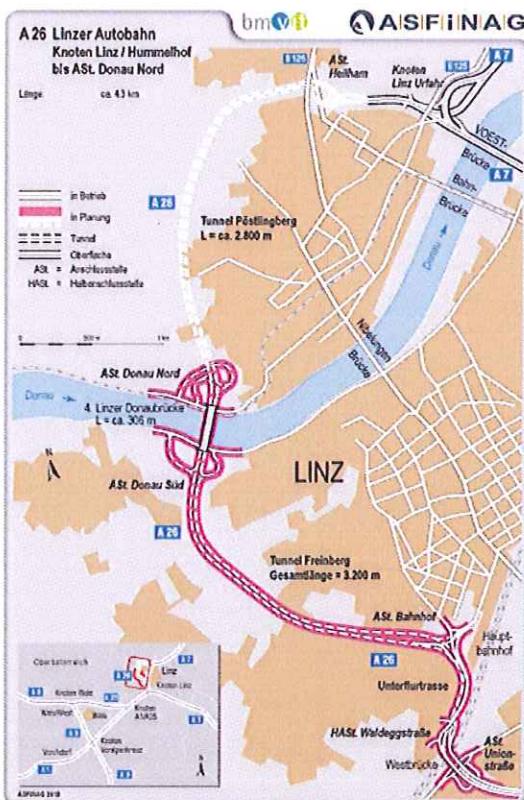


# Linzer Autobahn A26

## „Westring“

2006-2010



---

erstellt von: Mag. Ute Streitt  
Linz, 2011



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

Linz -0.5°C Heute bewölkt und kalt



VERKEHR

29.11.2010

### Die Chronologie des Linzer Weststrings

Das Autobahn-Projekt Linzer Weststring hat seine Wurzeln bereits in den 1970er Jahren. Nach langen Planungen - fehlende Finanzmittel waren wohl mit einer Ursache - liegt seit dem Jahr 2000 ein Projekt auf dem Tisch.

### Österreichweite Beachtung

Im Jahr 2000 ließen erste Schritte zur Realisierung an. Über Oberösterreich hinaus Beachtung fand es aber erst jetzt, seit Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) für eine Sparvariante in Form einer Landesstraße eintrat und damit für einen Aufschrei in Oberösterreich sorgte.

**1970-1986** **1970er Jahre:** Wegen der Verkehrsbelastung im westlichen Linz entsteht die Idee für den Bau einer Westtangente und einer vierten Linzer Donaubrücke.

**1983:** Der Brückenstandort Linz wird im Bundesstraßengesetz verankert.

**Ab 1986:** Die Planungen für die vierte Linzer Donaubrücke beginnen. Das Projekt scheitert an Protesten der Bevölkerung.

MO | 03.01.2011

**2000-2005** **7. Jänner 2000:** Land Oberösterreich und Stadt Linz einigen sich auf ein Projekt "Westring Linz". Die sogenannte Kreativphase beginnt. Der Ringschluss mit der Mühlkreisautobahn (A7) mit dem "größten verkehrlichen Nutzen" für die Stadt ist das Ziel. Ein Brückensteinstandort östlich von St. Margarethen wird gefunden. Aus verschiedenen Varianten wird die endgültige Trassenführung ausgewählt.

**29. März 2002:** Das Parlament beschließt die Aufnahme des Projektes in das Bundesstraßengesetz.

**2004:** Das Vorprojekt zum Westring wird vom Land Oberösterreich fertiggestellt und beim Verkehrsministerium eingereicht. Bürgerinitiativen und die Grünen sind aus Umweltschutzgründen gegen den Bau.

**1. April 2005:** Übernahme des Projektes durch die Asfinag.

**25. November 2005:** Unterzeichnung einer Absichtserklärung für den Bau durch Vizekanzler Hubert Gorbach (B), Landeshauptmann Josef Pühringer, seinen Stellvertreter Franz Hiesl (beide V), den Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (S) und die Asfinag. Die Finanzierung sei gesichert, erklärt Gorbach.

**2006-2008** **28. September 2006:** Die Paragraphen 14-Bundesstraßenplanungsgebietsverordnung wird erlassen.

**März 2008:** Der damalige Infrastrukturminister Werner Faymann (SPÖ) stellt den Westring und etliche weitere Bahn- und Straßenprojekte in Österreich infrage und löst damit in Oberösterreich erstmals Empörung aus. Sein später präsentiertes Infrastrukturpaket sieht eine Teilung des Westtringes in einen Nord- und einen zuerst zu errichtenden Südteil vor. Das Land Oberösterreich und die Stadt Linz akzeptieren die Lösung bei gleichzeitiger Zusage eines Baubeginnes 2009. Der FPÖ ist die Zusage zu wenig, sie fordert eine vertragliche Absicherung, kann sich aber damit nicht durchsetzen.

**21. Mai 2008:** Einreichung zur UVP beim Verkehrsministerium. Seither läuft die Umweltverträglichkeitsprüfung für den 4,3 Kilometer langen Bauabschnitt Süd mit einem 2,6 Kilometer langen Tunnel, einer 600 Meter langen Unterflurtrasse und zwei Brücken, parallel dazu die Planung für die Realisierung. Geplanter Baubeginn sollte 2009 sein. Die Gesamtverkehrsfreigabe war für 2015 vorgesehen. Die Gesamtkosten wurden damals mit 451,4 Mio. Euro veranschlagt, aktuell ist von 527 Mio. Euro die Rede.

**Okttober 2008:** Beginn der Grundeinlösen. Rund 870 Menschen, die in 24 Gebäuden wohnen, sollen abgesiedelt werden. Bis dato sollen bereits 35 Mio. Euro für Projektentwicklung und Objekteinlösen investiert worden sein.

**2009-2010** **Juni bis August 2009:** Öffentliche Auflage im Zuge des UVP-Verfahrens. Es langen rund 1.700 Einsprüche ein.

**Erste Jahreshälfte 2010:** Probleme im UVP-Verfahren werden durch die Gesetzesänderung im IG-Luft beseitigt.

**25. September 2010:** Erstmals wird bekannt, dass Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) eine Sparvariante des Projektes um 350 Mio. Euro überlegt.

**30. Oktober 2010:** Die Oberösterreichischen Nachrichten (OÖN) berichten, dass Bures statt der Autobahn nur eine Landesstraße um 200 Mio. Euro bauen will. Alle Landtagsparteien mit Ausnahme der Grünen reagieren empört. Sie und die Bürgerinitiativen, die gegen das Vorhaben eintreten, schlagen vor, lieber in den Öffentlichen Verkehr zu investieren.

**2. November 2010:** Vizekanzler Josef Pröll (ÖVP) stellt sich hinter Bures und erteilt dem Projekt ebenfalls eine Absage.

**3. November 2010:** Die Bundes-ÖVP steht doch hinter dem Westring, teilt ihr Generalsekretär Fritz Kaltenegger mit.

**6. November 2010:** Pröll tritt für Verhandlungen zwischen Bures und Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP) ein.

**10. November 2010:** Das Gespräch findet statt, bleibt jedoch ohne Ergebnis. Pühringer fordert einen Termin mit Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ).

**11. November 2010:** Der OÖ. Landtag beschließt mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ und FPÖ - nicht

jedoch von den Grünen - eine Resolution für den Bau des Westringes.

**27. November 2010:** Gespräch zwischen Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ) und mit einer oberösterreichischen Delegation mit Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP) an der Spitze in Wien.

# Linzer Autobahn

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Linzer Autobahn A26** (auch als **Linzer Westring** bezeichnet) ist eine geplante Autobahn in Österreich. Sie wird derzeit von der ASFINAG geplant und soll die bestehende Mühlkreis Autobahn (A7) und die Straßen im Linzer Stadtgebiet entlasten. Ihre Länge wird etwa 8,5 km betragen. Der einzige bereits bestehende Abschnitt ist vom Knoten Hummelhof bis zur Westbrücke, welcher derzeit als Autobahnzubringer zur A7 dient.

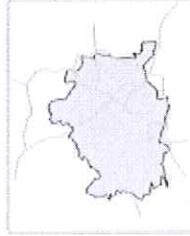
Bis zur Novelle des Bundesstraßengesetzes 2003, in der der Linzer Westring als „A26 Linzer Autobahn“ festgeschrieben wurde, trug die heutige Welser Autobahn (A25) den Namen „Linzer Autobahn“.

Ende 2010 gab die Asfinag bekannt, dass sie aus finanziellen Gründen keinen Vollausbau als Autobahn mehr plant. Derzeit laufen Gespräche zwischen dem Verkehrsministerium und dem Land Oberösterreich um eine kostengünstigere und dem Verkehrsbedarf angemessene Lösung zu finden. [1]

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Trasse
- 2 Projektverlauf
  - 2.1 Erste und Zweite Bauphase
  - 2.2 Dritte Bauphase
- 3 Effekte auf das Stadtgebiet
- 4 Geschichte
- 5 Politische Kontroversen
- 6 Weblinks
- 7 Einzelnachweise

## Trasse

<b>Autobahn A26 in Österreich</b>				<b>Karte</b>
<b>In Planung</b>				
<b>Basisdaten</b>	 <b>ASFINAG</b>			
Betreiber:				
Gesamtlänge:		8,5 km		
davon in Planung:		8,5 km		
Bundesland:		Oberösterreich		

## Trasse

Die hier angeführte Trassenführung ist die aktuell von der ASFINAG angegebene. Die Planung wurde mit Juni 2009 abgeschlossen.

Sie beginnt im Süden an der bestehenden *Westbrücke* (die dem Verlauf angepasst neu errichtet wird) als Anschluss an die A7 beim Knoten Hummelhof. Als Unterflurtrasse verläuft die Autobahn bis zum Hauptbahnhof, von wo aus sie im 3 km langen *Freinbergtunnel* bis zur Donau führt. Über die 4. Linzer Donaubrücke und den 2,8 km langen *Pößlingbergtunnel* führt die Trasse nach Heilham und mündet nord-westlich der VOEST-Brücke beim Knoten Urfahr wieder in die A7. Beide Tunnel sollen zweiröhrig mit Pannenstreifen gebaut werden.

## Projektverlauf

Der Bau der Autobahn soll in drei Phasen ablaufen:

- Donaubrücke plus Freinbergtunnel bis zum Hauptbahnhof
- Unterflurtrasse Waldeggstraße zur Westbrücke
- Pößlingbergtunnel zum Ringschluss mit der A7

Die Kosten für das Gesamte Bauvorhaben belaufen sich auf über 1 Milliarde Euro, der Südteil samt Brücke kostet 527 Millionen Euro.<sup>[2]</sup>

### Erste und Zweite Bauphase

Die Erste Bauphase beinhaltet die 4. Donauquerung in Linz, die sich über 325 Meter zwischen dem Freinberg und dem Naturschutzgebiet Urfahrwänd erstreckt. Auf beiden Seiten mündet die Brücke direkt in einen Tunnel ein. Parallel dazu soll der 3,2 Kilometer lange Freinbergtunnel von der Donau bis zum Hauptbahnhof entstehen, der dann (Phase 2) in offener Bauweise an Stelle der heutigen Waldeggstraße bis zur Westbrücke mit Anschluss an die A7 Mühlkreis Autobahn führt.

### Dritte Bauphase

In Phase 3 soll der 2,8 Kilometer lange Pößlingbergtunnel die Verbindung zwischen Donau und dem Anschluss an die A7 auf Höhe des Pro-Kaufhauses herstellen. Baubeginn ist frühestens 2014.

## Effekte auf das Stadtgebiet

Von der Landesregierung wird eine Entlastung des Linzer Stadtgebietes, insbesondere der Innenstadt als Folge des Projektes behauptet.<sup>[5]</sup> Eine Untersuchung im Auftrag des Magistrats Linz stellte fest, dass sich Entlastungen auf die Waldeggstraße und die Donaulände beschränken, während im übrigen Stadtgebiet Verkehrszunahmen zwischen 131% (Blumauerstraße) über 28% (Goethestraße) bis 16% (Gruberstraße) zu erwarten sind.<sup>[4]</sup>

Laut dem zuständigen Landesrates Franz Hiesl würde der Westring dazu beitragen, dass die Luftgüte in Linz verbessert würde.<sup>[5]</sup> Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung stellte fest, dass durch den Westring in innerstädtischen Gebieten die Schadstoffgrenzwerte so weit überschritten werden würden, dass es gemäß gesetzlicher Kriterien an diesen Stellen weder Wohnunterkünfte noch einen Zugang der Öffentlichkeit geben dürfe.<sup>[6]</sup>

Das Umweltbundesamt führte des Weiteren an, dass:

- Das geplante Vorhaben steht somit in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und auch weiterer, verbindlicher Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz-Luft deutlich entgegen.
- Der berechnete Wert der Zeiteinsparung im Jahr 2025 ist daher nicht nachvollziehbar. (...) Geht man daher für das Jahr 2025 von keiner Zeiteinsparung durch das Vorhaben aus, beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition max. 0,60 und unterschreitet somit die Grenze der Realisierungswürdigkeit. Laut Angaben in den Unterlagen (S. 12) ist ein Projekt gesamtwirtschaftlich realisierungswürdig, sobald das Nutzen-Kosten-Verhältnis  $> 1$  ist.
- Weiters ist nicht nachvollziehbar, warum statt der Gesamtemissionen des Vorhabens nur lokale Immissionen für die Kostenberechnung herangezogen werden.
- Durch die Maßnahmen „Tempo 60“ und „Lärmschutzwand“ wird laut Angaben in den Unterlagen die Irrelevanzschwelle für NO2 und PM10 bei den nächsten Anrainern nicht mehr überschritten. Unbeschadet dessen zeigen jedoch die Modellrechnungen betreffend PM10 bzw. NO2 für das Jahr 2012 bzw. 2015 und darüber hinaus, wie auch in der Nullvariante, Überschreitungen der Grenzwerte.

## Geschichte

Der Westring wurde 1972 durch den Verkehrsplaner Kurt Leibbrand zwischen der Anschlussstelle Donau-Nord durch Urfahr bis St. Margarethen projektiert.<sup>[7]</sup> 1983 wurde der Standort der Donauquerung im Bundesstraßengesetz festgelegt, das Bauvorhaben scheiterte am Widerstand der Bevölkerung. 2002 wurde der Westring in seiner seit 2000 geplanten Form in das Bundesstraßengesetz aufgenommen, 2008 wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung begonnen. 2010 stufte das Infrastruktuministerium das Projekt zurück und forderte eine Umsetzung als Landesstraße.<sup>[8]</sup>

## Politische Kontroversen

Der Bau des Linzer Westrings wird von mehreren Bürgerinitiativen, den Linzer Grünen und anderen Organisationen vor allem aus Umweltgründen kritisiert, während das Vorhaben von der ÖVP, der SPÖ, der FPÖ und in den Bereichen in denen es besteht dem BZÖ befürwortet wird.

Die Gegner des Projekts kritisieren u.a. die Kosten des Bauvorhabens, das durch den Westring gesteigerte Verkehrsaufkommen sowie die Informationspraktiken des Landes.

## Weblinks

- Projektbeschreibung (ASFINAG)

- [www.westring.at/](http://www.westring.at/) Bürgerinitiative gegen den Bau der A26
- Stellungnahme des Lebensministeriums zum Bau der A26

## Einzelnachweise

1. Meldung des BMVIT
2. Land protestiert gegen Nein zum Linzer Westring, Der Standard, 01.11.10
3. Homepage des Land Oberösterreich, abgerufen am 05.12.2010

4. Auswirkungen des Westrings auf das Straßennetz, Presseaussendung des Magistrat Linz, 08.07.2008
5. Homepage des Landesrates Franz Hiesl
6. Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung, 13. August 2009 (PDF)
7. Gesamtverkehrsplan Linz. Im Auftrag des Magistrats d. Landeshauptstadt Linz aufgestellt durch V. I. P. - Verkehrs- u. Industrieplanung GmbH, Frankfurt/M. Bearb. v. Kurt Leibbrand [u. a.]. 1972.
8. Die Chronologie des Westrings. ORF Oberösterreich, 05.12.2010.

## A 26 Westring Linz

### 73 % SAGEN JA ZU A 26 WESTRING LINZ + 4. LINZER DONAUBRÜCKE

Die A 26 Westring Linz inklusive 4. Donaubrücke ist das zentrale Infrastrukturprojekt für Linz und das Mühlviertel. Laut einer aktuellen IMAS-Umfrage sagen 73 % der Bewohnerinnen und Bewohner des Zentralraumes Linz und des Mühlviertels Ja zu dieser wichtigen Infrastrukturverbindung, freut sich Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl, Land Oö., Stadt Linz und ASFINAG arbeiten bereits seit Jahren mit Hochdruck an der A 26. Wir befinden uns bereits auf der Zielgeraden, sobald die UVV-Prüfung abgeschlossen ist und ein positiver Bescheid vorliegt werden wir beginnen, kündigt Hiesl an.

Die prognostizierte Verkehrsentwicklung im Zentralraum Linz erfordert einen zügigen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Straßeninfrastruktur. Die Bevölkerung steht hinter uns, so Hiesl, denn ebenfalls 73 % erwarten sich durch den Bau der A 26 eine Verkehrsentlastung. Nur dadurch kann die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes erreicht und zitausenden Pendlern die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes ermöglicht werden.

### A 26 WESTRING ERSPART AUTOFAHRERN 1,6 MIO. STAUSTUNDEN

Durch die A 26 Westring Linz werden sich die Autofahrer 1,6 Mio. Staustunden (6 Prozent der Fahrzeit) einsparen. Dieser hohe Wert ergibt sich hauptsächlich aus weniger Stauseit und andererseits aus dem schnelleren Vorankommen auf den durch den Westring verkehrlch entlasteten Straßen, zeigt Hiesl auf.

Wir werden deshalb die A 26 Westring Linz inklusive 4. Donaubrücke errichten, der Baubeginn wird für das Jahr 2011 angestrebt. Die A 26 Westring Linz verbessert die regionale Vernetzung und entlastet die vielen Anrainerinnen und Anrainern an den Linzer Einfahrtsstraßen. Der Westring ist für die Stadt Linz ebenso wie für die gesamte Region eines der entscheidenden Infrastrukturprojekte. Besonders wichtig ist dabei, dass für Menschen und Umwelt die bestmögliche Lösung gefunden wird.

### A 26 WESTRING BRINGT DEUTLICHE VERKEHRSABNAHMEN

Die prognostizierte Verkehrsentwicklung im Zentralraum Linz erfordert einen zügigen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Straßeninfrastruktur. Nur dadurch kann die weitere positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes erreicht und zitausenden Pendlern die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes ermöglicht werden.

Generelle Zielsetzung der A 26 Linzer Autobahn (Abschnitt Süd) ist eine umfassende und nachhaltige | zeitnahe Anbindung verkehrlicher Drahtseile im

Großraum Linz und in den Bezirken Urfahr Umgebung und Rohrbach im Bereich des Individualverkehrs.

- Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereiches der Stadt Linz und Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung
- Reduktion der gesamten Verkehrsleistung im Großraum Linz und der Reisezeitsumme

- Massive Entlastung des städtischen Straßennetzes an den derzeit bereits überlasteten Hauptverkehrsstraßen z.B. LB 139 „Westtangente“, LB 129 Eferdinger Straße, LB 127 Rohrbacher Straße, Nibelungenbrücke, A 7 Mühlkreis Autobahn
- Großräumige flächenhafte Reduzierung der Umweltbelastungen (Lärm/Luft) im stark belasteten innerstädtischen Bereich

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeit und somit Stärkung des Wirtschaftsstandortes Großraum Linz und nordwestliches Mühlviertel

#### **Stellungnahmen zur A 26**

Insgesamt langten 1785 Stellungnahmen während der öffentlichen Auflage ein. Der Großteil stammt – relativ gleichmäßig verteilt – aus dem Linzer Stadtgebiet bzw. aus Puchenau. Insgesamt handelt es sich bei rund 84 % aller Stellungnahmen um Serienbriefe, die von Bürgerinitiativen vorgefertigt wurden. Die darin formulierten Bedenken beziehen sich im Wesentlichen auf den prognostizierten Anteil des Transitverkehrs auf der zukünftigen A 26, die Trennung des UVP-Verfahrens in einen Süd- und einen Nordteil sowie auf die Be- und Entlastungswirkungen in den Bereichen Lärm und Luft.

Die verbleibenden Eingaben, welche individuell verfasst wurden, konzentrieren sich größtenteils auf mögliche Auswirkungen auf die persönliche Wohnsituation, auf die Darstellung der Lärm-, Luft- und Verkehrssituation bzw. auf die Auswirkungen des Projekts in diesen Bereichen und auf die Linzer Pforte.

#### **Die nächsten Schritte im UVP-Verfahren**

Nach einer inhaltlichen und fachlichen Prüfung der Projektunterlagen durch das BMVIT und die unabhängigen Sachverständigen entsteht das Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA). Darin werden allfällige ergänzende Auflagen zur Vermeidung oder Verringerung der Auswirkungen des Projekts auf Mensch und Umwelt erarbeitet sowie gegebenenfalls Stellungnahmen

aus der öffentlichen Auflage berücksichtigt. Werden diese in den UVP-Bescheid aufgenommen, so sind sie vom Projektwerber – im Fall der A 26 von der ASFINAG – beim Bau verpflichtend umzusetzen.

Auch das UVGA wird gemäß den gesetzlichen Bestimmungen in den Standortgemeinden und beim BMVIT zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegen. Erst danach führt die Behörde die so genannte „mündliche Verhandlung“ über die Ergebnisse des UVGA durch. Ich hoffe, dass alle interessierten Bürgerinnen und Bürger wieder von der Möglichkeit der Einsichtnahme Gebrauch machen und auch an der folgenden mündlichen Verhandlung teilnehmen. Die A 26 ist eines der zentralen Projekte für Oberösterreich und wird mit jedem Verfahrensschritt verbessert – nicht zuletzt dank der Eingaben aus der Bevölkerung. Deshalb ist uns die Bürgerbeteiligung so ein wichtiges Anliegen.

Bei der mündlichen Verhandlung haben alle NachbarInnen, Bürgerinitiativen sowie Personen und Organisationen, welchen Parteistellung zuerkannt wurde und welche bei der öffentlichen Auflage Stellungnahmen abgegeben haben, die Möglichkeit, Fragen an den Projektwerber ASFINAG, deren PlanerInnen, sowie an die vom BMVIT beauftragten unabhängigen GutachterInnen zu richten.

Die darüber hinaus noch erforderlichen Materienrechtsverfahren werden ebenfalls in diesem Zeitraum durchgeführt. Danach entscheidet die Behörde über die Genehmigung des Projekts.

## ECKDATEN ZUM PROJEKT

Gesamtlänge: 4,3 km

Gesamtkosten: ca. € 527 Mio. netto

### Großobjekte:

Freinbergtunnel: 3.200 m inkl. 600 m Unterflurtrasse Waldeggstraße

4. Linzer Donaubrücke: 325 m

Westbrücke: 160 m

3 Anschlussstellen

1 Halbanschlussstelle

## A 26 Westring Linz



Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs AG (ASFINAG) plant zur Zeit die Errichtung der A 26, Linzer Autobahn, den sogenannten "Westring Linz". Dieser Westring bringt nicht nur eine wesentliche Verbesserung des hochrangigen Netzes im Großraum Linz und damit definitiv eine Aufwertung des Wirtschaftsstandortes der Landeshauptstadt und der angrenzenden Regionen. Er bedeutet vor allem eine maßgebliche Entlastung des städtischen Verkehrs. Insgesamt kommt es durch die A 26 auch zu einer Reduktion der Wegzeiten in Linz um 12 Prozent. Das bedeutet einerseits für die Linzer eine wesentliche Entlastung und ein rascheres Fortkommen und andererseits für die Pendler eine große Erleichterung auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit, Universität oder Schule.

### Video

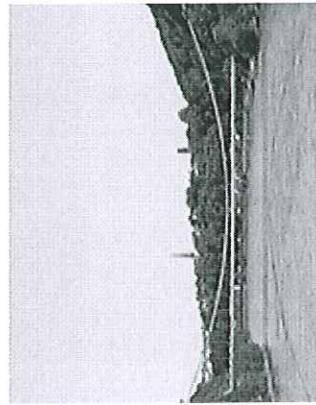
#### 4. Linzer Donaubrücke

#### Planauflage A 26 Westring Linz

Um über den derzeitigen Stand des Projekts "A 26 - Linzer Westring" zu informieren luden das Land Oberösterreich, die ASFINAG und die Stadt Linz zu einer Planungsausstellung ins Landesdienstleistungszentrum.

#### Probebohrungen für den Westring Linz

Die Probebohrungen für den Westring von Linz sind bereits voll in Gang. Sie geben Aufschlüsse über Boden- und Felsbeschaffenheit am Frosch- und Freinberg, wo der 3,9 Kilometer lange Tunnel durchgehen wird.



## Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft

- ASFINAG-Projektseite A26 Westring Linz  
Auf der Projektseite der ASFINAG können Sie zum Westring Linz detaillierte Projektinformationen, Videos und Grafiken abrufen.

### Wenn Sie Fragen dazu haben, wenden Sie sich bitte an:

Amt der OÖ. Landesregierung  
Direktion Straßenbau und Verkehr  
Abteilung Straßenplanung und Netzausbau  
Bahnhofplatz 1 - Lageplan  
4021 Linz

Telefon (+43 732) 77 20-122 67  
Fax (+43 732) 77 20-21 26 60  
E-Mail [baun.post@ooe.gv.at](mailto:baun.post@ooe.gv.at)



Startseite » Straßennetz » Oberösterreich

## A 26 LINZER AUTOBAHN: WESTRING LINZ (KN. HUMMELHOF - AST DONAU NORD)

Gesamtänge: ca. 4,3 km

Gesamtkosten: netto ca. 527 Mio. Euro (abhängig vom Zeitpunkt der Umsetzung)

### Das Projekt:

Das Projekt A 26 Linzer Autobahn – Abschnitt Süd – Knoten Linz/Hummelhof bis Anschlussstelle Donau Nord im westlichen Linzer Stadtgebiet hat eine Länge von rd. 4,3 km. Die Trasse beginnt unmittelbar nach dem Knoten Bindermichl (A 7) und führt über die Westbrücke (Schrägseilbrücke über Westbahn), den Tunnel Freinberg inkl. der Unterfurtrasse Waldeggstraße über die 4. Linzer Donaubrücke (Hängebrücke) bis zur Anschlussstelle Donau Nord (Tunnel Pöstlingberg). Insgesamt gibt es fünf Anschlussstellen.

Generelle Zielsetzung der A 26 Linzer Autobahn (Abschnitt Süd) ist eine umfassende und nachhaltige Lösung dringender verkehrlicher Probleme im Großraum Linz im Bereich des Individualverkehrs.

Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereiches der Stadt Linz und Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung

Reduktion der gesamten Verkehrsleistung im untergeordneten Netz des Großraums Linz und der Reisezeitsumme

Massive Entlastung des städtischen Straßennetzes an den derzeit bereits überlasteten Hauptverkehrsstraßen z.B. LB 139 „Westtangente“, LB 129 Eferdinger Straße, LB 127 Rohrbacher Straße, Nibelungenbrücke, A 7 Mühlkreis Autobahn

Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Stadthälfte von Linz

Großräumige flächenhafte Reduzierung der Umweltbelastungen (Lärm/Luft) im stark belasteten innerstädtischen Bereich

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verbesserung der Erreichbarkeit und somit Stärkung des Wirtschaftsstandortes Großraum Linz und nordwestliches Mühlviertel

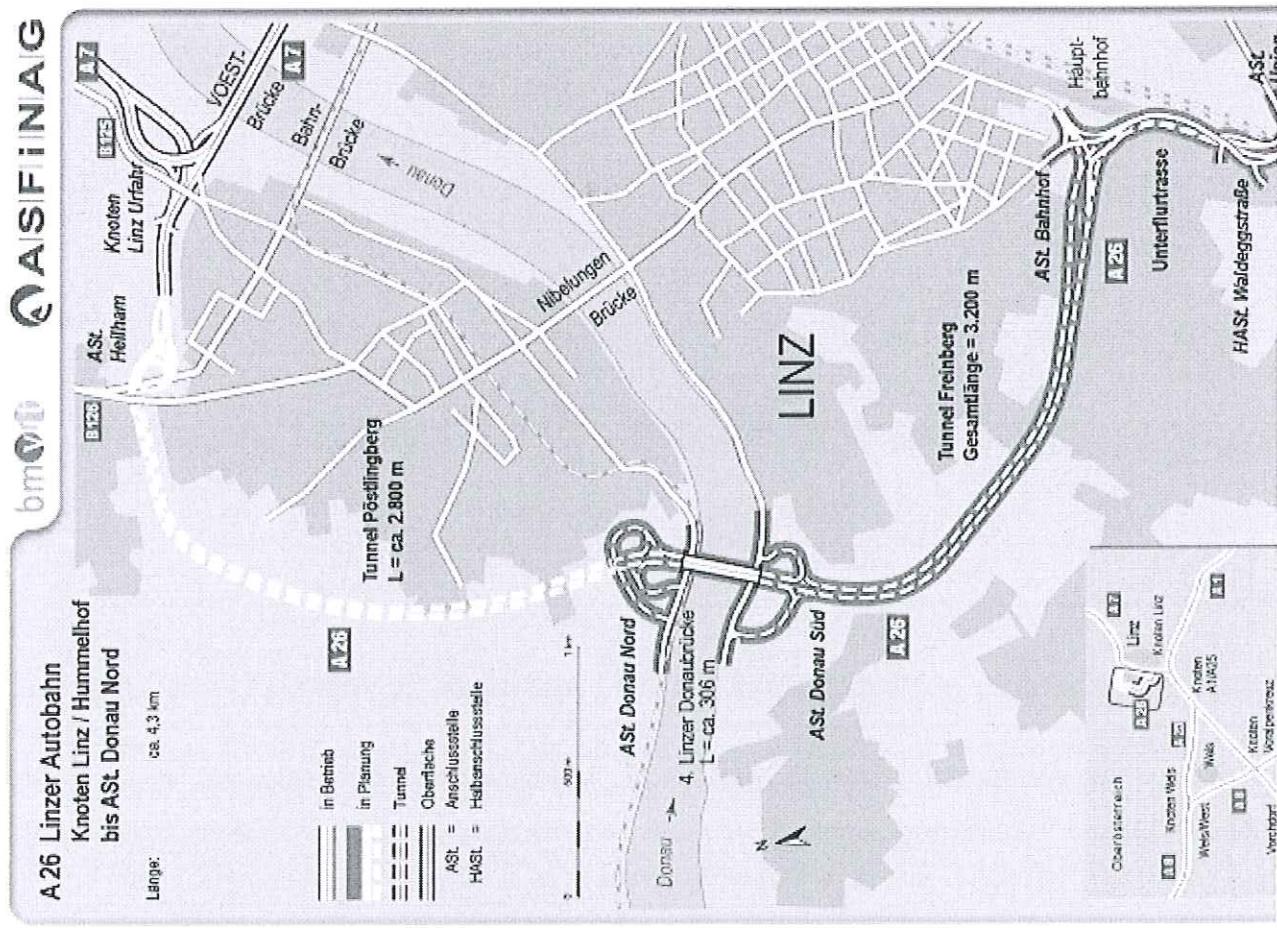
### Projektstatus:

Für die A 26 Linzer Autobahn Westring Süd ist eine verkehrliche Lösung mit dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz zu finden, die dem Verkehrsbedarf der Region, der Wirtschaftlichkeit aber auch dem Umweltschutz gerecht wird.

**Status UVP:**

Die Ergebnisse der Untersuchungen und Planungen zum Einreichprojekt wurden in der sogenannten „Umweltverträglichkeitserklärung“ (UVE) dargestellt und am 21. Mai 2008 mit den technischen Projektunterlagen bei der zuständigen Behörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht. Die UVP ist die wichtigste Projektphase, da hier überprüft wird, ob das Projekt alle Schutzaufordnisse für Mensch und Umwelt erfüllen kann. Die öffentliche Auflage erfolgte im Sommer 2009.

Allgemeine Informationen zum Planungsprozess von Bundesstraßen



## DOWNLOADS

[Streckenkarte A 26 Westring Linz.pdf \[710 Kb\]](#)

### Kontakt:

ASFINAG Bau Management GmbH

Ing. Leopold Lechner

Gesamtprojektleiter A 26

BMG Ansfelden

Traunferstraße 9

4052 Ansfelden

TEL +43 (0) 50108-14360 (Sekretariat Fr. Ellmer)  
FAX +43 (0) 50108-14362

[leopold.lechner@asfinag.at](mailto:leopold.lechner@asfinag.at)

ASFINAG Bau Management GmbH

DI Klaus Mittermayr

Projektleiter Bau A 26

BMG Ansfelden

Traunferstraße 9

4052 Ansfelden

TEL +43 (0) 50108-14360 (Sekretariat Fr. Ellmer)  
FAX +43 (0) 50108-14452

[klaus.mittermayr@asfinag.at](mailto:klaus.mittermayr@asfinag.at)

ASFINAG Bau Management GmbH

DI Marianne Apfalter

BMG Ansfelden

Traunferstraße 9

4052 Ansfelden

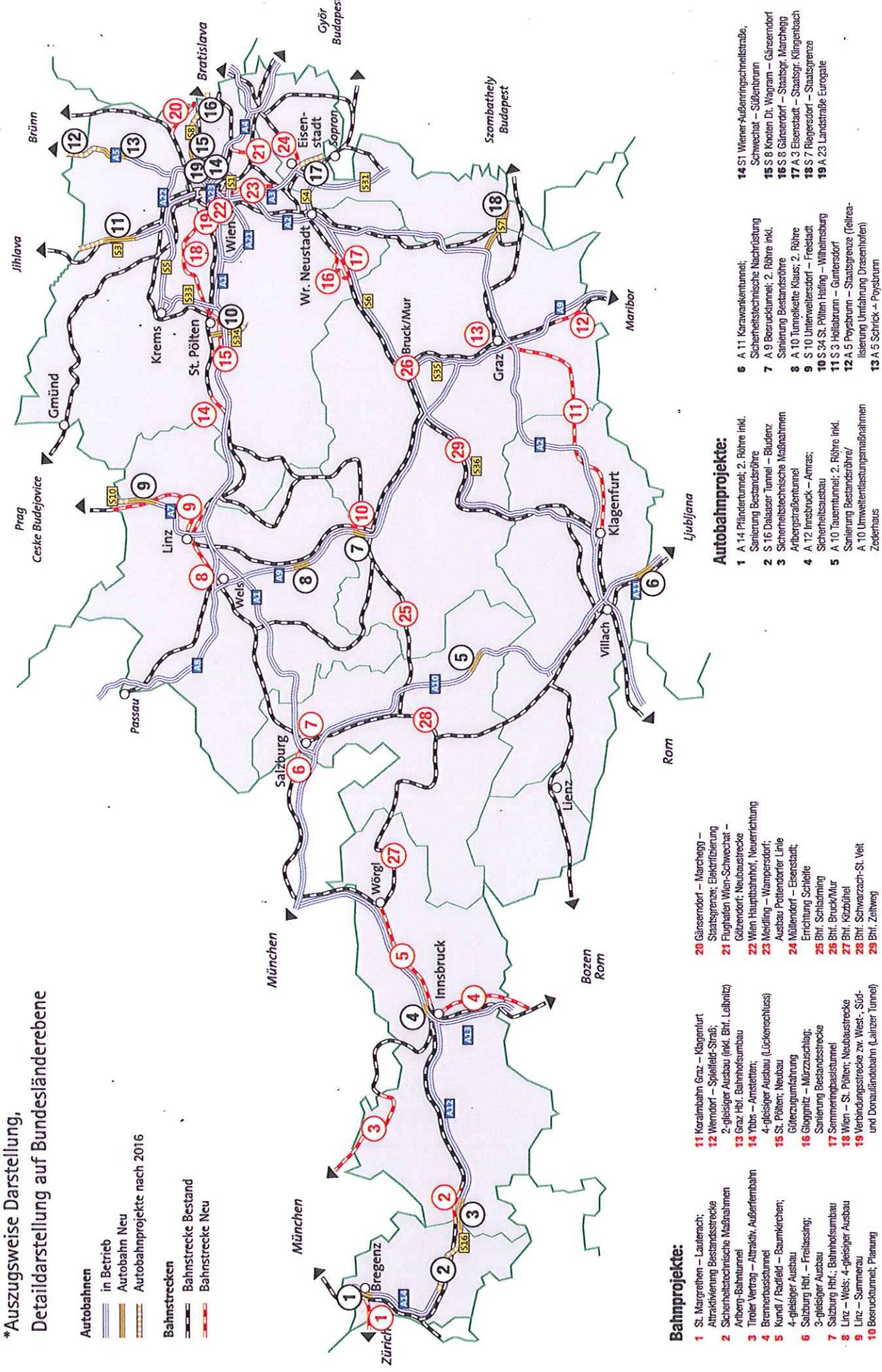
TEL +43 (0) 50108-14360 (Sekretariat Fr. Ellmer)  
FAX +43 (0) 50108-14452

[marianne.apfalter@asfinag.at](mailto:marianne.apfalter@asfinag.at)



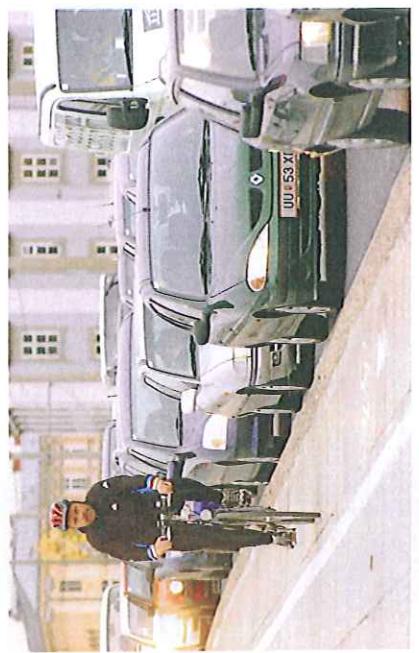
# Infrastrukturprojekte 2011–2016\*

\*Auszugsweise Darstellung,  
Detaildarstellung auf Bundesländerebene



# Grünes Licht für Entlastung

Nach Jahrzehntelangen Bemühungen ist es so weit. Der Linzer Westring inklusive der vierten Donaubrücke nimmt Gestalt an. Das rund 600 Millionen-Euro-Projekt soll ab 2009 in Bau gehen und damit ganz entscheidend die Verkehrssituation in Linz verbessern.

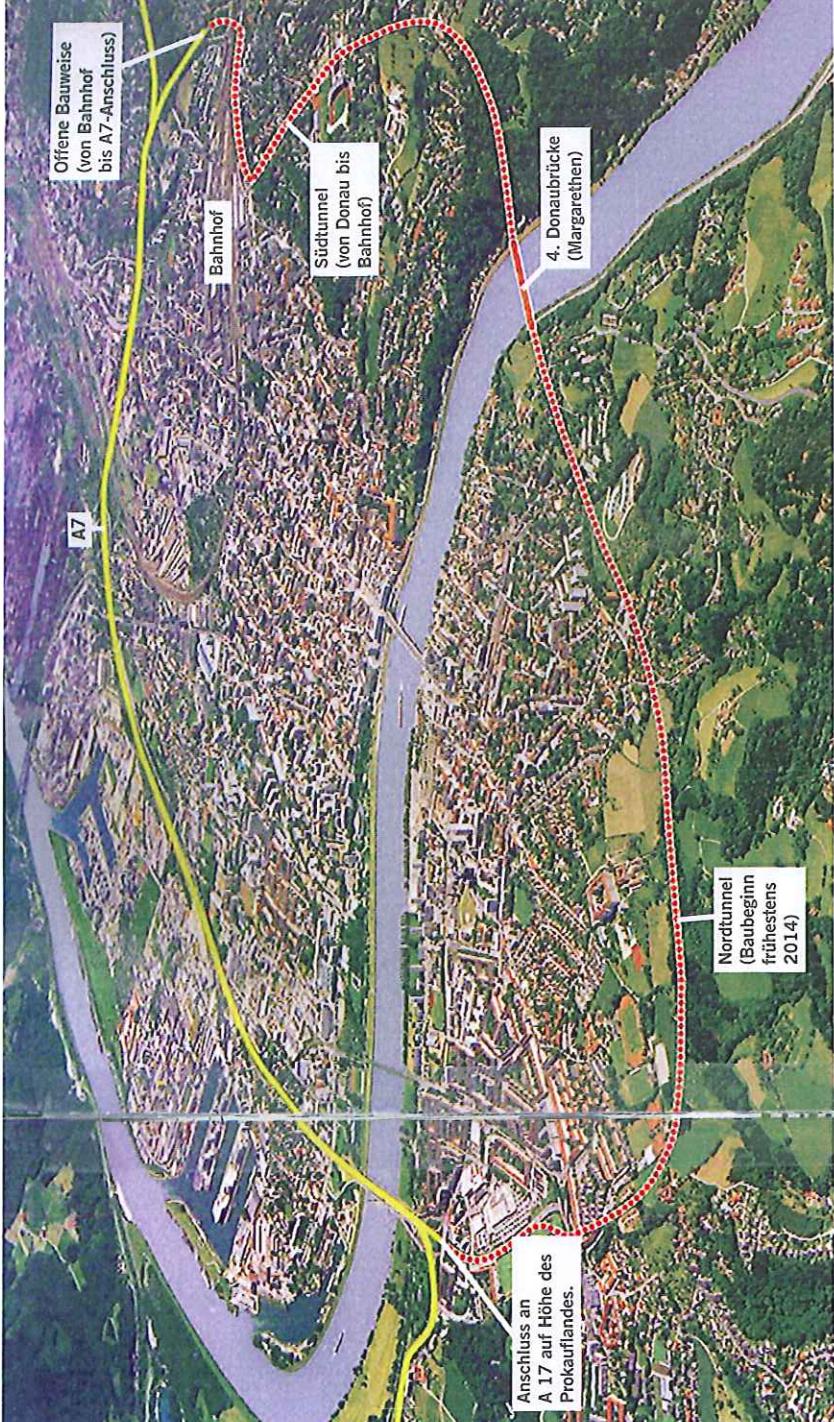


Der Linzer Westring wird die Innenstadt und das Zentrum von Urfahr wesentlich vom Durchzugsverkehr entlasten und zu mehr Lebensqualität in der Linzer City beitragen.

Im November 2005 wurde die Absichtserklärung zur Realisierung der A 26 Westring von Bund, Land Oberösterreich, Stadt Linz und ASFINAG unterzeichnet. Das bedeutet grünes Licht für die Schließung eines rund 8,5 Kilometer langen Autobahnringes rund um Linz. Hängende Brücke mit Verankerungen der Tragseile in den Steilhängen der beiden Donauufer. Parallel dazu soll der 3,2 Kilometer lange Stadttunnel von der Donau bis zum Bahnhof entstehen, der dann in offener Bauweise weiter bis zur Westbrücke mit Anschluss an die A7 Mühlkreisautobahn führt.

**ERSTE BAUPHASE – BIS 2014**  
Baubeginn soll 2009 sein und den Anfang macht die neue Donaubrücke. Geplant ist eine 325 Meter lange, schlanke

im zweiten Bauabschnitt soll der großteils unterirdisch geführte 2,8 Kilome-



Fotos: KOMM Linz, Stadtplanung/Perltwieser

ter lange Nordtunnel die Verbindung zwischen Donau und dem Anschluss an die A7 auf Höhe des Pro-Kaufhauses herstellen. Baubeginn ist frühstens 2014.

## AKTUELLER PROJEKTSTAND

Derzeit arbeitet die ASFINAG an den Planungsausschreibungen und die Vorbereitungen für die Umweltvertraglichkeitsprüfung laufen. Die Stadt will mit einer Studie die wesentlichen Auswirkungen des Westrings auf die Verkehrssituation in Linz untersuchen. Ein Beispiel dafür: Ohne Westring würden 2015 täglich rund 60.000 Fahrzeuge über die Nibelungenbrücke fahren – mit dem Westring kann diese Zahl fast halbiert werden. Ohne Westring würde der Stau in vielen Straßensträngen immer ärger.

SILVIA KREMSNER / INTERVIEW MARIN FRONIER

SAARDKUNZPARTIUM | LINZ | 2006 | April

führen. Die bei FußgängerInnen unbekümmerte Unterführung Hinsenkampplatz könnte man ebenso stilllegen wie die Unterführung zum Hauptplatz. Man sollte das Urfahrner Zentrum vom LKW-Verkehr entlasten. Das sind sicher nicht die einzigen Möglichkeiten, die man andenken muss.

Der Westring wird also vielen Menschen helfen?

Dessen bin ich mir sicher. Es wird viele Gewinner des Westrings geben, manchen ist es einfach noch nicht bewusst. Es muss aber auch gesetzt werden, dass es individuell Betroffene geben wird. Deren Sorgen muss man ernst nehmen und bestmöglich berücksichtigen. Schlussendlich ist aber eine Gesamtabwägung anzustellen und diese ergibt eindeutig, dass Zehntausende massive Anlebensqualitäten gewinnen werden.

Welche Verkehrsauwirkungen wird es geben?

Experten haben errechnet, in welchem Ausmaß der Auto-Verkehr in einzelnen Straßenzügen der Linzer Innenstadt zurückgehen wird. Zunächst sollte man die als Einbahnen geführten Durchzugsstraßen in der Linzer Innenstadt als solche auflassen. Bei der Nibelungenbrücke könnte man die Zahl der Fahrspuren reduzieren und damit auch mehr Sicherheit für RadfahrerInnen herbeiführen.

## INTERVIEW MIT BÜRGERMEISTER FRANZ DOBUSCH:

Herr Bürgermeister, es gibt Stimmen, die meinen, der Westring bringt nur für die Pendler und für die BewohnerInnen der Rudolfsstraße etwas. Wie sehen Sie das? Diese Stimmen übersetzen, dass erst der



EUROPA > Zusammenfassungen der EU-Gesetzgebung > Verkehr > Verkehr, Energie und Umwelt

## Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention

Die Alpenkonvention ist ein Rahmenabkommen für den Schutz und für die nachhaltige Entwicklung der Alpenregion mit dem Ziel, durch Anwendung des Vorbeugungs- und des Verursacherprinzips sowie durch Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern das Gebirge (in ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht) zu erhalten und zu schützen. Der Text beinhaltet neun Protokolle, von denen jedes einen anderen Bereich abdeckt. Die vorliegende Entscheidung zielt darauf ab, das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention in der Europäischen Union anzuwenden:

### RECHTSAKT

**Beschluss Nr. 2007/799/EG des Rates vom 12. Oktober 2006 zur Unterzeichnung des Protokolls über die Durchführung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr (Verkehrsprotokoll) im Namen der Gemeinschaft.**

### ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Entscheidung 96/191/EG des Rates hat die Europäische Union (EU) das Übereinkommen zum Schutz der Alpen getroffen. Dieses Übereinkommen dient dem Schutz des natürlichen Ökosystems und der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Alpen sowie dem Schutz der wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der Bevölkerung. Es gibt einen Ständigen Ausschuss der Alpenkonvention, der aus den Vertretern der Vertragsparteien besteht.

Die Unterzeichnung dieses Protokolls seitens der EU hat unter anderem das Ziel, ein politisches Signal an die anderen Vertragsparteien zu richten und sie aufzufordern, das Protokoll zu unterzeichnen und zu ratifizieren.

### Ziele

Mit dem Protokoll werden folgende Ziele verfolgt:

- die Immissionen und die Gefahren aufgrund des inneralpinen Verkehrs zu verringern;
- mit Hilfe einer auf die verschiedenen Staaten und Verkehrsarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, etc.) abgestimmten Verkehrspolitik zur Entwicklung der Lebens- und Wirtschaftsräume beitragen;
- einen Beitrag dazu leisten, die Bedrohung der Artenvielfalt im Alpenraum sowie dessen ökologischen und kulturellen Erbes zu verringern;
- wirtschaftlich tragbare Verkehrspreise durch effizientere und nachhaltigere Transportsysteme zu sichern.

Die Vertragsparteien verpflichten sich zudem, bei ihrer Raumplanung im Alpenraum die verkehrsbedingten Gefahren und Immissionen zu berücksichtigen, wie etwa die Beeinträchtigung der Umwelt (Lärmbelastung, chemische Verschmutzung) und die Gefahren in Bezug auf die Sicherheit von Personen und Gütern. Die Unterzeichner sind zudem verpflichtet:

- die Rentabilität des Verkehrssektors zu steigern;
- die Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen zu optimieren;
- bei der Bewertung und Umsetzung der übrigen Politiken die Verkehrsproblematik zu berücksichtigen;
- die Gebietskörperschaften in die Entscheidungsfindung einzubeziehen.

## Spezielle Maßnahmen und Strategien

Die Alpenkonvention legt zudem einige spezielle Maßnahmen und Strategien fest, deren Ziel die Förderung einer rationalen und sicheren Verkehrspolitik ist, die sich auf folgende Prinzipien stützt:

- gute Koordinierung der verschiedenen Verkehrsarten und -mittel
- Förderung der Intermodalität
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger
- Schutz der Verkehrswege vor natürlichen Gefahren
- Schutz von Personen und der Umwelt
- progressive Verringerung des Schadstoffausstoßes und der Geräuschemissionen
- Schaffung und Weiterentwicklung benutzerfreundlicher und an die Umwelt angepasster öffentlicher Verkehrsmittel
- Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen für geplante Projekte und Anhörung der betroffenen Parteien.

Zudem legt die Alpenkonvention besondere Grundsätze für die verschiedenen Verkehrsarten fest:

- Ausbau des Schienenverkehrs durch Verbesserung und optimierte Nutzung der Infrastrukturen und zunehmende Intermodalität im Güterverkehr;
- Stärkere Nutzung der Möglichkeiten der Binnen- und Seeschifffahrt;
- im Bereich des Straßenverkehrs sind die Vertragsparteien verpflichtet, vom Bau neuer Hauptverkehrsstraßen abzusehen. Bei einer Minimierung der Umweltauswirkungen bleibt die Durchführung von Projekten allerdings weiterhin möglich;
- die durch den Luftverkehr entstehenden Belastungen müssen so weit wie möglich verringert werden. Der nichtmotorisierte Freizeit-Luftverkehr muss ebenfalls eingeschränkt werden.

