wochen übermittelte Vertragsentwurf nicht: Er will auf jeden Fall mindestens den Standard des – weit verbindlicheren – Vertrages zwischen Bund, Kärnten und der Steiermark über den Koralmtunnel.

FP-Klubchef Günther Steinkellner, der seit Jahr und Tag einen rechtsverbindlichen, einklagbaren Westring-Vertrag verlangt, nennt den Entwurf „eine reine Unterwerfungserklärung von Linz und Land – und der Asfinag bleiben alle Gestaltungs- und Ausstiegsmöglichkeiten“. Und er sagt: „Wo steht da mit allem Nachdruck drinnen, was wann und wie zu geschehen hat – mit allen Kontrollmöglichkeiten?“

Die Grüne Gerda Lenger hält einen Westring-Vertrag für überflüssig: „Ich bin überzeugt davon, dass dieses Autobahnprojekt sowieso bei der Umweltprüfung durchfallen wird“ ...

Nur die Sprecherin von Ministerin Doris Bures (SP) bleibt optimistisch: „Es geht hier in der Arbeitsgruppe um Ausformulierung und Konkretisierung. Die Eckpunkte wurden ja bereits im Jänner zwischen Land, Bund und Asfinag vereinbart“, so Susanna Enk.

Obwohl Studie bald präsentiert wird:

Mühlkreisbahn-Zukunft bleibt noch ungeklärt

Zwar präsentiert SP-Verkehrsreferent Hermann Kepplinger in der Karwoche seine „Machbarkeitsstudie“ für die Zukunft der Mühlkreisbahn, doch scheint damit noch nichts fix. Die Experten zeigen mehrere Varianten – vom Weiterbestehen der Eisenbahn bis zur 900-mm-RegioTram – auf, ohne sich festzulegen.

Damit kommt auf Landesrat Kepplinger und die Landespolitik eine schwierige Zukunftsentscheidung zu, wobei die Experten mehrere technische Varianten aufzeigen, die alle ziemlich exakt die für Urfahr-Rohrbach im Studienauftrag vorgegebene Fahrzeit von einer Stunde erfüllen – nur eben mit unterschiedlichen Spurweiten und zu unterschiedlichen Kosten. Wobei die Mühlkreisbahn als Eisenbahn im Vorteil sei soll.

Die Mühlviertler Grünen Politikerin Ulli Schwarz aus Rohrbach meint grundsätzlich: „Es wird darauf ankommen, mit welchen Systemen zu welchen Kosten man die Leute auf die Schiene bringt. Wir müssen auf der Schiene den Anteil der Einpendler nach Linz jedenfalls erhöhen!“

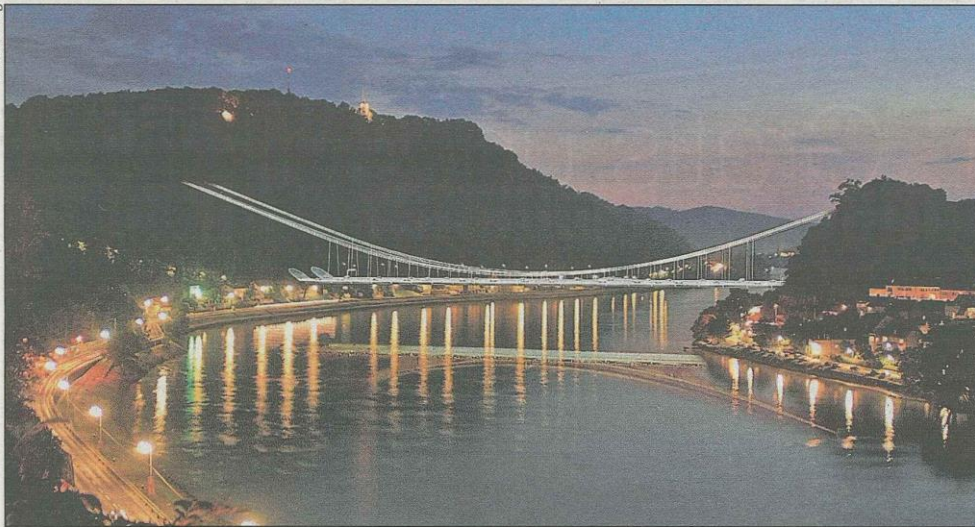
Die Verlängerung der Linzer 900-mm-Straßenbahn ins Mühlviertel würde sie dabei vehement ablehnen: „Das würde nur große Chancen ruinieren!“

„Es können keine konkreten Daten in die Vereinbarung geschrieben werden, weil die UVP ja noch läuft.“

Bures-Sprecherin Susanna Enk

ooe@kronenzeitung.at

Foto: Asfimag



Die vierte Donaubrücke soll als erster Teil des Westrings errichtet werden – ab wann, ist jedoch offen

Kritiker ließen jetzt eigenes Urteil in Deutschland erstellen

Gegner-Gutachten zum Westring: A 26 löst Verkehrsprobleme nicht

Mehr als sechs Monate dauerte die Prüfung der Planungsunterlagen des Westrings, nun ist das von den A 26-Gegnern rund um Alfred Jäger bei „RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement“ in Deutschland in Auftrag gegebene Gutachten fertig. Das Urteil: Die A 26 kann die Verkehrsprobleme nicht lösen.

Dass dieses Gutachten der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung nicht positiv für den Westring ausgehen wird, war angesichts des Auftraggebers zu erwarten. So zeigen die Gutachter Wulf Hahn und Ralf Hoppe auf, dass „der irreparable landschaftsökologische Eingriff in die Linzer Pforte“ und die Schäden am Landschaftsbild nicht ausgleichbar sind. Zudem stellen die Experten fest: „Die A 26 widerspricht den im Verkehrs-

konzept der Stadt Linz festgelegten Zielvorstellungen des Umweltverbundes.“

So fehle es an einem „dauerhaften Entlastungsnachweis“ für die Innenstadt. Zudem wird kritisiert, dass zu geringes Verkehrsaufkommen bei der Simulation der einzelnen Verkehrsflüsse angenommen wurde, es deshalb vor allem im Bereich Westbrücke und Hummelhof zu Staus kommen werde.

Auch die Luftbelastung wird von den deutschen Gut-

achtern unter die Lupe genommen – mit der Erkenntnis, dass die „Grenzwerte auch zukünftig nicht eingehalten werden können“.

Doch das Gutachten hat Schwachstellen. So wurde kritisiert, dass die Bedeutung der A 26 im Trans-Europäischen Verkehrsnetz (TEN) „unzureichend berücksichtigt“ wurde. Dabei ist klar, dass der Westring sicher nicht zu diesem TEN-Netz gehört, wird doch nur der Südteil errichtet.

Derzeit wird – wie berichtet – noch weiter an der Formulierung des Westring-Vertrages mit der Bundesregierung formuliert. Ein Baubeginn ist jedoch in absehbarer Zeit nicht in Sicht.

„Als Ergebnis der Analyse ... ist festzuhalten, dass die den Luftschadstoffberechnungen zugrunde liegenden Ausgangsdaten und in der Folge die Ergebnisse zahlreiche Mängel aufweisen und die Belastung unterschätzen.“

Aus dem „RegioConsult“-Gutachten



Foto: rubra

Hoffen auf einen raschen Baubeginn der A 26: Der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (links) und LH-Stellvertreter Franz Hiesl.

VERKEHR

Ringen um den Baustart für Linzer Westumfahrung dauert weiter an

LINZ. Frühestens 2015 will die Asfinag mit der vierten Donaubrücke beginnen, erst ab 2020 soll der Rest des Westumfahrung (A26) folgen. In der Linzer Stadtpolitik regt sich bereits Unmut über diesen späten Baubeginn. Die Grünen hingegen wollen die UVP für den abgespeckten Westring neu starten.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Seit Wochen ringen Stadt Linz und das Land Oberösterreich mit Ministerium und Asfinag über den Inhalt einer Absichtserklärung für die Realisierung der A26, der Linzer Westumfahrung. Wie nun durchsickerte, wird darin ein Baubeginn der vierten



Die Waldeggstraße soll für die Westumfahrung eingehaust werden. Foto: Weibbold

Donaubrücke für frühestens 2015 angestrebt. Der weitere Abschnitt mit dem Tunnel Freinberg und dem Knoten Kudlichstraße soll erst 2020 folgen, hieß es zuletzt in den Gesprächen. Auf Tips-

Anfrage ist SP-Verkehrsreferent und Vizebürgermeister Klaus Luger mit diesen Plänen nicht zufrieden: „Unser Ziel kann nur lauten, den Baustart für den zweiten Abschnitt näher an die Brü-

ckenerrichtung heranzuführen.“ Endgültig zu Grabe getragen wurde hingegen bereits der Nordteil der A26, der den Einsparungen der Asfinag zum Opfer fällt. Die im November angekündigte Kürzung wurde vom Ministerrat Ende Mai offiziell abgesegnet.

Projekt zurück an den Start?

Die Grünen fordern deshalb ein „Zurück an den Start“, wie Gemeinderätin Gerda Lenger betont: „Da die nördliche Spange aus dem Bundesstraßengesetz gestrichen wurde, ist der Westring offiziell ein völlig neues Projekt. Auch die Umweltverträglichkeitsprüfung und die strategische Umweltprüfung müssen daher neu gestartet werden.“ ■

Grüne sehen gute Chancen, Westring zu verhindern

LINZ. Der Verkehrsausschuss des Parlaments verabschiedet heute ein neues Gesetz, das neben anderen Asfinag-Projekten den Bau des Linzer Westrings besiegelt. Die Grünen stimmen dagegen und rechnen sich gute Chancen aus, das Projekt doch noch zu Fall zu bringen.

„Wenn es um Straßenprojekte geht, wird viel getrickst. Der Westring müsste laut EU-Richtlinie einer Sonderumweltprüfung (SUP) unterzogen werden. Mit dem neuen Bundesstraßengesetz versucht die Regierung, diese Vorschrift zu umgehen“, sagt die grüne Verkehrssprecherin Gabi Moser.

Die Linzer Parlamentarierin will in Kürze Beschwerde bei der EU-Kommission einlegen und nennt dafür folgenden Grund: „Es macht keinen Sinn, eine Autobahn in eine Stadt zu bauen, deren Bewohner jetzt schon unter erhöhter Schadstoffbelastung leiden.“ Verglichen mit der vorgeschriebenen

„Mit dem neuen Bundesstraßengesetz versucht die Regierung, eine Sonderumweltprüfung zu umgehen.“

GABI MOSER
Grüne Verkehrssprecherin im Parlament

„Das wird ein sehr mühsamer Weg, und wir müssen höllisch aufpassen, dass im Verfahren keine Fehler passieren.“

FRANZ HIESL
LH-Vize und Straßenbaureferent des Landes

Umweltverträglichkeitsprüfung sei eine SUP viel weitreichender, erklärt Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen: „Bei der UVP ist die Trasse bereits festgelegt. Es geht also nur noch darum, das Projekt umweltverträglich zu machen. Die SUP prüft auch Alternativen wie eine Linzer West- oder Ostumfahrung beziehungsweise eine Nulllösung“, so Lenger.

In ihrem Kampf gegen den Westring haben Bürgerinitiativen 1500 Einwendungen eingebracht und ein Gegengutachten bestellt. Obwohl die Linzer SPÖ für den Westring eintritt, beschloss sie kürzlich mit den

Grünen einen 25.000-Euro-Zuschuss zur Finanzierung des Gutachtens.

Im Gegensatz zu den Grünen hält Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP) das Verfahren für rechtskonform: „Es wird im Verkehrsministerium unter Einhaltung aller Vorschriften abgewickelt. Das wird allerdings ein sehr mühsamer Weg, und wir müssen höllisch aufpassen, dass keine Fehler passieren.“

In einem Lenkungsausschuss wurde zuletzt ein Vertrag ausgearbeitet, der beim Westring die Kostenteilung zwischen Land, Stadt und Bund detailliert regelt. (fam)

WESTRING



Westring ist mautpflichtig

Geplanter Baubeginn im Jahr 2015

In einer abgespeckten Version wurde der Westring Anfang 2011 nach heftigem Tauziehen zwischen Bund und Land politisch durchgewunken. Ohne Westbrücke und Nordspange wird das mautpflichtige Autobahnteilstück geschätzte 450 Millionen Euro

kosten. Ob wie vorgesehen 2015 mit dem Bau begonnen werden kann, hängt mit der Verfahrensdauer zusammen. Das Projekt ist UVP-pflichtig. Die von den Grünen in die Diskussion gebrachte Sonderumweltprüfung würde das Vorhaben zumindest verzögern.

Nicht einmal Nationalratsabgeordneter erhält Auskunft:

Westring-Zukunft bleibt vage

Für Journalisten, die regelmäßig von PressesprecherInnen abgewimmelt werden, ist das tröstlich: Selbst ein Nationalratsabgeordneter bekommt von Verkehrsministerin Doris Bures (SP) keine Auskunft über den Inhalt des so genannten Westring-Vertrages zwischen Bund, Land, Stadt Linz und Asfinag, den es mehr als ein halbes Jahr nach dem unter großem Getöse abgehaltenen „Westring-Gipfel“ noch immer nicht gibt.

Bures schreibt in ihrer parlamentarischen Anfragebeantwortung gleich zweimal: „Die detaillierten Formulierungen der Vertragsinhalte befinden sich derzeit in Abstimmung“,

sagt aber nicht einmal über nicht Detailliertes irgendetwas Neues. Wir sind gespannt, ob sich der anfra-

gende Linzer FP-Nationalrat Werner **Neubauer** diese ministerielle Nicht-Antwort so gefallen lässt.

SOMMERINTERVIEW

„Das Westringerl schluckt nur Geld und bringt keine Verkehrsentslastung“

OBERÖSTERREICH. Umweltlandesrat und Grünen-Chef Rudi Anschöber im letzten Tips-Sommargespräch über die Windkraft-Offensive, die Hoffnungen in das neue Ökostromgesetz und die scharfe Kritik am Linzer „Westringerl“.

von JÜRGEN AFFENZELLER
und KARIN MÜHLBERGER

Tips: Sie haben fast 5000 Freunde auf Facebook. Was ist Ihnen an diesem direkten Kontakt mit den Online-Nutzern wichtig?

Rudi Anschöber: Facebook ist eine zusätzliche Kommunikationsebene, wo man mit engagierten Bürgern in einen schnellen Infoaustausch gehen kann. Man kann etwa im Zug einen direkten Sprechtag abhalten. Diese Stärke von Facebook fasziniert mich. Oft entstehen auch tolle Diskurse.

Tips: Das Thema Windkraft ist in Oberösterreich kein einfaches, viele Projekte sind mit Bürgerprotesten verbunden. Sie kündigen zuletzt eine Offensive an Standorten an. Warum kommt man ohne die Anlagen nicht aus?

Anschöber: Freilich, jede Form der Energienutzung ist ein Eingriff in die Umwelt-Situation. Aber wir brauchen für die Energiewende mehr als nur die Wasserkraft. Neben einer Wirtschaftlichkeitsanalyse soll der Windmasterplan bis Jahresende deshalb Auskunft darüber geben können, wo Windkraft in Oberösterreich genau vorstellbar ist.

Tips: Welche Hoffnung haben Sie in das neue Ökostromgesetz, das künftig unter anderem auch höhere Förderungen für Fotovoltaik-Anlagen vorsieht?

Anschöber: Nach fünf Jahren Kampf haben wir uns in Wien durchgesetzt. Ich setze mir das Ziel, dass wir rund 6000 Fotovoltaik-Anlagen jährlich in Oberösterreich dazubauen, derzeit halten wir bei 800. Das neue Gesetz ermöglicht uns diesen Ausbau-Boom, bisher schreckten viele noch zurück.

Tips: Wo liegen Ihrer Meinung nach die Potenziale der Elektromobilität in Oberösterreich?

Anschöber: Derzeit haben wir rund 10.000 Elektroautos in Oberösterreich, mit einem größeren Schub ist in den nächsten beiden Jahren zu rechnen. Bis dahin brauchen wir eine flächendeckende Infrastruktur, das heißt, jede Gemeinde muss zumindest eine eigene Tankstelle haben und in den größeren Städten müssen neuralgische Stadtteilpunkte ausgestattet werden.

„In den nächsten drei Jahren muss jede Gemeinde eine Elektrotankstelle bekommen.“

LR RUDI ANSCHÖBER

Tips: Entwicklungen wie diese werden künftig mehr Stromleitungen erfordern. Wie stehen Sie solchen Leitungen wie der umstrittenen im Almtal gegenüber?

Anschöber: Es muss einen Ausbau der Netzinfrastruktur geben, derzeit laufen Korridorpläne, wie diese aussehen kann. Wichtig wird sein, die Gesetzgebung zu demokratisieren und betroffene Bürger damit einzubeziehen und überzeugen zu können. Wo die Betroffenheit groß ist, brauchen wir etwa im Almtal künftig unterirdische Teilverkabelungen.



Rudi Anschöber: „Gesetze bei Stromleitungsbau bürgerfreundlicher machen.“

Tips: Eine der größten politischen Anstrengungen der vergangenen Monate war die Spitalsreform. Wo sehen Sie hier die Handschrift der Grünen?

Anschöber: Wir haben uns mit viel Detailarbeit in den Reformprozess eingebracht. Zwei Punkte waren besonders wichtig: Die Basisversorgung muss als dezentrale Versorgungsstruktur aufrecht bleiben, kein Spitals-Standort darf geschlossen werden. Zweitens müssen die Betroffenen im Umsetzungsprozess nun intensiv miteinbezogen werden.

Tips: Beim Linzer Westringer war es mit der Schwarz-Grünen Ruhe in der Landesregierung kurz vorbei. Hat sich Ihre Mei-

nung zu diesem Projekt in der Zwischenzeit geändert?

Anschöber: Ich bin überrascht, dass die Betreiberseite derzeit nicht aktiver ist, damit scheint unsere Prognose einzutreten, dass die Wahrscheinlichkeit, dass wir uns durchsetzen, eine hohe ist. Dieses „Westringerl“, das durch die Verhandlungen da entstanden ist, ist in Wirklichkeit gar nichts mehr, schluckt nur Geld und bringt keine Verkehrsentslastung. Wir sparen in vielen Bereichen mühsam Geld ein und das versickert dann in einem solchen Projekt? Meine Einschätzung: Wenn es bis 2015 nicht umgesetzt wird, dann nie mehr, denn dann wird die Priorität auf dem Öffi-Ausbau liegen. ■

FP zweifelt am Vertrag für den Westring **„Hinterzimmer-Abkommen“ soll offen gelegt werden**

„Seit über einem Monat heißt es, der Vertrag sei unterschriftsreif, aber gesehen hat ihn noch niemand“, kritisiert Günther Steinkellner, FP-Klubchef im Landtag, die „bloße Ankündigungspolitik“ in der Causa Linzer Westring. Es

gebe „große Fragezeichen: Die Vertragsinhalte sind ebenso unklar wie die tatsächliche Rechtsverbindlichkeit der Vereinbarung“, nach der Land und Stadt Linz zu dem Projekt der Bundes-Asfinag 15 Prozent – nach derzeitigem

Stand 80 Millionen Euro – dazuzahlen sollen.

Steinkellner fordert eine Offenlegung des Vertrags, damit er von allen Fraktionen geprüft werden kann: „Solche Hinterzimmer-Abkommen sind undemokratisch und abzulehnen.“

● **Westring-Widmung**

Kritik kommt von Grüne-Chefin Gerda Lenger zu einer geplanten Umwidmung im Gemeinderat: „Durch die Umwidmung von Grünland in Verkehrsflächen sollen Teile der Bergschlössl- und Ziegeleiparks dem Westring weichen.“

Asfinag-Vertrag mit Land und Stadt geht vom „letztmöglichen Baubeginn“ aus:

Westring kommt später und teurer

Das Land wollte warten, bis alles unter Dach und Fach ist, die Asfinag gab aber nun schon vorab bekannt, dass sie den Vertrag für den Linzer Westring unterschrieben hat. Jetzt fehlen noch Ministerin Doris Bures, Land und Stadt Linz. Ungute Details: Der Westring wird jetzt erst 2024 fertig, dafür aber teurer als geplant.

Nach der Westring-Einigung im Jänner war von einer Gesamtdauer bis 2020 die Rede gewesen, nun erinnern sich sowohl Asfinag als auch Landesvize Franz Hiesl nur mehr daran, dass für 2015 der Baubeginn für die Donaubrücke als erster Abschnitt vereinbart wurde.

„Mit mehr Tempo bei der UVP ginge es auch früher“, meint Hiesl. Vertraglich verpflichtet hat sich die Asfinag nun aber nur auf den „letztmöglichen Baubeginn“, der

im Jänner mit 2015 angenommen wurde. „Im Vertrag steht nur, was vereinbart wurde“, so Hiesl.

Durch die Steigerung des Baukostenindex klettern mit der Verzögerung aber auch die Kosten auf insgesamt 645,8 Millionen Euro. Zehn Prozent davon muss laut Vertrag das Land, fünf Prozent die Stadt zahlen – zusammen nunmehr 93 Millionen Euro. Bisher war immer von „um die 80 Millionen“ die Rede gewesen.

Ob der Enns

Über Pläne für eine weitere Linzer Donaubrücke, nun Kernstück des Westrings, berichtet die „ÖÖ-Krone“, seit es sie gibt. Der junge Kollege, der die ers-

Straßenbaureferent vollendet haben – inklusive Baubeginn der Donaubrücke.

Es sei ihm vergönnt, erst recht den vielen Pendlern, die weniger oft im Stau ste-

Geheißen hat es schon viel

ten Artikel darüber schrieb, ist heute in Pension.

Landesvize Franz Hiesl wird ihm nach Ende der Landtagsperiode im Jahr 2015 folgen und will bis dahin sein Lebenswerk als

hen werden. Irgendwann. Jetzt heißt es 2024, aber geheißen hat es schon viel.

Dass es diese Brücke wirklich gibt, wird man erst ganz glauben können, wenn man darüber fährt... FS

Westring-Vereinbarung sichert Baubeginn spätestens 2015

ASFINAG-Vorstand hat unterschrieben – Erste Bauetappe ist die 4. Linzer Donaubrücke – Baukosten von 645,8 Mio. Euro

„Eine gute Nachricht für die Stau-geplagten Pendler“, sagt der öb. Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl zur Unterschrift der beiden ASFINAG-Vorstandsdirektoren Alois Schedl und Klaus Schierhackl unter die Vereinbarung zwischen Bund, Land OÖ, Stadt Linz und Straßenbaugesellschaft über die Realisierung des Linzer Westrings (A 26). „Dem Baubeginn 2015 dürfte jetzt nichts mehr im Weg stehen“, meint Hiesl. 2015 sei aber der „worst case“, weil alle möglichen Fristen voll eingerechnet seien; „es könnte auch schneller gehen.“ Man werde in OÖ jedenfalls alles tun, um die ASFINAG in den laufenden Verfahren so gut es geht zu unterstützen.

Die Vereinbarung geht auf den Westring-Gipfel zwischen den Spitzen der Republik, des Landes und der Stadt Linz im Jänner dieses Jahres zurück, auf dem man sich über die Vorgangsweise geeinigt hat. Folgendes wurde festgeschrieben:
○ Das Projekt wird in Etap-



ASFINAG

Vereinbarung

über die Realisierung des Projektes
A 26 Linzer Autobahn Westring

pen umgesetzt: Begonnen wird mit der Donaubrücke. Der Abschnitt 2 – Tunnel Freinberg incl. Bahnhofsknoten und Knoten Waldeggstraße – soll anschließend

(2017/2018) errichtet werden. Die Bauetappe 3 (Westbrücke bis zur A 7 beim Bindermühl) wird auf später verschoben. Der Nordteil (Urfahr) wird nicht als Bundesstraße realisiert.

○ Das Land OÖ und die Stadt Linz leisten einen Beitrag von 15 Prozent (Land 10, Stadt 5) zu den Baukosten von 645,8 Mio. Euro.

○ Eine Steuerungsgruppe der Vertragspartner soll die bestmögliche Zusammenarbeit gewährleisten.

○ Land und Stadt werden die ASFINAG bei den Vorarbeiten bestmöglich unterstützen. mk



Begonnen wird der Bau des Westrings spätestens 2015 mit der 4. Linzer Donaubrücke

Foto: Land OÖ

Gutes Zeugnis für den Straßenbau in OÖ

Eine professionelle Projektabwicklung, eine gut funktionierende Koordination der Abteilungen und ordnungsgemäße



und rechtskonforme Planungen und Vergaben – damit stellt der öb. Landesrechnungshof (LRH) in seinem Prüfbericht dem öb. Straßenbau ein gutes Zeugnis aus. Und: Bei allen Vorhaben sei der Bedarf gegeben gewesen. „Das bestätigt, was mir immer ein zentrales Anliegen ist: dass im Straßenbauressort mit Steuermitteln korrekt und sehr sorgsam umgegangen wird“, stellt Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl (Foto: Land OÖ) zum Prüfbericht fest.

Der LRH hat im April und Mai 2011 die Direktion Straßenbau und Verkehr geprüft. Die gesamten Ausgaben für den Straßenbau machten 2010 rund 178,8 Mio. Euro aus. Insgesamt umfasst das Landesstraßennetz 6000 Kilometer. Das sei im großen und ganzen genug, deshalb sollte mittelfristig Geld vom Straßenbau in die dringend notwendige Sanierung umgeschichtet werden. Auch eine Mittelumschichtung zum öffentlichen Verkehr sollte angedacht werden. Dazu Hiesl: „Die Vorschläge des Landesrechnungshofs werden intensiv diskutiert.“

Westring-Vertrag bringt Klarheit für Pendler



„Der Linzer Westring ist für Linz und die Pendler eine absolute Notwendigkeit“, freut sich Pendlersprecher und ÖVP-NR-Abgeordneter Michael Hammer (Bild), dass der

Westringvertrag zwischen Bund, Land, Stadt Linz und ASFINAG nun — wie ausführlich berichtet — unter Dach und Fach ist. Der Vertrag bringe Klarheit über die Realisierung und den Realisierungszeitraum, so Hammer, der überzeugt ist, „dass dieser Vertrag Klarheit und Vertrauen bei den Pendlern bringt“. Nun gelte es, die Vertragsinhalte und die entsprechenden Verfahren zügig umzusetzen, sodass 2015 auch sichtbar für die Pendler das Projekt errichtet werden könne.

Foto: ÖVP

Weekend, 16./17.09.2011, S. 14.

Projekt Westring fixiert

Der seit Jahren geplante Linzer Westring (A26) ist nun fix: 2015 wird mit dem Bau der vierten Donaubrücke begonnen, 2024 werden die ersten Autos durch den Tunnel Freinberg und über die Westbrücke rollen. Die Kosten von 645 Millionen Euro teilen sich die ASFINAG (85 %), das Land OÖ (10 %) und die Stadt Linz (5 %).

Westring-Vertrag

Der „Westring-Vertrag“ soll laut Verkehrsreferent Franz Hiesl jetzt zur Unterschrift vorliegen. Land OÖ sowie die Stadt Linz sollen sich dabei verpflichten, 15% der gesamten Baukosten zu übernehmen. Für die Stadt Linz wären das nach derzeitiger Kostenschätzung ca. 30 Millionen Euro. „Solche pauschalen Beteiligungen sind Millionen-Blankoschecks ohne Obergrenze“, kritisiert dabei die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. „Bürgermeister Dobusch hat aus den Kostenexplosionen der letzten Straßenbauprojekte wie dem Bindermichtunnel nichts gelernt – da haben sich die Kosten nach ersten Schätzungen nahezu verdoppelt! Die Unterzeichnung des Vertrags gleicht daher einer Baukostenspekulation, und wäre nach den skandalösen Swap-Spekulationsgeschäften die nächste Zockerei“. (HH)



FP vermisst Gewährleistung des Baus der Linzer Autobahn:

„Hintertür“ im Westring-Vertrag

Durch den Landtag und den Linzer Gemeinderat muss demnächst die Vereinbarung über die Realisierung des Linzer Westrings (samt Finanzierungsvereinbarung), und da wird es gewiss noch Debatten geben – über Mitfinanzierungen und die Verbindlichkeit. Die FP moniert schon eine „Hintertür“ im Westring-Vertrag.

„Ich frage mich, worüber man ein halbes Jahr lang verhandelt hat, denn die nicht mehr als zwei Seiten umfassende Vereinbarung ist das Papier nicht wert“, wettet FP-Klubobmann Günther Steinkellner. Er rügt die „unverkennbare Unverbindlichkeit“ samt „Hintertür“ für Neuverhandlungen, wenn Kostenschätzun-

gen erheblich überschritten oder Einnahmen infolge einer Wirtschaftskrise erheblich zurückgehen würden.

Baureferent Franz Hiesl (VP) glaubt trotzdem an die Verbindlichkeit der Westring-Vereinbarung, die ja nichts anderes wiedergebe als das Ergebnis des Westring-Gipfels mit der Bundesregierung am 10. Jänner

2011. „Da steht die Glaubwürdigkeit einiger Bundes-Politiker am Spiel.“ Außerdem gebe es eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die den Fortschritt der Realisierung des Westrings steuere und überwache, sodass es eigentlich keine bösen Überraschungen geben dürfte.

„Die Hintertür, die sich der Bund und die Asfinag bei diesem wichtigen Projekt offen lassen, ist riesig.“

FP-Politiker Günther Steinkellner

GUTACHTEN

„Westring ist rechtswidrig“

LINZ. Die im Westring-Verfahren nicht vorgesehene „strategische Umweltprüfung“ (SUP) in Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stößt den Grünen sauer auf. Rückenwind bekommen diese nun durch eine Rechtsstudie des Wiener Ökobüros: „Das klare Fazit der Studie: Für den Linzer Westring muss eine SUP durchgeführt werden. Österreich ist zudem angesichts der mehrfachen Europarechtswidrigkeiten dazu verpflichtet, das Gesetz für strategische Prüfungen im Verkehrsbereich zu ändern“, so Verkehrssprecherin und Nationalratsabgeordnete Gabriela Moser, die sehr deutlich wird: „Die nun vorliegende Studie belegt klar, dass der Linzer Westring EU-rechtswidriger Murks ist. Die verantwortliche Verkehrsministerin Doris Bures hätte schon längst tätig werden, eine Novelle vorlegen und eine neue Prüfung für das Westring-Projekt veranlassen müssen.“

Die grüne Gemeinderätin Gerda Lenger kündigt den nächsten Schritt an: „Eine Beschwerde bei der EU-Kommission ist unausweichlich und wird in den nächsten Tagen eingelegt.“ ■

Grüne EU-Beschwerde

Neuer Streit um Linzer Westring

Die Grünen wollen bei der EU-Kommission Beschwerde gegen den Linzer Westring einlegen – weil für das Bauprojekt EU-Recht verletzt worden sei.

Der um den Nordteil gekappte Westring hätte einer „Strategischen Umweltprüfung“ unterzogen werden müssen, wollen die Grünen anhand neuer Gutachten Verstöße gegen EU-Recht aufzeigen. Und sie wollen nun Beschwerde bei der EU einlegen, „damit nicht erst mitten im Bau das Vorhaben gestoppt wird“.

Baureferent Franz Hiesl spricht von einem „Märchen“ der Grünen. Und die Freiheitlichen rügen sie für „Sabotagepolitik“...



Heute soll Linzer Finanzausschuss den städtischen Anteil absegnen Grüne suchen „juristischen Beistand“ bei der EU-Kommission

Noch staut es sich auf der Nibelungenbrücke in Linz täglich, aber Abhilfe ist in Sicht, der Westring-Vertrag auf Schiene. LH-Stv. Franz Hiesl rechnet, dass spätestens 2015 mit dem Bau begonnen wird. Heute soll im Linzer Finanzausschuss der Fünf-Prozent-Anteil der Stadt beschlossen werden, damit ist ein weiteres Mosaikteilchen abgeschlossen. Doch geht es nach den Grünen, ist der Westring sowieso illegal und die zuständige Verkehrsministerin ein Fall

für das Gericht. Nach Auffassung der Grünen sei für den Bau des Linzer Westrings nämlich eine Strategische Umweltprüfung zusätzlich zur Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig, da es sich ihrer Ansicht nach um ein völlig neues Projekt handelt. „Das 'Grüne Märchen' über eine erforderliche Strategische Umweltprüfung (SUP) habe ich bereits oft gelesen, aber es bleibt halt doch ein Märchen“, erklärt Hiesl. Zum einen sei der Westring seit 2004 gesetzlich

verankert, bevor die EU-Richtlinie in Kraft trat. Zum anderen sei der Bau des Westrings von Anfang an in Etappen geplant gewesen und der Südtail mit der Brücke ein eigenständiges Projekt, deshalb könne es sich nicht um ein „neues“ Projekt handeln.

Während die Grünen nun ihre Rechtsansicht als Beschwerde zur EU-Kommission bringen, gibt Hiesl Entwarnung: „Alle Vorschriften werden auf Punkt und Komma eingehalten.“

Westring: EU-Beschwerde

LINZ. Die Grünen haben in Sachen Linzer Westring eine Beschwerde bei der EU-Kommission angekündigt. Laut einer Studie müsse für das Autobahnprojekt eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt und zudem das diesbezügliche Bundesgesetz wegen EU-Widrigkeit geändert werden. Das Schreiben soll noch diese Woche nach Brüssel gehen, kündigten gestern Gabi Moser und Gerda Lenger von den Grünen an. Widerspruch kommt von Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP): Der Westring sei von Anfang an in Etappen geplant gewesen. Außerdem habe es zum Zeitpunkt der Aufnahme des Westrings ins Straßengesetz keine SUP-Pflicht gegeben.

GUTACHTEN

„Westring ist rechtswidrig“

LINZ. Die im Westring-Verfahren nicht vorgesehene „strategische Umweltprüfung“ (SUP) in Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stößt den Grünen sauer auf. Rückenwind bekommen diese nun durch eine Rechtsstudie des Wiener Ökobüros: „Das klare Fazit der Studie: Für den Linzer Westring muss eine SUP durchgeführt werden. Österreich ist zudem angesichts der mehrfachen Europarechtswidrigkeiten dazu verpflichtet, das Gesetz für strategische Prüfungen im Verkehrsbereich zu ändern“, so Verkehrssprecherin und Nationalratsabgeordnete Gabriela Moser, die sehr deutlich wird: „Die nun vorliegende Studie belegt klar, dass der Linzer Westring EU-rechtswidriger Murks ist. Die verantwortliche Verkehrsministerin Doris Bures hätte schon längst tätig werden, eine Novelle vorlegen und eine neue Prüfung für das Westring-Projekt veranlassen müssen.“

Die grüne Gemeinderätin Gerda Lenger kündigt den nächsten Schritt an: „Eine Beschwerde bei der EU-Kommission ist unausweichlich und wird in den nächsten Tagen eingelegt.“ ■

Linzer „Blaue“ thematisieren den 31-Millionen-Euro-Zuschuss der Stadt zur A 26:

FP will Westring-Volksbefragung

Die Linzer FP fordert (erneut) eine Volksbefragung über die Kostenbeteiligung der Stadt Linz am Bau der innerstädtischen Autobahn A 26/Westring: „Den Westring sehe ich grundsätzlich positiv, aber die Vorgehensweise bei die-

ser Kostenbeteiligung ist stark zu kritisieren“, sagt der blaue Stadtrat Detlef Wimmer. Denn vor eineinhalb Jahren, als die FP zum ersten Mal den Volksentscheid wollte, bestritt Bürgermeister Franz Dobusch noch ein Mitzahlen...

derzeitigem Stand 31 Millionen Euro – vorsieht.

FP-Stadtrat Wimmer greift nun diese Dobusch-Kehrtwende auf: „Die Geschichte hat ihn offenbar eines Besseren belehrt. Allerdings ist es schon bemerkenswert, dass der Bürgermeister zuerst beschwichtigt – und eineinhalb Jahre spä-

Ob der Enns

In Berlin ist Rot-Grün jetzt rasch gescheitert – an drei Kilometern Stadtautobahn. Mal sehen, was vier Kilometer Stadtautobahn im (schwarzgrünen) Linzer

ro, die über Jahre in zunehmend enger werdenden Landeshaushalten unterzubringen sein werden.

Auch – und gerade – in Linz sorgt die Mitfinanzie-

Westring-Nagelproben

Landhaus auslösen werden, wenn demnächst im Landtag der Vertrag über die Mitfinanzierung von zehn Prozent des Westrings zur Genehmigung ansteht. Da geht's um 62 Millionen Eu-

rung für Spannung und politische Spannungen. Das Volk zu fragen, ob es sie überhaupt will, ist ein interessanter Zugang. Direkte Demokratie ist bei uns so wieso unterbelichtet! pö

„Es ist für mich völlig undenkbar, dass die Stadt Linz den Westring auch nur in irgendeinem entscheidenden Maß mitfinanzieren kann, weil das würde unsere Dimensionen, unsere Finanzkraft völlig übersteigen“, sagte Dobusch noch am 11. März 2010 im Gemeinderat – auch als Kritik am FP-Antrag auf einen Volksentscheid über eine etwaige Kostenbeteiligung.

Heute ist aber alles anders: Nun bringt der Bürgermeister den mit Bund, Land und Asfinag ausverhandelten Westring-Vertrag in den Gemeinderat ein, der eine Beteiligung der Stadt Linz in einem Ausmaß von fünf Prozent – das wären nach

ter kommt die Wahrheit dann doch ans Licht.“

Wimmer glaubt weiters nicht, dass die Finanzkraft der Stadt Linz inzwischen größer geworden sei. Wer an die Probleme mit dem Bag-Wag-Swap denkt, muss tatsächlich daran zweifeln.

„Unsere Forderung sehe ich als wichtige Einbindung der Bevölkerung in finanziell schwierigen Zeiten.“

FP-Stadtrat Detlef Wimmer

FP: Volksbefragung zu A26

LINZ. Dass die Stadt Linz sich nun doch finanziell am Bau des Westrings (A26) beteiligen will, kritisieren die Linzer Freiheitlichen. Der Entwurf, der kommenden Donnerstag im Gemeinderat beschlossen werden soll, sieht eine Beteiligung von fünf Prozent vor, laut FP rund 31 Millionen Euro. Stadtrat Detlef Wimmer fordert zu diesem Thema eine Volksbefragung nach Schweizer Vorbild.

„Sanktus“ im öö. Landtag für den Westring-Vertrag

Baubeginn für Brücke 2014 oder 2015

Die Vereinbarung über die Realisierung des Linzer Westrings (Westring-Vertrag) und das Übereinkommen über die oberösterreichische Mitfinanzierung werden in der Sitzung am 10. November durch den Landtag demokratisch legitimiert. Der Regierungsbeschluss soll am 7. November 2011 gefasst werden. „Rein rechtlich ist ein Landtagsbeschluss nur für die Mitfinanzierung vorgesehen. Es ist uns aber ein Anliegen, dass der gesamte Westring-Vertrag demokratisch legitimiert wird“, betonen LH Josef Pühringer und LH-Stv. Franz Hiesl in einer Aussendung. Nach Genehmigung durch den Landtag werden der Westring-Vertrag und das Übereinkommen

über die Mitfinanzierung vom Landeshauptmann unterzeichnet.

Vertragsinhalt ist im Wesentlichen das Ergebnis des Westringgipfels – Bund, Land, Stadt Linz, Asfinag – vom 10. Jänner 2011:

- Baubeginn für die vierte Linzer Donaubrücke je nach Dauer der Verfahren 2014 oder 2015

- Baubeginn für den Tunnel Freinberg 2017/2018

- Kostenbeteiligung des Landes Oberösterreich im Ausmaß von zehn Prozent der Netto-Gesamtbaukosten

- Installierung einer „Steuerungsgruppe“, bestehend aus Vertretern der Vertragsparteien, um eine bestmögliche Zusammenarbeit zu gewährleisten.

VERKEHRSPROJEKT

Westring-Vertrag: Nach „Ja“ des Landes ist nun die Stadt am Zug

LINZ. Die Vereinbarung über die Realisierung des Linzer Westrings und das Übereinkommen über die Mitfinanzierung durch das Land wurde am Montag durch den Landtag abgesegnet. Auf Stadtebene sind die Diskussionen über das dreiseitige Papier hingegen noch lange nicht so harmonisch.

von JÜRGEN AFFENZELLER

VP, SP und FP votierten am Montag in der Plenumsitzung des Landtags für den Westring-Vertrag, der bald die Unterschrift von Landeshauptmann Josef Pühringer trägt. Nur die Grünen blieben ihrer Anti-Westring-Linie treu: „Auch wenn der



Der Tunnel Freinberg soll ab 2018 die Waldeggstraße entlasten.

Foto: Weithold

Vertrag legitimiert wird, ist eine Realisierung dieses Unsinn-Projekts noch lange nicht durch, das Projekt würde die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht überstehen“, so Klubobmann Gottfried Hirz. Während sich das

Land grobteils einig ist und einen Baubeginn für die vierte Donaubrücke im Jahr 2015 anstrebt, ist in Linz eine Diskussion über die geplante Mitfinanzierung von fünf Prozent am Projekt durch die Stadt ausgebrochen: „Bis vor

kurzem schloss die Linzer SPÖ eine finanzielle Beteiligung der Stadt völlig aus. Jetzt sieht die Sache völlig anders aus“, kritisiert FP-Stadtrat Detlef Wimmer und fordert deshalb eine Volksbefragung: „Ob die Linzer dem Bau der A26 etwa 31 Millionen Euro zuschießen wollen, sollen sie selbst entscheiden.“

Zank um Umweltprüfung

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl entgegnet Vorwürfen der Grünen, wonach eine strategische Umweltprüfung für das Projekt notwendig sei - wir berichteten. „Zum Zeitpunkt der Aufnahme des Westrings ins Straßengesetz hat es keine SUP-Pflicht gegeben“, so Hiesl. ■

Nun ist auch die Linzer FP gegen den Westring-Vertrag

LINZ. Die Grünen sind seit Anfang an gegen den Bau des Linzer Westrings (A26). Morgen, Donnerstag, werden aber auch die Freiheitlichen im Gemeinderat nicht zustimmen, dass die Stadt Linz mitzahlt.

VON ERHARD GSTÖTTNER

Die Grünen lehnen die neue Straße zwischen Urfaß und Waldeggstraße (mit Donaubrücke und Tunnel durch den Freinberg) grundsätzlich ab. Das Vorhaben sei ein „ökologisches sowie ökonomisches Wahnsinns-Projekt“, sagt Gerda Lenger, die Fraktionschefin der Grünen im Linzer Gemeinderat.

Die Freiheitlichen sind hingegen für den Bau des Westrings. Dennoch werden sie morgen, Donnerstag, im Stadtparlament dem Westring-Vertrag nicht zustimmen. Diese Vereinbarung zwischen Bund, Land Oberösterreich, der Stadt Linz und der Autobahngesellschaft Asfinag fixiert, dass das Land und die Stadt den Bau des Westrings mitfinanzieren.

Das Land soll laut Vereinbarung rund zehn Prozent zahlen, die Stadt Linz



Foto: Weithold

„Wir beantragen, dass die Linzerinnen und Linzer befragt werden, ob die Stadt Linz für den Westring mitzahlt.“

DETLEF WIMMER
Stadtrat (FP) in Linz

an die fünf Prozent. Der Südtail des Westrings kostet nach derzeitigem Stand 646 Millionen Euro. Das Land müsste 62 Millionen Euro zahlen, die Stadt Linz 31 Millionen Euro. „Da ist aber keine Obergrenze fixiert für den Fall, dass es zu Kostensteigerungen kommt“, sagt Stadtrat

Wimmer. Der FP-Politiker verweist zudem darauf, dass auch Bürgermeister Franz Dobusch (SP) ursprünglich dagegen war, dass die Stadt Linz mitzahlt.

„Es ist für mich völlig undenkbar, dass die Stadt Linz den Westring auch nur in irgendeinem entscheidenden Maß mitfinanzieren kann, weil das würde unsere Dimensionen, unsere Finanzkraft völlig übersteigen“, hatte der Linzer Stadtchef am 11. März 2010 im Gemeinderat erklärt.

FP für Volksbefragung

Die FP-Fraktion stimmt morgen, Donnerstag, im Gemeinderat der Westring-Vereinbarung nicht zu, sondern enthält sich der Stimme. Zudem fordern die Freiheitlichen eine Volksbefragung, ob die Stadt Linz für die neue Straße dazuzahlen soll. „Das Ergebnis der Befragung sollte dann verpflichtend sein“, fordert Stadtrat Wimmer.

Der Westring-Vertrag wird morgen im Gemeinderat aber trotzdem eine Mehrheit bekommen, da SP und VP zustimmen.

HINTERGRUND

Pikante Westring-Taktik

Dass die Stadt Linz zum Westring dazuzahlt, ist eine politisch und rechtlich pikante Sache. Im Gemeinderat wird zunächst mit einfacher Mehrheit beschlossen, was dann nur mit Zweidrittelmehrheit im Stadtparlament verwirklicht werden kann.

Denn die grundsätzliche Vereinbarung für die Westring-Finanzierung, um die es morgen im Stadtparlament geht, kann mit einfacher Mehrheit abgesegnet

werden. Somit wird der Antrag beschlossen, da SP und VP dafür sind.

Wenn es dann aber darum geht, dass die Stadt Linz tatsächlich zahlt, muss der Gemeinderat erneut abstimmen, weil die Stadt Linz den für den Westring vorgesehenen Zuschuss nur durch die Aufnahme von Krediten auftreiben kann. Und dafür ist eine Zweidrittelmehrheit im Gemeinderat nötig. Die könnten SP und VP ganz knapp herstellen. Hier ha-

ken die Grünen ein. Sie fragen, wie sich dann, wenn es wirklich ums Zahlen geht, jene Fraktionen verhalten, die sich gegen neue Schulden und Spekulation mit Steuergeld aussprechen.

Denn Spekulation sei es auch, wie viel der Westring tatsächlich kosten wird, sagen die Grünen und verweisen auf die Kostensteigerung beim Bindermichl-Tunnel. Somit sei die Westring-Vereinbarung ein „Blankoscheck ohne finanzielle Bedeckung“. (gsto)



Linz segnet Westring-Vertrag ab

Nur SPÖ und ÖVP bekennen sich zur Mitfinanzierung

Gegensätze ziehen sich an, zumindest kam es gestern zu einer ungewöhnlichen Koalition gegen den Westring-Vertrag: Zwar bekannte sich die FPÖ grundsätzlich für den Westring, lehnte aber den Vertrag zum Bau ab. Als „Blankovollmacht“ und „ohne Inhalt“ sah FPÖ-Stadtrat Detlev Wimmer den Vertrag und bekam grünen Applaus — „dem kann ich nur beipflichten“, so die grüne Klubobfrau Gerda Lenger.

Der Vertrag konnte daher nur mit den Stimmen der SPÖ und der ÖVP beschlossen werden. Grundsätzlich sieht er vor, dass die Stadt Linz fünf Prozent und das Land Oberösterreich zehn Prozent der Nettogesamtkosten übernimmt. Die genaue Finanzierung werde noch — so zitierte Finanzstadtrat Johann Mayr die dreiseitige Vereinbarung — zwischen Stadt, Land und Asfinag in einem detaillierten Überein-

kommen vereinbart werden — „von einem Blankoscheck kann keine Rede sein“, so Mayr. Und auch vonseiten der ÖVP hieß es, dass dies ein notwendiger Schritt zur Bewältigung künftiger Verkehrsprobleme sei. Und Klubobmann Klaus Furlinger erinnerte auch an die Ablehnung der Grünen zur Umfahrung Ebelsberg — „ohne sie wäre die derzeitige Stadterweiterung im Süden undenkbar“, so Furlinger.

FP-Anfrage an SP-Verkehrsministerin Bures:

„Klarheit über Westring!“

Weil dem Linzer Westring laut Grünen angeblich – EU-rechtlich bedeutsam – eine „strategische Umweltprüfung“ fehlt, fragen die FP-Nationalräte Werner Neubauer und Gerhard Deimek bei Verkehrsministerin Doris Bures (SP) nach. Nämlich, ob dem tatsächlich so sei und ob man das sanieren könne.

„Die Botschaft muss sein, endlich Rechtssicherheit in das Projekt zu bringen“, beschreibt Neubauer die Stoßrichtung der parlamentarischen Anfrage: „Es kann ja wohl nicht angehen, dass man im Landtag und im Linzer Gemeinderat Verträge beschließt und dann unterzeichnet, doch wichtige Vorfragen bis dato offenkundig ungelöst sind. Das ist unredlich, da gehören die Karten endlich

auf den Tisch“, sagt der Linzer FP-Abgeordnete.

Die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser hat ja bereits eine Beschwerde bei der EU-Kommission wegen der fehlenden „strategischen Umweltprüfung“ angekündigt. Gibt die EU-Verwaltung der Beschwerde nach, kommt der Westring vor den Europäischen Gerichtshof und Österreich wird gar mit Strafzahlungen konfrontiert.

Land und Stadt Linz verpflichteten sich nun zu unbegrenzten Kostenzuschüssen:

Westring – ein Projekt bis 2029

2015 soll Baubeginn für den Linzer Westring sein, die Umsetzung dauert dann (inklusive Westbrücke) bis 2029, geht aus den Vertragsunterlagen hervor, die nun vom Landtag (mit Ausnahme der Grünen) abgesegnet wurden. Der Zuschuss von Land und Stadt Linz zu den Projektkosten ist in absoluten Zahlen unbeschränkt.

Zehn Prozent beträgt der Kostenanteil, den das Land Oberösterreich laut Landtagsbeschluss zu übernehmen hat; 5 Prozent entfallen auf die Stadt Linz. In absoluten Zahlen sind die Kostenbeiträge unlimitiert. Derzeit werden die Gesamtprojektkosten auf einen Umsetzungszeitraum bis 2029 mit 646 Millionen Euro vorausvalorisiert. Doch laut Finan-

zierungsvereinbarung gilt: „Grundlage der Berechnung der Zuschüsse des Landes und der Stadt sind jedenfalls die tatsächlichen Gesamtkosten des Projektes.“

VP, SP und FP haben die Westring-Vereinbarung beschlossen. Die FP sagte „Ja“, kritisiert aber angesichts der unbestimmten Kostenbeiträge „das schlechte Verhandlungsergebnis“. Die Grünen sind ohnehin gegen den „völlig überdimensionierten ‚Restring‘“, den sie für eine „Fehlplanung“ halten.

LH Josef Pühringer und Vize Franz Hiesl dagegen loben das Projekt als zentral für Pendler und Wirtschaft.

„Vor einem Jahr war der Westring noch mausetot. Nun sind wir einem Baubeginn 2015 weit näher gerückt.“

VP-Landesvize Franz Hiesl

Die vierte Linzer Donaubrücke soll die erste Etappe in der Westring-Realisierung sein, man rechnet mit einem Baubeginn spätestens im Jahr 2015. Nach der Fertigstellung 2017/2018 wird der 3,4 Kilometer lange Tunnel Freinberg begonnen, dessen Fertigstellung ist für 2024 angepeilt. Inklusive Baukostenindex-Entwicklung schätzt man die Errichtungskosten für die A26 auf 646 Millionen Euro, letztlich steuert das Land OÖ zehn Prozent und die Stadt Linz fünf Prozent der tatsächlichen Kosten bei. Montage: ASFINAG



Breite Landtagsmehrheit steht hinter dem Linzer Westring

ÖVP, SPÖ und FPÖ stimmten für die Verträge über Realisierung und Mitfinanzierung durch das Land OÖ und die Stadt Linz

„Ich bin froh, dass es eine klare Mehrheit gibt, denn wir brauchen dieses Projekt“: So wie LH-Stv. Franz Hiesl für die ÖVP bekannten sich gestern im Landtag auch SPÖ und FPÖ zum Bau des Linzer Westrings (A26). Nur die Grünen stimmten nicht für jene zwei Verträge, die nach Aussage von LH Josef Pühringer den Westring „tatsächlich und endgültig in Realisierung bringen“. Ein Vertrag enthält die politische Vereinbarung über die Realisierung des Westrings, der andere das Finanzierungsübereinkommen. Letzteres ist ein Abkommen mit der ASFINAG das besagt, dass das Land OÖ für zehn Prozent und die Stadt Linz für fünf Prozent der Baukosten aufkommt. Die politische Vereinbarung über die Realisierung ist zwischen Land und Stadt einerseits und dem Bund und der ASFINAG andererseits abgeschlossen. Mit der Beschlussfassung im Landtag, so Pühringer und Hiesl, seien die „Westring-Verträge auf breiter Basis demokratisch legitimiert“. LH Pühringer gestand, dass die Durchsetzung des Westrings beim Bund „eine absolut schwere Geburt“ gewesen sei, laut Hiesl war das Pro-

jekt vor einem Jahr „mausetot“, man habe „allerhärteste Verhandlungen erlebt“. Mit dem gemeinsamen Auftreten in Wien — Hiesl dankte ausdrücklich neben LH Pühringer auch SPÖ-Chef Josef Acknerl und dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch — habe man einen Schwenk erreicht, „allerdings mit dem Wermutstropfen der Mitfinanzierung“. Laut Finanzreferent Pühringer sei es „keine leichtfertige Entscheidung gewesen“, einen Anteil an den geschätzten Baukosten von 646 Millionen Euro zu leisten, „aber es gibt dazu keine Alternative“. Denn die „Pendlers brauchen dieses Bauwerk“, mit dem Öffentlichen Verkehr alleine sei das Verkehrsproblem in Linz und im Mühlviertel nicht zu lösen.

Hiesl verwies in diesem Zusammenhang auf die Kfz-

Frequenzen auf den Linzer Brücken. Von derzeit rund 50.000 auf 70.000 Fahrzeuge täglich werde die Belastung der Nibelungenbrücke steigen, jene auf der Voest-Brücke von 100.000 auf 120.000. Dazu komme die baldige Sperre der Eisenbahnbrücke, wodurch weitere 15.500 Kfz andere Wege über die Donau nehmen müssen. „Stau ist das Sinnloseste. Wo man nicht mehr fahren kann, gibt es auch keine Entwicklung“, so der Baureferent, der auch vorrechnet, dass mit der A26 1,6 Millionen Stautunden vermieden werden können.

Angesprochen auf die nur theoretische Rechtsverbindlichkeit der Westring-Verträge meinte der Landeshauptmann, dass „eine Vereinbarung mit der Unterschrift von drei Gebietskörperschaften eine hohe Verbindlichkeit“ habe. Auch habe OÖ „mit solchen Verträgen bisher keine schlechten Erfahrungen gemacht“.

Was die Mitfinanzierung betrifft, glaubt Pühringer auch nicht an ein Ausufern der Kosten. Er gehe davon aus, „dass der, der 85 Prozent zahlt, größtes Interesse hat, dass die Kosten nicht enorm nach oben gehen“. eb

Zitiert

„Der Verkehrsbereich in Linz ist sehr fragil geworden, daher brauchen wir diese Lösung. Stau ist das Sinnloseste.“

Baureferent
LH-Stv. Franz Hiesl

AUTOBAHN

Auch nach Landtags-Zusage wird der Westring frühestens 2004 fertig

LINZ. Mit Stimmen von VP, SP und FP besiegelte der Landtag die Unterzeichnung des Westring-Vertrages. Land und Stadt verpflichten sich darin, 80 Millionen Euro zum Westring mitzuzahlen. Die Grünen als Projektgegner betonen, dass es kaum vorstellbar sei, dass das Projekt die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Es sind gigantische Zahlen, mit denen die Planer des umstrittenen Autobahn-Projektes jonglieren müssen: Alleine die Gesamtkosten inklusive der Baukostenindex-Entwicklung werden bis zum Jahr 2029 auf rund 646 Millionen Euro geschätzt - Linz soll davon fünf, das Land zehn Prozent beisteuern. „Ein Baubeginn für die rund 400 Meter lange Donaubrücke ist noch im Jahr 2014 möglich“, hofft Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) nach dem Beschluss des Landtages, den Westring-Vertrag mit der Asfinag zu



646 Millionen Euro soll die A26 bis zum Jahr 2029 kosten.

Foto: Asfinag

unterzeichnen. Nach der Fertigstellung der Donauquerung im Jahr 2017 können erst die Bauarbeiten für den 3,4 Kilometer langen Tunnel Freinberg beginnen.

UVP im Jänner eingereicht

„Diese Arbeiten werden circa acht Jahre in Anspruch nehmen, eine Fertigstellung ist für das Jahr 2024 angepeilt“, so Hiesl. Lediglich die Westbrücke mit einer Länge von 213 Metern wird vorerst nicht gebaut. Über einen

späteren Bau der Westbrücke wird die Politik je nach Notwendigkeit und wirtschaftlicher Situation entscheiden. Franz Hiesl und VP-Landeshauptmann Josef Pühringer erneuerten im Landtag die Notwendigkeit des Projektes: „Wir bauen den Westring nicht, weil wir fanatische Straßenbauer sind, sondern weil wir überzeugt sind, dass es ein sinnvolles Projekt ist“, so der Landeshauptmann. Im Jänner 2012 wird die UVP-Projektänderung beim Um-

weltministerium eingereicht, die UVP-Erklärung soll im dritten Quartal 2012 aufliegen. Von den 24 einzulösenden Objekten entlang der Trasse konnten bereits zwanzig eingelöst werden.

„Wir bauen den Westring nicht, weil wir fanatische Straßenbauer sind, sondern weil wir überzeugt sind, dass es ein sinnvolles Projekt ist. Das zeigten uns auch unzählige Studien, die vorliegen.“

LH JOSEF PÜHRINGER

Die Grünen wehren sich weiter gegen das Projekt: „Der Westring wird die Verkehrsprobleme in und um Linz nicht einmal im Ansatz lösen und auch für die Pendler aus dem Mühlviertel keine Verbesserungen bringen. Abgesehen davon ist es aus ökologischer Sicht nicht vorstellbar, dass das Projekt die Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen würde“, so die Linzer Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. ■



Ab 2014 soll der Linzer Westring in drei Etappen gebaut werden. Die Stadt Linz beteiligt sich mit fünf Prozent.

Fotos: OÖN, Weihbold

Gemeinderat gibt 32,3 Millionen Euro für den Linzer Westring frei

LINZ. Mit den Stimmen von SP und VP wird der Gemeinderat morgen, Donnerstag, den Finanzierungsvertrag für den Linzer Westring beschließen. Darin verpflichtet sich die Stadt, fünf Prozent der Kosten zu übernehmen.

VON HERBERT SCHORN

646 Millionen Euro kostet – nach heutiger Schätzung – die neue Teilumfahrung, die die Rohrbacher Straße per vierter Donaubrücke und Tunnel durch den Freinberg mit der A7 verbinden soll. Im Jänner stand das Projekt an der Kippe. Damals haben sich Stadt Linz und Land Oberösterreich entschlossen, 15 Prozent der Kosten zu übernehmen. Bereits Anfang November hat das Land seine zehn Prozent (64,6 Millionen Euro) abgesegnet. Morgen wird dies der Linzer Ge-

„Die Stadt kann bei einer Kostensteigerung von mehr als zehn Prozent aussteigen.“

JOHANN MAYR
Finanzstadtrat,
SP



meinderat für seinen 32,3-Millionen-Beitrag tun.

Heftigen Widerstand leisten dagegen die Grünen – seit jeher Gegner des Projektes. „Das ist eine Fehlplanung auf Kosten der Bürger, die die Umwelt zerstört, mehr Verkehr bringt und die Stadt in ein finanzielles Desaster führt“, sagt Gerda Lenger, Chefin der Linzer Grünen-Gemeinderäte. Für sie sei es

unverständlich, dass die Stadt ein Projekt des Bundes finanziert: „Das ist ein Blankoscheck, für den die Kosten nicht abzuschätzen sind.“

„Nicht Aufgabe der Stadt“

Auch die Linzer FP wird dem Vertrag nicht zustimmen. Sie ist zwar für den Westring, aber gegen die Vorgangsweise, sagt Sebastian Ortner, Chef der FP-Gemeinderäte: „Das wurde einfach im stillen Kämmerlein ausgemacht. Außerdem ist es nicht die Aufgabe der Stadt, das mitzuzahlen.“

Finanzstadtrat Johann Mayr (SP) sieht die finanzielle Beteiligung als „Hebelwirkung“, um den Westring doch noch realisieren zu können. „Er wird eine wesentliche Qualitätssteigerung für die Linzer Bevölkerung bringen“, sagt er. Die 32,3 Millionen würden über 20 Jah-

„Der Westring ist eine Fehlplanung, die die Stadt in ein finanzielles Desaster führt.“

GERDA LENGER
Fraktionschefin,
Grüne



re finanziert: „Da schaut der Betrag schon wieder ganz anders aus.“ Außerdem könne die Stadt bei einer Kostensteigerung von mehr als zehn Prozent aus dem Vertrag aussteigen. Auch die VP stimmt dafür, sagt Parteichef Erich Watzl: „Das Projekt dient der Entlastung für die Bevölkerung. Dieser Beitrag zeigt, wie ernst die Stadt das Projekt nimmt.“

Oberösterreich hat Westring nun auch vertraglich fixiert

Stadt Linz und Land Oberösterreich unterzeichneten gestern die Finanzierungsvereinbarung — Start der Bauarbeiten spätestens 2015

Nach dem sowohl der Linzer Gemeinderat, als auch der Landtag grünes Licht zum Finanzierungsbeitrag gaben, wurde gestern der Westring-Vertrag von der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich unterzeichnet. Jetzt fehlt nur mehr die Unterschrift von Verkehrsministerin Doris Bures. Die Bauarbeiten für den Westring sollen spätestens 2015 mit der Errichtung vierten Linzer Donaubrücke starten.

Bei der Unterzeichnung: LH Josef Pühringer und Bgm. Franz Dobusch, dahinter LH-Stv. Franz Hiesl, LH-Stv. Josef Ackerl und Vbgm. Erich Watzl

Foto: Land /Dedl



Keine „strategische Prüfung“ nötig:

Westring ist bloß „Gemeindestraße“

Verkehrsministerin Doris Bures (SP) räumt vermutete Rechtsunsicherheiten in Sachen Linzer Westring-Verfahren aus – und erklärt das Projekt dabei, etwas zugespitzt gesagt, zur bloßen „Gemeindestraße“. Daher sei auch keine „strategische Umweltprüfung“ notwendig, deren Fehlen von den Grünen gerügt worden ist.

Die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser hatte angekündigt, gegen den Linzer Westring Beschwerde bei

der EU-Kommission einzulegen, weil die von der EU vorgeschriebene „strategische Umweltprüfung“ fehle.

Dem gingen die FP-Nationalräte Werner Neubauer und Gerhard Deimek mit einer parlamentarischen Anfrage an Ministerin Bures nach, deren nun vorliegende Antwort auch klipp und klar ausfiel: „Laut den ExpertInnen meines Hauses ist keine strategische Umweltprüfung notwendig, und es existiert diesbezüglich keine Rechtsunsicherheit.“

Interessant ist die Begründung: Weil es sich beim Westring (nur) um eine „Verkürzung innerhalb einer politischen Gemeinde“ handle, sei er laut Gesetz von so einer strategischen Prüfung ausgenommen ...

Vertrag legt vor allem gemeinschaftliche Finanzierung fest:

Bures unterschrieb „Westring“

„Für mich ist dieses Projekt beispielgebend dafür, wie man sparen und investieren intelligent verknüpft“, sagt Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) zum Linzer Westring. Freitag bekam sie Gelegenheit, den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zu unterzeichnen.

Bures bekräftigte, dass der Baubeginn für die erste Etappe, die Donaubrücke, „für 2015 vorgesehen“ sei. Baureferent Franz Hiesl (VP) sieht daher einen großen Schritt in Richtung Realisierung ab 2015: „Jetzt geht es darum, alle Verfahren rasch abzuwickeln!“

Hiesls Eindruck, Oberösterreich stehe „geschlossen“ hinter dem Westring, korrigiert Grünen-Chef Rudi Anschober gleich: „Der Westring ist ein Fall für die Schuldenbremse!“

„Eine gute Verkehrslösung für Linz, gleichzeitig wird das Einsparungspotenzial ausgeschöpft.“

Ministerin Doris Bures (SP)

Westring-Vertrag ist unterzeichnet!

Gestern hat auch Verkehrsministerin
Doris Bures die Vereinbarung unterschrieben

Verkehrsministerin Doris Bures hat gestern als letzter Vertragspartner den Westring-Vertrag unterschrieben. Dieser Vertrag zwischen Asfinag, Stadt Linz, Land OÖ und Verkehrsministerium



Bures bei der Unterschrift

legt die Finanzierung für den Bau des Linzer Westrings (A26) fest. „Das Jahr 2011 hat gut mit der Einigung auf den Westring begonnen und endet mit der Unterschrift noch besser“, so LH-Stv. Franz Hiesl. Der weitere Fahrplan: Der Westring wird in drei Etappen gebaut. Baubeginn für die erste Etappe, die Donau-

brücke, ist für 2015 vorgesehen. Die Stadt Linz und das Land OÖ beteiligen sich an den Gesamtkosten im Ausmaß von fünf bzw. zehn Prozent.

Der grüne Landesrat Rudolf Anschöber nahm die Unterzeichnung zum Anlass, erneut gegen den Westring zu wettern, er sieht Linz in einer Feinstaub-Wolke untergehen. Aber: Die höchste Feinstaubbelastung wird beim Römerbergtunnel gemessen, dieser Straßenabschnitt würde durch den Westring massiv entlastet.

Foto: BMVIT/Zinner

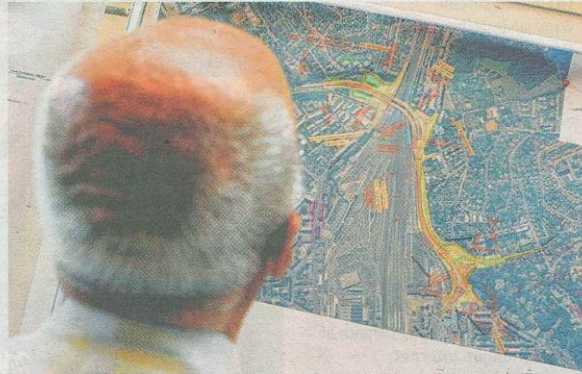
AUTOBAHN-PLÄNE

Auch nach „Ja“ aus Wien halten die Grünen an Veto gegen Westring fest

LINZ. Nach Landeshauptmann Josef Pühringer (VP), dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SPÖ) und der ASFINAG hat nun auch Verkehrsministerin Doris Bures (SP) den Westring-Vertrag unterschrieben. Westring-Gegner und Umweltlandesrat Rudi Anschöber (Grüne) ist sich dennoch sicher, dass die geplante Autobahn durch Linz nicht realisiert wird.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„700 bis 800 Millionen Euro für 4,5 Kilometer Autobahn und noch mehr Feinstaub in Zeiten des Sparens sind ganz einfach nicht verantwortbar“. Mit diesen scharfen Worten reagierte der Grüne Landessprecher und Umweltlandesrat Rudi Anschöber auf die Unterzeichnung des Westring-Vertrages durch Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) am vergangenen Freitag. „Wir leben unter einem enormen Spardruck, daher ist es gegenüber den Menschen ganz einfach nicht vertretbar, auf einem der-



Der Linzer Westring mit der vierten Donaubrücke bleibt umstritten. Foto: Weibold

maßen unsinnigen und umweltfeindlichen Projekt zu beharren. Der Westring ist klarer Fall für die Schuldenbremse - auch beim Projekt selbst muss daher rasch auf die Bremse gestiegen werden“, poltert Anschöber.

Idee vor 40 Jahren geboren

Die Idee des Linzer Westrings feiert diese Woche ihren 40. Geburtstag, 1972 tauchte das Projekt das erste Mal in einer Verkehrskonzeptplanung für Linz

auf. Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) betonte bei der Unterzeichnung des Vertrages erneut die Sinnhaftigkeit der Autobahn: „Wir würden ja sonst nie so viel Geld in die Hand nehmen. Und die Notwendigkeit der Westumfahrung wurde uns gleich durch mehrere Studien eindeutig belegt.“

Die Gesamtkosten für den Westring (A26) werden bis zum Jahr 2029 auf rund 646 Millionen Euro geschätzt. Nach jahrelan-

gen politischen Querelen rund um das Straßenbauvorhaben einigten sich Bund, Land und Stadt im April dieses Jahres auf eine abgespeckte Variante. Das Land wird zehn, die Stadt fünf Prozent der Kosten zahlen. Das ursprüngliche Projekt wurde in zwei Hälften geteilt. Der Nordteil wird vorerst nicht gebaut, zunächst nur der Südabschnitt realisiert. Die Bauarbeiten für die erste Etappe, eine Brücke über die Donau, sollen im Jahr 2015 starten.

Vereinbarung als Aufreger

Für Aufregung sorgte auch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Ministerium, Asfinag sowie Land und Stadt Linz. Darin heißt es etwa: „Sofern Schätzungen im Lauf der Planungsphase Kostenüberschreitungen von mehr als zehn Prozent ergeben, sind die Vertragsparteien berechtigt, von der weiteren Umsetzung Abstand zu nehmen.“ Rudi Anschöber dazu: „Jeder weiß, dass Projekte dieser Größenordnung schnell 20 Prozent teurer als geplant werden können.“ ■

DISKUSSION

Gestaltungsprojekt soll die Obere Donaulände künftig verschönern

LINZ. Graffitis an den Steinmauern, zahlreiche leerstehende Geschäftslokale und die stark befahrene Straße: Ein optisches Juwel stellt die Obere Donaulände in Linz nicht gerade dar. Ein gestartetes Gestaltungsprojekt soll nun frischen Wind in die Neugestaltung dieses Stadtteils bringen.

„Bei dem Stadtgeviert handelt es sich um eine der Visitenkarten der Stadt direkt an der Donau. Gerade den Kreuzfahrtsgästen soll ein attraktives Entree in die Donaustadt geboten werden, die Bereiche dürfen nicht weiter verkommen“, fordert VP-Landtagsabgeordneter Bernhard Baier.

Nachhaltigkeit gefragt

Deshalb startete die Linzer Volkspartei ein Gestaltungsprojekt, das noch im Herbst konkrete Gestaltungs-Vorschläge für die Obere Donaulände liefern soll. „Eckpunkte werden neben der um neue Radwege verbreiterten Nibelungenbrücke auch



Ein eigener Arbeitskreis beschäftigt sich ab sofort mit Gestaltungsmöglichkeiten für die Obere Donaulände.

Foto: VP

die Anbindung des geplanten Radweges von Wilhering nach Linz sowie mögliche neue Gestaltungsspielräume durch eine Verkehrs-Entlastung des geplanten Westrings auf der Oberen Donaulände sein. „Es geht hier nicht um kosmetische Maßnahmen für morgen, sondern um eine nach-

haltige Attraktivierung“, unterstreicht Bernhard Baier.

Ein Arbeitskreis beschäftigt sich etwa konkret mit der Frage, welche Angebote Schiffstouristen in direkter Nähe ihrer Anlegestelle suchen und brauchen beziehungsweise welche Angebote Linz den Gästen und der Bevölkerung in

dieser Uferlage künftig bieten solle. Nicht zuletzt könne damit auch das Problem der fehlenden Anlegestellen für Motor- und Sportboote auf Höhe des Stadtzentrums angegangen werden: „Der Bootstourismus boomt auch bei den Privaten, dies muss berücksichtigt werden“, so Baier. ■

OBERE DONAULÄNDE

„Hoffentlich werden in dieser Sache endlich Nägel mit Köpfen gemacht“

LINZ. Das initiierte Gestaltungsprojekt der ÖVP für die Obere Donaulände - Tips berichtete - erhält auch Unterstützung von den Grünen. „Ich hoffe, dass nun endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden“, so die Grüne Gemeinderätin Gerda Lenger.

Die unattraktive Stadtgeviert an der Oberen Donaulände soll in den nächsten Monaten attraktiviert werden, der Radweg-Lückenschluss nach Wilhering vorangetrieben werden. „Ich hoffe, dass diese für Anrainer und den Tourismus wichtige Radwegverbindung endlich verwirklicht wird“, betont Gerda Lenger. „Da es sich um eine Landesstraße



Die unattraktive Obere Donaulände soll noch ab heuer neu gestaltet werden.

handelt, hoffe ich, dass nun auch Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl von diesem Projekt überzeugt werden kann. Für die

Finanzierung, an der das Projekt bisher in erster Linie gescheitert ist, wäre unter anderem auch eine Mitbeteiligung aus Mitteln

des Linzer Tourismusverbandes ins Auge zu fassen“, konkretisiert die Grüne.

Seit September gefordert

So ganz neu sei die Idee zur Attraktivierung der Oberen Donaulände jedoch nicht, berichtet Lenger: „Das neue Gestaltungsprojekt beinhaltet als wesentliche Eckpunkte einen im September beschlossenen Gemeinderatsantrag der Grünen. Nichtsdestotrotz freue ich mich über die Unterstützung der ÖVP.“ In einer Resolution beschloss damals der Gemeinderat, den Radweg Linz-Wilhering im Zuge der Planungen für die Verbreiterung der Nibelungenbrücke einzubeziehen und rasch zu realisieren. ■

Grüne wollen dadurch Budget

„Schuldenbremse“ für Linzer Westring

Wenn die Bundesregierung auf die „Schuldenbremse“ tritt, soll auch der Linzer Westring eingespart werden: Das fordern die Grünen als Teil eines Spar-Vorschlags, den sie am Dienstag präsentieren wollen. Alter Einwand dagegen: Der Westring wird großteils von der Asfinag aus zweckgebundenen Mauteinnahmen finanziert.

Doch die Zweckbindung ist nicht mehr zwingend, meint der grüne Landeschef Rudi Anschöber: „Schon jetzt fließen aus den Mauteinnahmen der Asfinag 35 Millionen Euro ins Budget. Das kann demnach auch mit den Geldern geschehen, die mit einem Verzicht auf unsinnige, teure Autobahnprojekte eingespart werden.“

Der Westring sei auf den Kilometer heruntergerechnet das mit Abstand teuerste Projekt: „Für 4,5 Kilometer 700 bis 800 Millionen Euro“, rechnen die Grünen, die der offiziellen Schätzung von 640 Millionen Euro nicht trauen: „Jedes Bauprojekt wird teurer als geplant.“

Zusammen mit dem Verzicht auf weitere Projekte könnte von der Asfinag in zehn Jahren eine halbe Milliarde Euro ins Bundesbudget fließen, glaubt Anschöber.

Außerdem wollen die Grünen die Lkw-Maut flächendeckend einführen und die Einnahmen nach Schweizer Vorbild für den Öffi-Ausbau zweckbinden.

Ob der Enns

Die Mühlviertler Pendler, die bei der Einfahrt nach Linz täglich im Stau stehen, lassen die Grünen schön grüßen: den Westring einsparen? Staut ihr einmal

rem Steuergeld etwas gebaut wird, das ihnen hilft.

Aber, liebe Pendler, bevor ihr die Grünen ganz verdammt: Sie haben auch mehr im Sinn als Westring-

Grüße von den Pendlern

jeden Tag in die Arbeit! Lange genug wird ihnen ja schon versprochen, dass der Westring ihren täglichen Stress lindern wird, und sie haben auch ein Recht darauf, dass mit ih-

Sparen. Etwa einen Öffi-Ausbau wie in der Schweiz.

Dort kommt dadurch schon jeder zweite Pendler ganz stressfrei ohne Auto in die Stadt. In Linz sind es erst 17 Prozent... FS

Was Temelin laut Transitgegner mit dem Westring verbindet

LINZ. Mit der Erweiterung Temelins gehe auch der Bau des Westring-Nordteils einher, sagt Franz Bauer vom Verkehrsforum Oberösterreich. Laut LH-Vize Franz Hiesl eine „absurde Behauptung“.

Bauer warnte gestern eindringlich vor dem Ausbau der Transitrouten Ostsee-Adria mitten durch Linz. Und brachte dabei auch Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) ins Spiel, der mit südböhmischen Politikern kürzlich einen Verkehrsgipfel absolviert hatte.

Dort wurde unter anderem über den Ausbau des Autobahnnetzes in Tschechien gesprochen. In Hiesls Schlepptau: Noch-Raiffeisen-Generaldirektor Ludwig

Scharinger in seiner Eigenschaft als Konsul Tschechiens und Befürworter von sogenannten PPP-Projekten.

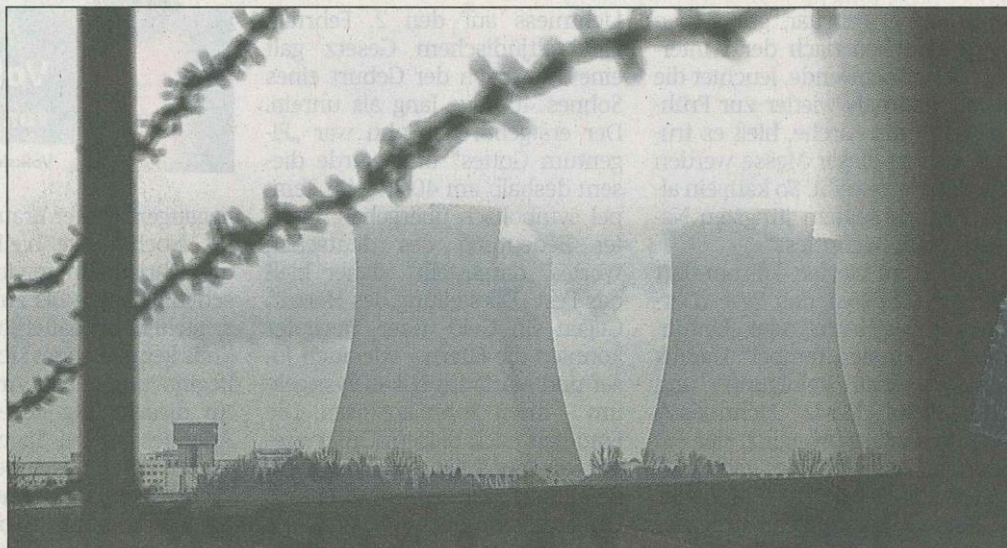
Auch Hiesl bekräftigte, dass er sich für die Fortführung der Mühlviertler Schnellstraße S 10 zur Grenze und für den Weiterbau der Autobahn in Tschechien einsetzen werde.

In Jiri Zimola, dem Kreishauptmann von Südböhmen, hat Oberösterreichs Straßenbaureferent einen Mitstreiter gefunden. Weil Zimola unter dem Motto „keine Autobahn, kein Temelin“ der Erweiterung des südböhmischen Kernkraftwerkes um zwei zusätzliche Meiler nur dann zustimmen will, wenn der ins Stocken geratene Ausbau der Autobahn in Richtung Staatsgrenze forciert

wird, zieht Bauer den etwas vereinfachten Schluss: „Hiesl will die Autobahn, nimmt damit die Transitrouten Ostsee-Adria durch Linz in Kauf und lässt dadurch auch den als abgehakt geglaubten Linzer Westring-Nord wieder aufleben.“ Dieser könnte in Form einer Landesstraße eine Neuauflage erleben.

Mit dem Zutun Oberösterreichs werde demnach nicht nur der innereuropäische Transitverkehr nach Linz gebracht. Der Weiterbau des tschechischen Straßennetzes schaffe auch grünes Licht für Temelin.

Hiesl reagierte gestern kopfschüttelnd auf die Aussagen des Verkehrsforum-Sprechers: Diese seien absurd und entbehrten jeder Grundlage. (fam)



Hiesl fördert die mit dem Ausbau Temelins verknüpfte Verbindung Linz-Prag.

(vowe)



Westring: Verfahren geht weiter

Umweltverträglichkeits-Prüfung (UVP) für die A 26 geht in die nächste Runde

Die Umweltverträglichkeits-Prüfung (UVP) für die A 26 Linzer Autobahn geht in die nächste Runde. Gestern hat die Asfinag überarbeitete und ergänzte Projektunterlagen beim

Verkehrsministerium eingereicht, man liege voll im Zeitplan, heißt es bei der Asfinag. „Mit der Einreichung der Projektänderung ist ein Baubeginn für den Linzer Westring 2014/2015

und eine Lösung für ein großes Verkehrsproblem wieder deutlich näher gerückt. Bei den Verfahren gibt es volle Unterstützung aus Oberösterreich“, so LH-Stv. Franz Hiesl.

In drei Etappen soll der Westring gebaut werden, beginnend mit der Donaubrücke. Der Nordteil ist aus dem Bundesstraßengesetz genommen worden.

Montage: Asfinag

Gerda Lenger: „Nordteil kommt über die Hintertür“

Indizien belegen laut Lenger, dass gesamter Westring gebaut wird

Kosten der UVP für Stadt Linz in unbekannter Höhe. Vertrag lässt Schlupfloch für Nordteil der Autobahn zu.

LINZ (ok). „Im Westring-Vertrag steht, dass der Nordteil nicht als Bundesstraße gebaut wird. Er kann jedoch als Landesstraße errichtet werden. Also ist er nicht vom Tisch, so wie von Stadt und Land propagiert. Das ist ein Schlupfloch“, sagt Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen. Zudem kämen aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfung bei einem Bau Kosten in unbekannter Höhe auf die Stadt Linz zu. Etwa bei der Errichtung von Lärmschutzwänden.

Der Linzer Verkehrsstadtrat Klaus Luger und der Verkehrs-



Laut Verkehrspolitikern bringt der Westring eine Entlastung. Foto: Koch

referent des Landes, Franz Hiesl, winken hingegen ab. „Der Nordteil ist zurzeit kein Thema.“ Hiesl: „Der Westring ist eine Entlastung für die Pendler und keine Transitautobahn.“ Bürgerinitiativen befürchten eine Zunahme vor allem des Transitverkehrs.

Meine Meinung

Schreiben Sie uns:

- ✉ linz.red@bezirksrundschau.com
- ✉ StadtRundschau Linz, Hafenstraße 1-3, 4020 Linz.
- ✉ www.meinbezirk.at

Ungereimtheiten bei der Bruckner-Uni:

Zweifel am Aus des Westring-Nordteils

„Der Bau des Nordteils ist derzeit absolut kein Thema, weder für die Asfinag noch für das Land Oberösterreich“, will Baureferent Franz Hiesl Ängste vor einer Fortsetzung des Westrings durch Urfahr ausräumen. Die Linzer Grün-Politikerin Gerda Lenger zweifelt weiter – auch wegen mancher Ungereimtheiten rund um die neue Bruckner-Uni.

Die Nordtunnel einer Westring-Fortsetzung würden genau unter dem Gelände der Bruckner-Uni durchziehen. Daher seien beim Neubau dieser Hochschule anstatt der ursprünglich geplanten Erdwärme und Erdkühlung nun Fernwärme und Fernkühlung vorgesehen, will Lenger von einem Landesbediensteten vertrau-

„Wer den Südtail baut, nimmt in Kauf, dass der Nordteil kommt“, glaubt Lenger – trotz Hiesls Be-
teuerungen, dass das „derzeit“ kein Thema sei...



Grün-Politikerin Gerda Lenger

„Dass der Westring-Nordteil endgültig gestorben sei, ist nur eine momentane Verschleierungstaktik.“

Gemeinderätin Gerda Lenger

lich erfahren haben: „Weil sonst ein Tunnelbau unter diesem Gelände gar nicht mehr machbar wäre.“

Tatsächlich hat sich die Autobahngesellschaft Asfinag mit den Auswirkungen eines Tunnelbaus auf die Bruckner-Uni (und umgekehrt) auseinander gesetzt – das war allerdings 2008, vor der Anfang 2011 erfolgten Entscheidung, den Nordteil des Westrings zu streichen.

WESTRING

Bereits „totgeglaubter“ Nordteil der A26 durch Urfahr sorgt für Wirbel

LINZ. Still war es zuletzt um den Linzer Westring. Doch damit ist es nun vorbei: Am 1. Februar wurde das überarbeitete Projekt zur Umweltverträglichkeitsprüfung beim Verkehrsministerium eingereicht. Zugleich sorgt der Ausbau der Verkehrsachse nach Südböhmen und die dadurch vermutete „Wiederbelebung“ des Westring-Nordteils für Diskussionen bei Politikern und Projektgegnern.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Stein des Anstoßes war ein Gespräch von Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl mit dem südböhmischen Kreishauptmann Jiri Zimola. Dabei betonten die beiden, sich für den Weiterbau der Autobahn bis zur tschechischen Grenze sowie in Südböhmen einzusetzen. Das brachte die Mitglieder der Überparteilichen Plattform gegen die Westring-Autobahn in Rage: „Zimola will dem Ausbau Temelins bekanntlich nur dann zustimmen, wenn eine Autobahn gebaut wird. Also:



Der Südteil mit Waldeggstraßen-Untertunnelung wird ab 2014 gebaut. Foto: vowe

keine Autobahn, kein Ausbau Temelins. Franz Hiesl will aber die Autobahn, nimmt somit die Transitroute Ostsee-Adria durch Linz in Kauf und bringt dadurch auch den Nordteil des Westrings durch Urfahr ins Spiel“, so Sprecher Alfred Jäger.

Franz Hiesl selbst kann mit dieser Kritik nichts anfangen: „Dass der Ausbau der S10 im direkten Zusammenhang mit der Erweiterung des tschechischen Atomkraftwerkes Temelin stehe, ist

absurd und entbehrt jeglicher Grundlage.“ Falsch sei es laut Hiesl auch, die Ausbaubemühungen der S10 bis zur tschechischen Grenze zu stoppen: „Wir würden sonst die stau- und verkehrsgeplagten Menschen im Stich lassen.“ Für den Straßenbaureferenten wird auch der Nordteil nicht mehr aus der Schublade genommen: „Der Nordteil wurde aus dem Bauprogramm der Asfinag gestrichen, die Flächen werden jedoch weiterhin bei der Raum-

planung berücksichtigt, falls der Nordteil in Zukunft wieder ein Thema wird.“

Kein „Bypass“ ohne Nordteil

Der Grünen Gemeinderätin Gerda Lenger sind solche Aussagen zu wenig: „In der von Hiesl, Dobusch, Bures und Asfinag unterzeichneten Vereinbarung steht, dass der Nordteil nicht als Bundesstraße realisiert wird. Das heißt aber, dass er sehr wohl als Landesstraße gebaut werden kann.“ Mehr noch: „Wer den Südteil baut, nimmt unweigerlich in Kauf, dass der Nordteil folgen muss. Eine Autobahn mit einer siebenspurigen Brücke, mit riesigen Ab- und Auffahrten im Berg um 646 Millionen Euro für 13 Prozent der täglichen Einpendler nach Linz, die im „Autobahn-Nirwana“ endet, wäre wirtschaftlich nicht wirklich sinnvoll. Auch die Bypass-Funktion zur A7 ist nur mit dem Nordteil möglich.“ Das – um den Nordteil reduzierte und überarbeitete – Projekt A26 wurde am 1. Februar beim Verkehrsministerium eingereicht. ■

„Verschwendungsbremse“ bei Linzer Autobahn

Grüne verstärken den Druck für eine Streichung des Westrings

Mittels Pressekonferenz verstärken Grün-Politikerinnen jetzt den Druck für eine Streichung des Linzer Westrings. Angesichts der Kosten in Höhe von 150 Millionen Euro je Kilometer (!) für diese Rumpfautobahn aus Donaubrücke und Freinbergtunnel müsse dringend die „Verschwendungsbremse“ gezogen werden.

Völlig überdimensioniert sei dieses Linzer Spezial-Autobahnprojekt, rügt Grün-Nationalrätin Gabriela Moser – doch obwohl „sündteuer“, seien die angegebenen Kosten von 646 Millionen Euro wohl immer noch zu niedrig: „Das wiederholt sich bei vielen Infrastrukturprojekten: zu niedrige Kostenansätze und zu hohe Prognosen

über den Nutzen“, sagt die Grün-Politikerin.

Ihre Landtagskollegin Ulrike Schwarz sieht Projekte des Öffentlichen Verkehrs gefährdet, wenn auf Vorhaben wie den Westring nicht verzichtet werde. Außerdem ist sie davon überzeugt, dass solch „unsinnige Straßenprojekte“ den Stau nur anderswohin verlagern würden.

Kein Ende im Streit um den Linzer Westring

Der Streit um den Linzer Westring nimmt kein Ende. Auch gestern haben die Grünen — NR-Abg. Gabriela Moser, LAbg. Ulrike Schwarz und die Linzer Klubobfrau Gerda Lenger — in einer Pressekonferenz wieder ihre Argumente gegen die A 26 vorgebracht und eine Umschichtung der Mittel von der Straße zum öffentlichen Verkehr gefordert. Der Westring sei ein „unsinniges Megaprojekt“ mit Endkosten von 775 Mio. Euro hieß es, jetzt müsse die „Verschwendungsbremse“ gezogen werden.

„Seit Jahren dieselben Argumente, die trotzdem nicht richtiger werden“, stellte der oö. Baureferent, LH-Stv. Franz Hiesl, dazu in einer Aussendung fest. Falsch seien die von den Grünen kolportieren 700 bis 800 Millionen Euro Gesamtbaukosten. „Unter Berücksichtigung der Wertsicherung bis 2029 werden sich die Gesamtprojektkosten auf rund 646 Millionen Euro belaufen.“ Ebenso falsch sei auch die Behauptung der Grünen, der Nordteil werde trotz der Streichung aus dem Konzept durch die Hintertür kommen. „Das ist absolut falsch“, betonte Hiesl, der Nordteil sei aus dem Bundesstraßengesetz gestrichen worden und weder die Asfinag noch das Land OÖ hätten derzeit Interesse, den Nordteil des Westring zu bauen. „Wenn es sich die Grünen zur Lebensaufgabe machen wollen, eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte des Landes zu verhindern, dann sollen sie das einmal vor den tausenden staugeplagten Pendlern rechtfertigen. Drei Viertel der Mühlviertler und Linzer und die drei größten Fraktionen im oö. Landtag stehen hinter dem Westring. Wo bleiben die demokratischen Werte der Grünen?“



Der Linzer Westring im Bereich des Bahnhofs

Montage: Land OÖ

Grüne sollen Geisterfahrt beim Westring beenden

„Wir fordern die Grünen auf, ihre verkehrspolitische Geisterfahrt zu beenden und ihre absurden Behauptungen gegen den Linzer Westring zu stoppen“, so die Mühlviertler Pendlerallianz. Wie berichtet, hatten Grün-Politiker den Westring als „unsinniges Megaprojekt“ bezeichnet und gefordert, die „Verschwendungsbremse“ zu ziehen. Für die Sprecher der Pendlerallianz — Michael Hammer (Bezirk Urfahr-Umgebung), Max Oberleitner (Perg), Wilfried Kellermann (Rohrbach), Ernst Brandstetter (Freistadt) — ist das Projekt indes „extrem wichtig“, es stehe in „keinerlei Diskussion rund um Einsparungen“. Mit dem Westring werde nicht nur ein wichtiger Verkehrseffekt, sondern auch ein sehr wichtiger Beschäftigungseffekt erzielt, er sei sowohl für die Linzer wie auch für die Mühlviertler Pendler enorm wichtig. „Das Verfahren muss nun konsequent abgehandelt werden“, so die Allianz.



Gabriela Moser: „Den Radverkehr in Linz und Öffis im Zentralraum statt Westring forcieren.“

Foto: Koch

„Westring ist EU-widrig“

Grüne Moser gegen Schwarzen Hiesl im Rechtsstreit um Westring

Strategische Umweltprüfung wäre laut Gabriela Moser (Grüne) für den Westring laut EU zwingend notwendig.

LINZ (ok). Es sei das stärkste Argument der Grünen gegen den geplanten Westring: eine verpflichtende strategische Umweltprüfung für die Autobahn, inklu-

sive Nullvariante. Gabriela Moser, Verkehrssprecherin der Grünen: „Eine entsprechende EU-Richtlinie wurde sehr schlecht in nationales Recht umgewandelt. Ich bin sicher, dass die Beschwerde der Grünen in Brüssel in zwei bis drei Monaten positiv behandelt wird.“ Zudem sei der Westring finanziell ein „Herzeigeprojekt für eine Verschwendungspolitik.“

„Unter Berücksichtigung der Wertsicherung werden sich die Gesamtprojektkosten auf rund 646 Millionen Euro belaufen“, kontert Landeshauptmannstellvertreter Franz Hiesl (ÖVP). Auch die rechtliche Interpretation einer strategischen Umweltprüfung sähen die Grünen falsch. Zudem stünden drei Viertel der Linzer hinter dem Westring.

Westring: Grüne kritisieren Vorgehen

LINZ (ah). „Bis heute ist kein gültiger Trassenbeschluss vorhanden. Daher verlängerten SP, VP und FP im November 2010 per Gemeinderatsbeschluss diese Garantieerklärung bis Ende 2013. Im Falle einer Nichterrichtung des Westrings bleiben dann Stadt Linz und Land OÖ auf den aufgekauften und leer stehenden Häusern sitzen“, kritisiert die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. Umso skandalöser sei die Tatsache, dass die nun verfallenen Häuser zuvor mit Förderungen von Stadt Linz und Land OÖ saniert wurden.

26 Begegnungs-Zonen sollen den Verkehr

Mit Westring werden aus Linzer Innenstadt

Komplett neu organisiert wird der Verkehr in der Linzer Innenstadt mit dem Bau des Westrings. Neben der Umgestaltung der Humboldt- und der Dinghoferstraße sollen mehrere Begegnungs-Zonen – etwa am Graben, in der Schiller- oder Bürgerstraße – die Flut an Autos aus dem Zentrum verbannen und die Straßen beruhigen.

Wie in der Herrengasse sollen in den nächsten Jahren noch weitere 26 Straßen in Begegnungs-Zonen umgebaut werden, wo dann alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Im nächsten Verkehrsausschuss am Montag legt SP-Verkehrsstadtrat

Klaus Luger sein Konzept vor und hofft auf einen einstimmigen Beschluss. Daher hat er etwa die heiß diskutierten Vorschläge für Begegnungs-Zonen in der Ziegelei- oder Landwiedstraße gestrichen. „Die Zonen im Zentrum wollen wir umsetzen, wenn



Foto: Chris Koller



In der Herrengasse hat sich die Begegnungs-Zone bereits bewährt

in Vierteln beruhigen

die Autos verbannt

„Es fehlen die Grundlagen für die Begegnungs-Zonen. Erst wenn alle Kriterien durchleuchtet sind, stimmen wir dem Konzept zu.“

VP-Klubobmann Klaus Furlinger

der Westring fertig ist. Eine Verkehrsberuhigung ist bei manchen Straßen dringend notwendig“, erklärt Luger.

Kritisch sieht hingegen die VP die Fülle an Begegnungs-Zonen. „In den Stadtteilen macht eine Umgestaltung teilweise Sinn. Aber in der Franck-, in der Roseggerstraße oder am Graben kommen solche Zonen nicht in Frage“, so VP-Klubobmann Klaus Furlinger. Darüber hinaus fordert er die Prüfung solcher Flächen nach Kriterien wie dem Verkehrsaufkommen, ob Öffis von der 20-km/h-Zone betroffen sind oder ob dadurch Parkplätze wegfallen.

Schlagabtausch zum Linzer Westring

Ring-Kampf

In den letzten Wochen wurden wieder kontroversielle Standpunkte zum Linzer Westring öffentlich diskutiert. Die Überparteiliche Plattform gegen die „Westring-Transitauto-bahn mitten durch Linz“ hat Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl vorgeworfen, er lasse nun langsam die Katze aus dem Sack. Die Plattform sah in einem Zeitungsinterview, das Hiesl gab, einen Beweis, dass dieser weiter an die Errichtung des aus dem Programm der ASFINAG genommenen Nordteils (Urfahr) denke. Hiesl sagte in dem Interview, dass die Flächen des Nordteils weiterhin bei der Raumplanung berücksichtigt würden – falls der Nordteil wieder ein Thema werde. Die Plattform hält den Westring- und Mühlviertler Schnellstraße S 10-Projektbetreibern vor, dass diese Projekte nicht gebaut werden, um Pendler zu entlasten, sondern um den innereuropäischen Nord-Süd-Transit von Tschechien bis zur Adria zu bedienen. Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl wies die Vorwürfe zurück und sagte, dass die S 10 bis zur tschechischen Grenze notwendig sei, um die stau- und verkehrsgeplagten Menschen nicht im Stich zu lassen und um die Region Freistadt mit dem Großraum Linz verkehrsmäßig und wirtschaftlich besser zu verbinden. Für die Wirtschaft und für die



Streckengrafik der ASFINAG zum Westring. Die Donaubrücke soll ab 2015 gebaut werden und 2017/2018 für den Verkehr frei gegeben werden. Dann wird der Tunnel Freinberg mit dem Bahnhofsknoten und der Unterflurstraße Waldeggstraße gebaut. Auf diesem Abschnitt soll ab 2024 der Verkehr rollen.

Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region sei die S 10 wichtig. „Falsch ist“, sagte Hiesl, „dass der Nordteil des Westrings wieder zum Leben erwacht. Der Nordteil wurde aus dem Bauprogramm der ASFINAG gestrichen und auch die Frage eines Baus in Form einer Landesstraße stellt sich nicht.“

Untersuchung für Megaprojekt dauert 2 Monate

Bei Westring-Bohrungen wird Linzer „Untergrund“ erforscht

Ab 2015 soll der Westring um 646 Millionen Euro gebaut werden. Bis dahin müssen jedoch noch Behördenverfahren abgewickelt und Genehmigungen erteilt werden. Obwohl viele Oberösterreicher an der Umsetzung des Megaprojekts zweifeln, wird daran gearbeitet – derzeit wird der Linzer „Untergrund“ erforscht.

Vielleicht hat sich der eine oder andere Linzer schon über die großen Fahrzeuge und Maschinen bei der Ziegeleistraße gewundert. Das sind die Geräte, mit denen derzeit Bohrungen für den Westring durchgeführt werden. „Wir untersuchen den Untergrund und das Grundwasser und beobachten mit

Pumpversuchen, wie sich der Wasserstand verändert“, erklärt ein zuständiger Asfinag-Projektleiter.

Diese Bohrungen werden rund zwei Monate lang dauern und insgesamt an drei Standorten am Froschberg durchgeführt – zwei neben der Ziegeleistraße, eine bei der Stockbauernstraße.

Die Streichung des Nordteils wird jetzt im Gelände sichtbar:

Bei Westring-Umplanung wurde auch die Donaubrücke halbiert

Die Streichung des Nordteils des Linzer Westrings aus dem Gesetz, von Verkehrsinitiativen mit Unglauben bedacht, wird jetzt auch im Gelände sichtbar: Bei der Umplanung der neuen Linzer Stadtautobahn wurde die vorgesehene Donaubrücke von zwei auf ein Tragwerk reduziert. Auch andere Projektänderungen gibt es.

Asfinag-Vorstand Alois Schedl präsentierte am Montag mit LH-Vize Franz

Hiesl und Stadtchef Franz Dobusch den aktuellen Planungsstand und den geplanten Bauablauf. Darüber wird dieser Tage auch eine Bürgerinformation an 80.000 Haushalte in Linz und Umgebung verschickt.

Augenfälligste Projektänderung ist die Halbierung der 4. Linzer Donaubrücke auf ein Tragwerk mit vier Spuren. Das zweite Tragwerk fällt der Streichung des Nordteils des Westrings zum

Opfer, das bringt auch etwa 20 Millionen Euro Kostenreduktion. Ab 2015 soll an der Brücke gebaut werden, teilweise Verkehrsfreigaben sind für 2017/18 geplant.

Zusätzlich zum Freinbergtunnel – dessen Bau sich von 2018 bis 2024 hinziehen dürfte – wird nun auch die Waldeggstraße untertunnelt und an der Oberfläche verkehrsberuhigt.

Aktuell soll das ganze Projekt 493 Millionen Euro kosten. Mit „Preisgleitung“ bis zur endgültigen Gesamtfertigstellung im Jahr 2029

gerechnet, sind es aus heutiger Sicht sogar 645,8 Millionen Euro – für 4,7 Kilometer Stadtautobahn...

Die Luft-Lösung

Die drei Kilometer langen Freinbergtunnelröhren des Westrings bekommen keine Luftschächte, sondern werden über die Tunnelportale, insbesondere Richtung Donau, entlüftet. Feinstaubfilter wären zwar technisch machbar, doch sei der Energieaufwand für ihren Einsatz zu hoch, meint Asfinag-Vorstand Schedl.

„Das Wichtigste ist der zugesagte Baubeginn 2015, weil uns die Leute sonst nichts mehr glauben.“

LH-Vize Franz Hiesl (VP)

Befahren Sie den Westring auf www.nachrichten.at



Mit dem Bau des Linzer Westrings (A26) soll im Jahr 2015 begonnen werden. Dies gaben gestern Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl, der Linzer Bürgermeister Franz

Dobusch und Asfinag-Vorstand Alois Schedl bekannt. Bis 2029 soll die rund 645 Millionen Euro teure Autobahn durch Linz fertig sein. Was den Baubeginn betrifft,

gibt es noch einen Knackpunkt: Die Umweltverträglichkeit muss noch geprüft werden. Virtuell ist der Westring bereits befahrbar, und zwar auf nachrichten.at



Der Westring soll die Verkehrswege in Linz – etwa die Nibelungenbrücke – entlasten. Die A26 wird rund 645 Millionen Euro kosten.

Fotos: Weibold (1), asfinag (3)

Neuer Anlauf für Westring-Baubeginn

Oberösterreichs Politiker und Asfinag legen sich auf 2015 fest. Bis 2029 soll die A26 durch Linz fertiggestellt sein. Knackpunkt ist allerdings die Prüfung der Umweltverträglichkeit

LINZ. „Wir müssen einen Baubeginn setzen, sonst glauben uns die Leute nicht mehr.“ So begründete Straßenbaureferent Franz Hiesl (ÖVP) den gestrigen Vorstoß, was den Baubeginn des Linzer Westrings betrifft. Hiesl, der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch und Asfinag-Vorstand Alois Schedl sind sich einig, dass mit dem Bau der umstrittenen Autobahn durch Linz im Jahr 2015 begonnen werden kann.

Das Straßenprojekt wird in drei Etappen gebaut, zunächst soll 2015 eine Brücke über die Donau entstehen, danach – ab 2018 – das Herzstück, der rund 3,8 Kilometer lange Tunnel durch den Freinberg. Dieser Tunnel soll 2024 teilweise für den Verkehr freigegeben werden. Erst danach wird die Westbrücke neu errichtet und so ein Lückenschluss zwischen Linz-Urfahr und der A7 hergestellt. 2029 soll alles fertig sein, die Kosten werden auf rund 645 Millionen Euro geschätzt.

Durchgehend Tempo 80

Derzeit wird das Projekt im Verkehrsministerium auf seine Umweltverträglichkeit hin geprüft. Asfinag-Vorstand Alois Schedl ist „sehr zuversichtlich. Aus unserer Sicht ist der Westring umweltverträglich, was Lärmentwicklung



ABSCHNITT 1: NEUE DONAUBRÜCKE (VERKEHRSFREIGABE 2017/2018)

Die Anschlüsse der Brücke an die B127 und die B129 verlaufen unterirdisch. Da der Nordteil der A26 nicht kommt, wird die Brücke auf vier Fahrstreifen verkleinert. Die Brücke wird nach der Fertigstellung für den Verkehr freigegeben. Rudolfstraße und Nibelungenbrücke werden dadurch entlastet.



ABSCHNITT 2: TUNNEL FREINBERG (VERKEHRSFREIGABE 2024)

Das Kernstück des geplanten Westrings verläuft unterhalb des Freinbergs, der Ziegelei- und der Waldeggstraße. Auf- und Abfahrten werden am Bahnhof und bei der Waldeggstraße, Höhe Westbrücke hergestellt. Der 3,8 Kilometer lange Tunnel wird zweiröhrig gebaut.



ABSCHNITT 3: DIE WESTBRÜCKE (VERKEHRSFREIGABE 2029)

Die bestehende Westbrücke wird als Autobahnbrücke neu errichtet und stellt die Verbindung zur Mühlkreisautobahn (A7) beim Bismichl her. Die Brücke führt ohne Stützen über die Geleise der Westbahn. Daraus entsteht eine durchgängige Autobahn zwischen B127 und A7.

und Luftgüte betrifft.“ Schedl ist sicher, dass der Westring, wenn er erst einmal fertiggestellt ist, zur Gänze mit Tempo 80 befahrbar ist. In den bisherigen Plänen wäre aus Umweltschutzgründen größtenteils nur Tempo 60 auf der Autobahn möglich gewesen.

Der Tunnel durch den Freinberg wird übrigens nicht mit Luftfiltern versehen. Die Entlüftung soll über die Portale erfolgen, außerdem

bleibe der Feinstaub auch größtenteils im Tunnelbereich, sagt Schedl.

Groß angelegte Bürgerinfo

Der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch sieht den Westring als Gesamtprojekt, wenn auch in drei Teilen realisiert: „Es hat keinen Sinn, nur die Brücke über die Donau zu bauen. Da wird der Verkehr ja nur von einer auf die andere Sei-

te verlagert. Es muss auch einen Tunnel geben.“

Die Asfinag hat gestern auch mit einer groß angelegten Bürgerinformation in der Angelegenheit begonnen. Rund 80.000 Haushalte erhalten in den nächsten Tagen die vierseitige Broschüre „A26 aktuell“. Im Herbst dieses Jahres werden die Westring-Pläne öffentlich aufgelegt und für alle Bürger zu besichtigen sein. (att)

Kommentar

Von
Helmut Atteneder



Charme-Offensive

st es verdächtig, wenn zwei Politiker verschiedener Couleurs einträchtig an einem Tisch sitzen, um ein gemeinsames Projekt zu präsentieren? Nicht zwingend. Wenn Franz Hiesl (ÖVP) und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SPÖ) an diesem Tisch sitzen, gar nicht. Die beiden starteten gestern eine neue Charme-Of-

Hiesl und Dobusch rufen den Westring-Bau aus

fensive für den Bau des Linzer Westrings. Die wievielte, weiß keiner mehr – schließlich wird seit mehr als 20 Jahren an einer zweiten Linzer Umfahrung gearbeitet. Gestern haben Hiesl und Dobusch den Baubeginn des Westrings für 2015 ausgerufen. „Sonst nehmen uns die Leute nicht mehr ernst“, begründete der Straßenbau-Landesrat. Dies Wort in Gottes Ohr. Denn der Knackpunkt für den Westring ist nach wie vor der Ausgang des UVP-Verfahrens. Die Umweltverträglichkeit einer Autobahn mitten durch ein Stadtgebiet wird von vielen angezweifelt. Zu Recht. Die Asfinag verzichtet trotzdem auf den Einbau von Luftfiltern im neuen Westring-Tunnel. Die Baumeister des Westrings sagen, die Abgase lagern sich ohnehin im Tunnel ab, der Rest entweicht an den Portalen. Das sei kein Problem. Dort werden aber jetzt schon die Feinstaub-Grenzwerte ständig überschritten. Wenn das einmal bloß keine böse Überraschung gibt. Linz braucht dringend eine Verkehrslösung. Dazu gehören eine leistungsfähige Autobahn, aber auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

h.atteneder@nachrichten.at

nachrichten.at

Westring-Animation

Eine virtuelle Fahrt auf der A26

Der Westring wird frühestens 2029 durchgehend befahrbar sein. Virtuell ist er das jetzt schon. Film auf nachrichten.at/

Hammer begrüßt Zeitplan für Linzer Westring

LINZ — Pendlersprecher NR-Abg. Michael Hammer begrüßt die Ankündigung von LH-Stv. Franz Hiesl, Bürgermeister Franz Dobusch und Asfinag-Vorstand Alois Schedl, dass spätestens 2015 mit dem Westring-Bau begonnen wird. „Die Realisierung von Projekten wie diesem sind für das Vertrauen der Pendler in die Lösungskompetenz der Politik sehr wichtig. Wer täglich im Stau steht, weiß dieses Zukunftsprojekt jetzt schon zu schätzen“, betont Hammer. Wie gestern berichtet soll die A26 Linzer Autobahn in drei Etappen errichtet und im Jahr 2029 komplett fertiggestellt sein.