## Verursacherprinzip

Des Weiteren werden die Vertragsparteien aufgefordert, das Verursacherprinzip anzuwenden sowie ein Berechnungssystem einzurichten, bei dem die Umweltkosten in die Berechnung der Gesamtkosten der Infrastrukturen einbezogen werden.

Die Vertragsparteien müssen dem Ständigen Ausschuss regelmäßig Bericht über die aufgrund dieses Protokolls getroffenen Maßnahmen erstatten. Der Ständige Ausschuss erstellt einen Bericht über die Einhaltung des Protokolls.

## Hintergrund

Am 14. Mai 1991 ermächtigte der Rat die Kommission, an den Verhandlungen zur Einführung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle teilzunehmen.

Das Verkehrsprotokoll lag beim Ministertreffen der Alpenkonvention, das am 30. und 31. Oktober 2000 in Luzern stattfand, zur Unterzeichnung durch die Vertragsparteien auf.

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wurde vom Rat am 12. Dezember 2006 unterzeichnet. Gleichzeitig mit der Annahme gaben der Rat und die Kommission eine gemeinsame Erklärung zur Auslegung des Verkehrsprotokolls ab.

Die Alpenkonvention wurde neben der Europäischen Gemeinschaft von Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, der Schweiz und Slowenien unterzeichnet.

## BEZUG

<b>Rechtsakt</b>	<b>Datum des Inkrafttretens - Datum des Außerkrafttretens</b>	<b>Termint für die Umsetzung in den Mitgliedstaaten</b>	<b>Amtsblatt</b>
Entscheidung 2007/799/EG.	12.1.2007	-	ABl. L 323 vom 08.12.2007.

Letzte Änderung: 05.12.2007

Herrn  
**Minister Werner Faymann**  
1010 Wien

**Betreff:** Offener Brief – Linzer Westring

Linz, 21. Januar 2007

Sehr geehrter Herr Minister Faymann!

Wir begrüßen die Festlegung der neuen Regierung, wonach die **Baukosten** der Straßeninfrastruktur **massiv gesenkt** werden müssen und dass gemäß europäischen Benchmarks **sämtliche Projekte überprüft** werden müssen. Wir sind sicher, dass ein Projekt wie die Westring-Transitautobahn, dessen Schätzkosten seit 1999 um **600 % (!)** gestiegen sind, damit mit diesen von der Bundesregierung festgelegten Grundsätzen unvereinbar ist.

Die Problematik des **Linzer Westringes - A26** - und dessen **unverhältnismäßig hohe Kosten** sind Ihnen sicher schon bekannt. Um die - mangels vorausschauenden Gesamtverkehrskonzeptes - von Lokalpolitikern versprochene 4. Donaubrücke nicht aus eigenen Mitteln finanzieren zu müssen, wurde vor einigen Jahren das Autobahn-Projekt A26 ins Leben gerufen. Die Basis dieses Projektes sind mehr als 30 Jahre alte Überlegungen für eine Stadtautobahn im westlichen Bereich von Linz (Leibrandplan aus den 70er Jahren)! Seit damals haben sich jedoch die Voraussetzungen und die Entwicklung des Umlandes wesentlich verändert. Es sind somit alle Planungsüberlegungen, die vor so langer Zeit gefasst wurden nicht mehr zeitgemäß und müssen zur Vermeidung von teuren Fehlplanungen vom Grund auf neu überdacht werden.

Der geplante Westring wird - wie jede Hochleistungsstrasse - das Verkehrsaufkommen in Linz und entlang der Rohrbacher Bundesstrasse weiter steigern. Durch das Tunnelsystem wird **zusätzlich in Verbindung mit der S10** eine **Nord-Süd Transitstrecke eröffnet**. **Verkehrsprobleme werden nicht gelöst sondern nur verschärft**, denn die zehntausenden Autos und LKW bleiben nicht in den teuren und gefahrenträchtigen Tunnels, sondern gelangen über die Ausfahrten in die Stadt und weiter in Wohngebiete und Umlandgemeinden.

Der Systemnachteil des öffentlichen Verkehrs, nämlich die finanzielle und organisatorische Benachteiligung gegenüber dem Autoverkehr, wird durch den Bau des Weststrings wesentlich vergrößert. Selbst teure Ausbaumaßnahmen im ÖV-Bereich könnten diesen Nachteil nicht mehr kompensieren. Schon die Prognos-

Studie hat vor vielen Jahren den Bau einer Donaubrücke westlich vom Linzer Zentrum als kontraproduktiv für Bestrebungen bezeichnet, den Anteil des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Für einen ganzen Westring gilt das natürlich in verstärktem Ausmaß.

**Die Linzer Luft ist schon heute ein Sanierungsfall.** Linz gilt betreffend gesundheitsschädlichen Feinstaub als Luftsanierungsgebiet und es kommt zu Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden, einer Vorläufersubstanz des bodennahen Ozons. Viele **Todesfälle und schwere Erkrankungen sind Ergebnis der Abgase.** Ein weiterer Anstieg gesundheitsschädlicher Luftschaadstoffe würde außerdem den geplanten Ausbau der voestalpine und damit Arbeitsplätze gefährden.

Auch die Einhaltung der **Kyoto-Ziele** würde damit in immer weitere Ferne rücken. Die Auswirkungen einer fehlenden Klimaschutzpolitik werden teilweise jetzt schon augenscheinlich. Es hilft nichts über die wirtschaftlichen Folgen des Klimawandels zu jammern sondern die Politik ist gefordert aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und endlich Maßnahmen und einen Strategiewandel einzuleiten.

**Überdies drohen schwere Schäden im Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, eine Zerstörung des unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößlparks und der Donautal-Landschaft.** Die Donaupforte prägt heute als eindrucksvolle Landschaft den Eintritt zur Stadt. Diese Einzigartigkeit würde mit einer 7-spurigen Donau-Brücke und 8 Tunnelportale für immer ruiniert.<sup>1</sup>

Durch die Zunahme des Verkehrs im Einzugsbereich und die erhöhte Geschwindigkeit auf der Autobahn ist auch eine **Zunahme der Lärmbelastung** im ohnehin schon stark belasteten Großraum Linz zu erwarten, wo bereits an vielen Stellen die zumutbare Lärmbelastung überschritten ist.

Nördlich der Donau würde das Wasserschutzgebiet Heilham von der A26 sowohl in der Zone 2, als auch in der Zone 3 gequert. Das bedeutet eine potentielle **Gefahr für wertvolles Linzer Trinkwasser.**

Anstatt Mittel und Ressourcen in die Planung und den Bau eines teuren, gesundheitsgefährdenden und naturzerstörenden Autobahnprojektes mitten durch Linz zu investieren, sollten die Mittel für intelligente Alternativen eingesetzt werden.

---

<sup>1</sup> Sogar die geplante „kleine“ Linzer Radbrücke wurde u.a. wegen der „massiven Eingriffe in den sensiblen Donauraum“ abgelehnt!

Siehe: [http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_30032006.doc](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_30032006.doc)

Neben den gesundheitlichen Aspekten sind die ökonomischen Folgen eine Hypothek für nachfolgende Generationen. In Zeiten von Spandruck im Gesundheits-, Sozial- und Pensionswesen sind die bis zu **1 Milliarde € Errichtungskosten** für 8,2 Kilometer (die von der ASFINAG genannten Baukosten von 600 Mill. € sind voraussichtlich nicht einzuhalten) und extrem hohe Erhaltungskosten **nicht verantwortbar**. Vor allem deswegen, weil keine Alternativen zu diesem Mega-Projekt ernsthaft geprüft wurden. Weiters sind die Kosten des infolge des Westringes erforderlichen 4-spurigen Ausbaus der B127 (Rohrbacher Bundesstraße) bis Ottensheim-Walding noch in keiner Kalkulation enthalten. Dieser Ausbau würde direkt durch die Ortschaften Puchenau und Ottensheim und müsste daher ebenfalls unterirdisch erfolgen!

Wir ersuchen Sie deshalb, im Interesse der Bevölkerung im Großraum Linz dieses Projekt aus dem Generalverkehrsplan zu streichen, vom Bau der A26 Abstand zu nehmen und **statt dessen Alternativen, wie ein kundenorientiertes, gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, sowie andere sinnvolle verkehrstechnische Maßnahmen im Großraum Linz zu forcieren und deren Finanzierung sicherzustellen.**

In beiliegendem Excel File finden Sie eine Aufstellung der Geldvernichtung durch dieses Projekt.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Dr. Rupert Frechinger  
Sprecher der überparteilichen Plattform

Dr. Alfred Jaeger

Bürgerinitiative gegen den "Linzer Westring"  
Überparteiliche Bürgerinitiative gegen Westring-Transitautobahn  
Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26  
Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer  
Bürgerinitiative gegen den Linzer Westring – Froschberg  
Lärmplattform Urfahr  
Transitforum Austria

Linz, 26. März 2007

PRESSE-INFORMATION

## **Eine schwarze Stunde für Gesundheit und Klimaschutz in Oberösterreich!**

Die Projektreiber unter den oberösterreichischen Politikern haben Medien und Bevölkerung belogen und aus parteipolitischem Populismus ein **Transitautobahnprojekt durch Linz** von Faymann gefordert.

**Anstatt Schienenprojekte raschest umzusetzen wurde der Straße Vorrang gegeben!**

BM Faymann hat die Westring/S10 Gelder wegen **der Bedeutung für das Transeuropäische Netz (TEN) genehmigt**. Sprich **Transitroute Berlin – Triest!!!** (ASFINAG: Ende August 2000 erfolgte der Beschuß, dass die B 310 (S10) in das TEN-Streckennetz aufgenommen werden soll.)

Diese Tatsachen waren den Politikern bekannt und wurden aber den Medien verschleiert oder verdreht. Geht es nach dem Willen dieser Politiker soll im Rahmen des Kulturjahres 2009 der Spatenstich für eine neue **Nord – Südtransitroute in der Frischluftschneise** von Linz abgehalten werden.

Unabhängig von der gesundheitlichen Gefährdung der Bevölkerung von Linz und Umland stellt diese Entscheidung von BM Faymann einen **Bruch des Regierungsabkommens** dar, wonach die Baukosten bei Straßen - und Schieneninfrastruktur massiv gesenkt werden müssen. Unter diesem Aspekt ist eine Bewilligung eines Projektes, das seit dem Parlamentsbeschuß von 200 auf 700 Millionen explodiert ist, unter **fahrlässiger Budgetverantwortung** einzuordnen!

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn fordert alle verantwortungsvollen Parlamentarier auf, unabhängig von parteipolitischen Zwängen, gegen diese Fehlentscheidung aufzutreten und die Gesundheit der oberösterreichischen Bevölkerung nicht dem europäischen LKW-Transitverkehr zu opfern!

**Die Wahrheit über die Westring Transitautobahn durch Linz** wird laufend aktualisiert und auf Internetservern zur Verfügung gestellt.

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/DIE\\_WAHRHEIT\\_BER\\_DIE\\_WESTRING\\_TRANSITAUTOBAHN.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/DIE_WAHRHEIT_BER_DIE_WESTRING_TRANSITAUTOBAHN.pdf)

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Rupert Frechinger  
Dr. Alfred Jaeger  
[www.westring-transitautobahn.at](http://www.westring-transitautobahn.at)  
[www.westring.info](http://www.westring.info)  
[www.transitforum.at](http://www.transitforum.at)  
[www.linz.gruene.at/westring](http://linz.gruene.at/westring)

# FRISCHENSCHLAGER & GALLISTL

RECHTSANWÄLTE

---

An die  
Kommission d. Europäischen Gemeinschaften  
zH des Kommissionspräsidenten  
José Manuel Barroso  
Rue de la Loi, 200  
B-1049 Brüssel  
BELGIEN

## EINSCHREIBEN

Dr. Aldo Frischenschlager  
Rechtsanwalt, Mediator (AVM, syst. FT)

Dr. Dieter Gallistl  
Rechtsanwalt, Mediator (AVM, BAFM)  
MAS, LL.M. (Europarecht)

Dr. Elfgund Frischenschlager  
Rechtsanwältin, Mediatorin (AVM)  
MAS (Mediation)

Mag. Angelika Heinzl-Handl  
Angestellte Rechtsanwältin  
dzt. Karenz

In Kooperation mit Rechtsanwältin  
Mag. Maria Navarro

Linz, am 4.6.2007  
LengGe/2 / 6SB

## Beschwerde

an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften  
wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts

**1. Beschwerdeführerin:**

Gerda Lenger, Gemeinderätin der Landeshauptstadt von Oberösterreich Linz, Altstadt 22a, 4020 Linz

**2. vertreten durch:**

RAe Dr. Aldo Frischenschlager, Dr. Dieter  
Gallistl, Dr. Elfgund Frischenschlager  
Tel. 0732/777238, Fax DW 11  
Landstraße 15  
4020 Linz  
Code S400939  
Fax: 0732 / 777238-11

**3. Staatsangehörigkeit:**

Österreich

**4: Geschäftssitz:**

Altstadt 22a  
4020 Linz  
Österreich

**5. Mitgliedstaat, der nach Ansicht des Beschwerdeführers das Gemeinschaftsrecht nicht beachtet hat:**

Republik Österreich

## **6. Beschwerdegegenstand:**

6.1. In Linz, Landeshauptstadt von Oberösterreich, ca. 200.000 Einwohner, ist eine Autobahn mit der Länge von 8,2 km geplant, nämlich die sogenannte „A26“, auch bezeichnet als "**Westring Linz**". Die Republik Österreich beabsichtigt, den Bau ohne vorhergehende Durchführung einer **Strategischen Umweltprüfung** vorzunehmen, und verletzt dadurch in mehrfacher Hinsicht Europäisches Recht.

6.2. Die für die Autobahn nun geplante Trasse quert folgende ökologisch sensible und wertvolle Regionen:

- Das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“<sup>1</sup>, Lebensraum von mehreren in Anhang II der Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie genannten Tieren und Pflanzen<sup>2</sup>.
- Das Wasserschutzgebiet Heilham in Zone 2 und Zone 3<sup>3</sup>.
- der als Ensemble unter Denkmalschutz stehende Bergschlößlpark
- die sogenannte „Linzer Pforte“, ein einzigartiger „Donaudurchbruch“, wird zerstört. Dabei handelt es sich um einen Durchbruch der Donau durch das Granitgestein der Böhmischen Masse, einem im Paläozoikum entstandenen Gebirgsmassiv in Mitteleuropa, das seither abgetragen und nicht von der alpinen Gebirgsbildung erfasst wurde. Der österreichische Anteil an der Böhmischen Masse umfasst das Wald- und Mühlviertel. In Oberösterreich wird die Böhmische Masse über weite Strecken im Süden durch die Donau begrenzt. An wenigen Stellen „bricht“ die Donau durch die Böhmische Masse, wie dies zB bei der „Linzer Pforte“ der Fall ist. Aus diesem Grund wurde das Gebiet der „Linzer Pforte“ vom Gemeinderat der Stadtgemeinde Linz auch als Grünland – Grünzug gewidmet, um es zu schützen.

6.3 Gemäß Verordnung des BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr.262/2006, sind im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie

---

<sup>1</sup> Verordnung der Oberösterreichischen Landesregierung, LGBl Nr 35/2000

<sup>2</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992

das Gemeindegebiet von Steyregg jeweils wegen PM 10 sowie das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz wegen Stickstoffdioxid als „belastete Gebiete“ (Luft) ausgewiesen.

Gemäß Immissionsgesetz Luft (IG-L) wurde 2002 eine Statuserhebung über Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub und Gesamt-Staub in Linz und Steyregg durchgeführt. Demnach sind die Hauptemittenten von PM10 - Feinstaub in Linz die voestalpine Stahl GmbH und der Verkehr. Ein Maßnahmenplan sieht unter anderem Maßnahmen im Verkehr vor.

Im Jahr 2004 wurde eine Statuserhebung über Grenzwertüberschreitungen von Stickstoffdioxid an der Station Linz - Römerberg durchgeführt. Der Verkehr im Stadtzentrum von Linz wurde als maßgeblicher Verursacher der Grenzwertüberschreitungen festgestellt und es wurde das Linzer Stadtzentrum als Sanierungsgebiet vorgeschlagen.

Im Jahr 2006 wurden betreffend Feinstaub/PM10 an allen Linzer Luftpunktmessstationen mehr als die gemäß IG-L zulässigen 30 Grenzwertüberschreitungen/Messstation/Jahr gemessen.

6.4 Im Zeitraum von 1990 bis 2003 stiegen in Oberösterreich die CO<sup>2</sup> Emissionen im Bereich Verkehr um 90 % an, was sogar über dem Bundesdurchschnitt von 81,8 % im selben Zeitraum liegt. Die Klimagasbelastung durch den Verkehr entwickelt sich genau konträr zu Österreichs Verpflichtungen beim Klimaschutz.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 2.4.2007 über den nationalen Plan zur Zuteilung von Treibhausgasemissionszertifikaten, den Österreich gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates übermittelt hat, entschieden, dass dieser nur dann genehmigt wird, wenn Österreich emissionsmindernde Modifikationen vornimmt, insbesondere die im Rahmen des Gemeinschaftssystems zuzuteilende Gesamtmenge um Zertifikate für 2,070094 Mio. t Kohlendioxidäquivalent jährlich verringert.

---

<sup>3</sup> Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich LGBl Nr. 132/2003

Trotz dieser alarmierenden Situation in Linz soll durch den Bau einer weiteren Autobahn mitten durch das Stadtgebiet der Verkehr weiter gesteigert werden, was die CO<sup>2</sup> Emissionen weiter erhöhen würde. Dies ist genau das Gegenteil dessen, wozu sich Österreich mit Unterzeichnung des Kyoto –Protokolls verpflichtet hat.

6.5. Zu prüfen ist, ob eine strategische Umweltprüfung aufgrund der Übergangsbestimmungen in Artikel 13 Abs. 3 der RL 2001/42/EG<sup>4</sup> unterbleiben kann. Den Mitgliedsstaaten wurde die Verpflichtung zur Umsetzung der genannten Richtlinie bis spätestens 21.7.2004 aufgetragen. Als Übergangsbestimmung sieht die Richtlinie 2001/42/EG in Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 folgendes vor:

"Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Abs. 1, es sei denn, die Mitgliedsstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung."

6.6. Die Republik Österreich setzte die Richtlinie 2001/42/EG mit dem *Österreichischen Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich*<sup>5</sup> - mit mehr als einjähriger Verspätung - in nationales Recht um. Hinsichtlich des Anwendungsbereiches der strategischen Prüfung bestimmt § 3 dieses Gesetzes hinsichtlich zusätzlicher Straßenzüge, dass

eine strategische Umweltprüfung nur dann vorzunehmen ist, wenn aufgrund von Gesetzesentwürfen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.

Das nationale Recht stellt also auf formelle Kriterien ab. Dadurch ist aber die RL 2001/42/EG materiell nicht hinreichend umgesetzt. Die Richtlinie hat nämlich ihre Gültigkeit ausdrücklich auch für Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21.7.2004 liegt wenn sie mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden. Die namentliche Aufnahme eines geplanten Straßenzuges ohne detaillierten Plan ist aber eindeutig nur als förmlicher Vorbereitungsakt zu qualifizieren. Die Umsetzung erfolgte jedoch mehr als 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie, weshalb jedenfalls eine Standort – Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

<sup>4</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

<sup>5</sup> BGBl. I Nr. 96/2005, kundgemacht am 12.08.2005

6.7. Aus den Materialien zur Richtlinie 2001/42/EG geht hervor, dass die Übergangsbestimmung im Prozess der Erlassung der Richtlinie mehrfach diskutiert und überarbeitet wurde. Im gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 25/2000 (ABl. C137/11 vom 16.5.2000) wurde für die Verpflichtung der Vornahme einer strategischen Umweltprüfung noch ausschließlich auf den ersten förmlichen Vorbereitungsakt abgestellt. Aufgrund der Abänderungen des Parlaments vom 6.9.2000 (ABl. C135/155 vom 7.5.2001) wurde aufgrund der Abänderung 23 folgender Wortlaut aufgenommen "*oder deren Annahme oder Vorlage später als 12 Monate nach diesem Zeitpunkt erfolgt*". In der Folge wurde die Frist von 12 Monaten auf 24 Monate in der endgültigen Fassung verlängert.

6.8. Am 23.6.2006 wurde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Anfrage gestellt, ob im Zusammenhang mit der Errichtung der A 26 eine strategische Umweltprüfung geplant ist<sup>6</sup>. In der Anfragebeantwortung vom 18.8.2006<sup>7</sup> teilte der Bundesminister mit, dass dies nicht geplant sei, weil die A 26 bereits in einem Verzeichnis im Anhang zum Österreichischen Bundesstraßengesetz 1971 aufscheine. Der genaue Wortlaut im genannten Verzeichnis zum damaligen Zeitpunkt war "*A26 Linzer Autobahn Knoten Linz/Hummelhof (A7) – Knoten Linz/Urfahr (A7)*". Es gab nicht einmal annähernd konkrete Pläne für einen Trassenverlauf. Die Aufnahme der A 26 in das Verzeichnis im Anhang zum Österreichischen Bundesstraßengesetz kann daher höchstens einen "förmlichen Vorbereitungsakt" im Sinne des § 13 Abs. 3 der RL 2001/42/EG darstellen.

6.9. Unter der formalen Aufnahme der A 26 in das Verzeichnis im Anhang des Österreichischen Bundesstraßengesetzes 1971 ist keinesfalls die "Annahme" im Sinne des Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 der Richtlinie 2001/42/EG zu verstehen. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme der Kommission gem. Artikel 251 Abs. 2 lit. c des EG- Vertrages zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung des Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme zur Änderung des Vorschlags der Kommission gem. Artikel

---

<sup>6</sup> Österreichische parlamentarische Materialen 4425/J IIII.GP

<sup>7</sup> Österreichische parlamentarische Materialen 4395/ABIII.GP

250 Abs. 2 EG- Vertrag hingewiesen (Celex 52000PC0636). Die Kommission führt darin aus:

"Die Richtlinie wird es ermöglichen, dass die wahrscheinlichen erheblichen Auswirkungen bestimmter Pläne und Programme auf die Umwelt bereits während ihrer Ausarbeitung und vor ihrer Verabschiedung festgestellt, beschrieben und bewertet werden können. In diesem Zusammenhang soll ein Umweltbericht erstellt werden, ferner sollen die betroffene Öffentlichkeit und Umweltbehörden informiert werden und die Möglichkeit zur Äußerung erhalten. (...) Schließlich sind die Ergebnisse des gesamten Entscheidungsverfahrens zu berücksichtigen. Nach der **Annahme** des jeweiligen Plans oder Programms sind die betroffene Öffentlichkeit um die Umweltbehörden sowie alle an der Konsultation beteiligten Mitgliedsstaaten zu unterrichten."

Unter "Annahme" ist also ein Rechtsakt am Ende der Projektebene nach Durchführung aller Prüfungen, Untersuchungen und Öffentlichkeitsbeteiligungen zu verstehen.

Das Österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erklärte in der am 28.9.2006 kundgemachten Verordnung<sup>8</sup> zur Sicherung des Baues der A 26 Linzer Autobahn im Bereich der Gemeinde Linz das aus den bezeichneten Lageplänen<sup>9</sup> ersichtliche Gelände, das für die spätere Führung des Bundesstraße in Betracht kommt, zum Bundesstraßenplanungsgebiet. Ein genauer Verlauf der geplanten Autobahn ist durch diese Verordnung nicht fixiert, insbesondere da die Umweltverträglichkeitsprüfung noch ausständig ist und eine detaillierte Planung noch nicht möglich ist. Auch diese vorbereitende Verordnung stellt daher noch keine „Annahme“ im Sinne der RL 2001/42/EG dar.

Doch selbst wenn man diese Verordnung als Rechtsakt unter Artikel 13 Abs. 3 Satz 2 der RL 2001/42/EG als „Annahme“ subsumiert, ist eine Strategische Umweltprüfung nach den Übergangsbestimmungen durchzuführen. Die genannte Verordnung wurde nämlich am 28.9.2006, also mehr als 24 Monate nach dem 21.7.2004 (den spätesten Zeitpunkt zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG) kundgemacht. **Artikel 4 Abs. 1 der RL 2001/42/EG ist daher anzuwenden, und eine strategische Umweltprüfung durchzuführen.**

6.10. Zur allgemeinen praktischen Umsetzung der RL 2001/42/EG in der Republik Österreich ist auszuführen, dass die bisherigen Erfahrungen im Verkehrsbereich gezeigt haben, "dass die strategische Umweltprüfung eher als eine Pflichtübung angese-

---

<sup>8</sup> Verordnung BGBl II Nr. 367/2006

<sup>9</sup> Planzeichen A26-VP2003-P14-G-1001-1, A26-WP2003-P14-G-1002-1 und A26-VP2003-P14-G-1003-1

hen wird, denn als erstzunehmendes Umwelt- und Planungsinstrument. Es geht bei der strategischen Umweltprüfung in der Form der Umsetzung in Österreich häufig nur um die "formale Absegnung" bereits "fertiger" Pläne und Programme und vollendeter politischer Entscheidungen. (...) Die meisten Umsetzungen beteiligen die Öffentlichkeit und Umweltbehörden erst, nachdem der Plan de facto bereits fertig ist, wenn also planerische und politische Grundsatzentscheidungen bereits gefallen sind. Das einzige, was in diesem Stadium des strategischen Umweltprüfungsprozesses noch aussteht, ist die formale "Annahme" durch die Behörde. Kurz vor dieser Annahme wird nach den meisten der dargestellten Umsetzungskonzepte der Plan oder das Programm der Öffentlichkeit zur Stellungnahme aufgelegt. Änderungen am Plan ergeben sich daraus in aller Regel nicht mehr. (*Raschauer, Wessely, Handbuch Umweltrecht 2006*).

Diese allgemeine mangelnde Bereitschaft der Republik Österreich, die Richtlinie 2001/42/EG in einer Art umzusetzen, welcher ihre Zielsetzungen gerecht werden würde, zeigt sich im Konkreten bei der Planung der A 26. Hier lehnt die Bundesregierung die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung mit der die ökologischen Zielsetzungen der Europäischen Union missachtenden Begründung ab, die A 26 scheine bereits im Anhang des Verzeichnisses zum Bundesstraßengesetz 1971 formal auf.

**Durch das gemeinschaftsrechtswidrige Unterlassen der Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung versäumt es die Republik Österreich, Alternativen oder die "Null-Variante" zum geplanten Bau des Westringes einer hinreichenden Prüfung zu unterziehen. Dadurch vereitelt die Republik Österreich den Zweck der RL 2001/42/EG.**

## **7. Die Republik Österreich verstößt gegen folgende Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts:**

- Verletzung der Richtlinie 2001/42EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme und in Folge dessen
- Verletzung der Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie, Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992) durch unzureichenden Schutz von FFH-Gebieten und potenziellen FFH-Gebieten in Österreich im Zuge der Straßenplanung der "A 26" in Gebieten des Naturschutzgebietes Urfahr Wänd, des als En-

semble unter Denkmalschutz stehenden "Bergschlößlparkes" und im Wasserschutzgebiet Heilham in Zone 2 und Zone 3.

**8. Vertraulichkeit:**

Ich ermächtige hiermit die Kommission, bei ihren Kontakten mit den Behörden der Republik Österreich meine Identität zu offenbaren.

Linz, am 4.6.2007

**Gerda Lenger**

*vertreten durch:*  
RAe Dr.AldoFrischenschlager,Dr.Dieter  
Gallistl,Dr.Elfgrund Frischenschlager  
Rechtsanwälte



**aktuell**

1.11.2007

PRESSE-INFORMATION zur Linzer Westring-Transitautobahn

## Zerstückelung der Umweltverträglichkeitsprüfungen für S10 und A26 als einzige Chance dieses Projekt durchzudrücken!?

Derzeit läuft die Einspruchsfrist im Umweltverträglichkeitsverfahren für den Südteil der S10. Linzer Bürgerinitiativen bekommen keine Parteienstellung!

BM Faymann hat die Westring/S10 Gelder wegen der **Bedeutung für das Transeuropäische Netz (TEN) genehmigt**. Sprich **Transitroute Berlin – Triest!!!** (ASFINAG: Ende August 2000 erfolgte der Beschuß, dass die B 310 (S10) in das TEN-Streckennetz aufgenommen werden soll.)

Geht es nach dem Willen mancher Politiker sollen im Rahmen des Kulturjahres 2009 Spatenstiche für eine neue **Nord – Südtransitroute in der Frischluftschneise** von Linz abgehalten werden.

Obwohl Nord- und Südteil der S10 und Nord- und Südteil der A26 als **Gesamtprojekt geplant und mit allen negativen gesundheitlichen Folgen wirksam werden**, erfolgt eine Zerstückelung der Umweltverträglichkeitsprüfungen in „Einzelabschnitte“! Offensichtlich sehen die Projektbetreiber in dieser Farce die einzige Möglichkeit dieses Projekt durchzudrücken und zu verschleiern, daß **allen Gesundheits- und Klimaschutzziehen zuwider gehandelt wird**.

**Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn fordert Bundesminister Faymann auf, das laufende Verfahren umgehend einzustellen und das UVP Verfahren ausschließlich über das Gesamtprojekt zuzulassen.**

Die jetzige Verfahrensform ist demokratiepolitisch ein Hohn und **verschleiert der Linzer Bevölkerung die gesundheitlichen Auswirkungen der massiven Zunahme des PKW und Schwerverkehrs.**

**Die Wahrheit über die Westring-Transitautobahn durch Linz** finden Sie hier:  
[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/DIE\\_WAHRHEIT\\_BER\\_DIE\\_WESTRING\\_TRANSITAUTOBAHN.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/DIE_WAHRHEIT_BER_DIE_WESTRING_TRANSITAUTOBAHN.pdf)

### S10 und A26:

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Rupert Frechinger  
Dr. Alfred Jaeger

## Presseinformation

Linz, 12.3.2008

### Extreme Wetterereignisse durch Klimawandel – die Bundesregierung schläft ökologische Steuerreform statt Polittheater!

Extreme Wetterereignisse treten in immer kürzeren Abständen auf und fügen Umwelt und Volkswirtschaft einen immensen Schaden zu. Gerade Österreich ist bedingt durch seine geografische Lage von diesen Auswirkungen besonders betroffen.

Was macht unsere Regierung? Jene Damen und Herren beschäftigen sich auf Kosten der Steuerzahler primär mit ihrem internen Klimawandel, Streit und der Erhaltung der Macht.

Statt diesem peinlichen Machtdebakel sind wirksame Strategien gegen den Klimawandel nötig.

**Das Gebot der Stunde: Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individual- und Transitverkehrs durch zügigen Ausbau der Schiene!**

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn erhebt daher nochmals vehement die Forderung umgehend das Antiklimaschutzprojekt „Westring-Transitautobahn“ einzustellen und stattdessen alle Mittel in den Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehr umzuleiten.  
Summerauerbahn, City S Bahn und die drastische Verbesserung bestehender Verbindungen fristen ein Schattendasein unter der derzeitigen Ideologie der politischen Machthaber.

**Neben Infrastrukturoptimierung sind steuerliche Entlastungen breiter Bevölkerungsschichten dringend nötig!  
Eine ökologische Steuerreform ist angesagt um die Einkommen zu entlasten und den Pendlerverkehr klimaschonend zu lenken!**

- Volle steuerliche Absetzbarkeit von Vorteilscard und aller mit ÖPNV getätigten Fahrten (beruflich UND privat)
- Volle Absetzbarkeit von Investitionen in Fahrrad und Fahrradtransportanhänger
- Steuerliche Entlastung von Betrieben die primär schienengebundene Güterbeförderung abwickeln
- Steuerliche Vorteile für Betriebe und Kommunen die durch Mobilitätsprogramme oder ÖPNV „Jobtickets“ für MitarbeiterInnen aktiven Klimaschutz und Gesundheitsförderung betreiben.

#### Vorteile und Folgen

- Finanzielles Anreizsystem zum Umstieg auf ÖPNV
- Entlastung der Einkommen breiter Bevölkerungsschichten
- Durch vermehrte ÖPNV Nutzung: Entlastung der Straßen für jene die das Auto wirklich benötigen

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger e.h.

Dr. Rupert Frechinger e.h.

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

Die Wahrheit: **DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

Die geplante Realität: **Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!**

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

## Autobahnbau auf Pump geht weiter

Die Asfinag spart, wo es leicht geht - Der Schuldenstand wächst bis 2020 auf 16,4 Milliarden Euro

Wien - Der Schuldenstand der Asfinag wird bis 2020 auf 16,4 Milliarden Euro und damit seinen Höchstwert steigen. Der Grund: Die Asfinag investiert jährlich deutlich mehr in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes, als sie einnimmt. Rund 400 Mio. Euro machen pro Jahr allein die Zinsen aus. Diese Zahlen nannte Asfinag-Vorstand Klaus Schierhackl bei der Präsentation des Asfinag-Sparprogramms am Freitag. Den steigenden Schulden stünden aufgrund des stark zunehmenden Verkehrs aber höhere Mauteinnahmen gegenüber.

Laut Ministerratsbeschluss werden 2008 1,301 Mrd. Euro investiert, 2009 etwas weniger, 1,275 Mrd. Euro, 2010 dann 1,016 Mrd. Euro, 2011 mit 1,271 Mrd. mehr, um 2012 auf 1,53 Milliarden Euro zu steigen. Die Spitzte sollte 2013 mit 1,68 Milliarden erreicht werden. Insgesamt will Verkehrsminister Werner Faymann bis 2020 rund 20 Mrd. Euro investieren. Um das zumindest auf dem Papier unter einen Hut zu bringen, muss die Asfinag sparen - zehn Jahre lang pro Jahr rund zehn Prozent der Ausgaben. Sicherheit der Autofahrer und Lärmschutzmaßnahmen blieben aber aufrecht, versicherte die Asfinag-Führung

Das Sparprogramm besteht vor allem darin, dass Aufgaben gebündelt, Kernkompetenzen "synergetisch zugeordnet" und Servicegesellschaften in Ostösterreich fusioniert werden. Dass der Wegfall der Werkverträge mit den Bundesländern zwecks Autobahnerhaltung automatisch neun Prozent Kostensparnis bringt, sagte die Asfinag nicht. Weitere 20 Prozent wären bei weniger nach Bundesländerwünschen ausgerichteten Neubauten einsparbar, sind aber nicht angestrebt. Teilverkauf oder Partnerschaften für Asfinag oder ÖBB lehnt Faymann ab.

## DIE PRESSE 15.3.2008

### INFRASTRUKTUR

## Sparprogramm für Österreichs Autobahnen

*Mit weniger Lärmschutzwänden und besserer Planung sollen die Kosten beim hochverschuldeten staatlichen Straßenbetreiber gesenkt werden.*

WIEN (mk). „Die Vorgabe an die Asfinag, zehn Prozent der Ausgaben einzusparen, soll nicht nur eine Ankündigung sein“, sagte Infrastrukturminister Werner Faymann (SPÖ) am Freitag. Mit ihm am Podium saßen die zwei neuen Chefs der staatlichen Autobahngesellschaft Alois Schedl und Klaus Schierhackl sowie Asfinag-Aufsichtsratspräsident Eduard Saxinger. Und sie berichteten, wo sie Einsparungspotenziale orten.

► **Weniger Lärmschutzwände:** In Zukunft will die Autobahngesellschaft – auch aufgrund geänderter gesetzlicher Vorschriften – nicht mehr so großzügig sein, was das Aufstellen von Lärmschutzwänden betrifft.

► **Bundesländer müssen mitzahlen:** Soll ein Bauprojekt auf Wunsch

eines Bundeslandes vorgezogen werden, so müssen die Bundesländer die dadurch entstehenden zusätzlichen Finanzierungskosten übernehmen. Auch wenn zusätzliche Anschlussstellen an ein neues Industriegebiet beispielsweise gewünscht werden, kann es sein, dass die Betroffenen dafür mitzahlen müssen.

► **Bessere Planung:** Bei der Planung von Straßenprojekten soll stärkeres Augenmerk auf die Kosten gelegt werden. Ist eine Trasse deutlich günstiger als eine andere, soll diese gewählt werden.

► **Anderes Licht auf Raststätten:** Mit neuem Lichtkonzept und einer standardisierten Bauweise will die Asfinag auch bei den Raststätten sparen. 19 moderne Rastplätze entlang der Autobahnen wurden bereits errichtet, rund 50 weitere sind in Planung.

► **Neue Struktur:** Die Zahl der Asfinag-Tochtergesellschaften wird reduziert. Auch beim Einkauf von Fahrzeugen, Büromaterial und Versicherungen und bei Verträgen mit Kreditkartenunternehmen wird mehr aufs Geld geachtet.

Die Sicherheit der Autofahrer

soll unter dem Sparkurs nicht leiden, auch bisher gegebene Zusagen, etwa an Anrainer bezüglich Lärmschutzmaßnahmen, werden nicht gebrochen. Das Sparprogramm ändert auch nichts am Schuldenberg des Unternehmens. Dieser soll im Jahr 2021 mit 16,4 Mrd. Euro seine Spitzte erreichen. „Wie sich der Schuldenstand genau entwickelt, hängt von der Zinsentwicklung, aber auch von den Mauterlösen ab“, so Schierhackl. Derzeit gibt die Asfinag rund 400 Mio. Euro im Jahr für Zinsen aus, in den Straßenausbau werden 1,3 Mrd. Euro investiert. Faymann, der wie berichtet gegen einen Börsengang der ÖBB in dieser Legislaturperiode ist, sprach sich am Freitag auch gegen eine rasche Privatisierung der Asfinag aus.

Linz, 18. März 2008

**NATURSCHUTZBUND Oberösterreich**  
Promenade 37, 4021 Linz  
Fax: 0732/78 56 02

Sehr geehrte Damen und Herren!

**Das Stromdurchbruchstal zwischen St. Margarethen und Linz ist eine der eindrucksvollsten Strecken im Lauf der Donau durch Österreich. Die Stadt Linz erhält durch diese Granitpfoste ein unverwechselbares, einzigartiges, charakteristisches Gepräge. (Österreichischer Naturschutzbund, 12.10.1984)**

28 Jahre später soll dies nicht mehr gelten und dieses Naturdenkmal soll im „Kulturjahr“ 2009 einer monströsen Transitautobahn zum Opfer fallen!

Die oberösterreichische Landesregierung plant das einzigartige Naturschutzgebiet Urfahrwänd im Bereich der Linzer Donaupforte zu ändern um den Bau einer gigantischen 7 spurigen Autobahnbrücke für die Westring Transitautobahn zu ermöglichen. 4.652 m<sup>2</sup> Biotope werden für die Errichtung der 8 Tunnelportale zerstört. Diese felsdominierten Naturreservate werden um 60 % reduziert.

Bis zum 18.4. läuft das Begutachtungsverfahren der Landesregierung:

[http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-3DCFCFC3-AB269541/ooe/hs.xsl/35986\\_DEU\\_HTML.htm](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-3DCFCFC3-AB269541/ooe/hs.xsl/35986_DEU_HTML.htm)

Im Jahr 1984 hat die Generalversammlung des Naturschutzbundes dieses Gebiet einstimmig zum Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung erklärt.

Auf der gegenüberliegenden Südseite sind großflächige Rodungen im Bereich des Linzer Bannwaldes geplant.

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring Transitautobahn wird mit allen Mitteln diese Aufhebung des Naturschutzgebietes bekämpfen. Wir ersuchen Sie sich mit Ihrer Organisation uns anzuschließen und gemeinsam gegen diese Naturzerstörung vorzugehen!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger

Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

**Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....“**

Hyperlink: [http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein\\_im\\_walde.jpg](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg)

**Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

**Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!**

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

kommt und warum diese daher internationale Schutz (Ramsar-Abkommen) genießen. Sie stellen unersetzliche, einmalige Feuchtebiotopräume („Dschungel Mitteleuropas“) des europäischen Naturhaushaltes dar.

#### „Linzer Pforte“

Im Bereich der bewaldeten „Linzer Pforte“ liegt das erste Naturschutzgebiet auf Linzer Boden, die „Urfahrwände“, die bereits durch umfangreiche Felsensprengungsarbeiten im Zuge der Erweiterung der Mühlkreisbundesstraße stark an Substanz eingeblößt haben. Dieser Landschaftsbereich ist mit seinen Bannwäldern als potentielles Landschaftsschutzgebiet einzustufen, da es sich bei diesem Donau-Durchbruchstal um eine geologisch-geomorphologische Besonderheit nationaler Bedeutung handelt. Daher ist der geplante Bau einer neuen Donaubrücke im Bereich St. Margarethen bereits aus landschaftsökologischen bzw. ästhetischen Gründen abzulehnen.

Es ist daher nach alternativen Verkehrslösungen zu suchen, die eine bloße Verlagerung des Verkehrsproblems von einem Ufer auf das andere, u. a. auf Kosten eines charakteristischen, unersetzlichen und einmaligen Landschaftsbildes des Linzer Raumes, ausschließen. Eine diesbezügliche, im Rahmen des Österreich. Naturschutztages 1984 (St. Pölten) gefaßte Resolution des österr. Naturschutzbundes (siehe nebenstehenden Kasten) artikuliert den Widerstand weiter Bevölkerungskreise gegen dieses Projekt.

#### Schluffbemerkungen

Die Voraussetzung für die Verwirklichung einer umfassenden Naturhaushalt-Vorsorgestrategie für den Linzer Raum, wobei den Wildern und dem augesäumten Fließgewässernetz eine tragende ökologische Rolle zufällt, bilden ökologisch fundierte Bewertungsgrundlagen. In diesem Zusammenhang erwies sich die Ausarbeitung eines auf der Basis der unterschiedlichen Vogelartendichte in den einzelnen Landschaftsteilen beruhenden ornitho-ökologischen Bewertungsmodells als eine erste zielführende und relativ rasch durchzuführende Maßnahme.

Neben den allgemeinen Schlufffolgerungen für die Erstellung einer Naturschutzkonzeption im Rahmen der Flächenwidmungs- und Stadtent-

#### Resolution für die Erhaltung des Donautales in Linz-St. Margarethen

Einstimmig beschlossen in der Generalversammlung des Österreichischen Naturschutzbundes am 12. 10. 1984 in St. Pölten.

Das Stromdurchbruchstal zwischen St. Margarethen und Linz ist eine der eindrucksvollsten Strecken im Lauf der Donau durch Österreich. Die Stadt Linz erhält durch diese Granitpforte ein unverwechselbares, einzigartiges, charakteristisches Gepräge.

Der Ausbau der nordöstlichen B 127 mit horrendem Kostenaufwand und gewaltigen Felszerstörungen zu einer hochrasanten Schnellstraße nach Urfahr verursachte, wie zu erwarten war, daß das Urfahrer Straßennetz mit seinen zwei Hauptfahrsäulen dem Anstrom nicht gewachsen war.

Die erwähnte Urfahrer Miere soll nun durch ein überdimensionales, neues Straßen- und Brückenbauprojekt scheinbar korrigiert werden. In die erwähnte enge, monumentale Granitpforte im Bereich St. Margarethen soll eine Donaubrücke mit großen Rampenbauwerken hineingezwängt und hineingesprengt werden, die den Verkehr von der Urfahrer Seite auf das Linzer Ufer überbrücken soll.

Die vorliegenden Planunterlagen zeigen, daß eine massive Abtragung der dortigen Felswände an beiden Ufern bis zu einer Höhe von 55 Metern beabsichtigt ist. Hierbei ist eine Entkleidung der steilen Felsen von der bestehenden Vegetation und eventuell auch der autochthonen Bodenkruste unvermeidlich. Überdies werden die in dieser Landschaft gewachsenen Kulturgüter, wie die sakralen Objekte, die sich um die Wallfahrtskirche von St. Margarethen scharen, durch die vorliegenden Projekte teilweise zerstört oder in ihrer Gesamtwirkung schwer beeinträchtigt.

Für die zugegebenermaßen schwer belasteten Linzer Umweltverhältnisse sind weitere Verschlechterungen im Bereich des Stadtkernes zu befürchten. Der mehrspurige Straßenausbau der B 137 (Passauer Bundesstraße) erzwingt eine unvermeidliche Dezeladung des Baumbestandes auf der Oberen und Unteren Donaulände in Linz. Vor allem können kaum Vorsorgen gegen einen drohenden Verkehrsunfall im Linzer Stadtgebiet getroffen bzw. garantiert werden.

Aus all diesen Gründen fordert der Österreichische Naturschutzbund den Verzicht auf den Bau einer Donaubrücke bei St. Margarethen, in dieser sensiblen Zone einer österreichischen Kernlandschaft von überregionaler Bedeutung.

Die Waldverteilung auf den Katastralflächen unterhalb des Stroms (1983)			
Altenmarkt	12,18 ha	5,6	
Waldsee	11,24 ha	5,3	
Hallenbach	19,11 ha	10,9	
St. Peter	10,07 ha	6,1	
Kleinmünchen	161,17 ha	127,9	
Eckberg	74,29 ha	38,7	
Drifte	24,51 ha	4,2	
Waldberg	322,97 ha	203,8	
St. Margarethen	329,89 ha	26,7	
Gesamt	1648,53 ha	171,9	

#### Städtische „Waldpolitik“

Seit Beginn der fünfziger Jahre setzt die Stadtverwaltung konkrete Maßnahmen zur Sicherung und zum Schutz des Waldes z. B. Einrichtung von Stadtwald und SO-MeBanlagen.

In den siebziger Jahren wurden in großangelegten Aufforstungen z. B. Wasserschutzgebiet „Hammelhofwald“, VOEST-Knoten- oder Grünerbaumstrand im Stadtbereich entscheidend verbessert. Dabei wurde bewußt Wert auf einen naturnahen Bewuchs und beständigen Gehölzen gelegt.

Die „Erhaltung“ des vorhandenen Baumbestandes auf öffentlichen und privaten Grünflächen sowie die Pflege und Erhaltung von markanten Bäumen als Naturdenkmäler sind nur einige Maßnahmen, die den Wald- und Baumbestand im Stadtbereich sichern sollen.

Die 1982 vom Gemeinderat beschlossenen Ziele der städtischen Raumplanung bestimmen unter anderem daß Gewässer-, Grünlemente, Bäume, Fluktu und Waldflächen als tradierte Faktoren zu erhalten sind.

Im Jahr des Waldes 1984 wurden, neben Maßnahmen auf dem Gebiet des technischen Umweltschutzes, umfassende forstliche Waldschutzmaßnahmen getroffen, wie die Aufrichtung von „Grenzertragboden“, „Unterstützung von Privatpersonen und Firmen beim Bepflanzen von Privatgrundstücken, Widmung von Außenflächen im Rahmen des Flächenwidmungsplanes, etc.“

Im Rahmen des Projekts „Biotopsatzierung Linz“ der Naturkundlichen Station werden u. a. städtische Wald- und Gehölzbestände kartiert, deren Vegetations- und Tierbestand untersucht und bewertet. Die Ergebnisse dieser Erforschung werden die Grundlage für weiterführende Schutz- und Managementmaßnahmen zur Sicherung des Naturhaushaltes bilden.

#### Bewirtschaftung des städtischen Waldes

Bei den stadtgelegenen Waldflächen wird auf eine planmäßige, gewinno-

## Presseinformation

Linz, 21.3.2008

### Steuergeldvernichtung in Oberösterreich Um fremdes Geld ist alles erlaubt!? Teil 2

Teil I vom 23.9.07 finden Sie hier:

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10 die unrentabelsten Autobahnprojekte sterreichs 23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

In einem persönlich adressierten Brief (siehe Beilage) hat die *Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn* alle AnrainerInnen über den geplanten Südtunnel aufgeklärt, über Ihre Rechte als Eigentümer informiert und zum Widerstand gegen die Entwertung von Häusern, Wohnungen und Grundstücken tausender LinzerInnen durch Servitutseintragungen, Lärm- und Abgasbelastungen aufgefordert.

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben an Eigentuer A26 S dteil 30012008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben_an_Eigentuer_A26_S_dteil_30012008.pdf)

Frei von jeder Budget- und Klimaschutzverantwortung zwingt BM Faymann die Asfinag das teuerste, schädlichste und unrentabelste Autobahnstück Österreichs zu errichten.

In einem beispiellosen Kabarett werden von Lokalpolitikern divergierende Aussagen getätigt um die angebliche Notwendigkeit einer Transitautobahn zu belegen. Hiesl in der Kronenzeitung (17.2.2008): „Der Westring wird wesentliche Entlastungen im städtischen Verkehr in Linz bringen..“ – Luger in der Kronenzeitung (23.3.2007) „87% der Autos wollen in die Innenstadt...“ Nur für Politiker scheinbar kein Widerspruch.....

Die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn** erhebt daher nochmals vehement die Forderung **umgehend eine Vorabprüfung dieses Projekts durch den Bundesrechnungshof einzuleiten und die Entscheidungskriterien im Verkehrsministerium kritisch zu hinterfragen.**

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger e.h.  
Dr. Rupert Frechinger e.h.

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

**Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....**  
Hyperlink: [http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein\\_im\\_walde.jpg](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg)

**Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

**Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!**  
Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

## Presseinformation

18 Juli 2008

### Steuergeldvernichtung in Österreich Um fremdes Geld ist alles erlaubt! Teil 3

#### Faymann - Nachminister und Kandidat bei den Neuwahlen - ist mitverantwortlich für beispiellose Steuergeldvernichtung und Versagen beim Klimaschutz!

- politische Umfärbung und Austausch von Vorständen u.a. bei der Asfinag mit Millionen an Abfertigungszahlungen
- Bezahlung von Imageinseraten aus öffentlichen Geldern

**SCHAUPLAZ**

### ASFINAG zahlt für Faymann 1,32 Millionen

von WERNER BENINGER

**S**chon als Wiener Wohnbaudirrat war Werner Faymann dafür bekannt, dass er sich in Wiener Tageszeitungen mehrheitlich bejubeln ließ. Wenn vor allem in der Kronen Zeitung wieder einmal Seitenweise über ein Wohnbauprojekt in Wien berichtet wurde, war Faymann prominent Bild und Text vertreten. Zahlen mussten die Wohnbauträger.