A 26: Linzer Autobahn bringt eine Entlastung



Nach Fertigstellung der A 26 wird sich nach Ansicht von Bürgermeister Franz Dobusch die Lebensqualität verbessern.

Foto: ASFINAG

15 Prozent der Kosten für die neue A6 teilen sich die Stadt Linz und das Land Oberösterreich.

■ LINZ (ah). Für den südlichen Abschnitt der A 26 Linzer Autobahn wurde die Errichtung der Strecke in drei Etappen (Donaubrücke, Tunnel Freinberg, Westbrücke) ab 2015 beschlossen. 15 Prozent der Gesamtkosten werden durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz übernommen. Bürgermeister Franz Dobusch: „Mit der A 26 wird die Lebensqualität für Bewohner, die im Bereich der großen Einfahrtsstraßen, leben verbessert.“

IHRE MEINUNG



Schreiben Sie uns:

- linz.red@bezirksrundschau.com
- StadtRundschau Urfahr, 4020 Linz Hafenstraße 1-3
- www.bezirksrundschau.com

Nadelöhr beseitigt

NEUER ABSCHNITT FÜR A4.

Rechtzeitig vor der Urlaubssaison wurde der letzte „alte“ Abschnitt der Westautobahn zwischen Vorchdorf und Steyermühl kürzlich für den Verkehr freigegeben.

Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl zeigte sich erfreut: „Ich habe immer eine rasche Sanierung der Westautobahn gefordert und freue mich über die Verkehrsfreigabe. Mit Abschluss der Arbeiten im November werden jedenfalls keine flächendeckenden Sanierungsmaßnahmen mehr anfallen.“

„Westring fällt 2013“



Kämpfen mit persönlichem Engagement gegen den Westring (v. l.): Alfred Jaeger und Franz Bauer.

Foto: Hamedinger

Die überparteiliche Plattform gegen den Westring ist äußerst optimistisch, die A 26 zu Fall zu bringen.

■ LINZ (ah). Alfred Jaeger: „Das Projekt Westringautobahn ist eine Mogelpackung und - egal in welcher Ausführung - weder unverträglich noch sonst irgendwie sinnvoll.“ Um diese Aussage zu untermauern hat die Plattform ein Zehn-Punkte-Programm erstellt. Franz Bauer, ebenfalls bei der Plattform engagiert: „Der Westring ‚neu‘ ist ein völlig neues Projekt mit geänderten Verkehrsströmen, daher muss die Umweltver-

träglichkeitsprüfung neu aufgelegt werden.“ Ein weiterer Punkt, den Jaeger ins Treffen führt: „Die Trasse ist nach wie vor für den Westring-Nord und -Süd gewidmet. Auch wenn der nördliche Teil gestrichen wurde, kann er jederzeit wieder hineinkommen und gebaut werden, weil die Planungen bereits vorhanden sind. Eine UVP muss daher für das ganze Projekt durchgeführt werden.“ Eine neue Bewertung des Westrings ist nach Ansicht beider auch deswegen notwendig, da die WHO kürzlich Feinstaub als höchst krebserregend eingestuft hat. Jaeger: „Ich glaube, dass der Westring wegen dieser Punkte 2013 fällt.“

209579

A26

Westring-Gegner wollen die UVP für Mega-Verkehrsprojekt neu aufrollen

LINZ. Wenige Wochen vor der geplanten öffentlichen Kundgebung des aktualisierten Westring-Projektes schlugen die Projektgegner Alarm: Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) müsse neu durchgeführt werden. Die Titulierung als „völlig neues Projekt“ lehnt VP-Landesrat Franz Hiesl jedoch entschieden ab und hofft weiter auf einen Baubeginn 2015.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Seit die Planung des Westrings nach Verhandlungen zwischen Land und Bund verändert wurde, handelt es sich in unseren Augen um ein völlig neues Projekt, das einer erneuten Prüfung bedarf“, betonten die Westring-Gegner Alfred Jäger und Franz Bauer bei einer Pressekonferenz. Insgesamt stellten die Gegner zehn Punkte vor, mit denen sie nach eigenen Angaben „den Westring zu Fall bringen“ wollen. So vermuten sie, dass die Luftbelastung weit höher liege, als von Land und Asfinag angegeben. „Aussagen der Asfinag, dass die Schadstoffe zum Großteil im Tunnel bleiben würden, sind schlicht falsch. Auch die LKW bis 7,5 Tonnen wurden in den bisherigen Gutachten gar nicht erst einberechnet“, führt



Die vierte Donaubrücke samt Auf- und Abfahrten soll ab dem Jahr 2015 das erste Teilstück der A26 werden. Foto: ASFINAG

Alfred Jäger an. Der Bund würde sich mit dem Westring-Bau für alle Zeiten von Projekten des öffentlichen Verkehrs in Oberösterreich verabschieden, lautet ein weiteres Argument der Gegner.

Hiesl: „Bürger wollen A26“

Fest steht: Sollte es nicht wie angekündigt, zum Start des UVP-Verfahrens im Herbst kommen, stünde der für 2015 angepeilte Baubeginn für das 645 Millionen Euro teure Verkehrsprojekt wieder in den Sternen. Von der Kritik der Gegner will VP-Straßenbaureferent Franz Hiesl

jedoch nichts wissen: „Ich respektiere die Argumente der Projekt-Gegner, kann aber nur versprechen, dass die UVP ab Herbst über die Bühne geht und es sich keinesfalls um ein neues Projekt handelt.“ Hiesl stützt sich dabei auch auf die Unterstützung der Bevölkerung: „Jüngste Umfragen brachten eindeutig hervor, dass sich drei Viertel der Bevölkerung die neue Donaubrücke und den Westring wünschen.“ Der Westring als Autobahnverbindung zwischen der Rohrbacherstraße (B127) und der Mühlkreisautobahn (A7) ist im

Vorjahr in Verhandlungen zwischen Bund, Land und Stadt aus Kostengründen abgespeckt worden. Er soll nun 4,7 Kilometer lang werden, 3,8 davon werden unterirdisch geführt. Die in Etappen geplante Fertigstellung soll bis zum Jahr 2029 abgeschlossen sein, begonnen werden soll mit dem Bau der vierten Donaubrücke. Die Unterlagen für die UVP sind im Februar eingereicht worden. Laut Zeitplan soll in der ersten Jahreshälfte 2013 die öffentliche Verhandlung durchgeführt werden. Der Baubeginn ist für 2015 vorgesehen. ■

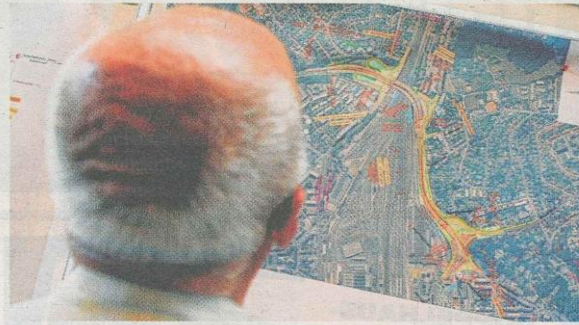
VERKEHR

Wirbel um tatsächliche Entlastung durch geplante Westring-Autobahn

LINZ. Nur karge Antworten auf eine Resolution des Linzer Gemeinderates um die Entlastungseffekte der geplanten Westring-Autobahn (A26) durch Linz kamen nun vom Land Oberösterreich. Das wiederum bringt die Linzer Grünen auf die Palme.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Die Errichtung des Westrings A26 hat ein großes Potenzial zur nachhaltigen Entlastung der Linzer Innenstadt“, heißt es im seit April vorliegenden Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz. Eine Passage, die bereits politische Folgen hatte: Noch vor der Sommerpause verabschiedete



2014 soll mit dem Westring und der Donaubrücke begonnen werden. Foto: vowe

te der Linzer Gemeinderat eine Resolution, die genauere Studien rund um diese Feststellung einforderte. Nachdem die zuständigen Beamten sich „nicht autorisiert“ sahen, direkte Auskünfte

zu geben, erfolgte nun das Antwortschreiben von Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl: „Bezüglich der Berechnung der verkehrlichen Auswirkungen der A26 wird darauf verwiesen, dass

diese Berechnungen vom Projektwerber ASFINAG durchgeführt werden und natürlich Bestandteil des UVP-Verfahrens, welches ja noch läuft, sind“, heißt es darin. Eine gemeinsame Planungsgruppe könne weitere Verkehrsmaßnahmen in Linz abstimmen. Die grüne Gemeinderätin Gerda Lenger, die für den Resolutionsantrag verantwortlich zeichnete, ist von der Antwort enttäuscht: „Alles was wir wollten, ist, jene Studien zu erfahren, die den im Maßnahmenprogramm angeführten Entlastungswirkungen des Westrings zugrundeliegen. Nicht zuletzt, weil alle mir vorliegenden Untersuchungen so gut wie keine Entlastungen für die Innenstadt prognostizieren.“ ■

Linzer Innenstadt-Autobahn kann nur noch höheren Anstieg

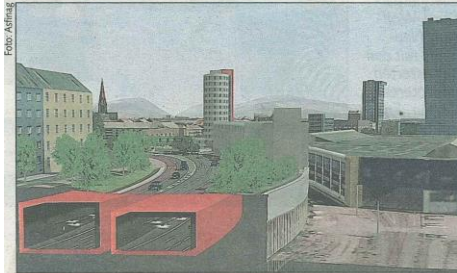
Westring braucht auch

Fast eineinhalb Jahre nach der Prüfung legt der Bundesrechnungshof nun seinen Bericht über den Linzer Westring vor. Die Hauptbotschaft: Der Westring könne den Verkehrszuwachs in Linz lediglich bremsen; daher sei zur Lösung der Linzer Verkehrsprobleme der gleichzeitige Ausbau der „Öffis“ unbedingt zu forcieren.

Ursprünglich sollte die A 26 mit Nord- und Südteil ein Autobahnring um Linz (in Realität eigentlich durch Linz) werden. Durch die Streichung des Nordteils im Jahr 2011 verliere der Westring seine Bedeutung für das hochrangige Bundesstraßennetz und werde künftig vorrangig als Zubringer für den Pendlerverkehr aus dem

nordwestlichen Mühlviertel sowie zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes dienen – und wäre somit eigentlich ja gar kein Projekt der Autobahngesellschaft Asfinag mehr.

Einen parallelen „Öffi“-Ausbau – vor allem auf der Mühlkreisbahn-Strecke – hält der Rechnungshof für unabdingbar zur Lösung der Linzer Verkehrsprobleme. Denn ein Vergleich der Verkehrszahlen von 2005 und – mit Westring – 2025 zeige, dass es durch diesen zu keinen Verkehrsreduktionen komme, sondern nur der so wieso bis dahin allgemein eintretende Verkehrszuwachs auf den meisten durch



Der Linzer Westring mit Untertunnelung der Waldegasse

Neuralgische Punkte, wie die Überlastung der A 7 bei Voest-Brücke und Bindermühl, werden nicht beseitigt.

Aus dem Rechnungshofbericht

der Kfz-Verkehrsbelastung verhindern:

„Öffi“-Ausbau

die Entlastungswirkungen betroffenen Straßenzügen bloß etwas gebremst werde.

Kritisch sieht der Rechnungshof die Aufteilung der Verwirklichung des Westrings (eh nur des Südteils) auf drei Bauetappen bis zum Jahr 2029, weil die lange Umsetzungsdauer aufgrund

der Preissteigerung das Projekt um mehr als 100 Millionen Euro verteuere.

Aktuell werden die 4,3 Kilometer mit den Bestandteilen Brücke, Tunnels und Unterflurtrasse insgesamt etwa 645,8 Millionen € kosten. Zehn Prozent zahlt das Land, fünf die Stadt Linz.

Ob der Enns

Sehr viel Zeit hat sich der Bundesrechnungshof mit seinem Westring-Bericht gelassen; umso kurioser liest es sich, wenn er nun selbst die überlange Verfah-

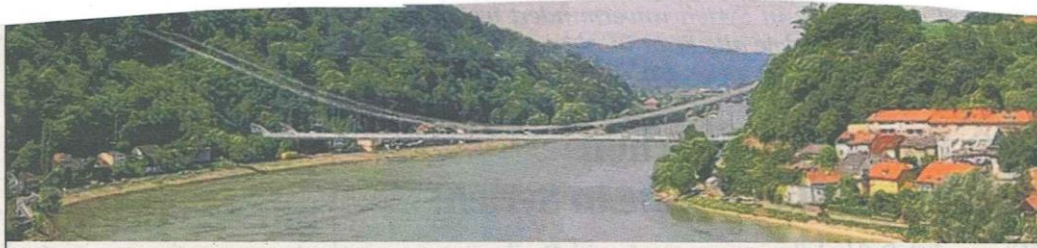
fassendes Verkehrskonzept für den Großraum Linz zu erarbeiten. Das liegt schon längst im Landtag und wird dort auch behandelt, sobald es gut „abgehängt“ ist.

Behäbiger Rechnungshof

rensdauer bei der Umweltprüfung kritisiert.

Und manches ist nach eineinhalb Jahren halt schon überholt: Zum Beispiel, wenn der Rechnungshof empfiehlt, endlich ein um-

Ach ja, auch am Linzer Bawag-Swap „kiefelt“ der Rechnungshof schon eineinhalb Jahre. Wird interessant, was er da empfehlen wird, was es schon gibt. Eine Mediation vielleicht? pö

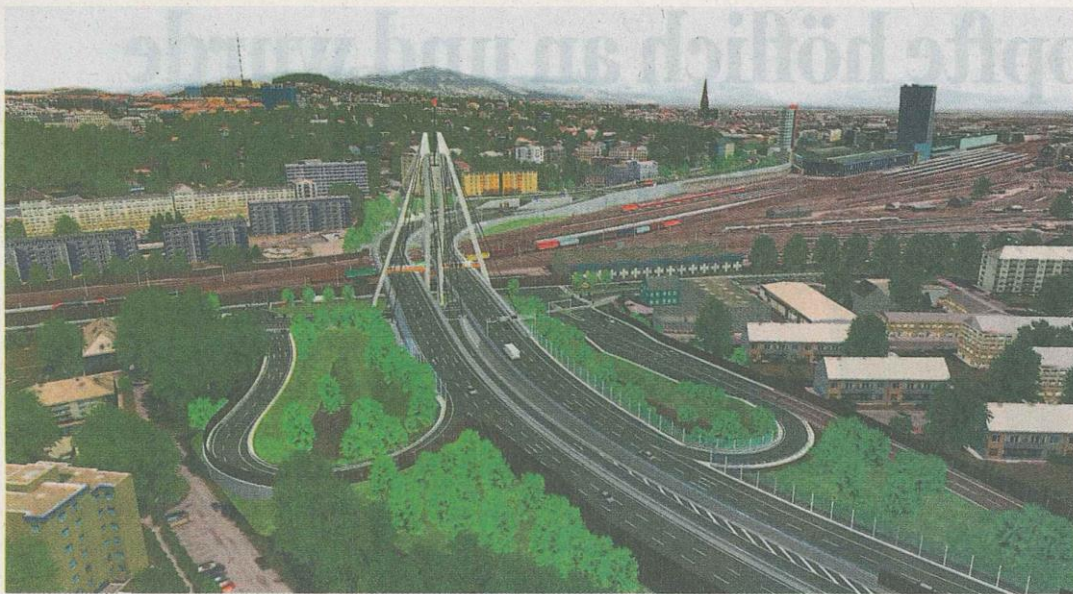


Harte Kritik übt der Rechnungshof am Westring-Projekt. Durch den Wegfall des Nord-Ringes der A26 sei die „überregionale Verkehrsbedeutung entfallen“. Zudem verteuern sich die Projektkosten wegen der langen Umsetzungsphase um 43 Prozent. Stimmt so nicht, entgegnet Straßenreferent LH-Stv. Franz Hiesl und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch. Beim Kompromiss im

Jahre 2011 wurde der Bau in Etappen beschlossen, die komplette Fertigstellung mit 2029 festgelegt. Fast 90 Prozent der gestiegenen Kosten sei auf diese Verlängerung zurückzuführen. „Jede seriöse Kalkulation sollte den Baukostenindex berücksichtigen, anderenfalls erlebt man nach der Fertigstellung wirklich eine Preisexplosion“, so Hiesl. Der Linzer Westring werde auch ohne Nordteil eine erhebliche Verkehrs-

entlastung für die Linzer bringen. „Und für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist die rasche Realisierung des Linzer Westrings das zentrale Verkehrsprojekt“, ergänzt Hiesl. Unumstritten sei jedoch auch, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs forciert werden müsse. Hiesl: „Weder die Straßen noch der öffentliche Verkehr können die Verkehrsprobleme alleine lösen.“

Foto: Land OÖ



Der Linzer Westring soll in drei Bauetappen von Mitte 2015 bis 2029 fertiggestellt werden.

Rechnungshof kritisiert A26

Teure Bauverzögerung; Hiesl, Bures: „Das meiste ist Preisgleitung“

LINZ, WIEN. Der Bundesrechnungshof hat sich die geplante A26, den Linzer Westring, vorgenommen und ein auf den ersten Blick recht resoluteres Fazit gezogen. Der Beschluss, den Westring in drei Abschnitten von 2015 bis 2029 zu bauen, bewirke eine Verteuerung der Errichtungskosten von 451,4 Millionen Euro (Plan 2008) auf aktuell 645,8 Millionen Euro. Das sei eine Steigerung von rund 43,1 Prozent.

Reale Mehrkosten: 30 Millionen

Der Aufschrei bleibt im Büro von Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) ebenso aus wie bei Straßenbaulandesrat Franz Hiesl (ÖVP). Denn der Großteil der Kostensteigerung, nämlich 87 Prozent, ist auf die Entwicklung des Baukostenindex bis zum Jahr 2029 zurückzuführen. Tatsächliche Mehrkosten verursachen die neue, dreiteilige Projektierung und das „Unvorhergesehene“, was in Summe knapp 30 Millionen Euro ausmacht. Der Rechnungshof empfiehlt einen rascheren Bau des öffentlichen Verkehrs.

„Wir sind also voll im Plan“, sagt Walter Fleißner vom Büro Doris

Bures. Landesrat Franz Hiesl sagt: „Ich bin der Erste, der einen Luftsprung macht, wenn wir früher als 2015 anfangen können.“

Ab Mitte 2015 soll nämlich die vierte Donaubrücke gebaut werden, anschließend sollen der Freinberg-Tunnel und bis 2029

der Anschluss an die A7 beim Bindermühl fertig sein. 85 Prozent der Gesamtbaukosten trägt der Bund, Land Oberösterreich und Stadt Linz teilen sich den Rest. Viel wird vom Ausgang des UVP-Verfahrens abhängen. Dieses wird für Ende 2013 erwartet. (att)

DER WESTRING

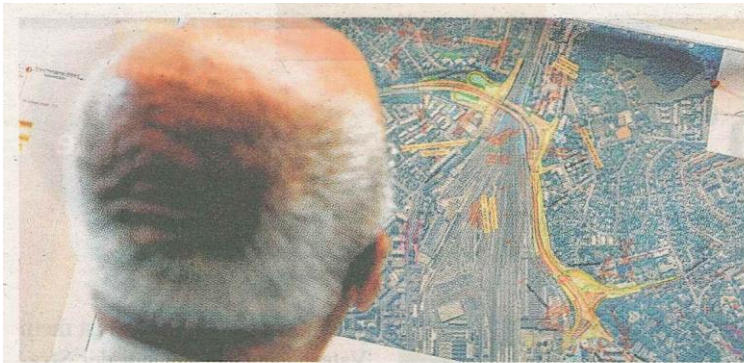
Der voraussichtliche Bauablauf des Westrings wird in drei Etappen gegliedert sein. Das Land Oberösterreich übernimmt zehn Prozent der Kosten, die Stadt Linz fünf Prozent.

- **1. Etappe:** Vierte Linzer Donaubrücke inklusive Anschluss an die B 127.
- **2. Etappe:** Tunnel Freinberg inklusive Bahnhofsknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße
- **3. Etappe:** Westbrücke inklusive Lückenschluss zur A 7 Mühlkreis-Autobahn

„Die Kostensteigerung ist nicht so tragisch, weil 80 Prozent davon ja eine Folge der Preissteigerung bis 2029 sind. Wir brauchen den Westring, und ich bin der erste, der einen Luftsprung macht, wenn wir früher anfangen können.“

■ **Franz Hiesl,**
Straßenbau-Landesrat (ÖVP)

Die lange Umsetzungsdauer bis 2029 wird insgesamt eine erhebliche Verteuerung der Errichtungskosten um rd. 43,1 % bewirken – von rd. 451,4 Mill. EUR (Einreichprojekt 2008) auf rd. 645,8 Mill. EUR.



Die A26 durch Linz soll bis zum Jahr 2029 errichtet werden.

Foto: Weihbold

RECHNUNGSHOF

Westring in der Kritik

LINZ. Äußerst kritisch haben die Prüfer des Bundesrechnungshofes die Planungen und Vorbereitungen für das Autobahnprojekt Linzer Westring (A26) beurteilt. Durch die lange Bauzeit bis zum Jahr 2029 erhöhten sich die Kosten zusätzlich um rund 43 Prozent auf 645,8 Millionen Euro Gesamtkosten, außerdem könne durch den Bau nur ein Anstieg der Verkehrszahlen verhindert und keine Verkehrserleichterung

erzielt werden, heißt es im Bericht. Die Grünen pochen deshalb weiter auf das Aus für das Projekt: „Das Geld soll lieber in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert werden“, so Verkehrssprecherin Gabi Moser. Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) bleibt hingegen gelassen: „Wir brauchen die Entlastung, weil man in Linz bald nicht mehr weiß, wo man über die Donau kommen soll.“ ■

Asfinag und Land schließen Formalfehler aus:

Ab Montag liegen die Pläne für den „gestutzten“ Westring auf

Nachdem sich bei der Linzer Autobahn A 26, auch bekannt als Westring, beim Einreichprojekt seit Dezember 2008 einiges verändert hat, werden die abgeänderten Pläne erneut aufgelegt. Damit wollen Asfinag und das Land OÖ etwaige Formalfehler ausschließen – und den Westring-Gegnern den Wind aus den Segeln nehmen.

Das aktuelle Einreichprojekt berücksichtigt die Änderungen, die sich bereits im Dezember 2011 ergaben. Ab Montag liegen die überarbeiteten Pläne (bis 4. Februar) im Neuen Rathaus in Linz, am Gemeindeamt Puchenu sowie im Verkehrsministerium in Wien auf.

Darin fehlt nun der – ursprünglich geplante – Nordteil des Westrings. Dafür ist in den Unterlagen nun die zeitliche Staffelung der Umsetzung enthalten. Umfassende Infos gibt's am Dienstag bei einer Infoveranstaltung (14 - 19 Uhr) im Landesdienstleistungszentrum.

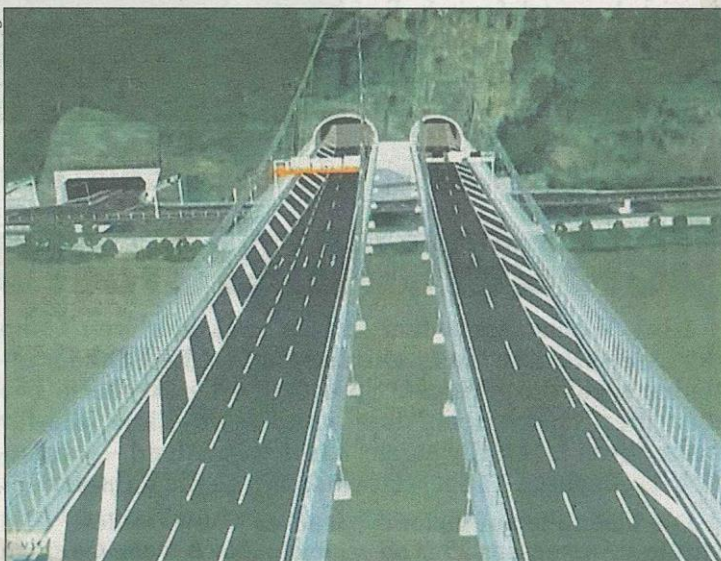
„Pingeligst genaue“ Info aus Angst vor **Bei 646 Millionen € Linzer Westring soll**

„Wir machen es pingeligst genau, um die Gefahr einer Verzögerung durch rechtliche Verfahren hintan zu halten“, beschreibt Bürgermeister Franz Dobusch die laufende Bürger-Information zum Linzer Westring. Die Asfinag verspricht, dass es bei den Kosten von nunmehr geschätzten 646 Millionen Euro bleiben werde.

Die „Preisgleitung“ in der insgesamt 14-jährigen Bauzeit habe die ursprünglich mit 527 Millionen Euro veranschlagten Kosten in der aktuellen Schätzung hinauf-schnellen lassen, erklärt dazu Asfinag-Vorstand Alois

Schedl, versichert aber: „Bei unseren realisierten Projekten blieben wir knapp unter der Schätzung, auch bei der laufenden S 10 sind wir bei 718 statt 750 Millionen Euro – die Prognose wird auch für den Westring halten.“

Foto: Werner Pöchinger



Asfinag-Fotomontage der für 2015 „fälligen“ Donaubrücke

Bauverzögerung: **Kosten für es bleiben**

Vorausgesetzt, der Bau kann plangemäß 2015 mit der Donaubrücke beginnen, weshalb jetzt, angekündigt mit einer Info-Aussendung an 80.000 Haushalte in Linz und Puchenu, die öffentliche Auflage der Planungsunterlagen beginnt. Bis zum 4. Februar können sie die Bürger im neuen Linzer Rathaus, am Gemeindeamt Puchenu und im Verkehrsministerium einsehen – und eventuell neue Einwände dagegen vorbringen.

Bereits erhobene Einwände müssen nicht wiederholt werden, betont Landesvize Franz Hiesl: „Sie bleiben aufrecht.“ 1700 sind es insgesamt, 1500 davon „vorgedruckte Zettel“, 200 persönlich formuliert. „Alle werden behandelt“, so Hiesl.

Die Zeit dafür reiche aus, um das laufende UVP- und folgende straßenrechtliche Verfahren rechtzeitig bis 2015 abzuschließen. 2017 soll die Brücke fertig sein, dann folgen bis 2024 Tunnel Freinberg samt Bahnknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße – und zum Schluss die Westbrücke, die 2029 fertig sein soll.

Westring-UVP startet

Die ASFINAG informiert heute zwischen 14 und 19 Uhr im LDZ —

Die nächste Runde der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Linzer Westring (A 26) startet mit einer Informationsoffensive. Die ASFINAG lädt anlässlich der Auflage der Planungsunterlagen für heute, Dienstag, von 14 bis 19 Uhr zu einer Info-Veranstaltung in das Landesdienstleistungszentrum (LDZ) beim Linzer Hauptbahnhof. Darüber hinaus liegen sämtliche Unterlagen ab sofort bis 4. Februar im Neuen Rathaus in Linz, im Gemeindeamt von

Puchenuau und im Verkehrsministerium in Wien zur Einsicht auf. In einer Pressekonferenz mit dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch und ASFINAG-Vorstand Alois Schedl zeigte sich der öö. Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl überzeugt, dass der für 2015 geplante Baubeginn halten werde. Mit der Neuaufgabe der UVP komme man Einsprüchen nach den Planänderungen — Entfall des Nordteils der A 26 und Aufteilung in drei Bauab-

schnitte — zuvor. Die bisherigen rund 1600 Einwendungen bleiben laut Hiesl und Schedl aufrecht, allerdings sind davon laut Hiesl nur gut 100 echte Einwendungen, der Rest sind unterschriebene vorformulierte Zettel. Für Hiesl ist klar, dass die Linzer Verkehrs- und Pendlerprobleme mit dem Ausbau von Straßen allein nicht zu lösen seien, man suche daher eine vernünftige Lösung für die Nebenbahnen und für eine zweite Straßenbahntrasse in

Linz. Einige sind sich Dobusch und Hiesl, dass der Westring große Verbesserungen für Linz bringen werde. „Die vierte Donaubrücke allein ist sinnlos“, sagte Dobusch, das Projekt werde nur mit dem Tunnel von der Donau bis zum Hauptbahnhof und mit der Einbindung in die Westbrücke und in der Folge in die Mühlfeldstraße sinnvoll.

Mehr Geld für die Öffis

Auch der Linzer Bürgermeister weiß, dass die Verkehrsprobleme mit dem Westring allein nicht zu lösen seien, „aber wir

mit Info-Offensive

„A 26 entlastet Linz vom Verkehr und bringt mehr Lebensqualität“

können die Situation verbessern.“ Daneben müsse noch mehr als bisher in den öffentlichen Verkehr investiert werden.

Kosten für A 26 werden halben

646 Millionen Euro sind für die drei Bauabschnitte der A 26 — vierte Linzer Donaubrücke, Tunnel Freinberg und Westbrücke — veranschlagt; 15 Prozent der Gesamtkosten werden durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz übernommen. „Die Kosten werden halben“, betonte Schedl, denn: „Die ASFINAG-Planer ermitteln frühzeitig etwaige Baurisiken



Stehen voll hinter dem Linzer Westring (von links): ASFINAG-Vorstand Alois Schedl, LH-Stv. Franz Hiesl und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch

wie schwierige geologische Verhältnisse und berücksichtigen diese in den Kosten“. Der Effekt: „Großprojekte der ASFINAG erweitern sich am Ende sogar als günstiger als veranschlagt“, betonte Schedl und nannte

als Beispiele die zweite Röhre des Tauern隧NELS (104 statt 109 Mio. Euro), die Donaubrücke bei Traismayr in NO (150 statt 170 Mio. Euro) und die Mühlfeldstraße Schnellstraße S 10 (718 statt 752 Mio. Euro)uk

„Acht Prozent weniger Verkehr im Stadtgebiet“

Mit dem Linzer Westring realisiert die ASFINAG eine leistungsfähige Straße zwischen der A 7 (Mühlfeldstraße) beim Knoten Hummelhof und der B 127 (Rohrbacherstraße). Die Vorteile liegen für ASFINAG-Vorstand Alois Schedl auf der Hand:

○ Acht Prozent weniger Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet. Davon profitieren sowohl die Linzer als auch die Pendler aus dem westlichen Mühlfeld: Ihre Arbeitswege werden kürzer.

○ Ohne die A 26 würden 2030 rund 62.200 Fahrzeuge täglich über die Nibelungenbrücke rollen. Mit der neuen Brücke wird diese Zahl auf 38.800 abnehmen: Eine Entlastung von 38 Prozent.

○ Auf der Rudolfstraße wird der Verkehr von 35.100 Fahrzeugen auf 20.100 sinken — minus 43 Prozent. Um fast 60 Prozent nimmt der Verkehr auf der Waldgasse ab 2030 werden dann nur noch 23.600 Autos diese Straße passieren.

○ Die A 26 verläuft größtenteils im Tunnel — das bedeutet weniger Lärm- und Umweltbelastung und mehr Lebensqualität.



Kippen Bürger-Einwände Westring-Baubeginn 2015?

Neue Pläne für A26 liegen zur öffentlichen Einsicht auf

LINZ. Eine vierte Donaubrücke und eine untertunnelte Autobahn durch den Linzer Freinberg bis zum Hauptbahnhof zur Anbindung dieser neuen A26 an die Mühlkreisautobahn (A7): Geht es nach Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl (ÖVP), Bürgermeister Franz Dobusch (SPÖ) und Alois Schedl, Vorstand der Autobahn-Gesellschaft Asfinag, soll der Bau des Projektes Westring 2015 starten und nach drei Errichtungsetappen im Jahr 2029 für den Verkehr freigegeben sein.

Da es 2011 nach Verhandlungen mit Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) zu Abstrichen (vor allem durch den Verzicht auf den „Nordring“) kam, um die 4,7 Kilometer lange Autobahn günstiger zu errichten, wurden die Baupläne verändert. Diese Planveränderungen liegen seit gestern im Neuen Rathaus in Linz auf. Alle Interessierten können in die Unterlagen Einsicht nehmen und im Zuge des Verfahrens für die Umweltverträglichkeitsprüfung weitere Einwände einbringen. Bisher gab es rund 1800 Einwän-



A26: Neue Westbrücke über den ÖBB-Gleisen soll 2029 fertig sein. (Asfinag)

de gegen das Projekt. Gegner kritisieren, bei der A26 handle es sich um eine „naturzerstörende Mogelpackung“, die nicht weniger, sondern mehr Verkehr für Linz mit sich bringe. Dobusch schätzt, dass der Magistrat die straßenrechtlichen Bescheide nach der UVP im dritten Quartal 2014 erlassen könne. Die Asfinag beziffert die Kosten mit 646 Mil-

lionen Euro, um 119 Millionen mehr als ursprünglich kalkuliert, was auf die steigende Teuerungsrate zurückzuführen sei. Dieser Kostenvoranschlag werde aber eingehalten werden, verspricht Schedl. (staro)

 Ein Video über den Verlauf des Westrings finden Sie auf www.nachrichten.at

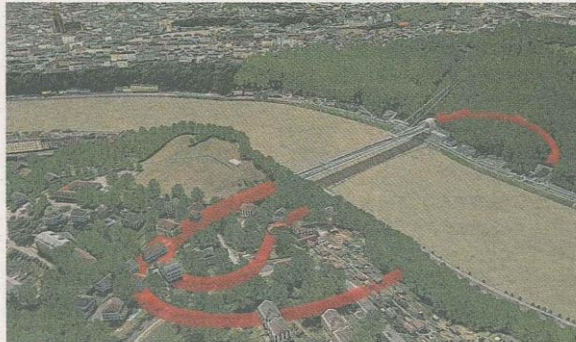
VERKEHR

Schadstoff-Debatte lässt die Wogen beim geplanten Westring hochgehen

LINZ. Baubeginn 2015, Gesamteröffnung in drei Etappen bis zum Jahr 2029: Den Errichtungs-Plan für den Linzer Westring, den die Verantwortlichen nun präsentierten, könnten Bürger-Einwände noch zumindest verzögern. Überarbeitete Pläne liegen derzeit im Neuen Rathaus zur Einsicht auf.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Das durch den Verzicht auf den „Nordring“ reduzierte Projekt wurde zuletzt überarbeitet, die veränderten Pläne liegen derzeit im Neuen Rathaus zur Ansicht auf. Alle Interessierten können in die Unterlagen Einsicht nehmen und im Zuge des Verfah-



Erste geplante Bau-Etappe: die neue Linzer Donaubrücke

Grafik: ASFINAG

rens für die Umweltverträglichkeitsprüfung weitere Einwände bringen. Die rund 1.800 bereits eingebrachten Einwände gegen das Projekt würden weiter gül-

tig sein, betonte VP-Landesrat Franz Hiesl gemeinsam mit dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP). Land und Stadt verpflichteten sich bekanntlich dazu,

15 Prozent der Kosten beizusteuern. Baubeginn soll 2015 mit der Errichtung der vierten Donaubrücke sein.

„Filter gibt es nicht“

Grüne und die Plattform gegen die Westringautobahn laufen weiter gegen das Projekt Sturm. Vor allem das Schadstoff-Thema sorgt für Aufregung: „Die Schadstoffe würden nicht in den Tunnels verharren, die schon einmal angekündigten Filter gibt es nicht. Es wird einfach alles am Froschberg wieder hinausgeblasen“, betont Sprecher Alfred Jäger. Und Grün-Gemeinderätin Gerda Lenger fürchtet ein „Finanzierungs-Waterloo“ für das 650 Millionen-Euro-Projekt. ■

Westring: Es gibt kaum Einsprüche

- Halbzeit bei der Einwendungsfrist
- Kaum offizieller Protest gegen A 26

Haben sich die Anrainer mit dem Linzer Westring abgefunden? Zur Halbzeit der Einwendungsfrist hält sich der Widerstand in Grenzen.

Linz. Sie könnte der letzte große Stolperstein für den seit Jahren angekündigten, immer wieder verschobenen Linzer Westring (A 26) sein: die erneute Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Sie war nötig geworden, nachdem sich Bund, Asfinag, Land OÖ und Stadt Linz Anfang 2011 auf ein abgespecktes Projekt geeinigt hatten. Wird die UVP, wie von Straßenbaureferent Franz Hiesl (ÖVP) erwartet, heuer aus Sicht der Betreiber positiv abgeschlossen, scheint der für 2015 angepeilte Spatenstich realistisch.

„Noch sehr ruhig“. Ein wesentlicher Teil der UVP ist das öffentliche Planaufgabeverfahren, das Bürgern Einwendungen ermöglicht. Doch der Protest hält sich in Grenzen. Zur Hälfte der achtwöchigen Frist lasse sich „feststellen, dass es derzeit noch sehr ruhig ist und sich das Interesse in

Grenzen hält“, heißt es aus dem Verkehrsministerium. Dass die Linzer Grünen – explizite Westring-Gegner – ein Musterformular für Einwendungen zum Download im Internet anbieten, ändert daran offenbar nichts. Gut möglich, dass Interessenten die Form der Planaufgabe im Neuen Rathaus – in Pappschachteln geschichtete Aktenordner – abschreckt.

Noch vier Wochen. Im Ministerium räumt man al-



Das Interesse an den Westring-Plänen im Neuen Rathaus ist noch gering.

lerdings ein: „Erfahrungsgemäß kommt der Großteil der Eingaben erst gesammelt gegen Ende der Eingabefrist.“ Und diese endet am 4. Februar. (ort)

Sanierung der Westbrücke ab April 2013



■ **Von 2. April** bis 14. August wird die Westbrücke zwischen der Waldeggstraße und der A7-Auffahrt Zentrum saniert. Laut Wirtschaftskammer Linz wird dabei der Verkehr als zweispurige Einbahn stadtauswärts geführt. Gegen eine einspurige Fahrbahnführung in beide

Richtungen hatten sich die Experten von Stadt Linz und Land Oberösterreich ausgesprochen. Sie warnten vor einem möglichen Kollaps zu den Stoßzeiten. Die Umleitung erfolgt über die Unionstraße, die Wiener Straße oder die Prinz-Eugen-Straße.

464085

Baustart für 646-Millionen-Euro-Projekt

Die Einwendungsfrist „Westring“ durch Linz

Heute, Montag, endet die Einwendungsfrist im UVP-Verfahren für das geänderte Westring-Projekt durch Linz, samt Donaubrücke. Die Einwendungen werden von den jeweils zuständigen Sachverständigen bearbeitet; im vierten Quartal 2013 ist dann eine öffentliche Anhörung geplant. Baubeginn der ersten Etappe ist 2015.

Mit Poststempel heute können die letzten Einwendungen ans Verkehrsministerium geschickt werden; nähere Infos gibt's auf www.westring.info.

Die Puchener „Bürgerinitiative gegen die West-

ist für 2015 geplant:

gegen den endet nun

ring-Transitautobahn“ hat dies bereits erledigt und 24 Seiten nach Wien geschickt: „Ein Projekt mit derartigen Errichtungs-, Finanzierungs- und Betriebskosten darf in Zeiten von Spardruck in allen Bereichen – siehe nur die Spitäler – nicht realisiert werden. Wir wollen auch nicht 15 Jahre lag an einer Großbaustelle wohnen“, so Rupert Frechinger von der Puchener Bürgerinitiative.

Die Asfinag rechnet mit ca. 646 Millionen Euro Gesamtkosten für das nur 4,7 Kilometer lange Projekt; Land Oberösterreich und Stadt Linz beteiligen sich mit 15 Prozent daran.

Mit der ersten Etappe, der vierten Linzer Donaubrücke, soll 2015 begonnen werden; die Teilverkehrsfreigabe ist hier 2017/18 geplant; komplett fertiggestellt wird das Projekt mit der dritten Etappe, der Westbrücke samt Lückenschluss zur A 7, von 2027 bis 2029.

Ob der Enns

Nun waren die Westring-Gegner unter den Bürgern am Wort, sie haben – aus ihrer Sicht – gewiss gute Gründe gegen das sehr teure Stadtautobahn-Pro-

jekt dabei herauskommen wird. Der politische Wille – mit Ausnahme der Grünen – steht hinter dem Projekt, wenn es auch vielleicht zu einem bösen (budgetären)

Westring am Prüfstand

jekt vorgebracht, die den weiteren Verlauf des UVP-Verfahrens prägen werden.

Damit steht nun der Westring erneut intensiv auf dem Prüfstand und niemand kann sagen, was am

Erwachen kommen könnte, wenn's bei Land und Stadt ums Mitzahlen gehen wird.

Ein Zukunftsprojekt? Sicher zumindest in dem Sinne, dass es uns alle noch lange beschäftigen wird. pö

Heute, 05.02.2013, S. 10.

Linzer Westring: 1.000 Einwände

Die Linzer Grünen und eine private Initiative wettern seit Jahren gegen den Linzer Westring, versuchten dagegen zu mobilisieren. Das gelang ihnen auch. Zum Ende der Einspruchsfrist gegen das 646-Millionen-Euro-Bauvorhaben langten bei den Behörden 1.000 Einwände ein. Das Land hält dennoch daran fest, das Projekt zu realisieren.

Bürger-Plattform gegen Asfinag/Land:

Fernduell um Folgen des Linzer Westrings

Am letzten Tag der Einwendungsfrist gegen den Linzer Westring gab's ein Fernduell um die Folgen dieser A 26. Während die Bürger-Plattform am Montag „bedrohliche und erschreckende Szenarien“ aus dem Projekt aufzeigte, sprachen Asfinag und Land von „massiver Verkehrsentslastung und mehr Lebensqualität“.

Die Schreckens-Szenarien der Westring-Gegner beziehen sich auf Belastungen durch Sprengungen in der Bauzeit von 2015 bis 2024, auf „gesundheitsgefährdenden Lärmanstieg“ in Linzer Wohngebieten und auf „keine Verkehrsentslastung der Innenstadt“. Weiters wollen sie durch selbst in Auftrag gegebene Gutachten eine hohe Schadstoffbelastung der Luft während des Baus und danach aufzeigen.

Insgesamt 18.549 Personen in und um Linz seien derzeit – soweit bekannt – gegen den Westring aktiv, erklärt die Plattform.

Der Konter kommt von VP-Landesvize Franz Hiesl und Asfinag-Vorstand Alois Schedl: Sie wollen „erneut klarstellen, dass die A 26 die oberösterreichische Landeshauptstadt vom Verkehr entlaste und mehr Lebensqualität bringe“. So bringe die Strecke „um acht Prozent weniger Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet“ – und zwar im Jahr 2030, verglichen mit einer Situation ohne Westring in jenem fernen Jahr. Auch die Arbeitswege der Pendler nach und von Linz würden kürzer.

ooe@kronenzeitung.at

Mehr als 1000 Einwendungen gegen Westring

LINZ. 18.549 Linzer engagieren sich in Bürgerinitiativen gegen den geplanten Linzer Westring. Gestern endete die Abgabefrist für Einwendungen beim Ministerium gegen die Umfahrungsstraße. Weit mehr als 1000 Einsprüche wurden von den Gegnern verfasst und eingereicht.

„Wir fordern, dass Alternativen für den Westring geprüft werden“, sagt Franz Bauer vom Verkehrsforum Oberösterreich. Die Gegner geben sich überzeugt, dass eine Lösung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoller ist als der Westring. Ein weiterer Kritikpunkt ist die lange Bauzeit (2015 bis 2029). „Die Lärmbelastung, die während dieser Jahre auf die Anrainer zukommt, überschreitet die Grenzwerte ganz eindeutig“, sagt Alfred Jäger, Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die Westringautobahn.

Beim Land Oberösterreich rechnet man mit einem positiven Bescheid für den Westring. Man wolle aber alle Einwände „sorgfältig prüfen“, heißt es von Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP).

(hip)

Der Westring (hier im Bereich Bahnhof) soll als Autobahn die A7 und die B127 verknüpfen.

Westring: Hiesl hält an Zeitplan fest

■ Trotz Protestflut von A-26-Gegnern ■ „Spatenstich wird 2015 erfolgen“

Nach dem Ende der Einwendungsfrist geht es nun um die alles entscheidende Frage: Ist der Westring umweltverträglich oder nicht?

Linz. Nach der achtwöchigen Frist, in der Gegner Einsprüche gegen den Linzer Westring (A26) machen konnten, ist ab heute wieder das Verkehrsministerium am Zug. Etwa 1.000 Einwendungen, hinter denen laut der Anti-Westring-Plattform *Pro Linz* knapp

19.000 Personen stehen (siehe unten), muss das Ministerium im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bearbeiten. Straßenbaureferent Franz Hiesl (ÖVP) hofft auf einen „positiven Abschluss“ des UVP-Verfahrens noch in diesem Jahr. Hiesl ist überzeugt, dass das neuerliche Aufbäumen der Gegner – schon 2009 hatte es mehr als 1.500 Einwendungen gegeben – den Westring

nicht zu Fall bringen wird. Baubeginn des Projekts sei wie geplant 2015. Hiesl: „Die A26 ist mittlerweile das am besten geprüfte Projekt der Republik.“

Auch die Asfinag zweifelt nicht an der Umweltverträglichkeit: Nach Prüfung der Einwendungen und einer anschließenden öffentlichen Verhandlung – laut Hiesl „noch vor dem Sommer“ – ende das UVP-Verfahren „schließlich mit

! So geht's weiter

- Ministerium prüft jede Einwendung einzeln; Berücksichtigung im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA)
- Öffentliche UVGA-Auflage
- Öffentl. UVP-Verhandlung
- Bei positivem Bescheid:**
- 2015: Baubeginn erste Etappe (vierte Donaubrücke)
- 2018: Bau Tunnel Freinberg
- 2027: Bau Westbrücke
- 2029: Verkehrsfreigabe

dem Genehmigungsbescheid gemäß UVP-Gesetz“, weiß man laut Website schon im Vorhinein.

Westring hat für Trauner „allerhöchste Priorität“

Wer gegen den Linzer Westring agiere, agiere gegen die große Mehrheit der Bevölkerung und spiele mit unserer wirtschaftlichen Zukunft, warnt der Präsident der Wirtschaftskammer OÖ, Rudolf Trauner. Das Verkehrsprojekt habe „für unser Bundesland allerhöchste Priorität, leistungsfähige Straßen seien für die heimische Wirtschaft unerlässlich“, so Trauner, der noch heuer für den Westring auf einen positiven Bescheid aus der Umweltverträglichkeitsprüfung hofft. Außer Frage steht für den WKÖ-Präsidenten auch, dass der Westring die Linzer Innenstadt massiv entlasten und deutlich mehr Lebensqualität bringen werde. Pendler können am Zentrum vorbei an ihre Arbeitsplätze geführt werden, „nervtötende Staus werden endlich der Vergangenheit angehören“, ist er überzeugt. Trauner sieht auch keinen Grund, sich vor mehr Transitverkehr zu fürchten, das Verkehrsaufkommen im Zentralraum sei hausgemacht.

Jetzt müssen Westring-Gegner bis zum Herbst auf eine Entscheidung warten

Die Einspruchsfrist gegen den Westring endete am Montag, frühestens Ende des Jahres werden die Gegner das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegen haben.



Alfred Jaeger

Bis dahin werden die Kritiker

nicht tatenlos abwarten, sondern weiter gegen das 646 Mio. teure Straßenprojekt protestieren. Alfred Jaeger von der „Überpartei-

Von Claudia Prietzel

lichen Plattform der Bürgerinitiativen“ glaubt fest daran, dass die Westring-Autobahn, deren Baubeginn schon 2015 sein soll, verhindert werden kann.

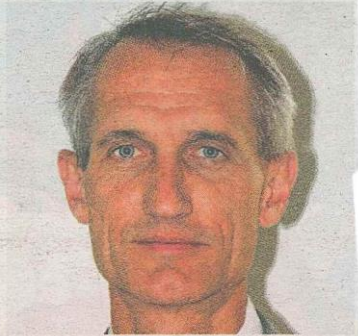
Denn neben 1.000 Einsprüchen gegen die A26 spreche auch die drohende Belastung durch Luft-Schadstoffe für die Gegner.

„Das ist nicht zu unterschätzen!“, so Jaeger. Kritik übt er auch an den „eigenartigen“ Feinstaub-Maßnahmen der Asfinag: „Es sollen Lärmschutzwände gegen die Luftbelastung aufgestellt werden, das ist Irrsinn.“

WESTRING

„Lärm unerträglich“

LINZ. Die überparteiliche Plattform gegen den Westring (A26) fürchtet einen gesundheitsgefährdenden Lärmanstieg in der jahrelang dauernden Bauphase. Das Land Oberösterreich dementiert und verweist auf Gutachter, die das Projekt begleiten.



Projektgegner Alfred Jäger Foto: vowe

„Nicht nur in der Bau-, sondern auch in der Betriebsphase wird die zu erwartende Lärmbelastung ein Ausmaß erreichen, dass Anrainer hinter Schallschutzfenstern weggesperrt werden müssen. Sollte dies dennoch nicht ausreichen, werden ihnen derzeit nicht näher definierte Ersatzquartiere angeboten, die diese aufgrund der Belastungen auch annehmen müssen“, warnt Plattform-Sprecher Alfred Jäger, der besonders um Frosch- und Freinberg fürchtet: „Wegen der dann fehlen-

den Häuserzeile in der Waldeggstraße, die bisher auch gegen Bahnlärm geschützt hat, sowie wegen fehlender Lärmschutzwände auf der Donaubrücke.“

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) kann mit der Kritik nichts anfangen: „Das Projekt und seine Auswirkungen werden durch unabhängige Gutachter und Experten auf Herz und Nieren geprüft“, betont Hiesl. ■

GRÜNE

Westring-Widerstand

LINZ. Zu den mehr als 11.000 Einwendungen gegen den Linzer Westring, die 2009 eingebracht wurden, kommen neuerlich mehr als 900 Einzeleinwendungen sowie 800 mittels Vollmacht vorgebrachte Einwendungen hinzu. Für die Grünen ein weiteres ganz deutliches Signal gegen das geplante „Linzer A26“-Projekt.

„Der Widerstand ist damit anhaltend und ungebrochen, und das auch zu Recht: Laut UVP-Unterlagen würde es zu großflächigen Baumrodungen kommen, zur Zerstörung von Erholungsoasen am Freinberg und zur Erhöhung von krebserregenden Luftschadstoffen“, so Gerda Lenger, Klubobfrau der Grünen Linz. ■

Westbrücke bis August gesperrt

Autofahrer und Linienbusse werden stadteinwärts umgeleitet



Die Buslinie 12 (blaue Linie) muss aufgrund der Sperre stadteinwärts bis 14. August umgeleitet werden (rote Linie).

Foto: Linz AG

■ LINZ (as). Von Dienstag, 2. April, bis Mittwoch, 14. August, ist die Westbrücke, die vom Knoten Bindermichl in Richtung Hauptbahnhof führt, aufgrund von Sanierungsarbeiten für den gesamten Verkehr stadteinwärts gesperrt. Autofahrer können über die Mühlkreisautobahn-Abfahrten Union Straße, Wiener Straße, Prinz-Eugen-Straße und Hafenstraße ausweichen. Massive Verkehrsbehinderungen sind vor allem im Frühverkehr zu erwarten. Daher ist es ratsam, in diesem Zeitraum auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Buslinie 12 und die Schnellbuslinien 70, 71 und 73 sind auch von der Sperre betroffen und müssen entsprechend umgeleitet werden. Genauere Informationen dazu gibt es unter www.linzag.at, an den betroffenen Haltestellen und im Ticketbüro der Linz AG Linien. Auskunft erhält man auch per E-mail unter linien@linzag.at. Achtung: Die Umleitungen gelten nur für die Fahrtrichtung Hauptbahnhof, stadtauswärts ist während der gesamten Bauzeit normaler Betrieb.

Viermonatige Sperre der Westbrücke

Die Baustellenzeit beginnt in Linz nicht erst im August, sondern bereits morgen. Aufgrund von Sanierungsarbeiten wird ab Mittwoch 4.30 Uhr früh die Westbrücke zwischen A7 und Waldeggstraße bis Mitte August nur mehr stadtauswärts passierbar sein. Wer ab Mittwoch früh mit dem Auto in die Innenstadt will, muss ausweichen. Der Verkehr wird über die A7-Abfahrten Muldenstraße, Unionstraße, Wiener Straße und Prinz-Eugen-Straße umgeleitet. Nähere Infos unter: www.land-oberoesterreich.gv.at/strasseninfo.

Foto: ?????





Stau-Chaos verschoben. Wegen Glatteisgefahr ist die Linzer Westbrücke noch heute und morgen normal passierbar.

Fotos: Weibold, privat

Schonfrist: Westbrücken-Sperre wegen Glatteis auf 5. April verschoben

Baustellen-Bodenmarkierungen können wegen Streusalzdienst nicht aufgetragen werden

LINZ. Es ist vielleicht das erste Mal, dass Glatteis einen Stau verhindert. Die Sperre der Linzer Westbrücke muss wegen der niedrigen Temperaturen und der Glatteisgefahr um zwei Tage verschoben werden. Hintergrund: Der Einsatz der Streufahrzeuge macht das Auftragen der provisorischen Bodenmarkierungen für die Baustelle unmöglich.

Das Ende der Bauarbeiten wird sich durch den verspäteten Beginn aber nicht verzögern. „Der 14. August ist in Platin gegossen und in Stein gemeißelt“, sagt Johannes Fragner-Lieb, Leiter der Straßeninformationszentrale.

Die alte Brücke (Baujahr 1959/60) wird um 1,1 Millionen Euro saniert und untersucht. Sie bleibt bis Mitte August in eine Fahrtrichtung gesperrt.

Laut der Linzer Stadtverwaltung passieren täglich etwa 28.000 Fahrzeuge die Westbrücke in Richtung Innenstadt. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten nach 132 Tagen müssen sich nach dieser Rechnung 3.696.000 Lenker einen anderen Weg suchen.

Damit die Landeshauptstadt nicht vollends im Verkehrschaos versinkt, war viel Planung notwendig. Ausweichrouten wurden ausgetüftelt, Ampelintervalle neu programmiert und 20.000 Flugblätter verteilt. Trotzdem rechnet man im Büro des Linzer Vizebürgermeisters Klaus Luger (SP) mit „Verzögerungen, vor allem während der Morgenstunden. Die Baustelle wird wohl einige Zeit für Unfrieden sorgen“, sagt Lugers Büroleiter Peter Binder. Man sei aber zuversichtlich, dass sich die Situation „nach einigen kritischen ersten Tagen rasch entspannen wird“.

(hip)

nachrichten.at

Stau-Ticker

Die OÖNachrichten halten Sie am 5. April ab den frühen Morgenstunden über die Verkehrssituation in Linz auf dem Laufenden. Live-ticker, Fotos, Videos und Stau-Infos finden Sie auf nachrichten.at



„Die Pendler werden mit den Verzögerungen keine Freude haben, aber wir tun das für die Sicherheit der Bausubstanz.“

Berthold Schatz, Chefplaner der Sanierungsarbeiten

AUSWEICHROUTEN UND UMLEITUNGEN

Wege in die Stadt

Statt über die Westbrücke wird der Verkehr über die A7-Abfahrten Muldenstraße, Unionstraße, Wiener Straße und Prinz-Eugen-Straße in die Innenstadt gelotst.

die Haltestelle Unionkreuzung (12, 70, 71, 73), Musiktheater (12, 73), Blumauerstraße (12), Europaplatz (12) und Busterminal Hauptbahnhof (70, 71) geführt.

Ampelanlagen

Zehn Ampelanlagen werden ab 5. April neu programmiert.

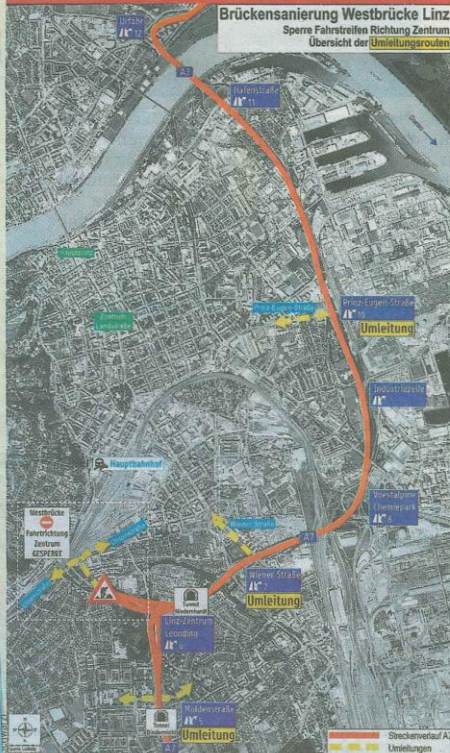
Bus-Umleitungen

Die Linien 12 (Auwiesen-Karlhof), 70 (Stadtfriedhof-Industriezeile), 71 (Baintwiese-Industriezeile) und 73 (Baintwiese-Fernheizkraftwerk) werden über

Kameras

Für die Dauer der Baustelle wurden drei Kameras eingerichtet. Ihre Bilder können unter www.land-oberoesterreich.gv.at/strasseninfo abgerufen werden. So kann jeder die aktuelle Verkehrssituation einsehen.

Westbrücke: Morgen startet die Sanierung



Schon ab 4.30 Uhr dicht Umleitung für 20.000 Autos

Und täglich grüßt das Murmeltier: Bis Mitte August wird es Stau geben.

Linz. Autolenker können sich schon jetzt darauf einstellen: Wer sonst über die Westbrücke stadteinwärts in die Arbeit pendelt, muss sich nicht nur einen anderen Weg suchen, sondern auch mit enormen Behinderungen rechnen. Ab morgen, Freitag, 4.30 Uhr, ist die Brücke in Fahrtrichtung Zentrum dicht. Ursprünglich war der Beginn

der Sanierung für Mittwoch vorgesehen. Doch wegen Glatteises konnten die notwendigen Bodenmarkierungen nicht angebracht werden. Morgen hat die Schonfrist für mehr als 20.000 Lenker, die hier täglich fahren, ein Ende. Die Umleitungen sind eine logistische Meisterleistung. Alle Infos und eine Live-Webcam sind zu finden unter: www.land-oberoesterreich.gv.at/strasseninfo.

DIE TÄGLICHE OBERÖSTERREICH-ZEITUNG VON ÖSTERREICH

Linz durch Mega-Stau lahmgelegt

■ Berufsverkehr brach zusammen
■ Hohe Zeitverluste an Stadteinfahrt

Kaum sind die Osterferien wieder zu Ende, bricht in Linz das Chaos aus: Auf den Stadteinfahrten ging in der Früh teils nichts mehr.

Linz/Steyr. Zwei Stunden von Mauthausen bis nach Linz, eine Distanz, die sonst in 25 Minuten zu schaffen ist – der Weg ins Büro zehrte am Mittwoch an den Nerven von Tausenden Autolenkern. Auf der A7 brach der morgendliche Berufsverkehr teils völlig zusammen. Zwei kleine Auffahrunfälle genügten, um das ohnehin dichte Verkehrsaufkommen am ersten Schultag nach den Osterferien zum Erliegen zu bringen.

Doch damit noch nicht genug: Ein defekter Lkw blockierte die Voestbrücke, am Unterweisersdorfer Berg brannte ein Lkw, nahe der Anschlussstelle Dornach ereignete sich ein weiterer kleiner Crash.

Bis in die Vormittagstunden hinein herrschte aber nicht nur auf den Straßen rund um Linz das Chaos. Auch in Steyr ging teils nichts mehr: Am Mittwoch

starteten die Arbeiten für den neuen Kreisverkehr am Tabor-Knoten. Schon bislang kam es hier fast täglich zu Staus, seit gestern ist der Bereich jedoch wegen der Baustelle sogar teilweise gesperrt. Als dann am ersten Tag der Arbeiten auf der Umleitungsstrecke für Lkw auf der B 123 auch noch ein Unfall passierte, war es mit 20 Minuten Zeitverlust nicht mehr getan. Ab morgen müssen sich vor allem Linz-Pendler auf



Dieser Lkw verursachte das Chaos

neue Probleme einstellen. Die Westbrücke wird saniert und ist teils gesperrt (siehe Artikel links).

ORF eins

UEFA EUROPA LEAGUE LIVE

HEUTE ab 21:00

TOTTENHAM HOTSPUR - FC BASEL

AUDIOKOMMENTIERUNG FÜR BLINDE UND SEHBEHINDERTE (ZWEIKANALTON)



Angekündigte Katastrophen treten meist nicht ein. Gestern floß der Verkehr in Linz trotz Westbrücken-Sperre ohne lange Wartezeiten.

Foto: vowe

Westbrücken-Sperre: Stell dir vor, es ist Stau, und keiner fährt hin

Experten warnen allerdings: „Am Montag wird es mit Sicherheit mehr Verkehr geben“

Von Norbert König-Felleitner

LINZ. Es ist Freitagmorgen, kurz vor sieben Uhr. Ich befinde mich auf der A1 Richtung Linz. Für alle Pendler, die jeden Morgen in die Landeshauptstadt fahren, startet die heiße Phase: Der Stau beginnt. Heute soll es angeblich besonders schlimm werden. Die Westbrücke kurz nach dem Bindermichl ist nämlich gesperrt. Die Umbauarbeiten sollen bis 14. August dauern. Sämtliche Verkehrsexperten des Landes Oberösterreich und der Polizei hatten vor einem Mega-Stau gewarnt.

Stau? Da war doch was...

Eigentlich hätte die Brücke bereits am Mittwoch gesperrt werden sollen. Glatteis hatte es den Straßenarbeitern unmöglich gemacht, den Boden zu markieren. Vielleicht war das auch besser so. „Am Mittwoch war der erste Schultag nach den Ferien, das wäre ein Chaos geworden“, sinniere ich.

Der lange Winter hatte das ver-

mieden. „Dafür wird der Stau heute richtig schlimm“, prophezeiten die Experten der asphaltierten Straßen.

Stau? Da war doch was... Während ich gedankenversunken über die Autobahn fahre, passiere ich bereits die Abfahrt „Franzosenhausweg“. Von langen Blechschlangen ist nichts zu sehen. Bin ich hier wirklich richtig? Ich kontrolliere die Uhrzeit. Vielleicht bin

ich zu früh? Schließlich bin ich extra um eine Stunde früher aufgestanden, um rechtzeitig in der Arbeit zu sein. Schließlich will ich meinen Chef nicht vergrämen.

Wieder ertappe ich mich dabei, wie meine Gedanken abschweifen und ich nicht auf die Straße achte. Hier soll der Stau beginnen. Ich blicke nach vorne und sehe die leere Straße. Ich fühle mich fast allein. Den Bindermichl-Tunnel, der die

„Hauptstaustelle“ sein sollte, habe ich längst passiert. Fast wäre ich an der Abfahrt „Hafenstraße“ vorbeigefahren.

Ich ärgere mich über den Schlaf, der mir nun abgeht. Eine Stunde vor Dienstbeginn öffne ich die Türe zum Büro und gönne mir erstmal einen Kaffee. Die Experten sagen, dass es am Montag mehr Verkehr geben wird. Ich werde wieder Testfahrer sein.

EXPERTEN BEFÜRCHTEN STAU AM MONTAG

Dass die Sperre der Westbrücke am Freitag zu „signifikanter Staubildung“ führen werde, waren sich Verkehrsexperten einig. Die Realität sah gestern anders aus. Wie an einem „normalen Freitag“ floss der Frühverkehr gestern in die Linzer Innenstadt. „Am Freitag ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke im Mittel etwas geringer“, sagt Johannes Fragner-Lieb von der

Straßeninformationszentrale des Landes. Entwarnung will er deshalb noch nicht geben. „Der Montag wird die wahre Nagelprobe, denn da ist der Frühverkehr merkbar stärker.“

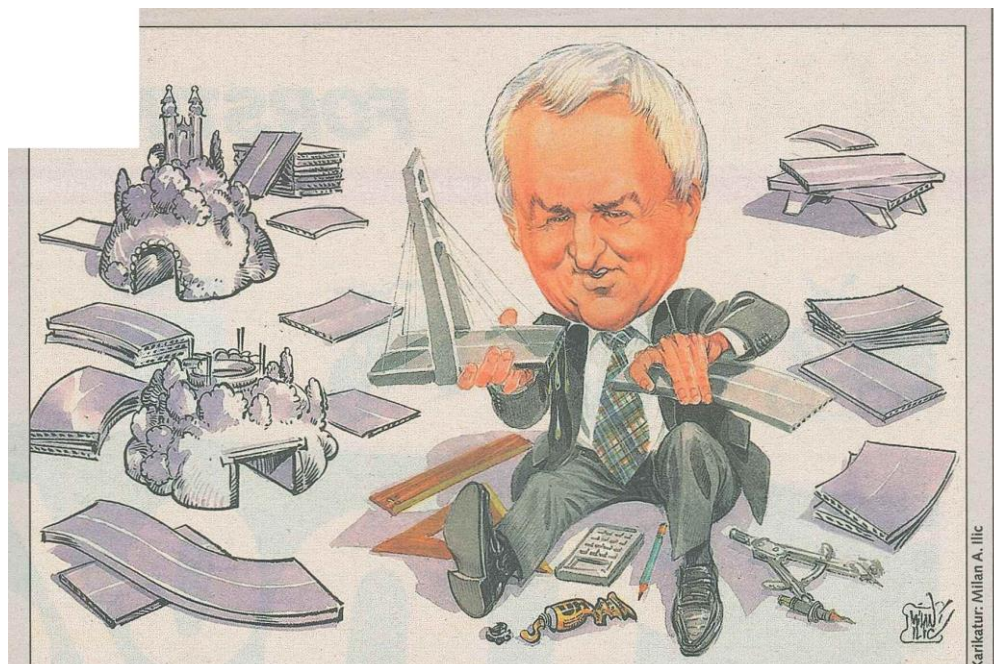
Die OÖNachrichten werden auch am Montag den Verkehr rund um die Westbrücke im Auge behalten und im Falle von Verzögerungen oder Staus umgehend auf nachrichten.at informieren.(hip)

„Am Montag wird es mit Sicherheit mehr Verkehr geben. Das wird erst die wahre Nagelprobe.“



Foto: vowe

Johannes Fragner-Lieb, Straßeninformationszentrale



Mehrtägige Verhandlung wahrscheinlich im August: **Westring füllt Sommerloch**

„Wenn's ruhig ist, heißt das, dass alles gut läuft“, genießt Baureferent Franz **Hiesl** (siehe Karikatur) die momentane Stille um den Linzer Westring, die knapp fünf Kilometer lange, voraussichtlich 646 Millionen Euro teure Autobahn durch Linz.

Trotzdem durchbricht Hiesl selbst die Stille, in

der derzeit das UVP-Verfahren darüber läuft, wie umweltverträglich das Projekt ist und was mit den vielen Einwendungen dagegen passieren soll: „Noch vor Herbst, wahrscheinlich im August, findet die öffentliche Verhandlung statt, wo alle Gegner eingeladen werden. Da geht's um die

Einwendungen, das wird sicher eine mehrtägige Veranstaltung“, sagt Hiesl.

„Verschwörungstheoretiker“ werden sich wahrscheinlich am August stören – so eine Verhandlung „mitten in der Urlaubszeit“ anzusetzen, sei nicht sehr bürgerfreundlich, wird man wohl protestieren. Wie auch immer – Hiesl rechnet jedenfalls mit einem UVP-Bescheid, in dem gewisse Einwendungen berücksichtigt werden, der aber eine positive Entscheidung über den Westring bringen soll.

Baubeginn für Brücke im ersten Halbjahr '15

Somit legt sich Hiesl beim Baubeginn schon ein wenig genauer fest, mit der Donaubrücke soll „im ersten Halbjahr 2015“ begonnen werden; „Ende 2017, Anfang 2018“ ist zumindest eine Teilfreigabe geplant, was der Rudolfstraße in Linz Entlastung bringen sollte. Der andere Teil wird als Manövrier-Fläche für den Tunnelbau nach Süden benötigt, der sechs Jahre dauern wird.

Das Umweltticket wird im Gemeinderat

Grüne versuchen auf den Linzer Westring zu

Mit Händen und Füßen wehren sich die Grünen gegen den Westring. Doch sie werden auch mit dem jüngsten Verhinderungsversuch auf taube Ohren stoßen – der Forderung nach der Aufhebung des Finanzierungs-Gemeinderatsbeschlusses. Freuen kann sich die Partei über die Öffi-Umweltsubvention, die beschlossen wird.

Morgen im Gemeinderat wird endlich das im Dezember angekündigte Umweltticket für die Öffis beschlossen. Ab 1. Juli kostet eine Jahreskarte der Linz Linien für „echte“ Linzer (mit Hauptwohnsitz in der Stadt) statt 385 nur mehr 285 Eu-

ro. Dank dieses „Zuckerls“ konnte die SP die Grünen im Vorjahr für die Erhöhung der Parkgebühren gewinnen.

Auf andere grüne Forderungen lässt sich die SP nicht so einfach ein – wie etwa der Aufhebung der Finanzierungs-Gemeinderats-

morgen beschlossen

ein Neues, versenken

beschlüsse zum Westring und Autobahnanschluss Auhof. „Abgesehen davon, dass der Westring die Verkehrsprobleme nicht lösen wird, hat die Stadt einen BlankoScheck für die Mitfinanzierung ausgestellt“, ärgert sich die Grüne-Fraktionsobfrau Gerda Lenger. Denn Linz hat zugesagt, fünf Prozent der Netto-Gesamtkosten zu übernehmen – diese steigen jedoch laufend...

Erneut bringen die Grünen ihren Antrag für die Einsetzung eines Linzer Untersuchungsausschusses ein. Die VP hingegen fordert für die Einnahmen aus Bewohnerparkkarten eine Zweckwidmung zur Förderung von Tiefgaragenplätzen.

ooe.regional@kronenzeitung.at

Westbrücke: kleine Erleichterung

Der Gegenfahrbahn-Bereich stadtauswärts wurde aufgehoben

LINZ. Die Bauarbeiten an der Westbrücke schreiten voran. Seit Mittwoch gibt es zumindest eine kleine Erleichterung für die Autofahrer. Die Brücke kann stadtauswärts wieder ungehindert befahren werden, bisher musste auf die Gegenfahrbahn ausgewichen werden.

Stadteinwärts bleibt bis Mitte August alles beim Alten, sprich die Fahrspur bleibt gesperrt und die Autofahrer müssen über andere Autobahnabfahrten wie Mulden-



Die Sanierung der Westbrücke ist Mitte August abgeschlossen. Foto: Weihbold

straße, Wiener Straße, Prinz-Eugen-Straße ausweichen. Die Kosten der Sanierung belaufen sich auf insgesamt 1,1 Millionen Euro.

Wenn die Sanierung der Westbrücke abgeschlossen ist, kommt bereits die nächste Baustelle auf den Linzer Stadtverkehr zu. Auf der Mühlkreisautobahn wird die Posselbrücke, zwischen der Vost und dem Tunnel Niedernhart saniert. Die Arbeiten sollen bis Ende Oktober dauern.

Hiesl: Baustart Westring bleibt 2015

Grüne präsentieren Mahnschreiben der EU wegen fehlender Prüfung

LINZ — Einen Erfolg auf EU-Ebene gegen das von ihnen vehement abgelehnte Autobahnprojekt Linz Westring vermuten die oberösterreichischen Grünen. In einem Schreiben an die Republik mahnt die Kommission eine „Strategische Umweltprüfung“ (SUP) für den Westring ein.

Keine Gefahr für das Großprojekt, das eine erhebliche Verkehrsentlastung für die Landeshauptstadt bringen soll, sieht hingegen Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl: „Ich sehe kein besonderes Problem in dem Mahnschreiben der EU. Wir werden dazu natürlich ausführlich Stellung nehmen und den Nachweis bringen, dass die Mahnung nicht richtig ist.“

Das entscheidende Datum sei 2004 gewesen, als die Strategische Umweltprüfung (SUP) verpflichtend wurde. Dieser Stichtag sei für den Westring eingehalten worden.

„Ich kenne kein Projekt, dass in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) genauer geprüft worden ist, als der Westring. Alles was in der SUP zu prüfen wäre,

wird mit der UVP geprüft“, so Hiesl: „Die Mahnung wird eine formelle Sache bleiben, es wird sich alles klären. Ich gehe fix davon

aus, dass ab 2015 gebaut wird.“ Da sind sich auch die Juristen des Landes und des Verkehrsministeriums sicher.

Die Linzer Westbrücke ist wieder offen

Drei Wochen früher als geplant konnten die aufwendigen Renovierungsarbeiten an der Linzer Westbrücke – trotz Alpine-Pleite – abgeschlossen werden

LINZ. Seit dem 5. April war die Westbrücke in Linz wegen Sanierungsarbeiten gesperrt. Heute ab acht Uhr ist das Nadelöhr in die Linzer Innenstadt wieder offen. Die Autofahrer wird es wohl freuen, dass sie nun auf die Zeit raubenden Umleitungen verzichten dürfen. Immerhin rollen in etwa 28.000 Fahrzeuge pro Tag auf diesem Weg in die Landeshauptstadt. Die OÖNachrichten durften gestern, trotz noch fehlender Bodenmarkierungen, eine erste Probefahrt wagen.

Oberflächlich erwartet die Lenker außer eines neuen Fahrbahnbelags (der ganz besonders widerstandsfähig sein soll) und neuer Beleuchtung nicht viel Neues. Bei der Renovierung wurde vor allem dem Innenleben der Brücke zu Leibe gerückt. Die Brückenlager wurden erneuert und eine neue Entwässerung installiert.

Autofahrern, die ganz genau hinhören, könnte eine weitere Neuerung auffallen. Die Brücke bekam neue, moderne Dehnfugen. „Es wird weniger rumpeln als früher“, verspricht Bauleiter Berthold Schatzl.

Dank der guten Witterung habe man die Arbeiten früher als geplant abschließen können, berichtet Schatzl. „Bei manchen Arbeitsschritten muss das Wetter passen, die kann man einfach nicht machen, wenn es feucht ist.“ Ursprünglich hätte die Brücke erst wieder Mitte August befahrbar sein sollen. Auch die Pleite der Alpine verzögerte die Fertigstellung nicht. „Am 24. Juni hat der letzte Alpine-Arbeiter aufgehört. Wir ha-



Gestern fehlten noch die Bodenmarkierungen. Die OÖNachrichten durften trotzdem schon einmal Probefahren. (Weihbold)

Das Wetter hat gut mitgespielt, deshalb sind wir vor dem Plan fertig geworden. Die Autofahrer werden merken, dass es jetzt auf der Brücke deutlich weniger rumpelt, wenn sie drüberfahren. Dafür sorgen die neuen und besseren Dehnfugen.“



Foto: vowe
Berthold Schatzl, Bauleiter

ben dann in Eigenregie weitergemacht. Arbeiter von der Brückenmeisterei Süd-Ost haben die Baustelle übernommen“, sagt Schatzl. Auch Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) ist stolz

auf diese Leistung: „Das war eine Meisterleistung der Brückenmeisterei.“

Gestern wurde die Brücke noch auf Vordermann gebracht. Kehrmaschinen surrten über sie hinweg, und am Nachmittag wurde damit begonnen, die neuen Bodenmarkierungen aufzutragen. 25–30 Jahre soll die neue Brücke halten, bis dahin ist die Fahrt nach Linz wieder frei. Der OÖN Redaktionsfotograf, Volker Weihbold, sagt es so: „Man glaubt gar nicht, wie sehr man ein so kurzes Straßenstück vermissen kann.“ (hip)

i Auf nachrichten.at finden Sie ein nicht ganz ernst gemeintes Video von der „Erstbefahrung“ der renovierten Westbrücke.

WESTBRÜCKE

1,1 Millionen Euro flossen in die Renovierung der Brücke.

3 Wochen früher als geplant konnten die Arbeiten an der Westbrücke abgeschlossen werden.

28.000 Fahrzeuge rollen in etwa täglich Richtung Linz über die Westbrücke. Heute ab 8 Uhr können sie wieder den direkten Weg nehmen und müssen nicht mehr langwierige Umleitungen in Kauf nehmen.

Nächste Woche startet UVP-Infowelle:

Westring durch Linz rückt ein Stück näher

Sonntag läuft die Sommerpause für amtliche Edikte ab, dann geht's in Sachen Linzer „Westring“ – die neue Tunnel-Stadtautobahn samt Donaubrücke – ein Stück weiter: Nächste Woche startet die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Tunnelsicherheitsbeurteilung und der Antworten auf die 3000 Einwendungen.

Damit geht das UVP-Verfahren für die Stadtautobahn ins Finale: Mindestens vier Wochen lang liegen die erwähnten Unterlagen in Linz zur öffentlichen Einsicht auf; wo genau wird im Edikt stehen, das voraussichtlich Dienstag veröffentlicht wird. Ab 30. September findet dann die voraussichtlich mehrtägige mündliche Verhandlung über das UVP-Ergebnis in Linz statt.

646 Millionen Euro sind für die drei Bauabschnitte der so genannten A 26 – vierte Linzer Donaubrücke, Freinberg und Westbrücke – veranschlagt; 15 Prozent der Gesamtkosten, also fast 100 Millionen Euro, werden durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz übernommen. Auf politischer Ebene sind die Grünen massiv dagegen, eine Bürgerinitiative (www.westring.info) kämpft seit langem gegen das „Monsterprojekt“. Doch Landes-Baureferent Franz Hiesl (VP) verweist darauf, dass die neue Strecke das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet um acht Prozent verringere: „Davon profitieren die Linzerinnen und Linzer, aber auch die Pendler“, so Hiesl.

Der VP-Politiker rechnet mit einem – natürlich positiven – UVP-Bescheid im ersten Quartal 2014; dann werden die weiteren Behördenverfahren starten.

Ob der Enns

Ein „schönes“ Wahlkampfthema für die Gegner wie die Befürworter der Linzer Westring-Stadtautobahn: Das UVP-Finale dafür fällt in die Intensivphase

bahn zum Meterpreis von knapp 137.500 Euro, die Linz auf einigen innerstädtischen Straßen und Brücken Entlastung bringen soll.

Das wird jetzt alles erst

Ein katastrophales Wunder

des Nationalratswahlkampfes, und am Tag nach dem Wahltag startet die mündliche Verhandlung.

Viel ist schon gestritten worden um die 4,7 Kilometer lange neue Stadtauto-

recht wieder hochkochen, allerdings vergeblich: Nur ein Wunder/eine Katastrophe (je nach Sichtweise) im UVP-Verfahren könnte das Stadtautobahn-Projekt noch stoppen. pö

Nach Wahl Westring-Verhandlung

Am 30. September startet voraussichtlich die öffentliche UVP in Linz

LINZ – Noch ist es nicht offiziell, aber die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Linzer Westringes geht in die heiße Phase. In den nächsten Tagen soll das fertige Gutachten öffentlich ausgehängt werden, darin wurden Stellungnahmen von der Behörde eingearbeitet. Vermutlich wird am 30. September, einen Tag nach

der Nationalratswahl, die öffentliche Verhandlung über den Bau gestartet werden. Geht alles nach Plan könnte bis Jahresende der Bescheid fertig sein. Im Jahr 2015 werden dann die Bauarbeiten mit der Donaubrücke beginnen, diese soll 2018 fertig sein. „Auch für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist die rasche Realisierung des

Linzer Westrings das zentrale Verkehrsprojekt“, erklärt LH-Stv. Franz Hiesl. 646 Millionen Euro sind für die drei Bauabschnitte der A26 — vierte Linzer Donaubrücke, Tunnel Freinberg und Westbrücke — veranschlagt, 15 Prozent der Gesamtkosten werden durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz übernommen. *hs*

GZ. BMVIT-314.526/0029-IV/STALG/2013

EDIKT

Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und weiterer Unterlagen sowie Anberaumung einer mündlichen Verhandlung im Großverfahren betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, im Bereich der Gemeinden Linz und Puchenu

Verhandlungsgegenstand

In der Angelegenheit des Bundesstraßenbauvorhabens A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, wurde der Antrag der ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der ASFINAG vom 21. Mai 2008 auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) insbesondere in Verbindung mit § 24h (nunmehr § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BSiG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) mit Edikt vom 17. Juni 2009 kundgemacht. Mit Edikt vom 30. November 2012 wurde die Änderung des verfahrenseinleitenden Antrages vom 21. Mai 2008 betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, kundgemacht.

Beschreibung des Vorhabens

Die neu herzustellende A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, beginnt beim Knoten Linz/Hummelhof (A 7) und überquert nach der Anschlussstelle Unionstraße mit der Westbrücke den Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes. Nach der Halbanschlussstelle Waldeggstraße taucht die A 26 in die Unterflurtrasse des Tunnels Freinberg zur Anschlussstelle Bahnhof ab und verläuft in Folge im Tunnel Freinberg bis zur Anschlussstelle Donau Süd. Anschließend quert die A 26 die Donau mit einer Hängebrücke und endet bei der Anschlussstelle Donau Nord mit Anbindung an die B 127 Rohrbacher Straße. Die Verwirklichung erfolgt in drei Teilschnitten.

Zu diesem Vorhaben wird folgendes kundgemacht:

Öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2013 erfolgt die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur öffentlichen Einsicht.

In das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden) sowie in weitere Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000) kann vom 30. August 2013 bis einschließlich 30. September 2013 bei folgenden Amtsstellen Einsicht genommen werden:

- Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Neues Rathaus, Anlagen- und Bauamt, Hauptstraße 1 – 5, 4041 Linz
- Gemeindeamt der Gemeinde Puchenu, Kirchenhofes 1, 4048 Puchenu
- jeweils während der Amtsstunden und im
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde), Abteilung IV/ST3, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, 2. Stock, Zimmer 2F11 (nach vorheriger telefonischer Anmeldung unter der Tel.-Nr. 01/71162/655730).

In den Stellungnahmenbänden befinden sich die Antworten der Sachverständigen auf die im Rahmen der öffentlichen Auflagen des Genehmigungsantrages und des Einreichprojekts Dezember 2008 vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 sowie des Änderungsantrages und der geänderten konsolidierten Projektunterlagen „Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderung Dezember 2011“ vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013 abgegebenen Stellungnahmen.

Die Beteiligten können sich Abschriften von den aufgelegten Unterlagen machen oder auf eigene Kosten Kopien anfertigen. Das Umweltverträglichkeitsgutachten (Gesamtgutachten, Teilgutachten, Stellungnahmenbände) und die weiteren Unterlagen werden auch im Internet (www.bmvit.gv.at; Menüpunkt Verkehr, Unterpunkte » Straße » Autobahnen/Schnellstraßen » A 26 Linzer Autobahn » Trassenfestlegungsverfahren) bereitgestellt.

Anberaumung einer mündlichen Verhandlung

Weiters wird zu diesem Vorhaben gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG für die von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 anzuwendenden Verwaltungsvorschriften eine mündliche Verhandlung anberaumt.

Datum: 30. September 2013, 1. Oktober 2013, 3. und 4. Oktober 2013

Ort: Palais Kaufmännischer Verein in Linz, Bismarckstraße 1/Landstraße 49, 4020 Linz

Sollte die mündliche Verhandlung am letzten Verhandlungstag nicht abgeschlossen werden können, werden Ort und Zeit der Fortsetzung von dem/der Verhandlungsleiter/in in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben.

Zum Verhandlungsablauf

Eröffnung: 30. September 2013

Eintragung in die Rednerliste: 9:30 – 10:30 Uhr, Beginn der Verhandlung: 10:30 Uhr

An den weiteren kundgemachten Verhandlungstagen:

Eintragung in die Rednerliste: 8:30 – 9:00 Uhr, Beginn der Verhandlung: 9:00 Uhr

Die Verhandlung ist jeweils ganztägig.

Die Erörterung des Verhandlungsgegenstandes wird nach Blöcken gegliedert erfolgen:

Datum	Uhrzeit/Beginn	Block/Fachbereiche
Montag, 30. 9. 2013	10.30 Uhr	Block 1: Eröffnung, Projektvorstellung, Vorstellung des UVG, Allgemeines
	14.00 Uhr	Block 2: Verkehr und Verkehrssicherheit, Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, Bundesstraßengesetz, Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit
Dienstag, 1. 10. 2013	9.00 Uhr	Block 2: Verkehr und Verkehrssicherheit, Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, Bundesstraßengesetz, Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit
	14.00 Uhr	Block 3: Abfälle und Altlasten, Geologie und Hydrogeologie, Oberflächen- und Grundwasser, Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft Block 4: Naturschutz, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, Raumordnung und Sachgüter, Kulturgüter, Boden und Landwirtschaft, Waldökologie und Forstwirtschaft/Forstgesetz, Wildbiologie und Jagdwirtschaft
Donnerstag, 3. 10. 2013	9.00 Uhr	Block 5: Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Klima, Humanmedizin, Eisenbahn, Schifffahrtstechnik
Freitag, 4. 10. 2013	9.00 Uhr	Block 5: Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Klima, Humanmedizin, Eisenbahn, Schifffahrtstechnik, Allgemeines

Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung des obigen Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekannt gegeben.

Die mündliche Verhandlung ist öffentlich. Beim Saaleinlass werden Sie ersucht, sich – unter Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises (§ 43 Abs. 1 AVG) – in die Anwesenheitsliste einzutragen. Es wird darauf hingewiesen, dass Verfahrensbeteiligte nach erfolgter Eintragung in die Rednerliste in der Verhandlung eine Stellungnahme abgeben können. Die Eintragung in die Rednerlisten hat gesondert für jeden Block zu erfolgen.

Parteilstellung im anhängigen Verfahren kommt all jenen zu, die dem Parteienkreis des § 19 UVP-G 2000 zugerechnet werden können und – abgesehen von den Sonderregelungen für die Formalparteien – eine rechtserhebliche Einwendung gem. § 44b Abs. 1 AVG während der öffentliche Auflage in der Zeit vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 oder während der öffentliche Auflage in der Zeit vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013 erhoben haben.

Beteiligte können persönlich zur mündlichen Verhandlung kommen, an ihrer Stelle einen Bevollmächtigten entsenden oder gemeinsam mit ihrem Bevollmächtigten erscheinen. Bevollmächtigter kann eine eigenberechtigte natürliche Person, eine juristische Person oder eine eingetragene Personengesellschaft sein. Personen, die unbefugt die Vertretung anderer zu Erwerbszwecken betreiben, dürfen nicht bevollmächtigt werden. Der Bevollmächtigte muss mit der Sachlage vertraut sein und sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweisen können. Die Vollmacht hat auf Namen oder Firma zu lauten.

Eine schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich,

- wenn Sie sich durch eine zur berufsmäßigen Parteienvertretung befugte Person – z.B. einen Rechtsanwalt, Notar oder Wirtschaftstreuhänder – vertreten lassen,
- wenn Sie sich durch Familienmitglieder (bzw. Haushaltsangehörige, Angestellte, Funktionäre von Organisationen), die der Behörde bekannt sind, vertreten lassen und kein Zweifel an deren Vertretungsbefugnis besteht, oder
- wenn Sie gemeinsam mit Ihrem Bevollmächtigten zur Verhandlung kommen.

Die Projektunterlagen, das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen liegen während der mündlichen Verhandlung im Verhandlungsraum zur Einsicht auf.

Dieses Edikt wird durch Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundgemacht. Darüber hinaus wird der Inhalt dieses Ediktes auch durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und im Internet (Adresse wie oben) veröffentlicht.

Bitte beachten Sie, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch **Edikt** vorgenommen werden können.

Wien, am 23. August 2013

Für die Bundesministerin:

MR Mag. Dr. Rose

Ab Freitag wird das Umweltgutachten öffentlich aufgelegt:

„Meilenstein“ für den Westring

VP-Politiker Franz Hiesl spricht von einem „Meilenstein“ für den Linzer Westring: Ab Freitag wird das Umweltgutachten über diese Innenstadtautobahn mit dem Kürzel A 26 öffentlich aufgelegt. Die Grünen jedoch fordern ein Aussetzen des UVP-Verfahrens, weil dem Projekt eine „Strategische Umweltprüfung“ fehle.

Das bis Freitag noch „geheime“ Gutachten fasst konkret zusammen, unter welchen Auflagen die A 26 gebaut werden kann; man darf also gespannt sein darauf. Gleich nach der Wahl, beginnend mit 30. September,

wird's dann eine mehrtägige mündliche Verhandlung über den Westring geben.

Die Grünen protestieren gegen diese Verfahrensschritte: Es fehle noch immer eine „Strategische Umweltprüfung“ für das um den

Nordteil halbierte Projekt, was auch die EU-Kommission bereits gerügt habe.

Verkehrssprecherin Gabriela Moser von den Grünen – die sowieso gegen den Westring sind – fordert daher das Verkehrsministerium auf, dieses UVP-Verfahren auszusetzen. VP-Politiker Franz Hiesl bekräftigt dagegen, dass der neue Westring den Linzern und den Pendlern „mehr Lebensqualität“ bringen werde.

Westring-Verfahren geht mit Umweltgutachten in Endspurt

Einsichtnahme für Bürger ab 30. August möglich

LINZ — Mit kommendem Freitag, 30. August, erfolgt – wie berichtet – der nächste Schritt für den Bau der A26 „Linzer Westring“ zwischen der A7 Mühlkreisautobahn beim Knoten Hummelhof und der B127 Rohrbacherstraße. Dann liegt das Umweltverträglichkeitsgutachten zur A26 u. a. beim Magistrat der Stadt Linz und beim Gemeindeamt Puchenu für vier Wochen zur Einsicht auf. „Die Fertigstellung des Umweltgutachtens ist ein Meilenstein für den Westring und läutet das Finale des laufenden Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung ein“, betont LH-Stv. Franz Hiesl, während Asfinag-Vorstand Alois Schädler ergänzt: „Das Gutachten fasst konkret zusammen, unter welchen Auflagen gebaut werden kann.“ Berücksichtigt in dem Gutachten wurden auch fast 3000 Stellungnahmen, die von Bürgern zu dem Projekt abgegeben und in der Folge von unabhängigen Experten geprüft wurden. Durch die Einsichtnahme können sich Bürger informieren, wie diese Stellungnahmen beantwortet

und von den Sachverständigen beurteilt wurden.

Der weitere Fahrplan sieht am 30. September sowie dem 1., 3. und 4. Oktober die mündliche Verhandlung im Palais Kaufmännischer Verein in Linz vor. Im Zuge dieser Verhandlung können alle, die sich per Stellungnahme geäußert haben, noch etwaige offene Fragen mit Experten besprechen. Nach Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung erlässt die Behörde den Bescheid mit den Auflagen für einen umweltgerechten Bau. Der geplante Baustart für die A26 mit der vierten Linzer Donaubrücke ist mit 2015 datiert.

Grüne wollen Stopp der Umweltprüfung

Kritik am Vorgehen kommt von der Verkehrssprecherin der Grünen, NR-Abg. Gabriela Moser: „Die Verantwortlichen ignorieren völlig, dass entgegen geltendem EU-Recht die halbierte Westring-Variante keiner Strategischen Umweltprüfung unterzogen wurde.“ Sie fordert einen Stopp des Verfahrens.

Sachverständige geben grünes Licht für 646 Millionen € teuren

10.307 Gutachten-Seiten

Die Westring-Gegner müssen ab sofort praktisch Tag und Nacht lesen, um eine Nadel im „Heuhaufen“ zu finden: Insgesamt 10.307 Seiten (inklusive Stellungnahmen, Beilagen und Sicherheitsbeurteilungen) umfasst die Expertise zum geplanten Mega-Bau, die seit gestern, Freitag, öffentlich vier Wochen zur Einsicht aufliegt.

Der Umfang der Expertise – dem so genannten Gutachten zur Umweltverträglichkeit – ist enorm: 427 Seiten

VON ROBERT LOY

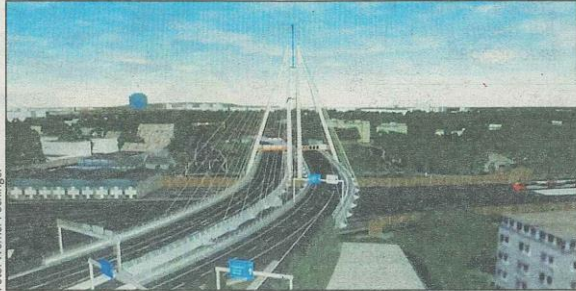


Foto: Werner Pöchlinger

Die Kosten für den geplanten Mega-Bau liegen bei 646 Millionen €

umfasst allein das Gutachten, an dem 15 Sachverständige gearbeitet haben. Dazu kommen noch 20 Bände mit Stellungnahmen und zwei Sicherheitsbeurteilungen für die geplanten Tunnels durch den Freinberg und den beim Anschluss Donau-Nord.

Neben Geologen, Hydrologen und Verkehrssicherheitsexperten kommen auch Fachleute für Klimafragen, Pflanzen und Tiere sowie ein Allgemein-Mediziner zu

Bau, der Linz vorm Verkehrsinfarkt retten soll ● Grünen-Mandatarin befürchtet:

überfordern die Westring-Gegner

Wort. All das zusammengefasst ergibt exakt 10.307 Seiten. Das für die Befürworter wichtigste und die Gegner schlechteste Urteil steht auf Seite 426: „Die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während aller Bau- und Betriebsphasen ist gegeben.“

„Ein Wahnsinn – wer soll das alles lesen?“

Die Vorbereitungen zum Bau der A 26 kommen somit in die heiße Phase: Interessierte haben jetzt vier Wochen Zeit, sich mit den Gutachten zu befassen. Aufgelegt wurde es in Linz im Neuen Rathaus und im Gemeindeamt Puchenu. Am 29. September startet im Vereinshaus die viertägige Verhandlung, wo den Bewohnern von Linz und Puchenu Parteienstellung gewährt wird. Für die A-26-Gegnerin Gerda Lenger (Grüne) ein Wahnsinn: „Es ist unglaublich, wie man als Betroffener behandelt wird. Wer soll das alles lesen – und dann auch verstehen?“



Seit gestern liegt das Gutachten auf – das Interesse ist bisher gering.

Foto: Horst Emöder

„Die wichtigste Botschaft ist, dass das Gutachten zum Westring positiv ausgefallen ist.“

Franz Hiesl, VP-Baulandesrat

Westring-Gegner fanden in dem 10.307 Seiten umfassenden Umweltgutachten

Expertise fordert Lärmschutz für

Das Gutachten zur Umweltverträglichkeit liegt auf, die mündliche Verhandlung steht kurz bevor. Hochinteressant in der 10.307-Seiten-Expertise zum geplanten Westring: Die Gutachter erarbeiteten eine Liste mit 525 Objekten, die allesamt einzeln geprüft werden müssen. Geplant ist, Bewohner mit Spezialfenstern vor Lärm zu schützen.



Wohnhäuser neben der geplanten A26 sind Thema im Gutachten

Wörtlich heißt es in dem Gutachten, das seit Freitag im Neuen Rathaus in Linz und im Gemeindeamt Puchenu auflegt, sowie im Internet (www.bmvit.gv.at) veröffentlicht worden ist, dass beinahe alle an der Trasse befindlichen Objekte zu überprüfen sind. Bevor die Projektwerberin (Asfinag, Anm.) Lärmschutz anbietet, hat sie für diese Objekte eine Detailuntersuchung für die Bau- und Betriebsphasen durchzuführen, um die betroffenen Öffnungen (Fenster, Türen) mit dem erforderlichen Schalldämpfmaß zu ermitteln.

Genau hier will die Linzer Grünen-Politikerin Gerda Lenger einhaken: „Wenn ich das hochrechne, komme ich auf 30.000 Fenster, die zu

tauschen sind. Das ist doch ein Wahnsinn für die Betroffenen, wenn sie vor lauter Lärm nicht einmal mehr das Fenster zum Lüften öffnen können“, so Lenger. Betroffen seien Häuser in der Innenstadt und in Urfahr: „Der Königsweg in Urfahr, die Obere Donaulände, die Römerstraße, die Umgebung um den Volksgarten und 36 Adressen an der Waldgasse, wo in jedem Haus mindestens zehn Parteien leben“, list Lenger einige betroffene Bereiche aus dem Gutachten vor. Mit anderen Gruppierungen bereite sie jetzt Fragen für die mündliche Verhandlung Ende September vor. Denn: „Ich will weiter dafür kämpfen, dass der Westring nicht kommt.“ – siehe Interview.



erste Punkte für Kritik • Einbau von 30.000 Spezial-Fenstern?

525 Linzer Wohnhäuser

Interview

„Wir bereiten neue Einsprüche vor!“

Für die Westring-Gegnerin Gerda Lenger (Grüne) ist der Bau der A26 längst nicht fix. Das vorliegende Gutachten zerpfückt sie.

Die Expertise ist enorm umfangreich. Wie viele Seiten haben Sie schon gelesen?

Die wichtigsten Teile habe ich bereits durch. Und ich muss sagen, dass hier noch sehr viel zu hinterfragen sein wird. Wir werden sicher mit etlichen Eingaben reagieren.

Zum Beispiel? Jetzt steht im Gutachten, dass möglicherweise Filteranlagen, auf die die Landes-

regierung seit 2008 verzichten will, nachgerüstet werden müssen. Wenn das jetzt schon klar ist, warum plant man den Einbau dieser Anlagen nicht gleich mit? Die Abgase auf die Bahnleise zu befördern kann ja nicht ernst gemeint sein.

Wie wollen sie jetzt weiter vorgehen?

Bevor dieses Gutachten in Bescheidform vorliegt, haben wir noch Möglichkeiten. Außerdem steht noch immer die Strategische Umweltprüfung aus. Laut geltendem Recht müsste man die jetzige Prüfung sofort einstellen. Hier wurde Österreich sogar von der EU gerügt. RL



Gerda Lenger (Grüne) engagiert sich seit Jahren gegen den Bau der neuen A26.

Debatte um Gutachten zum Linzer Westring • Maßnahmen

Höhere Auflagen für Bau

Die Kritik der Tausenden Gegner des Linzer Westrings ist unüberhörbar. „Ich habe dafür auch Verständnis“, gibt Befürworter LH-Stellvertreter Franz Hiesel (VP) offen zu. Er warnt allerdings: „Ohne Westring wird der Zentralraum im Verkehr ersticken.“ Mit sieben Argumenten will er die Situation jetzt entspannen.

Wie berichtet, liegt seit einer Woche das für den Bau der A 26 entscheidende Gutachten zur Umweltverträglichkeit vor: Auf 10.307 Seiten gehen Experten penibel

darauf ein, was Gegner seit langem kritisieren. Fix ist: Umwelttechnisch steht dem Bau des 643-Millionen-Euro-Projektes nichts im Weg.

Straßenbaureferent Hiesel geht nicht davon aus, dass der Bau noch zu stoppen sein wird: „Für uns ist aber klar, dass Mensch und Na-

Ob der Enns

Gegner und Befürworter haben im Westring-Streit gute Karten in der Hand: Die einen können sich nicht vorstellen, dass Linz lebenswert bleibt, die anderen

Ein altgedienter Politiker, der schon viele kommen und gehen gesehen hat, kommentiert das mit Weitblick: Der Landes-Grüne Anschober sei auch ge-

Alte Meinung mit Weitblick

glauben, dass Linz erst dann lebenswert ist, wenn Millionen investiert werden. Die Bundes-Grüne Glawischnig könnte jetzt, dass sie sich an Bagger ketten werde, um die A 26 zu verhindern.

gen den Bau der Pyhrntobahn gewesen. Aber wenn er heute im Dienst-Kfz des Landes nach Kirchdorf chauffiert wird, wird sein Wagen auch nicht über die Landstraße rollen ... RL

nun noch schärfer:

der A 26

tur im Mittelpunkt stehen müssen.“ Die Auflagen für Bau und Betrieb wurden sogar verschärft: „Es gibt noch mehr Maßnahmen für den Lärmschutz. Außerdem wird ab Samstag, 14 Uhr, nicht mehr gearbeitet, und es besteht ein absolutes Verbot, in der Nacht zu sprengen“, kommt Hiesel gleich zu Punkt vier: Der Korridor für Entschädigungen bei Schä-

„Ich habe großes Verständnis für die Gegner, aber ohne Westring haben wir ein Verkehrsproblem.“

LH-Stv. Franz Hiesel, Straßenbaureferent

den durch Sprengungen werden erweitert, zudem sollen gewisse Gebiete während der Bauarbeiten auch so abgesichert werden, dass kein Staub entstehen könne. Punkt sechs und sieben: „Die Radwege entlang der Donau werden befahrbar bleiben. Eine Sonderbauaufsicht wird die vorgeschriebenen Auflagen ständig kontrollieren“, verspricht Hiesel.

Debatte um 643 Millionen Euro teuren Westring

Land OÖ und Asfinag wollen am Freitag A 26-Gegner beruhigen

Hoffentlich wird dieses Datum nicht zum Schicksalstag: Baureferent Franz Hiesl (VP) und Asfinag-Vertreter werden am Freitag, den 13., erstmals zum umstrittenen A 26-Umweltgutachten Stellung nehmen. Die Gegner hoffen noch immer, den Bau verhindern zu können.

Das Verfahren zum Bau der 643 Millionen € teuren Autobahn ist kurz vor dem Abschluss. Die Gegner wittern aber noch immer eine Chance, das Projekt zu Fall bringen zu können. Wie berichtet, liegt seit Ende August ein 10.307 Seiten starkes Konvolut an Akten, Stellungnahmen und Gutachten vor, das die A 26 für umweltverträglich hält. Spannend wird, wie die Gegner bei der mündlichen Verhandlung zur Umweltverträglichkeit am Tag nach der National-

ratswahl auftreten: Dort können nach der Eintragung in eine Rednerliste Befürchtungen, Bedenken, Wünsche sowie Beschwerden vorgebracht werden – theoretisch von mindestens 3000 betroffenen Personen!

Fest steht schon, dass die Plattform um Alfred Jäger und Rupert Frechinger mit Anwälten und Experten aufgefahren wird. Asfinag und Land möchten die Unklarheiten im Keim ersticken, werden am Freitag zur herben Kritik Stellung nehmen.

Ob der Enns

„VP-Baumeister“ Franz Hiesl ist überzeugt, in der A-26-Debatte auf der Gewinnerseite zu stehen. Gedanklich hat er das Jahr 2015 dick markiert. Er geht da-

Haben die Grünen eine Chance auf Regierungseteiligung (mit der SP?), könnte alles kippen. Die Öko-Partei wird die Karten neu mischen und gegen die

Wien entscheidet für Linz

von aus, neben Ministern und Asfinag-Leuten einen Spaten in die Erde zu rammen. Aber: Ein Bau ist nur wahrscheinlich, wenn die Große Koalition nach der NR-Wahl bestätigt wird.

A 26 auftreten. Denn: Neue Regierung, neue Schwerpunkte. Und ob gebaut wird oder nicht, entscheidet bei einer Summe von mehr als einer halben Milliarde € noch immer Wien. RL

Verhandlung startet:

A 26-Planungen in heißer Phase

Ende des Monats wird's in Sachen Westring ernst: Am Montag, 30. September, startet im Linzer Vereinshaus die mündliche Verhandlung zur Umweltverträglichkeit. Vier Tage lang können Stellungnahmen der Gutachter öffentlich erörtert werden. Asfinag, Stadt Linz und Land OÖ gehen von einem Baustart 2015 aus.

Baubeginn für Linzer Westring zum Greifen nahe

Mündliche Verhandlung für 646 Mio. Euro teures Straßenprojekt startet am 30. September — Hiesl erwartet UVP-Bescheid im 1. Quartal 2014

LINZ — Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Linzer Westring A26 geht in die Zielgerade. Am 30. September startet im Linzer Kaufmännischen Vereinshaus die für vier Tage angesetzte mündliche Verhandlung. Alle, die sich zum Projekt geäußert haben — konkret gibt es rund 3000 Stellungnahmen — können dort etwaige offene Fragen mit den Prüfexperten klären. Am Ende des Verfahrens steht ein positiver UVP-Bescheid, den Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl für das

erste Quartal 2014 erwartet. Damit rücke der für 2015 geplante Baubeginn in greifbare Nähe. In der von Brüssel bei der Republik Österreich urgieren „Strategischen Umweltprüfung“ sieht Hiesl kein Problem für das „bestgeprüfte Straßenbauprojekt“ Österreichs.

Zeitplan, Kosten halten

Die Asfinag will laut Geschäftsführer Alexander Walcher den 646 Mio. Euro teuren Linzer Westring, der die Innenstadt und Teile

von Urfahr entlasten soll, in drei Etappen bauen: Im Zeitraum 2015 bis 2017/18 soll die vierte Linzer Donaubrücke realisiert werden, anschließend erfolgt bis 2024 die Errichtung des Tunnels Freinberg inklusiv Bahnhofsknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße. Zwischen 2027 und 2029 steht die Westbrücke samt Lückenschluss zur A7 auf dem Programm.

Für den Linzer Verkehrsreferenten Vbgm. Klaus Luger würde Linz ohne den Westring im Verkehr erstickern. *bw*



V. l.: Asfinag-Geschäftsführer Gernot Brandtner, Hiesl, Verkehrs-Landesrat Reinhold Entbolzer und Asfinag-Vorstand Alois Schedl beim Spatenstich

Foto: Land OÖ

Der Startschuss für den Vollausbau der Pyhrnautobahn (A9) ist gestern in St. Pankraz (Bez. Kirchdorf) gefallen. Sechs Brücken und vier Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 6,3 Km müssen dazu im Land ober der Enns errichtet werden. Die Asfinag investiert dafür 180 Mio. Euro.

Startschuss für Vollausbau der A9

Mit Ausnahme der Tunnelkette Klaus in Oberösterreich, der Tunnelanlage Bosruck im oberösterreichisch-steinischen Grenzgebiet und des Gleinalm-Tunnels in der Steiermark ist

die Strecke bereits jetzt zur Gänze ausgebaut. Diese Lücken sollen nun bis 2019 geschlossen werden. „Sowohl hinsichtlich Verkehrssicherheit als auch für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist dieser Vollausbau enorm wichtig“, sagte LH-Stv. Franz Hiesl bei der Spatenstichfeier.

In der kommenden

Chance

Ab Montag wird's in Sachen Westring ernst: Im Vereinshaus in Linz startet die mündliche Verhandlung zur Umweltverträglichkeit des Projekts. Die Gegner wittern ihre letzte Chance, den A-26-Bau noch zu verhindern.

Wie berichtet, gaben Fachleute im 10.307 Seiten umfassenden Gutachten zur Umweltverträglichkeit grünes Licht für den Bau des Westrings – was bei den

„ Für mich ist es so gut wie sicher, dass der Westring gebaut wird. Er ist ja auch notwendig.

Franz Hiesl, Baureferent des Landes OÖ

Woche beginnt in Linz die mündliche Verhandlung zur A 26:

für Westring-Gegner lebt

Gegnern natürlich heftig kritisiert wird. Die Linzer Grünen-Mandatarin Gerda Lenger will einen sofortigen Planungs-Stopp, ebenso ein überparteilicher Zusammenschluss mehrerer Bürgerinitiativen: Dessen Sprecher Rupert Frechinger fordert jetzt sogar den Linzer

VON ROBERT LOY

Bürgermeister Franz Dobusch (SP) auf, seine Stimme zu erheben: „Das Geld für die A 26 fehlt in anderen Bereichen und bei notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Rest unseres Bundeslandes. Dobusch soll sich gegen dieses finanziell und verkehrspolitisch verantwortungslose Projekt aussprechen“, so Frechinger.