„Herr Faymann“ bestellte

Dass Faymann dieses Prinzip auch als Minister weiter pflegt, war bisher offenes Geheimnis, konnte aber nicht belegt werden. Nun gibt es diesen Beweis in Form einer Inseratenrechnung, die die ASFINAG bezahlen musste. Sie firmiert als Kunde, als Auftraggeber findet sich „Herr Faymann“ (siehe Fakatule).

Das Inserat, für das die ASFINAG mehr als 25.000 Euro zahlen musste, war ein Sujet des Verkehrsministeriums und keine Werbung der ASFINAG. Adres-

**Auftragsbestätigung Nr. 11263207**  
Wien, am 21. Juli 2007  
Kunde: ASFINAG - Autobahnen- und Eisenbahnbetriebe  
Auftraggeber: ÖBB - Österreichische Bundesbahnen  
Ferndaten: 01/Adressorial  
Ferndaten: 2  
Fließende: 850,00 Bruttogesamt: 113,00  
Einsendungsdatum: 17.04.2007  
Lieferdatum: 01.05.2007

Der Auftrag R. H. Faymann  
Bei Auftragsteller: 11263207  
Ferndaten: 01  
Vorlage: 00000  
Vorlagendatum: 18.04.2007  
Lieferdatum: 01.05.2007

sat der Rechnung für Faymanns Inserat war im Juni ASFINAG-Mann Alois Schedl und keiner der damaligen Vorstände. SP-Mann Schedl wurde inzwischen zu einem der beiden neuen Vorstände der ASFINAG bestellt.

Die Praxis, dass Faymann die ASFINAG und den Vernehmen nach auch

die ÖBB für seine Berühmung zahlen lässt, nimmt nun die Verkehrssprecherin der Grünen, Gabriela Moser, zum Anlass für eine parlamentarische Anfrage. **220.000 Euro pro Monat**

Laut Mosers Unterlagen musste die ASFINAG von Juli bis Oktober 466.000 Euro für Faymann-Inserate bezahlen, 348.000 davon an „Österreich“. Über Inserate im Wert von 250.000 Euro wird derzeit mit der „Krone“ verhandelt. Für 521.000 Euro liegt ein „Kooperationsangebot“ von „Österreich“ vor.

„1,32 Millionen Euro innerhalb eines halben Jahres, also 220.000 Euro im Monat, für Inserate zur Bewährung Faymanns sind auch angesichts der finanziellen Situation der ASFINAG ein Skandal“, weitet Moser. „Sich damit eine genehme Berichterstattung kaufen zu wollen, ist obendrein demokratipolitisch bedenklich“, erklärt die Grüne.

**Ex-Vorstand verweigerte**

Moser hegt den Verdacht, dass die drei alten ASFINAG-Vorstände auch deshalb gehen mussten, weil sie bei der teuren Faymann-Eigenerwerbung nicht mitgespielt wollten.

Faymanns Modell macht Schule. Auch Unterrichtsministerin Claudia Schmid lässt sich neuerdings mittels Serie in der „Krone“ berühmen. Die Inserate dafür zahlt ihr Ministerium.

Inserent Faymann Foto: APA

Oberösterreichische Nachrichten 14.11.2007

- Genehmigung der Westring/S10 Gelder für eine gesundheitsgefährdende LKW-Transitroute Berlin – Triest  
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_28032007.doc](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_28032007.doc)
- Genehmigung der Westring/S10 Gelder obwohl dieses Projekt der **teuerste und unrentabelste Autobahnabschnitt** Österreichs wäre  
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)
- Versagen** bei der Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- Weiterer **Stillstand** bei ökologisch und ökonomisch wichtigen Themen in der Regierungsarbeit durch Demontage des amtierenden Bundeskanzlers mit nachfolgenden Neuwahlen

Ein Minister der einerseits durch Genehmigung einer EU Alpentransversale für den Transitverkehr Berlin – Triest (Westring + S10) einen Kneifall vor der EU Frächterlobby tätigt und andererseits EU Kritiker via Kronenzeitung zu locken versucht, ist als Spitzenkandidat ungeeignet!

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring Transitaubahn fordert Herrn Minister Faymann auf: **Verzichten Sie im Sinne der österreichischen SteuerzahlerInnen auf eine Kandidatur und erfüllen Sie die restliche Zeit als Verkehrsminister Ihre Pflicht für eine Verbesserung und Änderung der Verkehrspolitik!**

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger

Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitaubahn

**Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....

Hyperlink: [http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein\\_im\\_walde.jpg](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg)

Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitaubahn geopfert!

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

## Presseinformation

4.9.2008

### SP Vorstoß für Schienenausbau – Wahlkampfag oder endlich ein Umdenken?

Der Vorschlag von Faymann und der SP Oberösterreich für ein attraktives schienengebundenes Verkehrsmittel – Regio Liner – bis Aigen-Schlägel ist prinzipiell zu begrüßen und müsste umgehend von den anderen Parteien unterstützt werden. Sonst droht wieder eine der vielen Wahlkampfblasen.

Wie schon vielfach darauf hingewiesen sind Westring (A26) und S10 die teuersten und unrentabelsten Autobahnprojekte Österreichs.

Angesichts dieser Tatsachen sind sämtliche Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten für die Westring-Transitautobahn und S10 Nordteil umgehend einzustellen und die bewilligten Gelder für den Regio Liner umzuwidmen.

Die geschätzten Kosten der A26 und S10 Nordteil (Anschluß bis zur Autobahn Wullowitz) betragen ca. 1.500 Mio €. In Zeiten teilweise schon dramatisch spürbaren Auswirkungen des Klimawandels ist es bar jeder Verantwortung diese Summe in Transit- und Autoverkehr zu investieren. Ein Teil dieser 1.500 Mio € würde genügen um Regio Liner und Summerauerbahn zu realisieren und ein komfortables, kostengünstiges Verkehrsmittel den Pendlern zur Verfügung zu stellen.

Jede Investition in Hochleistungsstraßen erhöht den Individual- und Transitverkehr und damit auch den Gesamtölverbrauch. Die allseits beklagte Preisexplosion beim Öl ist auch Folge des ungehemmt steigenden Verbrauchs. Die Politik ist gefordert diese Entwicklung zu stoppen und nachhaltige, kostengünstige Mobilitätsmöglichkeiten den BürgerInnen zur Verfügung zu stellen.

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring - Transitautobahn fordert Herrn Minister Faymann auf:

**Erfüllen Sie Ihre Pflicht als Verkehrsminister und stoppen Sie umgehend das Milliardengrab A26/S10 Transitautobahn und stellen Sie die Weichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik durch Ausbau der Schiene bis Aigen-Schlägel!**

- umgehender Start der Planungsarbeiten mit Einbeziehung der NGO Verkehrsinitiativen
- Verlegung der Haltestellen in die Ortszentren
- umgehender Start der Elektrifizierung der Mühlkreisbahn
- Verdichtung des Intervalls auf 15 min von 6 – 19 h; dann 30 min Intervall bis 24h

**Dobusch, Hiesl und Co. sind aufgefordert die Werbekampagnen für die A26 aus Steuermitteln (z.B. Lebendiges Linz 08-2008) einzustellen und die Detailplanung für den Schienenausbau ins obere Mühlviertel einzuleiten!**

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger

Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

Die Wahrheit: **DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

**Der RH Bericht:**

[http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/teilberichte/bund/bund\\_2008\\_09/Bund\\_2008\\_09\\_6.pdf](http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/teilberichte/bund/bund_2008_09/Bund_2008_09_6.pdf)

**Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....**

Hyperlink: [http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein\\_im\\_walde.jpg](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg)

**Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitaubahn geopfert!**

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

An

Unser Zeichen  
602-N-NSB-0060/005

ABA

Datum  
Linz, 23. Oktober 2008

Donau – Westring, A26, Bodenerkundungen, naturschutzbehördliches Verfahren

bearbeitet von  
Dr. Friedrich Schwarz

Schr. v. 26.9.2008, GZ 00444821/2008 ABA Nord  
501/N083038

Durchwahl  
1860

elektronisch erreichbar  
friedrich.schwarz@mag.linz.at

Die ASFINAG Bau Management GmbH hat um das naturschutzbehördliche Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Bodenerkundungsmaßnahmen, die Errichtung von Bodenankern und damit in Zusammenhang stehenden Rodungen für die proj. Donaubrücke im nördlichen und südlichen 200 m-Schutzbereich der Donau angesucht.

Dazu wird nachstehendes naturschutzfachliches

## G u t a c h t e n

übermittelt.

### 1. Befund

#### 1.1. Darstellung der Projektinhalte

Grundlage für nachstehendes Gutachten ist das naturschutzrechtliche Einreichoperat A26 – Abschnitt Süd, Bodenerkundungsmaßnahmen 2008 vom September 2008.

Als Beweggrund für diese Einreichung werden detaillierte Untersuchungen zu den Themen Baugrund, Grundwasser und Bodenphysik im Hinblick auf ingenieurgeologisch, geotechnisch und hydrogeologisch relevante Fragestellungen entlang der geplanten Trasse der A 26 Linzer Autobahn/Abschnitt Süd angeführt. Das ggst. Projekt steht also im unmittelbaren Zusammenhang mit der Planung der A26-Westring samt Donaubrücke, für die derzeit ein UVP-Verfahren beim BMVIT anhängig ist.

Die Donaubrücke soll als echte Hängebrücke errichtet werden mit einer freien Spannweite von 306 m, wobei das Gesamttragwerk als Doppelbrücke mit je einem Tragwerk je



Richtungsfahrbahn konzipiert ist. Jedes Tragwerk verfügt über zwei Abspannpunkte. Insgesamt sollen also 4 Abspannbauwerke (je 2 im Norden, je 2 im Süden) errichtet werden. Die Verankerung der Abspannpunkte soll über Anker erfolgen, welche im Kri stallinfels in einer Länge zwischen 55 – 70 m Länge verpresst werden.

Im Zuge der Erkundungsarbeiten werden verschiedene geotechnische und hydraulische Versuche sowie geophysikalische Bohrlochmessungen, Probenentnahmen und Einbauten (Bohrlochverfüllungen mit Magerbeton) durchgeführt.

Insgesamt sollen im 200 m Schutzbereich der Donau 12 Kernbohrungen inkl. der Durchführung von Bohrlochversuchen sowie den Ausbau zu Grundwasserpegeln (für 2 Bohrungen) und den Ausbau mit Dauerankern (für 4 Bohrungen) durchgeführt werden, wobei je 6 auf der Nordseite (Urfahrwänd) und 6 auf der Südseite (Freinberg) liegen.

Lt. Konsenswerber wurde bei der Standortwahl auf eine möglichste Schonung der Naturräume geachtet. Bei den Bohrpunkten im Bereich Urfahrwänd (KG Pöstlingberg) erfolgt die Zuwegung über landwirtschaftlich genutzte Flächen. Es handelt sich dabei um eine als Ackerfläche genutztes Areal auf der Windflach im Nahbereich des Gasthauses „Spatzenbauer“. Im Bereich Freinberg (KG Linz) erfolgt die Zuwegung über einen bestehenden, unbefestigten Parkweg, der Teil der Freinberganlagen ist.

Auf der Südseite (Freinberg) befinden sich die Bohrpunkte KB-L42/08, KB-L43/08-S, KB-L44/08 und KB-L45/08-S unterhalb des Parkweges in dicht bewaldetem, steil abfallenden und felsigem Gelände. Der Bohrpunkt KB-L46/08-S liegt im Unterhangbereich des Freinbergwaldes in bewaldetem Gelände. Der Bohrpunkt KB-L47/08 liegt auf einer Wiese.

Auf der Nordseite (Urfahrwänd) befinden sich die Bohrpunkte KB-U48/08 und KB-U49/08-S im Bereich des ehemaligen Steinbruches. Alle übrigen Bohrpunkte liegen auf der Ackerfläche Windflach.

Neben den Erkundungsaufgaben sollen im Bereich der geplanten Abspannpunkte Nord und Süd Daueranker in den Schrägbohrungen hergestellt werden. Dazu muss an 2 Stellen im Bereich des Freinberges die Böschung bzw. der Verwitterungshorizont bis zum kompakten Fels zurückgenommen werden. An diesen Stellen sollen dann 2 Versuchsancker inkl. der erforderlichen Messeinrichtungen gesetzt werden. Um ein Hinabfallen von Felsbrocken im Zuge der Baugrunderkundung hinzuhalten, wird vor Beginn der eigentlichen Maßnahmen ein Sicherheitsnetz installiert.

Um im Bereich des Freinberges die Erkundungsmaßnahmen durchführen zu können, sind im Hangwald unterhalb des Weges Rodungsmaßnahmen durchzuführen. Die dafür vorgesehene Fläche beträgt lt. beil. Plan rd. 35 x 30 m (ca. 1050 m<sup>2</sup>). Ob es für die Errichtung des Steinschlagschutznetzes ebenfalls zu Rodungen kommt, geht aus den Einreichunterlagen nicht hervor. Im Projekt fehlen entsprechende Angaben. Die Länge des Netzes, das bogenförmig höhenschichtlinienparallel angeordnet ist, soll rd. 30 m betragen. Ebenso gibt es keine Angaben, ob bei dem im Waldgelände des Unterhangs befindlichen Bohrpunkt (KB-L46708-S) ebenfalls Rodungen durchzuführen sein werden. Die Vermutung liegt aber nahe, dass zumindest punktuell ein Eingriff notwendig ist, da für das Bohrgerät bzw. zur Manipulation eine bestimmt Grundfläche zur Verfügung stehen muss.

Um die Daueranker im Bereich Nord (Urfahrwänd) setzen zu können, muss der Oberbo den und das aufliegende Lockergestein (Mächtigkeit zw. 4-6 m) entfernt werden und der kompakte Fels freigelegt werden. Auch hier werden in zwei Schrägbohrungen Ver-

suchsanker samt Messeinrichtungen gesetzt. Da alle Bohrpunkte auf unbewaldetem Gelände auf landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker) liegen, sind hier keine Rodungsmaßnahmen erforderlich.

## 1.2. Darstellung der naturräumlichen Gegebenheiten

Die sog. „Linzer Pforte“, das Engtal der Donau zwischen Wilhering und Linz, die im Bereich des Linzer Stadtgebietes mit dem nordexponierten Hangwald zwischen St. Margarethen und Römerbergtunnel bzw. Schloss, die sog. „Linzer Wänd“, und den südexponierten Urfahrwänd zwischen Puchenau und Urfahr vertreten ist, zählt zu denjenigen Landschaftsräumen auf dem Linzer Stadtgebiet, die wenig bis überhaupt nicht durch forstliche oder bauliche Eingriffe gestört wurden. In den Unterhängen wurden im Zuge von Straßenverbreiterungen, Anlage von kleinräumigen Steinbrüchen und Errichtung von Wohnhäusern zwar immer wieder Hangabtragungen durchgeführt. Zum Schutz der Straße sind auch einige Fangnetze errichtet. Der Großteil der Hangwälder verblieb jedoch in einem außergewöhnlich natürlichem Zustand. So gesehen handelt es sich um die wenigen verbliebenen „Urbiotope“, die im Linzer Stadtgebiet noch existieren. Die südexponierten Urfahrwänd wurden aus diesem Grund im Jahr 1982 als Naturschutzgebiet ausgewiesen, wobei dieses Naturschutzgebiet durch eine Änderung der Grenzen 2008 neu verordnet wurde (LGBI. Nr. 49/2008). Dabei wurde der Bereich der Donaubrückequerung bzw. der Standort des nördlichen Tunnelportals (Steinbruch) aus dem bestehenden Naturschutzgebiet herausgelöst. Für die Linzer Wänd ist – bis auf ihre Lage im 200 m Uferschutzbereich der Donau – kein expliziter Schutzstatus ausgewiesen. Forstrechtlich steht dieser Hangwald unter dem besonderen Schutz einer Bannwaldwidmung.

Die Waldzusammensetzung im Bereich des Freinberghangwaldes entspricht weitgehend der in dieser Lage aufgrund des Klimas und der Boden- und geomorphologischen Verhältnisse typischen Klimaxgesellschaft, d.h. es handelt sich um einen Laubmischwald aus Buchen, Hainbuchen, Eichen gemischt mit Schluchtwaldelementen, wie Berg- und Spitzahorn, Esche, vereinzelt auch Ulmen und Linden. An trockenen Felsrippen und –graten sind trockenheitsliebende Gesellschaftseinheiten mosaikartig eingestreut, in denen Traubeneiche, Rotföhre und Zwergsträucher dominieren. Der Unterwuchs ist aufgrund der Nordexposition weniger artenreich als die südexponierten Urfahrwänd, jedoch hinsichtlich des Naturschutzwertes ebenso hochwertig. Die Urfahrwänd sind insgesamt wesentlich felsiger, fachgründiger und somit trockener als die Linzer Wänd. Im Bereich der Donaubrückequerung bzw. des nördlichen Tunnelportals sind in erster Linie Felsbiotope vorhanden, wobei es sich großteils um künstlich entstandene Felsabbrüche aufgrund des Steinbruchs handelt.

Im Zuge der Bohrmaßnahmen sind im Bereich der Urfahrwänd ausschließlich Ackerflächen betroffen. Im Bereich der Linzer Wänd befinden sich die Bohrpunkte unterhalb des Parkweges im unbeeinflussten Hangmischwald. Der Hang bildet an dieser Stelle eine Mulde, die östlich von einer talwärts ziehenden Felsrippe begrenzt ist. Die Mulde setzt sich talwärts fort. Der Unterhang ist deutlich feuchter und humoser als der Mittel- und Oberhang. Auffällig der überaus hohe Alt- und Totholzanteil in diesem Wald, was ein zusätzlicher Faktor für die außerordentlich hohe Wertigkeit aus naturschutzfachlicher Sicht ist.

## 2. Gutachten

Aus den vorstehenden Darlegungen im Befund kann aus naturschutzfachlicher Sicht das Projekt wie folgt beurteilt werden:

Es ist festzuhalten, dass das Projekt im ursächlichen Zusammenhang mit den Planungen und laufenden Verfahren zur A26-Westring steht, für die derzeit das UVP-Verfahren abhängig ist.

Wie unter Pkt. 1.2. erläutert, sind insbesondere auf der Südseite (Freinberg) außerordentlich naturnahe bzw. natürliche Waldbereiche vorhanden, die zu den hochwertigsten Lebensräumen des Stadtgebietes zählen. Außerhalb der Linzer Pforte gibt es wohl an keiner anderen Stelle flächenhaft solche nahezu unbeeinflussten Standorte. Selbst die artenreichen und als Naturschutzgebiet und Natura 2000-Gebiet ausgewiesenen Traun-Donau-Auen müssen aufgrund der fehlenden Hochwasserdynamik und einer Vielzahl forstlicher Eingriffe als anthropogen verändert angesehen werden. „Urnatur“, wie wir sie flächig in den Hangwäldern im Bereich der Linzer Pforte antreffen, findet man – wenn überhaupt – nur mehr sehr punktuell und kleinräumig. Beispielhaft seien kleinere naturnahe Bachtäler angeführt, die noch punktuell naturnahe Zonen aufweisen.

Im Abschnitt 1.1. wurde dargestellt, dass für die Bohrmaßnahmen und die in diesem Zusammenhang stehenden Untersuchungen im Bereich des Freinberghanges auf einer Fläche von über 1000 m<sup>2</sup> Rodungen im Naturwaldbestand notwendig sind. Außerdem sind an zwei weiteren Stellen (Errichtung eines Steinschlagnetzes, Bohrpunkt im Unterhang) Eingriffe notwendig, für die keine Größenordnungen hinsichtlich der Eingriffe gemacht werden können.

Gem. § 10 Abs. 2 OÖ. NSchG 2001 ist jeder Eingriff in das Landschaftsbild bzw. im Grünland in den Naturhaushalt verboten, solange die Behörde nicht bescheidmäßig festgestellt hat, dass solche öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes, die alle anderen Interessen überwiegen, nicht verletzt werden.

Die Rodungen betreffen einen besonders hochwertigen Waldteil mit einem hohen Anteil an Alt- und Totholz, der sich in dieser Gelängemulde befindet. Eingriffe in den gewachsenen Waldboden insbesondere in naturnahen Hangwäldern sind als irreversible Eingriffe zu werten, auch wenn zu einem späteren Zeitpunkt Wiederaufforstungen getätigten werden. Im Zuge eigener wissenschaftlicher Studien im Rahmen der Dissertation im Donautal zwischen Engelhartszell und Aschach<sup>1</sup> konnte nachgewiesen werden, dass sich ausgehend von kleinräumigen Eingriffen in Naturwaldbereiche Störungszeiger bei den Waldpflanzen über einen wesentlich größeren Waldbereich ausbreiten können, als der Eingriff selbst. Als Indikatorpflanze dafür gilt das Kleinblütige Springkraut (*Impatiens parviflora*), ein Neophyt aus Asien, der nicht zur heimischen Flora gehört. In unbeeinflussten, ungestörten Wäldern findet man diese dagegen Art nicht.

Im Bereich der Urfahrwänd können die Eingriffe aus naturschutzfachlicher Sicht vernachlässigt werden. Dort findet zwar zeitlich begrenzt eine Störung statt. Aufgrund des Umstandes, dass diese zeitlich begrenzt und auf der Ackerfläche reversibel gelten kann, können die dort zu setzenden Maßnahmen als naturschutzfachlich unproblematisch eingestuft werden. Ebenso trifft dies auf die Bohrungen im Bereich des ehemaligen Stein-

---

<sup>1</sup> SCHWARZ, F. (1991): Xerotherme Vegetationseinheiten im Donautal zwischen Engelhartszell und Aschach (OÖ. Donaudurchbruch). Diss. an der Univ.Wien,

bruchs zu. Auch dort ist davon auszugehen, dass es zu keinen nachhaltigen irreversiblen Eingriffe kommt.

Aufgrund des Vorhandenseins eines naturschutzfachlich außerordentlich hochwertigen Naturwaldbestandes ist festzustellen, dass die für dieses Projekt notwendigen Eingriffe, insbesondere die Rodungen, als schwerwiegender Eingriff in den Naturhaushalt des Hangwaldes zu werten sind. Auch hinsichtlich des Landschaftsbildes ist die Rodung als problematisch zu werten, da sich die Rodungsfläche im unmittelbaren Nahbereich zum Parkweg des Freinbergparks befindet und somit die Einsehbarkeit in einem starken Ausmaß gegeben ist. Das Projekt ist im Bereich des Freinberghanges demnach eindeutig negativ zu beurteilen.

Freundliche Grüße

Der Naturschutzbeauftragte:

(Dr. Friedrich Schwarz)

## Presseinformation

24. Oktober 2008

**Steuergeldvernichtung in Österreich**

**Um fremdes Geld ist alles erlaubt!**

**Teil 4**

**„Es reicht“ – Herr Hiesl!**

**Hiesl fordert allen Ernstes - trotz drohendem globalen Finanzkollaps - die Fortsetzung vom Bau des Milliardengrabes Westring – Transitautobahn (A26/S10)!!?**

Milliardenpakte für notleidene Banken müssen geschnürt werden; in Wien gehen seit Monaten unsere Abgeordneten und Minister auf Kosten des Steuerzahlers spazieren; die ökonomischen Auswirkungen des weltweiten Zusammenbruchs der Verflechtung von Konzernen, Managern, Banken und Politikern sind nicht im geringsten abschätzbar; der Klimawandel nimmt immer dramatischere Ausmaße an...

**Unter diesen „günstigen“ Voraussetzungen proklamiert ein kleiner oberösterreichischer Lokalpolitiker allen Ernstes die Umsetzung einer Transitautobahn Berlin – Triest durch die Frischluftschneise von Linz!**

**Dieses Milliardengrab dient nicht den Mühlviertler Pendlern oder unserer Wirtschaft sondern ist eine neue, europaweite TEN - Route!**

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring Transitautobahn fordert Herrn Hiesl auf: Da sie offensichtlich weder das Projekt A26/S10 kennen und ihnen der Begriff „Nachhaltige Verkehrspolitik“ fremd ist:  
**Treten Sie zurück und folgen sie ihrem Kollegen Kukacka in die Pension!**

Bei den laufenden Koalitionsverhandlungen muss dieses Projekt umgehend aus der Prioritätenliste gestrichen und die Umschichtung der Gelder in die lange versäumte Optimierung des schienengebundenen Verkehrs und die Stärkung der regionalen Wirtschaft festgelegt werden. Regionalisierung statt EU -TEN Netze sind das Gebot der Stunde!

**DAHER NICHT:**

- Genehmigung der Westring/S10 Gelder für eine gesundheitsgefährdende LKW-Transitroute Berlin – Triest  
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_26032007.doc](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_26032007.doc)
- Genehmigung der Westring/S10 Gelder obwohl dieses Projekt der **teuerste und unrentabelste Autobahnabschnitt Österreichs** wäre  
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alfred Jaeger

Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der überparteilichen Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn

**Die Wahrheit: DIE WAHRHEIT ÜBER DIE WESTRING TRANSITAUTOBAHN**

**Die Lüge: „ein Brücklein hängt im Walde, ... ganz ruhig und still....**

Hyperlink: [http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein\\_im\\_walde.jpg](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Bruecklein_im_walde.jpg)

**Die geplante Realität: Anlässlich des Kulturjahres 2009 wird die reizvolle Donaupforte vor Linz gesprengt und ein Naturschutzgebiet einer Transitautobahn geopfert!**

Hyperlink: <http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Donauquerung.jpg>

Linz, 21.12.2008

An Hrn.  
Bundesminister  
**DI Nikolaus Berlakovich**  
c/o Bundesministerium für Land- und  
Forstwirtschaft, für Umwelt und Wasserwirtschaft  
Fax 01 71100-2140

**Betrifft: „Linzer Westring-Transitautobahn A26“**

Sehr geehrter Herr Minister Berlakovich,

wir haben Ihr Interview in der Zeitung Österreich vom 18.12.2008 zum Thema: **Umweltminister will „nationalen Kraftakt für Klimaschutz“** mit großer Freude gelesen.

**In dem Artikel wird auch speziell auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und auch darauf, dass die Klimaschutzziele in Wahrheit eine Überlebensfrage sind, eingegangen, weil wir unsere Lebensqualität für die nächsten Generationen sichern müssen.** Unter anderem wollen Sie die Österreicher zu mehr Klimaschutz anspornen.

Zurzeit laufen in Linz Planungen bzw. bereits die Umweltverträglichkeitsprüfung für die „**Westring-Autobahn**“, die als **4-spurige Transitautobahn samt 7-spuriger Donaubrücke** geplant ist. Zusammen mit der bestehenden Autobahn würden dann 8 (!!) Autobahnspuren mitten durch Linz führen! Wir sind eine große Anzahl von sehr besorgten Bürgern, die Angst vor dieser Transitautobahn haben und Sie daher, sehr geehrter Herr Umweltminister, um Ihre intensive Unterstützung ersuchen.

In Zeiten wie diesen – wo das Thema Klimaschutz an oberster Stelle steht, Gott sei Dank auch bei Ihnen – kann man doch keine Transitautobahn mehr bauen. Das ergibt gewaltige Probleme für die nächsten Jahrzehnte.

Können wir das noch verantworten, können wir das unseren Kindern noch zumuten? Der Verkehr wird über das Wohl der Bürger und Kinder gestellt - wo bleibt die Lebensqualität für die nächsten Generationen?

Ursprünglich war eine 4. Donaubrücke als Lösung für den Pendlerverkehr geplant. Doch da sich Land und Stadt diese Variante nicht leisten konnten, wurde das Thema der Asfinag zugespielt (die übrigens bereits maßlos überschuldet ist und durch dieses geplante Projekt noch mehr überschuldet wird). Jetzt ist eine Autobahn – eine Transitautobahn - 4-spurig geplant – das ist doch keine Pendlerlösung !!

Sehr geehrter Herr Minister Berlakovich, die jetzigen Verhandlungen bieten die Chance und Verpflichtung, Fehlentscheidungen früherer Regierungen zu revidieren und neue Wege zu beschreiten. Bitte unterstützen Sie uns !

**Das Projekt Westring – Transitautobahn A26 muss unverzüglich von der Prioritätenliste der Infrastrukturprojekte gestrichen werden!** Dieses Projekt gefährdet durch die CO2- und Feinstaubemissionen die Industriearbeitsplätze in Linz und führt zu einer weiteren Verschlechterung der Luftverhältnisse in Linz (extreme Feinstaubbelastung und laufende Überschreitungen).

Der Parlamentsbeschluss für die Westring-Autobahn im Jahre 2002 basiert auf geplanten Kosten von 225 Mio. €. Der Beschluss beruhte schon damals auf falschen Kostenschätzungen. Mittlerweile wird sogar von Seiten der Asfinag von mindestens EUR 800 Millionen ausgegangen. Nach Schätzungen der Plattform sind **Baukosten von 1.000 Millionen € zu erwarten**. Sowohl

beim Bau, als auch in der Erhaltung stellt die A26 das teuerste Autobahnstück Europas dar. Alleine um die jährlichen Erhaltungskosten könnten 40.000 ÖPNV Jahreskarten an sozial schwächere PendlerInnen verschenkt werden. So eine soziale Maßnahme würde die Straßen mit einem Schlag deutlich für den nötigen Wirtschaftsverkehr entlasten.

Im Zuge dieses Projektes werden auch wertvollste Naturschutzgebiete irreversibel zerstört. Obwohl das naturschutzbehördliche Verfahren sogar für Probebohrungen „eindeutig negativ“ war, wurde dies von der Stadt ignoriert.

Die „Kulturhauptstadt Europas“ genehmigt die völlige Zerstörung der einzigartigen „Linzer Donaupforte“!

Aufgrund des Vorhandenseins eines naturschutzfachlich außerordentlich hochwertigen Naturwaldbestandes ist festzustellen, dass die für dieses Projekt notwendigen Eingriffe, insbesondere die Rodungen, als schwerwiegender Eingriff in den Naturhaushalt des Hangwaldes zu werten sind. Auch hinsichtlich des Landschaftsbildes ist die Rodung als problematisch zu werten, da sich die Rodungsfläche im unmittelbaren Nahbereich zum Parkweg des Freinbergparks befindet und somit die Einsehbarkeit in einem starken Ausmaß gegeben ist. Das Projekt ist im Bereich des Freinberghanges demnach eindeutig negativ zu beurteilen.

Quelle: Naturschutzbehördliches Gutachten vom 23.10.08; Dr. Friedrich Schwarz

Sehr geehrter Herr Minister wir freuen uns, dass Sie für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs eintreten wollen und rechnen daher mit Ihrer vollen Unterstützung gegen dieses Wahnsinnsprojekt.

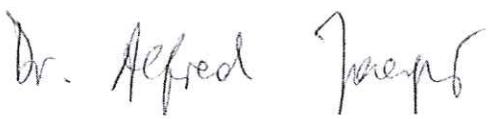
Eine Transitaubahn mitten durch eine Stadt darf nicht genehmigt werden. Unsere Kinder würden nie verstehen warum man dieses Projekt in der heutigen Zeit noch bewilligen konnte.

Die Welt gehört nicht uns – wir haben sie nur geliehen ! Wir sind den nachkommenden Generationen verpflichtet für die Umwelt zu sorgen.

Sehr geehrter Herr Minister Berlakovich wir hoffen sehr und erwarten Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit. Vielen Dank und viel Erfolg in der Zukunft zur Durchsetzung Ihrer Ziele.

Wir bitten um Ihre geschätzte Rückantwort.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Dr. Alfred Jaeger



Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der überparteilichen Plattform

Linz, 27. Januar 2009

Herrn Vizekanzler  
Bundesminister  
**Josef Pröll**  
1010 Wien

**Betrifft:** Offener Brief – Linzer Westring

**Milliardengrab mit wenig Arbeitsplatzeffekt & Naturdenkmalzerstörung im Kulturjahr 2009  
Sagen Sie NEIN zur Steuergeldvernichtung in Oberösterreich!**

Sehr geehrter Herr Vizekanzler Pröll!

Das Nahan der globalen Finanzkrise und ein drohend rasch fortschreitender Wandel des Weltklimas erfordern neue Lösungsstrategien. Der Bau von Hochleistungsstraßen und LKW - Transitautobahnen sind Antworten von vorgestern.

Prämissen bei der heutigen Planung und Finanzierung von Infrastrukturprojekten müssen **Klimabilanz und Arbeitsplatzeffekte** sein. **Arbeitsplätze für Menschen statt für Maschinen!**

Die Auswertung statistischer Daten zeigt, dass Straßenbauinvestitionen die geringsten direkten Beschäftigungseffekte aller Bausparten aufweisen. Das Argument der Beschäftigungsschaffung durch den Straßenbau ist allenfalls aus historischer Sicht erklärbar: In der unmittelbaren Nachkriegszeit war tatsächlich der Straßenbau jener Bereich, in dem die höchsten Beschäftigungseffekte erzielt wurden.

*Zitat aus einer Studie<sup>1</sup>*

**Investitionen in den Autobahnneubau sind daher als obsolet zu bewerten.** Ein massiv gesteigerter Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel im Großraum Linz - gleichzeitig mit einem vorgezogenen Ausbau der Summerauerbahn und Pyhrnbahn - verbessert die katastrophale Position Österreichs beim Klimaschutz (hinter China), hilft Klimaschutz - Strafzahlungen der EU zu verhindern und sichert/schafft um Vielfaches mehr inländische Arbeitsplätze. In Zeiten von stark steigender Arbeitslosigkeit wäre es verantwortungslos, auf den höheren, zusätzlichen Beschäftigungseffekt von rund 5.000 Arbeitsplätzen zu verzichten. D.h. mit einem intensiven ÖV-Ausbau im Großraum Linz könnten gegenüber dem Bau der Westring-Transitautobahn **5.000 Arbeitsplätze mehr geschaffen werden.**

Die Problematik des Linzer Westringes - A26 - und dessen unverhältnismäßig hohe Kosten sind Ihnen sicher schon bekannt. Der Westring ist ein politisch induziertes Projekt und keine Verkehrsplanung von Fachleuten!

Der geplante Westring wird - wie jede Hochleistungsstrasse - das Verkehrsaufkommen entlang der Rohrbacher Bundesstrasse und in Linz weiter steigern. In Kombination mit der S10 wird zusätzlich eine **Nord-Süd Transitstrecke** eröffnet. Verkehrsprobleme werden nicht gelöst sondern nur verschärft. Denn die zehntausenden Autos und LKW bleiben nicht in den teuren und gefahrenträchtigen Tunnels, sondern gelangen über die Ausfahrten in die Stadt und weiter in Wohngebiete und Umlandgemeinden.

<sup>1</sup> Reinhard Haller (2005): „Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur – Investitionen“; Technische Universität Wien

**Die Linzer Luft ist schon heute ein Sanierungsfall.** Linz gilt betreffend gesundheitsschädlichem Feinstaub als Luftsanierungsgebiet. Die Einhaltung des Kyoto - Ziels wird in immer weitere Ferne rücken. Ein weiterer Anstieg gesundheitsschädlicher Luftschadstoffe würde außerdem den Standort der Voestalpine und damit Arbeitsplätze gefährden.

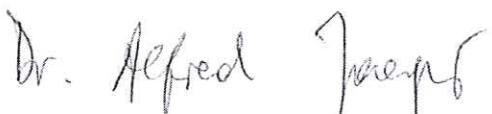
Überdies drohen **schwere Schäden im Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“**, eine Zerstörung des unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößlsparks und eine Verschandelung der Donau-Landschaft: Die „Linzer Donaupforte“ prägt heute als eindrucksvolles Naturjuwel den Eintritt zur Stadt. Diese Einzigartigkeit würde mit einer 7-spurigen Autobahnbrücke und 8 Tunnelportalen auf Dauer ruiniert.

Anstatt Steuergelder und Ressourcen in Planung und Bau eines teuren, unökonomischen, gesundheitsgefährdenden und naturzerstörenden Autobahnprojektes mitten durch Linz zu investieren, müssen die Mittel besser für intelligente Alternativen eingesetzt werden.

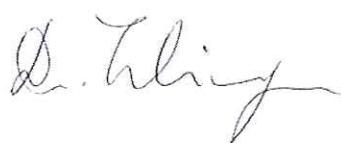
Neben den gesundheitlichen Aspekten sind die **ökonomischen Folgen eine Hypothek** für nachfolgende Generationen. In Zeiten von Spandruck im Gesundheits-, Sozial- und Pensionswesen sind ca. 1 Milliarde € Errichtungskosten (Die von der Asfinag genannten Baukosten von 600 Mill. € sind nicht einzuhalten) und extrem hohe Erhaltungskosten nicht verantwortbar. Weiters sind die Kosten des infolge des Westringes erforderlichen 4-spurigen Ausbaus der B127 (Rohrbacher Bundesstraße) bis Ottensheim - Walding noch in keiner Kalkulation enthalten. Dieser Ausbau führt direkt durch die Ortschaften Puchenau und Ottensheim und muss daher ebenfalls unterirdisch erfolgen!

**Das Milliardengrab Westring – Transitautobahn A26 und S10 Nordteil muss unverzüglich von der Prioritätenliste der Infrastrukturprojekte gestrichen werden! Diese beiden Projekte treiben u.a. die Asfinag in den Konkurs, gefährden durch die CO<sub>2</sub> Emissionen die Industriearbeitsplätze in Linz und führen zu einer weiteren Verschlechterung der ohnehin schlechten Klimabilanz mit konsekutiven Strafzahlungen.**

Mit vorzüglicher Hochachtung



Dr. Alfred Jaeger



Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der Überparteilichen Plattform  
Postfach 13 - 4010 Linz

Anhang:

**Presseaussendungen zur Steuergeldvernichtung – „Um fremdes Geld ist alles erlaubt“...**

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10 die unrentabelsten Autobahnprojekte sterreichs 23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung Brief an die Eigent\\_mer ber A26 S\\_dtunnel 2132008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_Brief_an_die_Eigent_mer_ber_A26_S_dtunnel_2132008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse Steuergeldvernichtung - Faymann 18072008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-Faymann_18072008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse Steuergeldvernichtung - RH Bericht 24082008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-RH_Bericht_24082008.pdf)

**Schreiben an den Bundesrechnungshof:**

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof Westring 052008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof_Westring_052008.pdf)

## Westringgegner erreichen bei der Politik die Erkenntnis, daß keine Fehler gemacht werden dürfen – siehe Artikel OÖN vom 11.3.2009

**„Der Westring ist eine sehr zähe Materie. Wir müssen ganz behutsam vorgehen und dürfen uns nicht den geringsten Fehler erlauben.“**

FRANZ HIESL

OÖN 11.3.2009

## Westring Transitautobahn mitten durch Linz wäre ein einziger großer Fehler!

Wenn Landeshauptmann Stv. Hiesl meint, die Politik dürfte sich bei der Westring - Transitautobahn keinen einzigen Fehler erlauben und damit auch ein Jahr Bauverzögerung aushalten, so muss ganz klar festgestellt werden, dass es sich bei diesem Projekt **um einen einzigen großen Fehler handelt.**

Dieser Fehler wird auch nicht kleiner, wenn man noch so lange versucht, mit Biegen und Brechen dieses Milliardengrab auf Schiene zu bringen.

### Einige der vielen bisherigen Fehler der Projekttreiber:

- Divergente Informationen auf Kosten der Steuerzahler zu verbreiten.  
SPÖ Linz: „Größtes Umweltschutzprojekt“ ⇔ Wortlaut Asfinag: Transeuropäische Transit- und Durchzugsstrecke (TEN)
- Nordteil kommt nicht ⇔ Hiesl: Nordteil kommt und muss ab 2015 gebaut werden
- Der Westring schafft Arbeitsplätze. FALSCH! In Relation zu den eingesetzten Mitteln werden sogar Arbeitsplätze vernichtet. Der Bau von Hochleistungsstraßen und Tunnels schafft primär Maschinenarbeitsplätze. (*Siehe Foto im Anhang!!*) Weder in Linz noch Puchenau oder Rohrbach führt der Westring zu einer Betriebsansiedelung. Es werden eher die Abwanderungstendenzen gefördert.
- Luger: Entlastung der Innenstadt ⇔ Luger: 86 % der Pendler wollen in die Innenstadt
- Einschüchterungen und Vertreibung der Menschen aus Ihren Lebensbereichen für ein Projekt ohne Genehmigung

Ein einmal zum Scheitern verurteiltes Projekt kann auch nicht mit noch so viel Versuchen, es zum Leben zu erwecken, gerettet werden.

Die Politik sollte die Situation nutzen und in der nächsten Zeit realistische Alternativen zu diesem Projekt zu entwickeln. Wenn die Politik glaubt, mit intensiver Vorbereitung könnte dieses Projekt besser werden oder die Chance auf Realisierung steigen, irrt sie.

Die Philosophie der Straßen der Zukunft, mit der in den letzten Jahren massiv neue Autoachsen durchs Land gezogen wurden, hat im Lebensraum von Hunderttausenden Menschen keine Zukunft. Eine neue Hochleistungsstraße mitten durch eine Großstadt ist eben nicht vergleichbar mit einer Umfahrungsstraße über die grüne Wiese.

Es ist klar

- dass die Westring - Transitautobahn, zu 100 % auf Linzer Stadtgebiet, die Stadt nicht entlasten wird, sondern nur neue Verkehrsflächen für den Kfz/LKW- Verkehr schafft.
- dass dieses Projekt für Linz um mehrere Nummern zu groß ist und durch ein überschaubareres und menschenfreundlicheres Projekt ersetzt werden muss.

- dass gegen dieses Projekt, das eine unüberbietbare Umweltsünde darstellen würde, von Tausenden von Linzern massiver Widerstand ausgeübt werden wird, egal ob jetzt, in einem oder in zwei Jahren.
- dass der Versuch, gegen den Willen der Bevölkerung ein Projekt durchzudrücken, scheitern wird.

Ex-Minister Gorbach war gegen Hainburg aktiv. Gorbach: „**Es wurde damals in Österreich zum ersten Mal deutlich, dass nicht alles, was Politiker wollen, auch tatsächlich umgesetzt wird.**“ (Pressekonferenz, 7.5.1984)

Daher unser Appell an die Politik:

**Vermeiden Sie diesen großen Fehler und gehen Sie den richtigen Weg in eine nachhaltige Verkehrszukunft, die auch die Menschen, die hier wohnen, berücksichtigt.**

#### **Linz nach Fertigstellung der Transitautobahn:**

„*Die ich rief, die Geister werd ich nun nicht los!*“ Goethes Zauberlehrling

- finanzielles Milliardengrab durch Errichtung, Finanzierung und Betrieb
- Zerstörte Naturschutz- und Naherholungsgebiete
- weitere Verschlechterung der Luftqualität im Luftsanierungsgebiet Linz und Umland
- Gestank und schlafraubender Lärm in Gebieten, die bisher unbelastet sind
- Autobahn für Kriminaltourismus und Billigarbeitskräfte

**Die „Überparteiliche Plattform gegen die Westring –Transitautobahn mitten durch Linz“ fordert alle gewählten Mandatare auf, ihre ökonomische Verantwortung wahrzunehmen, aus der „offiziellen Parteilinie“ auszuscheren und gegen dieses Projekt die Stimme zu erheben.**

**Weiters wird ein umgehender Stopp der Probebohrungen und eine Gesamtbewertung des Projektes (inkl. Nordteil A26 und Süd + Nordteil S10) gefordert.**

#### **Anhang:**

- „österreichische“ Arbeitsplatzsicherung & TEN Transitstrecke
- Die Zukunft von Linz
- Streckengrafik „A26 Nord & Südteil“: durch die besten Wohngebiete von Linz

#### **Presseaussendungen zur Steuergeldvernichtung – „Um fremdes Geld ist alles erlaubt“...**

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_Brief\\_an\\_die\\_Eigent\\_mer\\_ber\\_A26\\_S\\_dtunnel\\_2132008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_Brief_an_die_Eigent_mer_ber_A26_S_dtunnel_2132008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung - Faymann\\_18072008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung - Faymann_18072008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung - RH\\_Bericht\\_24082008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung - RH_Bericht_24082008.pdf)

#### **Schreiben an den Bundesrechnungshof:**

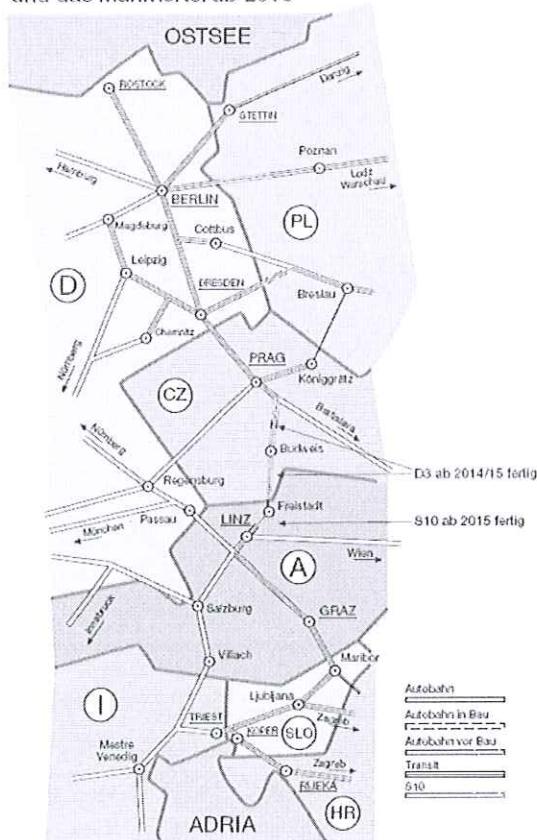
[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof\\_Westring\\_052008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof_Westring_052008.pdf)

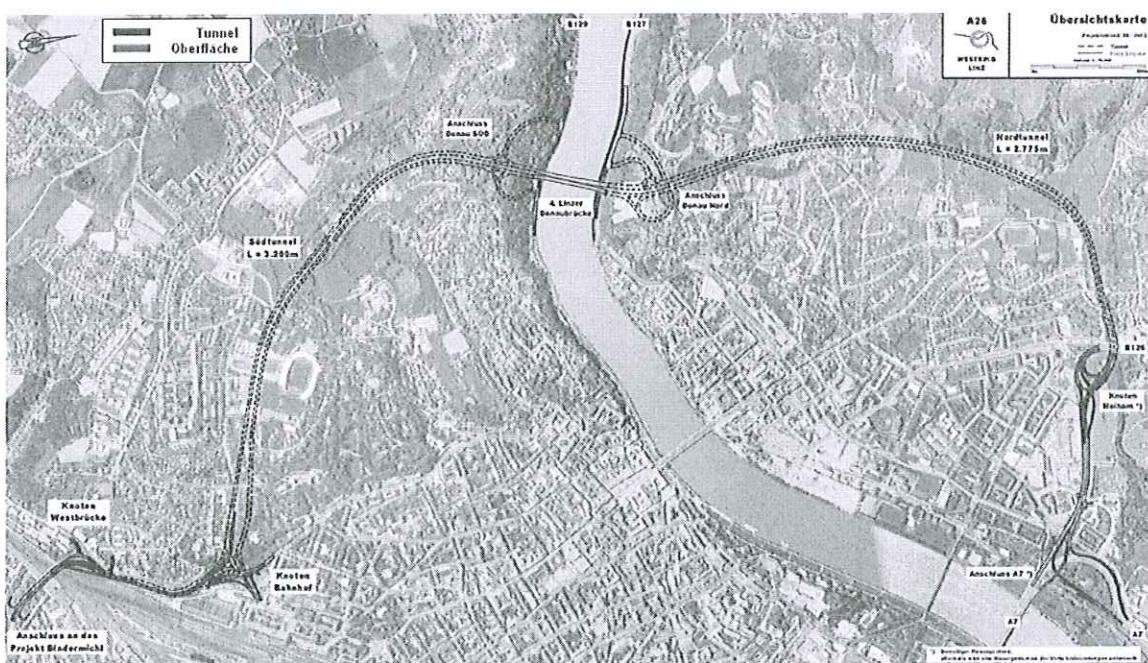
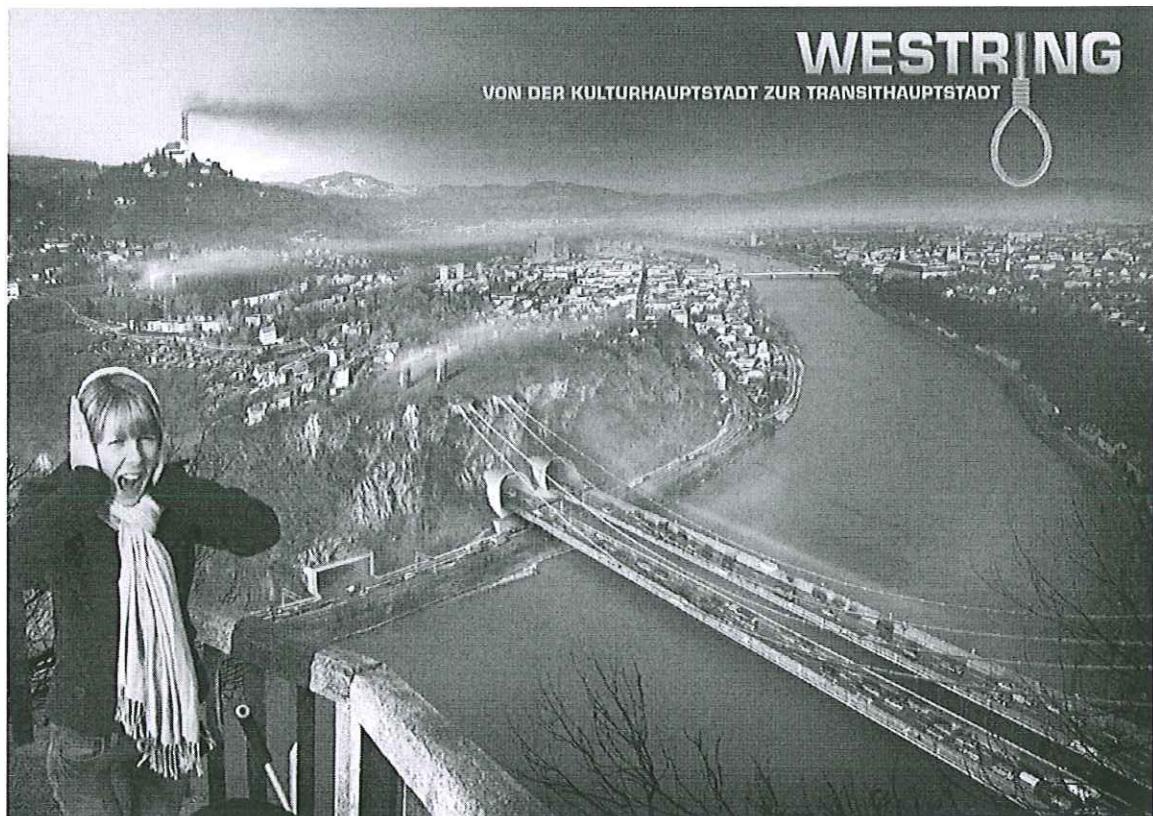
## Österreichische Arbeitsplatzsicherung!!!???



Foto: Frechinger, Probebohrungen im Naturschutzgebiet für den Nordteil der Brücke, 16.11.2006

Transit mitten durch Linz  
und das Mühlviertel ab 2015







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

GZ BMVIT—314.526/0010-II/ST-ALG/2009

Wien, 31. Juli 2009

**GLOBAL 2000 Einwendungen im UVP-Verfahren „A 26 -Westring“**

1. GLOBAL 2000 ist eine österreichische Umweltschutzorganisation. Sie wurde mit Bescheid des BMLFUW-UW.1.4.2/0035-V/1/2005 vom 17.5.2005 als Umweltorganisation i.S. der §§ 19 Abs. 6 ff. UVP-G 2000 anerkannt.
2. Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 kommt GLOBAL 2000 daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzzvorschriften im Verfahren geltend zu machen.

Mit Kundmachung in den OÖN vom 23. Juni 2009, wurde das Bundesstraßenbauvorhaben der ASFINAG betreffend den Neubau der A 26 kundgemacht. Gemäß dieser Kundmachung beträgt die Auflagefrist und die Frist für die Erhebung von Einwendungen 7 Wochen. Innerhalb der offener Frist erhebt GLObAL 20000 nachstehende

**EINWENDUNGEN  
gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26**

**und fordert dass die A26 nicht gebaut wird.**

## **1. Projekt steht im Widerspruch zum Klimaschutz**

Der Westring wird zusätzlichen Verkehr induzieren und damit zu mehr Treibhausgas-Emissionen führen. Laut Daten des Umweltbundesamtes führt jeder zusätzliche Kilometer an hochrangiger Straße zu 2.500 bis 3.000 Tonnen CO<sub>2</sub> zusätzlich pro Jahr. Das ist im Wiederspruch zu österreichischen Klimastrategie, zum rechtlich verbindlichen Kyoto-Ziel und zu absehbaren Post-Kyoto-Reduktionsverpflichtungen. Der in der UVE mit 3,5 % ermittelte induzierte Verkehr ist viel zu gering veranschlagt.(Einlage 1.4.2, Seite 53).

## **2. Projekt produziert zusätzlichen Feinstaub**

*Schon jetzt ist die Stadt Linz mit illegal hohen Feinstaub-Konzentrationen belastet. Das Projekt wird zusätzlichen Feinstaub im Linzer Stadtgebiet produzieren.*

## **3. Projekt widerspricht dem Prinzip des sorgsamen Umgang mit öffentlichen Geldern**

Im Bundesstraßengesetz ist der wirtschaftliche und effiziente Umgang mit öffentlichen Geldern beim Straßenbau festgeschrieben. Offizielle ASFINAG-Schätzungen gehen von 527 Millionen Euro (netto) für das 4,3 Kilometer lange Teilstück aus. Alternativen – wie beispielsweise die Anbindung der Mühlkreisbahn an den Hauptbahnhof – sind ökonomischer und ökologischer.

## **4. Die Begründung des Projekts ist nicht stichhaltig und beruht auf falschen Annahmen**

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) (Seite 9) werden Überlastungen von verschiedenen Straßen im Raum Linz, insbesondere des innerstädtischen Bereichs angeführt. Diese Überlastungen werden aber nicht durch entsprechende Daten belegt. Der Begriff Überlastung ist nicht eindeutig definiert, es wird auch nicht dargelegt, an wie viel Stunden des Tages eine angebliche Überlastung besteht. Von der Stadt Linz durchgeführte Verkehrszählungen in der Rudolfstraße in Urfahr zeigen z.B., daß allenfalls für die Dauer einer halben Stunde pro Tag zähflüssiger oder stehender Autoverkehr vor den Ampeln dort besteht. Von technischer Überlastung der Straßen kann also keine Rede sein. Daß der Autoverkehr für die Anrainer der Straßen nicht mehr verträglich ist, ist aber offensichtlich.

Laut UVE auf Seite 10 ist eines der Ziele des Baus der A26 die Entlastung des Linzer städtischen Straßennetzes. Entlastung bedeutet, es muß in Zukunft weniger Autoverkehr herrschen als jetzt. Dieses Ziel wird nach den Daten der UVE aber praktisch nirgends erreicht. Das zeigt z.B. die Tabelle auf Seite 46 der UVE: Auf der Nibelungenbrücke verkehrten 2005 47000 Kfz/Werktag, laut Prognose im Jahr 2025 bei Bau der A26Süd 47 100 Kfz/Werktag. **Das ist mathematisch eindeutig keine Entlastung !** Die einzige wesentliche Entlastung laut Prognose betrifft die Waldeggstraße, dort aber nur deshalb, weil diese Straße in Zukunft aus einem unterirdischen und einem oberirdischen Teil besteht, wobei der unterirdische nicht gezählt wird. Außerdem werden sehr viele Anrainer der Waldeggstraße von dieser

„Entlastung“ nichts spüren, weil ihre Häuser wegen des Baus der A26 abgerissen werden und sie gar nicht mehr wohnen können.

Eindeutig aus den Prognosezahlen geht allerdings hervor, daß der Autoverkehr im Raum Linz insgesamt durch den Bau der A26 ansteigt, insbesondere der Autoverkehr zwischen Ottensheim, Puchenau und der geplanten neuen Donaubrücke. Hier bringt der Bau der A26 eine eindeutige gravierende Verschlechterung für alle dort wohnenden Menschen.

Dagegen würde die **Alternative „Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene“** eine **Gesamt-Entlastung des Straßennetzes** bringen, wie es auch auf Seite 69 der UVE dargelegt ist.

Aus den Daten und Untersuchungen der UVE geht also eindeutig hervor, daß der Bau der A26 allen verkehrspolitischen und umweltpolitischen Zielen widerspricht und daher stattdessen Alternativen im Bereich ÖV verfolgt werden müssen.

Die weiteren Begründungen für den Bau der A26 auf Seite 10 der UVE, wie z.B. „Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereichs der Stadt Linz“ oder „Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs“ sind schwammige, nicht quantifizierbare und daher auch nicht überprüfbare Kategorien, die für alles und jedes eine Begründung liefern können, aber sachlich keine Bedeutung haben. **Die Begründungen für den Bau der A26 sind daher gegenstandslos.**

## 5. Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Südteil und Nordteil ist nicht zulässig.

Die geplante Autobahn A26 bildet mit dem anschließenden, schon bestehenden Teil der A7 bis Unterweitersdorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt. Eine UVP müsste demnach die Gesamtwirkung dieses Projektes beurteilen.

Sogar die A26 wurde aber für die UVP noch in einen Nord- und Südteil aufgeteilt. Auch in der UVE (Seite 24) ist von der **„räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte“(A26 Süd und Nord)** die Rede. Das zeigt sich auch darin, daß beim Bau der A26 Süd schon Maßnahmen gesetzt werden sollen, die die A26 Nord vorwegnehmen (z.B. Dimensionierung der Donaubrücke, ein Stück Haupttunnel unter dem Pöstlingberg, Teile der Rampentunnel). Das wird mit wirtschaftlicher Sicht begründet. Das bedeutet aber, daß das Ergebnis einer UVP für den Nordteil schon vorweggenommen wird, was unzulässig ist.

Daß der Bau der A26 nicht in einem Stück erfolgen soll, hat finanzielle Gründe, hat aber mit der UVP nichts zu tun. Es ist selbstverständlich möglich, die UVP für Süd- und Nordteil zusammen durchzuführen und trotzdem zuerst nur den Südteil zu bauen.

Die Stückelung der A26 in Süd- und Nordteil wird auf Seite 45 der UVE auch damit begründet, daß „*mit Errichtung der 4. Donaubrücke und des Pöstlingbergtunnels die schwerwiegendsten Verkehrsprobleme im westlichen Stadtgebiet von Linz gelöst werden können.*“

Das heißt aber, daß nur mit dem Südteil, der ja den Pöstlingbergtunnel gar nicht umfasst, die Verkehrsprobleme eben nicht gelöst werden können. Die Begründung dafür, zuerst nur den Südteil zu bauen, entfällt damit zur Gänze. Das heißt, auch der Bau, nicht nur die UVP müsste nach der Logik der Verfasser der UVE in einem Stück erfolgen. GLOBAL 2000 fordert daher eine UVP mindestens für das gesamte Projekt der A26, wobei auf jeden Fall auch der Bau der S10 in der Gesamtbeurachtung berücksichtigt werden muß.

## **6. Der Bau der A26 bewirkt eine Zunahme des gesamten Autoverkehrs im Raum Linz, der ohne den Bau nicht eintreten würde unabhängig von der allgemeinen Verkehrsentwicklung.**

Die Prognosen für die Verkehrsentwicklung hängen von extrem vielen Parametern ab, die alle für die Zukunft nicht bekannt sind und daher nur geschätzt werden können. Sie sind daher extrem unsicher. Laut Auskunft des zuständigen Sachbearbeiters der Arealconsult beträgt der **Schwankungsbereich** für die prognostizierten Verkehrsbelastungen +- 15%. Hier sind aber noch keinerlei Unsicherheiten durch Wirtschaftsentwicklung, Ressourcenmangel usw. enthalten.

Derzeit geht z.B. der Lkw-Verkehr auf den österreichischen Autobahnen um 17% zurück, was an den Mauteinnahmen der ASFINAG eindeutig zu sehen ist.

Es sind also für die Zukunft verschiedenste Szenarien möglich, z.B. auch eine allgemeine Verkehrsabnahme. In diesem Fall würde aber die Begründung für den Bau der A26 völlig entfallen. Es ist aber auch eine stärkere Autoverkehrszunahme möglich, vor allem auch an kritischen Punkten wie z.B. der Kärntner Straße.

In jedem Fall aber wird der Bau der A26 mehr Autoverkehr insgesamt erbringen als der Nichtbau. Das ist völlig eindeutig ohne komplizierte Computer-Simulationen daraus erkennbar, daß dem Autoverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt wird. Alle empirischen Daten bisher zeigen diese Zunahme beim Bau neuer Straßen. Auch in der UVE wird dieser induzierte Verkehr erwähnt und beträgt nach den Angaben auf Seite 53 der Einlage 1.4.2 3,5% der Kfz-Fahrten pro Werktag. Das bedeutet, daß auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kfz-km im Jahr **mindestens um 3,5% gegenüber dem Nichtbau der A26 steigen muß**, da zu erwarten ist, daß die durchschnittlichen Weglängen größer werden.

## **7. Der Bau der A26 bringt Nachteile und Verschlechterungen für den ÖPV und den Fahrradverkehr**

Laut UVE, Seite 69 und 70 würde der ÖPV-Anteil auf der LB127 von 24 auf 30% steigen, wenn ein Nahverkehrsprogramm realisiert würde. Dagegen sinkt der ÖPV-Anteil auf 16% bei Bau der A26. Das geht verkehrspolitisch völlig in die falsche Richtung. Direkt durch Baumaßnahmen für die A26 sind auch einige Linzer

Stadtbusse betroffen, die in Zukunft weitere Wege auf den Froschberg und weiter nach Leonding fahren müssen, weil die Ziegeleistraße verlegt wird. Die Westbrücke soll eine Autobahnbrücke werden und kann dann nicht mehr von RadfahrerInnen benutzt werden. Diese müssen große Umwege fahren.

**Ein Projekt, das für ÖV und Radverkehr Nachteile und nur für den Autoverkehr Vorteile bringt, kann nicht umweltverträglich sein.**

#### **8. Durch die Zunahme des gesamten Autoverkehrs durch den Bau der A26 erhöht sich Lärm – und Schadstoffbelastung**

Erhöhtes Autoverkehrsaufkommen insgesamt erzeugt mehr Luftsabststoffe und mehr Lärm gegenüber dem jeweiligen Referenzzustand. Das ist völlig unabhängig von etwaigen Änderungen beim Treibstoffverbrauch oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, denn diese können ja auch ohne den Bau der A26 wirksam werden.

Detaillierte Berechnungen der Luftgüte oder des Lärmpegels sind daher gar nicht unbedingt nötig. Bei den Berechnungen für die UVE sind allerdings folgende Mängel zu beanstanden: Die Luftwerte wurden mit genau den vorher in der UVE angeführten Verkehrsprognosen ermittelt, ohne den Fehlerbereich von +-15% zu berücksichtigen. Im Sinne einer worst-case-Analyse wäre das aber unbedingt notwendig. In der Kärntner Straße in Linz und möglicherweise auch in anderen Bereichen würden sich dadurch erhöhte Luftsabststoff-Immissionen ergeben, die über den zulässigen Grenzwerten liegen.

**In der entscheidenden Tabelle 45 auf Seite 218 der Einlage 4.8.2, wo die Gesamtemissionen der Kfz von Nullvariante und Bau der A26 verglichen werden, werden, sind mehrere Fehler enthalten:**

Erstens wird hier der induzierte Verkehr nicht ganz berücksichtigt, mit den in der UVE, Einlage 1.4.2, Seite 53 ermittelten mindestens 3,5% müssten die gefahrenen Kfz-km im Jahr im Fall des Baus der A26 1131,8 Mio betragen, in der Tabelle sind aber nur 1117,72 Mio Kfzkm angegeben.

Zweitens ergeben sich **trotz mehr gefahrener Kfzkm in einigen Fällen weniger Schadstoff-Emissionen**, z.B. für NOx und PM10. **Das ist nicht nachvollziehbar.**

Derzeit schon sind im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie das Gemeindegebiet von Steyregg jeweils wegen PM<sub>10</sub> sowie das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz wegen Stickstoffdioxid als „belastete Gebiete“ (Luft) ausgewiesen.

Laut Prioritäten-Reihung des Landes OÖ sind daher unter anderen PM<sub>10</sub>-Staubminderungsmaßnahmen im Bereich des Verkehrs sowie Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxid- und SO<sub>2</sub>-Emissionen vorzunehmen.

**Die Erzeugung zusätzlichen Kfz-Verkehrs durch den Bau der A26 widerspricht eindeutig dem Ziel, die Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden zu vermindern.**

Die zunehmende Lärmbelastung durch den Verkehrsanstieg als Folge der Errichtung

der A26 würde an der A7 in Dornach-Auhof, im Bereich der Voest-Brücke sowie der 4. Donaubrücke und in allen anderen betroffenen Gebieten zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung führen. Das widerspricht auch der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Danach müssen in Bereichen, in denen Schwellenwerte überschritten werden, Aktionspläne zur Lärmreduzierung aufgestellt werden. Für Hauptverkehrsstraßen betragen die Schwellenwerte 60dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte derzeit schon überschritten. **Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig**, stattdessen müssen Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen, Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund.

In der UVE; Seite 39/40 wird dargelegt, daß schalltechnische Ziel- und Grenzwerte bei den Tunnelportalen nur dann eingehalten werden können, wenn an den Portal-Innenbereichen eine schallabsorbierende Verkleidung angebracht wird. Es wird aber nicht gesagt, aus welchem Material diese Verkleidung bestehen soll. Der Nachweis für die Wirkung soll erst nach dem Bau und vor der Inbetriebnahme erbracht werden.

Die UVE ist daher unvollständig, da es nicht klar ist, ob es überhaupt ein Material gibt, das die Anforderungen erfüllen kann. Durch den Bau sollen vollendete Tatsachen geschaffen werden. Wird der Nachweis dann nicht erbracht, würde die Autobahn sicher auch so in Betrieb gehen. Das ist rechtswidrig.

#### **9. Die für die Autobahn A26 geplante Trasse quert und zerstört ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete:**

- das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, Lebensraum von zahlreichen in den Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen
- die Turmleiten am rechten Donauufer mit wertvollen Hangwäldern
- den als Ensemble unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößlpark.

Auch eventuelle Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste von einmaligen Lebensgemeinschaften nicht kompensieren. Die Landschaft der so genannten „Linzer Pforte“, dem einzigartigen „Donaudurchbruch“ durch das Granitgestein der Böhmischem Masse, würde schwer beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen.

#### **10. Wirkungen auf die regionale Wirtschaft wurden nicht untersucht und ohne jede Begründung als positiv bewertet.**

Auf Seite 132 der UVE wird das Vorhaben hinsichtlich wirtschaftlicher Gegebenheiten als positiv bewertet. Begründungen dafür : „**Mögliche lokale Auswirkungen ... durch die Veränderung der Verkehrsströme würden Rahmen einer UVE übersteigen**“ (Seite 131) und „**keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben A26 sind erkennbar**“ (Seite 132).

Beide Aussagen belegen, daß die wirtschaftlichen Auswirkungen überhaupt nicht untersucht wurden und völlig ungeprüft als positiv bezeichnet werden.

Es ist aber im Gegenteil zu befürchten, daß der Bau der A26 negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, insbesondere des Mühlviertels haben wird, da durch die Ausweitung des Straßenraums längere Autofahrten attraktiver werden. Lokale Betriebe können daher leichter durch Billiganbieter aus weit entfernten Gebieten konkurrenzieren werden.

**11. Der Bau und Betrieb der A26 hat eindeutig negative Auswirkungen auf Freizeit- und Erholungsnutzung, Tiere und Pflanzen und ihre Lebensräume sowie Landschafts- und Stadtbild.**

In der UVE werden diese Auswirkungen als *vertretbar* bezeichnet, das ist ein beschönigendes Wort, eigentlich müsste es ausführlich lauten: *sehr negativ, aber gerade noch unter Berücksichtigung anderer Fakten vertretbar*.

Daß in der UVE keine unvertretbaren Auswirkungen vorkommen, liegt einfach daran, daß der Projektbetreiber sonst sein eigenes Projekt in Frage stellen würde, hat aber mit den tatsächlichen Gegebenheiten nichts zu tun. Im Fall der A26 ist klar, daß negative Auswirkungen bei einem so schlecht begründeten Projekt, das seine eigenen Ziele total verfehlt, völlig unvertretbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Karg  
Vorstand von GLOBAL 2000

Heinz Högelsberger  
Vorstand von GLOBAL 2000

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

Ihr Kennzeichen: GZ BMVIT—314.526/0010-II/ST-ALG/2009

**Betrifft : ÖKOBÜRO Einwendungen im UVP-Verfahren „A 26 -Westring“**

Wien, 06.08.2009

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage finden Sie unsere Einwendungen zum UVP-Verfahren "A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord" Kennzeichen BMVIT—314.526/0010-II/ST-ALG/2009 zur Erlangung der Parteistellung.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. FH, DI Markus Piringer,  
Geschäftsführung

**ÖKOBÜRO Einwendungen zur Erlangung der Parteistellung gem. UVP-G im Verfahren A 26  
Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord**

Ihr Kennzeichen: BMVIT—314.526/0010-II/ST-ALG/2009

Wien, 06.08.2009

Das ÖKOBÜRO – Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen - ist eine Plattform mit 15 Mitgliedern, darunter GLOBAL 2000, Greenpeace CEE, WWF Österreich u.A. Nähere Informationen über Mitglieder und Tätigkeitsbereich des ÖKOBÜROS finden Sie unter [www.oekobuero.at](http://www.oekobuero.at).

Das ÖKOBÜRO wurde mit Bescheid des BMLFUW als Umweltorganisation i.S. der §§ 19 Abs. 6 ff. UVP-G 2000 anerkannt. Gemäß § 24h Abs. 6 UVP-G 2000 kommt dem ÖKOBÜRO daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu.

Das ÖKOBÜRO begeht **Parteistellung** im gegenständlichen Verfahren und erhebt fristgerecht folgende Einwendungen:

- ***Das Projekt steht im Widerspruch zum Klimaschutz***

Der Westring wird zusätzlichen Verkehr induzieren und damit zu mehr Treibhausgas-Emissionen führen. Laut Daten des Umweltbundesamtes führt jeder zusätzliche Kilometer an hochrangiger Straße zu 2.500 bis 3.000 Tonnen CO<sub>2</sub> zusätzlich pro Jahr. Das ist im Wiederspruch zu österreichischen Klimastrategie, zum rechtlich verbindlichen Kyoto-Ziel und zu absehbaren Post-Kyoto-Reduktionsverpflichtungen. Der in der UVE mit 3,5 % ermittelte induzierte Verkehr ist viel zu gering veranschlagt.(Einlage 1.4.2, Seite 53).

- ***Das Projekt produziert zusätzlichen Feinstaub und Stickstoffoxide***

Schon jetzt ist die Stadt Linz mit hohen Feinstaub- sowie Stickstoffoxid Konzentrationen belastet und stellen Sanierungsgebiete im Sinne des IG-L da. Das Projekt wird zusätzlichen Feinstaub im Linzer Stadtgebiet produzieren.

- ***Das Projekt widerspricht dem Prinzip des sorgsamen Umgang mit öffentlichen Geldern***

Im Bundesstraßengesetz ist der wirtschaftliche und effiziente Umgang mit öffentlichen Geldern beim Straßenbau festgeschrieben. Offizielle ASFINAG-Schätzungen gehen von 527 Millionen Euro (netto)

für das 4,3 Kilometer lange Teilstück aus. Alternativen – wie beispielsweise die Anbindung der Mühlkreisbahn an den Hauptbahnhof – sind ökonomischer und ökologischer.

- ***Das Projekt hat negative Auswirkungen auf die Gesundheit***

Wie weiter unten dargelegt hat das Projekt in seiner derzeitigen Form gravierende negative Auswirkungen auf die Gesundheit von denjenigen, die von den zusätzlich entstehenden Emissionen (insbesondere Lärm und Luftschadstoffe) betroffen sind.

- ***Die Auswirkungen des Projekts auf die Qualität der betroffenen Böden***

Dass die Auswirkungen des gegenständlichen Projektes auf die Qualität der zu bebauenden sowie der umliegenden Böden während Bau- und Betriebsphase als geringfügig eingestuft wird, ist nicht nachvollziehbar. Es wird nicht ausreichend dargestellt wie bzw. welche bereits versiegelten Böden die A 26 nutzt, um auf den laut UVE „geringen“ Wert der Neuversiegelung von 10,2 % (S. 135 UVE) zu kommen. Es wird einerseits mit „sehr erheblichen“, andererseits mit „mittleren“ Auswirkungen des Projekts auf Boden und Grundwasser gerechnet, trotzdem werden diese als „vertretbar“ eingestuft. Dem widersprechen wir entschieden.

- ***Die Auswirkungen des Projektes auf Gewässer***

Die Feststellungen des UVE zum Thema Gewässer (S. 150 ff.) sind aus unsere Sicht nicht nachvollziehbar. Betreffend die Bauphase wird einerseits von starken Auswirkungen auf die Morphologie der betroffenen Oberflächengewässer gesprochen. Andererseits sollen diese durch die nicht näher beschriebene „Errichtung von einer Gewässerschutzanlage“ plötzlich geringfügig und somit vertretbar sein.

Im Hinblick auf die Betriebsphase spricht die UVE selbst von einer Verschlechterung der Wasserqualität durch die Einleitung von verunreinigten Straßenwässern. Diese wird aber aufgrund der durchschnittlichen Niederschlagsmenge (dies als einziges Kriterium) als geringfügige Beeinträchtigung abgetan. Auch die Beschreibung der Gewässerschutzanlage, welche im Falle von Unfällen bzw. zur allgemeinen Schadstoffreduktion im Einleitungswasser dienen soll ist nicht ausreichend und nachvollziehbar.

- ***Die Begründung des Projekts ist nicht stichhaltig und beruht auf falschen Annahmen***

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) (Seite 9) werden Überlastungen von verschiedenen Straßen im Raum Linz, insbesondere des innerstädtischen Bereichs angeführt. Diese Überlastungen werden aber nicht durch entsprechende Daten belegt. Der Begriff Überlastung ist nicht eindeutig definiert, es wird auch nicht dargelegt, an wie viel Stunden des Tages eine angebliche Überlastung besteht.

Von der Stadt Linz durchgeführte Verkehrszählungen in der Rudolfstraße in Urfahr zeigen z.B., dass allenfalls für die Dauer einer halben Stunde pro Tag zähflüssiger oder stehender Autoverkehr vor den Ampeln dort besteht. Von technischer Überlastung der Straßen kann also keine Rede sein. Dass der Autoverkehr für die Anrainer der Straßen nicht mehr verträglich ist, ist aber offensichtlich.

Laut UVE auf Seite 10 ist eines der Ziele des Baus der A26 die Entlastung des Linzer städtischen Straßennetzes. Entlastung bedeutet, es muss in Zukunft weniger Autoverkehr herrschen als jetzt. Dieses Ziel wird nach den Daten der UVE aber praktisch nirgends erreicht. Das zeigt z.B. die Tabelle auf Seite 46 der UVE: Auf der Nibelungenbrücke verkehrten 2005 47000 Kfz/Werktag, laut Prognose im Jahr 2025 bei Bau der A26Süd 47 100 Kfz/Werktag. **Das ist mathematisch eindeutig keine Entlastung!** Die einzige wesentliche Entlastung laut Prognose betrifft die Waldeggstraße, dort aber nur deshalb, weil diese Straße in Zukunft aus einem unterirdischen und einem oberirdischen Teil besteht, wobei der unterirdische nicht gezählt wird. Außerdem werden sehr viele Anrainer der Waldeggstraße von dieser „Entlastung“ nichts spüren, weil ihre Häuser wegen des Baus der A26 abgerissen werden und sie gar nicht mehr dort wohnen können.

Eindeutig aus den Prognosezahlen geht allerdings hervor, daß der Autoverkehr im Raum Linz insgesamt durch den Bau der A26 ansteigt, insbesondere der Autoverkehr zwischen Ottensheim, Puchenau und der geplanten neuen Donaubrücke. Hier bringt der Bau der A26 eine eindeutige gravierende Verschlechterung für alle dort wohnenden Menschen.

Dagegen würde die **Alternative „Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene“ eine Gesamt-Entlastung des Straßennetzes** bringen, wie es auch auf Seite 69 der UVE dargelegt ist.

Aus den Daten und Untersuchungen der UVE geht also eindeutig hervor, daß der Bau der A26 allen verkehrspolitischen und umweltpolitischen Zielen widerspricht und daher stattdessen Alternativen im Bereich ÖV verfolgt werden müssen.

Die weiteren Begründungen für den Bau der A26 auf Seite 10 der UVE, wie z.B. „Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereichs der Stadt Linz“ oder „Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs“ sind schwammige, nicht quantifizierbare und daher auch nicht überprüfbare Kategorien, die für alles und jedes eine Begründung liefern können, aber sachlich keine Bedeutung haben. **Die Begründungen für den Bau der A26 sind daher gegenstandslos.**

- ***Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Südteil und Nordteil ist nicht zulässig.***

Die geplante Autobahn A26 bildet mit dem anschließenden, schon bestehenden Teil der A7 bis Unterweiterstorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt. Eine UVP müsste demnach die Gesamtwirkung dieses Projektes beurteilen.

Sogar die A26 wurde aber für die UVP noch in einen Nord- und Südteil aufgeteilt.

Auch in der UVE (Seite 24) ist von der „**räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte**“ (*A26 Süd und Nord*) die Rede. Das zeigt sich auch darin, dass beim Bau der A26 Süd schon Maßnahmen gesetzt werden sollen, die die A26 Nord vorwegnehmen (z.B. Dimensionierung der Donaubrücke, ein Stück Haupttunnel unter dem Pöstlingberg, Teile der Rampentunnel). Das wird mit wirtschaftlicher Sicht begründet. Das bedeutet aber, dass das Ergebnis einer UVP für den Nordteil schon vorweggenommen wird, was unzulässig ist.

Dass der Bau der A26 nicht in einem Stück erfolgen soll, hat finanzielle Gründe, hat aber mit der UVP nichts zu tun. Es ist selbstverständlich möglich, die UVP für Süd- und Nordteil zusammen durchzuführen und trotzdem zuerst nur den Südteil zu bauen. Die Stückelung der A26 in Süd- und Nordteil wird auf Seite 45 der UVE auch damit begründet, daß „**mit Errichtung der 4. Donaubrücke und des Pöstlingbergtunnels die schwerwiegendsten Verkehrsprobleme im westlichen Stadtgebiet von Linz gelöst werden können.**“

Das heißt aber, dass nur mit dem Südteil, der ja den Pöstlingbergtunnel gar nicht umfasst, die Verkehrsprobleme eben nicht gelöst werden können. Die Begründung dafür, zuerst nur den Südteil zu bauen, entfällt damit zur Gänze. Das heißt, auch der Bau, nicht nur die UVP müsste nach der Logik der Verfasser der UVE in einem Stück erfolgen. Das ÖKOBÜRO fordert daher eine UVP mindestens für das gesamte Projekt der A26, wobei auf jeden Fall auch der Bau der S10 in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden muss.

- **Der Bau der A26 bewirkt eine Zunahme des gesamten Autoverkehrs im Raum Linz, der ohne den Bau nicht eintreten würde unabhängig von der allgemeinen Verkehrsentwicklung.**

Die Prognosen für die Verkehrsentwicklung hängen von extrem vielen Parametern ab, die alle für die Zukunft nicht bekannt sind und daher nur geschätzt werden können. Sie sind daher extrem unsicher. Laut Auskunft des zuständigen Sachbearbeiters der Arealconsult beträgt der **Schwankungsbereich** für die prognostizierten Verkehrsbelastungen **+- 15%**. Hier sind aber noch keinerlei Unsicherheiten durch Wirtschaftsentwicklung, Ressourcenmangel usw. enthalten.

Derzeit geht z.B. der Lkw-Verkehr auf den österreichischen Autobahnen um 17% zurück, was an den Mauteinnahmen der ASFINAG eindeutig zu sehen ist. Es sind also für die Zukunft verschiedenste Szenarien möglich, z.B. auch eine allgemeine Verkehrsabnahme. In diesem Fall würde aber die Begründung für den Bau der A26 völlig entfallen. Es ist aber auch eine stärkere Autoverkehrszunahme möglich, vor allem auch an kritischen Punkten wie z.B. der Kärntner Straße.

In jedem Fall aber wird der Bau der A26 mehr Autoverkehr insgesamt erbringen als der Nichtbau. Das ist völlig eindeutig ohne komplizierte Computer-Simulationen daraus erkennbar, dass dem Autoverkehr mehr Raum zur Verfügung gestellt wird. Alle empirischen Daten bisher zeigen diese Zunahme beim Bau neuer Straßen. Auch in der UVE wird dieser induzierte Verkehr erwähnt und beträgt nach den Angaben auf Seite 53 der Einlage 1.4.2 3,5% der Kfz-Fahrten pro Werktag. Das bedeutet, **dass auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kfz-km im Jahr mindestens um 3,5%**

**gegenüber dem Nichtbau der A26 steigen muss**, da zu erwarten ist, dass die durchschnittlichen Weglängen größer werden.

- ***Der Bau der A26 bringt Nachteile und Verschlechterungen für den ÖPV und den Fahrradverkehr***

Laut UVE, Seite 69 und 70 würde der ÖPV-Anteil auf der LB127 von 24 auf 30% steigen, wenn ein Nahverkehrsprogramm realisiert würde. Dagegen sinkt der ÖPV-Anteil auf 16% bei Bau der A26. Das geht verkehrspolitisch völlig in die falsche Richtung. Direkt durch Baumaßnahmen für die A26 sind auch einige Linzer Stadtbusse betroffen, die in Zukunft weitere Wege auf den Froschberg und weiter nach Leonding fahren müssen, weil die Ziegeleistraße verlegt wird. Die Westbrücke soll eine Autobahnbrücke werden und kann dann nicht mehr von RadfahrerInnen benutzt werden. Diese müssen große Umwege fahren.

**Ein Projekt, das für ÖV und Radverkehr Nachteile und nur für den Autoverkehr Vorteile bringt, kann nicht umweltverträglich sein.**

- ***Durch die Zunahme des gesamten Autoverkehrs durch den Bau der A26 erhöht sich Lärm – und Schadstoffbelastung***

Erhöhtes Autoverkehrsaufkommen insgesamt erzeugt mehr Luftsabstoffe und mehr Lärm gegenüber dem jeweiligen Referenzzustand. Das ist völlig unabhängig von etwaigen Änderungen beim Treibstoffverbrauch oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, denn diese können ja auch ohne den Bau der A26 wirksam werden.

Detaillierte Berechnungen der Luftgüte oder des Lärmpegels sind daher gar nicht unbedingt nötig. Bei den Berechnungen für die UVE sind allerdings folgende Mängel zu beanstanden: Die Luftwerte wurden mit genau den vorher in der UVE angeführten Verkehrsprognosen ermittelt, ohne den Fehlerbereich von +/-15% zu berücksichtigen. Im Sinne einer worst-case-Analyse wäre das aber unbedingt notwendig. In der Kärntner Straße in Linz und möglicherweise auch in anderen Bereichen würden sich dadurch erhöhte Luftsabstoff-Immissionen ergeben, die über den zulässigen Grenzwerten liegen.

**In der entscheidenden Tabelle 45 auf Seite 218 der Einlage 4.8.2, wo die Gesamtemissionen der Kfz von Nullvariante und Bau der A26 verglichen werden, werden, sind mehrere Fehler enthalten:**  
Erstens wird hier der induzierte Verkehr nicht ganz berücksichtigt, mit den in der UVE, Einlage 1.4.2, Seite 53 ermittelten mindestens 3,5% müssten die gefahrenen Kfz-km im Jahr im Fall des Baus der A26 1131,8 Mio betragen, in der Tabelle sind aber nur 1117,72 Mio Kfzkm angegeben.  
Zweitens ergeben sich **trotz mehr gefahrener Kfzkm in einigen Fällen weniger Schadstoff-Emissionen**, z.B. für NOx und PM10. **Das ist nicht nachvollziehbar.**

Derzeit schon sind im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie das Gemeindegebiet von Steyregg

jeweils wegen PM<sub>10</sub> sowie das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz wegen Stickstoffdioxid als „belastete Gebiete“ (Luft) ausgewiesen.

Laut Prioritäten-Reihung des Landes OÖ sind daher unter anderen PM<sub>10</sub>-Staubminderungsmaßnahmen im Bereich des Verkehrs sowie Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxid- und SO<sub>2</sub>-Emissionen vorzunehmen.

**Die Erzeugung zusätzlichen Kfz-Verkehrs durch den Bau der A26 widerspricht eindeutig dem Ziel, die Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden zu vermindern.**

Die zunehmende Lärmbelastung durch den Verkehrsanstieg als Folge der Errichtung der A26 würde an der A7 in Dornach-Auhof, im Bereich der Voest-Brücke sowie der 4. Donaubrücke und in allen anderen betroffenen Gebieten zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung führen. Das widerspricht auch der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Danach müssen in Bereichen, in denen Schwellenwerte überschritten werden, Aktionspläne zur Lärmminderung aufgestellt werden. Für Hauptverkehrsstraßen betragen die Schwellenwerte 60dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte derzeit schon überschritten. **Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig**, stattdessen müssen Maßnahmen zur Lärmminderung ergriffen werden, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen, Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund.

In der UVE; Seite 39/40 wird dargelegt, dass schalltechnische Ziel- und Grenzwerte bei den Tunnelportalen nur dann eingehalten werden können, wenn an den Portal-Innenbereichen eine schallabsorbierende Verkleidung angebracht wird. Es wird aber nicht gesagt, aus welchem Material diese Verkleidung bestehen soll. Der Nachweis für die Wirkung soll erst nach dem Bau und vor der Inbetriebnahme erbracht werden.

Die UVE ist daher unvollständig, da es nicht klar ist, ob es überhaupt ein Material gibt, das die Anforderungen erfüllen kann. Durch den Bau sollen vollendete Tatsachen geschaffen werden. Wird der Nachweis dann nicht erbracht, würde die Autobahn sicher auch so in Betrieb gehen. Das ist rechtswidrig.

- ***Die für die Autobahn A26 geplante Trasse quert und zerstört ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete:***

- das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, Lebensraum von zahlreichen in den Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen
- die Turmleiten am rechten Donauufer mit wertvollen Hangwäldern
- den als Ensemble unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößlpark.

Auch eventuelle Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste von einmaligen Lebensgemeinschaften nicht kompensieren. Die Landschaft der so genannten „Linzer Pforte“, dem einzigartigen „Donaudurchbruch“ durch das Granitgestein der Böhmischen Masse, würde schwer beeinträchtigt.

Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen.

- *Wirkungen auf die regionale Wirtschaft wurden nicht untersucht und ohne jede Begründung als positiv bewertet.*

Auf Seite 132 der UVE wird das Vorhaben hinsichtlich wirtschaftlicher Gegebenheiten als positiv bewertet. Begründungen dafür : „**Mögliche lokale Auswirkungen ... durch die Veränderung der Verkehrsströme würden Rahmen einer UVE übersteigen**“ (Seite 131) und „**keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben A26 sind erkennbar**“ (Seite 132).

Beide Aussagen belegen, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen überhaupt nicht untersucht wurden und völlig ungeprüft als positiv bezeichnet werden.

Es ist aber im Gegenteil **zu befürchten, dass der Bau der A26 negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft, insbesondere des Mühlviertels** haben wird, da durch die Ausweitung des Straßenraums längere Autofahrten attraktiver werden. Lokale Betriebe können daher leichter durch Billiganbieter aus weit entfernten Gebieten konkurrenzieren werden.

- *Der Bau und Betrieb der A26 hat eindeutig negative Auswirkungen auf Freizeit- und Erholungsnutzung, Tiere und Pflanzen und ihre Lebensräume sowie Landschafts- und Stadtbild.*

In der UVE werden diese Auswirkungen als *vertretbar* bezeichnet, das ist ein beschönigendes Wort, eigentlich müsste es ausführlich lauten: **sehr negativ, aber gerade noch unter Berücksichtigung anderer Fakten vertretbar.**

Im Fall der A26 ist klar, dass negative Auswirkungen bei einem so schlecht begründeten Projekt, das seine eigenen Ziele total verfehlt, völlig unvertretbar sind.

Mit freundlichen Grüßen

# NATURSCHUTZBUND OBERÖSTERREICH

Promenade 37  
4020 Linz



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

Linz, 10. August 2009

## **Betrifft: Einwendungen im UVP-Verfahren „A26 Linzer Autobahn. Knoten Linz / Hummelhof (A7) – ASt Donau Nord“**

Der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich ist eine österreichische Umweltschutzorganisation. Sie wurde mit Bescheid des BMLFUW-UW.1.4.2/0121-V/1/2008 vom 18.12.2008 als Umweltorganisation i. S. der §§ 19 Abs. 6 ff UVP-G 2000 anerkannt.

Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 kommt dem NATURSCHUTZBUND Oberösterreich daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen.

### **Der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich erhebt folgende Einwendungen gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26 und fordert, dass die A26 aus diesen Gründen nicht gebaut wird.**

Der Bau und der Betrieb der A26 hat Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes in größerem Ausmaß im Bereich der oberirdisch geführten Straßenabschnitte. Wesentliche Konfliktpotentiale mit dem Schutzwert „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“ ergeben sich im Bereich der städtischen Grünanlagen und Parks, im Umfeld der Turmleiten sowie vor allem im Donautal bzw. in den Urfahrwänd. Die Eingriffserheblichkeit wird bei einigen Biotoptypen als hoch bzw. sehr hoch angegeben, wie Trocken- / Steppen- / Sandrasen. Zudem wird beispielsweise bei diesem Biotoptyp die Regenerierbarkeit als „kaum bis schwer regenerierbar“ eingestuft. Durch Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen solcher naturschutzfachlich äußerst wertvollen Biotope deshalb nicht kompensiert werden.

Die „Linzer Pforte“, ein einzigartiges Donaudurchbruchstal durch die Böhmishe Masse, würde durch die A26 schwer beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen. Zudem befinden sich hier die naturschutzfachlichen „highlights“, die durch die A26 schwer beeinträchtigt würden. Nur eine Untertunnelung der A26 in diesem Bereich könnte die negativen Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftsschutz verhindern.

### **Die vorliegenden Daten über die Tierarten des Projektgebietes sind unvollständig und fehlerhaft**

Es wurden keine gezielten Erhebungen zur Käferfauna des Gebietes durchgeführt. Lediglich eine durch Literaturrecherchen ermittelte Liste von Arten, die im Projektgebiet vorkommen könnten, wird angeführt. Davon ableitend wird die Aussage getroffen, dass in Bezug auf die Tiergruppe der Käfer mit keinen Auswirkungen des Projektes auf wertvolle Lebensräume, Individuen oder Populationen zu rechnen ist. Eine solche Aussage ohne umfangreiche Erhebungen zu treffen, ist unseriös und kann nicht akzeptiert werden. Die Aussage, dass es keine Rote Liste der Käfer Oberösterreichs gibt, stimmt nicht.

Es ist mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der im Anhang II der FFH-Richtlinie angeführte Hirschkäfer (*Lucanus cervus*) in den Urfahrwänd vorkommt. Er wird in der UVE nicht erwähnt. Untersuchungen dazu sind jedenfalls vorzunehmen und die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) auf diese Art sind anzugeben.

Ebenso ist noch zu untersuchen, ob der Juchtenkäfer (*Osmoderma eremita*), der im Anhang II und IV der FFH-Richtlinie angeführt ist und eine prioritäre Art darstellt, im Gebiet vorkommt und gegebenenfalls Baumfällungen (z.B. Rodung alter Baumbestände in Parks) sich negativ auf die Art auswirken.

Die Erhebungen der Tagfalter, wie allgemein die Wirbellosen, wurden vor allem im Hoch- und Spätsommer durchgeführt, da sie sich laut Bericht zu dieser Zeit in der Reproduktionsphase befinden. Diese allgemeine Aussage stimmt keinesfalls. Um eine möglichst vollständige Artenliste der vorkommenden Tagfalterarten zu bekommen, müssen mehrere Freilandbegehungen, verteilt über die gesamte Vegetationsperiode, durchgeführt werden. Es ist also davon auszugehen, dass nur ein Teil der vorhandenen Arten gefunden werden konnte. Die von den Kartierungsergebnissen bei den Tagfaltern abgeleiteten Aussagen sind deshalb unzuverlässig. Es kann und muss davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) auf die Tagfalter größer sind, als dargestellt.

Außerdem sind in der Tabelle 67 (Gesamtartenliste der Tagfalter), in der zahlreiche Arten aus der Literatur eingefügt sind, viele Nachtfalter angeführt, was nirgendwo erwähnt wird. Da zudem viele Schreibfehler und sogar mehrere Arten mehrmals aufgelistet werden (hier wurden teils unterschiedliche Nomenklaturen verwendet), stellt sich die Frage, ob hier sehr schlampig gearbeitet wurde oder ob der Bearbeiter überhaupt die fachliche Kompetenz zur Bearbeitung dieser Tiergruppe hat.

Es ist erstaunlich, dass der Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus poserpina*), der in der FFH-Richtlinie im Anhang IV aufgelistet ist und der laut Tabelle 67 aufgrund von Literaturangaben im Projektgebiet nachgewiesen wurde, nicht mehr weiter behandelt wird. Hier ist zu fordern, dass gezielte Untersuchungen zum Vorkommen der Art im Projektgebiet durchgeführt werden.

Es stellt sich die Frage, ob die übrigen Untersuchungen zur Tierwelt ebenso mangelhaft durchgeführt wurden. Jedenfalls ist es unzulässig, aus unvollständigen Daten, Aussagen über die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) wie in der UVE zu machen.

### **Die A26 (Bau und Betrieb) hat negative Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen**

Obwohl das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ durch die A26 (Bau und Betrieb) flächenmäßig in relativ geringem Ausmaß betroffen ist, müssen die Auswirkungen als erheblich eingestuft werden, da hier vor allem sonnenexponierte Felslebensräume betroffen sind, die einen Lebensraum für seltene Arten darstellen. In der UVE wird auf Seite 143 erwähnt, dass es sich bei den Lebensräumen entlang der Urfahrwänd bereits um isolierte Populationen bei den Smaragdeidechsen und Mauereidechsen handelt und ein Abwandern der Arten im Zuge des Baus der A26 nicht ausgeschlossen ist.

Aufgrund der Isoliertheit des Lebensraumes dürfte ein Abwandern aber kaum möglich sein. Vielmehr wird es zu einer weiteren Bestandsabnahme der ohnehin schon kleinen Populationen kommen. Dadurch könnte es zum lokalen Aussterben der betroffenen Arten kommen. Als Voraussetzung, dass die in der UVE genannten Ausgleichsmaßnahmen für die Eidechsen voll wirksam werden können, müssten diese bereits zu Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt werden, was aber in der UVE nicht gefordert wird.

Weitere Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Mahdtermine bei ausgehagerter Wiese) müssten abgeändert werden, da sie sich bei anderen Flächen als nicht optimal erwiesen haben.

## **Die A26 (Bau und Betrieb) steht im Widerspruch zur Konvention über Biologische Vielfalt**

Durch den Bau und den Betrieb der A26 wird es zu einer Verschlechterung der Bestände seltener und bedrohter Arten kommen, weshalb das Projekt im Widerspruch zur Konvention über Biologische Vielfalt – diese wurde auf der Konferenz der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro 1992 beschlossen und von der Republik Österreich unterzeichnet – steht. Um das Ziel, dem Artensterben bis 2010 ein Ende zu setzen, zu erreichen, dürfen keine Maßnahmen gesetzt werden, die das lokale Aussterben oder eine weitere Gefährdung bedrohter Arten zur Folge haben oder haben könnten, was aber beim Bau und Betrieb der A26 eintritt.

## **Die A26 wird eine Zunahme des motorisierten Verkehrs im Linzer Raum verursachen.**

Durch den Betrieb der A26 wird mehr überregionaler Verkehr nach Linz kommen. Der Bau der A26 wird mehr Autoverkehr insgesamt erbringen als der Nichtbau. Alle Daten bisher zeigen eine Zunahme des Verkehrs beim Bau neuer Straßen. Auch in der UVE wird dieser induzierte Verkehr erwähnt und beträgt nach den Angaben auf Seite 53 der Einlage 1.4.2 3,5 % der Kfz-Fahrten pro Werktag. Das bedeutet, dass auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kfz-km im Jahr mindestens um 3,5 % gegenüber dem Nichtbau der A26 steigen muss, da zu erwarten ist, dass die durchschnittlich gefahrenen Wegstrecken länger werden.

Erhöhtes Autoverkehrsaufkommen verursacht mehr Luftsabstoffe und mehr Lärm. In der Kärntner Straße in Linz und vermutlich auch in anderen Bereichen werden sich dadurch erhöhte Luftsabstoff-Immissionen ergeben, die über den zulässigen Grenzwerten liegen.

Nach der Prioritäten-Reihung des Landes Oberösterreich sind unter anderen PM<sub>10</sub>-Staubminderungsmaßnahmen im Bereich des Verkehrs sowie Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxid- und SO<sub>2</sub>-Emissionen vorzunehmen. Die Erzeugung zusätzlichen Kfz-Verkehrs durch den Bau der A26 widerspricht eindeutig diesem Ziel.

Die A26 wird durch den zusätzlichen Verkehr zu einer Zunahme der Treibhausgas-Emissionen führen, was im Widerspruch zum Kyoto-Ziel und zur österreichischen Klimastrategie steht.

## **Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Südteil und Nordteil ist nicht zulässig.**

Da die geplante A26 mit dem anschließenden und bestehenden Teil der A7 bis Unterweitersdorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt bildet, müsste die Gesamtwirkung dieses Projektes in der UVP beurteilt werden. Unverständlich ist, dass auch die A26 für die UVP noch in einen Nord- und Südteil aufgeteilt wurde. Sogar in der UVE ist von der „räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte“(A26 Süd und Nord) die Rede.

Das zeigt sich auch darin, dass beim Bau der A26 Süd schon Maßnahmen gesetzt werden sollen, die die A26 Nord vorwegnehmen (z.B. Dimensionierung der Donaubrücke, ein Stück Haupttunnel unter dem Pöstlingberg, Teile der Rampentunnel). Das wird mit wirtschaftlicher Sicht begründet. Das bedeutet aber, dass das Ergebnis einer UVP für den Nordteil schon vorweggenommen wird, was unzulässig ist.

Freundliche Grüße

Josef Limberger

Obmann NATURSCHUTZBUND

Oberösterreich

Mag. Dr. Wieland Mittmannsgruber

Obmann-Stv. NATURSCHUTZBUND

Oberösterreich

Oö. Umweltanwaltschaft  
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technik  
BMVIT-II/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)  
Stubenring 1  
1010 Wien

Geschäftszeichen:  
UAnw-850744/105-2009-Don

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat  
Tel: (+43 732) 77 20-134 51  
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59  
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

[www.ooe-umweltanwaltschaft.at](http://www.ooe-umweltanwaltschaft.at)

Linz, 10. August 2009

zu GZ. BMVIT-314.526/0013-II/ST-ALG/2009

**A26 Linzer Autobahn  
Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A7) - Ast Donau Nord  
Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung**

**Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Schreiben vom 18.6.2009, eingegangen am 22.6.2009, hat das BMVIT die öffentliche Einsicht der verbesserten und ergänzten Projektsunterlagen zum Vorhaben A26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A7) - Ast Donau Nord vom 25.6. bis zum 13.8.2009 angekündigt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Projektsunterlagen (Einreichprojekt mit Stand April 2009) und die UVE wurden der Oö. Umweltanwaltschaft von der ASFINAG als Konsenswerberin am 23.6.2009 zugestellt.