Im Büro von LH-Vize Franz Hiesl (VP) und bei der Asfinag nimmt man die Kri-

tik zwar ernst. Dass der Bau noch aufzuhalten ist, kann sich aber niemand mehr vorstellen. „Immerhin gibt es eine gesetzliche Grundlage dafür“, meint Hiesl. Er glaubt, dass die am Montag beginnende und vier Tage lang dauernde mündliche Verhandlung zur Umweltverträglichkeit ohne weitere Verzögerung über die Bühne gehen wird. An allen Tagen – außer Mittwoch – werden Betroffene, deren Anfragen auch im Verfahren berücksichtigt wurden, erneut angehört. Voraussetzung da-

für ist, sich in eine Rednerliste einzutragen. Das ist am Montag ab 9.30 Uhr möglich. Die Bürgerinitiative rechnet damit, dass mehrere hundert Linzer davon Gebrauch machen werden.

Foto: A. Bruckböck/OÖ Landesmuseum

Industrie pocht auf raschen Westring-Bau

LINZ — Die Industriellenvereinigung (IV) OÖ hofft im Zusammenhang mit der am kommenden Montag beginnenden mündlichen Verhandlung für den Linzer Westring (A26) auf eine rasche Erledigung des UVP-Verfahrens und auch einen pünktlichen Baubeginn. „Für das industrielle Herz Österreichs mit seinen rund 110.000 Mitarbeitern ist es wichtig, dass der Personen- und Warenverkehr zirkulieren kann. Ein täglicher Verkehrsinfarkt wäre eine Katastrophe für die hier lebenden Menschen, für die Pendler und für die Betriebe“, betont IV-Präsident Axel Greiner. Die Unternehmen würden sich bei ihren Standortentscheidungen und Erweiterungsinvestitionen auf eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur verlassen. Wie berichtet ist der Baubeginn für die Donaubrücke für 2015 geplant.

Viertägige UVP-Verhandlung zur A 26 startete gestern in Linz:

Foto: Horst Einöder



Debatte im Linzer Vereinshaus

20 Fachleute sollen letzte Fragen zum Westring klären

Für die Befürworter ist die Verhandlung die letzte Hürde, für die Gegner die letzte Chance: Diese Woche werden noch offene Fragen zum bevorstehenden Bau des Westrings geklärt. 3000 Linzer wollen Fragen stellen.

Aus der Stadt

● Verkehrserschließung

Um die „grüne Mitte“ beim ehemaligen Frachtenbahnhof an den Verkehr anzubinden, wird nun die Grestenbergerstraße ausgebaut. Kosten: rund 550.000 Euro.

Für das Land Oberösterreich und seinen Baureferenten Franz Hiesl (VP) ist klar: „Der Westring ist nicht mehr aufzuhalten, er kommt ganz sicher!“ Gestern, Montag, startete in Linz die letzte große Hürde, die noch zu meistern ist: Bei der öffentlichen Verhandlung zum Umweltverträglichkeitsgutachten können Betroffene noch Fragen stellen, zum Teil sogar Einspruch erheben.

Allerdings: Die Experten haben in dem Gutachten be-

reits grünes Licht gegeben, der Bau der A 26 könnte also unmittelbar bevorstehen. Wie berichtet, munitionierten sich die vielen Gegner noch auf. Doch ausgerechnet einer der größten Kämpfer für ein Linz ohne Westring fehlte gestern bei der Verhandlung im Linzer Vereinshaus: Dr. Rupert Frechinger war verhindert und nahm nicht persönlich teil.

Das vorgeschriebene Prozedere soll am Freitag abgeschlossen sein.

Westring: Am 14. Oktober wird weiterverhandelt

LINZ — Die mündliche Verhandlung zur A26 Linzer Autobahn (Westring), die ursprünglich am vergangenen Freitag hätte enden sollen, wird am 14. Oktober fortgesetzt. Laut Asfinag ermöglicht diese Vorgangsweise, dass sämtliche Parteien im Rahmen dieses Straßenbauvorhabens umfassend Gehör finden. „Die Fortsetzung der mündlichen UVP-Verhandlung hat auf unseren Zeitplan keinen Einfluss. Eine vollständige und genaue Prüfung aller Einwände ist auch mir ein großes Anliegen“, betont Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl.

Letzte Verhandlungen vor Westring-Entscheidung

Umweltverträglichkeitsprüfung geht in die Zielgerade
Nach positivem Bescheid kann 2015 mit Bau begonnen werden

LINZ — Mit dem Beginn der mündlichen Verhandlung fiel gestern im Palais Kaufmännischer Verein der Startschuss für einen der letzten Verfahrensschritte in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Linzer Westring-Projekt. Noch bis Freitag debattieren dabei Bürger an vier Verhandlungstagen mit Verantwortlichen und Experten noch offene Fragen, gestern fanden sich mehr als 100 Zuhörer und Redner ein. Nach Ende der Verhandlung wird im ersten Quartal 2014 mit einer Entscheidung gerechnet.

Pendler und Wirtschaft warten auf Baubeginn

Eine Entscheidung, auf die die staugeplagten Linzer und Pendler sehnsüchtig

warten, denn mit einem positiven Bescheid kann zeitgerecht 2015 mit dem Bau der neuen Donau-

ÖVP geht in die Offensive

GMUNDEN — Nicht länger hinnehmen will die ÖVP Gmunden die Anschuldigungen der Grünen im Zusammenhang mit dem Hotelprojekt „Lacus Felix“. „Wir sind nicht nur politische Mandatäre, sondern stehen auch im Berufsleben. Wir behalten uns daher vor, rechtliche Schritte u. a. wegen übler Nachrede einzuleiten“, betont Bürgermeister Heinz Köppl.

brücke begonnen werden.

„Das Nadelöhr bei der Linzer Stadteinfahrt wird damit endlich beseitigt“, freut sich auch der Obmann der WKO Rohrbach, Herbert Mairhofer, über eine baldige Erledigung der UVP und den Beginn des Westringbaus. „Es ist einfach eine Tatsache, dass die Wirtschaft im Zentralraum viele Arbeitskräfte aus dem Mühlviertel benötigt und dass zahlreiche Mühlviertler Unternehmen regelmäßig zu ihren Kunden in den öö. Zentralraum unterwegs sind“, betont Mairhofer, der die Geduld der Betroffenen schon längst überstrapaziert sieht. Zudem koste jede Stauminute den Unternehmen bares Geld und bedeute einen Wettbewerbsnachteil.

Linzer Westring auf dem Prüfstand

Tausende Einwendungen gegen das Autobahnprojekt sollen abgearbeitet werden

Von Renate Stockinger

LINZ. Nach dem Ansturm zum Auftakt am Montag ging es gestern an Tag zwei von vier der Verhandlungen über die Umweltverträglichkeit des Autobahnprojektes A26 Westring unter anderem um das Bundesstraßengesetz, Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit, um die Frage, ob die als Basis herangezogenen Verkehrszahlen stimmen, und etwaige Befangenheit von Sachverständigen, die auf dem Podium Platz genommen hatten. Tausende Einwendungen liegen gegen das Projekt vor. Wie viele, darüber sind die Angaben unterschiedlich: Sie schwanken je nach Zählweise zwischen 3000 und 11.000. Bis Freitag sollen sie abgearbeitet werden. Heute, Mittwoch, ist Verhandlungspause.

Mit Interesse verfolgen die Zuhörer die Diskussion. „Heute ist es



Interessiert folgten Zuhörer gestern der Verhandlung

Foto: Stockinger

schon eher fachbezogen, nicht mehr so allgemein“, sagte einer, der sich die Zeit genommen und in den Sesselreihen niedergelassen hat. Obwohl er sicher ist, schon zu wissen, wie es ausgeht: „Das ist nur noch eine Scheinverhandlung. Es wird ausgehen als genehmigungsfähig. Weil es politisch so

vorgegeben ist“, sagt der Linzer.

Das wiederum glaubt Wulf Hahn nicht. „Aus fachlicher Sicht würde ich sagen, dass die Messe noch nicht gelesen ist“, sagt der Gutachter, der von Bürgerinitiativen beigezogen wurde. „Das Projekt wird noch bearbeitet werden müssen“, sagt Hahn und meint un-

ter anderem Verkehrsaufkommen, Lärm- und Luftbelastung. Insgesamt, so der Gutachter, müssten vor allem Alternativen geprüft werden, und hier im Besonderen der öffentlichen Verkehr. Was auch im Sinne Gerda Lengers wäre, die für die Grünen im Saal ist und „entsetzt, dass offenbar so viele Mängel bestehen. Ich werde immer mehr in der Ansicht bestätigt, dass das Projekt sofort gestoppt gehört.“

Interessiert verfolgt auch der Linzer Walter Sturm die Diskussion zwischen Fragestellern zu ebener Erde und Sachverständigen auf dem Podium. Was ihm fehlt, sind Vertreter aller politischen Parteien. „Anwesenheit hier wäre durchaus akzeptabel“, sagt der 83-Jährige. „Damit man weiß, dass die Politik sich für die Meinung der Anrainer interessiert – nicht nur vor einer Wahl.“



Das Ministerium muss entscheiden, ob es den Westring genehmigen will.

Foto: Weihbold

Kampf der Gutachter um den Linzer Westring

Viele offene Fragen: UVP-Verhandlung muss verlängert werden

LINZ. Der vierte Tag in der UVP-Verhandlung um den Linzer Westring war zeitweise von hitzigen Diskussionen und Zwischenrufen geprägt.

Die Gutachter der Asfinag und der Westring-Gegner schenkten sich nichts. Kritisierten jeweils die Arbeitsmethoden des anderen und zweifelten an der Gültigkeit der Zahlen, die den Prognosen für das Verkehrsaufkommen zugrunde liegen.

Helmut Sedlmayer von „Areal Consult“, der ein Gutachten für die Asfinag anfertigte, verteidigte die Zahlen, die er als Grundlage heranzog, damit, dass sie vom Land Oberösterreich stammen würden. Einer, wie er sagt, „unabhängigen Stelle“. Diese Aussage löste Gelächter in den Zuhörerreihen aus, die auch gestern wieder hauptsächlich von Gegnern des Westrings besetzt waren. Die Initiative gegen den Westring hat ihrerseits die deutsche Firma „RegioConsult“ mit einem Gut-

„Bei einem Projekt, das so spezifisch auf Linz bezogen ist, kann ich nicht die Zahlen für ganz Oberösterreich hernehmen.“



■ Erich Klinger, Westring-Gegner
Foto: hip

achten beauftragt. „Kein österreichischer Gutachter hatte sich dazu bereit erklärt, weil es sich niemand mit der Asfinag verscherzen wollte“, sagt Gerda Lenger, Klubsprecherin der Linzer Grünen.

„RegioConsult“-Experte Wulf Hahn ging hart mit seinem Kollegen Sedlmayer ins Gericht: „Die Entlastung, die Sie für die Nibelungenbrücke und die Rudolfstraße prognostizieren, ist nicht

nachvollziehbar. Die Daten, die Sie für Ihre Untersuchung herangezogen haben, sind älter als zwei Jahrzehnte. So kann man nicht arbeiten. Sie hätten von Anfang an der Asfinag sagen müssen, dass die Daten, die Ihnen zur Verfügung stehen, nicht ausreichen.“

Sedlmayer bemerkte in seiner Antwort darauf knapp, dass er das Gefühl habe, Hahn hätte seine Untersuchung überhaupt nicht gelesen.

Die Gegner des Westrings gaben weiter zu Protokoll, dass in ihren Augen eine Mehrheit der Gutachter der Asfinag befangen sei, weil diese schon früher für das Unternehmen tätig gewesen seien.

Zu einem Abschluss kam die Verhandlung gestern nicht. Es wird zumindest einen fünften Verhandlungstag geben müssen, um die ausstehenden Fragen zu klären. Voraussichtlich findet dieser am 14. Oktober statt. (hip)

Westring-Prüfung geht Montag weiter

Eine zusätzliche Verhandlungsrunde wegen offener Fragen

Am Montag wird die mündliche Verhandlung im Rahmen des Umweltsprüfungsverfahrens über die Linzer Westring-Stadtautobahn fortgesetzt – „damit sämtliche Parteien im Rah-

men dieses großen Straßenbauvorhabens umfassend Gehör finden“, so die Begründung der Behörde.

„Bitte unbedingt wieder kommen“, appellieren die Westring-Gegner an ihre

„MitstreiterInnen“; sie verweisen auf viele Punkte, die seitens der Asfinag „sehr mangelhaft recherchiert worden sind“. Am Montag geht's um 10 Uhr im KV-Palais Linz (Bürgerstraße) los.



Die UVP-Verhandlung verlangt von den Beteiligten viel Geduld.

Foto: Reiter

Westring-UVP erneut verlängert

Zahlreiche Einwände und Fragen zwingen die Behörde, noch einen Tag „anzuhängen“

LINZ. Die Liste der Einwände der Gegner des Westrings ist lang. So lang, dass die Verhandlung über die Umweltverträglichkeit des Projekts, die ursprünglich vergangene Woche für vier Tage anberaumt war, am Montag neuerlich verlängert werden musste.

Dass das Verfahren so lange dauert, ist hauptsächlich den Westring-Gegnern geschuldet, die sich akribisch darauf vorbereitet haben. Sie ließen von deutschen Gutachtern der Firma „RegioConsult“ eine eigene Expertise anfertigen, die an den Gutachten der Asfinag kein gutes Haar lässt. „Ich habe noch bei keiner UVP-Verhandlung erlebt, dass die Gegner eines Projektes derart gut organisiert und kompetent waren“, sagt eine Beamtin des Verkehrsministeriums im Gespräch mit den OÖNachrichten.

Allerdings nicht nur die Gegner sind mit dem derzeitigen Projektentwurf unzufrieden. Auch die Asfinag hat Änderungswünsche, die sie gestern in Linz im Kaufmännischen Vereinshaus darlegte. Nach Willen der Behörde muss die Asfinag den Donauradweg zwischen Linz und Puchenu

„Wir haben unsere Sichtweise dargelegt. Die Entscheidung liegt aber einzig bei der Behörde.“

■ Christoph Pollinger,
Sprecher der Asfinag

während der gesamten langjährigen Bauphase offen halten. „Wir müssen an eine wirtschaftliche Abwicklung des Projektes denken. Baulogistisch wäre es einfacher, den Radweg nur während der Sommermonate offen zu halten“, sagt Asfinag-Sprecher Christoph Pollinger.

Weiters möchten die Bauherren sogenanntes Bergwasser, das während der Arbeiten vom Freinberg kommt, ungefiltert in die Donau ableiten. „Wir wollen keinesfalls verunreinigtes Wasser in die Donau pumpen. Nur sauberes Bergwasser. Wir glauben, im Gegensatz zur Behörde, dass eine Trennung vom Abwasser der Baustelle machbar wäre.“

Die UVP-Verhandlung wird morgen fortgesetzt und wohl auch beendet werden. (hip)

Linz muss Vertrag mit Asfinag verlängern:

Durch Westring-Verzögerung Probleme mit Grundeinlösen

Weil die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Linzer Westring-Stadtautobahn „bis dato nicht abgeschlossen werden konnte“, müssen nun Grundeinlösen betreffende Verträge und Garantierklärungen zwischen Errichter Asfinag, städtischer Immobilien Linz GmbH und Stadt Linz um ein Jahr verlängert werden. Denn sonst müsste die Immobilien Linz GmbH per Jahresende 2013 in sämtliche, auf

Wunsch der Stadt schon im Jahr 2008 begonnenen Grundeinlösevereinbarungen eintreten, sprich die Hälfte der Kosten von bis zu 30 Millionen € übernehmen (die andere Hälfte entfielen auf das Land Oberösterreich).

Dabei geht es um 26 Wohnobjekte vor allem in der Waldeggstraße. Am kommenden Donnerstag befasst sich der Finanzausschuss des Linzer Gemeinderates mit diesem Problem.

Asfinag und Land bestreiten Gefahr durch Finanzprobleme auf

Schluckt Budgetloch den Westring?

Budgetverhandler auf Regierungsebene geben zur Sorge um den Linzer Westring Anlass. Die Grünen hüpfen gleich drauf und fordern das Einsparen dieser 646 Millionen € teuren Stadtautobahn. Doch sowohl Land Oberösterreich als auch die Asfinag bestreiten jede Gefahr durch die Finanzprobleme auf der Bundesebene.

„Der Linzer Westring ist mit Sicherheit nicht von etwaigen Einsparungsüberlegungen auf Bundesebene betroffen“, reagiert VP-Baureferent Franz Hiesl: „Die Asfinag finanziert sich nämlich ausschließlich aus Maut- und Vignetteneinnahmen und ist nicht von Steuergeldeinnahmen oder finanziellen Mitteln des Infrastrukturministeriums abhängig. Die Autofahrer und Unternehmer finanzieren sich sozusam-

gen den Westring selbst!“ Die Verfahren für den Linzer Westring seien voll im Gang, 2015 gehe es los mit den Bauarbeiten, zeigt sich Hiesl zuversichtlich.

Auch die Asfinag selbst nennt die Sorgen um den Westring grundlos: „Nachdem die Asfinag nicht einen Cent aus Steuermitteln bezieht, ist jegliche Verbindung unseres geplanten Bauprogramms mit dem Staatsbudget unseriös. Man könnte mit dem Verzicht auf Projekte keine allfälligen Budgetlöcher stopfen“, heißt es gegenüber der „ÖÖ-Krone“.

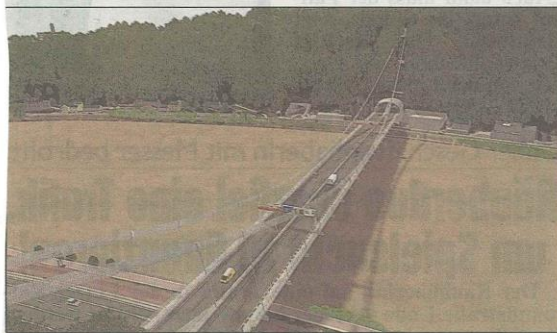
Die Grünen hüpfen aber gleich auf das Thema drauf und meinen aufgrund der

der Bundesebene:

Milliardenlöcher im Bundesbudget: „Der Westring ist ein Paradebeispiel für ein überdimensioniertes, unnötiges Straßenbau-Projekt und kann eingespart werden“, wie Ulrike Schwarz, Verkehrssprecherin der Grünen, erklärt. Der neue Linzer Stadtchef Klaus Luger (SP) warnt davor, den Westring anzutasten: „Da steht die politische Glaubwürdigkeit auf dem Spiel!“

Die Verfahren für den Westring sind im Gang, und im Jahr 2015 geht es los mit den Bauarbeiten!

Franz Hiesl (VP) ist zuversichtlich



Diese Asfinag-Visualisierung zeigt die neue Linzer Donaubrücke

Ob der Enns

Wenn sich die Regierungsverhandler als „Tollhaus“ ohne Durchblick beim Budget präsentieren, dann wackelt manch eigentlich schon in Stein Gemei-

geteilter Meinung sein, es ist nun mal vereinbart und fixiert zwischen Asfinag, Bundesregierung, Land OÖ und Stadt Linz. Das jetzt wieder umzustößen – mut-

Finger weg vom Westring!

Beltes – so als gelte es schon, die Notgroschen zusammenzukratzen.

Doch: Finger weg vom Linzer Westring! Mag man über Sinn oder Unsinn dieses Verkehrsprojektes auch

willig, muss man sagen – würde die ohnehin angeschlagene Glaubwürdigkeit „der Politik“ endgültig zerstören. Und das kann sich in diesem Staat wirklich niemand mehr leisten. pö

Gesetz soll für A 26 novelliert werden:

Für die Grünen ist der Deal zum Westring „Kuh-Handel“

Kritik an der aktuellen Entwicklung um den bevorstehenden Bau des Linzer Westrings (A 26) kommt von Grünen-Nationalrätin Gabriela Moser. Für sie ist die geplante und zwischen Österreich und der EU-Kommission abgesprochene Novelle im Gesetz zur strategischen Prüfung von Verkehrsprojekten (SPV) ein „Kuh-Handel und ein umweltpolitischer Skandal“.

Wie berichtet, vereinbarten Vertreter der EU sowie Verfassungsjuristen aus dem Bundeskanzleramt eine Lö-

sung: Eine so genannte strategische Umweltprüfung ist nicht nötig, wenn zwei Absätze in einem Gesetz abgeändert werden. Passiert die Novellierung den Nationalrat und wird gültig, will die EU-Kommission das von den Grünen angestrebte Vertragsverletzungsverfahren einstellen. Moser: „Dieser umweltpolitische Missstand lässt sich nicht bereinigen!“ Das Land rechnet indes mit einem positiven Bescheid im ersten Halbjahr 2014. Liegt der vor, könnte der Baustart erfolgen.

Grünes Licht, wenn zwei Absätze in Gesetz geändert werden

Umwelt-Klage gegen Westring: EU-Verfahren vor der Einstellung

Eine der letzten großen Hürden für den Bau des Westrings (A 26) scheint genommen zu sein: Nach der Anzeige wegen einer Vertragsverletzung fordert die EU jetzt eine minimale Änderung eines Bundesgesetzes. Passiert diese Novellierung den Nationalrat, wird die EU ihr Verfahren gegen die Republik Österreich einstellen.

Wie berichtet, hatten die Grünen bei der EU Beschwerde eingelegt, weil ih-

rer Ansicht nach für den Bau der A 26 auch eine strategische Umweltprüfung (SUP) nötig sei. Nach einem Termin mit Verfassungsjuristen

graf 3 abzuändern. Ist diese Novellierung durch, wird die EU-Kommission ihr Verfahren gegen die Republik Österreich einstellen.

Informiert über diesen Verfahrensschritt ist auch das Land OÖ. Auf Anfrage heißt es aus dem Büro von LH-Vize Franz Hiesl (VP): „Wir waren immer davon überzeugt, dass alle rechtlichen Vorschriften für den Linzer Westring auf Punkt und Komma eingehalten werden. Das scheint jetzt auch in Brüssel so gesehen zu werden. Das gibt uns Rückenwind. Ich erwarte den positiven UVP-Bescheid noch im 1. Quartal 2014.“

” Das gibt uns Rückenwind. Ich erwarte jedenfalls den positiven UVP-Bescheid im 1. Quartal 2014.

LH-Vize Franz Hiesl (VP)

VON ROBERT LOY

des Kanzleramtes sowie EU-Vertretern gibt es jetzt eine Lösung: Im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich sind zwei Absätze im Para-

Kronen Zeitung Interview

„Westring-Bau soll 2015 beginnen“

Für Stadtchef Klaus Luger (SP) ist die Sache klar: Nach turbulenten Jahren muss es eine Entscheidung über die Eisenbahnbrücke geben.

Was ist im kommenden Jahr das wichtigste Verkehrsprojekt in Linz?

Die Zukunft der Eisenbahnbrücke, die auch mit dem Bau der zweiten Schienenachse zusammenhängen wird. Da wollen wir 2014 mit der Einreichplanung beginnen.

Wann wird mit dem Bau des Westrings begonnen?

In den nächsten Monaten wird die Umweltverträglichkeitsprüfung gänzlich beendet sein. Ich gehe aber jetzt schon davon aus, dass diese positiv ausfallen wird. Bei diesem wichtigen Projekt könnte dann im Jahr 2015 der Baustart erfolgen. RL

 Foto: Martin Parzer

◀ Klaus Luger (SP) ist der neue Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz

„Oberösterreicher waren lang genug in Regierungspakt ohne für Linz lässt FP Alarm

Weil der Linzer Westring – die neue Stadtautobahn samt Donaubrücke – im neuen Regierungsprogramm von Rotschwarz nicht ausdrücklich genannt ist, schlägt FP-Klubobmann Günther Steinkellner Alarm: „Wir fordern, dass der Westring umgesetzt wird. Oberösterreich und Linz waren lange genug in der Warteschleife!“

Im Kapitel „Verkehr und Infrastruktur“ des Regierungsprogramms ist der Linzer Westring nicht ausdrücklich erwähnt. Dafür steht dort der „verdächtige“ Satz von einer „neuen Evaluierung“ des Investitionsprogramms der Asfinag, welche das 646 Millionen

der Warteschleife“:

Westring schlagen

Euro teure, nicht einmal 5 Kilometer lange Stadtautobahnprojekt errichten soll.

Im Gegensatz zur Nichterwähnung des Westrings finden sich andere wichtige Projekte in Oberösterreich sehr wohl im Regierungsprogramm, wie – wenn auch nur in Klammern – die Linzer Medizin-Fakultät sowie die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen für das Eferdinger Becken.

Umso mehr stützt Steinkellner über das Fehlen des Westrings, der „für den Wirtschaftsstandort unverzichtbar“ sei. Allerdings stehen selbst die im Regierungspakt erwähnten Maßnahmen „unter Finanzierungsvorbehalt“. Wobei für die Finanzierung des Westrings nicht der Bund, sondern die Asfinag zuständig ist – unter 15-prozentiger Beteiligung von Land Oberösterreich und Stadt Linz. Auf Linz kommen 32 Millionen € Mitfinanzierung zu, aufs Land 65 Millionen ...

” Es ist den
Autolenkern
nicht mehr länger
zuzumuten, täglich im
Megastau zu sehen!

FP-Klubchef Günther Steinkellner



▲ Oft versprochen, aber 2015 soll Baustart sein. ►



Fotos: Werner Pöchlner, SPÖ Linz

Ob der Enns

Das seit Jahren anhaltende Theater um den Westring ist um eine Facette reicher: Im rotschwarzen Koalitionsvertrag ist die A 26 mit keinem Wort erwähnt.

rungsvertrag allein ist zu wenig. In Zeiten knapper Budgets stellt sich eher die Frage, ob sich Bund, Land und die Stadt Linz diesen mindestens 646 Millionen €

A 26 überhaupt leistbar?

Weil's den Wienern egal ist, wenn's in der „Provinz“ weiterhin täglich Stau gibt?

Die Herrschaften aus der Politik täten gut daran, endlich mit offenen Karten zu spielen. Ein Finanzie-

teuren Mega-Bau überhaupt leisten können. Ein Ersuchen: Bitte erst dann wieder über einen Baustart 2015 sprechen, wenn das klar ist – und nicht nur an den Wahlkampf denken. RL

Baureferent Hiesl beruhigt Skeptiker:

Linzer Westring laut Land nicht in Gefahr

Ist es ein Störfeuer – oder doch ein realistischer Blick in die Zukunft? Einmal mehr gibt es die Befürchtung, dass aus dem Linzer Westring nichts wird: FP-Klubchef Günther Steinkellner vermisst die A 26 im neuen SP-VP-Koalitionspapier. LH-Vize und Baureferent Franz Hiesl (VP) beruhigt: „Ich mach mir keine Sorgen!“

Wie berichtet, kritisierten die Freiheitlichen, dass der geplante Linzer Westring im frisch ausverhandelten rotschwarzen Koalitionsvertrag gar nicht erwähnt wird. Vielmehr ist die Rede von einer neuen Evaluierung, was das Bauprogramm der Asfinag betrifft. Ist die 646 Millionen Euro teure Stadtautobahn also schon aus den Köpfen der Bundesregierung in Wien verschwunden?



Foto: Horst Endler
Franz Hiesl beruhigt

„Nein“, sagt dazu LH-Vize und Baureferent Franz Hiesl (VP): „Verkehrsministerin Doris Bures hat mir bei den Regierungsverhandlungen mehrmals zugesichert, dass am Westring nicht gerüttelt wird. Außerdem gibt es einen Vertrag. Und in einem Rechtsstaat wie Österreich werden Verträge eingehalten“, erklärt Hiesl: „Einem Baubeginn 2015 steht nichts mehr im Wege.“

Westring: Asfinag erwartet Baubeginn im Mai 2015

In Neubau bzw. Erhaltung des öö. Landesstraßennetzes fließen heuer 174 Mio. Euro — Hiesl: Umfahrungen erhöhen Verkehrssicherheit

LINZ — Während an Österreichs größter Straßenbaustelle, der S10 Mühlviertler Schnellstraße noch bis Herbst 2015, gearbeitet wird, soll schon im kommenden Jahr ein weiteres Mega-Projekt in Angriff genommen werden. Asfinag-Geschäftsführer Gernot Brandtner erwartet noch im 1. Quartal 2014 einen positiven UVP-Bescheid für

den knapp 500 Mio. Euro teuren Linzer Westring. „Der Baubeginn dürfte im Mai oder Juni 2015 erfolgen“, so Brandtner.

Allein heuer investiert die Asfinag 233 Mio. Euro in Oberösterreichs Autobahnen und Schnellstraßen. Dazu kommen 174 Mio. Euro von Land OÖ für Neubau und Erhaltung des rund 6000 Kilometer lan-

gen öö. Landesstraßennetzes und der vielen Tunnel.

Gute Straßeninfrastruktur stärkt Standort OÖ

„Damit wollen wir die Straßen noch sicherer machen, den vielen Pendlern einen kürzeren Weg zum Arbeitsplatz ermöglichen und den Wirtschaftsstandort Oberösterreich stärken“, erläutert Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl.

Als Highlights im heurigen Jahr bezeichnete er den Baubeginn für die Umfahrungen St. Peter/Hart (Bez. Braunau) und Pierbach (Bez. Freistadt), den Knoten Obernberg (Bez. Ried), den Sicherheitsausbau der A8 zwischen Weibern und Haag, die Verkehrsbeeinflussungsanlage im Großraum Linz sowie die Verkehrsfreigabe für die Umfahrung Freistadt. „Es gibt zwar immer wieder Widerstände gegen Umfahrungen, aber sie sind taugliche Mittel um die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität zu erhöhen“, betont Hiesl. bw



Die Arbeiten an der Mühlviertler Schnellstraße — hier die Aisttalbrücke in Freistadt — sind voll im Zeitplan. Foto: Asfinag

Einigung auf Absiedlungskriterien

Nach positivem Bescheid erhalten Umsiedler 80 Prozent der Fördersumme

LINZ — Kommenden Montag werden von der öö. Landesregierung die Kriterien für die Absiedlung aus dem Eferdinger Becken beschlossen, nachdem es vorgestern in Wien zwischen dem Land OÖ und Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) zu einer Einigung kam. „Nach diesem Gespräch gibt es nun endlich Klarheit für die Gemeinden und betroffenen

Bürger“, sagt Raumordnungsreferent Landesrat Michael Strugl (ÖVP).

Fix ist unter anderem:

- 80 Prozent der Fördersumme werden gleich bei rechtsgültiger Zustimmung zur Umsiedlung gewährt.
- Ersatzbauten für Private sind ohne Förderung im Absiedlungsgebiet zulässig.
- Jeder Eigentümer kann sich bis Jahresende 2015 entscheiden, ob er absiedeln möchte. Empfohlen

wird, ein Schätzgutachten anzufordern. Dies ist bis Ende Mai 2014 möglich. 130 Betroffene haben sich bereits entschieden, 26 noch nicht.

○ Auch die Absiedlung von Zweitwohnsitzen kann gefördert werden. Die betroffenen Gemeinderäte müssen eine Neuplanungsverordnung beschließen und Grünland in günstiges Bauland für Umsiedler umwidmen.

Doch kein positiver UVP-Bescheid im ersten Quartal 2014:

Linzer Westring verheddert sich im komplizierten Umweltrecht!

Fürs erste Quartal 2014 war bisher der (positive) UVP-Bescheid für den Linzer Westring angekündigt, doch es ist ohne Bescheid verstrichen. Der Grund: Das Stadtautobahnprojekt A 26 hat sich in immer komplizierteren umweltrechtlichen Rahmenbedingungen und in Entwicklungen in der Rechtsprechung verheddert . . .

„Das UVP-Verfahren für die A 26 ist im Laufen, wir arbeiten mit Hochdruck daran“, beteuert man im Infrastrukturministerium. Zugleich verweist man auf das immer kompliziertere Umweltrecht und auf das Treiben der Höchstgerichte: „Es müssen immer wieder aktuelle Entscheidungen und Erkenntnisse der Rechtsprechung in laufenden Verfahren berücksichtigt und gegebenenfalls erforderliche Projektanpassungen vorgenommen werden“, sagt Klaus Kienesberger vom General-

sekretariat des Infrastrukturministeriums.

Was das für die Zeitpläne bei laufenden UVP-Verfahren – wie dem Westring – heiße, könne man derzeit nicht sagen. Im Linzer Fall muss insbesondere die Aufhebung des UVP-Bescheides für den Semmering-Basistunnel berücksichtigt werden, weiß man beim Westring-Errichter Asfinag: „Dabei dreht es sich thematisch um Sachen, die theoretisch auch für die A 26 relevant sind.“ Im Fall der Tunnel-UVp ging es um „illegale“

Sub-Sachverständige, um die Lärmbelästigung in der Errichtungsphase samt „Aufwachreaktionen“, um

VON WERNER PÖCHINGER

eine Deponie für den Tunnelausbruch und um eine nicht berücksichtigte Eigentumsgefährdung.

Bei der Asfinag glaubt man dennoch, dass der Baubeginn „Mitte 2015“ hält.

” Das Umweltrecht wird immer komplexer, Genehmigungsverfahren werden äußerst schwierig.

Mag. Klaus Kienesberger

Ministerium kann derzeit nicht sagen,

Baustart 2015

„Zieltermine zu nennen, ist schwieriger geworden. 2015 ist das Ziel der Asfinag als Projektwerberin. Wir können derzeit aber nicht sagen, ob der Baubeginn halten wird“, heißt es aus dem Infrastrukturministerium: Der Spatenstich für den Linzer Westring „wackelt“, auch wenn VP-Politiker Franz Hiesl an 2015 glaubt.

Neuerdings „äußerst schwierige Genehmigungsverfahren“ durch „immer komplexere umweltrechtliche Rahmenbedingungen“ und Judikatur werden im Infrastrukturministerium in Wien – wie berichtet – beklagt; auch die Auswirkungen der neuen Verwaltungsgerichtsbarkeit seien schwierig einzuschätzen.

Was das konkret für den Westring heißt, will man auch im Ministerium nicht beantworten: Man könne derzeit nicht sagen, ob der von der Asfinag angepeilte Baubeginn halten werde...

Mitte 2015 soll eigentlich der Bau der neuen Linzer Donaubrücke im Zuge des Westrings starten, 2017/2018 soll sie zur Hälfte für den Verkehr freigegeben werden. Die nachfolgende Tunnelkette zum Bahnhofsknoten soll von 2018 bis 2024 errichtet werden, anschließend die Westbrücke neu gebaut werden. Macht 4,7 Kilometer neue Stadtautobahn um aus heutiger Sicht 646 Millionen Euro, zu denen das Land 10 Prozent und die Stadt Linz 5 Prozent beisteuern sollen.

Doch der UVP-Bescheid lässt weiter auf sich warten, weil sein Inhalt erst auf Auswirkungen durch neuere Höchstgerichtsurteile (Semmering-Basistunnel und Umfahrung Wieselburg) „abgeklopft werden soll“.

„Man sieht, der Westring lässt sich nicht einmal mit Tricksereien umweltverträglich machen.“

Linzer Grüne Gerda Lenger

wie sich Umweltrecht und Höchstgerichtsurteile auswirken:

für Westring „wackelt“

„Ich habe keinen Grund, an der Vereinbarung mit dem Bund und einem Baustart Mitte 2015 zu zweifeln.“

VP-Baureferent Franz Hiesl

Während Baureferent Franz Hiesl (VP) noch daran glaubt, dass die 2010/11 besiegelte Westring-Vereinbarung mit Bund und Asfinag sowie der angepeilte Baubeginn weiter halten, wundert sich die Linzer Grüne Gerda Lenger nicht über das Ausbleiben des UVP-Bescheides: „Ich kann mir absolut nicht vorstellen, dass ein solch wackeliges, umwelt- und menschenfeindliches Projekt tatsächlich einen positiven Bescheid bekommt.“

Grün-Nationalrätin Gabriela Moser unkt: „Sie tun sich sehr schwer, das Projekt durchzudrücken. Es ist ja auch die Budgetsituation nicht besser geworden.“

Ob der Enns

Was lange währt, wird erst recht nicht gut: Je länger, über Jahrzehnte, an der vierten Linzer Donaubrücke herumgedoktert wurde, desto komplexer wurde

wir damit riefen – im Gegenteil: Das Westring-Luftschloss könnte ganz am Umweltrecht zerplatzen. Schade drum! Nur, wenn Linz so um die vierte Brücke

Gefährliches Herumdoktern

dieser notwendige Brückenschlag – bis er in ein sauteures, noch immer umkämpftes Stadtautobahnprojekt geflickt wurde. Nun werden wir die Geister nicht mehr los, die

sterben sollte. Denn dann wird's im Verein mit dem Eisenbahnbrücken-Kahlschlag hochkritisch, dann steht Linz an der Donau nur mehr daneben, und der Verkehr ertrinkt. pö

Brisante Entscheidung des Umweltsenates in anderem Fall:

Linzer Westring könnte noch an Lärmschutzfenstern scheitern!

Eine Erkenntnis des Umweltsenates (zur Umfahrung Wieselburg/NÖ) stellt klar, dass Straßenanrainer ein Recht auf offene Fenster ohne Dauerbeeinträchtigung durch Straßenlärm haben; die Vorschreibung von Lärmschutzfenstern reiche da nicht. Die Grünen hoffen nun, dass dieses Argument den Linzer Westring „kippt“.

Im laufenden UVP-Verfahren über den Linzer Westring (Bescheid gibt es noch immer keinen) wurde als Maßnahme gegen den

Verkehrslärm der Einbau von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern vorgesehen. Im Fall Wieselburg urteilte der Umweltsenat

aber: „Es besteht keine Verpflichtung der Anrainer, dauerhaft ihre Fenster geschlossen zu halten, um sich nicht einer Gefährdung ihrer Gesundheit auszusetzen.“ Und weiter: Die Vorschreibung von Lärmschutzfenstern als Auflage sei daher nicht geeignet, eine Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens zu erwirken.

Die Linzer Grün-Politikerin Gerda Lenger greift das auf: „Diese Erkenntnis ist natürlich auch für Bau und Betrieb des Westrings bindend. Hier sollen an 525 Adressen Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter angebracht werden“, spricht sie von Tausenden Betroffenen: „Ein positiver UVP-Bescheid ist nicht denkbar.“

Im Fall Wieselburg wurde das Problem aber durch krasse Tempolimits gelöst.

Mehr als acht Monate nach mündlicher

Noch immer kein

Der „Westring“, die neue Linzer Stadtautobahn samt Donaubrücke, lässt weiter auf sich warten: Auch mehr als acht Monate nach der mündlichen Verhandlung im UVP-Verfahren (Ende September 2013) ist der Bewilligungsbescheid noch immer nicht in Sichtweite. Ob sich da wirklich ein Spatenstich 2015 ausgehen wird?

Ob der Enns

„Ich erwarte den positiven UVP-Bescheid noch im 1. Quartal 2014.“ Das sagte LH-Vize Franz Hiesl Ende 2013 zur „Krone“ und versprühte Optimismus.

des Baus der fast 700 Millionen € teuren A 26 werden darum bitten, geduldig zu bleiben – was gleichzeitig Wasser auf den Mühlen der Gegner ist: Die Verzögerungen im Umweltverfahren zeigen, dass doch nicht alles glatt läuft. Ein Wink aus Wien, um das Projekt zu begraben? Denkbar wär's – wo doch das Geld überall fehlt.

Ein Todesstoß aus Wien?

Jetzt ist aber alles anders. Ein Spatenstich im Wahljahr 2015 wird immer unwahrscheinlicher – was das zuständige Ministerium auch andeutet. Die Landes-

Oberen und Befürworter

RL

Verhandlung ist der alles entscheidende UVP-Bescheid weiterhin nicht in Sicht:

grünes Licht für den Linzer Westring

„Im Augenblick gibt es nichts Neues“, ist aus dem Infrastrukturministerium zu hören – das ist schon per se keine gute Nachricht für die Befürworter des Westrings. Denn der UVP-Bescheid ist schon von zwei Seiten unter Druck gekommen. Erstens bei der Erstellung durch „immer umfassendere rechtliche Rahmenbedingungen und dadurch immer komplexere Genehmigungsverfahren“, wie ja das BMVIT wiederholt beklagt hat.

Zweitens bei der Bekämpfung: Bisher war der Umweltsenat für UVP-Beschwerden zuständig, doch seit Jahresbeginn 2014 ist eine zweistufige Verwaltungsgerichtsbarkeit dafür zuständig. Damit ist erstmals für Bundesstraßenprojekte wie den Westring die Möglichkeit eines zusätzlichen Instanzenzuges geschaffen worden. „Es ist damit zu rechnen, dass sich die Zeitpläne laufender UVP-Verfahren verschieben“, räumte das Ministerium im Februar und im April ein.

Was das konkret für die Linzer-City-Autobahn bedeutet, ist mangels konkreter Informationen offen. Das BMVIT hat aber angedeutet, dass ein Baubeginn 2015 wackeln könnte...

8 Monate nach mündlicher Verhandlung

„Linzer Westring

Trotz Verzögerungen beim UVP-Verfahren für den Linzer Westring geht man beim Land OÖ fix davon aus, dass die neue A 26 kommt. Dass es acht Monate nach der mündlichen Verhandlung noch immer keinen Bescheid gibt, lässt LH-Vize Franz Hiesl kalt: „Bei der S 10 hat es 14 Monate gedauert, bis alles durch war!“

„Aus dem Ministerium grünen Bereich ist“, glaubt hören wir, dass im Verfahren Hiesl zu wissen, warum es ren an und für sich alles im jetzt zu Verzögerungen

gibt es noch immer keinen positiven Bescheid ● LH-Vize beruhigt:

ist auf keinen Fall in Gefahr“

kommt: Anfang des Jahres habe der Verwaltungsgerichtshof den UVP-Bescheid beim Semmering-Basistunnel aufgehoben. „deshalb wird jetzt alles noch viel genauer angeschaut“, erklärt der Baureferent der oberösterreichischen Landesregierung: „Wien will sich natürlich eine Blamage ersparen und ist daher viel vorsichtiger. Der Linzer Westring ist aber keinesfalls in Gefahr“, stellt Hiesl klar.

Er verweist auch auf den Finanzierungsvertrag, der von Ministerin Doris Bures (SP), LH Josef Pühringer (VP), den Asfinag-Vorständen und dem Linzer Bürgermeister unterschrieben wur-



Es läuft alles nach Plan. Immerhin sind ja auch die Verträge zur Finanzierung schon unterschrieben.

BAUSTART 2015

Westring im Zeitplan

LINZ. Monatelang war es zuletzt ruhig um die weitere Vorgehensweise beim Bau der A26, dem so genannten Westring. Am Montag ließ Verkehrsministerin Doris Bures (SP) dann aufhören: „Für den Westring wird es bald Bescheide und damit grünes Licht für einen Baubeginn im zweiten Halbjahr 2015 geben“, verkündete sie in Wien bei einer Pressekonferenz über die geplanten Bauvorhaben.

„Anerkennung“ für Linz

„Grünes Licht für den Baustart im nächsten Jahr wäre eine Anerkennung für den Industriestandort Linz“, betont Bürgermeister Klaus Luger (SP) in seiner ersten Reaktion. Der oberösterreichische Straßenbaureferent und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) rechnet mit einem positiven Abschluss des



Die A26 verläuft größtenteils im Tunnel.

Grafik: ASFINAG

UVP-Verfahrens: „Wir haben gemeinsam ein umweltverträgliches Autobahnprojekt entwickelt und ich gehe davon aus, dass wir noch heuer den positiven UVP-Bescheid durch das Verkehrsministerium erhalten werden.“ ■

Der Linzer Westring

Verkehrsministerium und ASFINAG gehen von Baustart im

LINZ — Aufatmen in Linz und bei tausenden Pendlern aus dem oberen Mühlviertel: Mit dem lang erwarteten Bau des Linzer Westrings wird es jetzt ernst. Bei einer Pressekonferenz in Wien zeigten sich gestern Verkehrsministerin Doris Bures und Asfinag-Vertreter überzeugt davon, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung noch heuer — wie geplant — positiv abgeschlossen wird. Einem Baustart im kommenden Jahr würde dann nichts mehr im Weg stehen. Für den oberösterreichischen Baureferenten LH-Stv. Franz Hiesl ein Grund zur Freude: Er begrüße die Zusage, dass der Baustart im kommenden Jahr erfolgen könne und zeigt sich überzeugt davon, dass die UVP positiv ausfallen werde: „Wir haben gemeinsam

ein umweltverträgliches Autobahnprojekt entwickelt und ich gehe davon aus, dass wir noch heuer den positiven UVP-Bescheid durch das Verkehrsministerium erhalten werden.“

Freude auch beim Pendlersprecher

Erfreut zeigt sich naturgemäß auch Pendlersprecher NR Michael Hammer: „Damit steht eines der zentralen Infrastrukturprojekte im Großraum Linz nach vielen Jahren endgültig vor der Realisierung. Dieses Projekt bringt wichtige Entlastungen und ist für die Pendler von enormer Bedeutung. Unser jahrelanger Einsatz für dieses wichtige Projekt hat sich ausgezahlt, und nun sind wir beinahe am Ziel angelangt.“

Der Linzer Bürgermeister Klaus Luger wies in einer Aussendung auf die Bedeutung des Projektes für die Landeshauptstadt hin: „Die Westumfahrung ist noch immer das Verkehrsprojekt mit der größten umweltpolitischen Relevanz seit der Sanierung der Linzer Luft Mitte der 1980er-Jahre. Es sind nicht weniger als 50.000 Menschen, die von einer verbesserten Luftsituation in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld als Folge der reduzierten Verkehrsmengen neue Lebensqualität gewinnen werden. Grünes Licht für den Baustart im nächsten Jahr wäre eine Anerkennung für den Industriestandort Linz“, betont Luger und begrüßt das definitive Bekenntnis der Asfinag zur Westumfahrung und zur 4. Donaubrücke. Mit der A 26 und der vier-

liegt voll im Zeitplan

kommenden Jahr aus — Grünes Licht für UVP noch heuer

ten Linzer Donaubrücke realisiert die Asfinag eine leistungsfähige Straße zwischen der Mühlkreis (A7) Autobahn beim Knoten Hummelhof und der Rohrbacherstraße (B127). Die neue Strecke bringt um acht Prozent weniger Verkehr im Stadtgebiet. Davon profitieren die Linzer — schneller ans Ziel kommen auch die Pendler

aus dem westlichen Mühlviertel: Ihre Arbeitswege werden kürzer.

Entlastung für Brücke und Rudolfstraße

Die Zahlen sprechen für sich: Ohne die A 26 würden im Jahr 2030 rund 62.200 Fahrzeuge täglich über die Nibelungenbrücke rollen. Mit ihr wird diese

Zahl auf 38.800 abnehmen. Das bedeutet eine Entlastung von 38 Prozent. Auf der Rudolfstraße wird der Verkehr von 35.100 Fahrzeugen auf 20.100 — das heißt um 43 Prozent reduziert. Um fast 60 Prozent nimmt der Verkehr auf der Waldeggsstraße ab: 2030 werden dann „nur“ mehr 23.600 Autos diese Straße passieren.

Linzer Westring liegt voll im Zeitplan

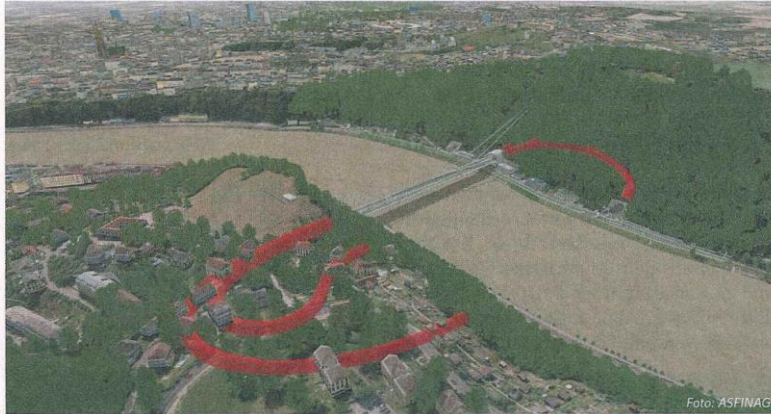


Foto: ASFINAG

Das Verkehrsministerium und die ASFINAG haben den geplanten Zeitplan für den Linzer Westring bestätigt, der positive UVP-Bescheid wird noch für heuer erwartet, der Baustart erfolgt, wie geplant, im kommenden Jahr.

Anzeige

Mit der A 26 und der vierten Linzer Donaubrücke wird eine leistungsfähige

Straße zwischen der Mühlkreis-Autobahn beim Knoten Hummelhof und der Rohrbacherstraße realisiert, die für die Pendlerinnen und Pendler deutliche Erleichterungen bringt. „Davon profitieren die Linzer, die schneller ans Ziel kommen, vor allem aber die Pendlerinnen und Pendler aus dem westlichen Mühlviertel, denn ihre Arbeitswege werden deutlich

kürzer“, betont OÖVP-Landesgeschäftsführer Dr. Wolfgang Hattmannsdorfer. Der Linzer Westring bringe zudem eine deutliche Verkehrsentslastung, weniger Lärm- und Umweltbelastung und eine Steigerung der Lebensqualität.

Der Bau der A 26 wird mit der Errichtung der neuen Linzer Donaubrücke im Jahr 2015 als erster Abschnitt starten. Im Anschluss wird ab 2017/2018 der Tunnel Freinberg mit dem Knoten Bahnhof und der Unterflurtrasse Waldeggsstraße realisiert. Die dritte Bauetappe, die Westbrücke, folgt voraussichtlich von 2027 bis 2029.



Foto: ASFINAG

Linzer Stadtautobahnprojekt A 26 bleibt ein Reizthema: **Offene Umweltfragen und eine kurze Sommerfrist beim Linzer „Westring“**

Das Linzer Stadtautobahnprojekt A 26 (vulgo „Westring“) bleibt ein Reizthema. Der grüne Landesrat Rudi Anschöber sieht noch immer eine Menge offener Umwelt-Fragen, zugleich gibt's Ärger über eine kurze sommerliche Stellungnahmefrist für Einwände.

„Stunk“ gibt es wegen der aktuellen Auflage von Projektunterlagen: Zwar endet die Auflagefrist am 8. September, die Stellungnahmefrist aber schon am 8. August. „Ich glaube, dass man da tatsächlich etwas zu verbergen hat und die Parteien absichtlich in die Irre führen will bzw. hofft, dass alle auf Urlaub sind“, sagt die Grüne Gerda Lenger dazu.

Ob der Enns

Landesrat Anschöber hat noch keine Westring-Antwort aus Wien, FP-Nationalratsabgeordneter Werner Neubauer, der Mitte April den aktuellen Stand

Datum 9. Juli. Klingt verdächtig, solche Formulierungen benutzt normalerweise jemand, der sich seiner Sache gar nicht mehr sicher ist: „Wir haben uns ja

Verdächtiges „Bemühen“

nachfragte, schon: „Unter diesen Rahmenbedingungen ist das BMVIT weiterhin mit Hochdruck bemüht, die Arbeiten zur Erlassung des UVP-Bescheids voranzutreiben“, heißt es da mit

eh bemüht“, könnte es dann am Ende mal heißen.

So gesehen sind kurze Sommerfristen für Einwände auch schon egal. Weil es darauf vielleicht gar nicht mehr ankommen wird. pö

Anschöber hinterfragt in einem Brief an Ministerin Doris Bures (SP) vor allem die Situation nach Errichtung der neuen Brücken – in Mehrzahl deshalb, weil es ja auch zu einer „Aufweitung“, also Verbreiterung (so Anschöber) der Voest-Brücke, im Zuge einer Sanierung kommen wird: „Ist diese geplante weitere Kapazitätserhöhung im Stadtbereich in die Untersuchungen mit eingeflossen?“ fragt er.

Denn bei all dem sind auch die ständigen Luft-Grenzwertüberschreitungen beim Römerbergtunnel mit zu bedenken, wie Anschöber betont. Mit Anfang 2015 droht hier gar ein EU-Vertragsverletzungsverfahren.

Neues Leitsystem ist in Absprache mit

Dank Westring wird beim Verkehr bald

Kaum zu glauben, aber wahr: Linz soll bald auch verkehrsmäßig intelligent werden. Konkret laufen derzeit bereits intensive Beratungen, wie man ein Verkehrsleitsystem in der Stadt installieren kann. Wobei da natürlich auch mit der Asfinag verhandelt wird, sollen doch die beiden Systeme miteinander verknüpft werden.

„Krone“-Leser wissen bereits, dass die Asfinag auf der Stadtautobahn „intelli-

gente“ Überkopf-Wegweiser installiert und dass ab Oktober auch die Section Control in den Tunneln Bindermichl und Niedernhart aktiv ist. Und auch der Westring – wenn er einmal fertig ist – bekommt solche Wegweiser. Weshalb in der Stadt Planungen laufen, um in Linz ein Verkehrsleitsystem zu installieren. „Gespräche mit der Asfinag laufen“, heißt's aus dem Büro von Verkehrstadträtin Karin Hörzing.

Womit Linz einen technologischen Quantensprung anpeilt, bislang sind die meisten Ampeln einzeln programmiert (bei manchen laufen bis zu 20 Programme) und nicht miteinander vernetzt. Was die Lenkung des Verkehrs schwierig macht.