Aufbauend auf eine Variantenuntersuchung im Jahre 2001 wurde im Jahre 2003 das Vorprojekt der A 26 Linzer Autobahn KN Linz/Hummelhof – KN Heilham erstellt. In der Prioritätenreihung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (März 2007) wurde die Realisierung der A 26 als Autobahnneubauprojekt in zwei Stufen im Paket Oberösterreich fixiert:

- Der Südteil der A 26 vom Knoten Hummelhof bis zur Anschlussstelle Donau-Nord (inkl. Donauquerung) als Autobahnneubauprojekt bis zum Jahr 2013.
- Der Nordteil der A 26 ab Anschlussstelle Donau-Nord bis zum Knoten Linz/Urfahr als Autobahnneubauprojekt nach dem Jahr 2013.

Die nunmehr vorliegende Trasse ist eine Weiterentwicklung der Auswahltrasse in den Abschnitten Mitte und Süd der Variantenuntersuchung (beide Variante C) und weicht in der Trassenführung nur geringfügig vom Vorprojekt ab. Prioritär soll nunmehr dieser Südabschnitt KN Hummelhof – ASt Donau Nord als A26 Linzer Autobahn - Abschnitt SÜD umgesetzt werden (Einreichprojekt 2008 mit Ergänzungen April 2009).

Die Einreichunterlagen weisen den Südabschnitt der A 26 Linzer Autobahn als ein wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt von lokaler, regionaler, überregionaler Bedeutung aus, welches eine dringlich benötigte Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme im Großraum Linz im Bereich des Individualverkehrs bringen soll. Die Einreichunterlagen weisen folgende derzeit bestehenden Problembereiche im innerstädtischen Verkehrsnetz Linz aus:

- o Überlastung der LB 127 (Rohrbacher Straße) in Urfahr, einschließlich Nibelungenbrücke
- o Überlastung der LB 129 (Eferdinger Straße) in der Oberen Donaulände
- o Überlastung der LB 139 (Kremstaler Straße im Bereich der Waldeggstraße / Westtangente)
- o Überlastung des innerstädtischen Bereiches der Stadt Linz
- o Überlastung der A 7 Mühlkreisautobahn

Aufgrund des Fehlens einer leistungsfähigen Nord-Süd-orientierten Straßenverbindung im Westen von Linz seien vor allem die LB 139 Kremstaler Straße (Straßenzug Westbrücke – Waldeggstraße – Kellergasse – Sandgasse – Hopfengasse – Römerbergtunnel – Donaulände) sowie die LB 127 Rohrbacher Straße (Straßenzug Rudolfstraße – Nibelungenbrücke) von Überlastungsproblemen betroffen. Der geplante Südabschnitt der A 26 würde die dringend benötigte leistungsfähige Nord-Süd-Straßenverbindung darstellen, welche den Straßenverkehr bündelt und somit auch zu einer flächenhaften Reduktion des Verkehrs im Stadtgebiet führen würde.

Das Einreichprojekt der A 26 Süd weist eine verkehrliche Entlastung auch ohne Nordabschnitt verkehrswirksam und eigenständig betreibbar aus, da der Anschluss an die B 127 Rohrbacher Straße nördlich der Donau vollständig hergestellt wird. Mit der Realisierung des Südabschnittes der A 26 würden vor allem folgende verkehrliche Zielsetzungen erfüllt werden:

- Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereiches der Stadt Linz durch Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd Verbindung mit zusätzlicher Donaubrücke im westlichen Teil der Stadt
- Anbindung der nordwestlichen Hälfte des Mühlviertels über die LB 127 an das hochrangige Straßennetz; dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Region
- Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Stadthälfte von Linz
- Entlastung des städtischen Straßennetzes wie der sogenannten „Westtangente“ (LB 139 Straßenzug Waldeggstraße, Kellergasse, Sandgasse, Hopfengasse und Römerberg Tunnel), der LB 129 Eferdinger Straße, der LB 127 Rohrbacher Straße (einschließlich Nibelungenbrücke und Rudolfstraße in Urfahr)
- Hochwertige Anbindung des gesamten städtebaulich stark aufgewerteten und stark frequentierten Bahnhofsreichs (Hauptbahnhof Linz, Landesdienstleistungszentrum, Wissensturm, ÖBB-Tower, Energie AG Zentrale und Musiktheater)

Durch die Bündelung des Straßenverkehrs auf einer Route (A 26 Süd) würde nach Angaben der Konsenswerberin der flächenhaft im Stadtgebiet verteilte Verkehr reduziert und dadurch die Verkehrssicherheit und die Umweltsituation verbessert werden. Durch die langfristig wirksamen Kapazitätsreserven im höchstrangigen Straßennetz könnte es somit in Kombination mit einer entsprechenden Einschränkung der Kapazität des entlasteten Straßennetzes zu einer nachhaltigen Verkehrsentlastung von Linz kommen.

Die Projektsunterlagen führen weiters aus:

*"Geringfügige Entlastungswirkungen durch die A 26 Süd können auch auf der A 7 Mühlkreisautobahn verzeichnet werden. Derzeit ist die A 7 mit rund 92.100 Kfz/Werktag (Querschnitt Voestbrücke [DTW2005]) einer der stärkst belasteten Straßenabschnitte in Oberösterreich. Gemäß den Verkehrsprognosen wird der Verkehr auf der A 7 bis ins Jahr 2025 um rund 30 % auf 119.900 Kfz/Werktag noch weiter zunehmen (vgl. Planfall 13). Diese Verkehrsentwicklung kann durch die A 26 Süd zwar nicht gänzlich verhindert werden, jedoch kann die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A 7 durch die A 26 Süd reduziert werden. So liegt die Verkehrsbelastung der A 7 bei Realisierung der A 26 Süd bei 114.900 Kfz/Werktag und ist somit rund 4 % niedriger als im Nullplanfall (Planfall 13)."*

Folgende Auswirkungen der A 26 Süd für den Straßenverkehr werden prognostiziert:

	<b>Prognose 2025 Planfall 13 (Nullplanfall)</b>	<b>Prognose 2025 Planfall 10 (Südabschnitt)</b>	<b>Verkehrsabnahme infolge der A 26 Süd /</b>
<b>Haupteinfahrtsstraßen</b>	<b>Kfz / Werktag</b>	<b>Kfz / Werktag</b>	<b>[%]</b>
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	24.900	-63
LB 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400	-27
Nibelungenbrücke	70.900	47.100	-34
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000	-5
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100	-26
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernasekplatz)	37.500	26.200	-30
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900	-4

Erst durch die spätere Realisierung des Nordabschnittes der A 26 würde der Ringschluss zur A 7 hergestellt, eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung in Urfahr geschaffen und die A 7 (bis zu – 8 % am Querschnitt Voestbrücke) entlastet.

Bei Vollausbau der A 26 (Planfall 9) wird für das Jahr 2025 eine Reduktion der Verkehrsleistung von 14 % (bezogen auf das gesamte untergeordnete Stadtstraßennetz) prognostiziert.

Zum nunmehr vorliegenden Projekt nimmt die Oö. Umweltanwaltschaft wie folgt Stellung:

## 1. Plausibilität der Verkehrsdaten

### 1.1. Entlastungswirkungen

Ergänzt man die von der Antragstellerin erstellte Tabelle durch die Werte des Verkehrsaufkommens des Jahres 2005, erhält man die tatsächliche "Entlastungswirkung" der A26.

	Prognose 2025 Planfall 13 (Nullplanfall)	Prognose 2025 Planfall 10 (Südabschnitt) Status Quo 2005	Verkehrsabnahme infolge der A 26 Süd / Verkehrsab- bzw. zunahme gegenüber 2005
Haupteinfahrtsstraßen	Kfz / Werktag	Kfz / Werktag	[%]
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	24.900 + 56.200 <sup>1</sup> <b>47.100</b>	-63 / +20
LB 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400 <b>24.400</b>	-27 +4
Nibelungenbrücke	70.900	47.100 <b>47.000</b>	-34 +/-0
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000 <b>14.300</b>	-5 +33
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100 <b>35.500</b>	-26 +10
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernaeschekplatz)	37.500	26.200 <b>20.700</b>	-30 +27
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900 <b>92.000</b>	-4 +25

Zusätzlich verkehren auf der A 26 (lt. Prognose) im Jahr 2025 gem. Planfall 10 (exkl. Nordverbindung) auf der Westbrücke 86.900 Kfz/d, im Tunnel Freinberg 39.700 Kfz/d und auf der neuen Donaubrücke 38.200 Kfz/d. Der MIV nimmt in Nord – Südrichtung auf der VÖEST-Brücke um 25 % zu, auf der Eisenbahnbrücke und der Nibelungenbrücke bleibt er auf dzt. hohem Niveau (Kapazitätsgrenze bzw. darüber).

<sup>1</sup> 56.200 Kfz werden in diesem Bereich unterirdisch geführt, 24.900 bewegen sich oberirdisch auf der Autobahn. In Summe werden sich 81.100 Kfz pro Tag im Jahr 2025 auf diesem Abschnitt der Waldeggstraße und der A26 bewegen.

Zu der im Projekt angegebenen Entlastungswirkung der A26 im Linzer Stadtgebiet möchte die Oö. Umweltanwaltschaft folgendes festhalten:

1. Die Prognose der Antragsstellerin über das Jahr 2025 geht von einer Verkehrszunahme von 31% aus, wobei die Grundprognose 26% und der sekundär induzierte Verkehr mit 5% angegeben wird. Im Gegensatz dazu wird im Oö. Gesamtverkehrskonzept unter Berücksichtigung der im Verkehrskonzept umfangreich definierten Maßnahmen, ein prognostizierter Zuwachs von 20 % angegeben (Prognosezeitraum 2001 bis 2021).
2. Die A26 (Teilprojekt A26 Süd) führt zu keiner (dauerhaften) Entlastung des städtischen Straßennetzes entlang der so genannten "Westtangente". Bereits im Jahr 2025 (laut Prognosen der Antragsstellerin) werden auf all den (entlastenden) Straßen ähnlich hohe Verkehrszahlen, wie sie zum Zeitpunkt der Projektserstellung auftraten, wieder erreicht.

Die - lt. Prognose - erstellten Verkehrszahlen für den Fall Bestand 2025 sind rein rechnerisch ermittelte Werte. Festgehalten wird, dass diese Zahlen nur rein theoretisch auftreten könn(t)en, da die sog. "Westtangente" bereits derzeit ihre Kapazitätsgrenze überschritten hat, und daher die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens gar nicht möglich ist. Tatsächlich führt die A26 lediglich zu einer wesentlichen Kapazitätserhöhung für den MIV für die Nord - Südverbindung.

Zeitgleich wird sich das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der sog. "Westtangente" wieder an die maximal mögliche Kapazität des vorhandenen untergeordneten Straßennetzes orientieren.

Das Projekt verschweigt die Zunahme des Verkehrs auf den Hauptzubringern zur A26. Beispielweise steigt der Verkehr an der B127 (Stadteinfahrt) von 23.500 Kfz/d (im Jahr 2005) auf 30.700 Kfz/d bei Umsetzung des Projektes bis 2025. In weiterer Folge wird der Tunnel Dürnberg bei Ottensheim die Kapazitätsgrenze erreichen bzw. überschreiten. Lt. Projekt würde bei Nichterrichtung der A26, aber unter Ausbau des ÖV, der Verkehr an der B 127 auf "lediglich" 28.200 Kfz/d ansteigen.

Wesentlich schlimmer noch wirkt sich die A 26 auf die B 139 aus, wo auf der Unionstraße dzt. 41.100 Kfz/d verkehren, wobei nach Errichtung der A 26 ein Verkehrsaufkommen von 63.400 Kfz/d erwartet wird (im Vgl. dazu bei Nichterrichtung der A 26 sollen hier im Jahr 2025 62.100 Kfz/d verkehren).

Zusammenfassend wird – aus verkehrsplanerischer Sicht zu dem Projekt A 26 Südabschnitt – festgehalten, dass durch die Errichtung der A26 das Linzer Straßennetz eine wesentliche Kapazitätserhöhung für die Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr (Personen- und Güterverkehr) entsteht. Durch diese Erweiterung wird die Attraktivität für den MIV zur Befriedigung der Mobilität wesentlich erhöht. Der Anreiz bzw. die Notwendigkeit zur Attraktivierung des öffentlich Personennahverkehrs zur Reduktion des Pkw-Individualverkehrs (und die damit verursachten Lärm- / Abgasemissionen) wird durch die Umsetzung der A26 weggenommen (vgl. dazu die Zahlen der Prognosen mit und ohne ÖV).

Trotz Errichtung der A26 wird spätestens ab 2025 auf der derzeitig stark überlasteten "Westtangente" ähnlich hohe Verkehrszahlen wie im Jahr 2005 auftreten, das untergeordnete Straßennetz erreicht somit neuerlich die Kapazitätsgrenze. Zusätzlich wird auf den Hauptzubringern zur A 26 ein erheblicher Anstieg des Verkehrsaufkommens erwartet.

Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft muss daher die so genannte "Entlastungswirkung" auf der "Westtangente" durch die A26 in Frage gestellt werden. Die A26 wird keinesfalls die Einfahrtsstraßen B127, B129 und B139 entlasten, im Gegenteil, diese Straßenzüge werden um bis zu 33 Prozent (gegenüber dem Jahr 2005) zusätzlich durch den von der A26 induzierten Verkehr, belastet.

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt folgende Beweisfrage:

**Beweisfrage Nr. 1:**

Wie hoch ist die tatsächlich mögliche Verkehrskapazität auf der derzeit existierenden "Westtangente" (inkl. Engstellen) gemessen am DTV und MSV?

**Beweisfrage Nr 2:**

Welche Maßnahmen im nachgeordneten Netz wären erforderlich, um die Maximalkapazität der Nord-Süd-Verbindung des Linzer Weststrings zu erreichen?

**Beweisfrage Nr. 3:**

Mit welchen maximalen Zunahmen ist auf den Zubringerstrecken zu rechnen, wenn die Maximalkapazität des Weststrings-Südteil ausgeschöpft wird und die limitierenden Streckenbereiche der Zubringerstrecken entsprechend adaptiert worden sind?

Das Gesamtprojekt der A26 (inklusive Nordteil), die dadurch erreichte Ringverbindung rund um das Linzer Zentrum und die vermutlich bis dahin fertig gestellte S10 (als Anbindung an den tschechischen Raum) wird zukünftig als so genannte Fernverkehrsverbindung (TEN) Nord-Süd-Verbindung von Prag bis Zagreb / Laibach herangezogen werden. Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft wird die Tatsache, dass der internationale Fernverkehr durch das ausgewiesene Luftsanierungsgebiet geführt werden soll, als höchst bedenklich eingestuft.

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt daher folgende Beweisfrage:

**Beweisfrage Nr. 4:**

Wurde der Einfluss der Fernverkehrsverbindung (TEN) von Prag bis Zagreb / Laibach im Projekt berücksichtigt? Wenn ja, in welcher Form und mit welchen Annahmen über die geplanten Ausbaumaßnahmen im österreichischen und internationalen Netz?

**Beweisfrage Nr. 5:**

Wie weit stimmen die von der Antragsstellerin vorgenommenen Verkehrsprognosen, mit den in der Zukunft zu erwartenden (und bereits eingetroffenen) Rahmenbedingungen des Oö. Gesamtverkehrskonzepts überein - insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung der S 10 inkl. Umsetzung des Nordteils (= ursprüngliche Projektmotivation)?

## **1.2. Ermittlung der Tagesgangslinie gemäß den Bestimmungen der RVS**

Zu den Einreichunterlagen der Antragstellerin wird angemerkt, dass in den Einreichunterlagen Einlage 1.4.2. Kapitel 10.3. die Maßzahlen für Luft und Klima definiert werden. Auf der einen Seite wurden die angegebenen Verkehrswerte von DTVw auf JDTV abgemindert, und andererseits wurde der gemäß Einlage 1.4.4 angegebene Spitzenstundenfaktor berücksichtigt.

Lt. RVS 04.02.12 sind neben den Verkehrsdaten (JDTV, Schwerverkehrsanteil) das Straßenprofil und das Fahrverhalten notwendig. Liegt aus den Verkehrsdaten ein durchschnittlicher Tagesgang vor, sollte dieser in die Emissionsberechnung einbezogen werden.

In der Einlage 1.4.4. Kapitel 2.1. wird die Tagesganglinie Westbrücke (Zählung Furtlehner Mai 2006) angeführt, wobei der Spitzenstundenfaktor mit 8 % angeführt wurde.

Die Oö. Umweltanwaltschaft verweist auf die Definition der RVS:

*"Die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken sind als Mittelwert eines gesamten Jahres für den Tag, den Abend und die Nacht zu ermitteln. Wenn Jahresganglinien vorliegen, kann für die Bemessung der durchschnittliche Verkehr für die sechs Monate mit den höchsten Verkehrsstärken*

berechnet werden, wobei die sechs Monate nicht aufeinanderfolgen müssen. Grundlage sind die Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen, der Fünf-JahresVerkehrszählungen (ECE-Zählungen) und/oder detaillierte Verkehrsuntersuchungen."

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt daher folgende Beweisfrage:

**Beweisfrage Nr. 6:**

Wurde die angeführte Tagesganglinie, aus welcher der maßgebende Spaltenstundenfaktor bestimmt wurde, gem. den Bestimmungen der RVS ermittelt?

### 1.3. Prognosehorizont

Zu hinterfragen ist der für das eingereichte Projekt gewählte Prognosehorizont. Als solcher ist üblicherweise ein ausreichend großer Zeitraum (gem. dem Stand der Technik) - im Normalfall von 10 bis 20 Jahren heranzuziehen - ausgehend von der geplanten Inbetriebnahme.

Der Zeitplan der Antragstellerin sieht vor, dass – sofern keine Verfahrensverzögerungen bzw. Bauverzögerungen auftreten – die A26 (Südteil) frühestens im Jahr 2016 in Betrieb geht. Die Planfälle 2015 sind daher nicht von Bedeutung.

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt daher folgende Beweisfrage:

**Beweisfrage Nr. 7:**

Wird der gewählte Prognosezeitraum 2025 angesichts der geplanten Inbetriebnahme 2016 gemäß dem Stand der Technik als zureichend erachtet?

## 2. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Mit der Errichtung der A26, die ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr (Personen- und Güterverkehr) dient, wird das mögliche Potential des öffentlichen Verkehrs wesentlich eingeschränkt. Im Oö. Gesamtverkehrskonzept wird festgehalten, dass jede Förderung eines Verkehrsmittels gleichzeitig Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der konkurrierenden Verkehrsmitteln hat. Derzeit hat der öffentliche Verkehr – gemessen am künftigen Bedarf, an den verkehrspolitischen Zielen und auch an den Vorgaben des Verkehrskonzeptes Oö. – bereits einen erheblichen Nachholbedarf.

Im Rahmen des Vorprojektes zur A26 wurden unterschiedliche Alternativen geprüft. Eine dieser Alternativen war der optimale Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Beispielsweise wurde die Wirkung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs anhand des Querschnittes der LB 127 vor der Stadteinfahrt von Linz hervorgehoben. Im Jahr 2002 lag dort der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei rund 24% (bei 25 000 Kfz pro Werktag). Bei Realisierung des Nahverkehrsprogramms (die Maßnahmen wurden im Vorprojekt definiert) könnte der öffentliche Personenverkehr im untersuchten Querschnitt von derzeit 24 % auf rund 30% erhöht werden. Die Inbetriebnahme der genannten Stadtbahn sowie weitere ergänzende Verbesserungen im ÖPV würden zu einer Entlastung des Straßennetzes und einer deutlichen Zunahme der Bahnbenutzung führen.

Wird jedoch die A26 errichtet und der öffentliche Verkehr nicht im genannten Ausmaß gestärkt, so würde sich der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs auf 16% reduzieren. Bei Errichtung der A26 und bei Umsetzung des Nahverkehrsprogramms kann der derzeitige Anteil im öffentlichen Verkehr mehr oder weniger gehalten werden.

Das – bereits im Vorprojekt - aufgezeigte Beispiel verdeutlicht, dass durch die Umsetzung der A26 das Potential des öffentlichen Personennahverkehrs wesentlich - und zwar von den möglichen 30% auf 20% - reduziert wird (entspricht einer – potentiellen - Fahrgastaufnahme von rund 50%). Diese Einschränkung des "potentiellen" Fahrgastaufkommens wird sich zukünftig auch maßgeblich im finanziellen Spielraum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs niederschlagen. Folgende Probleme im Bereich ÖV ergeben sich durch die Errichtung der A26:

- Der motorisierte Individualverkehr wird mit der Errichtung der A26 (mit Bundesmitteln von rund 500 Mio. Euro) bevorzugt behandelt.
- Dadurch, dass nun für den Individualverkehr zusätzliche Kapazitäten für die Nord-Süd-Verbindung bereitgestellt werden, wird der Zwang (auch in Anbetracht der wirtschaftlichen Lage und der zukünftig zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen des Bundes aber auch des Landes Oö) für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs weggenommen.
- Die Wirkung des öffentlichen Verkehrs wird durch die Errichtung der A26 wesentlich eingeschränkt.

Die Oö. Umweltanwaltschaft fordert daher folgende Projektergänzungen:

**Projektergänzung Nr. 1:**

Darstellung der Maßnahmen, für den Bereich des ÖV, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil gehalten werden kann

**Projektergänzung Nr. 2:**

Darstellung der Emissionen und Immissionen (insbesondere für Stickstoffverbindungen) für die unterschiedlichen Szenarien des MIV und ÖV mit und ohne Westring, sowie mit und ohne ergänzende Maßnahmen zur Förderung des ÖV's nach den Vorgaben des Oö. Generalverkehrskonzeptes.

**Projektergänzung Nr. 3:**

Darstellung der begleitenden Maßnahmen für den Bereich ÖV und Radverkehr, die sicherstellen, dass es während der Bauphase zu keiner Einschränkung im Betrieb kommt.

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt zu dem beantragten Vorhaben der Antragstellerin folgende Beweisfragen:

**Beweisfrage Nr. 8:**

Wie wirkt sich die A26 auf das Oö. Gesamtverkehrskonzept, insbesondere auf die darin formulierten verkehrspolitischen Ziele, die demographischen Veränderungen der Verkehrsteilnehmer, aber auch auf die umweltpolitischen Ziele aus?

Die Oö. Umweltanwaltschaft verweist auf das Planungsübereinkommen regionaler Schienenverkehr Bund und Land und fordert die für die Verkehrserschließung Linz-Nordwest anteiligen Festlegungen ein.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Planungsübereinkommens regionaler Schienenverkehr Bund und Land:

- Durchbindung der Linzer Lokalbahn bis zu einem geeigneten Endpunkt östlich von Linz (angestrebtt wird St. Georgen an der Summerauerbahn).
- Generalsanierung der Linzer Lokalbahn zwischen Linz und Peuerbach.
- (Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und St. Valentin.)
- Errichtung der Schleife Ennsdorf.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Donauuferbahn im Streckenabschnitt zwischen St. Valentin und St. Nikola-Strudenz.

(Fortsetzung auf S.9 unten)

### **3. Luft und Klima**

Einleitend merkt die Oö. Umweltanwaltschaft an, dass bei der Festlegung der Maßzahlen für die weiterführenden Berechnungen "Luft und Klima" lediglich der Planfall 10 untersucht wurde. Weitere Planfälle (bspw. inkl. Nordteil) bleiben unberücksichtigt.

Die oben angeführte Kritik am Prognosehorizont (nach dem Stand der Technik üblicherweise bis 20 Jahre) wird bekräftigt. Der Zeitplan der Antragstellerin sieht vor, dass – sofern keine Verfahrensverzögerungen bzw. Bauverzögerungen auftreten – die A26 (Südteil) frühestens im Jahr 2016 in Betrieb geht. Die Planfälle 2015 sind daher nicht von Bedeutung.

#### **3.1. Beurteilung der zu erwartenden Zusatzbelastung an Luftermissionen auf Basis des Schwellenwertkonzeptes (Irrelevanz- bzw. Relevanzkriterien)**

Im Rahmen eines Schwellenwertkonzeptes wurden für die Beschreibung und Abgrenzung des Untersuchungsraumes ursprünglich unterschiedliche "Irrelevanzkriterien" postuliert. Dieselben Relevanzgrenzen werden nachfolgend auch für die Bewertung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt herangezogen und die Zulässigkeit von Grenzwertüberschreitungen begründet. Die Festlegung eines Schwellenwertes von 1% bzw. 3% des jeweiligen Immissionsgrenzwertes geht von der Überlegung aus, dass sich geringe zusätzliche Immissionsbelastungen messtechnisch in der Grundbelastung nicht mehr feststellen lassen und bestimmten Emittenten auch nicht klar zuordnen lassen. Die Relevanzschwellen von 1% bzw. 3% haben sich etabliert und finden in der Spruchpraxis des Umweltsenats und des Höchstgerichts ihren Niederschlag.

Der "Leitfaden UVP und IG-L" des Umweltbundesamtes (überarbeitete Version 2007; Bericht BE-274) führt zur Festlegung des Auswirkungsbereichs in belasteten Gebieten – Luft auf S. 61 an:

*"Für die Beurteilung, ob mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen eines Vorhabens, dessen Auswirkungsbereich sich in einem belasteten Gebiet befindet, bzw. mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks eines solchen Gebietes durch das Vorhaben zu rechnen ist, kann ein Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert des Luft-*

---

(Fortsetzung von S. 8 unten)

- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Ennstalbahn zwischen St. Valentin und Steyr.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Rottenegg und Aigen/Schlägl.
- Elektrifizierung der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Aigen/Schlägl..
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Bereich des Bahnhofes Linz Urfahr und
- Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Bahnhof Linz Hbf in Form der Stadtbahn oder auf den bestehenden Gleisen.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Vöcklabruck, einschließlich der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Summerauer Bahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Freistadt (zweigleisig bis St. Georgen/G.).
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Pyhrnbahn im Streckenabschnitt zwischen Nettingsdorf und Kirchdorf a. d. Krems.

schadstoffs verwendet werden. Untersucht werden sollten die Auswirkungen auf jene Gebiete, für die die höchsten Belastungen prognostiziert werden und die aber gewisse Kriterien hinsichtlich der Repräsentativität, die Größe des Gebietes und Aufenthaltsdauer von Menschen betreffend, erfüllen (siehe Kapitel 2.4). Hierzu gehören Siedlungs- und Erholungsgebiete (Definition gemäß Kategorie E, Anhang 2 UVP-G 2000) und deren Flächenwidmung auf einen zukünftigen Aufenthalt von Menschen schließen lässt.“

Der Umweltsenat hält in seinem Bescheid US 2A/2008/19-21 vom 6.4.2009 (B1 Wiener Straße, Kreuzungsumbau Asten) hinsichtlich der Beurteilungskriterien bei Zusatzbelastungen bei Luftimmissionen im Falle von Grenzwertüberschreitungen fest:

“Als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten und Luftschadstoffen dient der "Leitfaden UVP und IG-L" (Überarbeitete Fassung 2007) des Umweltbundesamtes. In diesem Leitfaden wird auf Seite 5 darauf hingewiesen, dass der Fokus desselben zwar auf Vorhaben nach Anhang 1 des UVP-G 2000 mit erhöhter Verkehrsrelevanz – wie etwa Einkaufszentren, Freizeit- und Vergnügungsparks, Industrie- und Gewerbeparks und Städtebauvorhaben – liege, viele der getroffenen Aussagen seien jedoch sinngemäß auch für Verkehrsanlagen und andere Anlagen gültig. Auf Seite 31 des Leitfadens werden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

“Aus den in den obigen Kapiteln angeführten Überlegungen kann für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO<sub>2</sub> auftreten (siehe Kapitel 2.4.1 – Abschnitt Einwirkungsbereich von Anlagen), als Irrelevanzkriterium eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert empfohlen werden. Falls besondere Umstände es erfordern, kann aber auch ein niedrigerer Schwellenwert erforderlich sein. Dies wird von der Behörde im Einzelfall zu entscheiden sein. Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM10 kann dieses Irrelevanzkriterium auf den korrespondierenden Jahresmittelwert angewandt werden.

Dabei darf jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass unabhängig von der Genehmigung eines konkreten Vorhabens jedenfalls die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte bis zum jeweiligen Einhaltemerkmal auch bei Berücksichtigung der Zusatzbelastung durch ein Programm und/oder Maßnahmenkataloge gewährleistet sein muss.

Außerhalb der oben genannten Gebiete kann als Irrelevanzkriterium eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes herangezogen werden.“

Auf Seite 29 f wird auf belastete Gebiete eingegangen:

In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ist dieses Irrelevanzkriterium anders anzusetzen als in nicht betroffenen Gebieten, weil bereits geringe Emissionen in Verbindung mit als wahrscheinlich anzusehenden kumulativen Wirkungen mit anderen Quellen zu einer Verschärfung der bereits bestehenden schlechten Belastungssituation beitragen. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Quelle nicht notwendigerweise selbst im (von Grenzwertüberschreitungen) betroffenen Gebiet befinden muss.

Darüber hinaus wird die Sekundärbildung von Luftschadstoffen bei den Modellrechnungen zu meist nicht berücksichtigt.

In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ist als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angemessen.

Da die Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von PM10 oft über den Zusammenhang mit dem Jahresmittelwert errechnet wird (siehe Kapitel 5.2.3.2), kann das Irrelevanzkriterium auf den der jeweiligen Anzahl von Überschreitungen entsprechenden Jahresmittelwert angewandt werden. Für den maximalen Halbstundenmittelwert von NO<sub>2</sub> kann ein Irrelevanzkriterium von 3 % angewandt werden

Das Vorhaben liegt zur Gänze im Belasteten Gebiet der Stadt Linz:



Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV); Stand der Daten: 2005  
Bearbeitung: Umweltbundesamt; 14.09.2005

Bild 1: Belastetes Gebiet der Stadt Linz

Auf Grund des Status als Gebiet, in dem bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO<sub>2</sub> auftreten, wird daher für die Beurteilung des Vorhabens A26 - Linzer Westring im gesamten Projektbereich **als Irrelevanzkriterium eine Jahreszusatzbelastung von maximal 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert gefordert** (in jedem Fall erscheint aber eine maximal möglich Kurzzeitzusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes als geboten). Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Wohnnutzung oder etwa die Nutzung als Bürogebäude handelt. Diesbezügliche Abweichungen der Beurteilung von Bürogebäuden von Wohngebäuden, wie sie in den UVE- Unterlagen postuliert werden, ist weder durch das IG-L gedeckt, noch auf Grund der Länge des Aufenthalts von Personen in diesem Bereich fachlich rechtfertigbar.

#### Forderung Nr. 1:

Daher fordert die Oö. Umweltanwaltschaft **eine medizinische Beurteilung**, die darlegt, dass die prozentuelle Änderung der Immissionskonzentration keine hygienische Auswirkung auf die betroffenen Nachbarn in den Wohn- und Bürogebäuden ausübt.

#### Projektergänzung Nr. 4:

Da das Projekt großräumige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung – und damit auch auf die Luftschadstoffbelastung hat – muss der Untersuchungsraum auch auf jene Gebiete ausgeweitet werden, in dem Auswirkungen über den genannten Irrelevanzkriterien erwartet werden. Daher sind Untersuchungen auch für weiter entfernte Gebiete durchzuführen, wenn es dort zu einer Mehrbelastung durch den induzierten Verkehr kommt.

### 3.2. Das Heranziehen des Irrelevanzkriteriums nur unter gleichzeitiger Verpflichtung zu mittelfristigen Verbesserungsmaßnahmen

Bemerkenswert, und für das vorliegende Projekt A26 - Linzer Westring von hoher Relevanz, ist die abschließende Diskussion im "Leitfaden UVP und IG-L" des UBA über das Fehlen von Irrelevanzkriterien in der Schweiz und der dort verwendete alternative Ansatz von Emissionsbilanzen. Dieser Ansatz deckt sich auch mit Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls.

Das Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) legt für Österreich eine maximale Emission für Stickstoffoxiden von 103.000 Tonnen pro Jahr fest. Derzeit verfehlt Österreich dieses Ziel klar. Laut den Untersuchungen des Umweltbundesamtes wurden - ohne Berücksichtigung des preisbedingten Kraftstoffexports - im Jahr 2007 163.000 to Stickstoffoxide emittiert.

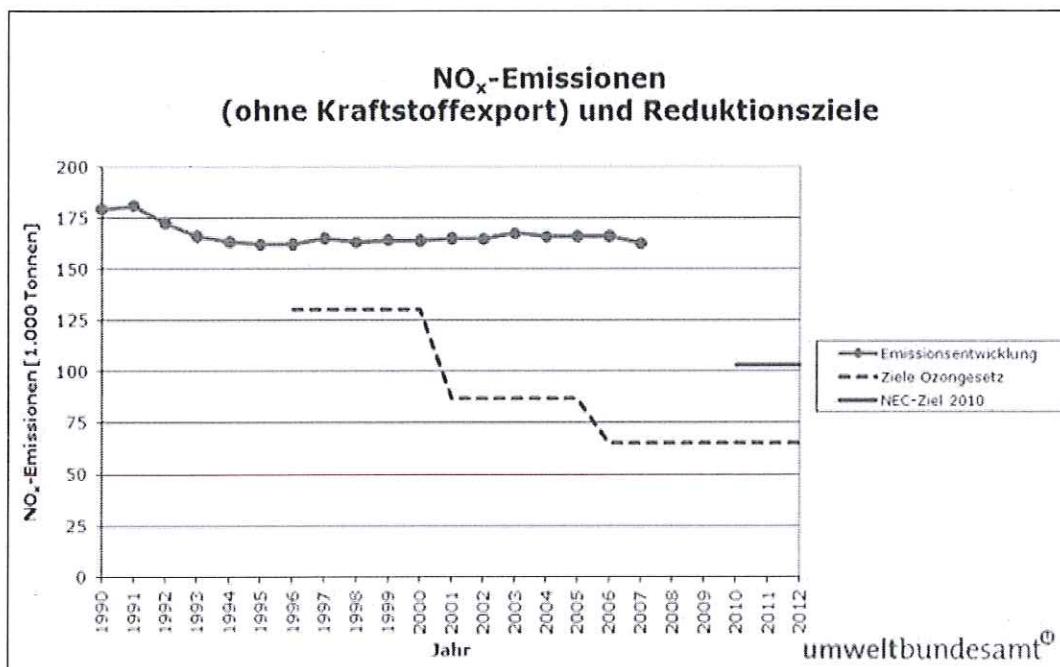


Bild 2: NOx Emissionstrend

(Quelle: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/luft/luftschadstoffe/nox/>; Abruf am 13. 7. 2009)

Davon wird ein wesentlicher Anteil (etwa die Hälfte) durch den Straßenverkehr verursacht.

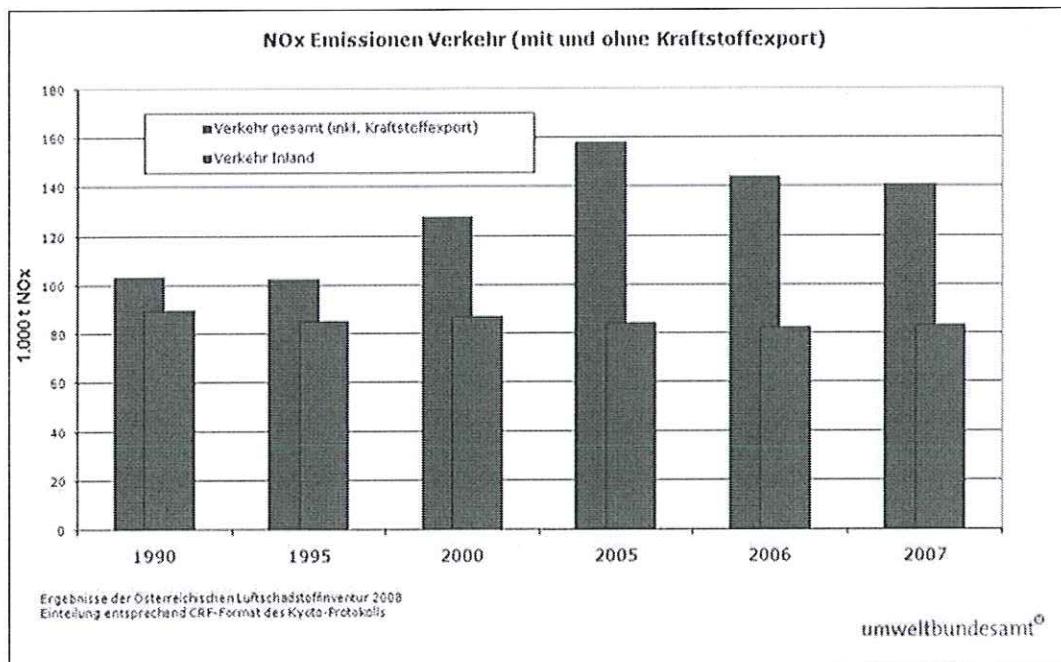


Bild 3: NOx Emissionen Verkehr (Quelle:  
[http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/verkehr/auswirkungen\\_verkehr/verk\\_schadstoffe/stickoxide/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/verkehr/auswirkungen_verkehr/verk_schadstoffe/stickoxide/) ;  
 Abruf 13. Juli 2009)

Am 16. Februar 2005 trat das Kyoto- Protokoll in Kraft, das eine Verminderung der Treibhausgasemissionen der Europäischen Union um 8 % vorsieht.

Für Österreich gilt aufgrund der EU-internen Lastenaufteilung für den Zielzeitraum 2008–2012 ein Reduktionsziel von minus 13 % ausgehend von den Emissionen im Jahr 1990.

Dementsprechend wurde für Österreich eine zugeteilte Menge (Assigned Amount) von insgesamt 344 Mio. für die Kyoto- Periode 2008 bis 2012 festgelegt. Je Einheit darf 1 Tonne Kohlendioxid-Äquivalente emittiert werden. Rechnerisch dürfen damit also pro Jahr der Kyoto- Periode 68,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente freigesetzt werden.

Da es sich um einen Durchschnittswert über fünf Jahre handelt, können in einzelnen Jahren auch höhere Emissionen erfolgen, so lange diese in einem anderen Jahr der Verpflichtungsperiode kompensiert werden.

Ausgehend vom Status im Jahr 2006 beträgt die Abweichung vom Kyoto- Ziel rund 10,6 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente und berechnet sich wie folgt:

Von den gesamten 91,1 Mio. Tonnen THG- Emissionen sind in der Kyoto- Periode 68,8 Mio. Tonnen pro Jahr durch die Assigned Amount Units abgedeckt, 9 Mio. Tonnen durch JI/CDM Projekte, 0,7 Mio. aus der Neubewaldung und Entwaldung und 2 Mio. Tonnen (geprüfte Emissionen 2006 minus Zuteilung NAP 2 plus zusätzliche Anlagen im Emissionshandel ab 2008) für die die EH- Betriebe aufkommen müssen. Daraus ergibt sich eine Abweichung zum jährlichen Kyoto- Ziel von rund 10,6 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalenten.

Österreich hat sich völkerrechtlich zum Kyoto- Protokoll verpflichtet. Bei Nichteinhaltung der Reduktionsverpflichtungen sieht das Kyoto- Protokoll Sanktionen vor, innerhalb der EU kann es bei Nichteinhaltung des Ziels zu einem Vertragsverletzungsverfahren führen, daran können Geldstrafen bis zur Erfüllung geknüpft sein (Die Höhe der Strafzahlungen sind uns nicht bekannt).

Nach der ständigen Judikatur der Höchstgerichte sind neben nationalen Rechtsnormen auch die Rechtssetzungen der EU (insbesondere bei deren Direktanwendung mangels adäquater Umsetzung in nationales Recht) und internationale Verträge im Behördenverfahren, im speziellen im UVP-Verfahren, zu berücksichtigen.

## A. Der Einfluss des Verkehrs auf die bodennahe Luftimmissionssituation

Aufgrund eines Fristerstreckungsantrags der voestalpine GmbH hat die Oö. Umweltanwaltschaft Auswertungen betreffend der NO und SO<sub>2</sub> Immissionen bei zwei für die voestalpine GmbH relevanten Messstellen durchgeführt.

- a) Messstelle Steyregg Au: Diese Messstelle befindet sich bodennah im Osten der voestalpine GmbH. Trotz einer massiven Produktionsreduktion der voestalpine GmbH hat sich das Ausmaß der bodennahen NO Immissionen nicht wesentlich verändert. Hingegen sind die SO<sub>2</sub> Immissionen an der selben Messstelle in etwa im Ausmaß der Produktionsreduktion gesunken.

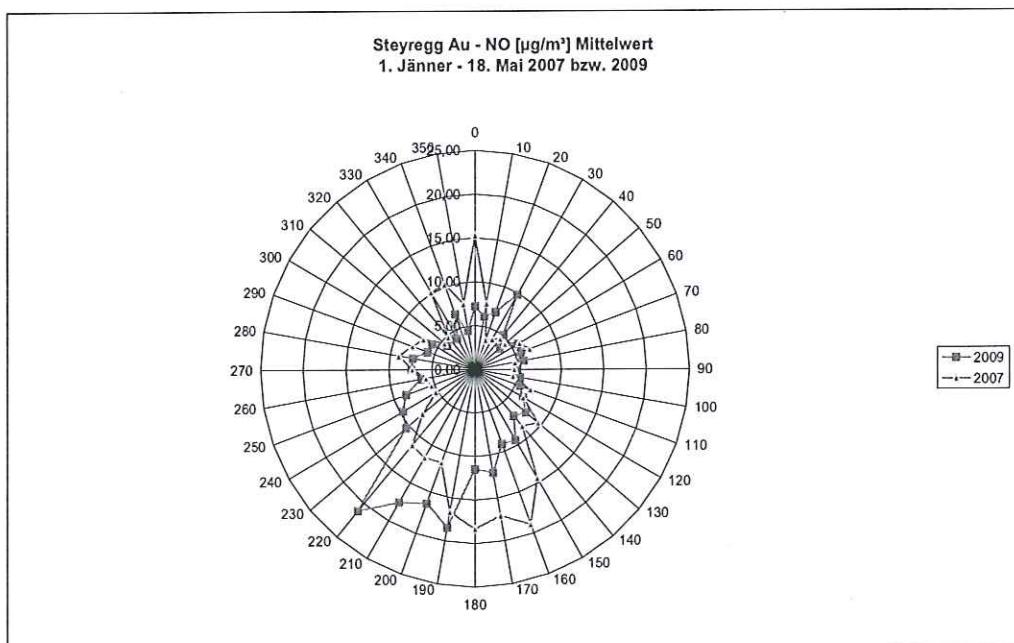


Bild 4: NO Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009  
(Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltanwaltschaft)

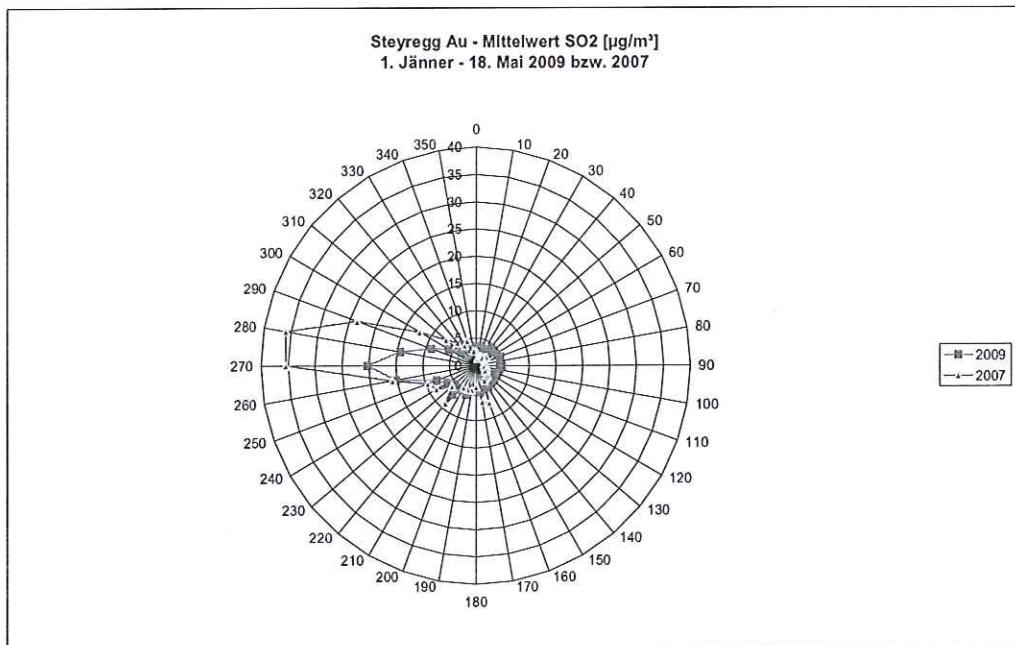


Bild 5: SO<sub>2</sub> Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009  
(Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltanwaltschaft)

- b) Messtelle Linz AG: Diese Messtelle befindet sich im Westen des Industriebetriebs voestalpine GmbH auf dem Dach des LINZ AG Gebäudes in einer Höhe von etwa 25 m über Boden. Hier ist neben einer entsprechenden Reduktion der SO<sub>2</sub> Immissionen auch eine deutliche Reduktion der NO Immissionen zu beobachten.

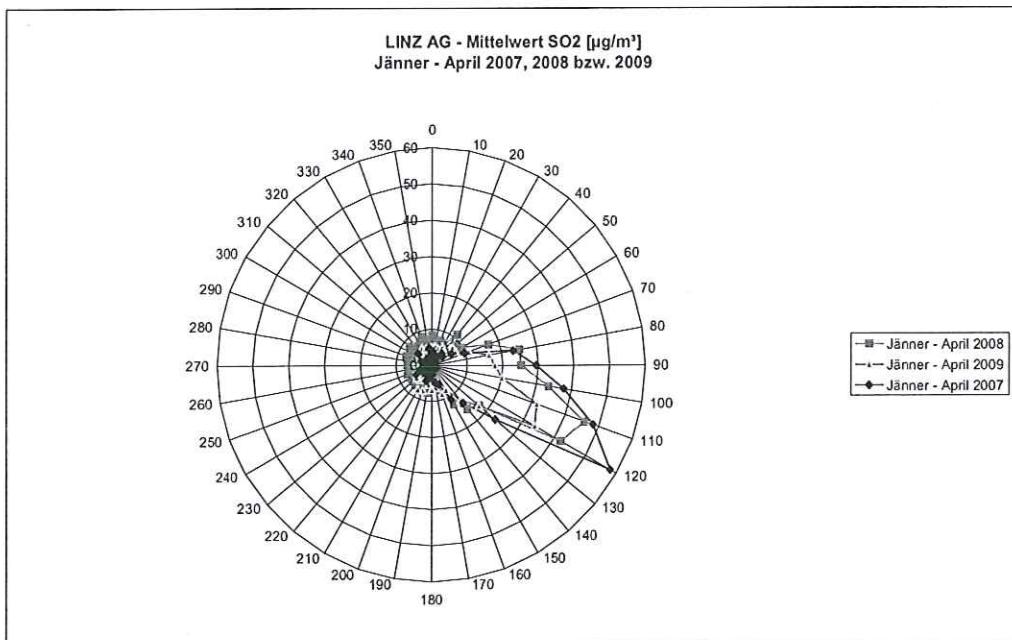


Bild 6: SO<sub>2</sub> Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009  
(Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltanwaltschaft)

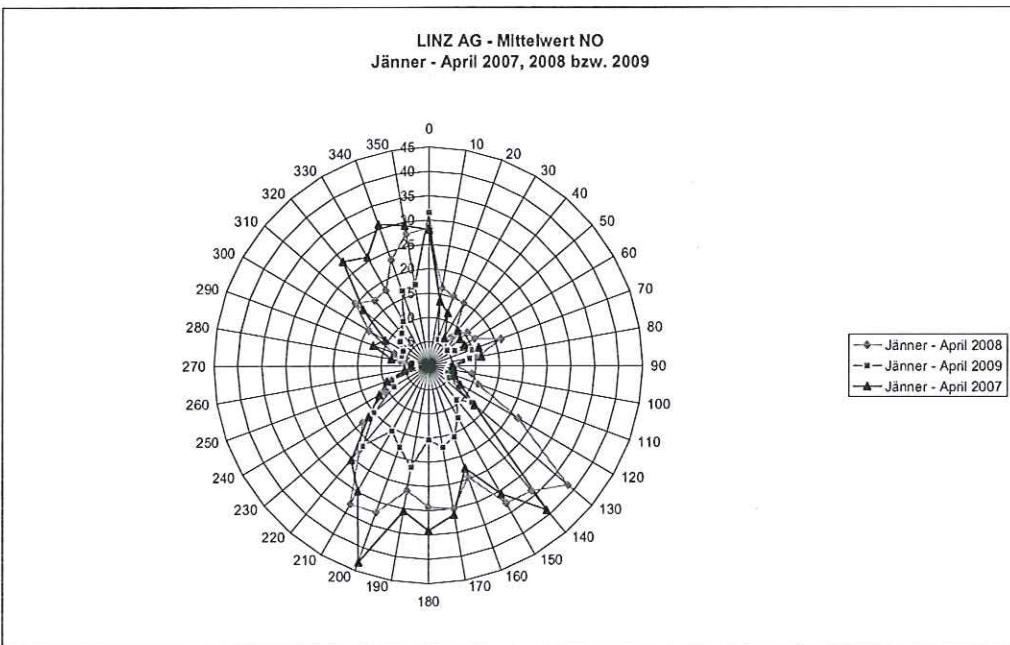


Bild 7: NO Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009  
(Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltanwaltschaft)

Zusammenfassend lässt sich aus den Auswertungen schließen, dass der Verkehr bei der bodennahen NOx-Belastung dominiert, da trotz erheblicher Produktionsreduktionen der voestalpine GmbH die bodennahen NOx-Immissionen bei verkehrsnahen Messstellen konstant bleiben.

Die Oö. Umweltanwaltschaft fordert daher folgende Projektsergänzungen:

#### **Projektsergänzung Nr. 5:**

Ergänzend zu den Immissionsberechnungen sind Emissionsbilanzen für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) in Beziehung zu stellen.

#### **Projektsergänzung Nr. 6:**

Auf Basis der obigen Emissionsbilanzen sind Maßnahmenpakete vorzulegen, die auf eine Emissionsneutralität hinwirken.