Doch genau das soll mit einem Leitsystem geändert werden. Ist doch – wie be-

Asfinag in Planung

Linz auch intelligent



richtet – geplant, den Verkehrsfluss in der Innenstadt komplett zu verändern: So sollen Dinghofer- und Damentzstraße nicht mehr als Einbahnen geführt werden, und mit Kärntner-, Blumauer-, Gruberstraße und Donaulände bzw. Westring soll ein „Ring“ geschaffen werden.

Wanderfalke nistete sich genau dort ein,

Seltene Vogelart

Es klingt völlig absurd, für die Planer des Westrings könnte es aber zum echten Problem werden: Genau dort, wo ein Westring-Tunnel in den Berg gesprengt werden soll, wurden jetzt Brutvorkommen seltener Wanderfalcken entdeckt – diese Vögel sind strengstens geschützt! Ist der Linzer Westring – wieder einmal – in Gefahr?

Naturschützer machten es gestern, Mittwoch, offiziell: In den Abhängen des Linzer Donautals befindet sich ein Brutvorkommen der seltenen Wanderfalcken. Mehr noch: Diese Population im Zentralraum ist die bedeu-

tendste im außeralpinen Bereich. Weshalb diese Vogelart in ganz Europa strengstens geschützt ist.

Aber was hat das mit dem Bau des Linzer Westrings zu tun? „Die A 26 soll genau dort in die Donaulandschaft gesprengt werden, wo sich das Wanderfalcken-Vorkommen befindet“, erklärt Wolfgang Rehm von

VON ROBERT LOY

der Umweltorganisation „Virus“. Das sei in der derzeit noch laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung nicht berücksichtigt worden, so Rehm. Das Land OÖ beruhigt aber: Man werde Ersatz-Brutplätze schaffen, heißt es aus dem Büro von LH-Vize Franz Hiesl (VP).



Foto: Werner Hochberger

Wo die Löcher für den Tunnel gesprengt werden sollen, brütet der seltene Wanderfalke.

wo für die Linzer A 26 ein Loch in einen Berg gesprengt werden soll

ist Gefahr für den Westring!



Westring: Schutz des Wanderfalken gefordert

LINZ — Im Kampf gegen den Linzer Westring hofft der Naturschutzbund auf die EU. Das Projekt würde den Wanderfalken gefährden. In OÖ ist das Vorkommen des Tieres laut Bürgerinitiative „Rettet den Wanderfalken“ auf ein bis zwei Paare pro 100 km² begrenzt. Der Brutplatz an der „Urfahrwand“ sollte geschützt werden, eine Umsiedlung ist nach Ansicht des Naturschutzbundes zu riskant. „Maßnahmen zum Schutz des Wanderfalken sind Projektbestandteil und Thema im Naturschutzverfahren“, heißt es aus dem Büro von LH-Stv. Franz Hiesl.

Vor Startschuss für den Bau des Linzer Westrings:

Asfinag lässt nun Gutachten über Fledermäuse erstellen

Nicht nur der Wanderfalke stellt für die Asfinag beim Westring ein Problem dar: Laut Projektleiter Leopold Lechner arbeiten Experten auch an einem Gutachten über Fledermäuse und Käfer, die durch den Mega-Bau in Gefahr sein könnten. Allerdings: Niemand glaubt mehr daran, dass Tiere das Projekt kippen könnten.

Der Naturschutzbund sorgte mit seiner angeblichen Enthüllung für Aufsehen: Genau dort, wo für den Westringtunnel bei den „Urfahrwänd“ Löcher in den Berg gesprengt werden sollen, richteten Wanderfalken Brutplätze für ihre Jungen ein. Allerdings: Schon lange vor Bekanntwerden dieser tierischen Ansiedelung wurde diese Tatsache im Verfahren zur Umweltverträglichkeit berücksichtigt.

„Vogelkundler arbeiten intensiv daran, andere Brutplätze zu suchen. Diese Experten glauben auch, dass eine Übersiedelung ausreichen wird, um den Lebensraum dieser Tiere sicherzustellen“, so Asfinag-Westring-Projektleiter Leopold Lechner. Übrigens: Auch zum Schutz von Fledermäusen und Käfern wurden schon eigene Gutachten erstellt.

Laut LH-Vize Hiesl ist UVP für Westring fast abgeschlossen:

Bescheid für A 26 wird positiv

„Wie man hört, wird die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Westring positiv“, freut sich LH-Vize Franz Hiesl. Allerdings ist der Bescheid bislang noch nicht zugestellt, wird noch zurückgehalten, „bis die rechtliche Grundlage rechtskräftig ist“, so Straßenbaureferent Hiesl, der mit dem Baubeginn 2015 fix rechnet.

Geht nach über einem Jahr des Wartens beim Linzer Westring nun etwas weiter? Möglich – zumindest laut Hiesl, der – wie berich-

tet – von einem positiven Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung für das 636 Millionen-€-Autobahnprojekt gehört haben will.

Und fix glaubt, dass 2015 mit dem Bau begonnen wird. Wobei – der UVP-Bescheid wird noch zurückgehalten, da die rechtlichen Grundlagen noch nicht wirksam sind (da fehlt noch eine Unterschrift im Ministerium). Und man wolle keinen Formalfehler begehen, schließlich wird das Projekt von 1500 Gegnern bekämpft . . .

Letztes Hindernis für den positiven UVP-Bescheid beseitigt:

Verordnung macht Lärmschutz für den Linzer Westring passend

Es war einer der letzten „Staatsakte“ von SP-Politikerin Doris Bures als Infrastrukturministerin: Sie unterschrieb eine neue Lärmschutzverordnung für Bundesstraßen, die die Anforderungen

für den Westring (und andere umstrittene Projekte in Österreich) passend macht. Daher dürfte die Erwartung eines positiven UVP-Bescheids durch VP-Politiker Franz Hiesl nun bald eintreten.

VP-Politiker Franz Hiesl rechnet mit positivem Bescheid.



Foto: Martin Parzer

Anlässlich der Begutachtung der Verordnung gab's schon viel Kritik: „Das ist in Wahrheit eine Ermächtigung zur Lärmbelästigung“, protestierte die Umweltorganisation VIRUS. „Das ist ein Freibrief für überdimensionierte Autobahnprojekte wie den Westring“, warnte die Linzer Klubobfrau der

Grünen, Gerda Lenger. Die Verordnung bedeutet – vereinfacht gesagt –, dass Anwohner nur in ihren Wohnungen selbst geschützt werden (müssen), im Außenbereich aber Lärm erdulden müssen – also im Garten, auf dem Balkon und auch bei offenem Fenster...

Nach der Unterschrift von Bures könnte die Verordnung schon heute, Montag, in Kraft treten. Das heißt, dass der UVP-Bescheid bald da sein wird – wobei Baureferent Franz Hiesl schon immer damit rechnete, dass er positiv sein werde: „Wir haben gemeinsam ein umweltverträgliches Autobahnprojekt entwickelt“, bekräftigt Hiesl. Mit „wir gemeinsam“ sind Verkehrsministerium, Asfinag und Land OÖ gemeint. Der Westring bringe um acht Prozent weniger Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet; die Nibelungenbrücke werde im Jahr 2030 statt der zu erwartenden 62.200 Fahrzeuge pro Tag nur 38.800 tragen müssen.

Ob der Enns

Bisher war's so: Lärmschutzfenster als Auflage reichen nicht aus, um eine Bundesstraße genehmigungsfähig zu machen – die Leute müssen auch draußen

schenfreundliche Höchstgerichts-Judikatur, noch dazu unter dem Vorwand, etwaige „Rechtsunsicherheiten“ bei Straßenprojekten beseitigen zu wollen.

Ein Griff in die Trickkiste

ohne überhöhte Dauerbeschallung leben können.

Jetzt dagegen reicht's, wenn sie drinnen, hinter geschlossenen Fenstern, geschützt sind. So plant eine Verordnung auch men-

Man mag zum Linzer Westring stehen, wie man will – diese Verordnung aus der Trickkiste hat einen sehr schalen Beigeschmack. Und ob das wirklich in allen Instanzen hält?

pö

ooe@kronenzeitung.at

A26

Die Entscheidung beim Linzer Westring steht unmittelbar bevor

LINZ. „Der Westring-UVP-Bescheid ist fertig, und wie man hört, ist er positiv“ – mit diesen Worten wurde Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) am Wochenende in den Gazetten zitiert. Damit bringt Hiesl die Projektgegner auf die Palme, lief doch die Frist zur Einsicht in die Projektunterlagen noch bis Montag.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Das grüne Licht durch den noch ausstehenden UVP-Bescheid steht also unmittelbar bevor. Möglich wurde dies zuletzt durch eine neue Lärmschutz-Verordnung, die von Noch-Ministerin Bures als eine ihrer letzten Akti-



Ist die UVP positiv, wird 2015 mit dem Bau der 4. Donaubrücke begonnen.

onen im Amt abgesegnet wurde und in den nächsten Wochen in Kraft tritt. Aufgrund der neuen Lärmschutz-Bestimmungen soll damit rechtlich das Millionen-Projekt abgesegnet werden, heißt es. „Der Bescheid wird aber erst

hinausgehen, wenn die rechtliche Grundlage rechtskräftig ist“, ergänzt Hiesl.

„Politisch unanständig“

Diese Vorgehensweise ist ein „No-Go“ für die Projektgegner:

„Dass der zuständige Straßenbaulandesrat ungeniert die angeblichen Ergebnisse eines noch im Laufen befindlichen Behördenverfahrens verkündet, ist politisch unanständig, dass das Infrastrukturministerium gleichzeitig auch noch UVP-Behörde ist, trägt auch nicht zur Objektivität des Verfahrens bei“, betont Gerda Lenger, Klubobfrau der Grünen Linz.

Auch Alfred Jaeger, Sprecher der überparteilichen Plattform gegen die Westring-Autobahn warnt: „Wenn wirklich ein fertiger positiver Bescheid existiert, noch bevor Stellungnahmen bei den Behörden eingelangt sind und dort behandelt werden, wäre dies ein veritabler Justizskandal.“ ■

EU stellt Vertragsverletzungsverfahren

Erstmals grünes

Die Befürworter jubeln, die Gegner des Mega-Projekts Westring sind enttäuscht: Die Europäische Kommission stellte jetzt jenes Verfahren ein, das für die Grünen ein letzter „Strohalm“ im Kampf gegen die A 26 war. Dabei ging es um eine „Strategische Umweltprüfung“, die das Projekt zu Fall hätte bringen können.

Derzeit läuft noch die für diesen Bau des Westrings alles entscheidende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Diese soll noch heuer abgeschlossen werden – und dann könnte es endgültig grünes Licht für den Bau der

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst teilt mit, dass das im Betreff genannte Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich mit Beschluss der Europäischen Kommission vom 25. September 2014 eingestellt wurde.

gegen Republik Österreich ein ● Keine weitere Prüfung nötig:

Licht für Linzer Westring!

knapp 650 Millionen Euro teuren Westring-Autobahn geben. In der Straßenbau-Abteilung des Landes Oberösterreich geht man jedenfalls nach wie vor davon aus, dass im nächsten Jahr der Spatenstich erfolgen kann.

Rückendeckung für das Mega-Projekt kommt jetzt

VON ROBERT LOY

aber auch von der Europäischen Kommission: Nach einer Anzeige von Grünen-Nationalrätin Gabriela Moser prüfte man, ob die Republik Österreich eine Vertragsverletzung begangen hatte. Hintergrund: Moser meinte, dass für den Bau der A 26 neben einer UVP auch eine so genannte „Strategische Umweltprüfung“ nötig sei. Österreich erklärte sich bereit, entsprechende Gesetze zu novellieren – was zuletzt auch geschah. Im Gegenzug stellte die Europäische Kommission dieses Vertragsverletzungsverfahren am 25. September 2014 – siehe Ausriss – ein.

Stadtchef Luger glaubt nicht an Spatenstich nächstes Jahr:

Westring-Start nicht 2015?

Foto: Martin Paizer



Ende August sah Baureferent Franz Hiesl (VP), zumindest laut einem Zeitungsbericht, den UVP-Bescheid für den Linzer Westring schon fertig – doch dem ist nicht so. Das Ministerium bemüht sich, ihn bis Jahresende hinzubekommen. Stadtchef Klaus Luger glaubt aber nicht mehr an den Westring-Spatenstich im Jahr 2015.

VP-Politiker LH-Vize Franz Hiesl will am Ende seiner Karriere als Baureferent ja noch den Westring-Spatenstich vollbringen, nur schaut es derzeit so aus, als werde er dafür

Bürgermeister Klaus Luger (SP) ist skeptisch.

noch bis über die Wahl 2015 hinaus bleiben müssen. Denn: „Ich kann mir das nicht vorstellen“, sagt der Linzer Stadtchef Klaus Luger (SP) nun unverblümt auf die „Krone“-Frage: „Geht sich noch alles aus mit dem Spatenstich im Jahr 2015?“

Denn laut Luger sind noch Gutachten im Naturschutz offen, und es gebe auch noch das Problem mit dem Wanderfalken (ein Brutplatz genau bei der Donauquerung). „Das Ministerium sagt, bis Jahresende soll der UVP-Bescheid kommen“, weiß Luger. Was dieses auch bestätigt, allerdings mit sehr vorsichtigen Worten: „Wir sind bestrebt, das Verfahren noch heuer abzuschließen“...

Das UVP-Verfahren läuft ja tatsächlich immer noch, aktuell mit der Auflage neuerer Unterlagen zu Lärmschutzfragen nach einer noch rasch geänderten Verordnung; hier endet die Stillelegungsfrist am 7. November, die Auflagefrist gar erst am 28. November.

ooe@kronenzeitung.at

Ob der Enns

„Es dürfte sehr, sehr schwierig sein, einen Bescheid zu erstellen, der auch hält“, meint die Linzer Grüne Gerda Lenger in Sachen Westring-UVP. Der ihrer Donaubrücke noch ungrandios scheitern. Viele Gegner wünschen sich das, viele Befürworter fürchten sich davor, einige Finanzreferenten, deren

Die Stunde der Wahrheit

Spagat zwischen rechtlichen Erfordernissen und politischen Wünschen dürfte zumindest Zeitprobleme bringen. Doch auch am Naturschutz könnte die neue Linzer Stadtautobahn mit Budgets äh aus allen Ecken ächzen, müssten es eigentlich erhoffen. Wie auch immer, 2015 kommt die wirkliche Stunde der Wahrheit bei diesem teuren Großprojekt – so oder so. pö

Tauziehen um Falken ● Aufschiebende Bescheidbeschwerden ● Tunnel-Servitute:

Auch Keller gefährden Westring

Der Linzer Westring braucht für den geplanten Spatenstich im Herbst 2015 nicht nur einen positiven UVP-Bescheid, sondern auch grüne Lichter in Rechtsgeboten, wo Bescheidbeschwerden auf-

Der Westring braucht auch positive Bescheide im Wasser-, Schifffahrts-, Luftfahrt-, Denkmal- und Naturschutzrecht. In Sachen Wasserrecht gab's kürzlich die mündliche Verhandlung,

wobei es um ausströmende Bergwässer, Grundwasserbeeinträchtigungen, den Aushubtransport per Schiff und Straßenabwässer geht. Beschwerden gegen einen allfällig positiven Bescheid

schiebende Wirkung haben. Offen sind Tunnel-Servitute („Kellerrechte“ von Grundstückseignern, die – wie gerade in Salzburg – Probleme machen) und das Tauziehen um einen Falkenbrutplatz.

hätten eine aufschiebende Wirkung, und auch im Naturschutz wäre das so.

Wie lange solche Verfahren dauern könnten, will auch ein beteiligter Rechtsanwalt nicht prognostizieren. Aber: „Falls die Verfahrensführung in fairer Weise erfolgt, kann der Zeitplan keinesfalls einen Spatenstich im Herbst 2015 hervorbringen“, sagt Dr. Aldo Frischenschlager, der „einen besonders stark betroffenen Anrainer“ vertritt.

Offen seien auch noch Grundeinlösen und Tunnel-Servitute. Letztere sorgen als „Kellerrechte“ gerade für Aufregung in Salzburg, wo die Mönchsberggarage daran scheitern könnte. Im Linzer Fall würde es wohl zur

zwangsweisen Begründung solcher Rechte kommen.

Auch die Zukunft des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der Westringtrasse ist noch ungeklärt; hier habe das Naturschutzverfahren noch nicht wirklich begonnen, sagt Stadträtin Eva Schobesberger (Grüne). Fehlende Asfinag-Unterlagen müssten heute, Freitag, eintrudeln.



Für den Linzer Westring wurde schon viel Papier produziert, mehr wird noch folgen.

„Ein Zeitplan mit Spatenstich im Herbst 2015 liegt nach meiner Einschätzung aus heutiger Sicht im Reich der Phantasie.“

Rechtsanwalt Aldo Frischenschlager

Ob der Enns

Nur noch ein Jahr hat Landesbaureferent Franz Hiesl (VP) Zeit, den Spatenstich für den Linzer Westring als aktives Regierungsmitglied mitzuerleben.

gen für diese Stadtautobahn immer mehr Hürden und Probleme zeigen. Vom nötigen Geld – mindestens 646 Millionen Euro – erst gar nicht zu reden ...

Spatenstich weit vor Baubeginn

Ob sich das ausgeht, erscheint immer mehr Leuten, allen voran dem Linzer Bürgermeister, als höchst zweifelhaft – zumal sich bei genauer Betrachtung aller rechtlichen Voraussetzun-

Also wird Hiesl „nachsitzen“ müssen. Oder man findet eine Art Vor-Spatenstich deutlich vor dem eigentlichen Baubeginn und vor der Wahl 2015. Wäre ja nicht das erste Mal. pö

Fragen und

Wünsche an

LH Pühringer

Zum Ende Oktober bevorstehenden 65. Geburtstag von Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) gibt's kein klassisches Interview in der „OO-Krone“: Wir geben jungen Lesern, die sozusagen mit Pühringer (der seit 1995 LH ist) als „Landesvater“ aufgewachsen sind, eine Frage-Chance. Was wollten Sie schon immer vom Landeshauptmann wissen? Was wünschen Sie sich von ihm – für Oberösterreichs Zukunft oder aber auch für Ihre eigene? LH Pühringer wird von der Redaktion ausgewählte Fragen beantworten und darstellen, wie er bestimmte Wünsche erfüllen könnte. Wir bitten Landsleute bis 30 Jahre dafür um ein E-Mail samt Name, Adresse und einem Foto von sich an sekretariat-linz@kronenzeitung.at, Kennwort: Pühringer.

Seit März 1995 ist Josef Pühringer Landeschef; am 30. Oktober wird er 65 Jahre alt.



Foto: Heinz Kraml/Land OO

Trotz Hinweis auf mögliche Verzögerungen durch Einsprüche in den Verfahren:

Asfinag sieht Westring im Plan

„Die Asfinag hält nach wie vor an einem Baubeginn 2015 fest“, betont Asfinag-Manager DI Alexander Walcher für die erste Etappe des Linzer Westrings, die Donaubrücke. Anlass für diese Bekräftigung ist ein Hinweis auf der Asfinag-Homepage, wonach es durch allfällige Einsprüche zu Verzögerungen kommen könne.

„Geplanter Baubeginn: 2. Halbjahr 2015“, steht auf der Asfinag-Website im Internet, zusammen mit dem Hinweis: Durch allfällige Einsprüche bei Materienrechtsverfahren kann es zu Verzögerungen kommen.

Trotzdem sieht man den Westring im Plan: „Die Asfinag erwartet den UVP-Bescheid noch heuer. Das Verfahren zum Wasserrecht ist abgeschlossen. Jenes zum Naturschutz ist im Laufen.

Mit den Vorarbeiten zum Projekt A 26 kann in jedem Fall (unabhängig von Einsprüchen) 2015 begonnen werden“, teilt DI Alexander Walcher, Geschäftsführer der Asfinag Bau Management GmbH mit. Mit „Vorarbeiten“ sei der Beginn des Brückenbaus an der Donau gemeint; nämlich konkret die Errichtung von Schutzgerüsten über die Eferdinger Straße, dort, wo später Erdbauarbeiten statt-

finden und die Seile für die Brücke gespannt werden.

Wichtigste Asfinag-Botschaft dabei: „Wir gehen vom Baubeginn 2015 aus!“

Unterdessen ist auf der Landeshomepage die Verhandlungsschrift der mündlichen Verhandlung über die Themen Luftfahrt-, Schiff-

fahrts-, Denkmal- und Wasserrecht verfügbar. Dabei war auch ein bedeutender Brutplatz für den Wanderfalken im Brückenverankerungsbereich (wir berichteten) ein Randthema. Erst im Naturschutzverfahren wird es wegen dieses Brutplatzes wirklich zur Sache gehen.

Während UVP-Bescheid heuer erwartet wird, gibt es im Wasserrechtsverfahren

Zweifel an Gutachten für Linzer

Während in Oberösterreich Gegner wie Befürworter gespannt auf den UVP-Bescheid für den Linzer Westring warten, der noch heuer (positiv) ergehen soll, tauchen im parallelen Wasserrechtsver-

Die Betroffenen, vertreten durch Rechtsanwalt Aldo Frischenschlager, befürchten nachteilige Auswirkun-

gen durch die Errichtung des Nordteils der Brücke mit ihren Auf- und Abfahrten im Berg durch die geplanten

fahren nun größere Probleme auf. Betroffene am Donau-Nordufer haben massive Zweifel an einem geologisch-hydrologischen Gutachten und befürchten Gebäudeschäden durch Setzungen.

Bergwasserausleitungen und damit verbundene Absenkungen des Grundwasserspiegels. Durch diese könne

es auch zu Setzungen an der Bodenoberfläche und in der Folge zu Gebäudeschäden kommen – ein Umstand, der im Umweltverträglichkeitsgutachten überhaupt nicht behandelt worden sei.

Mit der fachlichen Stellungnahme eines privat beauftragten Geologen schü-

massive Probleme:

Westring

ren sie auch massive Zweifel am Teilgutachten Geologie und Hydrogeologie, insbesondere an Pumpversuchen und Grundwassermodellen; zudem seien die Auswirkungen des Projekts auf die Lebewesen im Grundwasser nicht untersucht worden.

Die größte Sorge sind aber mögliche Gebäudesetzungen durch Grundwasserabsenkungen. Daher haben die Betroffenen nun beim Verkehrsministerium auch einen „Antrag auf ergänzende Erhebungen“ gestellt.

Betroffen könnten auch andere Gutachten im UVP-Verfahren sein, die auf dem nun als fehlerhaft angeprangerten hydrogeologischen Gutachten aufbauen.

0023A1N4

Ministerium erklärt jetzt Schluss des Ermittlungsverfahrens

„Sperrstunde“ beim Westring: Projekt ist entscheidungsreif

Das Verkehrsministerium hat mit gestern, Montag, eine Art „Sperrstunde“ beim Linzer Westring ausgerufen. Amtlich heißt das „Kundmachung des Schlusses des Ermittlungsverfahrens“ für die UVP; das Projekt sei entscheidungsreif. Damit können keine neuen Tatsachen und Beweismittel mehr vorgebracht werden.

646 Millionen Euro wird die bloß 4,6 Kilometer lange neue Linzer Stadtautobahn samt Donaubrücke kosten, weil 4 Kilometer in Tunnels verlaufen. Es ist ein komplexes Bauvorhaben, weil es nicht in der freien Fläche, sondern in der Stadt liegt – und umstritten ist es sowieso. Damit war die Zahl der

Verfahrensbeteiligten sehr viel größer als bei anderen Projekten; im Laufe des Verfahrens sind mehr als 1000 Stellungnahmen von Anrainern, Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen etc. abgegeben worden. Alle Stellungnahmen mussten von der Behörde geprüft und beantwortet werden.

Doch nun ist also „Sperrstunde“: Auf den Amtstafeln der Standortgemeinden Linz und Puchenu sowie im Internet auf der Homepage des Verkehrsministeriums (www.bmvit.gv.at) wurde der Schluss des Ermittlungsverfahrens in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und einigen anderen Verfahren kundgemacht.

„Aufgrund der nunmehr insgesamt vorliegenden Ermittlungsverfahren ist die Entscheidungsreife gegeben“, heißt es. Der UVP-Bescheid kommt also bald.

Westring: Positiver Umweltbescheid wird in den kommenden Tagen erwartet

Verkehrsministerium hat Ermittlungsverfahren abgeschlossen – Hiesl: „Ein gutes Zeichen“

LINZ. Mit Spannung wird in Oberösterreich der Bescheid über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Linzer Westring erwartet. „Wir arbeiten mit Hochdruck daran, aber es gibt noch kein Datum“, sagt Andrea Heigl, Pressesprecherin im Verkehrsministerium. Nur so viel gibt sie preis: „Mit etwas Glück wird der Bescheid noch heuer erlassen.“

Eines ist zumindest sicher: Das Verkehrsministerium hat das UVP-Ermittlungsverfahren für die geplante Linzer Stadtautobahn offiziell mit dem gestrigen Tag geschlossen. „Aufgrund des nunmehr insgesamt vorliegenden Ermittlungsergebnisses ist die Entscheidungsreife (...) gegeben“, heißt es dazu in der Kundmachung, die auf der Homepage des Ministeriums veröffentlicht wurde. Damit können keine Beweismittel mehr vorgebracht werden.

Start vor sechs Jahren

In Oberösterreich wird mit einem positiven UVP-Bescheid für die 646 Millionen Euro teure A26 vor Weihnachten gerechnet. „Ich gehe davon aus, dass es noch heuer eine Entscheidung gibt“, sagt der für den Straßenbau zuständige Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP). „Laut Ministerium ist die Entscheidungsreife gegeben.“ Das sei ein gutes Zeichen: „Das gibt ein gutes Gefühl, dass die Never-Ending-Story bald beendet wird.“ Schließlich laufe das Verfahren seit sechs Jahren.

A26 LINZER AUTOBAHN



„Laut Ministerium ist die Entscheidungsreife nun gegeben. Das gibt ein gutes Gefühl, dass die Never-Ending-Story bald beendet wird.“

Franz Hiesl, Landeshauptmann-Stellvertreter, VP

Die 4,7 Kilometer lange A26 wird die A7 mit der Rohrbacher Straße verbinden und damit das Linzer Stadtzentrum vom Pendlerverkehr aus dem Mühlviertel entlasten. Der Bau soll im Sommer 2015 starten. Bis 2018 wird die Donaubrücke errichtet. 2024 soll der 3,2 Kilometer lange Tunnel durch den Freinberg eröffnet werden.

Das letzte Teilstück ist die Westbrücke, die den Westring an die A7 anbindet. Diese wurde kürzlich saniert und wird daher erst ab 2027 neu gebaut. Die Verkehrsmenge auf der Nibelungenbrücke soll von 62.200 Fahrzeugen täglich, die für 2030 ohne Westring prognostiziert werden, auf 38.800 sinken, versprechen die Befürworter. Auf der Waldeggstraße soll die Verkehrsmenge um knapp 60 Prozent sinken. Die Gegner sprechen von einer massiven Lärmbelastung für zehntausende Anrainer.

i Eine Zeitleiste, die die Entwicklung des Westrings ab 1972 zeigt, gibt es auf nachrichten.at

Genehmigung der A 26 als „Christkindl“ für Oberösterreich?

Westring-Bescheid könnte nun rascher kommen, als die Projektgegner hoffen

„Sperrstunde“ im UVP-Verfahren über den Linzer Westring hat das Verkehrsministerium vor einigen Tagen verfügt, das Projekt sei nun entscheidungsreif. Die Gegner der Stadtautobahn glauben das nicht und rechnen mit einem Bescheid im Frühjahr. Er könnte aber auch als „Christkindl“ für Oberösterreich kommen.

„Ein Bescheid, der inhaltlich begründet ist, geht sich vor März 2015 keinesfalls aus“, glaubt Alfred Jaeger, Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die A 26 durch Linz. Denn die Bürgerinitiativen hätten noch im November zehn negative Westring-Gutachten bei der Behörde vorgelegt, das letzte dann am 3. Dezember. Es sei

also unmöglich, dass die dabei aufgebrachten Themen – Luftverschmutzung, Lärm, Naturschutz, Stauforschung, etc. – schon ausreichend berücksichtigt seien.

Trotzdem verdichten sich die Signale aus Wien, dass die UVP-Genehmigung für die ersten Westring-Teilstücke, die Donaubrücke und die Strecke bis Linz/Hum-

melhof (meist im Tunnel), tatsächlich noch heuer kommt; möglicherweise noch vor Weihnachten, falls das Ministerium keine Kehrtwende in letzter Sekunde macht. Aber dort sitzt ja in der Person von Alois Stöger (SP) ein Pendler aus dem Mühlviertel...

Grünes Licht für den Bau des Linzer Westrings

- Entscheidung des Ministeriums noch vor Jahreswechsel
- Laut Asfinag sollen die Arbeiten im Sommer beginnen

LINZ. In den nächsten Tagen wird das Ergebnis der seit dem Jahr 2008 laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung des Linzer Westrings vorliegen. Mehr war gestern aus dem Büro von Verkehrsminister Alois Stöger (SP) nicht zu erfahren. Ein Okay für den Bau der 646 Millionen Euro teuren Straße gilt als fix. Beim Projektbetreiber Asfinag geht man jedenfalls

davon aus, ein umweltverträgliches Projekt eingereicht zu haben. Beim Autobahnbetreiber erwartet man zwar Einsprüche der Gegner, spricht aber von einem Meilenstein und rechnet mit einem Baubeginn im Sommer 2015.

Optimistisch gestimmt ist auch Oberösterreichs Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP). Dazu trägt eine beim Mei-

nungsforschungsinstitut IMAS in Auftrag gegebene Studie bei: Laut dieser halten mehr als zwei Drittel der Befragten den Westring für eine eher gute Sache, 78 Prozent glauben an eine Verkehrsentslastung. Für 40 Prozent würde sich die Umweltsituation verbessern, rund ein Viertel rechnet hingegen mit einer Verschlechterung.

»Seiten 2 & 3, Leitartikel Seite 4

PRO & CONTRA
FRAGE DES TAGES

WIRTSCHAFT GEGEN NATURSCHUTZ

Straße in die Zukunft oder eine Sackgasse?

Vor mehr als 30 Jahren ist die Idee für den Linzer Westring geboren worden – fast ebenso lange erhitzt das knapp 650-Millionen-Euro-Straßenbauprojekt die Gemüter im Land.



Pro
Klaus Luger
Bürgermeister der Stadt Linz

Der Linzer Westring wird 40.000 Menschen im westlichen Urfahr und in der Linzer Innenstadt vom Durchzugsverkehr befreien, weil diese neue Straße dann unter der Erde verlaufen wird. Alleine das ist eines der entscheidendsten Argumente für den Bau des Westringes. Und er ist neben dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs einer der wichtigsten Faktoren für den Wirtschaftsstandort Linz. Natürlich sind aber die Investitionen für beide Vorhaben – Straße wie öffentlicher Verkehr – hoch. Dennoch bin ich froh, dass nach mehr als 30 Jahren nun vom Verkehrsministerium voraussichtlich grünes Licht kommt. Die ursprünglich geplante Nordspange ist tatsächlich entbehrlich. Eine Untertunnelung der Waldeggstraße ist am fehlenden Geld gescheitert.



Contra
Gerda Lenger
Klubobfrau der Grünen Linz

Der Westring ist ein veraltetes Projekt des vorigen Jahrhunderts. Mobilität der Zukunft sieht anders aus. Der Großraum Linz braucht vor allem den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, ein S-Bahn-System in Verbindung mit Park & ride. Auch gesunde Mobilitätsformen wie Radfahren und Zu-Fuß-Gehen müssten forciert werden. Überdies ist der Westring keine Umfahrung, sondern eine Autobahn mitten durch Linz. Wertvollen Lebensraum würde unwiederbringlich zerstört werden und enorme Auswirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit wären die Folge. Keine moderne Stadt würde heutzutage so etwas noch bauen. Zudem würde der Westring mit Kosten von derzeit 700 Millionen Euro Stadt und Land viele Jahre im finanziellen Würgegriff halten.



Der Westring soll die verstopften Linzer Verkehrswege – hier die Nibelungenbrücke – entlasten.

Foto: Weibhold

Die Arbeiten für die neue Donaubrücke beginnen im Sommer

■ Der Bescheid des Ministeriums wird in den kommenden Tagen vorliegen – Hiesl erwartet grünes Licht, Gegner bleiben skeptisch

STIMMEN ZUM WESTRING

Der Westring steht auf unserer Agenda für die wirtschaftliche Entwicklung des Bezirks Rohrbach ganz oben. Die Verkehrsanbindung ist für uns lebensnotwendig. Denn die Fahrt auf der B 127 endet jetzt in einem Stakkato an Ampeln und Verkehrseinschränkungen.

■ **Klaus Grad**, WK-Bezirksstellenleiter Rohrbach



Durch den Westring werden die Staus nur verlagert, in der Innenstadt bricht das Chaos aus. Die Berechnungen der Asfinag sind ja falsch. Auch die Luftsituation wird sich verschlechtern. Wir brauchen mehr öffentlichen Verkehr.

■ **Alfred Jäger**, Sprecher der „Überparteilichen Plattform gegen die Westringautobahn A26“



Gerade Betriebe in Ottensheim und Umgebung jammern, weil ihre Monteure in der Früh im Stau stehen und zu spät zu Baustellen kommen. Wir erwarten uns mit dem Westring eine Besserung für die Unternehmer.

■ **Franz Tauber**, WKO-Bezirksstellenleiter Urfahr-Umgebung



Ich freue mich, wenn endlich etwas weitergeht in Richtung Bau des Westringes. Die Bagger sollten eigentlich schon längst aufgeföhren sein, damit sich die Situation für die Pendler endlich entspannt und der Wirtschaftsstandort gestärkt wird.

■ **Günther Steinkellner**, FPÖ-Klubobmann



Ich bin nicht sicher, ob der Westring wirklich eine Entlastung ist, weil viele der Pendler ja ins Linzer Zentrum fahren. Wichtig wäre, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

■ **Josef Oberneder**, Vizerektor der Pädagogischen Hochschule Oberösterreich



Fotos: privat, fell (2), Wakolbinger, hes

LINZ. Die Uhr tickt. Noch vor dem Jahreswechsel soll das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung der A26, des Linzer Westringes vom Knoten Linz-Hummelhof durch den Freinberg bis zur Einmündung in die Rohrbacher beziehungsweise Eferdingstraße, vorliegen. Dass das Projekt grünes Licht erhält, gilt als fix. Während die Befürworter auf einen raschen Baubeginn drängen, steht für die Gegner fest: Der Westring ist ebenso umweltpolitischer Nonsens wie finanzielles Chaos.

Beim Projektbetreiber Asfinag geht man jedenfalls davon aus, dass bereits im Sommer die Bagger aufföhren. „Das ist ein Meilenstein“, sagt ein Unternehmenssprecher, „wir erwarten zwar Einsprüche, diese sollten aber in einigen Monaten abgehandelt sein.“ Verkehrsminister Alois Stöger (SP) war beim Amtsantritt ebenfalls davon ausgegangen, dass der Bau im Sommer beginnen werde.

Rückenwind versöhren die Befürworter auch aufgrund einer vom Meinungsforschungsinstitut IMAS für das Land Oberösterreich durchgeführten Befragung in den Bezirken Rohrbach, Urfahr-Umgebung und Linz. Neun von zehn Befragten fühlen sich über das Projekt informiert, mehr als zwei Drittel, exakt 71 Prozent, halten die geplante Straße sogar für eine eher gute Sache, fast jeder Sechste ist allerdings dagegen. Der Anteil der Befürworter ist bei Männern, Autofahrern (je 81 Prozent) und Personen zwischen 30 und 49 Jahren (76 Prozent) besonders hoch.

Mehr als drei Viertel der Umfrageteilnehmer sind davon überzeugt, dass der Westring die Verkehrssituation in der Landes-

hauptstadt stark entlasten wird. Selbst die Auswirkungen auf die Umwelt werden eher positiv gesehen: Während sich 40 Prozent eine Verbesserung erwarten, wird sich für immerhin fast ein Viertel (23 Prozent) die Umweltsituation eher verschlechtern.

Freude mit diesen Ergebnissen hat Straßenbaureferent Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl: „Mit dieser überwältigenden Zustimmung zum Westring steht die Bevölkerung hinter diesem Straßenbauprojekt!“

Anders sieht dies der Jurist Alfred Jäger, Sprecher der „Über-

parteilichen Plattform gegen den Westring“, die 23.000 Unterstützer von zehn Bürgerinitiativen hinter sich vereint. „Die Luftsituation im Bereich des Linzer Bahnhofes wird derart dramatisch, dass dort niemand mehr wohnen wird dürfen“, sagt Jäger, „auch Lärmschutzwände werden auf der neuen Donaubrücke nicht möglich sein.“ Gebot der Stunde sei es, den öffentlichen Verkehr endlich auszubauen. „Wir werden gegen den Bescheid sicher Einspruch erheben.“



Franz Hiesl: „Zustimmung ist überwältigend.“

Zahlen zum Westring

62.000

Fahrzeuge: Die Prognosen sagen einen Kollaps des Verkehrs auf der Nibelungenbrücke voraus. Ohne Westring würden im Jahr 2030 täglich bereits 62.000 Fahrzeuge über die Brücke rollen. Der Bau der A26 würde die Zahl auf 38.000 reduzieren. Auf der Rudolfstraße soll der Verkehr von 35.100 auf 20.100 Fahrzeuge abnehmen.

645,6

Millionen Euro wird der Bau des Westringes nach aktuellen Schätzungen kosten. 85 Prozent zahlt die Asfinag, zehn Prozent über-



nimmt das Land Oberösterreich, fünf Prozent die Stadt Linz.

4700 Meter

Länge: Die Linzer Stadtautobahn wird 4,7 Kilometer lang sein. Sie führt von der Rohrbacher Straße über die neue Donaubrücke durch den Tunnel Freinberg zum Hauptbahnhof und dann über die Westbrücke zur A7.

A26 LINZER AUTOBAHN



„Für die Pendler muss dringend etwas gemacht werden“

Rund um den Linzer Westring, der mittlerweile zur Westspange samt Donaubrücke geschrumpft ist, wird seit mehr als 30 Jahren diskutiert und geplant. Während die mittlerweile beinahe 700 Millionen Euro teure Straße für die Einen pure Geldverschwendung und ein umweltpolitischer Frevel ist, sehen sich andere nach dem Baubeginn des Projekts.

i Das Meinungsforschungsinstitut IMAS hat für das Land Oberösterreich 900 Personen aus den Bezirken Rohrbach und Urfahr-Umgebung sowie aus Linz zum Thema Westring befragt.

Fotos: hes, feil, Weinhold, Wakolbinger, Asfinag, OÖN



„Natürlich brauchen wir leistungsfähige, aber auch leistbare Straßen. Eigentlich sollte aber der öffentliche Bereich ausgebaut werden.“

Jutta Müller, Rohrbach-Berg

„Die Pendler aus dem Mühlviertel sind arm. Für sie muss dringend etwas gemacht werden. Ich vertraue darauf, dass die Politiker kompetent genug für die richtige Entscheidung sind.“



Razia Radler, Linz



„Der Westring ist wichtig. Aber der öffentliche Verkehr müsste mitgeplant werden, also auch Schienenverkehr auf der Donaubrücke.“

Josef Lindorfer, Pendler aus Rohrbach-Berg

„Dass die Pendler durch die Stadt fahren müssen, ist anachronistisch. Daher überwiegen die Vorteile. Aber ich verstehe auch die Bedenken der Anrainern.“

Gottfried Lutz, Linz



ZEITLEISTE



Pühringer, Schüssel, Dobusch

1972 Erster Plan: Verkehrsplaner Kurt Leibbrand, der auch die Autobahn A7 durch Linz legte, fixierte eine erste Westring-Trasse.

1972 Donaubrücke: Auf Basis des Leibbrand-Plans wurde auch der Bau einer zusätzlichen Donauquerung westlich der Nibelungenbrücke fixiert.

1983 Proteste: Nachdem in der Amtszeit von Bürgermeister Franz Hillinger (SP) der Standort der Donaubrücke mit St. Margarethen festgelegt wurde, protestierten Anrainern an Hopfen- und Sandgasse sowie an der Waldeggstraße dagegen.



1989 Lokalausgleich: Der damalige Bauminister und spätere Kanzler Wolfgang Schüssel (VP) versprach im Beisein von Bürgermeister Franz Dobusch (SP) und Baulandesrat Josef Pühringer (VP) eine Detailplanung für Brücke und Tunnel bis zum Jahr 1990.

2002 Gesetz: Der Linzer Westring wurde in der seit dem Jahr 2000 geplanten Variante in das Bundesstraßengesetz aufgenommen.

2010 Rückstufung: Das Infrastrukturministerium stuft den Westring plötzlich zur Landesstraße herab. Erst massive Proteste aus Oberösterreich sichern im Jahr 2011 wieder den Bau.



2012 Konsens: Straßenbau-referent Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und die Asfinag legen sich auf das Jahr 2015 als Baubeginn fest.

2029 Verkehrsfreigabe: Der Westring soll in drei Abschnitten errichtet werden – neue Donaubrücke, Tunnel Freinberg und neue Westbrücke. Die endgültige Verkehrsfreigabe soll im Jahr 2029 erfolgen.

Von
Gerald Winterleitner



Weihnachtsgeschenk für Tausende Pendler

Vor mehr als 40 Jahren wurde bereits die erste Trasse für den Linzer Westring, die A26, festgelegt. Danach wurde über Jahre hinweg heftig diskutiert, leidenschaftlich gestritten, mehrfach umgeplant, für und gegen die Straße protestiert. Und es wurden zahlreiche Gräben aufgerissen, die es wieder zu füllen gilt, wenn in wenigen Tagen das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegen wird. Dass aus Wien nun endlich grünes Licht für das rund 646 Millionen Euro teure Straßenbauprojekt der Oberösterreicher kommen wird, pfeifen die Spatzen von den Dächern. Danach müssen noch das Wasserrechts- und Naturschutzverfahren abgewickelt werden, bereits im kommenden Sommer sollten aber die ersten Bagger auffahren und mit den Arbeiten am Bau der vierten Linzer Donaubrücke begonnen werden.

Befürworter und Gegner des West- rings sollten sich nun verbünden

Für Tausende Pendler aus dem oberen Mühlviertel und viele durch Verkehr und Stau leidgeprüfte Linzer wird sich dies wie ein Weih-

nachtsgeschenk anfühlen. Auch wenn der Westring frühestens im Jahr 2029 für den Verkehr freigegeben wird, bereits in vier Jahren könnte die neue Brücke eine erste Entlastung bringen.

Allerdings stehen den Linzern nun 15 Jahre Bauzeit und -lärm ins Haus. Zehntausende Lkw-Fahrten, Sprengungen und Staub werden die Lebensqualität vorübergehend beeinträchtigen. Und laut den Gegnern werde sich auch nach der Fertigstellung daran nichts ändern. Denn auch der Westring bringe Lärm und Abgase, zusätzlich ein finanzielles Desaster für Stadt und Land. Gebetsmühlenartig prangern sie diese Verkehrspolitik eines vergangenen Jahrtausends an und fordern stattdessen den raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Nun, dieser muss mit oder auch ohne Westring zügig vorangetrieben werden. Denn die A26 wird vermutlich das letzte große Straßenneubauprojekt in der Landeshauptstadt gewesen sein, danach müssen die zweite Straßenbahnachse und ein in Linz verknüpftes S-Bahn-System, das diesen Namen auch wirklich verdient, errichtet werden.

Wünschenswert wäre, wenn sich jene Mühlviertler Pendler, die Linzer und die Unternehmer, die den Westring gefordert haben, nun mit ihren Gegnern verbünden. Gemeinsames Ziel muss es sein, dass Oberösterreich endlich auch beim öffentlichen Verkehr im 21. Jahrhundert ankommt.

Eine Unterschrift fehlt noch, dann gibt es endlich grünes Licht:

Bau des Linzer Westrings soll bereits in 6 Monaten beginnen

Eine letzte Unterschrift fehlt noch, dann ist der Umweltbescheid für den Bau des Linzer Westrings wirklich gültig: Schon im Sommer 2015 sollen laut LH-Vize Franz Hiesl (VP) die Bagger anrollen, um mit dem Bau der Donaubrücke beginnen zu können. Ende 2017 soll dann der erste Teil der A 26 befahren werden können.

Das Mega-Projekt ist fertig ausverhandelt, alles ist entschieden. Montag früh wird ein leitender Beamter des Infrastrukturministeriums mit seiner Unterschrift – der letzten notwendigen – dann endgültig grünes Licht für den Bau des Westrings in Linz geben. „Darauf bin ich besonders stolz. Immerhin

cke über die Donau errichtet, die Ende 2017 teilweise zu befahren sein wird.

„Die Oberösterreicher stehen hinter dem Projekt“, ist Hiesl stolz: 71% gaben bei einer Befragung durch IMAS in den Bezirken Rohrbach und Urfahr-Umgebung an, dass der Bau der A 26 eine gute Sache sei. 78% meinen, dass die Verkehrsbelastung sinkt.

VON ROBERT LOY

ist das Projekt doch mehrmals vorm Scheitern gestanden“, sagt Baulandesrat und LH-Stellvertreter Franz Hiesl (VP): „Am Dienstag wird der Bescheid zur Umweltverträglichkeitsprüfung veröffentlicht, dann gilt er auch als zugestellt.“

Wobei: Das bedeutet nicht, dass mit dem positiven UVP-Bescheid alle für den Bau notwendigen Verfahren abgeschlossen sind. Es gibt noch Naturschutz- und Wasserrechtsverhandlungen, dafür ist aber der Magistrat Linz zuständig. Dennoch geht Hiesl davon aus, dass der Zeitplan auf jeden Fall hält: „Das ist lange bekannt, es wird eine schnelle Abwicklung geben.“ Nach einem Spatenstich soll bereits in den Sommermonaten mit dem Bau begonnen werden. Als erstes Teilstück wird eine mehrspurige Brücke über die Donau errichtet, die Ende 2017 teilweise zu befahren sein wird.

Foto: Chris Koller

„ Ich habe 14 Jahre lang an dem Projekt gearbeitet und immer daran geglaubt. Jetzt gibt's grünes Licht.

LH-Vize und Baulandesrat Franz Hiesl, VP

Über ein tolles Weihnachtsgeschenk vom Verkehrsministerium darf sich LH-Stv. Franz Hiesl freuen. Dem Vernehmen nach ist die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beim Linzer Westring abgeschlossen, heute früh soll die letzte noch fehlende Unterschrift erfolgen — damit hätte die A26 dann grünes Licht. Bereits mit 15. Dezember wurde der Akt geschlossen. Zwar sind noch kleinere Verfahren wie die Wasserrechtsverhandlung offen, doch diese sollten jetzt rasch abgeschlossen werden können.

Bescheid-Finale bei Westring

nen. Schon in wenigen Monaten könnte Baubeginn sein, als erstes Teilstück wird die mehrspurige Donaubrücke errichtet, die bereits Ende 2017 zumindest teilweise befahren werden kann. Der Westring ist eine Autobahn zwischen der Mühlkreis Autobahn (A7) beim Knoten Hummelhof und der Rohrbacher Straße (B127). Er soll 4,7 Kilometer lang werden, 3,8 davon werden unterirdisch geführt. Die

Gesamtkosten für die A26 inklusive der Baukostenindex-Entwicklung werden bis zum Jahr 2029 auf rund 646 Mio Euro geschätzt, das Land OÖ wird zehn Prozent, die Stadt Linz fünf Prozent zuzahlen. Zustimmung kommt laut Imas-Umfrage auch von der Bevölkerung, mehr als zwei Drittel der Bewohner in Linz und den Bezirken Urfahr-Umgebung und Rohrbach sehen die neue Straße positiv — „die Zustimmung ist überwältigend“, freut sich Hiesl, der 14 Jahre lang das Projekt vorantrieb.

A 26 erstinstanzlich UVP-genehmigt • Auflagen werden Verkehr nicht bremsen:

Tempo 80 auf Linzer Westring

Der Linzer Westring hat eine wichtige Hürde genommen, die (erstinstanzliche) Genehmigung im UVP-Verfahren – siehe auch das Edikt auf Seite 23. Die erteilten Auflagen werden das 646-Millionen-Euro-Projekt nicht verteuern, meint Asfinag-Vorstand Alois Schedl; auch Tempo 80 ist auf der Stadtautobahn A 26 möglich.

Fotos: Asfinag, Grünberger/Land OO



Die neue Donaubrücke wird das Herzstück der Stadtautobahn

” Mit Sicherheit wird es im Sommer 2015 eine Spatenstichfeier mit der Bevölkerung geben.

LH-Vize Franz Hiesl (VP)

” Der Westring wird den Pendlern in Oberösterreich eine spürbare Erleichterung bringen.

Minister Alois Stöger (SP)

Während der Umweltprüfung war mal die Rede davon, auf der A 26 werde aufgrund der Luftbelastung in Linz nur Tempo 60 möglich sein. Von so einem „Schildbürgerstreich“ ist nun keine Rede mehr, versichert Asfinag-Chef Schedl. Nun fehlen noch der Naturschutzbescheid, wo es Probleme wegen Brutstätten von Wanderfalken gibt; auch der Wasserrechtsbescheid des Landes ist noch ausständig.

Westring-Gegner, von denen im UVP-Verfahren mehr als 3000 Einsprüche kamen, werden den Bescheid bekämpfen, doch Politiker von Land und Stadt sprechen von einem „Meilenstein“ für das Projekt: „Wir sind nach reiflicher Überlegung von der Not-

wendigkeit der A 26 überzeugt, auch weil wir keine vernünftige Alternative dazu gefunden haben, die die Verkehrsprobleme der Linzer und der Pendler löst“, so LH Josef Pühringer (VP). Stadtchef Klaus Luger (SP) freut sich über eine Entlastung von 40.000 Menschen vom Durchzugsverkehr und über den „Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts“.

Auch FP-Klubobmann Günther Steinkellner begrüßt die Entscheidung, während die Grünen auf der Landes- und der Stadtebene und Umweltschutzorganisationen wie „Virus“ protestieren. Die Asfinag will Mitte nächsten Jahres mit Vorarbeiten für die Brückenbaustelle beginnen, auch Grundabläsen laufen noch.



Ein Weihnachtspaket für Linz tragen VP-Landesvize Franz Hiesl, Asfinag-Chef Schedl, Stadtchef Luger, LH Pühringer und VP-Stadtvize Bayer (von links).

Ob der Enns

Wie eine „Wunderwaffe“ gegen den Verkehrsstau soll der Linzer Westring wirken. Bis dahin ist es noch ein langer Weg, der erst im Jahr 2029 mit der

vor der Landtagswahl, noch steinig: Der UVP-Bescheid muss gewiss ins Berufungsverfahren; auch Naturschutz und Wasserrecht sind noch nicht erledigt.

„Wunderwaffe“ gegen Stau

Verkehrsfreigabe der letzten Etappe (Westbrücke inklusive dem Lückenschluss zur A 7) enden wird.

Doch vorerst ist der Weg zum Spatenstich im Sommer 2015, rechtzeitig

Aber es geht voran. Geduld brauchen Autofahrer halt nicht nur im Stau, sondern auch mit der „Wunderwaffe“ gegen den Stau. Aber das sind sie in Oberösterreich ja gewohnt. pö



Die vierte Donaubrücke wird in einer ersten Etappe bereits ab Sommer 2015 errichtet. Ab 2018 sollen die ersten Fahrzeuge darüberrollen.

UVP-Bescheid: Grünes Licht für A26

Meilenstein für Linzer Westring — Schon im Sommer Baubeginn für vierte Donauquerung

LINZ — 1987 fanden die ersten Begehungen statt, 1999 wurde das alte Projekt verworfen, im Jänner 2000 das neue vorgestellt und im Herbst 2010 mit dem Bund fixiert: Nun steht die 4,7 km lange A26, der Linzer Westring, der künftig die A7 beim Knoten Hummelhof mit der Rohrbacherstraße verbinden wird, vor der Verwirklichung. Der 400 Seiten umfassende positive UVP-Bescheid gab gestern grünes Licht für die Bauvorbereitungen des 646-Millionen-Euro-Projektes.

Spatenstich im Sommer

Damit kann bereits kommenden Sommer der Spatenstich für den ersten Teil — die 4. Linzer Donaubrücke und ihre Anschlussstellen — erfolgen. Ab 2018 sind Tunnel Freinberg, Bahnhofsknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße geplant und in einer dritten Etappe soll ab 2027 der Lückenschluss zur A7 vorgenommen werden.

Bis zum Baubeginn muss die Asfinag aber noch rund 20 ha Grund einlösen. Zudem sind die Bescheide für die The-

men Naturschutz, Wasserrecht, Schiff- und Luftfahrt noch ausständig. Diese sollten bis Ende März eintreffen.

Entlastung ab 2029

Zwischen 38 und 60 Prozent Entlastung soll die neue Autobahn, die großteils im Tunnel und mit Tempo 80 geführt wird, ab dem Jahr 2029 bringen. 23.400 Fahrzeuge weniger sollen dann täglich über die Nibelungenbrücke rollen, 15.000 weniger über die Rudolfstraße und sogar 33.400 weniger über die Waldeggstraße. „Das Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet soll sich um acht Prozent reduzieren“, betonte Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl. 40.000 Menschen in

Urfahr und der Innenstadt werden durch die Linzer Autobahn entlastet, so Bürgermeister Klaus Luger.

Keine Alternativen

Als wesentlichen Meilenstein bezeichnet Asfinag-Vorstand Alois Schedl gestern die positive UVP. „Es war ein langer Weg, aber der Beweis dafür, dass die Politik etwas zusammenbringt, wenn Stadt und Land an einem Strang ziehen“, erklärte LH Josef Pühringer. Das Projekt sei aber auch absolut notwendig gewesen, da es keine vernünftige Alternativen zu einer nachhaltigen Lösung des Verkehrsproblems gegeben habe, bat er die Gegner um Verständnis. Und betonte die

Wichtigkeit des zusätzlichen Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs, etwa die zweite Schienenachse in der Landeshauptstadt. Beides müsse umgesetzt werden. ÖVP-Vbgm. Bernhard Baier sieht den Baubeginn als Anfang für neue Möglichkeiten der Verkehrsplanung.