## B. Emissionssituation in Abhängigkeit des gewählten Verkehrsmittels:

Grundlage für eine Bewertung der durch die A26- Linzer Westring (Südteil) induzierten Mehremissionen an klimarelevanten Gasen (z.B. durch eine nachteilige Beeinflussung bzw. Verhinderung der Umlagerung des Verkehrsaufkommens weg vom MIV hin zum ÖV) ist der nachfolgende angeführte Vergleich der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unterschiedlicher Mobilitätsarten und die Eckdaten der Verkehrsuntersuchungen der Entwicklung des MIV's und ÖV's mit und ohne Westring hilfreich.

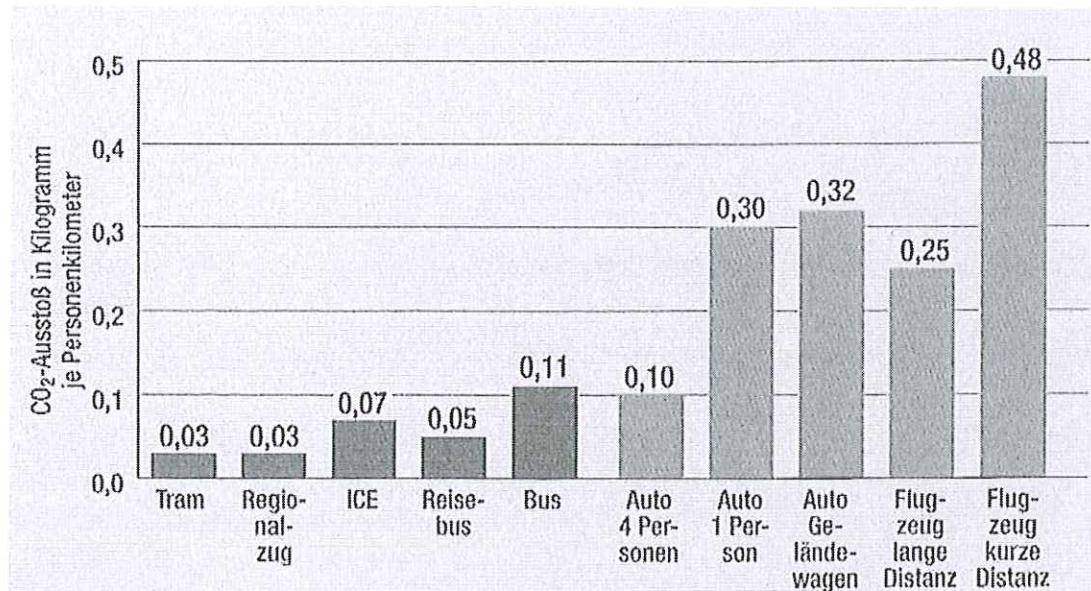


Bild 8: CO<sub>2</sub> – Ausstoß je Personenkilometer für unterschiedliche Verkehrsträger<sup>3</sup>

Die Oö. Umweltanwaltschaft fordert daher folgende Projektergänzungen:

### Projektergänzung Nr. 7:

Ergänzend sind Emissionsbilanzen für treibhauswirksame Gase für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Kyoto- Protokolls in Beziehung zu stellen.

### Projektergänzung Nr. 8:

Die Änderungen der Zusatzbelastungen für NOx, PM10 und CO<sub>2</sub> sind für die Änderungen des Modal-Splits durch die A26 – Linzer Westring für die Nullvariante, die Nullvariante mit ÖV-Ausbau, den Planfall 10, den Planfall der Vollbelastung des Weststrings-Südteil bei maximaler Auslastung (d.h. nach Beseitigung aller Verkehrsstrombeschränkungen der Zubringerstrecken) und mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen (ÖV) darzustellen.

Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt zu diesem Thema folgende Beweisfrage

### Beweisfrage Nr. 9:

Welches Potential zur Verkehrsreduktion beinhaltet das Oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept (ohne der Errichtung der A 26) und die damit erreichbaren Emissionsminderungen?

<sup>3</sup> Quelle: VCÖ (2009): Soziale Aspekte der Mobilität.

## C. Notwendige Planungen und projektsbegleitende emissionsmindernde Maßnahmen

Bereits im Rahmen einer Besprechung mit der ASFINAG am 16.6.2009, im unmittelbaren zeitlichen Vorfeld der Übermittlung der Projektsunterlagen, hat die Oö. Umweltanwaltschaft Fragen in Zusammenhang mit dem Luftimmissionsschutz zur Sprache gebracht und auch auf frühere, gleichlautende Diskussionspunkte diesbezüglich verwiesen. Im Besprechungsprotokoll vom 30.6.2009 (übermittelt am 7.7.2009) sind die Diskussionspunkte angeführt, einige der projektsrelevanten Fragen sind jedoch nicht erörtert.

Wie der "Leitfaden UVP und IG-L" S.24 im Abschnitt "2.5. Zeitlicher Anwendungsbereich – Grenzwertüberschreitungen nach dem Genehmigungszeitpunkt" ausgeführt wird, zielt das IG-L in Umsetzung der EU-Luftreinhalterichtlinien *"auf eine vorbeugende zumindest mittelfristige Erhaltung bzw. Verbesserung des Immissionsschutzes ab. Absehbare Entwicklungen können daher bei der Anlagengenehmigung nicht außer Betracht bleiben"*. So ist nach § 20 Abs. 3 IG-L die Erteilung einer Genehmigung in Gebieten, in denen Grenzwertüberschreitungen zu befürchten sind, nur möglich, *"wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung auf andere verbindliche Weise festgelegt ist, wie die Erhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten ist. Dabei müssen die zusätzlichen Emissionen so ausreichend kompensiert werden, dass in einem realistischen Szenario langfristig keine Grenzwertüberschreitungen mehr zu erwarten sind. Eine kurzfristige Einhaltung der Grenzwerte, z.B. nur zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme, genügt demnach nicht."*

Liegen entsprechende Maßnahmen für die Zukunft nicht im Einflussbereich des Projektwerbers/der Projektwerberin ... so kann eine Genehmigung dann erteilt werden, wenn die **Einhaltung der Grenzwerte vor Genehmigungserteilung ... durch Luftreinhaltepläne (Programme nach §9a IG-L und/oder Maßnahmenkataloge nach §10 IG-L) mit entsprechenden verbindlichen Maßnahmen sichergestellt werden.**"

Das Land OÖ hat zur Erreichung der Ziele des Immissionsschutzgesetzes-Luft vom Umweltbundesamt im Jahr 2007 ein Programm erstellen lassen. (Umweltbundesamt (2007): Programm nach §9a IG-L für die vorsorgliche Verringerung von Luftschaadstoffen (bezogen auf Stickstoffdioxid) im Autobahnenraum zwischen Linz und Enns, Report REP-0129). Von den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Verkehrs sind lediglich das Tempolimit 100 km/h und die Überwachung der Geschwindigkeit auf Autobahnen als vorgesehene Maßnahmen angeführt. Bereits im Herbst 2006 hat die Oö. Umweltanwaltschaft auf die geringe Relevanz dieser Maßnahmen hingewiesen (vgl. Schreiben U Anw-400567/39 u.a.). Auch das Umweltbundesamt urteilt über alle vorgeschlagenen Maßnahmen (nicht nur die vorgesehenen), dass "diese Maßnahme ein erster Schritt in die richtige Richtung, jedoch nicht ausreichend ist". Für den durch das Projekt A26 – Linzer Westring betroffene Gebiet gibt es nach Kenntnis der Oö. Umweltanwaltschaft keinerlei Festlegungen oder angestrebte Maßnahmen.

Das Feinstaub-Maßnahmenpaket des Landes Oberösterreich vom 1.12.2005 listet 30 Maßnahmen auf, lässt aber in vielen Bereichen, insbesondere im Bereich des Verkehrs, konkrete und zeitlich und budgetär nachvollziehbare Festlegungen sowie Evaluierungen der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen vermissen. Vergleichbar sind die programmatischen Festlegungen projektsbegleitender, emissionsmindernder Maßnahmen im A26-Projekt durch die Stadt Linz: Diese sind zwar grundsätzlich richtig, lassen jedoch Fragen des Verkehrs aus und sind weder was die Quantifizierung der erhofften Wirkung angeht, noch deren zeitliche Umsetzung konkret oder verbindlich.

Nach den oben zitierten Bestimmungen des IG-L und der Notwendigkeit verbindlicher Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalte-Programmen nach §9a IG-L und/oder Maßnahmenkataloge nach §10 IG-L sind die bisherigen Programme der Oö. Landesregierung und/oder der Stadt Linz nicht geeignet, die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt A26 – Linzer Westring (Südteil) auf Grund der zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen zu schaffen. Vielmehr sind projekt ergänzende, konkrete, nachvollziehbare und verbindliche Maßnahmen zusätzlich

erforderlich, um die Voraussetzungen für die Erhaltung bzw. Verbesserung des Immissionsschutzes zu schaffen und eine Erteilung einer Genehmigung im Lichte der Bestimmungen des IG-L überhaupt zu ermöglichen.

Dass solche konkreten Festlegungen von Maßnahmen, die nicht als Auflagen die Projektwerberin verpflichten können, da sie außerhalb des unmittelbaren Projektes liegen, dennoch als Bescheid-Bedingungen rechtswirksam werden können, legt der Umweltsenat in seinem Erkenntnis zum UVP-Verfahren "SC Vöcklabruck" (US 5A/2007/13-43) dar. Der durch Übereinkommen zwischen Konsensorwerberin und Verkehrsunternehmen verbindlich herzustellende Mindesttakt der lokalen Buslinie zur Sicherstellung einer Mindestqualität der Anbindung des SC Vöcklabruck durch den ÖV stellt als Bescheidbedingung einer Genehmigungsvoraussetzung dar.

Angesichts der zu erwartenden Zunahme des MIV's und deren einseitige Förderung im Vergleich zum ÖV durch das vorliegende Projekt A26-Südteil sind daher im Sinn der Zielerreichung des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) konkrete, begleitende Maßnahmen zur Reduktion des NOx-Ausstoßes durch den Verkehr erforderlich.

Die Oö. Umweltanwaltschaft hat bereits weiter oben auf die negative Auswirkung der A 26 auf den öffentlichen Verkehr hingewiesen. Bei Errichtung der A 26 – ohne zusätzliche Anstrengungen im Bereich des ÖV – fällt der Anteil von dzt. rund 20 % auf 16 % zurück. Bei Umsetzung des Oö. Gesamtverkehrskonzeptes – ohne Errichtung der A 26 – könnte der Anteil des ÖV wesentlich erhöht werden.

Damit der ÖV-Anteil in der Stadt Linz auf dem Status Quo von 20 % gehalten werden kann, sind umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu setzen. Gleiches gilt für den nicht motorisierten Individualverkehr.

#### Forderung Nr. 2:

Die Oö. Umweltanwaltschaft fordert die Prüfung, die Evaluierung hinsichtlich Verkehrslenkung und Emissionsminderung und die nachfolgende verbindliche (in Form einer Bescheidbedingung) Umsetzung begleitender Maßnahmen im Bereich des ÖV im Rahmen des Vorhabens A26 – Linzer Westring, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil des ÖV gehalten und den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls Rechnung getragen wird.

Nachfolgend werden Beispiele dazu angeführt :

- Als ersten Vorgriff für die Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes für Linz hält die Oö. Umweltanwaltschaft es für dringend geboten, auch im Stadtgebiet von Linz durchgehende separate Busspuren auf der Rohrbacher Bundesstraße kommend zwischen Gemeindegrenze Puchenau (im Anschluss an die bestehende Busspur) und dem Hauptbahnhof einzurichten. Dazu ist im Kreuzungsbereich Obere Donaustraße/Mühlkreisbahn/Rudolfstraße eine gesteuerte Schrankenregelung (vgl. Robert-Koch-Straße im Bereich des AKH-Linz) und die gezielte und exklusive Nutzung bestehender Straßenzüge für diese "Stadtbahnbusse" (z.B. durch die Obere Donaustraße, Flußgasse, Fiedlerstraße). Die gezielte Einschränkung des MIV's auf der Nibelungenbrücke und in der Dametzstraße durch Einrichtung einer durchgehenden Busspur trägt zur weiteren Umlagerung und auf dieser Achse auch zur Reduzierung des Verkehrs bei. Diese Maßnahmen sind nicht nur im Sinne einer grundlegenden Neuorientierung dieses Linzer Verkehrsstranges sinnvoll, sondern auch mit äußerst geringem finanziellen Aufwand unmittelbar umsetzbar.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> In der Schweiz werden Zwischenlösungen zwischen dem Bau einer leistungsfähigen, aber teuren Nahverkehrsschienenverbindung auf separater Trasse und dem "Mitschwimmen" von Buslinien auf überfüllten Straßen überlegt. Insbesondere für mittelgroße Städte oder stark überbaute Vororte werden solche Zwischenlösungen als Zubringer zu bestehenden S-Bahn- und Eisenbahnverbindungen als sinnvoll

- Nutzung des bestehenden Schienensystems zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof durch leichtere Stadtbahn-Garnituren, unter Einbeziehung der Eisenbahnbrücke (Kfz – Verkehr ist während der Fahrt des Zuges ausgeschlossen) und somit Vorwegnahme des innerstädtischen Teils der Stadtbahn Nord-West.
- Einführung einer für den Ausbau des ÖV's zweckgebundenen City-Maut und/oder Brückenmaut
- Verordnung Umweltzone-Luft für den Bereich Linz-Stadt.

#### Projektsergänzung Nr. 9:

Unabhängig von den oben geforderten Begleitmaßnahmen zur Sicherstellung der Emissionsneutralität sind nachfolgende Maßnahmen während der Bauphase in das Projekt zu integrieren:

- Der öffentliche Verkehr darf während der Bauarbeiten nicht eingeschränkt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu setzen, die eine (beispielsweise) eigene Busspur entlang der B 127 Fahrtrichtung Linz sicherstellt.
- Der Radverkehr und der Fußverkehr ist ebenfalls von den Baumaßnahmen unbeeinträchtigt zu führen. Gegebenenfalls ist der neue Radweg als erstes zu errichten.

---

erachtet. (Vgl. Konzept zur schrittweisen Umsetzung der Stadtbahn im Limmattal (Zürich Altstetten – Baden). Hier könnten im Zuge einer schrittweisen Realisierung der Stadtbahn Busse die neuen, noch nicht durchgehenden Infrastrukturtrassen als "reservierte Straßen" nutzen. Die durchgehende Servicierung der Strecke bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem fertige Trassenabschnitte bestehen und Teilbereiche noch in Vorbereitung oder in Bau sind, vermeidet ein Umsteigen, das bekannter Weise ein großes Hindernis zur Benutzung des ÖV's ist.

## 4. Lärm

Wie bereits im unter Punkt "Luft und Klima" dargelegt, wird von der Oö. Umweltanwaltschaft angemerkt, dass auch bei der Festlegung der Maßzahlen für die weiterführenden Berechnungen "Schalltechnik" lediglich der Planfall 10 untersucht wurde. Weitere Planfälle (bspw. inkl. Nordteil) bleiben unberücksichtigt. Wiederum wird auf den mangelhaft kurzen Prognosezeitraum hingewiesen.

Die Dienstanweisung – Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahn und Schnellstraßen) führt aus:

Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelastung:

Die Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke für eine lärmtechnische Untersuchung hat grundsätzlich durch eine Verkehrsuntersuchung und eine genaue Analyse des Verkehrsgeschehens (Dauerzählstellen, aktuelle Verkehrsprognosen) nach RVS 04.02.11 zu erfolgen. Mit den erhobenen Daten sind die maßgebende Verkehrsstärke und der Schwerverkehrsanteil im IST- und Prognosezustand festzulegen.

Die erhobenen Daten für den IST - Zustand dürfen bei Einreichung sowohl bei geplanten Straßen ohne UVP-Verfahren als auch bei bestehenden Bundesstraßen nicht älter als 3 Jahre sein. Eine Verkehrsprognose für geplante Straßen ohne UVP-Verfahren sowie für bestehende Bundesstraßen ist immer mindestens auf 10 Jahre nach dem Einreichdatum, unter Berücksichtigung der maximalen Leistungsfähigkeit der Straße, auszulegen.

Eine vereinfachte Abschätzung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke über den Bemessungsfaktor  $KL$  ist nicht zulässig.

Weiters ist für die Berechnung ausschließlich die höchst zulässige Geschwindigkeit auf dem betrachteten Straßenabschnitt maßgebend, außer die mittlere gefahrene Geschwindigkeit liegt (z.B. Steigungen) offensichtlich unter der höchst zulässigen Geschwindigkeit.

In den Einreichunterlagen Einlage 1.4.2. wurden im Kapitel 10.1. Maßzahlen Schalltechnik definiert:

..... In weiterer Folge musst der Tagesverkehr auf einen maßgeblichen stündlichen Verkehr MSV für die Beurteilungszeiträume Tag/Abend/Nacht entsprechend der Formel  $MSVL = KL * DTVL$  aufbereitet und aufgegliedert werden.

Lt. RVS 04.02.11 ist diese Verkehrslärmberechnung nur dann zulässig, wenn keine genauen Daten vorliegen oder mit vertretbaren Aufwand ermittelt werden können. Prinzipiell sind als Grundlage die Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen, der Fünf-Jahres-Verkehrszählungen (ECE-Zählungen) und/oder detaillierte Verkehrsuntersuchungen heranzuziehen.

Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft wurden für die Ermittlung des Immissionsschallpegels, insbesondere bei der Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelastung lediglich eine vereinfachte Abschätzung durchgeführt, die gem. Dienstanweisung für nicht zulässig erklärt wurde. Die Oö. Umweltanwaltschaft stellt daher die folgende Beweisfrage:

**Beweisfrage Nr. 10:**

Entsprechen die von der Antragstellerin durchgeföhrten schalltechnischen Untersuchungen dem Stand der Technik, gem. RVS 04.02.11 und der Dienstanweisung "Lärmschutz an Bundesstraßen"?

Zu den vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen wird von der Oö. Umweltanwaltschaft festgehalten:

Das gegenständliche Untersuchungsgebiet ist auf Grund der gegebenen Immissionen durch Straßenverkehr und Bahnverkehr aus schalltechnischer Sicht als belastet (Immissionen im Bereich

der Grenzwerte) und zum Teil als erheblich belastet (Immissionen über den Grenzwerten) anzusehen.

Grundsätzlich sind keine projektsbedingten Wirkungen (auf den Betrieb der neuen Straße bezogen) mit einer Schallpegelanhebung über 1 dB zu verzeichnen. Schallpegelanhebungen beziehen sich auf unbewohnte Bereiche oder auf Wohnbereiche die straßenverkehrsbezogen keine Immissionen von mehr als 55 dB tags bzw. 45 dB nachts (entspricht Vorsorgegrenzwerte der WHO) aufweisen.

Einen Sonderfall stellt die Situation in Bereichen der Waldeggstraße dar, in denen bestehende Bauten anlässlich der Errichtung der A26 Linzer Autobahn abgetragen werden. Durch den Abtrag dieser Bauten werden derzeit gegebene Schallschirme entfallen und bahnbedingte Immissionen ausgehend von der ÖBB Westbahn bzw. Bahnhof Linz zu einer weiteren Anhebung des Immissionsschallpegels in einem bereits sehr belasteten Gebiet führen. Insbesondere in der Nachtzeit werden durch die betriebstypisch stärkeren Verkehrsanteile der Bahn und gleichzeitig Rückgang des Straßenverkehrs an einzelnen Betrachtungspositionen bis zu 5 dB höhere Pegel im Freiraum zu erwarten sein. Dies in einem Gebiet in dem derzeit schon eine als gesundheitsgefährdend zu bezeichnende Schallimmissionsbelastung gegeben ist. So weisen die Messpunkte HMP 2 und HMP 3 mittlere Dauerschallpegel von > 70 dB am Tag und > 65 dB in der Nacht auf und ist in diesem Bereich eine weitere Anhebung um mehr als 2 dB im Nachtzeitraum zu erwarten. Die Grenze der Gesundheitsgefährdung ist lt. WHO und Österreichischer Akademie der Wissenschaften mit einem Immissionsschallpegel von 55 dB im Nachtzeitraum definiert.

Bei den übrigen Messpunkten sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens bei den meisten Immissionspunkten als irrelevant zu bezeichnen. Das heißt, dass auch bei jenen Punkten, die derzeit schon erhebliche Grenzwertüberschreitungen aufweisen zumindest keine zusätzliche Verschlechterung eintritt, jedoch auch die "Verbesserungen" lediglich im Bereich der Irrelevanz von < 1dB liegt (vor allem bezogen auf den Nachtzeitraum).

Deutliche Verbesserungen ergeben sich im Nachtzeitraum lediglich für den Bereich Kärntnerstraße (4 Immissionspunkte von 99, davon nur 2 Immissionspunkte mit reiner Wohnnutzung).

Für den Tag- und Abendzeitraum ergeben sich demgegenüber deutliche Verbesserungen an etwa 30 Immissionspunkten.

Festgehalten wird, dass vor allem im Nachtzeitraum massive Verschlechterungen im Bereich der Waldeggstraße durch Entfall eines Schallschutzes (Gebäude und der Westbahnseite) gegeben sind, während im übrigen Projektsgebiet lediglich irrelevante Verbesserungen und nur an zwei Immissionspunkten deutliche Verbesserungen zu erwarten sind.

In der Bauphase ist für den gesamten Bereich Westbrücke-Waldeggstraße bis Bahnhof Linz von einer erheblichen zusätzlichen Schallimmission für den Beurteilungszeitraum Tag auszugehen. Langfristig (Zeitraum mehr als 6 Monate) ist mit einer zusätzlichen Schallimmission von 10 dB oder mehr an 27 Immissionspunkten tagsüber zu rechnen. 10 dB entspricht einer gefühlten Verdoppelung der Lautstärke. An zahlreichen Immissionspunkten wird damit der Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen bei langdauernder Einwirkung von 65 dB tags überschritten.

Aufgrund einer zu erwartenden Pegelanhebung von mehr als 3 dB durch ständige oder andauernde Arbeiten ist an 75 Immissionspunkten (von 99) eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen von den Schallimmissionen durch die Bautätigkeiten notwendig.

Insbesondere im Bereich Waldeggstraße ist durch die relativ lange Bauzeit von nahezu 5 Jahren von einer massiven Beeinträchtigung der Anrainer auszugehen. Dabei wird zusätzlich in einem bereits erheblich belasteten Bereich (Immissionen über dem Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen) eine langfristige Anhebung des Schallimmissionspegels bewirkt. An 39 Immissionspunkten wird derzeit bereits der Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von 65 dB LAeq tags überschritten. An 51

Immissionspunkten wird zudem der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes gem. österreichischer Akademie der Wissenschaften von 55 dB LAeq am Tag erreicht oder bereits überschritten. Lediglich an 9 Immissionspunkten wird der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes derzeit eingehalten.

Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft ist aufgrund der Vielzahl von Wohnobjekten mit bereits bestehenden Grenzwertüberschreitungen das Projektsgebiet als lärmhygienisch sanierungsbedürftig anzusehen. Diese Feststellung ergibt sich auch aus den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wonach Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen sind, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte. Durch die beantragte Errichtung der A26 Linzer Autobahn sind jedoch insbesondere in der Bauphase erhebliche zusätzliche Schallimmissionen zu erwarten. Durch den Betrieb der A26 sind weiters vor allem im Nachtzeitraum keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten. Eine wesentliche Verschlechterung ist in jenen Bereichen zu erwarten, wo durch den Abriss von Gebäuden zusätzliche Schalleinwirkungen durch den Betrieb der Westbahn gegeben sind.

Aus diesem Grund kann seitens der Oö. Umweltanwaltschaft aus lärmtechnischer Sicht der Bau und Betrieb der A26 Linzer Autobahn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als umweltverträglich eingestuft werden.

#### **Projektergänzung Nr. 10:**

Hinsichtlich Baulärm und Lärmschutz im Mittel- und Oberhangbereich der Waldeggstraße sind **Projektergänzungen unbedingt erforderlich**.

Unter Bezug auf die **vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen** sind folgende Maßnahmen zu untersuchen bzw. als Projektergänzungen in die Einreichplanung aufzunehmen:

#### **Projektergänzung Nr. 11:**

Lärminderungsplanung in jenen Bereichen die derzeit schon Grenzwertüberschreitungen im Sinne der Bestimmungen des Umgebungslärmschutzgesetzes aufweisen. Dazu Vorlage eines Aktionsplanes mit Maßnahmen betreffend Verringerung der Schallübertragung, rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen zur Verringerung des Durchzugsverkehrs (City-Maut, Pendlerparkplätze), lärmarme Beläge, etc.

#### **Forderung Nr. 3:**

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung des Bahnlärms im Bereich Waldeggstraße. Zu prüfen ist die Errichtung einer Schallschutzwand im Bereich Waldeggstraße anstatt der abgerissenen Häuser oder Maßnahmen im Bereich des ÖBB-Geländes, sodass in keinem Fall eine Verschlechterung zur Ist-Situation eintritt.

#### **Forderung Nr. 4:**

Einhaltung der Bestimmungen des §18 Oö. Bautechnikverordnung. Insbesondere sind Maßnahmen notwendig die auch während der einzelnen Bauetappen ausreichend Erholungsphasen (insbesondere an Wochenenden) für die Anrainer ermöglichen. Es sind jene Baulose im Detail anzuführen die ohne Ausnahmegenehmigung entsprechend §18 Abs.3 Oö. Bautechnikverordnung entweder nicht ausgeführt werden könnten oder einen im Vergleich zu den Gesamtkosten des Bauvorhabens unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erfordern würde.

#### **Projektergänzung Nr. 12:**

Bei jenen Baulosen, die in jedem Fall eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des §18(3) Oö. Bautechnikverordnung benötigen, ist die Ausnahmegenehmigung auf den kürzest möglichen Zeitraum zu beschränken. Diesbezüglich ist eine entsprechende Detailplanung vorzulegen.

## **5. Natur- und Landschaftsschutz**

Auswirkungen des Vorhabens auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind im größeren Ausmaß im Bereich der oberirdisch geführten Straßenabschnitte zu erwarten. Konflikte ergeben sich sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase. Dementsprechend lassen sich neben temporären auch dauerhafte Beeinträchtigungen feststellen.

### **5.1. Auswirkungen auf Schutzgüter (lt. Einreichprojekt)**

Wesentliche Konfliktpotentiale mit dem Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ergeben sich im Bereich der städtischen Grünanlagen und Parks, im Umfeld der Turmleiten sowie insbesondere im Donautal bzw. in der Urfahrwänd.

Für alle untersuchten Tiergruppen ist aufgrund der meist hohen Sensibilität sowie der häufig hohen Eingriffsintensität auf den betroffenen Flächen eine durchwegs hohe Eingriffserheblichkeit gegeben.

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung in der Bauphase 4,35 ha, davon weisen 97 % oder 4,22 ha eine mittlere bis hohe Eingriffserheblichkeit auf. In der Betriebsphase kommt es zu einem dauerhaften Lebensraumverlust bezogen auf die untersuchte Fauna von 5,17 ha, wobei ebenfalls knapp 97 % bzw. 4,99 ha eine mittlere bis hohe Eingriffserheblichkeit aufweisen.

Vorgesehen ist, dass alle in der Bauphase beanspruchten Flächen rekultiviert werden und jene Bestände, die eine lange Regenerationszeit aufweisen, im doppelten Flächenausmaß ausgeglichen werden. Es ergibt sich dadurch eine zusätzlich benötigte Fläche von 3,1 ha. Für die Betriebsphase wird ein zusätzlicher Ausgleichsflächenbedarf von 1,67 ha angeführt.

Der Konflikt, der mit der Errichtung der Donaubrücke einhergeht, ist überwiegend funktioneller Natur, wodurch ein flächiger Ausgleich als nicht möglich erachtet wird und dieses "Ungleichgewicht" im Gegenzug durch Schutzmaßnahmen kompensiert werden soll.

Die Beurteilung der aquatischen Fauna und Gewässerbiozönosen erfolgt zwar in einem eigenständigen Teilprojekt im Fachbereich Gewässerökologie, die Auswirkungen betreffen aber über weite Strecke das Wasser-Land-Ökoton entlang der Donauufer. Die Sensibilität des untersuchten Donauabschnitts wird aufgrund der Feststellung von drei gefährdeten Fischarten von grundsätzlich mäßig auf zusammenfassend hoch aufgewertet. Ausgleichsmaßnahmen werden schutzgutübergreifend mit jenen der terrestrischen bzw. semiterrestrischen Fauna festgelegt.

In räumlicher Hinsicht sind die Konfliktpotentiale bzw. –flächen zum Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume mit jenen bezogen auf die Fauna nahezu ident. Betroffen sind vordergründig die städtischen Grünanlagen sowie das Umfeld der geplanten Donaubrücke.

Die Eingriffserheblichkeit ist aufgrund der hohen Wertigkeit der beanspruchten Flächen durchwegs hoch.

Von den 4,01 ha an Gesamtkonfliktfläche während der Bauphase weisen rd. 35 % oder 1,40 ha eine hohe bis sehr hohe Erheblichkeit auf. In der Betriebsphase liegt eine Gesamtkonfliktfläche von 6,49 ha vor, wobei rd. 28 % bzw. 1,81 ha eine hohe bis sehr hohe Erheblichkeit zeigen.

Im Gegenzug sollen als Ausgleich für die Konflikte während der Bauphase Maßnahmen auf einer Fläche von 7,10 ha umgesetzt werden, davon sind 1,39 ha Schutzmaßnahmen, 0,78 ha Wiederherstellung von Parkanlagen, 0,74 ha Wiederaufforstung, 2,45 ha Verbesserung des Waldzustandes sowie 1,74 ha generelle Rekultivierungsmaßnahmen. Das Ausgleichsmaßnahmenpaket für die Konflikte in der Betriebsphase umfasst eine Fläche von 6,43 ha, wobei 0,22 ha Aufforstung, 1,17 ha Wiesenextensivierung, 0,06 ha Heckenpflanzung, 2,86 ha Verbesserung des Waldzustands, 0,85 ha Gestaltung Rückhaltebecken, 0,35 ha Gestaltung

Rettungsplätze, 0,35 ha Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Parkgestaltung und 0,56 ha Pflanzung von Ufergehölzen vorgesehen sind.

Pflanzen und ihre Lebensräume greifen schutzgutübergreifend auch auf Fragen der Forstwirtschaft über. Dementsprechend wird versucht, die Ausgleichsmaßnahmen multifunktional auch in Hinblick auf die Auswirkungen auf dieses Schutzgut abzustimmen. Kernelement der Kompensation ist die Umsetzung waldverbessernder Maßnahmen im näheren und weiteren Umfeld des Eingriffs.

Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sind im Bereich aller oberirdischen Anlagenteile sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase gegeben, wobei durchwegs von einer hohen bis sehr hohen Eingriffserheblichkeit auszugehen ist.

Die Abgrenzung des Wirkraums für Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild erfolgte bezogen auf Einzelstandorte in beschreibender Form ohne Flächenbemessungen.

Demzufolge erfolgte die Kompensationsermittlung ebenso verbal-argumentativ, wobei neben generellen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen während der Bauphase auch Ausgleichsmaßnahmen während der Betriebsphase angeführt werden. Dabei handelt es sich vorwiegend um Rekultivierungsmaßnahmen im weiteren Sinn, wobei technische Anlagen umpflanzt und im Zuge der Baumaßnahmen geschädigte Landschaftsstrukturen und -elemente wieder hergestellt werden. An Ausgleichsmaßnahmen (mit bevorzugter Wirkung auf die Funktionen Freizeit und Erholung) werden weiters die Wiesenfläche oberhalb der Urfahrwänd, die Aufschüttung und Abflachung des Donauufers bei St. Margarethen sowie die Errichtung halbinselförmiger Buhnen angeführt.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird als hoch angesehen, die verbleibenden Auswirkungen werden als mittel bewertet.

## 5.2. Beurteilung der Kompensationsmaßnahmen (Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen)

Vorweg ist anzumerken, dass eine Zusammenführung aller geplanten Maßnahmen betreffend die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Stadt- und Landschaftsbild, Forst- und Jagdwirtschaft sowie Gewässerökologie in einem eigenen Berichtsband für eine Beurteilung sehr zweckdienlich gewesen wäre. Insbesondere durch das Konzept, Kompensationsmaßnahmen in Verbindung mit einer durchwegs verbal-argumentativen Beurteilung auf Basis von Bewertungsmatrizen möglichst multifunktional auszulegen, wird der Analyseprozess schwer nachvollziehbar und die Ableitung von Ausgleichsmaßnahmen lässt einen sehr weiten Ermessensspieldraum zu. Vorwiegend deskriptive Verfahren ermöglichen zwar eine konkret einzelfallbezogene Beurteilung von Vorhaben, sind jedoch auch gekennzeichnet durch einen geringen Formalisierungsgrad, der wiederum von Seiten der Vorhabenträger zur Durchsetzung minimaler Lösungen genutzt werden kann.

Auf Basis der Beschreibungen in den schutzgutbezogenen Berichten des Einreichprojekts ist von einem Gesamtflächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen im Ausmaß von 27,51 ha auszugehen, wobei die Maßnahmenplanung Schutzmaßnahmen von Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen unterscheidet.

Auszugleichen ist gemäß RVS "Umweltuntersuchungen" ab einer mittleren Erheblichkeit. Dies bedeutet für das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume für die Bauphase 3,13 ha Konfliktfläche, für die Betriebsphase 4,72 ha. Das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume weist 4,22 ha Konfliktfläche für die Bauphase und 4,99 ha für die Betriebsphase auf.

Durch Anwendung zahlreicher (teils nicht mehr nachvollziehbarer und nicht begründeter) mathematischer Operationen sowie durch die schutzgutübergreifende Maßnahmenplanung wurde aufbauend auf den Erhebungen ein Kontingent an Kompensationsflächen und -maßnahmen entwickelt.

Dazu ist anzumerken, dass seitens der Oö. Umweltanwaltschaft lediglich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als Kompensationsmaßnahmen im eigentlichen Sinn angesehen werden. Rekultivierungen bzw. Begleitmaßnahmen sowie Verminderungs- bzw. Schutzmaßnahmen fallen unter das "Vermeidungsgebot", haben also mit Ausgleich oder Ersatz nichts gemein.

Demzufolge ergibt sich für die Oö. Umweltanwaltschaft folgende grundsätzliche Aufstellung und Bewertung der im Einreichprojekt beschriebenen Maßnahmen (Spalte: Maßnahmenart UAnw).

Nummer	Fläche [ha]	Maßnahmenart UVE	Maßnahmenart Oö. Umweltanwaltschaft
PuT1	0,85	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT2	0,35	Schutz-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT4	0,35	Begleit-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT5	0,15	Begleit-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
<b>PuT6</b>	<b>2,86</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>
PuT7	470 lfm	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT8	1360 lfm	Begleitmaßnahme	Vermeidung
<b>PuT9</b>	<b>1,17</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>
<b>PuT11</b>	<b>0,22</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>
PuT12	0,06	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT20		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT21		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT22		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT23		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT24		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT25		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT100	0,91	Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT101	1,74	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT102	120 lfm	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT103	0,43	Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT104	0,30	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT105	0,47	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
<b>PuT106</b>	<b>2,45</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>
PuT108	0,35	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT110	0,39	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT121		Begleitmaßnahme	Vermeidung
PuT122		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT124		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT125		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT126		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT127		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT129		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT130		Begleitmaßnahme	Vermeidung

PuT131		Begleitmaßnahme	Vermeidung
GewFi1		Verminderungsmaßnahme	Vermeidung
GewFi2	1375 Ifm	Verminderungsmaßnahme	Vermeidung
<b>GewFi3</b>	<b>5 Stk.</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>
<b>GewFi4</b>	<b>300 Ifm</b>	<b>Ausgleichsmaßnahme</b>	<b>Ausgleich</b>

Aus den Angaben in der Tabelle lässt sich ableiten, dass Kompensationsmaßnahmen auf einer Fläche von 13,05 ha geplant sind. Rechnet man die linearen Maßnahmen mit einer angenommenen Breite von 5 m sowie die 5 Buhnen hinzu, ergeben sich weitere rd. 2 ha. Somit stehen 15,05 ha tatsächlich geplanter Maßnahmen, 27,51 ha an erforderlichen Maßnahmen (Summe aller Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter in der Bau- und in der Betriebsphase) gegenüber. Durch die Planung schutzgutübergreifender Kompensationsmaßnahmen konnte eine "Einsparung" an Kompensationsflächen von 12,46 ha erreicht werden. Anzumerken ist an dieser Stelle auch, dass der grundsätzlich positive Zugang, Ausgleichsmaßnahmen schutzgutübergreifend festzulegen und zu planen, nicht unbedingt zweckdienlich sein muss, da etwa eine Freizeit- und Erholungsnutzung einer Fläche den naturschutzfachlichen Wert (erheblich) vermindert.

Letztlich zeigt die angewandte Methodik jedenfalls, dass die "Wirklichkeit" durch statistische Manipulation verzerrt abgebildet wird – ein nicht unbekannter Sachverhalt, der jedoch kaum Berücksichtigung findet.

Seitens der Oö. Umweltanwaltschaft werden jedenfalls die Maßnahmen PuT 1, 2, 3, 4, 7, 8, 12, 101, 102, 104, 105, 108 und 110 im Ausmaß von 5,01 ha und 590 Ifm nicht als Ausgleichsmaßnahmen anerkannt. Dies begründet insbesondere auf dem Sachverhalt, dass diese Maßnahmen als Grunderfordernisse für eine zeitgemäße landschaftspflegerischen Begleitplanung und –ausführung anzusehen sind und diese keinen nennenswerten ökologischen bzw. naturschutzfachlichen Zugewinn aufweisen, der die Verluste, die mit der Realisierung des Vorhabens anstehen werden, auszugleichen vermag. Wesentlicher Zweck ist neben einer Reduktion der Beeinträchtigungen insbesondere die Wiederherstellung eines unter den gegebenen Rahmenbedingungen optisch möglichst ansprechenden Orts- und Landschaftsbildes. Es handelt sich somit um Verminderungsmaßnahmen und keinesfalls um eine Kompensation im Sinne von Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen (auch nicht im Bezug auf Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes!).

### 5.3. Festlegung des zusätzlichen Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Reduktion der Beeinträchtigung des Naturhaushalts

Als grundsätzlich anerkennungswürdige Ausgleichsmaßnahmen verbleiben die Maßnahmen PuT 6, 9, 11 und 106 im Flächenausmaß von 6,7 ha sowie die Maßnahmen GewFi 3 und 4 in Form von 5 Buhnen (~ 0,2 ha) sowie die Schaffung von 300 Ifm Flachwasserlebensraum (~ 0,15 ha).

Die für das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ermittelte, erforderliche Ausgleichsfläche beträgt insgesamt 13,98 ha, für das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume in Summe 13,53 ha. Geplant wurden (schutzgutübergreifend) 15,05 ha an Kompensationsmaßnahmen, davon wurden 12,36 ha an Fläche bzw. Struktur als Ausgleichsmaßnahmen ausgewiesen. Tatsächlich werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jedoch lediglich auf einer Fläche von 7,05 ha vorgenommen.

Zieht man jenes der beiden den Naturhaushalt bestimmenden Schutzgüter heran, welches das größte und somit wertbestimmende Ausgleichserfordernis bewirkt, so ist der Maßnahmenplanung ein Erfordernis an Ausgleichsflächen von 13,98 ha zugrunde zu legen. Indem bislang lediglich 7,05

ha an Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorliegen, sind noch weitere 6,93 ha zu erbringen.

## 5.4. Anmerkungen zu den anerkennbaren Ausgleichsmaßnahmen

### *Maßnahme PuT 6 und PuT 106 (Verbesserung Waldzustand)*

Die Flächen, auf denen waldverbessernde Maßnahmen vorgenommen werden sollen, sind auf der Planbeilage 1.2.3 vermerkt. Bei Überlagerung mit der Ist-Zustands-Kartierung lässt sich feststellen, dass einige Flächen außerhalb der kartierten Bereiche liegen und andere nicht nachvollziehbar über Kartierungsabgrenzungen hinausgehen.

Der Bestand, in dem tatsächlich waldverbessernde Maßnahmen umgesetzt werden sollen, ist im Detail zu erfassen und das Maßnahmenpaket dementsprechend anzupassen, dass diese Waldbaumaßnahmen primär nach ökologischen Kriterien zu planen und umzusetzen sind. Grundsätzlich nicht tolerierbar ist die Absicht, dass mit den Maßnahmen erst innerhalb von 3 Jahren nach Verkehrsfreigabe begonnen werden soll. Ausgleichsmaßnahmen sind ganz generell ehestmöglich vorzunehmen, bevorzugt noch vor Baubeginn, da dadurch ihre Wirksamkeit erhöht bzw. in manchen Fällen dadurch erst erreicht werden kann.

### *Maßnahme PuT 9 (Extensivierung)*

Die Maßnahme kann grundsätzlich anerkannt werden, wobei eine "Übernutzung" für Freizeit- und Erholungszwecke ausgeschlossen werden muss. Sollte dies dennoch gewünscht sein, so ist die Maßnahmenfläche auf etwa die doppelte Größe auszuweiten und der Gesamtbereich in einen zugänglichen und einen unzugänglichen Teilbereich (letzterer im Anschluss an die Urfahrwänd) aufzutrennen. Die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme kann nur unter diesen Gesichtspunkten erfolgen, da die (dauerhafte) Maßnahmenwirksamkeit aufgrund der dort herrschenden naturräumlichen und nutzungsgeprägten Rahmenbedingungen angezweifelt wird.

### *Maßnahme PuT 11 (Aufforstung)*

Diese Maßnahme ist als erweiterte Waldrandgestaltung anzusehen und ist wie im Projekt dargestellt ehestmöglich umzusetzen.

### *Maßnahme GewFi 3 (Buhnen)*

Die Errichtung von 5 Buhnen wird grundsätzlich positiv gesehen, wobei zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Detailaussagen möglich sind. Jedenfalls mit ökologischen Zielen unvereinbar ist eine fischereiliche Nutzung der im Wirkbereich der Buhnen liegenden Gewässerabschnitte.

### *Maßnahme GewFi 4 (Schüttung Schotterbank)*

Die Maßnahme wird ebenfalls grundsätzlich positiv beurteilt, wobei die Notwendigkeit am konkreten Standort zu hinterfragen ist, da dort bereits entsprechende Strukturen vorhanden sind. Vielmehr wäre eine Aufwertung der eigentlichen Verzahnungszone zwischen Wasser und Land vorzunehmen und eine Gesamtplanung dahingehend auszulegen, dass Schutzgutkonflikte durch die v.a. im Sommer intensive Nutzung des Geländes für Freizeit- und Erholungszwecke vermieden werden können.

## 5.5. Anmerkungen zu sonstigen Maßnahmen

### *Maßnahme PuT 8 bzw. GewFi 2 (Ufergehölz, Uferstrukturierung)*

Diese Schutz- und Verminderungsmaßnahmen bergen im Zusammenwirken mit der Maßnahme GewFi 3 noch ein erhebliches Potential an Verbesserungsmöglichkeiten, die ggf. auch als

Ausgleichsmaßnahmen anerkannt werden könnten. Eine Ausweitung der Gestaltungsmaßnahmen land- und wasserseitig entlang der Uferlinien sowie in der Donau selbst (vglb. etwa mit Maßnahme GewFi 4) nach bevorzugt gewässerökologischen Kriterien ist vorzunehmen.

#### *Maßnahme PuT 124 ( Sicherung Fledermäuse bei Gebäudeabriss)*

Unbekannt ist, wohin die Fledermäuse ggf. umgesiedelt werden sollen. Sind geeignete Habitate (z.B. Kürnbergerwald) bekannt und entsprechen diese den artspezifischen Anforderungen?

#### *Maßnahme PuT 101 ( Rekultivierung durch Magerwiese)*

Die Maßnahmendarstellung ist ausgesprochen konzeptartig und in dieser Form nicht beurteilungsfähig, wobei die Erfolgsaussichten und die Dauerhaftigkeit derartiger Extensivierungsmaßnahmen grundsätzlich in Zweifel gezogen werden müssen. Daher ist auch eine Anerkennung als Ausgleich nicht möglich.

#### *Maßnahme PuT 1 ( Gestaltung Rückhaltebecken)*

Bei der Umfeldgestaltung technischer Anlagen ist darauf zu achten, optische Beeinträchtigungen bestmöglich zu kaschieren. Insofern ist eine dementsprechende landschaftspflegerische Begleitplanung (Bepflanzungsplan) vorzunehmen. Eine naturschutzfachlich gewinnbringende Gesamtlösung wird aufgrund technischer Rahmenvorgaben nicht möglich sein, somit ist auch eine Anrechenbarkeit als Ausgleich nicht möglich.

#### *Maßnahme PuT\_5 ( Schaffung sek. Nistmöglichkeiten, Sommerquartiere)*

Es ist anzuzweifeln, dass das Tunnellüftungsbauwerk im Bereich Bahnhof für Vögel und Fledermäuse geeignet ist, um etwa den Verlust an Nistplätzen auszugleichen, da dieser aufgrund der Umwelteinflüsse (Lärm, Licht) für diese Zwecke vermutlich wenig geeignet ist. Als Schutzmaßnahmen insbesondere für Fledermäuse ist die Anbringung von Fledermauskästen u. dgl. zweckdienlich und erforderlich, die Standortwahl ist jedoch eingehend unter Beziehung von Experten festzulegen.

## **5.6. Anmerkungen zum Orts- und Landschaftsbild**

Neben den Aspekten des Naturhaushalts ist insbesondere im Bereich der beiden Brückenbauwerke eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild von wesentlicher Bedeutung. Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind bei Vorhaben dieser Größenordnung eigentlich immer gegeben, inwieweit ein Vorhaben auch das Landschaftsbild beeinträchtigt, ist eine andere Sache und in seiner Einschätzung in einem nicht unwesentlichen Ausmaß von der "Grundeinstellung" des Beurteilers abhängig.

Zur Wahrung der Objektivität wurden bereits mehrfach Bemühungen angestellt, eine möglichst einheitliche und nachvollziehbare, formalisierte Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsregelung festzulegen. Im gegenständlichen Fall erfolgte die Bewertung (fast) ausschließlich verbal-argumentativ und sehr verkürzt, wodurch die Erheblichkeit des Eingriffs im Bereich der Donauquerung jedenfalls als stark unterschätzt einzustufen ist.

Stärker formalisierte Verfahren sind zwar nicht grundsätzlich "richtiger" als ausschließlich deskriptive Bewertungsansätze, haben jedoch den Vorteil, dass mit ihnen nachvollziehbar die Größenordnung und Erheblichkeit der Auswirkungen eines Vorhabens abschätzbar wird. Als schwierig erweist sich bei derartigen Bewertungsverfahren eher die Kompensationsflächenermittlung, wodurch ein kombiniertes, aus standardisierten und verbal-argumentativen Methoden aufgebautes Bewertungsverfahren als gangbare Lösung zunehmend Verwendung findet.

Eine genaue Festlegung bzw. räumliche Abgrenzung der sichtbeeinträchtigten Fläche ist für eine grundsätzliche Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens auf das Landschaftsbild jedenfalls

vorzunehmen. Auf Basis der Abgrenzung einer (ggf. unterteilten) visuellen Wirkzone ist demzufolge das Flächenausmaß zu bestimmen, von wo aus ein Bauwerk eingesehen werden kann. Im Fall etwa des Pylons der Westbrücke ergibt sich bei 80 m Bauwerkshöhe ein Radius der Wirkungszone von rd. 3300 m, und daraus eine Wirkzonenfläche von rd. 3400 ha<sup>5</sup>. Daraus ist unter Berücksichtigung der eigentlichen Sichtbeziehungen (ohne Vogelperspektive) wiederum die tatsächlich sichtbeeinträchtigte Fläche festzulegen und als Maß für den Umfang der Beurteilung der Beeinträchtigung im weiteren Bewertungsablauf, in dem landschaftsbildrelevante Kriterien (häufig gewichtet) eingearbeitet werden, anzunehmen.

Für den Bereich der Donaubrücke etwa lässt sich in gleicher Weise eine visuelle Wirkzone von rd. 6400 ha (vereinfachte Annahme: punktförmige Reduktion des linearen Bauwerks mit einer Maximalhöhe von rd. 90 m) errechnen. Unter Berücksichtigung der Angaben im Projekt (innerhalb des 500-m-Puffers) sowie auf Basis der (nach Grobschätzungen ohne Zuhilfenahme von Geländedaten) möglichen Sichtbeziehungen zu drei Punkten am Brückenbauwerk (linkes und rechtes Donauufer, Brückenmitte) ergibt sich näherungsweise eine tatsächlich sichtbeeinträchtigte Fläche von rd. 100 ha. Hier sind Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild jedenfalls gegeben, aufgrund der Eigenart und Schönheit des beanspruchten Landschaftsraums sind diese Auswirkungen ohne Zweifel auch als negativ im Sinne von nachhaltigen Beeinträchtigungen zu beurteilen.

Die geplanten Verminderungsmaßnahmen stehen im eindeutigen quantitativen und qualitativen Missverhältnis zur generellen Landschaftsbeeinträchtigung, wobei eingestanden werden muss, dass die Gestaltungsmöglichkeiten am Brückenstandort selbst ausgeschöpft sind. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die **Linzer Pforte aus der Sicht des Landschaftsschutzes definitiv als Tabubereich für Bauvorhaben jeglicher Form auszuweisen ist**. Eine diesbezügliche Feststellung einer Umweltverträglichkeit kann ausschließlich über den Lösungsweg der Vornahme umfangreicher Ersatzmaßnahmen, die ihrerseits zu einer Aufwertung der Landschaft an einer anderen Stelle führen, vorgenommen werden, vorausgesetzt, es liegt überhaupt ein überwiegendes anderes öffentliches Interesse an der Realisierung eines Vorhabens vor.

Anhand der Projektunterlagen zum Themenbereich Landschaftsbild (Einlage 4.5.1) ist eine Beurteilung des Eingriffs und darauf aufbauend eine Ermittlung von Ausgleichsmaßnahmen nicht schlüssig möglich, da der sichtbeeinträchtigte Raum nicht zur Gänze dargestellt ist, sondern sich auf den 500-m-Pufferbereich beschränkt. Die sichtbeeinträchtigte Zone innerhalb dieses Puffers dürfte etwa 40 ha betragen und kann zweifelsfrei als jener Raum abgegrenzt werden, wo jedenfalls sehr erhebliche Beeinträchtigungen bezogen auf das Landschaftsbild vorliegen, die wiederum durch hoch wirksame Maßnahmen auszugleichen sind.