Dass Auflagen der noch ausstehenden Bescheide das Projekt, das zu 85 Prozent vom Bund getragen wird, verteuern, glaubt man bei der Asfinag nicht. Als Öko-Maßnahme wurden jedenfalls bereits 15 Hektar Ausgleichsflächen in Wilhering und den Traunauen eingeplant.

Die A26-Gegner kündigten gestern Einsprüche und die Ausschöpfung rechtlicher Mittel an. *Kommentar auf S. 2*



Der UVP-Bescheid für den Westring als Weihnachtspaket für die Politik: V. l.: LH-Stv. Franz Hiesl, Asfinag-Vorstand Alois Schedl, der Linzer Bürgermeister Klaus Luger, Landeshauptmann Josef Pühringer und Vizebürgermeister Bernhard Baier

Foto: Land OÖ/Grillnberger

Baier: Westring ermöglicht eine Reihe neuer Verkehrsgestaltungen für Linz

Konzepte für Innenstadt liegen schon seit Jahren vor

LINZ — „Der jetzt absehbare Baubeginn für die A26 Westspange ist für Linz nicht das Ende, sondern erst der Anfang der notwendigen Verkehrsplanungen!“, betont der Linzer ÖVP-Stadtparteiobmann Vbgm. Bernhard Baier. Er spricht sich dafür aus, auf Basis bereits vorliegender Konzepte innerstädtische Begleitmaßnahmen festzulegen, die für die Linzer Bevölkerung den Nutzen aus der A26 maximieren. Konkret verweist Baier auf eine Konzeption der Stadtplanung aus 2006. Diese beinhalten unter anderem einen Innenstadtring aus Blumauerstraße, Goethestraße und Prinz-Eugen-Straße, die Aufhebung der Einbahnen Humboldtstraße/Dinghoferstraße, die Neugestaltung der West-Ost-Verbindungen ab Graben, Mozartstraße, Bismarckstraße, Bürgerstraße, Goethestraße und Schillerstraße sowie die

Verkehrsberuhigung in Vierteln der Innenstadt (Bereich Museumstraße, Bürgerstraße, Herrenstraße) und eine durchgehende Busspur entlang der Gruberstraße bzw. Verbesserungen für den Radverkehr. Mit diesen Maßnahmen verband die Linzer Stadtplanung 2006 die Erwartung von neuen innerstädtischen „Begrünungen, Platzgestaltungen, Ruheinseln und breiteren Geh- oder Radwegen“.

In Summe seien die Vorteile des Westrings für Pendler und Bevölkerung unbestritten. „Prognosen gehen davon aus, dass die jährlichen Stautunden auf Linzer Stadtgebiet um sechs Prozent abgesenkt werden. Wir müssen das Entlastungs-Potenzial nun aber regionalisiert betrachten und ganz gezielt Verbesserungen für die Bevölkerung der Linzer Innenstadtbereiche in die Wege leiten“, so Baier.

Widerstand gegen Projekt wird nicht aufgegeben:

Gegner des Westrings vermuten: „A 26-Gutachten ist fehlerhaft“

„Schnelligkeit schafft Fehler“, wittern die A 26-Gegner eine letzte Chance, nachdem das Infrastrukturministerium in Rekordtempo den UVP-Bescheid vorgelegt hat. „Es würde uns wundern, wenn die Behörde alles ausreichend behandelt hätte“, argumentieren sie.

„Natürlich werden wir alle Rechtsmittel nutzen“, meldet sich Dr. Alfred Jaeger von der Plattform gegen den Westring zu Wort. Wie berichtet, gab das Infrastrukturministerium erst kürzlich grünes Licht, die A 26 zu errichten. Der Baustart soll im Sommer 2015 erfolgen. In-

teressantes Detail aus dem Gutachten: Obwohl die Asfinag (sie baut die Straße) Tempo 80 für die A 26 versprach, steht im Bescheid eine Ausnahme: „Auf der Donaubrücke darf in beiden Fahrtrichtungen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht übersteigen.“

Trotz Hinweis auf mögliche Verzögerungen durch Einsprüche in den Verfahren:

Asfinag sieht Westring im Plan

„Die Asfinag hält nach wie vor an einem Baubeginn 2015 fest“, betont Asfinag-Manager DI Alexander Walcher für die erste Etappe des Linzer Westrings, die Donaubrücke. Anlass für diese Bekräftigung ist ein Hinweis auf der Asfinag-Homepage, wonach es durch allfällige Einsprüche zu Verzögerungen kommen könne.

„Geplanter Baubeginn: 2. Halbjahr 2015“, steht auf der Asfinag-Website im Internet, zusammen mit dem Hinweis: Durch allfällige Einsprüche bei Materienrechtsverfahren kann es zu Verzögerungen kommen.

Trotzdem sieht man den Westring im Plan: „Die Asfinag erwartet den UVP-Bescheid noch heuer. Das Verfahren zum Wasserrecht ist abgeschlossen. Jenes zum Naturschutz ist im Laufen.

Mit den Vorarbeiten zum Projekt A 26 kann in jedem Fall (unabhängig von Einsprüchen) 2015 begonnen werden“, teilt DI Alexander Walcher, Geschäftsführer der Asfinag Bau Management GmbH mit. Mit „Vorarbeiten“ sei der Beginn des Brückenbaus an der Donau gemeint; nämlich konkret die Errichtung von Schutzgerüsten über die Eferdinger Straße, dort, wo später Erdbauarbeiten statt-

finden und die Seile für die Brücke gespannt werden.

Wichtigste Asfinag-Botschaft dabei: „Wir gehen vom Baubeginn 2015 aus!“

Unterdessen ist auf der Landeshomepage die Verhandlungsschrift der mündlichen Verhandlung über die Themen Luftfahrt-, Schiff-

fahrts-, Denkmal- und Wasserrecht verfügbar. Dabei war auch ein bedeutender Brutplatz für den Wanderfalken im Brückenverankerungsbereich (wir berichteten) ein Randthema. Erst im Naturschutzverfahren wird es wegen dieses Brutplatzes wirklich zur Sache gehen.



Linzer Westring beginnt mit Donaubrücke

Baubeginn für A26 — ÖBB-Fernverkehr wird künftig über den Wiener Hauptbahnhof geführt

In Linz wird voraussichtlich im Sommer 2015 Baubeginn für den Westring sein, bereits 2017 könnte der Verkehr über die neue Donaubrücke rollen (Bild oben). Und bereits seit 14. Dezember wird der Fernverkehr aus dem Süden, Osten und Norden sowie einen Teil aus dem Westen über den neuen Wiener Hauptbahnhof geführt. Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird dann der gesamte ÖBB-Fernverkehr über den Hauptbahnhof geleitet, mehr als 1100 Züge pro Tag. Am Westbahnhof bleiben nur mehr die ÖBB-Regionalzüge und die Schnellbahn. Die mehrheitlich private Westbahn hat noch nichts bekannt gegeben.



Der Wiener Hauptbahnhof wird die neue Bahndrehscheibe. Bereits Mitte Dezember hat die ÖBB ihr Tickets durchschnittliche um 1,1 Prozent teurer gemacht. Verbundtickets, Preise für die SparSchiene und die Vorteilscard bleiben unverändert.

Fotos: APA/Punz, OÖ

Übrigens Autofahren wird angehoben, die azurblaue die Zwei-Monats-Vignette auch teurer: Die Vignettentarife werden um 2,1 Prozent 82,7 dann 84,4 Euro kosten, 25,30 Euro.

LINZER WESTRING

„Nützen alle rechtlichen Schritte“

LINZ. Der positive UVP-Bescheid für die geplante Linzer Stadtautobahn A26 sorgt weiter für Gesprächsstoff: Die Grünen fürchten eine „Schuldenfalle“, Projektgegner kündigten Berufen gegen den Bau an.

„In Hinblick auf die dramatische Verschuldung der ASFINAG und der finanziell massiv angespannten Lage des Bundes, des Landes



Mit dem Bau der vierten Donaubrücke soll noch 2015 begonnen werden.

OÖ sowie der Stadt Linz wäre ein Bau eines knapp über vier Kilometer langen Straßenabschnitts um vorsichtig prognostizierte 646 Millionen Euro ein Desaster“, so Gerda Lenger, Klubobfrau der Linzer Grünen.

Alfred Jäger, Sprecher der Plattform gegen die A26, kündigte an: „Wir prüfen den Bescheid rechtlich und werden alle rechtlichen Schritte nützen, dieses Steinzeitprojekt zu verhindern.“ ■

Naturschutz-Problem beim Linzer Westring

Neues Gutachten für Wanderfalken gefordert

LINZ. Weil an einem Bauplatz für die Donaubrücke des Linzer Westrings der streng geschützte Wanderfalken Brutplätze hat, könnten sich doch noch Probleme für den Bau der A26-Stadtautobahn ergeben.

In der Umweltverträglichkeitserklärung des Verkehrsministeriums heißt es zwar, es sei rechtlich kein Problem, die Brutplätze abzusiedeln. Die Linzer Natur- und Umweltschutzstadträtin Eva Schobesberger (Grüne) verlangt nun ein zweites Rechtsgutachten. Begründung: Wenn das Ministerium zu dieser „hochsensiblen Frage“ (Schobesberger) ein eigenes Rechtsgutachten in Auftrag gab, dann sei es durchaus recht und an-

gebracht, dass sie eine zweite Expertenmeinung einholt.

Das vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten haben zwei Rechtsprofessoren der Linzer Kepler-Universität erstellt. Einer der beiden Gutachter ist Franz Leidenmühler, Vorstand des Instituts für Europarecht. Universitätsprofessor Leidenmühler ist zudem Gemeinderat der SP in Linz, die den Westring heftig befürwortet. Insider leiten daraus die Frage ab, ob der Europarechts-Professor in der Westring-Frage befangen sein könnte. (gsto)



Mehr dazu lesen Sie im Internet unter nachrichten.at/linz

Der Linzer Westring

Länge: ca. 4,7 km
— in Betrieb
— in Planung
— Tunnel
— Oberfläche
AST: Anschlussstelle
HAST: Halbinschlussstelle

AST Donau Nord
4. Linzer Donaubrücke
L=ca. 306 m
AST Donau Süd
Tunnel Freinberg
Gesamtlänge = 3200 m
AST Bahnhof
Haupt-Bahnhof
Unterflurstraße
HAST Waldeggsstraße
Westbrücke
HAST Union-Straße

Wasserrechts- und Naturschutzbescheid

Nach Wartezeit von 15 Jahren ist heuer Baustart für

Geredet wurde seit Jahrzehnten, aber am 7. Jänner 2000 haben Verkehrslandesrat Franz Hiesel (VP) und Altbürgermeister Franz Dobusch (SP) das Projekt Westring inklusive 4. Donaubrücke vorgestellt. Nach 15 Jahren soll es nun so weit sein: Im Sommer starten die Bauarbeiten des 646 Millionen Euro teuren Projekts.

Im Dezember haben Hiesel und Asfinag-Chef Alexander Walcher mit dem positiven Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung für die A 26 – siehe Grafik links – ihr schönstes Weihnachtsgeschenk erhalten. Nun besteht bis 4. Februar die Möglichkeit, Einspruch zu erheben. Auswirkungen auf den Baustart würden Einwände aber keine haben: „Es wurde vereinbart, dass UVP-Einsprüche bei diesem langen Verfahren keine aufschiebende Wirkung haben“, weiß LH-Vize Hiesel.

Bis zum Spatenstich fehlt noch der letzte Feinschliff:

Der Wasserrechtsbescheid wird derzeit finalisiert, für den Naturschutzbescheid braucht die Stadt laut Bürgermeister Klaus Luger (SP) wohl noch bis Juni. Ergänzend braucht man noch ein Gutachten zur Flora und

Fauna. Mit dem Wanderfalken, der ja – wie berichtet – mit seinem Nest der neuen Donaubrücke im Weg wäre, sieht Luger nach Absprache mit dem Anlagen- und Bauamt hingegen kein Problem mehr. Für den Stadtchef ist das vorliegende Gutachten

noch ausständig 15 Jahren Westring

ausreichend, wogegen nun die Grüne Naturschutzstadträtin Eva Schobesberger wettet: „Das fällt in mein Ressort, eine zweite Meinung wäre sinnvoll!“

Läuft alles nach Plan, startet im Sommer die Bauvorbereitung im ersten Abschnitt bei der Donau. Zudem erhalten demnächst 39 Hauseigentümer im ersten Bauabschnitt Post von der Asfinag mit dem Angebot für Lärmschutzfenster.

Westring: Asfinag startet Lärmschutz-Maßnahmen

Gratis-Fenstertausch für 39 Anrainer – Kein weiteres Gutachten zum Wanderfalken, dafür Expertise zu Flora und Fauna der A26-Trasse

LINZ – Das nach dem Bau der Mühlviertler Schnellstraße S10 zweitgrößte Straßenbauprojekt in Oberösterreich, der Linzer Westring (A26), nimmt Fahrt auf. Gemäß der im UVP-Bescheid enthaltenen Auflagen startet die Asfinag erste Lärmschutzmaßnahmen. So bietet das Unternehmen 39 betroffenen Anrainern in Linz und Urfahr den kostenlosen Einbau von Lärmschutzfenstern an. „Wir werden die betroffenen Hausbesitzer schriftlich informieren, der Fenstertausch soll noch vor dem Sommer über die Bühne gehen“, erläutert Asfinag-Geschäftsführer Alexander Walcher. Das Unternehmen rechnet dafür mit Kosten von 200.000 bis 400.000 Euro.

Darüber hinaus plant die Asfinag Felssicherungsmaßnahmen und Abriss-

arbeiten sowie die EU-weite Ausschreibung für den Bau der vierten Linzer Donaubrücke, die rund 60 Mio. Euro kosten wird. Die Arbeiten an der Donauquerung sollen laut Walcher im Frühjahr 2016 beginnen und bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Im Anschluss daran soll der Bau des Freinbergtunnels beginnen.

„Ganz wichtig ist bei diesem Projekt die Information der Bevölkerung. So kann ich mir ein Info-Zentrum beim Brückenkopfgebäude, dem ehemaligen Finanzamt, vorstellen“, sagt Straßenbau-Referent LH-Stv. Franz Hiesl.

Naturschutzbescheid soll im Juni vorliegen

Laut dem Linzer Bürgermeister Klaus Luger fehlen im Genehmigungsverfah-

ren für den Westring noch Bescheide im Hinblick auf Naturschutz, Wasserrecht, Schiff- und Luftfahrt. Nicht notwendig sei ein Rechtsgutachten hinsichtlich des im betroffenen Gebiet brütenden Wanderfalken, was der Grünen Umwelt-Stadträtin Eva Schobesberger, die das Gutachten einholen wollte, sauer aufstößt.

Dafür wird sich ein Sachverständiger mit den Auswirkungen auf Flora und Fauna der A26-Trasse beschäftigen. Luger geht davon aus, dass das Naturschutzverfahren im Juni per Bescheid abgeschlossen werden kann.

Einsprüche gegen den UVP-Bescheid des Verkehrsministeriums vom 22. Dezember sind noch bis zum 4. Februar möglich, diese haben aber laut Hiesl keine aufschiebende Wirkung. *bw*

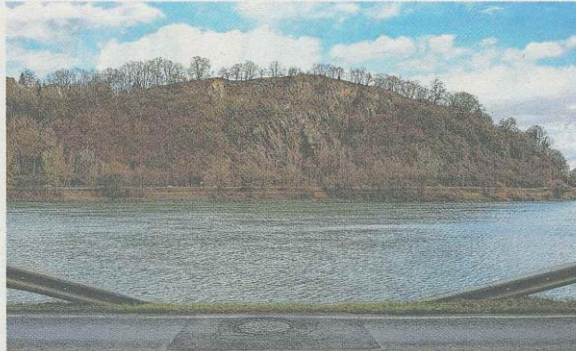
LINZER WESTRING

Diskussion um Wanderfalken dauert an

LINZ. Während die ASFINAG mit dem Einbau von Lärmschutz-Fenstern in 39 Häusern in diesen Tagen in Sachen Westring (A26) bereits aktiv wird, ist die Diskussion um die Brutplätze des geschützten Wanderfalken in den Urfahrwand noch am Laufen. Diese könnte auch den Naturschutz-Bescheid und somit den Baustart der Autobahn noch hinauszögern.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Für den OÖ. Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP) und den Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) ist der Fall klar: Noch in diesem Sommer soll mit dem Bau des umstrittenen Autobahnprojekts „Linzer Westring“ begonnen werden. Bis dahin sollen auch die noch fehlenden Naturschutz-



An dieser Stelle der Urfahrwand ist die vierte Linzer Donaubrücke geplant. Und genau hier brütet auch der europaweit geschützte Wanderfalken. Foto: Weihbold

Bescheide fertig sein. „Die Stadt hat nur noch ein zusätzliches Gutachten in Sachen Flora und Fauna zur A26 angefordert, dies sollte aber einen Baubeginn im Mai oder Juni dieses Jahres nicht verzögern“, so Luger. Kein

Thema mehr für den Bürgermeister sei hingegen der geschützte Wanderfalken, der in der Urfahrwand brütet und damit auch Gegenstand des noch ausstehenden Naturschutz-Bescheides rund um die A26 wurde. „Im einge-

holten Gutachten steht klar, dass man neue Brutplätze an anderen Orten anlegen kann. Deshalb werden wir auch kein zusätzliches Rechtsgutachten dazu einholen“, betont der Stadtchef.

„Zweite Meinung wichtig“

Keine offenen Türen läuft Luger mit dieser Aussage bei der zuständigen Naturschutzreferentin Eva Schobesberger von den Grünen ein, die genau dies vorhatte: „Das Verkehrsministerium stützt sich auf ein einziges Rechtsgutachten in dieser Frage. Der sorgsame Umgang bei einem Verfahren solch einer umfangreichen Dimension gebietet, eine zweite Meinung einzuholen. Daher ist es für mich unverständlich, dass Bürgermeister Luger diese Entscheidung konterkariert“, so Schobesberger. ■

Wrestling um Westring

Im Sommer soll der Bau des Westrings starten. Grüne und Bürgerplattform legen Beschwerde ein.

■ LINZ (jog). Der Wanderfalke ist in den letzten Tagen zum Symbol für das politische Hin und Her rund um die geplante Linzer Westumfahrung A26 geworden. Der streng geschützte Vogel soll mit Baubeginn des Westrings abgesiedelt werden. Das sei rechtlich zulässig, heißt es im Umweltverträglichkeitsbescheid des Verkehrsministeriums. Stadträtin Eva Schobesberger (Grüne) forderte ein zweites Gutachten. Grund: Einer der beiden Verfasser des Gutachtens ist Universitätsprofessor Franz Leidenmühler. Dieser ist nicht nur Vorstand des Instituts für Europarecht an der JKU, sondern auch Ge-

meinderat der SPÖ in Linz. Bürgermeister Klaus Luger ließ die Muskeln spielen und entschied via Weisung, dass kein zweites Gutachten nötig sei. „Es ist nicht mal sicher, ob sich dieser Wanderfalke wieder den selben Brutplatz aussucht“, sagt Luger.

„Spielräume sind minimal“

Auch an anderer Stelle versuchen Grüne gemeinsam mit der Überparteilichen Plattform gegen die Westringautobahn den geplanten Baubeginn im Sommer zu kippen. In den kommenden Tagen sollen Anrainer von 39 Häusern von der Asfinag kontaktiert werden, um sie mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern und Schalldämmflütern vor dem Straßenlärm des Westrings zu schützen. Die Grüne Klubobfrau und Mobilitätssprecherin Gerda Lenger: „Die Auswirkungen der Bau-

arbeiten wären massiv. 15 Jahre Bauzeit würde zahlreiche nächtliche Sprengungen, Zehntausende Lkw-Fahrten, Staub, Lärm und unwiederbringliche Zerstörung von Natur und Lebensraum zur Folge haben.“ Alexander Walcher, Geschäftsführer der Asfinag Bau Management, versichert: „Die Baustellen werden akustisch abgeschirmt und abgesichert. Der Abtransport des Ausbruchs aus dem Tunnel Freinberg und der Anschlussstelle Donau Süd erfolgt ausschließlich mit dem Schiff.“ Die Grünen fordern die Offenlegung sämtlicher Datengrundlagen, auf denen die Berechnungen der Asfinag bezüglich Luftschadstoffe und Lärm aufbauen. Beschwerde wurde eingereicht. „Die Spielräume sind minimal. Eine Änderung der Datengrundlagen würde das Kartenhaus zum Einsturz bringen“, so Lenger.



Für den Wanderfalken sollen bei Baubeginn Ersatzbrutplätze geschaffen werden. Foto: Bergingfoto

1233082

Im Extremfall sogar Zwangsenteignung

Grundbesitzer pokern bei Ablösen für Westring

Um den Baustart für den Linzer Westring einhalten zu können, waren bis zuletzt intensive Verhandlungen nötig. Jetzt ist aber alles klar: Asfinag und Land einigten sich mit den Besitzern von drei Häusern am Donauufer, die für das Projekt „geopfert“ werden müssen. Wobei: Andernorts sind die Ablösegespräche viel kniffliger.

Schon Anfang Juli sollen die drei Gebäude in der Eferdinger Straße abgerissen werden. Nötig ist das, weil an dieser Stelle Betriebsgebäude sowie die Donaubrücke und nötige Rampen (also Auf- und Abfahrten) errichtet werden. Starten soll der Bau des ersten Abschnitts im Sommer.

Nicht ganz so reibungslos verlaufen die Grundablösen

Gibt es keine Einigung, droht im Extremfall sogar eine Zwangsenteignung. Soweit wollen es allerdings weder das Land noch die Asfinag kommen lassen . . .

VON ROBERT LOY

aber dort, wo sich der zweite Bauabschnitt befindet – also im Bereich der Westbrücke und der Waldeggstraße. Es gibt nämlich noch keine Einigung mit den Besitzern von neun Wohnungen, einer Tankstelle sowie einem Geschäftslokal. Wobei die Inhaber aber absichtlich noch nicht unterschreiben, um den Druck zu erhöhen und so einen besseren Preis für den Besitz zu erzielen.



Foto: Asfinag

Baustart für die Donaubrücke und somit für den ersten Teil des Westrings ist im Sommer. 2018 soll der Übergang befahrbar sein.

Die Asfinag ist zur Freude von Straßenbau-Referent LH-Stv. Franz Hiesel dem für Sommer geplanten Baubeginn des Linzer Westrings (A26) wieder ein Stück näher gekommen. Sie hat sich nun mit den Eigentümern von drei Häusern an der Eferdinger Straße am Linzer Donauufer geeinigt: Die Objekte werden ab An-

Grundablöse für Westring beendet

fang Juli für bauvorbereitende Maßnahmen abgerissen. Dort ist das Betriebsgebäude für den Abschnitt Tunnel Freinberg/Donaubrücke geplant, etwas weiter donauaufwärts wird eine Tunnelrampe der

Autobahn-Anschlussstelle verlaufen.

Die Objekteinlösen für den Westring sind zu 90 Prozent abgeschlossen. 20 Hektar um drei Mio. Euro kauft die Asfinag derzeit in und um Linz an. Insgesamt hat das Unternehmen für die A26 bereits Grundablösen im Wert von 23 Mio. Euro vorgenommen.



Der erste Bauabschnitt des Linzer Westrings wird die neue Donaubrücke.

Foto: Asfinag

Grünes Licht für Westring-Baubeginn im Sommer

Gericht hat entschieden, dass die Einsprüche gegen den UVP-Bescheid keine aufschiebende Wirkung haben

LINZ. Aufatmen dürfen die Planer des viel diskutierten Linzer Westrings. Wie gestern bekannt wurde, haben die Beschwerden der Straßengegner gegen den positiven Bescheid der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) keine aufschiebende Wirkung für den für Sommer geplanten Baustart.

Zu dieser Erkenntnis gelangte das Bundesverwaltungsgericht. „Damit ist ein weiterer Meilenstein für den Westring-Baubeginn erreicht“, sagt der für den Straßenbau verantwortliche Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP).

Sieben Einsprüche noch aufrecht

Nachdem der positive UVP-Bescheid für den Westring, wie berichtet, kurz vor Weihnachten des vergangenen Jahres erlassen wurde, sind derzeit sieben Einsprüche gegen die Entscheidung aufrecht.



Nach jahrzehntelanger Diskussion wird der Linzer Westring nun tatsächlich gebaut.

Foto: Asfinag

Diese werden noch geprüft. Be-
kommt einer der Beschwerdefüh-
rer recht, dann „wird selbstver-
ständlich nachgebessert“, sagt

Hiesl. Dies sei auch dann noch
möglich, wenn die Bauarbeiten be-
reits im Gange sein sollten. Dass
der gesamte UVP-Bescheid, vor

dessen Erlassung rund 2700 Stel-
lungnahmen abgegeben worden
sind, noch aufgehoben wird, ist
laut Hiesl theoretisch zwar noch

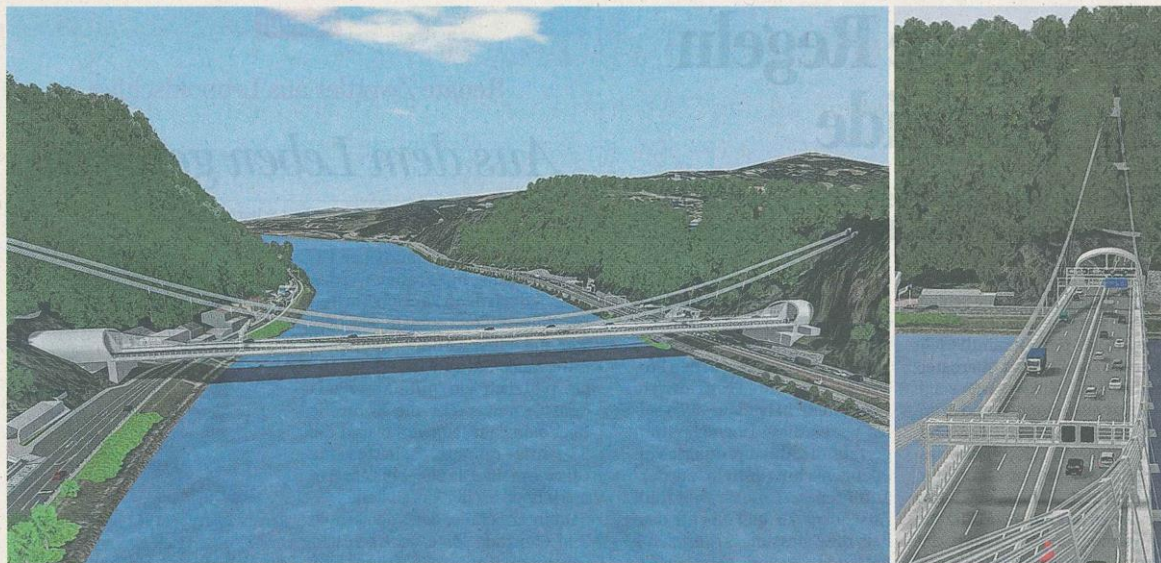
möglich. „Dass es soweit kommt,
halte ich aber für ausgeschlossen.“

Dieser Meinung ist auch Leopold
Lechner, zuständiger Projektleiter
bei der Asfinag. „Wir sind von der
Qualität unserer Unterlagen und
Planungen überzeugt und zuver-
sichtlich, dass diese auch der Prü-
fung durch die jetzt befassten Ge-
richte standhalten.“

Bau erfolgt in drei Etappen

Der Zeitplan für den Bau der Ent-
lastungsstraße ist in drei Etappen
gegliedert. Zuerst wird ab dem
Sommer mit der Errichtung der Do-
naubrücke begonnen. Zwischen
den Jahren 2018 und 2024 soll
dann der Tunnel durch den Frein-
berg geschlagen werden.

Als letzter Bauabschnitt folgt vo-
raussichtlich ab 2027 oder 2028
der Neubau der Westbrücke, die ja
im Sommer 2013 saniert worden
ist. (cb)



In einem ersten Bauabschnitt wird ein Linzer Langzeit-Projekt realisiert – die vierte Linzer Donaubrücke. 2018 soll dieses Bauwerk fertiggestellt sein. (Asfinag)

Linzer Westring: Baubeginn im Sommer für die vierte Donaubrücke ist jetzt fix

Wichtiger Baustein für Großprojekt: Wasserrechts-Bescheid ist positiv
Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP) fürchtet kein Verkehrschaos wegen der Baustelle

LINZ. Druckfrisch liegt der positive Denkmalschutz-, Schifffahrts-, Luftfahrts- und Wasserrechtsbescheid auf dem Tisch von Straßenbaureferent Franz Hiesl (VP). „Das ist nach dem positiven UVP-Bescheid der nächste wichtige Meilenstein vor dem Baubeginn des Westrings“, sagt Hiesl.

In dem Bescheid werden Dutzende Punkte zur Bau- und Betriebsphase des Westrings A26 geregelt. So müssen etwa die Grundwasserpegel im Umfeld der Baustelle genau beobachtet werden, wurde eine archäologische Bauüberwachung festgelegt. Das Ausbaumaterial wird per Schiff über die Donau abtransportiert. Die Verladung des Materials darf werktags nur zwischen 6 und 20 Uhr erfolgen. „Jetzt fehlt nur noch das Naturschutzgutachten der Stadt Linz, das wir in den nächsten

Wochen erwarten“, sagt Hiesl, der wegen des langwierigen und gründlichen UVP-Verfahrens in diesem Punkt keine Überraschungen mehr erwartet. „Somit steht einem Baubeginn der vierten Linzer Donaubrücke im Juli oder August nichts mehr im Weg.“ Dieser erste Abschnitt soll 2018 fertig gestellt sein. Danach soll bis 2024 der Hauptteil des Westrings gebaut werden: Diese zweite Bauphase umfasst den Freinberg-Tunnel, den Bahnhofsknoten und die Unterflurtrasse Waldeggstraße.

Zum Abschluss wird voraussichtlich zwischen 2027 und 2029 die Westbrücke neu gebaut. Die Kosten für den Westring betragen rund 660 Millionen Euro. Das Land steuert zehn Prozent und die Stadt Linz fünf Prozent zu den Kosten bei. Zu den Kritikern des städtischen Verkehrs-Großprojekts

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

In vier bis sechs Wochen sollte mit dem Naturschutzbescheid der Stadt Linz die letzte noch ausstehende Hürde vor dem Baustart für den Linzer Westring genommen sein. Noch vor dem Start soll seitens der Asfinag bei den betroffenen Häusern links und rechts der Donau der passive Lärmschutz realisiert werden.

Im Mai folgen dann die ersten Bauausschreibungen, im Sommer beginnt der Abriss der Gebäude am Linzer Ufer, weiters werden Felssicherungsarbeiten an beiden Donauufern gestartet. Die Radwege werden im Herbst umgelegt, danach wird das Baufeld vorbereitet.

sagt Hiesl: „Laut einer aktuellen Umfrage sind 71 Prozent der Linzer und Mühlviertler für den Westring.“ Würde man den Westring nicht bauen, würden sich 2030 gut 62.000 Fahrzeuge täglich durch das Nadelöhr Nibelungenbrücke zwängen. Zu einem möglichen Verkehrskollaps wegen der Westringbaustelle sagt der VP-Politiker: „Angekündigte Katastrophen finden nicht statt.“

Der Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) sagt: „Mich freut der positive Wasserrechtsbescheid persönlich sehr. Man sieht, dass sich ein langer Atem bezahlt macht.“ 40.000 Linzer würden durch den Westring vom Durchzugsverkehr entlastet. Der zuständige Geschäftsführer der Asfinag, Alexander Walcher, ergänzt: „Jetzt wird zügig mit der Realisierung des Westrings begonnen.“

Beschwerde an Naturschutzabteilung der Stadt ► Die Gegner

Erneut riesiger Wirbel um

Es ist so etwas wie der letzte Trumpf der Gegner im Poker um den Westring: Sie fechten ein Gutachten des anerkannten Linzer Uni-Professors und Europarechters Franz Leidenmühler (SPÖ) an, das sich mit der Population des Wanderfalken beschäftigt. Grund für die „Mängelrüge“: Leidenmühler ist SP-Gemeinderat!

Insgeheim hat man im Linzer Magistrat damit gerechnet, dass in Sachen Westring aus behördlicher Sicht noch etwas auf ihn zukommen könnte. Obwohl ein Baustart im Sommer von

verständigen! Dabei geht es um ein naturschutzrechtliches Gutachten, gemeint ist die Geschichte mit den Wanderfalken. „ÖÖ-Krone“-Leser wissen ja, dass dieser Vogel genau dort brütet; wo für den Bau der vierten Donaubrücke Felsen gesprengt werden müssen.

„Nicht neutral, sondern klar parteiergreifend!“

Ein in diesem Zusammenhang erstellter Bescheid wurde von Dr. Michael Mayrhofer und dem Uni-Professor Dr. Franz Leidenmühler analysiert und für in Ordnung befunden. Genau da hakt die Initiative aber ein. Denn mit Leidenmühler sei einer der beiden Autoren „auch SPÖ-Gemeinderat in Linz und damit politischer Vertreter einer Fraktion, die im Rahmen des gegenständ-

VON ROBERT LOY

der Politik schon angekündigt wurde, gibt es jetzt ein neues Problem. Die „Bürgerinitiative gegen den Westring“ unter Dr. Alfred Jaeger schickte Ende der Vorwoche ein Schreiben an die Naturschutzabteilung des Magistrats. Brisanter Titel: Ablehnung eines Sach-

halten SPÖ-Gemeinderat und Linzer Uni-Professor für befangen

Expertise für den Westring

lichen Vorhabens nicht neutral, sondern klar parteiergreifend pro Westring positioniert ist“. Nachsatz: „Dasselbe gilt auch für seine Funktion als Gemeinderat der Stadt Linz, da sich nicht nur die SPÖ, sondern auch die Stadt Linz klar ebenfalls ‚pro Westring‘ positioniert hat. Die Stadt Linz legt in ihrer Entscheidung das Gutachten eines ihrer eigenen Gemeinderäte zugrunde.“

Übrigens: Dieses Schreiben ist nicht der erste Wirbel in der Causa „Wanderfalken“: Die zuständige Stadträtin Eva Schobesberger (Grüne) wollte neben dem Leidenmühler-Gutachten eine weitere Expertise erstellen lassen, die sich mit dem Spruch der Naturschutzbehörde auseinander setzt. Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) griff damals aber mit einer Weisung ein und verhinderte dies.

Er selbst sagt zur aktuellen Aufregung um die mögliche Befangenheit seines Parteikollegen: „Das ist eine Unterstellung gegenüber dem anerkannten Juristen Franz Leidenmühler.“

▲ Der „Wanderfalken“ kreist nach wie vor kritisch über dem Westring und der vierten Donaubrücke. Unstimmigkeiten gibt es wegen eines Rechtsgutachtens.

Dr. Franz Leidenmühler ist anerkannter Rechtsexperte, Uni-Professor und sitzt für die SPÖ im Gemeinderat der Stadt Linz. ►



A 26-Gutachten ist jetzt fertig

Expertise beschäftigt sich mit dem seltenen Wanderfalken

Weiteres Mosaiksteinchen auf dem langen Weg zum Linzer Westring: Im Linzer Magistrat traf gestern, Dienstag, das lang erwartete naturschutzrechtliche Gutachten ein. Darin geht es unter anderem um den Wanderfalken, der

sich genau dort aufhält, wo Löcher in den Fels gesprengt werden sollen.

Wie berichtet, ist das nach vielen anderen Verfahren die letzte Expertise, die für den Baustart des Westrings nötig ist. Laut Bürgermeister Klaus Lu-

ger (SP) soll Anfang nächster Woche die vierwöchige Einspruchsfrist beginnen. Die eingebrachten Stellungnahmen werden dann geprüft. Luger rechnet damit, dass Mitte bis Ende Juni der Bescheid erlassen werden kann.

Geplante Stadtautobahn berührt viele

Blendschutz für

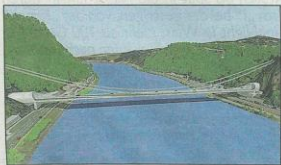
An die „Umsiedlung von Landschnecken“ würden sich Gartler gewiss gerne anschließen, auch an „Blendschutz für Fledermäuse“ ist gedacht: Der geplante Linzer „Westring“ berührt viele Naturschutzinteressen und erfordert auch kurios klingende Maßnahmen, wie jetzt aus dem aktuellen Naturschutzgutachten hervorgeht.

Den Fledermäusen gilt überhaupt viel Fürsorge, zum Beispiel beim Abriss der vielen leerstehenden Gebäude, die für den Westring eingelöst wurden. Sie sind vorher von einem Fledermauskundler zu erkunden,

damit die richtigen Schutz- und Ersatzmaßnahmen getroffen werden können. Wegen einzelner Tiere müssten aber keine umfangreichen Baumaßnahmen aufgeschoben werden: „Sie sind entweder rechtzeitig durch einen

Fledermausexperten zu bergen oder durch schrittweises Arbeiten „sanft“ zu vergrämen“, heißt es im Gutachten.

Der Wanderfalke ist da „pflegeleichter“, da genügt die vorübergehende Abdeckung des



So soll die neue Donaubrücke aussehen

Foto: Kfmg

Naturschutzinteressen und erfordert auch kuriose Maßnahmen:

Fledermäuse am Westring

bestehenden Nistplatzes durch eine Plane.

In Summe urteilt der Gutachter, dass das Bauvorhaben in allen Phasen und insgesamt als „vertretbar“ eingestuft werde könne.

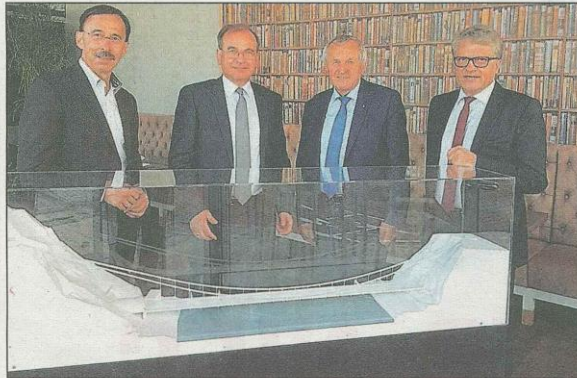
Trotzdem – und obwohl sich der Bau bis 2029 hinziehen wird – ist gerade ein „Polit-Krieg“ um das Parteiengehör für Betroffene entbrannt. Stadtchef Klaus Luger (SPÖ) ist per Weisung über eine Weisung von Naturschutzreferentin Eva Schobesberger (Grüne) „drübergefahren“, die eine Verkürzung des Parteiengehörs von 4 auf 3 Wochen durch Luger verhindern wollte: „Schon vier Wochen sind angesichts des Unterlagenumfangs knapp bemessen“, sagt Schobesberger.

oee.regional@kronenzeitung.at

Nach dem Spatenstich im Sommer starten erst mal Häuserabrisse, Felssicherungen

Linz bekommt für den Westring

Noch im kommenden Sommer soll der Spatenstich für den Linzer „Westring“ vollzogen werden, doch schließen sich daran erst mal bloße Vorbereitungsarbeiten an. Mit dem Brückenbau selbst wird erst im Jahr 2016 begonnen. Nach dem Gestaltungswettbewerb wird der Donauübergang eine Hängebrücke ohne Pfeiler.



Architekt Thomas Fackler, Asfinag-Vorstand Alois Schedl, LH-Vize Franz Hiesl, Stadtchef Klaus Luger (v.l.n.r.) mit Brückenmodell.

„Mit ihrer hohen Transparenz wirkt die Brücke leicht und unaufdringlich, sie kommt aus dem Berg, schwebt über dem Wasser und verschwindet im Berg – geradlinig und schnörkellos“, schwärmt Thomas Fackler. Er ist Planer beim Büro Schlaich Bergermann in Stuttgart (Deutschland), das sich gemeinsam mit Obholzer Baumann sowie Van Gerkan Marg und Partner im Gestaltungswettbewerb unter zwölf Einreichungen durchgesetzt hat.

Die 155 Millionen € teure Hängebrücke ist 306 Meter lang und 25 Meter breit, wobei das 13.000 Tonnen schwere Tragwerk pfeilerlos an 500 Meter langen Seilen hängt, die zu „Abspannwerken“ im Fels und Erdreich des Freinbergs und der Ur-fahrerwand führen.

Errichter Asfinag und Politiker haben bereits „ein neues Linzer Wahrzeichen“ vor Augen: „Diese Brücke ist ein absolutes Highlight bei unserem Bemühen, auch ästhetisch anspruchsvolle Projekte umzusetzen“, schwärmt Asfinag-Vorstand Alois Schedl. „Sie setzt architektonisch einen weiteren Schwerpunkt und bereichert so die Silhouette der Stadt“, hofft Stadtchef Klaus Luger auf „eine rasche bauliche Umsetzung“ des Projekts.

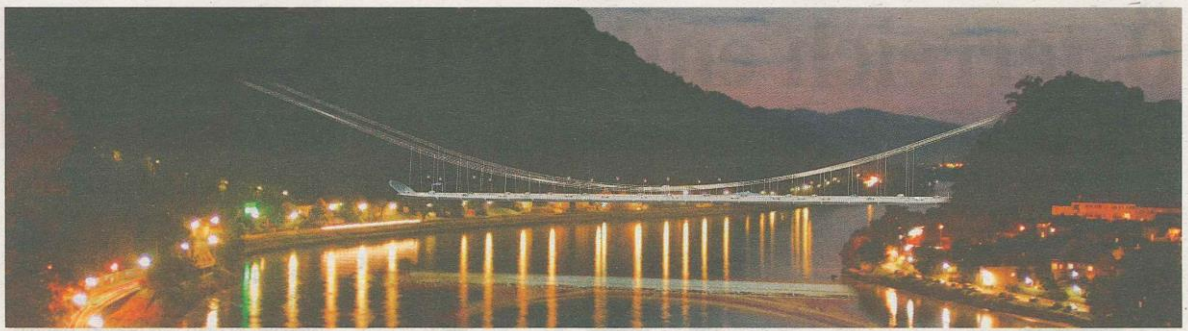
„Einem Baubeginn im Sommer 2015 steht nichts mehr im Wege“, freut sich Landesbaureferent Franz Hiesl. Wobei im Sommer „nur“ Häuserabrisse, Felssicherungen und Radwegeverlegungen stattfinden sowie Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der eigentliche Brückenbau startet 2016.

und Radwegeverlegungen ► Donauquerung um 155 Millionen €

2016 eine Hängebrücke



Ein besonderes „Lichtmanagement“ lässt die neue Brücke speziell nachts über der Donau „schweben“.



Montage: Asfinag

APG und Jugendrotkreuz bewegen gemeinsam mehr



V. l.: Helmut Tamerl (APG), stv. ÖRK-Landesleiterin Maria Attene-der, Aichinger, Blaha Foto: ÖÖRK

LINZ – Anlässlich des Weltrotkreuztages übergab die Austrian Power Grid (APG) in Linz ihrer Partnerorganisation, dem ÖÖ. Jugendrotkreuz, einen Scheck über 15.000 Euro. „Versorgungssicherheit ist sowohl für die APG als auch für das Jugendrotkreuz ein zentrales Thema“, sagte APG-Betriebsleiter Thomas Blaha. „Junge Menschen zu begeistern und sich mit Freude für andere einzusetzen, ist für uns als ÖÖ. Rotes Kreuz eine herausfordernde Aufgabe“, so Präsident Walter Aichinger.

Linz bekommt ein neues schwebendes Wahrzeichen

Geplante vierte Donaubrücke erfüllt verkehrstechnisch und gestalterisch höchste Ansprüche, betonen Hiesl, Luger und Asfinag-Vorstand Schedl

LINZ – „Es gibt keine Straße, die man nicht sieht.“ Das betonte Mittwochabend Alois Schedl, Vorstandsdirektor des heimischen Autobahnbetreibers Asfinag in Linz. Daher sei es wichtig, dass sich Straßenbauten ins Landschaftsbild einfügen. Das werde mit der geplanten vierten Donaubrücke westlich der Nibelungenbrücke besonders gut gelingen, waren auch LH-Stv. Franz Hiesl und der Linzer Bgm. Klaus Luger überzeugt: Die Brücke werde „ein neues Wahrzeichen, das man nicht zu verstecken braucht“, zeigte sich Hiesl zufrieden. Luger sprach von einer „aufgewerteten städtebaulichen Situation am Eingangstor von Linz“.

Das Besondere an der vier-spurigen Autobahnbrücke ist die Tatsache, dass sie frei in einer Höhe von 14 Metern über der Donau zu schweben scheint. Denn um die Eingriffe in die sensible Donaulandschaft gering zu halten, habe man eine Hängebrücke entworfen, sagte Thomas Fackler vom Stuttgarter Planungsbüro Schlaich Bergmann, dessen Entwurf den Planungswettbewerb gewonnen hatte. So gebe es keine klobigen Pfeiler, stattdessen sorgen mächtige, rund 500 Meter lange Tragseile für Stabilität. Diese Seile werden an den beiden Tunnelportalen eng zusammengeführt, im Felsmassiv geben 60 Meter lange Anker sicheren Halt.

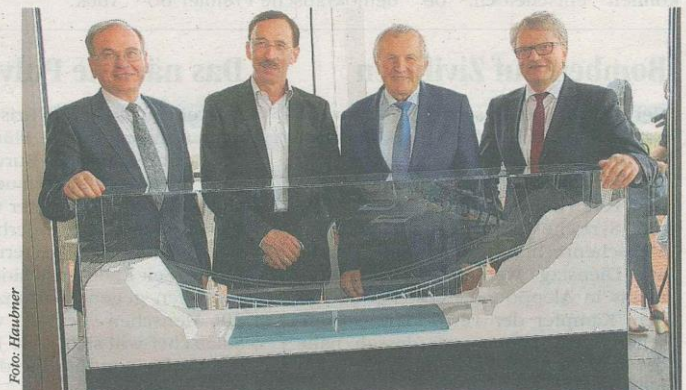
Eine solche Konstruktion sei eine österreichweite Premiere.

Derzeit bereite man die Ausschreibung vor, sagte Schedl. Bald werden drei eingelöste Häuser vor den Portalen abgerissen, dann folgen Felssicherungsarbeiten, im Herbst die Verlegung der Radwege an den Portalen. Im Frühjahr 2016 soll der Brückenbau starten, wobei die Brückenelemente von Schiffen angeliefert werden. 2018 solle der Bau fertig sein und inklusive Anschlussstellen rund 155 Mio. Euro kosten. Dann werde sowohl die Innenstadt als auch die Nibelungenbrücke entlastet, Letztere um circa 20.000 Fahrzeuge täglich, rechnete Hiesl vor. ch



Technische Daten des imposanten Bauwerks: Die Spannweite beträgt 305 Meter, die Breite 25 Meter, die Länge der Hauptseile 500 Meter, das Gesamtgewicht 12.900 Tonnen, die mögliche Belastung 3100 Tonnen.

Montage: Asfinag



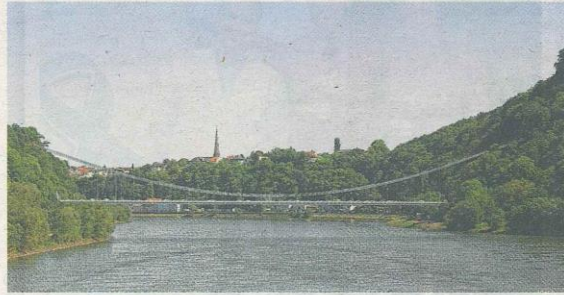
Präsentierten das Brückenmodell: (v. l.) Schedl, Fackler, Hiesl und Luger

VIERTE DONAUBRÜCKE

Drei Häuser müssen Brücke weichen, Bauarbeiten starten im Sommer

LINZ. Im Sommer wird mit den Vorbereitungsarbeiten für den Bau der vierten Donaubrücke begonnen. Bereits 2018 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Die neue Donaubrücke ist ein essentieller Bestandteil des Westringes der Linz vom Durchzugsverkehr entlasten soll. Sie wird 306 Meter lang und 25 Meter breit sein und vier Fahrspuren Platz bieten. Bei normalem Wasserpegel werden die Fahrspuren 14 Meter über der Donau liegen, der Schiffsverkehr wird also in keiner Weise beeinträchtigt. Der Bau der Brücke soll inklusive der Kosten für die Anschlussstellen an beiden Seiten 155 Millionen Euro



So soll das fertige Projekt 2018 aussehen

Bild: Asfinag

kosten. Die Pläne für die Hängebrücke stammen vom Stuttgarter Architekturbüro Büro Schlaich und Bergermann. „Ein solches Projekt bedeutet große Verantwortung gegenüber der Umwelt, denn Brücken sind nun einmal sehr große Bau-

werke, die die Landschaft prägen“, erklärt Thomas Fackler vom Büro Schlaich und Bergermann seine Herangehensweise. Er nutzt für seine Konstruktion die Höhe der Felswände, in denen die Trage-seile mit 100 Ankern die 16 Meter in den Fels

getrieben werden, befestigt werden. Indem man die Felswände in den Bau miteinbezieht gelingt es auch die Konstruktion verhältnismäßig „schlank“ zu halten. Im Sommer werden die ersten Vorbereitungsarbeiten wie Felssicherungsarbeiten und Abbrucharbeiten für beide Tunnel durchgeführt. Um die Brücke zu errichten müssen auch drei Häuser abgerissen werden. Groß sehen werde man die Baustelle aber erst im Frühjahr 2016, so Asfinag-Vorstand Alois Schedl.

Bei der Präsentation betonten sowohl Bürgermeister Klaus Luger als auch Landeshauptmann Stellvertreter Franz Hiesel die Bedeutung der Brücke für die Entlastung der Linzer Innenstadt vom Durchzugsverkehr. ■

Positiver Bewilligungsbescheid ist kurz vor der Unterschrift:

Naturschutz-Ja zum Westring

In Sachen Linzer Westring – bei der mindestens 646 Millionen € teuren Donau-Überquerung und der unterirdischen Innenstadt-Durchquerung Richtung Westbrücke – gibt's den nächsten „Meilenstein“: Der positive Naturschutzbescheid steht vor der Unterschrift; zuvor will ihn aber noch die zuständige (grüne) Stadträtin lesen.

Schon im Naturschutzgutachten waren die Eingriffe durch das Straßenprojekt

sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase als „vertretbar“ eingestuft worden. Das gelte quer durch – für Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft –, wobei natürlich diverse Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind; zum Beispiel für den Wanderfalken, der im Bereich der Brückenportalbaustelle in Urfahr nistet.

Welche Maßnahmen sich im Bewilligungsbescheid wiederfinden, ist noch nicht bekannt. Auch die für den Naturschutz zuständige Stadträtin Eva Schobesberger von den Grünen kennt

den Bescheid noch nicht. Sie hat Weisung gegeben, ihn ihr vor der Unterschrift durch den Behördenleiter vorzulegen, damit sie ihn lesen kann. Mit allfälligen Einsprüchen wird sich die nächste Instanz, das Bundesverwaltungsgericht, auseinander setzen müssen.

ooe.regional@kronenzeitung.at

Mit dem positiven Naturschutzbescheid

Am 5. Juli wird

Dieser Spatenstich wird zelebriert: Am Sonntag, den 5. Juli, wird von 13 bis 17 Uhr am Linzer Hauptplatz gefeiert. Was? Der Start der Bauvorbereitungen für die Linzer Westumfahrung („Ring“ ist sie ja keiner mehr) samt 4. Donaubrücke. Mit dem positiven Naturschutzbescheid ist nun das rechtliche Fundament (fast) fertig.

„Mit dem positiven Naturschutzbescheid ist nach sieben Jahren Verfahrenslauf das letzte Bewilligungsverfahren für die A 26, Linzer Autobahn, abgeschlossen“, jubeln Stadtschef Klaus Luger (SP) und Landesbaureferent Franz Hiesel.

Es gibt zwar noch eine Beschwerdefrist beim Bundesverwaltungsgericht (vier Wochen ab Zustellung des

Bescheids, den auch zehn Bürgerinitiativen bekommen), trotzdem wurde der Spatenstich schon für 5. Juli festgelegt.

Asfinag-Vorstand Alois Schedl zeigt sich zuversichtlich, dass die zweite Instanz zügig arbeiten kann, zumal die meisten Naturschutzthemen (ausgenommen Wanderfalke) schon im UVP-Verfahren abgehandelt worden seien. Die Auflagen seien „sehr streng“, sagt Schedl, der zugleich verspricht: „Wir werden sie penibel einhalten!“

Der Asfinag-Vorstand bekräftigt auch, dass die Finanzierung des 646 Millionen Euro teuren Straßenprojektes gesichert sei. Sobald die zweite Etappe zum Bahnhof fertig sei (geplant 2024), werde die Donaubrücke (Teilfreigabe 2018) auch vignettenpflichtig sein.

Zuerst gibt's Bauvorbereitungsmaßnahmen, bevor 2016 mit dem Brückenbau begonnen wird. Einen zwei-

ist nun das rechtliche Fundament für das 646-Millionen-Euro-Projekt (fast) fertig:

„Westring“-Spatenstich gefeiert



ten Spatenstich für den Donaübergang schließt VP-Politiker Hiesel aus; einen Tunnelanschlag für die Strecke durch die Stadt (Tunnel Freinberg, geplant ab 2018) werde es aber schon geben.

Noch nicht rechtskräftig ist allerdings auch der Wasserrechtsbescheid, so ein Hinweis vom zuständigen Landesrat Rudi Anschöber.

Westumfahrung: Die

Mit positivem Naturschutzbescheid ist nach sieben Jahre

LINZ — Für das „vermutlich bestgeprüfte Verkehrsprojekt Österreichs“ (LH-Stv. Franz Hiesl) gibt es jetzt auch grünes Licht vom Naturschutz. Damit ist nach sieben Jahren Verfahrenslauf und insgesamt 40-jähriger Vorgeschichte der Weg frei für den Bau der A26, besser bekannt als „Westring“ oder „Westumfahrung“. Profitieren davon sollen nicht nur die staugeplagten Anrainer an den derzeitigen Durchzugsstraßen wie etwa der Rudolfstraße, oder Kapuzinerstraße und Sandgasse, sondern auch die Pendler aus dem oberen Mühlviertel. Für den Spatenstich wird nicht viel Zeit verloren. Bereits am 5. Juli soll es am Linzer Hauptplatz soweit sein. Gleichzeitig wird dort auch eine großangelegte Information über das von Umweltschützern bekämpfte „Jahrhundertprojekt“ stattfinden. Im Herbst beginnen dann die Vorbereitungsarbeiten auf der Urfahrer Seite. Laut Asfinag-Vorstandsdirektor

Alois Schedl sei das Projekt „absolut umweltverträglich“. Dies würde auch der nunmehr vorliegende Naturschutzbescheid bestätigen. Sämtliche Auflagen wie etwa die Schaffung von Ausgleichsflächen oder Nistplätzen für Wandervogelarten würden penibel eingehalten, kündigte Schedl gestern in einer Pressekonferenz an.

„Für jedes Verfahren muss es auch ein Ende geben“

Sowohl LH-Stv. Franz Hiesl wie auch der Linzer Bürgermeister Klaus Luger verliehen dabei ihrer Genehmigung darüber Ausdruck, dass es jetzt endlich los gehen kann. „Für jedes Verfahren muss es auch einmal ein Ende geben“, sagte Hiesl, dem allerdings bereits Zweifel kommen, ob es in Zukunft überhaupt noch möglich sein wird, Großprojekte zu realisieren. Im konkreten Fall ist es sich gerade noch ausgegangen. „Fast wäre mein Pensionsantritt früher

gekommen“, so Hiesl, der angesichts der langen Verfahrensdauer fordert, dass UVP-Verfahren in Zukunft auf drei Jahre begrenzt werden. Keine andere Stadt Österreichs sei so stark vom Pendlerverkehr belastet wie Linz, erklärte Luger, der allerdings auch darauf hinweist, dass ohne gleichzeitigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs keine Verbesserung der Belastung für die Anrainer möglich sei. „Nur mit Straßen wäre in einer Stadt wie Linz die Mobilitätsproblematik nicht in den Griff zu bekommen“, so Luger.

Zu den Gegnern des Projektes meinte Hiesl: „Auch wenn nicht alle für die Westumfahrung sind, so ist es doch die große Mehrheit“, und verwies auf Umfragen, in denen sich mehr als 70 Prozent für die Realisierung aussprechen. „Dieses Ergebnis sollte respektiert werden“, so Hiesl. In der Praxis dürfte es dies allerdings nicht spielen. Noch sind Rechtsmittel

letzte Hürde ist genommen!

dauerndem Verfahren der Weg frei für das wichtigste Infrastrukturprojekt in Linz



Die vierte Linzer Donaubeckbrücke soll 2018 in Betrieb genommen werden. Die 306 Meter lange Hängebrücke wird sich zwischen den Uferwänden und auf Höhe Kalvarienberg auf der Linzer Seite spannen.

Foto: Asfinag

gegen den 123 Seiten umfassenden Bescheid des Linzer Bauamts möglich. Asfinag, Land OÖ und Stadt Linz rechnen aber damit, dass er bis zum Baubeginn 2016 rechtskräftig wird. Die noch bestehenden Einwendungen gegen das ebenfalls positiv ent-

schiedene UVP-Verfahren haben keine aufschiebende Wirkung. Als erste Etappe des Projekts soll im ersten Halbjahr 2016 mit dem Bau der Donaubeckbrücke begonnen werden. Die Gesamt-Verkehrsfreigabe der 4,7 Kilometer langen A26 ist für 2029 geplant.

Die Projektkosten sind mit 646 Mio. Euro veranschlagt. Das Land zahlt zehn, die Stadt fünf Prozent davon. Asfinag-Vorstandsdirektor Schedl hält das für „nicht billig, aber gut angelegtes Geld“. Die Finanzierung sei durch die Mautentnahmen gesichert.

Vierte Donaubeckbrücke kostet 155 Millionen Euro

2016 soll der Bau der 306 Meter langen Hängebrücke zwischen den Uferwänden und dem Kalvarienberg auf der Linzer Seite beginnen. Die Brücke besteht aus einem sogenannten Tragwerk für beide Richtungsfahrbahnen — ist also „aus einem Guss“. Die Seile über die Donau, die ein Gewicht von 13.000 Tonnen tragen, sind 500 Meter lang. Zusammengefasst haben diese zwei Bündel aus jeweils zwölf einzelnen Seilen einen Durchmesser von 14,5 Zentimetern. Die zwei dicken Seilpakete, an denen die Brücke hängt, vereinigen sich wieder an beiden Donaufern und werden mit jeweils rund 100 Ankern (quasi „Dübel“) befestigt. Die Baukosten dieses ersten Bauabschnitts betragen 155 Millionen Euro.



Erreicht: Hiesl, Luger und Schedl freuen sich auf den offiziellen Spatenstich, der am 5. Juli am Linzer Hauptplatz stattfinden soll.

Foto: Magistrat Linz

VERKEHR

Naturschutz-Bescheid positiv: Am 5. Juli Spatenstich zur Westumfahrung

LINZ. Mit dem positiven Naturschutzbescheid und dem Ende des letzten noch ausstehenden Bewilligungsverfahrens für den Bau der Westumfahrung Linz (A26) steht laut Verantwortlichen von Stadt, Land und AS-FINAG einem Spatenstich am 5. Juli für die vierte Donaubrücke und der 4,4 Kilometer-Autobahn nichts mehr im Weg.

von JÜRGEN AFFENZELLER

„Mit der naturschutzrechtlichen Bewilligung wurde die letzte Hürde auf dem Weg zum Baustart genommen. Die Westumfahrung ist wichtig für den Wirtschaftsstandort Linz und bringt eine Entlastung für rund 40.000



So soll die neue Donaubrücke nach der Fertigstellung aussehen.

Grafik: Asfinag

Bewohner in Urfahr sowie in der Innenstadt“, sind der Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) und LH-Stv. Franz Hiesl (VP) voll des Lobes über das Projekt. Viele Einwendungen im UVP-

Verfahren und der unklarste Punkte beim Naturschutzverfahren betrafen den in der Urfahrwand brütenden Wanderfalken, der künftig neue Brutstätten erhalten soll. Fix ist nun: Der Spa-

tenstich wird am Sonntag, 5. Juli, ab 13 Uhr am Linzer Hauptplatz stattfinden. Im Rahmen der ersten Bauetappe wird zwischen 2016 und 2018 eine vierte, 306 Meter lange Linzer Donaubrücke westlich der Nibelungenbrücke errichtet. Im Anschluss daran wird auf der Linzer Seite ein 4,4 Kilometer langer zweiröhriger Tunnel durch den Freinberg bis zur Kudlichstraße sowie eine neue Westbrücke errichtet.

Mit der Teilverkehrsfreigabe wird 2024, mit der kompletten Verkehrsfreigabe auf der neuen Westbrücke im Jahr 2029 gerechnet, die Kosten betragen 646 Millionen Euro. Das Land OÖ wird 10 Prozent, die Stadt Linz 5 Prozent beisteuern. ■

Brückenbau startet 2016

Nach dem positiven Naturschutzbescheid der Stadt Linz steht der Bau der A26 in den Startlöchern.

■ LINZ (jog). „Fast wäre mein Pensionsantritt früher gekommen als der Baubeginn der A26.“ Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl zeigt sich erleichtert über die positive naturschutzrechtliche Bewilligung für die Westumfahrung. Die letzte Hürde scheint damit genommen, 40 Jahre nach den ersten Planungen für das Verkehrsprojekt. Die letzten Bewilligungsverfahren für die A26 kommen nach sieben Jahren zu einem Abschluss. „Durch das Verkehrsprojekt kommt es, wie bei jedem Straßenbauvorhaben, zu Eingriffen in die Tier- und Pflanzenwelt sowie in das Landschaftsbild. Entspre-

chende Vorschriften und Auflagen bezüglich Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sind einzuhalten“, sagt Alois Schedl, Vorstand der ASFINAG. Die insgesamt 14 Hektar großen Ausgleichsflächen befinden sich im Raum Wilhering und in den Linzer Traunauen. „Mit dieser letzten Genehmigung bleiben wir im Zeitplan und können im Juli 2015 das Straßenbauprojekt in Angriff nehmen“, so Schedl weiter. Die geplante Verkehrsfreigabe der vierten Linzer Donaubrücke im Jahr 2018 erfordert einen straffen Zeitplan. Bereits diesen Sommer beginnt der Einbau von Lärmschutzfenstern in den betroffenen Häusern nahe dem Baustellenbereich. Weiters werden drei Häuser am Donauufer abgetragen. Im Herbst wird das Bauprojekt ausgeschrieben, 2016 soll mit dem Brückenbau begonnen werden. Von einem



Als erster Teil der 4,7 Kilometer langen und rund 646 Millionen Euro teuren Straße wird die Hängebrücke gebaut.

Foto: Land OÖ

grünen Licht für die Realisierung der A26 möchte Umwelt- und Wasser-Landesrat Rudi Anschober noch nicht sprechen. Der Wasserrechtsbescheid der Landesbehörde sei noch nicht rechtskräftig. 45 Betroffene erheben Einspruch gegen den Bescheid, der laut Umweltschutzrechtsabteilung aufschiebende Wirkung hätte.

1391462



An den Kosten für die A26 sind Land (10 Prozent) und Stadt (5 Prozent) beteiligt.

Foto: Stadt Linz

ASFiNAG aktuell

Amtliche Mitteilung

A 26 BÜRGERINFORMATION



Wir laden Sie herzlich ein zum **Spatenstich A 26** Linzer Autobahn

A 26 – jetzt geht's los: Nach vielen Jahren Planung und Prüfung kann die ASFiNAG mit dem Bau der A 26 Linzer Autobahn starten.
Das ist ein Grund zum Feiern!

Kommen Sie am 5. Juli auf den Linzer Hauptplatz zur Spatenstichfeier. Um 13 Uhr geht es los mit einem Fest für die ganze Familie. Für Speis und Trank und musikalische Unterhaltung ist gesorgt. Wir garantieren auch Spiel und Spaß für die Kleinsten. Alles was Sie mitbringen müssen, sind gute Laune und die Gutscheine, die Sie auf der Rückseite dieser Einladung finden.

Der eigentliche Spatenstich beginnt um 14 Uhr. Hochrangige Vertreter von Stadt, Land, Bund und ASFiNAG geben dann das „Startsignal“ für den Bau der A 26.

Feiern Sie mit uns, wir freuen uns auf Ihr Kommen!

DAS PROGRAMM:

- Musikalische Umrahmung durch die Magistratsmusik Linz, Kinderchor des Musiktheaters Linz, Franky Leitner und Opus.
- Kinderecke mit Hüpfburg
- Alle Informationen zum Projekt A 26

WANN UND WO:

- Sonntag, 5. Juli, 13 bis 17 Uhr am Linzer Hauptplatz

Zugestellt durch  Post.at

**GEMEINSAM
SICHER ANKOMMEN**

Spatenstichfeier A 26 Linzer Autobahn, am 5. Juli auf dem Linzer Hauptplatz.

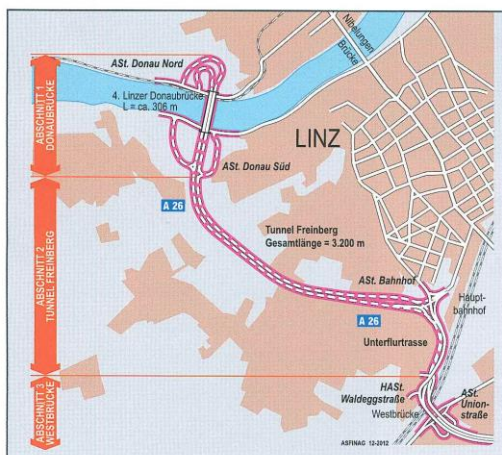
Der Bau der A 26 Linzer Autobahn kann beginnen! Mit dem aktuellen Naturschutzbescheid des Magistrats Linz hat die A 26 („Westring“) die letzte Hürde im intensiven Genehmigungsverfahren genommen. Der Errichtung einer absolut umweltverträglichen Entlastungsstrecke für Linz und den Pendlern aus dem Umland steht nichts mehr im Weg!

Die A 26 Linzer Autobahn – ein Projekt von dem alle profitieren!

Die neue Strecke ist eines der wichtigsten Projekte zur Verbesserung der Verkehrslage in Linz sowie im Um-

feld der Landeshauptstadt. Die ASFINAG schafft eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der A 7 Mühlkreis Autobahn und der B 127 Rohrbacherstraße.

Sie als Linzerinnen und Linzer profitieren von weniger Verkehr, Pendler aus dem Umland von den kürzeren Wegen! Mit der A 26 wird viel Verkehr sinnvoll auf die neue Autobahn verlagert und das städtische Straßennetz damit entlastet. Die neue Strecke bringt auch weniger Lärm und Luftschadstoffe in Linz: Rund vier Kilometer verlaufen in einem Tunnel unter der Landeshauptstadt. Jetzt starten die Baumaßnahmen für den ersten Bauabschnitt: Die neue 4. Linzer Donaubrücke, die große Entlastung für die Nibelungenbrücke bringt.



Das bringt die A 26 für Sie:

- Weniger Stau in der Stadt!
- Pendler kommen schneller an ihren Arbeitsplatz!
- Weniger Lärm und Schadstoffe!
- Entlastung für die Nibelungenbrücke!

Infos online: Informieren Sie sich über das Projekt unter: www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/oberoesterreich

Impressum: Medieninhaber und Herausgeber: ASFINAG Bau Management GmbH (BMG), Modecenterstraße 16, 1030 Wien. **Redaktion:** Christoph Pollinger
Grafische Gestaltung: ASFINAG Marketing. **Druck:** NO Pressehaus Druck- und Verlags GmbH. **Auflage:** 120.000. **Stand:** Juni 2015. info@asfinag.at, www.asfinag.at

Gutschein

für ein **Paar Würstel**
und ein alkoholfreies
Getränk!



Einlösbar bei der Spatenstichfeier
A 26 am 5. 7. 2015, solange der
Vorrat reicht.

Gutschein

für ein **Paar Würstel**
und ein alkoholfreies
Getränk!



Einlösbar bei der Spatenstichfeier
A 26 am 5. 7. 2015, solange der
Vorrat reicht.

Gutschein

für ein **Paar Würstel**
und ein alkoholfreies
Getränk!



Einlösbar bei der Spatenstichfeier
A 26 am 5. 7. 2015, solange der
Vorrat reicht.

Gutschein

für ein **Paar Würstel**
und ein alkoholfreies
Getränk!



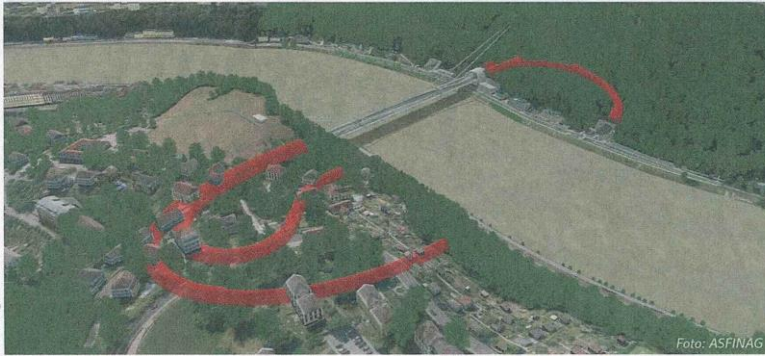
Einlösbar bei der Spatenstichfeier
A 26 am 5. 7. 2015, solange der
Vorrat reicht.

Startschuss für den Linzer Westring

Der Spatenstich Anfang Juli für die A26 war nicht nur der Startschuss für eine staufreie Zukunft für Tausende Pendler, sondern beendet eine beinahe 40-jährige Geschichte mit vielen Höhen und Tiefen.

„Das Projekt Westring steht dafür, dass in Oberösterreich etwas weiter geht und dass wichtige Vorhaben für die Menschen auch umsetzbar sind. Denn als Wirtschafts- und Industrieland Nr. 1 der Republik braucht Oberösterreich eine zeitgemäße und

leistungsfähige Infrastruktur. Der Linzer Westring bringt uns diesem großen Ziel ein gutes Stück näher. Es ist eine wichtige Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, die durch Linz pendeln müssen und der Wirtschaft“, so Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer. Als erste Etappe des Projekts soll im ersten Halbjahr 2016 mit dem Bau der 155 Mio. Euro teuren Donaubrücke, einer Stahlseil-Hängekonstruktion, begonnen werden. 2018 soll die Verkehrsfreigabe der vierten Linzer Donauquerung erfolgen. Noch im heurigen Sommer erfolgt der Abriss dreier Häuser, zudem nimmt die Asfinag Felsicherungsarbeiten vor. Das Projekt sieht eine 4,7 Kilometer lange Strecke vom A7-Knoten Hummelhof über eine Brücke bis zur Anschlussstelle Donau-Nord vor. Davon verlaufen etwa vier Kilometer unterirdisch. Kostenpunkt: 646 Millionen Euro.



Anzeige

Foto: ASFINAG

Bürger können am Hauptplatz Details erfragen:

Westumfahrung bekommt nun ein eigenes Info-Büro

Sieben Jahre dauerte das Verfahren zum Linzer Westring, der diesen Sonntag endlich seinen Spatenstich feiert. Nun will SP-Bürgermeister Klaus Luger sichergehen, dass interessierte Bürger auch alle Details zum Großprojekt erfahren: „Wir planen eine Info-Stelle.“

„Der Beschluss im Stadt-senat ist schon gefallen, auch der Vertrag ist unterschrieben: Wir richten quasi ein Informationsbüro zur Westumfahrung für die Bevölkerung ein“, verriet Luger nun der „Krone“. Ausserkoren hat die Stadt die Räumlichkeiten des Genesis-Stadtarchivs im Hof des Alten Rathauses, das im Sommer des Vorjahres –

auch wegen der niedrigen Besucherzahlen – geschlossen wurde. „Wir gehen davon aus, dass wir im Spätsommer einziehen und im Herbst eröffnen können“, glaubt der Bürgermeister.

Wie berichtet, wird am kommenden Sonntag von 13 bis 17 Uhr am Hauptplatz gefeiert, dass nun die Bauvorbereitungen für die Linzer A 26 starten können.

Gegner formieren sich vor Spatenstich:

Kritik am Bau des Linzer Westrings reißt nicht ab!

Morgen, Sonntag, fällt bei einem Fest am Hauptplatz der Startschuss für den Bau des Westrings – und das, obwohl mit dem Bau der Donaubrücke erst im nächsten Jahr begonnen wird. Die Kritik der Gegner an dem Millionenprojekt reißt nicht ab. Sie wettern nach wie vor!

Laut Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (ÖVP) und den Chefs der Asfinag sei beim mehr als 600 Millionen Euro teuren Westring alles auf Schiene – was die Gegner aber komplett anders sehen: Nach Erstellung des Wasserrechtsbescheids durch das Land habe es 45 Beschwerden von Betroffenen gegeben. „Möglich ist, dass sich auch das Bundesverwaltungsgericht damit beschäftigt – und das dauert Monate“, so Landesrat Rudi Anschober. Er bezeichnet den morgigen Spatenstich mit Frei-Getränken und Gratis-Würstln als Polit-Show: „Warum macht man diesen Spatenstich auf dem Hauptplatz, wo doch dort gar nicht gebaut wird?“, fragt sich der Politiker.

Startschuss für das 660-Millionen-Euro-Projekt

Tausende Besucher werden bei der Spatenstich-Feier für den Linzer Westring morgen auf dem Hauptplatz erwartet

LINZ. Nach sieben Jahren der Planung und Prüfung ist es so weit: Am Sonntag wird auf dem Hauptplatz der Spatenstich für das 660-Millionen-Euro-Projekt „Linzer Westring“ gefeiert. Mehrere tausend Teilnehmer werden erwartet. „Es soll ein Fest für die ganze Familie werden“, sagt Asfinag-Sprecher Christoph Pollinger.

Los geht's um 13 Uhr. Für Speis und Trank ist gesorgt. Musikalisch umrahmt wird die Feier von der Magistratsmusik Linz, dem Kinderchor des Musiktheaters, Quetsch'n-Star Franky Leitner und der Rock-Band Opus. Eine Kinder-ecke mit Hüpfburg wird die kleinen Besucher bei Laune halten.

Der eigentliche Spatenstich beginnt um 14 Uhr. Auf dem Podium versammelt: Verkehrsminister Alois Stöger (SP), Vizekanzler Reinhold Mitterlehner (VP), Landeshauptmann Josef Pühringer (VP),



So soll die neue Westring-Brücke nach ihrer Fertigstellung ausschauen. Bild: Asfinag

seine Stellvertreter Franz Hiesl (VP) und Reinhold Entholzer (SP), Bürgermeister Klaus Luger (SP) und Asfinag-Vorstandsdirektor Klaus Schierhackl. Dann wird bis 17 Uhr gemeinsam gefeiert.

Kritik am Begriff „Spatenstich“ übte gestern die „Überparteiliche Plattform gegen den Westring“. Deren Sprecher Alfred Jaeger weist darauf, dass der Wasserrechtsbescheid noch nicht rechts-

„Mit dem Bau der Westring-Brücke beginnen wir voraussichtlich im ersten Halbjahr 2016.“

Christoph Pollinger, Asfinag

kräftig sei, weil 45 Beschwerden mit aufschiebender Wirkung erhoben worden seien, über die das Bundesverwaltungsgericht erst entscheiden müsse. Bis dahin fehle ein durchsetzbarer Bescheid. „Deshalb kann mit dem Bau gar nicht begonnen werden“, sagt Jaeger.

Bei der Asfinag sieht man's anders. „Wir beginnen jetzt mit den ersten Schritten für den Bau der Brücke“, sagt Pollinger. Die dafür nötigen Bescheide hätten schon Rechtskraft, das Wasserrechtsverfahren spiele da keine Rolle. Erste Schritte, damit ist die „Baufeldfrei-

machung“ ebenso gemeint wie Fellsicherungen und Hausabbrüche. Deshalb könne man sehr wohl von einem „Spatenstich“ sprechen.

Ausgesperrt vom großen Fest sind 40 Mitglieder der Initiative „Verkehrswende Jetzt“, die auf dem Hauptplatz gegen das Projekt protestieren wollten. Sie verlegen ihre Aktion zum Taubenmarkt.

20 Euro für „Begleitkinder“?

Wenig Freude hat die Asfinag mit einer „Werbeaktion“ der von ihr beauftragten Event-Agentur. An einer Volksschule in Urfahr wurde den Viertklässlern ein Schreiben an die Eltern ausgehändigt. Darin werden jedem Kind, das bei der Feier einen Ehrengast „begleitet“, 20 Euro in Aussicht gestellt. Eltern sprachen von einer „unmöglichen Idee“.

Die Asfinag distanzierte sich gestern ausdrücklich von dem Schreiben. (kri)

Startschuss für den Linzer Westring

Mit Fest am Linzer Hauptplatz wurde gestern der Spatenstich für die

A26 gefeiert – 2016 beginnt Asfinag mit dem Bau der Donaubrücke

LINZ – Bei hochsommerlichen Temperaturen ist gestern Nachmittag am Linzer Hauptplatz der Spatenstich für den Linzer Westring (A26) gefeiert worden. Rund 40 Jahre dauerte es, bis aus Plänen einer vierten Donaubrücke das heutige Projekt wurde, häufige Änderungen und heftige Proteste inklusive. 2016 will die Asfinag mit dem Bau der Brücke beginnen, 2018 soll die Verkehrsfrei-gabe der vierten Linzer Donauquerung erfolgen.

Westring zeigt, dass in OÖ etwas weiter geht

Vizekanzler Reinhold Mitterlehner, Verkehrsminister Alois Stöger, Landeshauptmann Josef Pühringer, seine Stellvertreter Franz Hiesl und Reinhold Entbolzer, Bürgermeister Klaus Luger, Vorstandsdirektor Klaus Schierbackl und Geschäftsführer Alexander Walcher von der Asfinag betonten die Bedeutung der Stadtautobahn für Pendler und Innen-

stadt. „Der Westring wird die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Oberösterreich weiter stärken und die Verkehrssituation vor allem für die Pendler spürbar entlasten“, meinte etwa der Vizekanzler. „Das Projekt Westring steht dafür, dass in Oberösterreich etwas weiter geht und dass wichtige Vorhaben für die Menschen umsetzbar sind“, so LH Josef Pühringer. Die Kritiker der Stadtautobahn demonstrierten schon zuvor am nahen Taubemarkt und verteilten Staubmasken an die Passanten. Bürgerinitiativen und die Grünen waren von Beginn an aus Umweltschutzgründen gegen den Bau des Westrings. Das UVP-Verfahren dauerte sechseinhalb Jahre. Wasserrechts- und Naturschutzbescheid sind zwar positiv, aber noch nicht rechtskräftig. Asfinag, Land OÖ und Stadt Linz rechnen damit, dass der Naturschutzbescheid bis zum Baubeginn 2016 rechtskräftig wird.



V. l.: Asfinag-Gf Alexander Walcher, Minister Alois

Die noch bestehenden Einwendungen gegen das UVP-Verfahren haben keine aufschiebende Wirkung. Als erste Etappe des Projekts soll im ersten Halbjahr 2016 mit dem Bau der 155 Mio. Euro teuren Do-



Walcher, Asfinag-Vorstand Klaus Schierbackl, LH Josef Pühringer, Vizekanzler Reinhold Stöger, LH Stv. Franz Hiesl, LH Stv. Reinhold Entbolzer, Bgm. Klaus Luger. Foto: Land OÖ

naubrücke, einer Stahlseil-Hängekonstruktion, begonnen werden. Noch im heurigen Sommer erfolgt der Abriss dreier Häuser, zudem nimmt die Asfinag Felssicherungsarbeiten vor. Das Projekt sieht eine 4,7

Kilometer lange Strecke vom A7-Knoten Hummelhof über eine Brücke bis zur Anschlussstelle Donau-Nord vor. Davon verlaufen etwa vier Kilometer unterirdisch. Kostenpunkt: 646 Mio. Euro. Die Objekt-

einlösen sind laut Asfinag zu rund 90 Prozent abgeschlossen. Nur in der Waldeggstraße, wo bisher 84 Eigentümer und 142 Mieter abgelöst wurden, sind noch einzelne Objekte



V. l.: LH-Stv. Reinhold Entbolzer, LH Josef Pühringer, LH-Stv. Franz Hiesl, LAbg. Alfred Frauscher, LAbg. Franz Weinberger, Martin Voggenberger, Bürgermeister von Munderfing und KTM Chef Stefan Pierer

Foto: Land OÖ/Linschinger

Bei 34 Grad feierten 500 Besucher in Linz den Spatenstich für den Westring

Lautstarke Proteste von Gegnern des Projekts begleiteten das Fest auf dem Hauptplatz

Von Alfons Kriegelsteiner

LINZ. Nicht nur die Gluthitze von 34 Grad brachte die Ehrengäste gestern bei der Spatenstichfeier für den Westring auf dem Linzer Hauptplatz ins Schwitzen. Auch das Schreien der Trillerpfeifen und das Skandieren der „Schande“-Rufe machten Vizekanzler Reinhold Mitterlehner (VP) und Verkehrsminister Alois Stöger (SP) bei ihren Ansprachen zu schaffen. Am lautesten bekundeten die gut 40 von einem Polizei-Kordon abgesicherten Westring-Gegner ihren Unmut, als Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und Verkehrslandesrat LH-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) das Wort ergriffen. Manchen der 500 Besucher wurde das zu viel. Sie forderten die Demonstranten vehement zum Schweigen auf. Ohne Erfolg.

Um 14.40 Uhr postierten sich die Ehrengäste vor dem schwarz-braunen Schüttgut auf der Stirnseite des Podiums. Nachdem der Kinder- und Jugendchor des Musiktheaters „I'm Walking on Sunshine“ intonierte und Tafeln mit der Aufschrift „Jetzt geht's los!“ hochgehalten hatte, griffen die Politiker simultan zum Spaten und schütteten einen Schwall Erde vor die Tribüne, untermalt von wütenden „Baustopp!“-Rufen. Erst als alle gemeinsam Landes- und Bundeshymne anstimmten, ebten die Proteste ab.

„Liebe Pffikusse, stellen Sie sich einmal selber in den Stau, dann werden Sie sehen, welche Vorteile der Westring bringt!“

■ Reinhold Mitterlehner (VP), der Vizekanzler zu den Westring-Gegnern

Was Vizekanzler und Verkehrsminister an diesem heißen Nachmittag verband, war ihre gemeinsame Herkunft aus dem Mühlviertel. In ihren Ansprachen wurden beide nicht müde, auf die Vorteile hinzuweisen, die der Westring gerade den Pendlern aus dem Mühlviertel und der Region bringen werde. Mitterlehner bezeichnete die Demonstranten als „Pffikusse“, die sich erst einmal in einen Stau stellen sollten, „dann sehen



Der Spatenstich für den Westring: Auf diesen Moment haben die Befürworter sieben Jahre gewartet. Fotos: Volker Weibold



Bei 34 Grad hielt sich der Andrang zur Feier gestern in Grenzen.



Hitzige Proteste gegen das Projekt

Sie die Vorteile des Westrings!“ Der Landeshauptmann holte seinen Stellvertreter Franz Hiesl vor den Vorhang, der von den Westring-Gegnern mit „Shame on you“-Rufen bedacht worden war. Hiesl habe das Projekt in all den Jahren „nie aus den Augen verloren“. Pühringer dankte auch der Asfinag und bat die Gegner um Verständnis, „denn irgendwann musste entschieden werden, und jetzt haben wir eine Lösung gefunden, die noch unsere Enkel und Urnen für richtig halten werden.“

Dafür erntete er wohlwollendes Nicken bei Friedrich Brauer (63) aus Hofkirchen im Traunkreis (Bez. Linz-Land). Er labte sich mit seiner Frau Christine an einem Paar Gratis-Würstl. „Wir feiern heute unseren 40. Hochzeitstag, waren vorher auf dem Pöstlingberg und sind jetzt hier, um den Spatenstich mitzuerleben“, sagte er. Er sei ein „totaler Befürworter des Westrings“. Warum? „Weil er eine Entlastung für die Pendler bringen wird, die längst überfällig geworden ist.“

■ Bildergalerie vom Spatenstich auf nachrichten.at/bilder

Tumult beim Spatenstich

Umfahrung Munderfing ließ Wogen hochgehen

MUNDERFING. Ohrenbetäubender Lärm machten die Gegner der Umfahrung Munderfing-Mattighofen (Bez. Braunau) am Samstag beim Spatenstich für den ersten Abschnitt. Der Lärmpegel durch Trillerpfeifen und Schreiparolen war so hoch, dass Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und seine Stellvertreter Franz Hiesl (VP) und Reinhold Entholzer (SP) das Festzelt fluchtartig durch einen Seitenausgang verließen und den Spatenstich draußen sozusagen „im Vorbeigehen“ setzten.

Die geplanten großen Reden wurden abgesagt. Die Politiker nahmen sich nur eine Minute Zeit fürs Foto-Shooting, dann „verschwanden“ sie unter massivem Polizeischutz. Die Gegner blieben und schmückten den Erdhügel, der für den Spatenstich aufgebaut worden war, mit ihren roten Karten und Protestplakaten.

Über die Umfahrung Munderfing-Mattighofen wird seit 40



Rote Karten für die Politiker Foto: mala

Jahren diskutiert. Mit dem Spatenstich beginnt der Bau des 20,3 Millionen Euro teuren und 3,3 Kilometer langen ersten Abschnitts, der die Gemeinde Munderfing vom Verkehr entlasten soll. Zwei weitere Abschnitte werden folgen. Die Umfahrung gilt als größtes Straßenbauprojekt des Innviertels. (mala)

■ Mehr dazu lesen Sie auf nachrichten.at/innviertel



„Ich schau am Weg ins Bad hier vorbei. In meiner Nähe würde ich mir den Westring nicht wünschen.“

■ Jakob Bachbauer (25), Linz



„Ich bin froh, dass der Westring endlich kommt. Die Proteste kann ich nicht verstehen.“

■ Irina Pop (41), Linz



„Wer wie ich 35 Jahre lang fast täglich den Riesenstau nach Linz erlebt hat, ist sicher für das Projekt.“

■ Friedrich Brauer (63), Hofkirchen



„Der Westring entspricht einem veralteten Verkehrskonzept: Ich bin dagegen.“

■ Markus Lenger (36), Linz

Lautstarke Demo vor Jubelfeier

1.300 kamen zum Westring-Spatenstich

Der symbolische Startschuss für das umstrittene Projekt ist gefallen.

Linz. Die einen – rund 50 Demonstranten – protestierten lautstark gegen das „Wahnsinnsprojekt“, die anderen jubelten, dass es nach 40 Jahren Diskussion endlich losgeht: Rund 1.300 Besucher kamen laut Polizei am Sonntag trotz tropischer Temperaturen zur Spatenstichfeier für den Linzer Westring (A26) auf den Hauptplatz. Bier, Gratis-Würstel und

die Austropop-Routiniers Opus wurden als Entschädigung der Besucher aufgewartet.

Nach dem symbolischen Akt geht es nun mit Baufeldvorbereitungen für das – noch immer nicht rechtskräftig bewilligte – 646-Mio.-Euro-Projekt weiter. Dafür werden ab sofort drei Häuser an der B129 abgetragen. Die erste Etappe, die vierte Donaubrücke, soll ab 2018 die Nibelungenbrücke um 20.000 Autos entlasten.

Zitate zur Feier

»Die A26 wird gemeinsam mit dem Ausbau der öffentlichen Verbindungen die Verkehrsqualität in Linz und im Mühlviertel erhöhen.«
Infrastrukturminister Alois Stöger (SPÖ).



»Mit dem heutigen Spatenstich heißt es unwiderruflich: Ring frei für den Westring!«
Straßenbaureferent Franz Hiesl (ÖVP).



»Basis für unsere Planungen war der Schutz von Mensch und Umwelt, das garantieren wir auch für den Bau der A26.«
Alexander Walcher, Asfinag



»Die Gelder, die hier verbetoniert werden sollen, brauchen wir dringend zur Modernisierung der Schulen.«
Gottfried Hirz, Klubobmann Grüne.



Politprominenz führte den Spatenstich am Hauptplatz durch.



Lautstarker Protest gegen den Westring.

BAUSTART

Westring erregt die Gemüter

LINZ. Am Sonntag erfolgte bei einer aufwändigen Feier der Spatenstich zur Linzer Westumfahrung (A26). Ruhig ist es damit um das umstrittene Verkehrsprojekt aber noch lange nicht geworden.

von JÜRGEN AFFENZELLER

Der erste Bauabschnitt - vor Errichtung des Tunnels Freinberg und der neuen Westbrücke beim Anschluss an die A7 - ist eine Donauquerung westlich der Nibelungenbrücke, die 2016 gestartet und 2018 in Betrieb gehen soll. „Mit dem heutigen Spatenstich heißt es unwiderruflich: Ring frei für den Westring“, so Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl nach über 40 Jahren Planungszeit über den erfolgten Baubeginn. „Die A26 wird 40.000 Bewohner



Spatenstich (v.l.n.r.): ASFINAG GF Alexander Walcher, ASFINAG Vorstand Klaus Schierhackl, LH Josef Pühringer, BM Reinhold Mitterlehner, BM Alois Stöger, LH Stv. Franz Hiesl, LH Stv. Reinhold Entholzer, Bgm. Klaus Luger

Foto: ASFINAG

in Urfahr sowie der Innenstadt entlasten“, betonte Bürgermeister Klaus Luger (SP).

Für die Grüne Gemeinderätin Gerda Lenger war der Sonntag ein „schwarzer Tag“ für Linz: „Mit dem nach den Wahlen geplanten Baubeginn wird die 15 Jahre dauernde Mega-Baustelle für ein böses Erwachen sorgen,

wenn Sprengungen beginnen, Bagger anrollen, Wälder gerodet werden und die Pendler im Baustellen-Stau stecken.“

Die überparteiliche „Plattform gegen den Westring“ weist auf den ausstehenden Wasserrechts-Bescheid hin, wo Beschwerden erhoben wurden, die aufschiebende Wirkung hätten. ■



„A 26 – Linzer Autobahn. Jetzt geht's los“ war auf den Tafeln zu lesen, die Kinder vom Landestheater-Chor in die Höhe hielten, während die Politiker auf der Bühne symbolisch Spaten stachen. KIZ/EG

Westring im Zeitraffer

- Mit dem Bau der vierten Donaubrücke wird 2016 begonnen, 2018 soll sie fertig sein.
- Spannweite: 305 Meter.
- Am Linzer Ufer sind heuer noch drei Häuser abzureißen.
- 2018 soll die neue Donaubrücke befahren werden können, dadurch, versprechen die Verantwortlichen, werden täglich 20.000 Autos weniger auf der Nibelungenbrücke fahren.
- 2018 beginnt der Abschnitt 2, Tunnel Freinberg – Freigabe 2024;
- Abschnitt 3 – Neue Westbrücke, Verbindung zur A7 – Beginn 2027, Fertigstellung 2029

Ab 2016 wird gebaut. Linz bekommt eine vierte Donaubrücke – und mehr Verkehr oder Verkehrsentslastung?

Im Namen des Verkehrs

Die Positionen können unterschiedlicher nicht sein: Ja oder Nein. Mehr Straße oder nicht? Straße macht mobil oder Straße erzeugt Verkehr. Das Ja hat sich durchgesetzt, das Nein stand am Rande und piffte. Spatenstich zum Linzer Westring war.

120.000 Flugblätter an die Linzer Haushalte versandte die ASFINAG mit der Einladung, am 5. Juli Nachmittag, es war Sonntag, auf den Linzer Hauptplatz zu kommen. Bei Musik und Gratiswürstl sollte der Spatenstich zum Linzer Westring gefeiert werden.

Es muss heute möglich sein ... Es war ein sehr heißer Sonntag. Viele hochrangige Politiker sprachen, bevor sie den Spaten symbolisch zum Baubeginn in die Hand nahmen, Lob auf den Westring. Die Linzer Autobahn, so sagt es die ASFINAG (Autobahn- und Schnellstraßen Finanzierungs AG), bringt Verkehrsentslastung für die öö. Landeshauptstadt und Erleichterung für Tausende Pendler aus dem westlichen Mühlviertel. Landeshauptmann-Stv. Ing. Reinhold Entholzer betonte, Individual- und öffentlicher Verkehr sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. LH-Stv. Franz Hiesl meinte, 40 Jahre Planung reichen wohl aus und „es muss heute möglich sein, dass etwas umgesetzt wird“. LH Josef Pühringer sagte, er wisse, dass es nie angenehm ist, in der Nähe seines Hauses eine große Straße zu bekommen. Weitblick aber sei wichtig. Er bat die Gegner/innen des Westrings um Verständnis. Vizekanzler Reinhold Mittelreiter sprach die Gegner als „Pfeiferlinge“ an, die die Spatenstichfeier mit einem lau-

ten Pfeifkonzert begleiteten. Er empfahl ihnen, statt zu pfeifen sich einmal in die Autoschlange des täglichen Staus zu stellen. Verkehrsminister Alois Stöger meinte, es sei wichtig, den Menschen die Mobilität zurückzugeben – durch Straßen, Schiene und Breitband.

„Schande!“, riefen den Lobredenden die Westring-Gegner zu. Zuvor hatten sie sich am Taubenmarkt zur Gegen-Demonstration eingefunden. Sie brachten dort die ihrer Meinung nach gravierendsten Einwände gegen den Bau des Westrings vor: Wohin mit all den Autos, wo doch jetzt schon kein Platz mehr ist? Die neue Autobahn ende direkt vor dem staugeplagten Bindermichl. „Verbrennt Körperfett, nicht Öl“, war auf einem Spruchband zu lesen. Bürgerinitiativen haben Beschwerden gegen Bescheide erhoben. Jener zum Wasserrechtsverfahren hat aufschiebende Wirkung. Gegen den Naturschutz-Bescheid sei eine Beschwerde in Vorbereitung.

Unterstützung. Bei Würstl, Getränk und Musik setzten sich etwa 1000 Bürger/innen der Hitze des Tages und des Themas aus. Wer sich hier umhörte, bekam viel Unterstützung für die Westring-Entscheidung zu hören: Verkehrsentslastung sei wichtig. „Mir tun die Menschen leid, die jetzt unter dem Stau leiden. Linz braucht eine vierte Brücke“, sagte einer und die neben ihm Sitzenden stimmten zu. „Die da hinten alle pfeifen, die fahren da wahrscheinlich nicht“, sagte ein anderer. Vereinzelt war aber auch zu hören: Der öffentliche Verkehr brauche auch Einsatz!

KOMMENTAR

Lärmfragen

„Ich mag verdammen, was du sagst, aber ich werde mein Leben dafür einsetzen, dass du es sagen darfst.“ – Dieses Zitat der Schriftstellerin Evelyn Beatrice Hall haben viele im Namen der Demokratie schon gesagt. Leider viel weniger befolgt. Während der Reden der Westring-Spatenstichfeier haben die Gegner gepfeifen und mit ihren Radglocken geläutet. Obwohl die Argumente der Westring-Gegner teilend, ging mir der Protest gegen den Strich: Lasst sie reden, hört ihnen zu und werft dann eure Argumente ein – so wie es bisher in der Westring-Auseinandersetzung geschehen ist. Warum jetzt diese Vorstellung? Mit Lärm wirbt sich schlecht! Andererseits: Welche Chance, gehört zu werden, haben in einer Straßenbau-Gesellschaft die Straßenbau-Skeptiker? Die Befürworter haben es leicht, keinen Lärm zu schlagen, sie machen durch politische Entscheidungen Lärm.

ERNST GANSINGER

Abriss von drei Häusern beginnt in zwei

Gebäude müssen

Auf der Baustelle des Linzer Westrings werden schon bald die Bagger auffahren: In zwei Wochen beginnt laut Asfinag der Abriss von drei Häusern auf der Linzer Seite der Donau, die der gigantischen Brücke für die A 26 weichen müssen. Geplant sind auch Felssicherungsarbeiten genau dort, wo die Brückenseile montiert werden.

Der Spatenstich für das mehr als 600 Millionen Euro teure Bauprojekt war schon vor Wochen – in Kürze sollen die Arbeiten aber wirklich losgehen: „Die Arbeiten laufen schon. In diesen Tagen werden jene drei Häuser entkernt, die abgerissen werden müssen“, erklärt Asfinag-Projektmanager Klaus Mittermaier: „Dabei werden Böden herausge-

rissen und die Fenster entfernt.“ Wird der vereinbarte Zeitplan eingehalten, sollen schon am Montag übernächster Woche die Bagger

VON ROBERT LOY

anrollen. „Die Abrissarbeiten werden zwei bis drei Wochen dauern, dann werden dort, wo vorher die Häuser gestanden sind, Freiflächen

Wochen ► Der Baustart ist aber erst 2016

Westring weichen

geschaffen. Diese brauche wir für die Bauarbeiten“, sagt Mittermaier.

Aber wann wird mit dem Bau der vierten Donaubrücke begonnen? „Das ist von den noch anhängigen Behördenverfahren abhängig“, erfuhr die „Krone“, dass es noch immer keinen positi-

ven Naturschutz- und Wasserrechtsbescheid gibt. Mittermaier erklärt: „Wann wir mit dem Bau beginnen, hängt von den Einsprüchen ab.“ Bis dahin soll aber noch einiges geschehen: So ist geplant, noch im Herbst auf der Linzer Seite mit den Hangsicherungsarbeiten zu beginnen, nächstes Jahr soll dann die Urfahrner Seite folgen – und erst dann ist der Bau der Brücke möglich. Grundsätzlich könne man den Zeitplan einhalten, nur: In der Waldeggstraße – also dort, wo der Tunnel beginnt – sind noch immer nicht alle Gebäude abgelöst ...

77 Derzeit werden die Häuser entkernt, mit dem Abriss wollen wir am 10. August beginnen.

A 26-Projektleiter Klaus Mittermayr

Westring: Jetzt fahren die Bagger auf

Mit dem Abriss von drei Häusern starteten gestern die Vorarbeiten für die erste Etappe des Westrings – Baustart für die neue Donaubrücke soll im ersten Halbjahr 2016 sein

LINZ. Auf diesen Moment hatten Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) und der Linzer Bürgermeister Klaus Luger (SP) lange gewartet: Vor versammelter Presse fuhren gestern Vormittag erstmals die Bagger für den Bau des Westrings auf. „Ich freue mich, dass endlich das erste sichtbare Zeichen für den Westring gesetzt wird“, sagte Hiesl. Luger betonte einmal mehr die Vorzüge des Projektes: „Der Westring schafft die notwendige Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Linz und sichert die Lebensqualität in der Stadt.“ Land und Stadt beteiligen sich zu zehn bzw. fünf Prozent an den Kosten von 646 Millionen Euro. Errichtet wird die Stadtautobahn, die von der Rohrbacher Straße über die Donau durch den Römerberg zur A1 führt, vom Autobahnbetreiber Asfinag.

1 Was jetzt passiert: Für die Baumaschinen gibt es vorerst allerdings weniger zu bauen, als mehr niederzureißen: Drei Privathäuser an der Oberen Donaulände oberhalb von Linz müssen weg. Die Häuser befinden sich auf der Linzer Seite an jener Stelle, wo die neue Donaubrücke später (zehn Meter über dem Boden) die Bundesstraße queren und in den neuen Römerberg-Tunnel übergehen wird.

Die Häuser sind das erste und die beiden letzten Gebäude einer Häuserzeile. An der Stelle des ersten Hauses wird ein zweigeschossiges Tunnel-Betriebsgebäude errichtet. „Hier werden Trafos und Schaltflächen der Elektro-Anlagen, etwa für die Belüftung oder der Videoanlage, untergebracht“, sagt Asfinag-Projektleiter Klaus Mittermayr. Die anderen Häuser weichen der Zu- und Abfahrt.



Freude über das „erste sichtbare Zeichen für den Westring“: Bürgermeister Klaus Luger, Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und Alexander Walcher von der Asfinag (v. l.) vor dem Abbruch-Bagger
Foto: Alex Schwarzl

UVP-Prüfung und Wasserrechtsbescheid sind in der zweiten Instanz. Wir rechnen mit einem positiven Abschluss noch in diesem Jahr.“

■ Alexander Walcher, Geschäftsführer Asfinag-Baumanagement-GmbH

2 So geht's weiter: Auf beiden Seiten der Donau müssen die Felswände gesichert werden. Parallel dazu wird ein neuer Radweg auf der Urfahrner Seite

geplant. „Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird der Radweg zwischen Linz und Puchenu in Richtung Donau verlegt“, sagt Geschäftsführer Alexander Walcher von der Asfinag. Dafür wird jetzt mit den ersten Ausschreibungen begonnen, Baustart soll Anfang 2016 sein. Dieser ein Kilometer lange Radweg wird mit neun Millionen Euro richtig teuer, weil Leitungen verlegt und eine Unterführung unter die Mühlkreisbahn gebaut werden müssen.

3 Genehmigungen: Mit dem Bau der Donaubrücke selbst, der ersten Etappe des

Westrings, muss die Asfinag allerdings noch zuwarten. Es gibt Einsprüche gegen den Wasserrechtsbescheid und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). „Wir rechnen aber mit einem positiven Abschluss noch in diesem Jahr“, sagt Walcher. Das Ermittlungsverfahren habe schon begonnen, die Gegner hätten keine neuen Argumente geliefert.

Läuft alles nach Plan, soll mit dem Bau der Brücke in der ersten Hälfte des Jahres 2016 begonnen werden. Die ersten Autos sollen ab 2018 über die Brücke, die von 24 je 14,5 Zentimeter dicken Seilen getragen wird, fahren. (hes)

Gemeinderätin spricht von Anlassgesetzgebung:

Grüne lassen bei Protest gegen den Linzer Westring nicht locker

Im laufenden UVP-Verfahren zum Linzer Westring endet am Montag die Einsicht in die Projektunterlagen – aber bereits jetzt soll – die „Krone“ berichtete – feststehen, dass der Bescheid positiv ausfällt. Das ärgert die A-26-Gegner maßlos: „Irgendwie passt das alles nicht zusammen“, sagt die Grünen-Politikerin Gerda Lenger.

Kritik üben die Gegner auch an der neuen Lärmschutzverordnung, die seit 1. September gilt – und die dafür sorgen soll, dass es bei den Genehmigungen keine Probleme geben wird. Grünen-Gemeinderätin Gerda Lenger sagt: „Das ist Anlassgesetzgebung der übelsten Sorte, wo erst Gesetze im Nachhinein geändert werden müssen, um eine po-

sitive Rechtsbasis für nicht genehmigungsfähige Projekte zu schaffen.“ Unfassbar sei für sie auch die Aussage von LH-Vize Franz Hiesl (VP), dass der positive Umweltbescheid praktisch in der Schublade liege: „Dass Hiesl ungeniert die Ergebnisse eines noch laufenden Behördenverfahrens verkündet, ist politisch unanständig“, wettet Lenger.

Verzögerungen beim Bau des Linzer Westrings sind möglich

Höchstgericht prüft Verordnung: Neue Hoffnung für A 26-Gegner!

Die Bauherren sind verärgert, die Umweltschützer jubeln: Das Bundesverwaltungsgericht hat jetzt eine Lärmverordnung gekippt, die auch Grundlage für die Errichtung des Linzer Westrings war. Neben der A 26 sind viele weitere Großprojekte der Asfinag auf dem Prüfstand – konkret beim Verfassungsgerichtshof.

Schon im Herbst 2014 hatten Umweltschützer gewarnt, dass es sich um eine Anlassgesetzgebung handelt, die rechtlich nicht halten wird – und jetzt haben sie teilweise Recht bekommen. Das Bundesverwaltungsgericht hat jene umstrittene „Bundesstraßen Lärmimmissionsschutzver-

ordnung“ aufgehoben, die Ex-Verkehrsministerin Doris Bures (SP) erlassen hatte.

„Dabei hat es sich in Wahrheit um eine Lärmermächtigungsverordnung gehandelt, mit der sich das Verkehrsministerium auf dem Rücken der Bürger vor der Umsetzung von Höchstgerichtserkenntnissen zum

Nachbarschaftsschutz drücken wollte“, sagt Wolfgang Rehm von der Umweltorganisation „Virus“, dessen Protest jetzt erfolgreich war.

Einer der Gründe: Beim Verfahren wurde herausgefunden, dass die Verordnung humanmedizinisch nicht begründet ist. Wie es jetzt beim Westring weitergeht, ist ungewiss. Die Umweltschützer gehen davon aus, dass es keine Bautätigkeit gibt, solange der Verfassungsgerichtshof nicht entschieden hat – und das kann mehrere Monate dauern . . .

Gericht prüft Lärmverordnung: Keine Verzögerung für Westring

Verfassungsgerichtshof mit einer weiteren Prüfung beauftragt – Bau der A26 soll wie geplant im kommenden Jahr beginnen

LINZ. Obwohl der Bau des Linzer Westrings (A26) noch gar nicht richtig angelaufen ist, werden erste Zweifel laut, ob der Zeitplan für die seit Jahrzehnten diskutierte Entlastungsstraße hält. Anlass ist eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVwG).

Die Behörde hatte die im September des Vorjahres erlassene „Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung, die auch beim Westring zur Anwendung kommt, untersucht. Da das Gericht Beden-

ken hatte, die Lärmschutzverordnung könnte gegen Gesetze verstoßen, wurde nun der Verfassungsgerichtshof (VfGH) mit einer weiteren Prüfung beauftragt.

Für Gerda Lenger, Mitglied der Bürgerinitiative gegen den Bau der A26, war dies allein Grund genug für den Schluss, dass damit der Westring vorerst gestoppt sei.

Dem scheint aber nicht so zu sein. Denn auf den Bau der A26 hat dieser Schritt vorerst keine Auswirkungen, sagte VfGH-Sprecher

„Erkennt der Verfassungsgerichtshof, dass eine Verordnung den Gesetzen widerspricht, gilt die Aufhebung nur für die Zukunft, nicht für die Vergangenheit.“

Christian Neuwirth, Sprecher des Verfassungsgerichtshofes, über mögliche Auswirkung für A26-Bau

Christian Neuwirth den ÖÖN mitteilen. „Erkennt der VfGH, dass eine Verordnung den Gesetzen widerspricht, gilt die Aufhebung nur für die Zukunft, nicht für die Vergangenheit.“

Auch bei der Asfinag, die für den Bau des Westrings zuständig ist, wird davon ausgegangen, dass zumindest alle Bereiche, die nicht mit der Verordnung zu tun haben, weiterbearbeitet werden können. Positiv gestimmt, dass die Zeitpläne halten, ist man auch im Büro des

zuständigen Landesrates Günther Steinkellner (FP).

Damit die Bagger kommendes Jahr wie geplant auffahren können, ist aber noch eine weitere Hürde zu nehmen. Wie berichtet, ist der Wasserrechtsbescheid noch nicht rechtskräftig. Bis dato prüft das Bundesverwaltungsgericht noch Einsprüche dagegen. Dies hat aufschiebende Wirkung. Zulässig waren bisher nur Vorarbeiten, die im heurigen Sommer durchgeführt wurden. (cb/staro)