Es kann somit davon ausgegangen werden, dass auf einer Fläche von zumindest 40 bis 100 ha Maßnahmen umgesetzt werden müssen, die zu einer Bereicherung des aktuell beeinträchtigten Landschaftsbildes führen.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass eine Eingriffs-Ausgleichs-Ermittlung sowohl auf Ebene des Naturhaushalts, als auch auf der Ebene des Landschaftsbildes jeweils für sich allein vorzunehmen ist und demzufolge auch die Kompensationsmaßnahmen getrennt von einander festzulegen sind. Als Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigungen im Bereich der Linzer Pforte können etwa Restrukturierungsmaßnahmen entlang der Donau angerechnet werden, die aufgrund der Wiederherstellung naturnaher Fließgewässerabschnitte als Möglichkeit zur Sicherstellung des Schutzes der naturraumtypischen Landschaft angesehen werden können. Im Stauraum des Kraftwerks Abwinden-Asten (Eferdinger Becken – Linzer Pforte – Linzer Becken) gäbe es dazu mehrere Möglichkeiten bzw. für den Bereich der Rodlmündung liegt sogar ein fertig ausgearbeitetes Projekt vor.

---

<sup>5</sup> nach Angaben aus: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (2006): Hinweise zur Eingriffsbewertung und Kompensationsplanung für Windkraftanlagen, Antennenträger und vergleichbare Vertikalstrukturen. LUNG Mecklenburg-Vorpommern

**5.7. Unter Zugrundelegung der geschilderten Sachverhalte sind folgende Projektergänzungen vorzunehmen und der Oö. Umweltanwaltschaft zur Beurteilung vorzulegen:**

**Projektergänzung Nr. 13:**

Für die Straßenabschnitte im Bereich der Westbrücke sowie der Donaubrücke sind die gesamten sichtbeeinträchtigten Flächen abzugrenzen. Darauf aufbauend ist nach einem nachvollziehbaren (standardisierten) Bewertungsverfahren der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung das erforderliche Flächenausmaß für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu bestimmen, wobei insbesondere der naturräumliche Reiz und die landschaftliche Besonderheit der Linzer Pforte durch entsprechende Gewichtung zu würdigen ist.

**Projektergänzung Nr. 14:**

Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter im Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Lebensräume – terrestrisch und aquatisch) sind zusätzlich zu den bereits projektierten Maßnahmen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Ausmaß von zumindest 7 ha vorzunehmen und entsprechende Maßnahmenplanungen bzw. –beschreibungen für konkrete Maßnahmenflächen nachzureichen.

**Projektergänzung Nr. 15:**

Die Maßnahmen PuT 6 und 106 sind unter Beurteilung des Ist-Zustands und Definition des Soll-Zustands unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Detail darzustellen bzw. zu beschreiben und planlich parzellenscharf abzugrenzen.

**Projektergänzung Nr. 16:**

Die Maßnahme PuT 9 ist dahingehend abzuändern bzw. neu zu projektieren, dass eine Nutzung für Freizeit- und Erholungszwecke zur Sicherstellung der ökologischen Wirksamkeit der Maßnahme auf dieser Fläche nicht angestrebt bzw. aktiv gefördert wird (z.B. keine Anlage von Spazierwegen). Ansonsten wäre der wiederum beeinträchtigte Bereich flächengleich auszugleichen.

**Projektergänzung Nr. 17:**

Die Maßnahmen GewFi 3 und GewFi 4 sind unter Berücksichtigung der aktuellen Standortsverhältnisse unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen zu optimieren und im Detail zu planen. Mehrfachnutzungen, die Naturschutzziele im eigentlichen Sinn nicht zuträglich sind, sind nicht zulässig.

**Projektergänzung Nr. 18:**

Die Maßnahmen PuT 8 und GewFi 2 sind unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen (Buhnen, Flachwasserbereich, Uferstrukturen, Gehölzinseln/-gürtel) zu optimieren und im Detail zu planen.

**Projektergänzung Nr. 19:**

Die Maßnahme PuT 124 ist in Zusammenschau mit der Maßnahme PuT 5 dahingehend zu konkretisieren, dass potentielle Ausweichquartiere für Fledermäuse bereits im Vorfeld erhoben und ggf. sichergestellt werden.

**Projektergänzung Nr. 20:**

Die Maßnahme PuT 1 ist mit entsprechenden landschaftspflegerischen Begleitplanungen und Gestaltungsvorgaben zu ergänzen.

## **5.8. Zusätzlich wird folgende Forderung erhoben:**

### **Forderung Nr. 5:**

Alle Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen sind ehestmöglich umzusetzen. Konkret sind dabei Beeinträchtigungen im Zuge der Bauabwicklung im Sinne einer nacheilenden Rekultivierung zu bereinigen. Ausgleichsmaßnahmen, die zeitlich nicht mit den Bautätigkeiten für die Straße im Zusammenhang stehen, sind spätestens 12 Monate nach Vorliegen der rechtskräftigen Genehmigungsbescheide umzusetzen bzw. ist mit deren Umsetzung im Falle von dauerhaften Maßnahmen (z.B. Waldverbesserungen) innerhalb dieser Frist zu beginnen.

## **6. Zusammenfassung Beweisfragen, Projektergänzungen, und Forderungen**

Insgesamt gesehen ist das vorliegende Projekt A26 – Linzer Westring – Südteil aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes noch mangelhaft.

Abschließend dürfen wir zusammenfassend unter Punkt A unsere Beweisfragen, unter Punkt B die aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft erforderlichen Projektergänzungen und unter Punkt C unsere Forderungen auflisten:

### **A. Beweisfragen**

#### **Beweisfrage Nr. 1:**

Wie hoch ist die tatsächlich mögliche Verkehrskapazität auf der derzeit existierenden "Westtangente" (inkl. Engstellen) gemessen am DTV und MSV?

#### **Beweisfrage Nr. 2:**

Welche Maßnahmen im nachgeordneten Netz wären erforderlich, um die Maximalkapazität der Nord-Süd-Verbindung des Linzer Weststrings zu erreichen?

#### **Beweisfrage Nr. 3:**

Mit welchen maximalen Zunahmen ist auf den Zubringerstrecken zu rechnen, wenn die Maximalkapazität des Weststrings-Südteil ausgeschöpft wird und die entsprechenden limitierenden Streckenbereiche der Zubringerstrecken entsprechend adaptiert worden sind?

#### **Beweisfrage Nr. 4:**

Wurde der Einfluss der Fernverkehrsverbindung (TEN) von Prag bis Zagreb / Laibach im Projekt berücksichtigt? Wenn ja, in welcher Form und mit welchen Annahmen über die geplanten Ausbaumaßnahmen im österreichischen und internationalen Netz?

#### **Beweisfrage Nr. 5:**

Wie weit stimmen die von der Antragsstellerin vorgenommenen Verkehrsprognosen, mit den in der Zukunft zu erwartenden (und bereits eingetroffenen) Rahmenbedingungen des Oö. Gesamtverkehrskonzepts überein - insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung der S 10 inkl. Umsetzung des Nordteils (= ursprüngliche Projektmotivation)?

#### **Beweisfrage Nr. 6:**

Wurde die angeführte Tagesganglinie, aus welcher der maßgebende Spitzentundenfaktor bestimmt wurde, gem. den Bestimmungen der RVS ermittelt?

#### **Beweisfrage Nr. 7:**

Wird der gewählte Prognosezeitraum 2025 angesichts der geplanten Inbetriebnahme 2016 gemäß dem Stand der Technik als zureichend erachtet?

#### **Beweisfrage Nr. 8:**

Wie wirkt sich die A26 auf das Oö. Gesamtverkehrskonzept, insbesondere auf die darin formulierten verkehrspolitischen Ziele, die demographischen Veränderungen der Verkehrsteilnehmer, aber auch auf die umweltpolitischen Ziele aus?

#### **Beweisfrage Nr. 9:**

Welches Potential zur Verkehrsreduktion beinhaltet das Oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept (ohne der Errichtung der A 26) und die damit erreichbaren Emissionsminderungen?

### **Beweisfrage Nr. 10:**

Entsprechen die von der Antragstellerin durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen dem Stand der Technik, gem. RVS 04.02.11 und der Dienstanweisung "Lärmschutz an Bundesstraßen"?

## **B. Erforderliche Projektergänzungen**

**Allgemeine Projektergänzung:** All jene Unterlagen, die zur Beantwortung der gestellten Beweisfragen erforderlich sind.

**Projektergänzung Nr. 1:**

Darstellung der Maßnahmen, für den Bereich des ÖV, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil gehalten werden kann

**Projektergänzung Nr. 2:**

Darstellung der Emissionen und Immissionen (insbesondere für Stickstoffverbindungen) für die unterschiedlichen Szenarien des MIV und ÖV mit und ohne Westring, sowie mit und ohne ergänzende Maßnahmen zur Förderung des ÖV's nach den Vorgaben des Oö. Generalverkehrskonzeptes.

**Projektergänzung Nr. 3:**

Darstellung der begleitenden Maßnahmen für den Bereich ÖV und Radverkehr, die sicherstellen, dass es während der Bauphase zu keiner Einschränkung im Betrieb kommt.

**Projektergänzung Nr. 4:**

Da das Projekt großräumige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung – und damit auch auf die Luftschaadstoffbelastung hat – muss der Untersuchungsraum auch auf jene Gebiete ausgeweitet werden, in dem Auswirkungen über den genannten Irrelevanzkriterien erwartet werden. Daher sind Untersuchungen auch für weiter entfernte Gebiete durchzuführen, wenn es dort zu einer Mehrbelastung durch den induzierten Verkehr kommt.

**Projektergänzung Nr. 5:**

Ergänzend zu den Immissionsberechnungen sind Emissionsbilanzen für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) in Beziehung zu stellen.

**Projektergänzung Nr. 6:**

Auf Basis der obigen Emissionsbilanzen sind Maßnahmenpakete vorzulegen, die auf eine Emissionsneutralität hinwirken.

**Projektergänzung Nr. 7:**

Ergänzend sind Emissionsbilanzen für treibhauswirksame Gase für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Kyoto- Protokolls in Beziehung zu stellen.

**Projektergänzung Nr. 8:**

Die Änderungen der Zusatzbelastungen für NOx, PM10 und CO<sub>2</sub> sind für die Änderungen des Modal-Splits durch die A26 – Linzer Westring für die Nullvariante, die Nullvariante mit ÖV-Ausbau, den Planfall 10, den Planfall der Vollbelastung des Westrings-Südteil bei maximal Auslastung (d.h. nach Beseitigung aller Verkehrsstrombeschränkungen der Zubringerstrecken) und mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen (ÖV) darzustellen.

### **Projektsergänzung Nr. 9:**

Unabhängig von den oben geforderten Begleitmaßnahmen zur Sicherstellung der Emissionsneutralität sind nachfolgende Maßnahmen während der Bauphase in das Projekt zu integrieren:

- Der öffentliche Verkehr darf während der Bauarbeiten nicht eingeschränkt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu setzen, die eine (beispielsweise) eigene Busspur entlang der B 127 Fahrtrichtung Linz sicherstellt.
- Der Radverkehr und der Fußverkehr ist ebenfalls von den Baumaßnahmen unbeeinträchtigt zu führen. Gegebenenfalls ist der neue Radweg als erstes zu errichten.

### **Projektsergänzung Nr. 10:**

Hinsichtlich Baulärm und Lärmschutz im Mittel- und Oberhangbereich der Waldeggstraße sind Projektsergänzungen unbedingt erforderlich.

### **Projektsergänzung Nr. 11:**

Lärminderungsplanung in jenen Bereichen die derzeit schon Grenzwertüberschreitungen im Sinne der Bestimmungen des Umgebungslärmschutzgesetzes aufweisen. Dazu Vorlage eines Aktionsplanes mit Maßnahmen betreffend Verringerung der Schallübertragung, rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen zur Verringerung des Durchzugsverkehrs(City-Maut, Pendlerparkplätze), lärmarme Beläge, etc.

### **Projektsergänzung Nr. 12:**

Bei jenen Baulosen die in jedem Fall eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des §18(3) Oö. Bautechnikverordnung benötigen sind, ist die Ausnahmegenehmigung auf den kürzest möglichen Zeitraum zu beschränken. Diesbezüglich ist eine entsprechende Detailplanung vorzulegen.

### **Projektergänzung Nr. 13:**

Für die Straßenabschnitte im Bereich der Westbrücke sowie der Donaubrücke sind die gesamten sichtbeeinträchtigten Flächen abzugrenzen. Darauf aufbauend ist nach einem nachvollziehbaren (standardisierten) Bewertungsverfahren der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung das erforderliche Flächenausmaß für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu bestimmen, wobei insbesondere der naturräumliche Reiz und die landschaftliche Besonderheit der Linzer Pforte durch entsprechende Gewichtung zu würdigen ist.

### **Projektergänzung Nr. 14:**

Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter im Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Lebensräume – terrestrisch und aquatisch) sind zusätzlich zu den bereits projektierten Maßnahmen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Ausmaß von zumindest 7 ha vorzunehmen und entsprechende Maßnahmenplanungen bzw. –beschreibungen für konkrete Maßnahmenflächen nachzureichen.

### **Projektergänzung Nr. 15:**

Die Maßnahmen PuT 6 und 106 sind unter Beurteilung des Ist-Zustands und Definition des Soll-Zustands unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Detail darzustellen bzw. zu beschreiben und planlich parzellenscharf abzugrenzen.

### **Projektergänzung Nr. 16:**

Die Maßnahme PuT 9 ist dahingehend abzuändern bzw. neu zu projektieren, dass eine Nutzung für Freizeit- und Erholungszwecke zur Sicherstellung der ökologischen Wirksamkeit der Maßnahme auf dieser Fläche nicht angestrebt bzw. aktiv gefördert wird (z.B. keine Anlage von Spazierwegen). Ansonsten wäre der wiederum beeinträchtigte Bereich flächengleich auszugleichen.

#### Projektergänzung Nr. 17:

Die Maßnahmen GewFi 3 und GewFi 4 sind unter Berücksichtigung der aktuellen Standortsverhältnisse unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen zu optimieren und im Detail zu planen. Mehrfachnutzungen, die Naturschutzziele im eigentlichen Sinn nicht zuträglich sind, sind nicht zulässig.

#### Projektergänzung Nr. 18:

Die Maßnahmen PuT 8 und GewFi 2 sind unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen (Buhnen, Flachwasserbereich, Uferstrukturen, Gehölzinseln/-gürtel) zu optimieren und im Detail zu planen.

#### Projektergänzung Nr. 19:

Die Maßnahme PuT 124 ist in Zusammenschau mit der Maßnahme PuT 5 dahingehend zu konkretisieren, dass potentielle Ausweichquartiere für Fledermäuse bereits im Vorfeld erhoben und ggf. sichergestellt werden.

#### Projektergänzung Nr. 20:

Die Maßnahme PuT 1 ist mit entsprechenden landschaftspflegerischen Begleitplanungen und Gestaltungsvorgaben zu ergänzen.

### **C. Konkrete Forderungen**

#### Forderung Nr. 1:

Daher fordert die Oö. Umweltanwaltschaft **eine medizinische Beurteilung**, die darlegt, dass die prozentuelle Änderung der Immissionskonzentration keine hygienische Auswirkung auf die betroffenen Nachbarn in den Wohn- und Bürogebäuden ausübt.

#### Forderung Nr. 2:

Die Oö. Umweltanwaltschaft fordert die Prüfung, die Evaluierung hinsichtlich Verkehrslenkung und Emissionsminderung und die nachfolgende verbindliche (in Form einer Bescheidbedingung) Umsetzung begleitender Maßnahmen im Bereich des ÖV im Rahmen des Vorhabens A26 – Linzer Westring, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil des ÖV gehalten und den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls Rechnung getragen wird.

Nachfolgend werden Beispiele dazu angeführt :

- Als ersten Vorgriff für die Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes für Linz hält die Oö. Umweltanwaltschaft es für dringend geboten, auch im Stadtgebiet von Linz durchgehende separate Busspuren auf der Rohrbacher Bundesstraße kommend zwischen Gemeindegrenze Puchendorf (im Anschluss an die bestehende Busspur) und dem Hauptbahnhof einzurichten. Dazu ist im Kreuzungsbereich Obere Donaustraße/Mühlkreisbahn/Rudolfstraße eine gesteuerte Schrankenregelung (vgl. Robert-Koch-Straße im Bereich des AKH-Linz) und die gezielte und exklusive Nutzung bestehender Straßenzüge für diese "Stadtbahnbusse" (z.B. durch die Obere Donaustraße, Flußgasse, Fiedlerstraße). Die gezielte Einschränkung des MIV's auf der Nibelungenbrücke und in der Dametzstraße durch Einrichtung einer durchgehenden Busspur trägt zur weiteren Umlagerung und auf dieser Achse auch zur Reduzierung des Verkehrs bei. Diese Maßnahmen sind nicht nur im Sinne einer grundlegenden

Neuorientierung dieses Linzer Verkehrsstranges sinnvoll, sondern auch mit äußerst geringem finanziellen Aufwand unmittelbar umsetzbar.

- Nutzung des bestehenden Schienensystems zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof durch leichtere Stadtbahn-Garnituren, unter Einbeziehung der Eisenbahnbrücke (Kfz – Verkehr ist während der Fahrt des Zuges ausgeschlossen) und somit Vorwegnahme des innerstädtischen Teils der Stadtbahn Nord-West.
- Einführung einer für den Ausbau des ÖV's zweckgebundenen City-Maut und/oder Brückenmaut
- Verordnung Umweltzone-Luft für den Bereich Linz-Stadt.

**Forderung Nr. 3:**

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung des Bahnlärms im Bereich Waldeggstraße. Zu prüfen ist die Errichtung einer Schallschutzwand im Bereich Waldeggstraße anstatt der abgerissenen Häuser oder Maßnahmen im Bereich des ÖBB-Geländes, sodass in keinem Fall eine Verschlechterung zur Ist-Situation eintritt.

**Forderung Nr. 4:**

Einhaltung der Bestimmungen des §18 Oö. Bautechnikverordnung. Insbesondere sind Maßnahmen notwendig die auch während der einzelnen Bauetappen ausreichend Erholungsphasen (insbesondere an Wochenenden) für die Anrainer ermöglichen. Es sind jene Baulose im Detail anzuführen die ohne Ausnahmegenehmigung entsprechend §18 Abs.3 Oö. Bautechnikverordnung entweder nicht ausgeführt werden könnten oder einen im Vergleich zu den Gesamtkosten des Bauvorhabens unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erfordern würde.

**Forderung Nr. 5:**

Alle Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen sind ehestmöglich umzusetzen. Konkret sind dabei Beeinträchtigungen im Zuge der Bauabwicklung im Sinne einer nacheilenden Rekultivierung zu bereinigen. Ausgleichsmaßnahmen, die zeitlich nicht mit den Bautätigkeiten für die Straße im Zusammenhang stehen, sind spätestens 12 Monate nach Vorliegen der rechtskräftigen Genehmigungsbescheide umzusetzen bzw. ist mit deren Umsetzung im Falle von dauerhaften Maßnahmen (z.B. Waldverbesserungen) innerhalb dieser Frist zu beginnen.

## **7. Abschließende Bemerkungen:**

Es ist nicht Aufgabe und Rolle der Oö. Umweltanwaltschaft, politische Festlegungen im Bereich der Verkehrsplanung mit Hilfe eines Rechtsverfahrens zu unterlaufen oder politische Verkehrentscheidungen "umzudrehen". Sehr wohl ist es aber Aufgabe und Auftrag der Oö. Umweltanwaltschaft, im Rahmen der Rechtsverfahren, wie dem vorliegenden UVP-Verfahren "A26 – Linzer Westring" die rechtlichen und anderen normativen Festlegungen zum Schutz der Umwelt und der Natur einzufordern und auf die Umsetzung der dafür nötigen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Rechtsverfahrens hinzuwirken.

Unter Zugrundelegung der obigen Ausführungen ist das vorliegende Projekt "A26 – Linzer Westring – Südteil" in einigen Bereichen des Umwelt- und Naturschutzes noch mangelhaft und zu verbessern. Die Oö. Umweltanwaltschaft erhebt daher gegen das Projekt "A26 – Linzer Westring – Südteil" formell Einwände.

Damit das Vorhaben im Rahmen der gültigen nationalen und internationalen Rechtsnormen bewilligungsfähig wird, sind aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft Projektergänzungen und das Eingehen auf unsere oben dargelegten Beweisfragen und Forderungen zwingend erforderlich. Erst mit den geforderten Ergänzungen ist aus unserer Sicht eine Erteilung der erforderlichen Bewilligungen für das vorliegende Projekt auf Basis der geltenden Bestimmungen denkbar. Weitere Ausführungen behalten wir uns im Rahmen des Parteiengehörs vor.

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umweltanwalt:

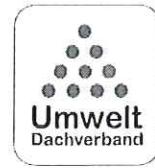
Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

**Hinweis:**

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die Oö. Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.

**UMWELTDACHVERBAND**

Alser Straße 21, A-1080 Wien  
Tel. (0043/1) 40 113  
Fax (0043/1) 40 113/50  
[office@umweltdachverband.at](mailto:office@umweltdachverband.at)  
[www.umweltdachverband.at](http://www.umweltdachverband.at)



Gegründet 1973 als Österreichische Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU)

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

Wien, 11.8.2009

**UMWELTDACHVERBAND - Einwendungen  
im UVP-Verfahren "A26 – Westring bei Linz"**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Edikt vom 17.6.2009, GZ BMVIT-314.526/0010-II/ST-ALG/2009, veröffentlicht am 25.6.2009, wurde das Bundesstraßenbauvorhaben der ASFINAG betreffend den Neubau der A26 kundgemacht. Gemäß dieser Kundmachung endet die Frist für die Erhebung von Einwendungen am 13.8.2009. Der Umweltdachverband erhebt fristgerecht nachstehende **EINWENDUNGEN** gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26 und begeht damit Parteistellung im gegenständlichen Verfahren:

➤ **Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Süd- und Nordteil ist nicht zulässig**

Die geplante Autobahn A26 bildet mit dem anschließenden, schon bestehenden Teil der A7 bis Unterweiterdorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt. Eine UVP müsste folglich die Gesamtwirkung dieses Projekts bewerten. Allerdings wurde die A26 für die UVP zusätzlich in einen Nord- und Südteil aufgeteilt. Auch in der UVE ist von der „räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte“ (A26 Süd und Nord) die Rede - was finanziell begründet wird, für die Durchführung einer UVP allerdings irrelevant ist. Mit dieser Stückelung sollte offenbar erreicht werden, dass der Transitverkehr auf der gesamten Strecke nicht berücksichtigt werden muss, bzw. ausgeblendet wird. Eine umfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen ist auf diese Weise jedoch nicht möglich, da die Verkehrswirkung des gesamten Projekts wesentlich stärker ist als die der einzelnen Abschnitte. Der Umweltdachverband fordert daher eine UVP mindestens für das gesamte Projekt der A26, wobei auf jeden Fall auch der Bau der S10 in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden muss.

➤ **Die Begründung des Projekts ist nicht plausibel. Es erfolgt keine Entlastung.  
Alternative Lösungen im Öffentlichen Verkehr sind stattdessen anzustreben**

Eines der Ziele des Baus der A26 ist die angebliche Entlastung des Linzer städtischen Straßennetzes. Entlastung bedeutet jedoch, dass in Zukunft weniger Autos verkehren. Dieses Ziel wird aber praktisch nirgends erreicht. Durch den Bau der A26 wird der Verkehr laut einer von der ASFINAG 2007 veröffentlichten Studie am Querschnitt Dornach-Auhof von derzeit täglich 55.500 Fahrzeugen (3.600 LKW), bis 2025 auf 89.800 (6.800 LKW) im Jahr 2025 zunehmen, auf der Voest-Brücke von aktuell 92.100 Fahrzeugen (6.300 LKW) auf 109.900 (10.000 LKW) im Jahr 2025, am Bindermichl sogar von derzeit 91.700 Kfz (9.300 LKW) auf 125.00 Kfz (12.900 LKW). Darüber hinaus werden auch innerstädtische Straßen nicht entlastet, auf der Nibelungenbrücke (derzeit 47 000 Kfz/Tag) werden 2025 43 900 Kfz/Tag erwartet, in der Kapuzinerstraße (derzeit 24 400 Kfz/Tag) im Jahr 2025 24 300 Kfz/Tag. Der Bau der A26 widerspricht demnach seiner eigenen Zielsetzung. Daher müssen Alternativen im Bereich Öffentlicher Verkehr verfolgt und genutzt werden. Denn: Schon mit einem Teil der geschätzten Kosten der Westring-Transitautobahn – investiert vor allem in den Öffentlichen Verkehr – könnten die Linzer Verkehrsprobleme nachhaltig und rasch verbessert werden.

➤ **Das Projekt hat massive Auswirkungen punkto Lärmbelastung und  
Verschlechterung der Luftgüte und beeinträchtigt damit die Gesundheit der  
Bevölkerung**

Die zunehmende Lärmbelastung durch den Verkehrsanstieg als Folge der Errichtung der A26 würde an der A7 in Dornach-Auhof, im Bereich der Voest-Brücke sowie der 4. Donaubrücke und in allen anderen betroffenen Gebieten zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung führen. Dies widerspricht der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Danach müssen in Bereichen, in denen Schwellenwerte überschritten werden, Aktionspläne zur Lärminderung aufgestellt werden. Für Hauptverkehrsstraßen betragen die Schwellenwerte 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht. An allen durch die Verkehrszunahme wegen der A26 betroffenen Straßen werden diese Schwellenwerte bereits jetzt überschritten. Eine Lärmerhöhung ist daher rechtswidrig, stattdessen müssen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr. Abgesehen davon ist die Stadt Linz schon aktuell mit unrechtmäßig hohen Feinstaub- sowie Stickoxid-Konzentrationen belastet. Das Projekt würde zusätzlichen Feinstaub im Linzer Stadtgebiet produzieren und sich insgesamt die Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Zunahme des gesamten Autoverkehrs durch den Bau der A26 dramatisch erhöhen und zu einer weiteren, verstärkten Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung führen.

➤ **Das Projekt torpediert die österreichischen Klimaschutzziele**

Der Bau der A26 widerspricht außerdem sämtlichen Klimaschutzz Zielen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs ist in Österreich seit 1990 um 90 % gestiegen, in Oberösterreich sogar um 100 %. Laut Daten des Umweltbundesamtes führt jeder zusätzliche Kilometer an hochrangiger Straße zu 2.500 bis 3.000 Tonnen CO<sub>2</sub> zusätzlich pro Jahr. Ein Projekt wie die A26 Westring-

Transitautobahn stünde demnach im Widerspruch zur österreichischen Klimastrategie, laut der beim Verkehr akuter Handlungsbedarf herrscht. Statt klimaschädlicher Großprojekte für den Kfz-Verkehr, müsste demnach die rasche Umgestaltung des Verkehrssystems in ein nachhaltigeres, umweltfreundlicheres Vorrang haben. Außerdem steht das Projekt im Gegensatz zum rechtlich verbindlichen Kyoto-Ziel und zu absehbaren Post-Kyoto-Reduktionsverpflichtungen und wäre zudem auch angesichts der in Ausarbeitung befindlichen Energiestrategie Österreich ein Affront.

#### ➤ Das Projekt zerstört ökologisch sensible Gebiete

Die für die Autobahn A26 geplante Trasse quert und zerstört ökologisch sensible und (auch kulturell) wertvolle Gebiete. Massiv beeinträchtigt wären das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, ein Lebensraum von zahlreichen in den FFH-Richtlinien genannten Tieren und Pflanzen, wie etwa der Feld-Rose, des Alpen-Knorpellattich und des Besen-Beifuß. Außerdem leben am Standort Smaragd- und Mauereidechse, 13 Heuschreckenarten, viele Laufkäferarten, seltene Schneckenarten wie die Wiener Schnirkelschnecke oder der stark gefährdete Steinpicker. Dariüber hinaus wurden 43 Vogelarten nachgewiesen. Des Weiteren droht die nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes der Donautal-Landschaft, da die Turmleiten am rechten Donauufer mit wertvollen Hangwäldern betroffen wäre. Zudem bedroht das Projekt den als Ensemble unter Denkmalschutz stehenden Bergschlößlpark.

Auch eventuelle Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste von einmaligen Lebensgemeinschaften nicht kompensieren. Die Landschaft der so genannten „Linzer Pforte“, dem einzigartigen „Donaudurchbruch“ durch das Granitgestein der Böhmischen Masse, würde erheblich beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen.

Aus den angeführten Gründen erhebt der Umweltdachverband daher seine Einwendungen gegen dieses Projekt.

Hochachtungsvoll

Dr. Gerhard Heilingbrunner  
Präsident

Mag. Michael Proscheck-Hauptmann  
Geschäftsführer

# ALLGEMEINE UMWELTPOLITIK

Sektion V – Referat Umweltbewertung



lebensministerium.at

A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5

Telefon: (01) 31 304

Durchwahl: 3537

Telefax Nr.: (01) 31 304-3700

Sachbearbeiterin: DI Eva Margelik

Datum: 13. August 2009

Zahl: 162-328/09

02 0256/ 18-UK/09

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

II/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Stubenring 1

1011 Wien

z. Hd. Herrn Mag. Thomas Aichenauer

GZ. BMVIT-314.526/0013-II/ST-ALG/2009

**Betrifft: A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd (Knoten Linz/Hummelhof (A7) bis AST Donau Nord); Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung**

Die ASFINAG Bau Management GmbH hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung der A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd (Knoten Linz/Hummelhof (A7) bis Anschlussstelle Donau Nord) eingebracht. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 haben der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Recht, zur UVE Stellung zu nehmen. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelte UVE zum gegenständlichen Vorhaben langte am 24. Juni 2009 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, ein.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 24 c der eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 24 d UVP-G 2000 nicht vorwegnehmen, sondern bezieht sich im Wesentlichen darauf, ob die Angaben der UVE vollständig und plausibel sind, sowie fachlich einwandfrei konzipiert wurden. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher auf folgende Punkte eingegangen:



Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, A-1010 Wien, Stubenbastei 5  
Telefon (+43 1) 515 22-0, Telefax (+43 1) 515 22-4002, E-Mail: office@lebensministerium.at, www.lebensministerium.at

DVR 0000183, Bank PSK 5060904, BLZ 60000, BIC OPSKATWW, IBAN AT 77 6000 0000 0506 0904, UID ATU 37979906

- Darstellung des Untersuchungsrahmens
- Vollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die inhaltlichen Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000
- Methodischer Ansatz zur Erstellung der UVE
- Nachvollziehbarkeit bei der Erstellung der Daten

Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

Mappe	Titel/Inhalt
<b>Box 1</b>	<b>Das Projekt – Zusammenfassung und Grundlagen</b>
Mappe 1.0	Unterlagen gem. § 4 BStG
Mappe 1.1	Zusammenfassung
Mappe 1.2	Umweltverträglichkeitserklärung
Mappe 1.3	Das Vorhaben - Projektgeschichte und Alternativen
Mappe 1.4	Grundlagen Verkehr
Mappe 1.5	Landschaftspflegerische Begleitplanung u. architekt. Gestaltungskonzept
<b>Box 2</b>	<b>Straßenbauliches Operat</b>
Mappe 2.1	Techn. Projekt Straße A26 – Übersichtspläne u. Berichte
Mappe 2.2	Detaillagepläne Gesamtprojekt
Mappe 2.3	Lagepläne - Einbauten
Mappe 2.4	Entwässerung
Mappe 2.5	Detaillängenschnitte A26 Hauptanlage, ASTen, Nebenanlagen
Mappe 2.6	Querschnitte
Mappe 2.7	Bauphase und Materialbewirtschaftung
Mappe 2.8	Vorentwürfe Kunstbauten – Bereich AST Unionstraße-Waldeggstraße, Westbrücke
Mappe 2.9	Vorentwürfe Kunstbauten – Bereich AST Bhf.
Mappe 2.10	Generelles Projekt Donaubrücke
Mappe 2.11	Radwegunterführung Puchenau
Mappe 2.12	Grundeinlösung
<b>Box 3</b>	<b>Tunnelvorentwurf</b>
Mappe 3.1	Tunnelsystem und Sicherheit
Mappe 3.2	Bautechnik Tunnel Freinberg Unterflurtrasse
Mappe 3.3	Bautechnik Tunnel Freinberg und Tunnel Pöstlingberg – Allg. Planunterlagen
Mappe 3.4	Bautechnik Tunnel Freinberg – Objektbezogene Unterlagen
Mappe 3.5	Bautechnik Tunnel Pöstlingberga – Objektbezogene Unterlagen
Mappe 3.6	Ausrüstungstechnik
<b>Box 4</b>	<b>Teil 1 – Fachbeiträge zur UVE</b>
Mappe 4.1	Siedlungs- u. Wirtschaftsraum / Sach- u. Kulturgüter
Mappe 4.2	Schalltechnik - Betriebsphase

Mappe 4.3	Schalltechnik - Bauphase
Mappe 4.4	Mensch – Nutzungen: Land- u. Forstwirtschaft, Wildökologie u. Jagd
	Landwirtschaft und Boden
	Forstwirtschaft u. Waldökologie
	Forstwirtschaft u. Waldökologie Bestand (Plan 1: 5.000)
	Jagd u. Wild
Mappe 4.5	Mensch – Nutzungen: Freizeit- u. Erholungsnutzung / Landschafts- u. Stadtbild
Mappe 4.6	Ökologie: Tiere u. ihre Lebensräume
Mappe 4.7	Ökologie: Pflanzen u. ihre Lebensräume
<b>Box 4</b>	<b>Teil 2 – Fachbeiträge zur UVE</b>
Mappe 4.8	Luft und Klima
Mappe 4.9	Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung
	Geologie u. Geotechnik Bericht
	Hydrogeologie Bericht
	Altstandorte Bericht
	Erschütterungen / sek. Luftschall Bericht
Mappe 4.10	Gewässerökologie und Fischerei
	Oberflächenwasser Bericht
	Gewässerökologie und Fischerei Bericht
Mappe 4.11	Umweltmedizin
Mappe 4.12	Forstrechtl. Einreichoperat
<b>Box 5</b>	<b>Geotechn. Unterlagen</b>
Mappe 5.1	Geotechnik: GTGA WR1 – LZ 15 Bereich Bindermichl
Mappe 5.2	Geotechnik: GTGA WR2 – Westbrücke
Mappe 5.3	Geotechnik: GTGA WR3 – Tunnel Freinberg, Unterflurtrasse Röhre 1 u. 2
Mappe 5.4	Geotechnik: GTGA WR4 – Tunnel Freinberg, Bergmännischer Tunnel Röhre 1 u. 2
Mappe 5.5	Geotechnik: GTGA WR5 – Donaubrücke
Mappe 5.6	Geotechnik: GTGA WR6 – Tunnel Pöstlingberg Röhre 1 u. 2
Mappe 5.7	Geotechnik: GTGA Radwegunterführung Puchenau

Allfällig später als bis zum 18. Juni 2009 an die Behörde übermittelte Unterlagen konnten in vorliegender Stellungnahme nicht berücksichtigt werden.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zu den Fachbereichen Lärm, Verkehr, Raumordnung, Landwirtschaft, Wald, Wildökologie/Jagd und Abfall sowie zu den Schutzgütern Luft/Klima, Oberflächengewässer, Grundwasser, Tiere/Pflanzen/Lebensräume, Boden und Landschaft der vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

## **Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben**

Durch das Vorhaben kommt es verglichen mit der Nullvariante zu deutlich höheren Emissionen an NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub>. Das geplante Vorhaben steht somit in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und auch weiterer, verbindlicher Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz-Luft<sup>1</sup> deutlich entgegen. Darüber hinaus sind in dem Untersuchungsgebiet die Grenzwerte für PM10 und NO<sub>x</sub> großflächig überschritten; durch Bildung sekundärer Partikel führt NO<sub>x</sub> zu einer Erhöhung von PM10. Für den Schadstoff PM10 wurde dem Land Oberösterreich für den Ballungsraum Linz von der Europäischen Kommission<sup>2</sup> eine Fristerstreckung der Einhaltung der Grenzwerte bis zum Jahr 2011 gewährt. Die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> sind ab dem Jahr 2010 einzuhalten, mit einer möglichen Fristerstreckung spätestens ab dem Jahr 2015. Bei Nichteinhaltung ist die Europäische Kommission ermächtigt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einzuleiten.

In den Unterlagen zur UVE wird kein Szenario angeführt, welches geeignet scheint, diese Zielkonflikte zu beseitigen. Den Ausführungen ist nicht zu entnehmen, ob eine dem UVP-Verfahren vorgelagerte Untersuchung, inklusive einer Alternativenprüfung für die strategische Ebene, die den Anforderungen der SUP-Richtlinie entspricht, durchgeführt wurde.

Zur Erreichung der o.a. Umweltqualitätsziele sollten im Zuge von UVP-Verfahren umweltverträgliche Alternativvarianten ausgearbeitet werden, die einen Anstieg der Emissionen dieses Luftschaadstoffes bzw. Treibhausgases verhindern. Insofern ist die Kompatibilität des Vorhabens mit den oben angeführten rechtsverbindlichen umweltpolitischen Vorgaben ein wichtiges Element bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

---

<sup>1</sup> Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L): Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschaadstoffe erlassen sowie das Ozongesetz und das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert werden, BGBl. I Nr. 34/ 2003.

<sup>2</sup> Entscheidung der Kommission vom 2.7.2009 über die von Österreich eingereichte Mitteilung einer Ausnahme von der vorgeschriebenen Anwendung der PM10-Grenzwerte. K(2009) 5247 endgültig.

## 1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die Unterlagen zur UVE sind gut strukturiert. Die Ausführungen zu den Schutzgütern Oberflächengewässer und Grundwasser sowie zum Fachbereich Lärm enthalten großteils ausreichende Informationen zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens.

Ergänzungen zur Erhebung der Ist-Situation sind zu den Fachbereichen Landwirtschaft und Wildökologie/Jagd notwendig. Die Unterlagen zum Fachbereich „Forstwirtschaft und Waldökologie“ bedürfen einer Überarbeitung hinsichtlich der Darstellung der Projektauswirkungen und der verwendeten Methode.

In Bezug auf das Schutgzut Boden sind Angaben zu den natürlichen Bodenfunktionen zu ergänzen. Weiters sind betreffend die Schwermetallbelastung andere Grenzwerte heranzuziehen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung ist sicherzustellen, dass es auf den Manipulationsflächen zu keinen Schadstoffeinträgen in Böden kommt.

Die Ausführungen zum Schutgzut Landschaft sind hinsichtlich Ist-Situation, Auswirkungen und Maßnahmen als auch im Hinblick auf die Bewertungsmethode zu überarbeiten.

Die Angaben zur Einhaltung von Immissions-Grenzwerten für PM10 und NO<sub>2</sub> bedürfen einiger Ergänzungen. Weiters ist eine umweltmedizinische Bewertung im Hinblick auf die Einhaltung von Irrelevanzschwellen erforderlich.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht sind punktuell Daten zu Abfallarten, -mengen und zur Entsorgung anzuführen.

Die im Rahmen der Erhebung der verkehrlichen Grundlagen und der Verkehrsprognosen getroffenen Annahmen zur Fortschreibung der Verkehrsentwicklung sind nicht nachvollziehbar und unter Berücksichtigung der Systemwirkungen zu überarbeiten. Ebenso ist eine Abschätzung der Unsicherheiten der Prognose zu ergänzen. Außerdem steht der motorisierte Individualverkehr bei allen Verkehrsuntersuchungen im Vordergrund. Es sind weitere verkehrliche Parameter, die das gesamte Verkehrssystem beschreiben, in die Berechnungen und Prognosen einzubeziehen. Die Überprüfung des Vorhabens mit den übergeordneten Raumordnungszielen sowie die positive Wirkung auf den Wirtschaftsraum sind nicht nachvollziehbar dargestellt und daher zu überarbeiten.

Es ist in den Unterlagen nicht ersichtlich, in welcher Lage sich das Vorhaben zum Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ genau befindet. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ist jedenfalls eine genaue Darstellung der Lage des Naturschutzgebietes erforderlich. Eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet ist zur Beurteilung der relevanten Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens erforderlich. In diesem Zusammenhang ist – wie bereits in der Stellungnahme zum UVE-Konzept gefordert – auch darzustellen bzw. zu begründen, dass das Vorhaben dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht zuwider läuft und das öffentliche Interesse am beantragten Vorhaben das Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegt. Eine entsprechende Neubewertung des Schutgzutes Tiere/Pflanzen/Lebensräume unter Berücksichtigung aller das Vorhaben betreffenden Eingriffe ist vorzunehmen.

Im Folgenden sind die für die jeweiligen Fachbereiche notwendigen Ergänzungen, untergliedert nach den gemäß § 6 UVP-G 2000 geforderten Angaben zur Umweltverträglichkeitserklärung, dargestellt.

## 2. Notwendige Ergänzungen

### 2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

#### Verkehr

In der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Einlage 1.1.3, S. 9) wird in Kap. „Nutzen des Projekts“ und im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1) in Kap. 5.2 „Verkehrliche Grundlagen und Auswirkungen des Vorhabens“ erwähnt, dass u.a. durch eine „Einschränkung der Kapazität im entlasteten Straßennetz“ eine nachhaltige Verkehrsentlastung von Linz erreicht werden kann. Es ist näher auszuführen, durch welche Maßnahmen diese Kapazitätseinschränkung erreicht wird.

Bei der Beschreibung des verwendeten Verkehrsmodells ist eine Abschätzung über die Unsicherheiten der Prognose erforderlich, da diese ein Maß für die Treffsicherheit von Verkehrsmodellen darstellt.

In Bezug auf das verwendete Verkehrsmodell ist zu berücksichtigen, dass die im Verkehrsmodell berechneten Zeiteinsparungen durch das Vorhaben nur unmittelbar nach dessen Errichtung wirksam sind und mit der Zeit (jedenfalls aber nach 10 Jahren) gegen Null gehen. Der berechnete Wert der Zeiteinsparung im Jahr 2025 ist daher nicht nachvollziehbar. Zeitvorteile für das Individuum und die Wirtschaft müssen immer auch Raumverlusten, zunehmendem Flächenverbrauch, zunehmenden Trenn- und Zerschneidungswirkungen und in der Folge auch Reduktionen der Artenvielfalt etc. gegenübergestellt werden (siehe dazu MACOUN<sup>3</sup> oder KNOFLACHER<sup>4</sup>).

Im Rahmen der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage 1.1.6) wird der positive Nutzen des Vorhabens dargelegt, der u.a. durch Zeiteinsparung entsteht. Geht man daher für das Jahr 2025 von keiner Zeiteinsparung durch das Vorhaben aus, beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition max. 0,60 und unterschreitet somit die Grenze der Realisierungswürdigkeit. Laut Angaben in den Unterlagen (S. 12) ist ein Projekt gesamtwirtschaftlich realisierungswürdig, sobald das Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 ist.

Die Angaben zur Nutzen-Kosten-Berechnung erfolgen in den Unterlagen gemäß RVS 02.01.22 „Entscheidungshilfe zur Anwendung der NKU im Verkehrsbereich“. Es ist zu begründen, warum die Schadstoff- und Lärmkosten nicht entsprechend dieser RVS in der Nutzen-Kosten-Berechnung berücksichtigt werden. Weiters ist nicht

---

<sup>3</sup> MACOUN, Th. (2000): Bewertung und Bewertungsmethoden in komplexer Umwelt mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsplanung, Habilitationsschrift eingereicht an der Fakultät für Bauingenieurwesen, Technische Universität Wien, S. 243.

<sup>4</sup> KNOFLACHER, H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung, Böhlau Verlag, Wien, S: 384.

nachvollziehbar, warum statt der Gesamtemissionen des Vorhabens nur lokale Immissionen für die Kostenberechnung herangezogen werden. Wie in den Unterlagen angeführt (Einlage 1.1.6, S. 14) werden gemäß RVS 02.01.22 Schadstoffkosten auf Basis der emittierten Schadstoffe berechnet. Ergänzungen bzw. Korrekturen sind erforderlich.

Im Rahmen der Erhebung der Ist-Situation (Einlagen 1.4.2 und 1.4.1, S. 5-12) werden für das Jahr 2005 ein Netz für den MIV (motorisierter Individualverkehr), ein Bahnnetz und ein Busnetz betrachtet. Es ist zu ergänzen, wie diese miteinander verknüpft sind und woraus die angenommenen Elastizitäten zum Verkehrsverhalten im MIV und ÖV (öffentlicher Verkehr) resultieren.

Bei der Darstellung der Verkehrsprognosen (Einlage 1.4.2, S. 46 ff) wird die Bevölkerungsentwicklung für 2015 und 2025 sowie die Strukturentwicklung für das Jahr 2015 berücksichtigt. Es ist zu erläutern, warum für die Prognose für das Jahr 2025 in Bezug auf die Strukturentwicklung das Jahr 2015 herangezogen wird und wie die wirtschaftliche Entwicklung in die Prognosen einfließt.

In Einlage 1.1.3 (S. 15) wird in Bezug auf den Ausbau des ÖV-Netzes auf die Untersuchungen im Rahmen des Vorprojekts eingegangen. Bei der Darstellung der Methode zur Abschätzung der Wirkungen der von der Stadt Linz in Planung befindlichen ÖV-Maßnahmen wird u.a. Folgendes angeführt: „*Als Methode wurde im Rahmen des Vorprojektes eine argumentative Abschätzung der Wirkungen mittels Analogieüberlegungen auf der Basis vorhandener Unterlagen durchgeführt. Damit wurden der Trend und die Bandbreite der Wirkungen abgeschätzt.*“ Diese Aussage ist nicht verständlich; es ist daher näher zu beschreiben, wie dabei vorgegangen wurde. Außerdem wird in Einlage 1.4.2 bei der Darstellung des öffentlichen Verkehrs das bestehende Bahn- und Busnetz betrachtet und wie folgt bemerkt: „*Bei der Umlegung der Wege auf die ÖV-Netze wurden weder für den Bestand als auch für die Prognose Fahrpläne verwendet*“ (Einlage 1.4.2, S. 39). Es ist zu ergänzen, wie der ÖV ohne Fahrpläne simuliert wurde.

In Einlage 1.1.3 wird festgestellt, dass trotz Ausbaumaßnahmen im ÖV die Wirkung auf den ÖV nur gering ist. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die ÖV-Maßnahmen in allen untersuchten Planfällen nur zusätzlich zur A 26 geplant sind (vgl. S. 15-17, Einlage 1.1.3). Ein Planfall ohne A 26 und nur mit Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist daher, insbesondere zur Nachvollziehbarkeit dieser Aussage, zu ergänzen.

#### Raumordnung

Es ist zu begründen, warum einerseits „*eine quantitative Abschätzung bzw. Bezifferung der zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile im gegenständlichen Rahmen nicht möglich ist*“, andererseits aber „*bei Umsetzung des Vorhabens sowohl für den Siedlungsraum als auch für den Wirtschaftsraum überwiegend positive Effekte und Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand abgeleitet werden können*“ (S. 18, Einlage 1.1.3).

In Einlage 4.1.1 (S. 20 f) werden die Raumordnungsziele aus dem Oberösterreichischen Landesraumordnungsprogramm dargestellt. Bei der Prüfung auf Konflikte (S. 22) „*kann kein Konflikt mit den Zielsetzungen des Landesraumordnungsprogramms erkannt werden.*“ Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar und daher anhand der angeführten Raumordnungsziele näher zu erläutern.

Ebenso ist plausibel darzustellen, wie sich durch das ggst. Vorhaben positive Auswirkungen im Hinblick auf die Zielsetzungen des Verkehrskonzepts der Stadt Linz (S. 30) ergeben.

In Kap. 5.2.1 (Einlage 4.1.1, S. 75) werden für die Betriebsphase positive Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Wirtschaftsraum erwartet. Auf diese Aussage ist näher einzugehen, wobei insbesondere die erwarteten „positiven Synergieeffekte“ detaillierter darzustellen sind.

## 2.1.1. Rückstände und Emissionen

### Abfall

In der Einlage „Baukonzept und Materialbewirtschaftung“ (Einlage 2.7.1, S. 73) werden die groben Inhalte für das Baustellenabfallwirtschaftskonzept, welches erst vor Ausschreibungsbeginn erarbeitet werden soll, aufgelistet. Dabei wird allerdings schwerpunktmäßig nur der Bodenaushub angeführt. Es sind daher weitere, in einem Baustellenabfallwirtschaftskonzept erforderlichen Bereiche, wie z.B. andere Abfallarten, Angaben zur Entsorgung und zur Abfall-Logistik, zu ergänzen.

Eine Darstellung der in der Betriebsphase anfallenden Abfälle fehlt mit Ausnahme der Beschreibung der Entwässerung gänzlich und ist daher unter Angabe der Menge (t/a) je Abfallart inkl. der Schlüsselnummer gemäß Abfallverzeichnisverordnung<sup>5</sup> zu ergänzen. Weiters ist anzugeben, wie diese Abfälle entsorgt werden (Verwertung/Recycling/externe Entsorgung).

Bezüglich der Entwässerung wird im „Technischen Bericht Tunnel Freinberg Objekt WR 3 – Unterflurtrasse“ (Einlage 3.2.1, Kap. 10.2.2.3) erwähnt, dass bei einer alternativen Entsorgung der Wässer die Becken ausgepumpt und andernorts fachgerecht entsorgt werden. Es ist zu ergänzen, was man unter der angeführten fachgerechten Entsorgung versteht.

## 2.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

### Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Für eine vollständige Beurteilung sind in der Darstellung der Auswirkungen der Nullvariante (Einlage 1.2.1, S. 71-73) die Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und Lebensräume zu ergänzen.

---

<sup>5</sup> BGBl. II Nr. 570/2003, Anlage 5 idgF

### 2.3. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

#### Oberflächengewässer

Im Fachbeitrag Oberflächenwasser (Kap. 4.1.2.2) wird bezüglich des chemischen und ökologischen Zustands gemäß Wasserrechtsgesetz (WRG) auf die Einlage 4.10.6 „Gewässerökologie und Fischerei“ verwiesen. Dort werden aber nur die Qualitätselemente Hydromorphologie und Fische gemäß WRG behandelt. Eine wasserrahmenrichtlinienkonforme Bewertung des Qualitätselements Makrozoobenthos ist zu ergänzen bzw. ist zu begründen, warum die Behandlung dieses Qualitätselements bei der Bewertung des ökologischen Zustands fehlt.

#### Grundwasser

Der hydrogeologische Lageplan umfasst nicht das gesamt Projektgebiet. Der südliche Teil ist auf dem Plan ebenfalls darzustellen.

#### Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist durch eine kartografische Darstellung, in der insbesondere auch die Grenzen des Naturschutzgebiets „Urfahrwänd“ erfasst sind, zu ergänzen.

Die Erhebungen zur Darstellung der Ist-Situation sind jahreszeitlich und vom Umfang überwiegend adäquat. Eine Ausnahme stellt die Erfassung der Reptilienfauna dar, für die – aufgrund der meist individuenschwachen Vorkommen – vier Begehungen im Gebiet als unzureichend einzustufen sind. Eine intensive Kartierung der Reptilenvorkommen (mindestens 10 Begehungen), durchgeführt von erfahrenen Herpetologen, ist erforderlich, um den tatsächlichen Artenbestand der Urfahrwänd beurteilen zu können.

In Tab. 43 (Einlage 4.6.1, S. 55) sind die Angaben zu den Gefährdungseinstufungen für alle Reptilien- und mehrere Amphibienarten zu ergänzen. Alle gelisteten Arten sind laut OÖ Naturschutzgesetz vollkommen geschützt. Der Gefährdungsgrad ist bei der Bewertung der Sensibilität der einzelnen Arten gegenüber Eingriffen zu berücksichtigen.

Im Teilgutachten Tiere (Einlage 4.6.1, S. 60) wird für den Teilraum Turmleiten ein Vorkommen der Blindschleiche erwartet und ein Vorkommen der Äskulapnatter nicht ausgeschlossen. Die Aussage „Für alle anderen Kriechtierarten fehlen südlich der Donau die geeigneten Lebensraumvoraussetzungen“ ist nicht nachvollziehbar bzw. zu begründen. Auch wenn sich die Aussage nur auf das Untersuchungsgebiet bezieht, sind laut Amphibien- und Reptilienatlas von Österreich sowie von Oberösterreich<sup>6</sup> Vorkommen von Ringelnatter, Schlingnatter und Zauneidechse ebenfalls zu erwarten.

#### Boden

Die natürlichen Bodenfunktionen sind zu beschreiben und in die Bewertung der Sensibilität mit einzubeziehen.

---

<sup>6</sup> WEISSMAIR, W. & MOSER, J. (2008): Atlas der Amphibien und Reptilien Oberösterreichs. Denisia 22, 132 pp.

### Landwirtschaft

Die Bewertung der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung (Ist-Zustand) fehlt und ist zu ergänzen.

### Landschaft

Die im Fachbeitrag (Landschafts- und Stadtbild/Freizeit und Erholung, Einlage 4.5.1, S. 9) angeführte Einstufung der Sensibilität ist nicht nachvollziehbar. Demnach wird z.B. als Definition für eine „geringe Sensibilität“ angegeben, dass „das Schutzgut in einer lokal bedeutenden Weise ausgebildet“ ist. Es sind aussagekräftige Bewertungskriterien festzulegen, anhand derer die einzelnen Bewertungsklassen definiert und beschrieben werden. Darauf basierend ist eine nachvollziehbare Bewertung der Sensibilität durchzuführen.

### Wildökologie/Jagd

Um den Ist-Zustand ausreichend abzubilden, sind Geländeuntersuchungen bzw. Felderhebungen zur Erhebung der vorkommenden Wildarten, Wildwechsel, Wander- und Ausbreitungskorridore sowie der Barrieren zu unterschiedlichen Jahreszeiten bei entsprechender Witterung (z. B. Schneelage, nach Regenereignissen) durchzuführen und entsprechend zu dokumentieren.

## **2.4. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt**

### Luft

Im Bericht Luftschatdstoffe (Einlage 4.8.2) und im Bericht Umweltmedizin (Einlage 4.11.1) werden für bestimmte Gebäude bzw. Gebiete Gesamtbelastungen deutlich über den Grenzwerten gemäß IG-L prognostiziert sowie Zusatzbelastungen über der Irrelevanzschwelle. Es wird angeführt, dass bei diesen Gebäuden bzw. Gebieten keine dauerhafte Wohnnutzung vorliegt, die Umweltverträglichkeit daher trotzdem gegeben sei. Für ein Objekt wird angeführt, dass dieses ab dem Jahr 2015 einer gewerblichen bzw. Büronutzung zugeführt werden soll. Nach Anhang III der RL 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitäts-Richtlinie) wird die Einhaltung der Grenzwerte nur an solchen Orten nicht beurteilt, „zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt“ sowie „auf Industriegeländen oder in industriellen Anlagen, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten“. Es ist daher durch entsprechende Angaben sicherzustellen, dass diese Bedingungen für die jeweiligen Gebäude bzw. Gebiete gelten. Andernfalls ist die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens entsprechend dem IG-L vorzunehmen und es sind Maßnahmen vorzusehen.

Durch die Maßnahmen „Tempo 60“ und „Lärmschutzwand“ wird laut Angaben in den Unterlagen die Irrelevanzschwelle für NO<sub>2</sub> und PM10 bei den nächsten Anrainern nicht mehr überschritten. Unbeschadet dessen zeigen jedoch die Modellrechnungen betreffend PM10 bzw. NO<sub>2</sub> für das Jahr 2012 bzw. 2015 und darüber hinaus, wie auch in der Nullvariante, Überschreitungen der Grenzwerte. Für den Schadstoff PM10, dessen Grenzwerte ab dem Jahr 2005 einzuhalten gewesen wären, wurde dem Land Oberösterreich für den Ballungsraum Linz von der Europäischen Kommission eine Fristerstreckung bis zum Jahr 2011 gewährt. Die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> sind ab dem Jahr 2010 einzuhalten, mit einer möglichen Fristerstreckung spätestens ab dem Jahr 2015. Bei Nichteinhaltung ist die Europäische Kommission gemäß Luftqualitäts-Richtlinie<sup>7</sup> ermächtigt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einzuleiten. Zu diesem Zielkonflikt finden sich in den Unterlagen jedoch keine Angaben. Entsprechende Ergänzungen sind erforderlich.

In Kapitel 3.3.2.10 des Berichts Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2) wird der statistische Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert von PM10 und der Anzahl an Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert angeführt und erwähnt, dass dieser statistische Zusammenhang angewandt wird. Dagegen wird in Kapitel 5.2.3.2 von einer Berechnung der Anzahl an Überschreitungen für die Nullvariante mit dem Hinweis auf fehlende Daten für die Vorbelastung im Jahr 2018 Abstand genommen. In Kapitel 6.4.2.2 (Planfall 2018) wird am Beginn des Kapitels zwar eine textliche bzw. tabellarische Darstellung der Ergebnisse für die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwerts angekündigt, diese findet sich jedoch nicht in den Unterlagen. In Folge wird erwähnt, dass es zu keinen Überschreitungen des Grenzwertes bei PM10 kommt (Kapitel 7.2.3), allerdings bezieht sich dies offenbar nur auf den Grenzwert für den Jahresmittelwert, nicht jedoch auf das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert. Entsprechende Angaben und Bewertungen für den PM10 Tagesmittelwert sind daher zu ergänzen.

Die Berechnungen für PM10 werden für die Jahre 2018 und 2025 durchgeführt, da durch die höhere Verkehrsleistung die Nicht-Abgasemissionen (wie z.B. Abrieb und Aufwirbelung) in diesen Jahren höher seien, als im Jahr 2015. Allerdings ist aufgrund nationaler und internationaler Luftreinhalteaktivitäten zu erwarten, dass in den Jahren davor die Vorbelastung und damit die Gesamtbelaestung höher ist als im Jahr 2018 bzw. 2025. Eine Bewertung ist daher auch für das Jahr der Inbetriebnahme (2015) durchzuführen. Dies insbesondere auch deshalb, da der Grenzwert für PM10 ab dem Jahr 2011 bzw. 2012 einzuhalten ist.

Für die Bauphase werden für das Jahr 2012 trotz verschiedener Maßnahmen Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert prognostiziert (Tab. 33, Kap. 6.2.7.4). Zu Änderungen der Anzahl an Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert finden sich in den Unterlagen keine Angaben; anhand der angeführten Jahresmittelwerte kann jedoch vermutet werden, dass das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert an zahlreichen Aufpunkten überschritten wird. Wie oben angeführt, sind die Grenzwerte für PM10 ab dem Jahr 2011 bzw. 2012

---

<sup>7</sup> Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG): Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa. ABl. Nr. L 152/1 vom 11.6.2008.

einzuhalten. Zu diesem Zielkonflikt finden sich in den Unterlagen jedoch keine Angaben. Diese sind daher zu ergänzen.

In Kapitel 2.7.2 des Berichts Umweltmedizin (Einlage 4.11.1) wird angeführt, dass die zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierte Irrelevanzschwelle eingehalten wird. Der Festlegung von Irrelevanzschwellen liegen jedoch keine medizinischen Überlegungen zugrunde (siehe Leitfaden UVP und IG-L<sup>8</sup>). Die Aussage ist daher entsprechend zu korrigieren und um eine umweltmedizinische Bewertung zu ergänzen.

In den Unterlagen (Einlage 1.1.3, S. 18) wird Folgendes angeführt: „*Durch den Bau der A 26 kann der Verkehr gebündelt werden und bewirkt folglich weiträumige Verkehrsverlagerungen welche im Vorhabensplanfall 2025 zu großflächigen Schadstoffreduktionen im Linzer Stadtgebiet führen.*“ Dadurch wird der Eindruck vermittelt, das Vorhaben würde in Bezug auf Luftschadstoffe eine massive Entlastung hervorrufen. Dies ist nicht richtig, da es zu einer Verkehrszunahme und damit zu einer Gesamtzunahme der Emissionen kommt, wenn auch durch die Verkehrsverlagerung lokal Entlastungen auftreten. Es ist klar darzustellen, dass das Vorhaben keine Verbesserung der Emissionssituation bewirkt. Dies gilt auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

#### Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Im Teilgutachten „Pflanzen und deren Lebensräume“ (Einlage 4.7.1) wird angeführt, dass das Naturschutzgebiet Urfahrwänd vom Vorhaben „*weder direkt noch indirekt betroffen*“ ist (S. 25) bzw. dass „*infolge der Bauarbeiten und des Betriebes keine Auswirkungen auf das nahe gelegene Naturschutzgebiet zu erwarten*“ sind. Gemäß der aktuellen Ausweisung des Naturschutzgebiets Urfahrwänd ([www.geoland.at](http://www.geoland.at)) ist die genaue Verortung des geplanten Vorhabens im Gebiet (Donaubrücke, orographisch links, mit den Anschlussstellen „Donau Süd“ und „Donau Nord“) nicht deutlich erkennbar. Entsprechende Angaben zur Lage und Abgrenzung des Naturschutzgebiets und des Vorhabens sind erforderlich. Diesbezüglich ist u.a. eine kartographische Darstellung der aktuellen Schutzgebietsgrenzen verschnitten mit der geplanten Trasse zu ergänzen.

Das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ beherbergt eine hohe Artenzahl vieler wärmeliebender Tiergruppen. Die in den Unterlagen nicht berücksichtigte Studie zur Ameisenfauna von Linz<sup>9</sup>, zeigt stellvertretend für viele andere Tiergruppen den hohen naturschutzfachlichen Wert dieses Naturschutzgebiets. Die Eingriffe in und Auswirkungen auf dieses Naturschutzgebiet sind nachvollziehbar zu beschreiben, insbesondere unter Bezugnahme auf die Vereinbarkeit mit den Zielen des Naturschutzes.

---

<sup>8</sup>UMWELTBUNDESAMT (2007): Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren. Überarbeitete Version. Wien. <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/BE274.pdf>

<sup>9</sup> AMBACH J., MOSER J., SPINDLER Th. WINTERSBERGER H. (1998): Naturkundliches Jahrbuch der Stadt Linz, Band 44.

Die in diesem Zusammenhang im Teilgutachten Pflanzen und deren Lebensräume (Einlage 4.7.1, S. 25) getätigte Aussage „*ebenso wird der Schutzzweck des Gebietes nicht beeinflusst*“ (S. 25) ist nicht ausreichend begründet. Es ist plausibel darzulegen, wie die „*Bewahrung und ungestörte Entwicklung der Felsstruktur und -vegetation*“ trotz Sprengarbeiten und der Errichtung von zwei Tunneleingängen im Naturschutzgebiet gewährleistet wird. Ebenso ist darzustellen, wie sichergestellt wird, dass das Erscheinungsbild des Naturschutzgebiets („*Schutzzweck: Sicherung eines ... natürlichen ... störungsarmen Erscheinungsbildes ...*“, S. 26) durch das Vorhaben nicht nachhaltig verändert wird.

Die Aussage „*da es sich bei den Lebensräumen entlang der Urfahrwänd bereits um isolierte Populationen (Smaragdeidechse, Mauereidechse) handelt, ist das Abwandern dieser Art nicht ausgeschlossen*“ (Einlage 1.2.1, S. 143) steht im Widerspruch zur Aussage in Einlage 4.6.1 (S. 157), wonach es für diese Arten „*derzeit keine Ausweichmöglichkeiten gibt*“. Dies ist entsprechend zu klären.

Die Einschätzung, dass der Status der Smaragdeidechse im Bereich der „Urfahrwände“ als verschollen gilt, ist aufgrund der nicht ausreichend intensiven Begehungen nicht nachvollziehbar. Die Schlussfolgerung der Gesamtbelastung („*keine Veränderung der Populationsstruktur*“, Einlage 4.6.1, S. 106) bei Umsetzung der Maßnahmen (Neugestaltung eines Reptilienlebensraumes am Windflach) ist aufgrund der unter 2.3 genannten Unsicherheiten für diese Art nicht verständlich. Eine Neubewertung auf Basis detaillierterer Erhebungen ist erforderlich.

### Wald

Nach der in Kap. 3.3.4 (Einlage 4.4.4) beschriebenen Methodik ergibt sich aus der Verschränkung von Sensibilität und Eingriffsintensität die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens. In den folgenden Kapiteln wird auf die Eingriffsintensität und ihre Verschränkung mit der Sensibilität nicht mehr eingegangen. Die Begriffe der Eingriffsintensität und -erheblichkeit sind zu klären und ihrer Definition entsprechend, insbesondere im Rahmen der Auswirkungsanalyse, zu verwenden.

In Kap. 5 „Projektauswirkung ohne Maßnahmen“ des Fachberichts „Forstwirtschaft und Waldökologie“ (Einlage 4.4.4, S. 62 ff) werden in den Tabellen 12, 13 und 16 im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen bereits kompensatorische Maßnahmen zur Erklärung der Einstufung der Eingriffserheblichkeit angeführt. Es finden sich Formulierungen wie „*Ziele des Gefahrenzonenplanes können durch die integrativen Projektmaßnahmen erfüllt werden*“ (S. 66), „*die Bannwaldsituation kann durch die sicherheitstechnischen Maßnahmen aufrecht erhalten werden*“ (S. 71), „*Sicherungsmaßnahmen sind notwendig und werden im Fachbericht Geologie ausführlich beschrieben*“ (S. 71). Dies ist nicht verständlich, da in diesem Kapitel ausdrücklich die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ohne Berücksichtigung von Maßnahmen beschrieben und bewertet werden sollen. Die klare methodische Trennung der Inhalte der Kapitel 5 und 6 ist ebenso erforderlich, wie eine darauf aufbauende Neubewertung der Eingriffsintensität und -erheblichkeit des Vorhabens (Kapitel 5), um die Nachvollziehbarkeit der einzelnen Bewertungsschritte zu gewährleisten.

## Boden

Die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen sind zu beschreiben und in der Bewertung der Eingriffserheblichkeit zu berücksichtigen.

Im Fachgutachten „Landwirtschaft und Bodenqualität“ (S. 23) wird in Kap. 4.4 u.a. die Bewertungsmethodik zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit in Bezug auf Bodenqualität beschrieben. Zur Beurteilung der Einträge von Cadmium, Blei und Kupfer (Tabelle 4-8 und 4-9) werden die Grenzfrachten der Düngemittelverordnung herangezogen. Dies ist nicht nachvollziehbar, da die Düngemittelverordnung Grenzwerte für Schwermetalleinträge vorgibt, die sich aus der notwendigen Düngung ergeben und nicht für Einträge, die aus Emissionen anderer Quellen (wie Straßenverkehr) resultieren. Einträge aus Immissionen, die sich aus der Verkehrsbelastung des Vorhabens ergeben, sind im Zusammenhang mit der bereits vorhandenen Bodenbelastung anhand der in der ÖNORM L 1075 festgelegten Grenzwerte zu beurteilen (Tabelle 15-5). Die Angaben sind zu korrigieren.

## Landwirtschaft

Im Fachbericht Landwirtschaft und Boden (Einlage 4.4.1) gibt es unterschiedlichen Angaben zum Bedarf landwirtschaftlicher Flächen durch das Vorhaben. Einerseits wird in Kap. 6.3.3 ein Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen während der Betriebsphase von 1,21 ha festgestellt, wobei diese Flächen von einem einzelnen Besitzer stammen, der damit 40% seiner Gesamtfläche verliert. Andererseits geht aus Tab. 6-13 hervor, dass von der Gesamtflächenbeanspruchung während der Betriebsphase (16,55 ha) 0,17 ha auf landwirtschaftlich genutzte Flächen entfallen. Diese widersprüchlichen Angaben sind zu beseitigen.

## Landschaft

Die Auswirkungsanalyse ist nicht nachvollziehbar. Eine Beschreibung der zur Bewertung der Auswirkungen herangezogenen Kriterien je definierter Bewertungsklasse, die das Ausmaß der Eingriffsintensität des Vorhabens plausibel darlegen (z.B. Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge wie Störungen, Einschränkung und Unterbrechung von Sichtbeziehungen, Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft insbesondere charakteristischer Landschaftselemente und der Eigenart der Landschaft), ist erforderlich. Durch Verschränkung von Eingriffsintensität (der Auswirkungen) und Sensibilität (des Ist-Zustands) ist die Eingriffserheblichkeit je Kriterium zu ermitteln und zu bewerten.

Im Fachbeitrag werden laut Kapitelname in Kap. 5 die Projektwirkungen ohne Maßnahmenwirkung dargestellt (S. 79). Im selben Kapitel (5.1.1.3) wird bei der Bewertung der Auswirkungen abschließend angeführt, dass die Eingriffsintensität für die Betriebsphase durch die nachhaltige Wirkung der oben angeführten Maßnahmen als hoch eingeschätzt wird, im Vergleich zur Bauphase, deren Eingriffsintensität als sehr hoch eingestuft wird. Es ist klarzustellen, ob die Bewertung der Auswirkungen mit oder ohne Berücksichtigung der Maßnahmenwirkung erfolgt ist.

Im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1) wird durch die Auswirkungen des Vorhabens eine sehr hohe Eingriffsintensität für die Bereiche Landschaftsbild/Stadtteil und Freizeit/Erholung festgestellt. Es ist nachvollziehbar darzulegen, wie diese Auswirkungen durch das Ergreifen von Maßnahmen auf ein „vertretbares“ Maß (UVE-Bericht, S. 168) reduziert werden.

#### Wildökologie/Jagd

Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die unter 2.3 geforderten Ergänzungen betreffend die Ist-Situation zu berücksichtigen.

### **2.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Einschränkung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen**

#### Luft

Wie unter 2.4 angeführt, werden im Raum Linz die Grenzwerte für PM10 und NO<sub>2</sub> z.T. weit über die Einhaltefristen hinaus überschritten. Die angeführten Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase umfassen jedoch nur einen Teil der möglichen Maßnahmen. Es sind daher weitere Maßnahmen anzuführen, mit denen die Emissionen von PM10 und NO<sub>x</sub> reduziert werden können.

Im Fachbeitrag Luftschatdstoffe (Kap. 7.3) und im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1, Kap. 10.3) wird angeführt, dass die Beweissicherung durch das Luftgütemessnetz des Amts der Oberösterreichischen Landesregierung erfolgt. Zusätzlich wird in den Unterlagen empfohlen, temporäre Messungen durchzuführen. Da es durch das Vorhaben zu relevanten Zusatzbelastungen kommt und für den Zentralraum Linz bei PM10 und NO<sub>2</sub> weiterhin Grenzwertüberschreitungen prognostiziert werden, ist das bestehende Luftgütemessnetz durch die räumliche Distanz zum Vorhaben nicht geeignet, Auswirkungen auf die Luftschatdstoffbelastung in der Bau- und Betriebsphase zu überwachen. Es sind daher die empfohlenen Beweissicherungsmaßnahmen zwingend vorzusehen. Darüber hinaus sind für die Bauphase entsprechend den Belastungsschwerpunkten geeignete Beweissicherungs- und Sofortmaßnahmen vorzusehen.

Im Fachbeitrag Klima und Meteorologie (Einlage 4.8.1, S. 80) wird in Kap. 6 im Rahmen der Maßnahmenplanung angeführt, dass es durch die vorgeschlagenen Pflanzungen von Sträuchern und Bäumen sowie durch die Begrünung der Unterflurtrasse Waldeggstraße aufgrund von Photosynthese-Prozessen lebender Pflanzen zu CO<sub>2</sub>-Reduktionen kommt. Als Richtwert wird für einen ausgewachsenen Baum ein Ausmaß von 2 t CO<sub>2</sub> pro Jahr angenommen. Diese Beurteilung der Maßnahmenwirksamkeit ist nicht nachvollziehbar. Nicht die Menge des aufgenommenen Kohlendioxids ist für die CO<sub>2</sub>-Bilanz maßgeblich, sondern nur dessen langfristig (überwiegend im Holz) festgelegter Anteil. Eine Abschätzung für Fichte oder Buche ergibt eine langfristig in Stamm und Wurzel festgelegte Kohlenstoffmenge von max. 10 kg Kohlenhydrat, äquivalent ca. 15 kg CO<sub>2</sub>, pro Baum und Jahr. Die Geltendmachung von Bepflanzung und Begrünung als Maßnahme erfordert somit eine Neuberechnung und -bewertung der Kompensationswirkung.

Im Rahmen der Neuberechnung und -bewertung der CO<sub>2</sub>-Kompensationswirkung von Bäumen ist weiters zu berücksichtigen, dass bei jeder Neuaufforstung immer um Größenordnungen mehr Bäume gepflanzt werden als langfristig übrigbleiben. Mit der Standraumerweiterung der Einzelbäume steigt die Konkurrenz und Bäume sterben ab bzw. werden im Zuge von Durchforstungsmaßnahmen eliminiert. Führt man die Berechnungen je gepflanzten Baum für die Jahre fort – wie in der UVE durchgeführt – überschätzt man die C-Bindung auch aus diesem Grund drastisch. Daher ist der Zuwachs bzw. die C-Bindung neu gepflanzter Bäume nicht je Einzelbaum hochzurechnen, sondern je Hektar und unter Zugrundelegung altersgemäßer Stammzahlen je Fläche zu berechnen. Ertragstafeln wie sie in der Forstwirtschaft üblich sind, können hierfür eine Berechnungsgrundlage darstellen.

In den Unterlagen wurde die CO<sub>2</sub>-Bindung der neugepflanzten Bäume zwar in die Betrachtungen zur CO<sub>2</sub>-Emission des Vorhabens einbezogen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der notwendigen Waldrodungen jedoch nicht berechnet bzw. berücksichtigt. Diese einseitige Betrachtung ist nicht zulässig und daher zu ergänzen.

#### Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Um die Wirksamkeit der Maßnahme „Neugestaltung eines Reptilienlebensraums am Windflach“ beurteilen zu können, ist näher zu beschreiben, was darunter zu verstehen ist.

Die negativen Auswirkungen nächtlicher Beleuchtungen auf Insekten werden in Einlage 4.6.1 erwähnt. Im „Technischen Bericht zur Baustellenbeleuchtung“ fehlt die Angabe, welches Lichtspektrum der verwendete Lampentyp (HIT-DE 400W) emittiert. Zum Schutz der Insekten sind Lampen mit möglichst geringem UV-Anteil zu verwenden und die Scheinwerfer, insbesondere im Bereich Pöstlingberg/Urfahrwänd, nicht in Richtung bewaldeter Flächen auszurichten.

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase verbleiben nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen laut Angaben im Teilgutachten Pflanzen (besonders in Bezug auf Funktions- und Flächenverlust von Felsrasen) hohe Auswirkungen. Diese bleiben „punktuell auf einzelne Konfliktbereiche beschränkt“ und die Gesamtbeurteilung „ergibt demnach vertretbare Auswirkungen“ (S. 101). Ein nur punktueller Konflikt stellt jedoch keine ausreichende Begründung für vertretbare Auswirkungen dar. Es ist klarer zu begründen, warum hohe Auswirkungen dennoch vertretbar sind.

Eine kombinierte planliche Darstellung der Lage und Begrenzung des Naturschutzgebietes und der projektierten Maßnahmen fehlt und ist nachzureichen.

#### Landwirtschaft

Teile der landwirtschaftlichen Flächen im Projektgebiet werden während der Bauphase als Umschlag- und Zwischenlagerplätze temporär genutzt. In den Unterlagen wird angeführt, dass für Maßnahmen zur Lagerung, Verfüllung sowie zum Bodenaufbau die Richtlinie zur Rekultivierung von Land- und forstwirtschaftlichen Böden (BMLFUW, 2009<sup>10</sup>) herangezogen wird. Belasteter Bodenaushub bzw. Materialien auf diesen Manipulationsflächen verschlechtern die Bodenqualität auch nach der Rekultivierung.

---

<sup>10</sup> [http://www.bodeninfo.net/index.php?article\\_id=123](http://www.bodeninfo.net/index.php?article_id=123)

Zum Schutz dieser Böden vor Schadstoffeinträgen sind daher entsprechende Maßnahmen gemäß der Richtlinie zur Rekultivierung von Land- und forstwirtschaftlichen Böden (BMLFUW, 2009) für die Bauphase vorzusehen.

#### Lärm

In Kapitel 5.1.4.3 „Aktive Lärmschutzmaßnahmen“ der UVE wird der Einsatz von lärmarmen Fahrbelägen auf den Brückentragwerken beschrieben. Jedoch wird angeführt, dass eine technische Spezifikation des Fahrbahnbelages in der UVE nicht notwendig sei und nach Errichtung der Fahrbahn bzw. vor öffentlicher Inbetriebnahme ein Nachweis der produktsspezifischen Schallerregung erbracht werden wird. In der UVE ist darzustellen, wie der projektierte Lärmschutz gewährleistet wird, wenn nach fertiggestellter Fahrbahn festgestellt wird, dass der Fahrbahnbelag nicht die erforderliche Schallminderung erbringt.

#### Landschaft

Die Beschreibung der Maßnahmen ist sehr kuriosch gehalten. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die als sehr hoch bezeichnete Eingriffserheblichkeit auf ein mittleres Maß reduziert werden kann. Nähere Angaben zu den Maßnahmen sind erforderlich. Weiters sind die Maßnahmen verbindlich im Projekt vorzusehen, andernfalls können sie nicht zur Reduktion der Auswirkungen herangezogen werden.

### **2.6. Allgemein verständliche Zusammenfassung**

In der Zusammenfassung der UVE (Einlage 1.1.3) fehlt für jeden Fachbereich bzw. jedes Schutzgut die Darstellung der bestehenden Situation (Ist-Zustand). Für die Bewertung der Auswirkungen stellt jedoch die Sensibilität des Ist-Zustands (gegenüber Eingriffen) einen wesentlicher Parameter dar, ohne den die erfolgte Beurteilung der Auswirkungen nicht nachvollzogen werden kann. Eine kurze Beschreibung der wesentlichen Aspekte des Ist-Zustands ist daher für jeden Fachbereich bzw. jedes Schutzgut zu ergänzen.

#### Abfall

Die abfallwirtschaftliche Situation für das gegenständliche Projekt wurde in der Zusammenfassung mit Ausnahme des Themenbereichs „Altlasten“ nicht dargestellt. Dies ist hinsichtlich der wichtigsten Abfallfraktionen (Art, Menge, Verwertung/Entsorgung) im Hinblick auf das Thema Emissionen zusammenfassend zu ergänzen.

### 3. Empfehlungen

#### 3.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

##### 3.1.1. Rückstände und Emissionen

Die in der Bauphase anfallenden Abfälle werden in Tab. 3-26 (Baukonzept und Materialbewirtschaftung, Einlage 2.7.1, S. 71) in Form einer Auflistung von möglichen Abfallarten unter Angabe der Schlüsselnummer und der Möglichkeit zur Verwertung/Entsorgung dargestellt. Zur besseren Übersicht über das Abfallaufkommen sollten die bereits bekannten Mengen, die in anderen Kapiteln beschrieben werden (wie z.B. nicht verwertbarer Tunnelausbruch oder Bodenaushub, Abbruch aus bestehendem Tragwerk (Beton oder Stahl), etc.) den in der Tabelle genannten Abfallarten (und Schlüsselnummern) zugeordnet werden.

#### 3.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

In den Unterlagen (E 1.1.3, S. 8,) wird Folgendes angeführt: „*Generelle Zielsetzung und Motivation der A 26 Linzer Autobahn ist eine umfassende und nachhaltige Lösung dringender Probleme im Bereich des Individualverkehrs im Raum Linz. Aufgrund der Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes resultieren tagtäglich hohe Reisezeitverluste und erhebliche Umweltbelastungen im dicht besiedelten innerstädtischen Bereich*“. Dass die A 26 eine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz herbeiführt, ist nicht nachvollziehbar, da die Auswirkungen solcher Autobahnringe bereits bekannt und in Studien dokumentiert sind:

So beschreibt etwa KNOFLACHER<sup>11</sup> (2007), dass derartige Projekte zu Zersiedlung und Verlagerung der Stadtirtschaft an die Peripherie, den „Speckgürtel“, führen und damit auch die Vernichtung und der Niedergang der innerstädtischen Wirtschaft verbunden sind. Als Beispiel dafür wird die Südosttangente in Wien angeführt, eine seinerzeit sechsspurige, heute durch die herkömmliche Verkehrsplanung auf acht Fahrstreifen erweiterte tangentiale städtische Autobahn: „*Früher wurde der Verkehr durch die Schlachthausgasse abgewickelt, was – nach Auffassung der Betreiber dieses Projektes – aufgrund der Staus und Abgase zu unhaltbaren Zuständen für die Bevölkerung in diesem Straßenzug geführt hat*“... „*Im ersten Jahr nach der Eröffnung der Autobahn reduzierte sich der Autoverkehr in der Schlachthausgasse auf rund ein Drittel der vorherigen Verkehrsbelastungen. Dann setzte die Wirkung des Systems ein. Zehn Jahre später war in der Schlachthausgasse 20 % mehr Autoverkehr als vorher, statt 22.000 waren es nun 26.000 Fahrzeuge täglich und auf der neu ausgebauten sechsspurigen Autobahn noch 80.000 Fahrzeuge zusätzlich. Strukturen wurden durch die Autobahn an die Peripherie bzw. außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Wien verlagert, das System passte sich dem neuen Verkehrssystem an. Nicht nur die Autofahrer, auch die Wirtschaft nutzte ihre Vorteile – allerdings zum Nachteil der Stadt und ihrer Wirtschaft*.

---

<sup>11</sup> KNOFLACHER, H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung, Böhlau Verlag, Wien, ISBN-13: 978-3-205-77626-0, 384 S. m. 262 Abb.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen mit Verkehrsprojekten dieser Art sollten andere Lösungsmöglichkeiten, die anstelle des MIV die Situation des ÖV verbessern, untersucht und umgesetzt werden.

### **3.3. Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt**

**Lärm**

Das gegenständliche Vorhaben führt zu projektbedingten Pegelanhebungen von bis zu +5dB u. a. in derzeitigen Erholungsgebieten. Der Mediziner bewertet diese Erhöhung als „geringe verbleibende Auswirkung“. Es sollte im medizinischen Gutachten angeführt werden, worauf sich diese Annahmen stützen.

**Luft**

Im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1, Kap. 9.1.1.1) wird für die Bauphase auf Tab. 55 und 56 der Einlage 4.8.2 verwiesen. Diese Tabellen zeigen jedoch Werte für die Betriebsphase. Die Angabe sollte daher entsprechend korrigiert werden.

gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UKG

Mag. Georg Rebernig

27. August 2009 - 00:04 Uhr · Von Eike-Cl. Kullmann · Oberösterreich

Oberösterreich

## Ministerium übt heftige Kritik am Westring

LINZ Von unerwarteter Seite erhalten die Gegner des Westringes Unterstützung. Das Lebensministerium übt in einer Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitserklärung Kritik an dem Verkehrsprojekt.

Mit 18 Seiten fällt die Stellungnahme des VP-geführten Ministeriums (Niki Berlakovich) umfangreich aus. Und sie wird, davon geht Grün-Gemeinderätin Gerda Lenger aus, Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl (VP) nicht gefallen.

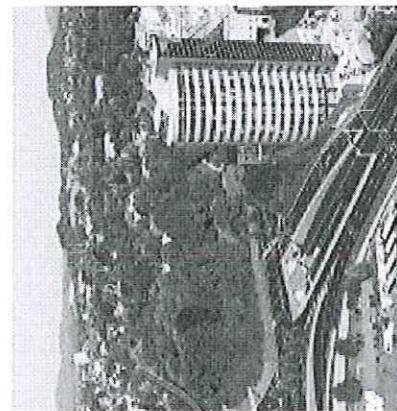
So stehe der Linzer Westring „in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und weiterer, verbindlicher

Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz-Luft deutlich entgegen.“ Die „im Rahmen der Erhebung der verkehrlichen Grundlagen und der Verkehrsprognosen getroffenen Annahmen zur Fortschreibung der Verkehrsentwicklung“ bezeichnet das Ministerium als „nicht nachvollziehbar.“

Auch vom Kosten-Nutzen-Effekt ist das Ministerium nicht überzeugt: „Geht man daher für das Jahr 2025 von keiner Zetainesparung durch das Vorhaben aus, beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition maximal 0,60 und unterschreitet somit die Grenze der Realisierungswürdigkeit.“

Dass die A 26 eine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz herbeiführen könnte, ist laut Ministerium „nicht nachvollziehbar, da die Auswirkungen solcher Autobahnringe bekannt und in Studien dokumentiert sind.“ So würde etwa Verkehrsplaner Hermann Knoflacher schreiben, „dass derartige Projekte zu Zersiedlung und Verlagerung der Stadtwirtschaft an die Peripherie führen und damit auch die Vernichtung und der Niedergang der innerstädtischen Wirtschaft verbunden sind“.

„Nach dieser Stellungnahme muss auch LH-Stellvertreter Franz Hiesl einsehen, dass das Westringprojekt in eine umwelt- und wirtschaftspolitische Sackgasse führt“, glaubt Lenger.



Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/art4,249165>

September 2009

Unabhängige Stadt-Zeitung für wache Linzerinnen und Linzer

## SONDERAUSGABE WESTRING

### Riesenwirbel um Westring

#### Der Westring ist das Linzer Wahlkampfthema

Linz hat einbrisantes Wahlkampfthema - die Westring-Autobahn. Denn eines steht fest: Die Westring-Autobahn ist das größte Bauvorhaben in Linz seit dem 2. Weltkrieg. Und es wird Linz für immer verändern. Ob und wie der Westring gebaut wird oder ob noch Alternativen geprüft werden, entscheiden letztlich auch die politischen Kräfte in der Stadt. SPÖ und ÖVP sind die treibenden Kräfte für den Bau, die FPÖ ist mit Einschränkungen dafür, GRÜNE und BZÖ klar dagegen. Dazu hat sich in Linz eine starke Überparteiliche Bürgerbewegung gebildet, die gegen den Westring auftritt und bereits über 12.000 Unterschriften stark ist. Überdies hat sich das Bundesministerium für Umwelt zum Westringprojekt geäußert: mit einer vernichtenden Kritik.

Die Wogen gehen hoch, je mehr Details über das Westring-Autobahnprojekt bekannt werden. Sehen die Befürworter eine Teillastung des Linzer Innenstadtbahns durch den Westring, befürchten immer mehr Linzer/innen, dass der Westring den internationalen Verkehr mitten durch Linz führen wird. Denn der Westring wird direkt an die Autobahnverbindung Prag-Triest angeschlossen. Dies nährt die immer stärker werdenden Bedenken und Sorgen der Linzer Bevölkerung, dass mit dem Westring schwere Belastungen auf sie zukommen. Sicher ist, dass die Bauphase die Linzer enorm strapazieren wird: Bauarbeiten, Baustausch, Sperrungen Tag und Nacht, umfangreiche Verkehrschaus, ausgelöst durch die Großbaustellen. So bald der Westring fertig ist, werden viele Naherholungs- und Naturschutzgebiete der Stadt dem Westring zum Opfer gefallen sein und viele Wohn- und Arbeitsgebiete der

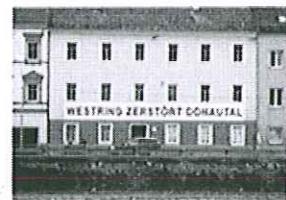
Linzer eine wesentlich schlechtere Lebensqualität durch gestiegene Lärm und Abgasbelastungen aufweisen - dies alles für die Teillastung weniger Linzer Straßenzüge. „Ich stelle mir schon die ganze Zeit die Frage, warum man so viel Linzer Porzellan für so wenig Effekt für Linz verschlägt“, so der Sprecher der Westringkritiker Alfred Jaeger, „wo es doch gute Alternativen gäbe, z.B. eine Brücke donauaufwärts für die Pendler, die Ostumfahrung für den Transitverkehr und natürlich den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes - und dies zu wesentlich geringeren Kosten.“ Ergänzt wird die Kritik von einem Soziologen: „Das Westringprojekt bedeutet einen dermaßen brutalen Eingriff in die Linzer Stadtstruktur, dass auch soziale Spannungen nicht ausgeschlossen werden können - ich mache mir Sorgen um die Sicherheit in Linz.“

#### Editorial

Linz ist modern, dynamisch, vielseitig, geschichtsbewusst. So kann man es im Kulturhauptstadtjahr von in- und ausländischen Besuchern hören. Und die Linzerinnen und Linzer sind zu Recht stolz auf diese Erfolgsgeschichte. Wenn aber - um nur ein Beispiel unter vielen anderen zu nennen - der Aufenthalt im neu erbauten Wissensturm, auf dem neu begründeten Bahnhofplatz, dem LDZ oder dem neuen Terminal-Tower die Gesundheit schadigt, weil die vorgestrig Idee einer Autobahn mitten durch Linz durchgeboxt werden soll, dann ist diese Erfolgsgeschichte zu Ende. Dass Linz eine Erfolgsgeschichte bleibt, dafür steht LINZ.CHECK.



Aufregung in Linz:  
Überall tauchen  
Plakate gegen  
den Westring auf.



### Wie stehen die Linzer Parteien zum Westring?

SPÖ

uneingeschränkt  
dafür



ÖVP

uneingeschränkt  
dafür



Die Grünen

klar  
dagegen



FPÖ

unter Vorbehalt  
dafür



BZÖ

klar  
dagegen



Bgm. Dr. Franz Dobusch  
Was bedeutet die geplante  
A26 Westringautobahn für  
Linz?

Manche Straßenzüge werden  
durch den Westring teil-  
entlastet. Außerdem wird  
es zu keinen stundenlangen  
Staus im Bereich Nibe-  
lungensbrücke kommen.

Ihre Botschaft an die  
Kritiker der geplanten A26  
Westringautobahn?

Generell habe ich Ver-  
ständnis für Skeptiker.  
Auch ich bin dafür, dass  
im Bereich Urfahr die  
Planungen verbessert  
werden sollen.

Vzbgm. Dr. Erich WATZL  
Was bedeutet die geplante  
A26 Westringautobahn für  
Linz?

Der Westring mit der vier-  
ten Donaubrücke wird zu  
einer Verkehrsentslastung  
bei Einfahrts- und Innen-  
stadtstraßen in Linz führen.  
Damit wird die Lebensquali-  
tät der dort wohnenden Lin-  
zer Bevölkerung eine deut-  
liche Verbesserung erfahren.

Ihre Botschaft an die  
Kritiker der geplanten A26  
Westringautobahn?

Aufgeworfene Fragen um  
stärkere Verkehrs- oder Ab-  
gasbelastung müssen anhand  
von Fakten und sachlichen  
Argumenten durch das UVP-  
Verfahren beantwortet wer-  
den, wodurch Angste ge-  
nommen werden.

Eva Schobesberger  
Was bedeutet die geplante  
A26 Westringautobahn für  
Linz?

Der Westring ist ein über-  
altetes Projekt, das Auto-  
verkehr und damit Schad-  
stoffbelastungen in die  
Stadt holt. Auch das  
Lebensministerium spricht  
sich gegen den Westring aus  
und verweist auf Erkennt-  
nisse, dass derartige Pro-  
jekte mit der Vernichtung  
und dem Niedergang der  
innerstädtischen Wirtschaft  
verbunden sind.

Ihre Botschaft an die  
Kritiker der geplanten A26  
Westringautobahn?  
Wer kämpft, kann verlieren.  
Wer nicht kämpft, hat schon  
verloren.

Detlef Wimmer  
Was bedeutet die geplante  
A26 Westringautobahn für  
Linz?

Zur Entlastung können West-  
ring und vierte Donaubrücke  
(mautfrei) im Pendlerverkehr  
viel beitragen. Sorgen aus  
der Bevölkerung hat die  
Politik natürlich ernst zu  
nehmen. Auch der Transitver-  
kehr muss raus aus Linz.

Ihre Botschaft an die  
Kritiker der geplanten A26  
Westringautobahn?  
Viele Menschen profitieren  
von geplanten Westring, aber  
anderen droht eine Be-  
lastung: Ein Westring ohne  
ausreichenden Abluft- und  
Lärmschutz wäre eine Zu-  
mutung für alle, die in  
seiner Nähe wohnen oder  
arbeiten.

Reinhard Manninger  
Was bedeutet die geplante  
A26 Westringautobahn für  
Linz?

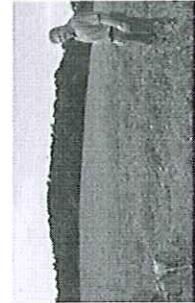
Der Westring ist kein Ring,  
sondern ein Schnitt durch  
das Herz von Linz.

Ihre Botschaft an die  
Kritiker der geplanten A26  
Westringautobahn?  
Der Westring wird Linz  
extrem belasten. Jeder  
Einzelne muss entschieden  
gegen dieses Vorhaben auf-  
treten. Bürgerfreundliche  
Alternativen sind zu er-  
wagen.

"Die Wohngebiete Römerberg und Freinberg werden dem Lärm und den Abgasen der Westringautobahn brüderlich schutzlos ausgesetzt sein. Den Freinberg trifft der Westring wie eine Bombe."

Das Donautal ist wie eine Kahlöhre und in dieser wird die Westring-Autobahn mittels einer 7-spurigen Brücke die Donau überqueren. Das Donautal wirkt wie ein Verzweiter und wird unser Wohngebiet zur Lambohle machen. Man muss sich nun vorstellen, wenn täglich über 55.000 Pkws und Lkws mit 80 km/h Geschwindigkeit in Augenhöhe unserer Wohnungen und Häuser auf der Brücke vorbeiziehen.

Der Schaden am Landschaftsbild von den Aussichtspunkten Freinberg, Römerberg und Schlossberg wird gewaltig sein. Apropos Freinberg – eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Linzer wird der Westring keine Bombe trocken – direkt unter der Bachtalbrücke ist die Einmündung der Petersbrücke. An einer Ecke im Park ist dann nicht mehr zu denken. Ausstieg der Linzer werden dann Larm und Abgase den Freinbergpark "bewölken".



Brennpunkt  
Postlingberg

Herr Mayr und seine Wiese, wo jetzt Gerüste wuchern, regen in Zukunft Betonblöcke aus der Erde."

"Meine Existenz ist bedroht. Der Westring nimmt mir meine Landwirtschaft und den Spazierbauer. Jeder Ausflugsplatz wird zum Opfer des Westrings."

Die Landwirtschaft, mit meine neue Teilhaberschaft, und die soll nun dem Westring zum Opfer fallen. Meine Felder, Weizen und Naturwege, die viele Postüberbringer brauchen zum Spazieren, geben nutzen werden zu schenkligen Betonabschranken. Ich teile mir diese Frage mit den Spazierbauern am Zukunftsinstitut: "Arzt ist ein beliebter Ausflugslokal, weil man die gute Luft, die schöne Umgebung schätzt. Wenn der Westring fertig ist, haben dann die Cartes riesigen Betonpfeiler vor der Nase und werden zusätzlich Sonnenanlagen des Schwärzkehrs aus dem Donautal erheblich belästigen. Völlig unverständlich ist für mich, dass noch kein einziger Politiker mit mir Kontakt aufgenommen hat. Ich hoffe immer nur von den Leuten und Rechtsanwälten der Auftrag, die mir ausrichten lassen, wenn ich mich nicht füge, werde ich entgegne."



Brennpunkt  
Urnernhain

Frau Weinzierl vor ihrem Hof - dieser besteht seit 1446. Er soll den Baggen des Westrings zum Opfer fallen.

"560 Jahre Linzer/Dreifahrner Geschichte sollen weggerissen und sonst einfach ausgelöscht werden. Unser Hof, unsere Felder, unsere Wiesen - das alles soll in eine Autobahn verwandelt werden? Ich kann nicht länger hierauf bestehen. Er soll den Baggen des Westrings zum Opfer fallen."



Brennpunkt  
Harbach

Herr Hau: "Winter mit Fliegen der romanischen Dialektmeister - dieser wird vom Westring übelnötigt."

Bei den Großparteien, keine Unterstützung."

## Die Westring-Strecke

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:  
Baulärm, Baustaub, Sprengrungen, Großbaustellen, Verkehrsstaus und später Abgabe und Lärm des Transitzverkehrs. LINZ-CHECK hat die Brennpunkte der Westring-Autobahn besucht und mit Betroffenen gesprochen. Neben den Ängsten und Sorgen wegen der Megabahn vor der eigenen Haustür kühnen diese Linzerinnen und Linzer heftige Kritik an den zuständigen Politikern. Alle fühlten sich von diesen in Stich gelassen.  
Seit ist unsere Kundreise entlang der Westringstrecke auch ein Sittonporträt über die drastisch fehlende Bürgernahe vieler Linzer Politiker.

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

Baulärm, Baustaub, Sprengrungen, Großbaustellen, Verkehrsstaus und später Abgabe und Lärm des Transitzverkehrs. LINZ-CHECK hat die Brennpunkte der Westring-Autobahn besucht und mit Betroffenen gesprochen. Neben den Ängsten und Sorgen wegen der Megabahn vor der eigenen Haustür kühnen diese Linzerinnen und Linzer heftige Kritik an den zuständigen Politikern. Alle fühlten sich von diesen in Stich gelassen.  
Seit ist unsere Kundreise entlang der Westringstrecke auch ein Sittonporträt über die drastisch fehlende Bürgernahe vieler Linzer Politiker.

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Das Donautal ist ein ökologischer und touristischer Durchgangspunkt von Linz. Wer die Frischluftneise von Linz zerstört, wird sich vor unseren Kindern verantworten müssen.

Rechte und Baumabschnitte der Westringmauer Däubig, Kestel und Co. verlieren bereits in den Stadtbüchern, um das Donautal zu zerstören. Ein Wall, eine Freizeiteinrichtung, sogenannte Autohäuser und Autostützen entziehen, durch Öffnungen und Verzweigungen sich in Bahnhofshöhe, Nutzverlust und Verwüstung. Es wird radikal abgeholt, überdeckt und versteckt. Anfang der 90er-Jahre wurden wir dann unseren Bewohner einer Seite zum optischen Eintrittstor am gegenüberliegenden Ufer. Und was uns als bewusster Schritt, so wird der „Transitzverkehr“ hier genommen – mit Lärm, Dreck und Gentrifizierung. Von der Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind betroffen:

"Vom Totleben bis zum Freinbergpark geniesen dürfen."

Römerberg

Alle Linzerinnen und Linzer sind bet

# "Und so bleibt das Rätsel bestehen, warum sich Herr Dr. Dobusch und Herr Dr. Watzl nicht schützend vor ihre Bürger stellen."

Interview mit dem Sprecher der "Überparteilichen Plattform gegen die Westring-Autobahn mitten durch Linz"  
Dr. Alfred Jaeger

LINZ.CHECK: Herr Dr. Jaeger, was sind Ihre Erfahrungen in Ihrem Engagement gegen den Westring?

Jaeger: Vor allem das Jahr 2009 war enorm spannend. Die Plattform hat außerordentliches geleistet. Wir haben mehrere Pressekonferenzen abgehalten, drei Informationsveranstaltungen durchgeführt, die von über 1000 interessierten Linzer/innen besucht wurden, Rundschreiben verfasst, Einsprüche zur Umweltvertraglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt etc.

LINZ.CHECK: Wie ist die Resonanz auf Ihre Bemühungen?

Jaeger: Die Resonanz ist toll! Die Menschen in Linz möchten viel mehr unabhängige Informationen über dieses Projekt. Deswegen besuchen sie unsere Veranstaltungen. Sie schenken der Jubelpropaganda der Westringparteien SPÖ und ÖVP kein Vertrauen mehr. Als Folge unserer Bemühungen haben wir mittlerweile über 12.000 Unterschriften gegen den Westring von der Linzer Bevölkerung bekommen. Wir sind somit eine der größten Bürgerbewegungen, die es in Linz je gegeben hat. Und wir werden täglich mehr.



LINZ.CHECK: Wie schaffen Sie das - und vor allem - wie finanzieren Sie das?

Jaeger: Ausschließlich durch geopferte Freizeit der vielen Mitwirkenden der Plattform und ausschließlich durch private Spenden.

LINZ.CHECK: Das ist fast unglaublich! Außerdem haben Sie eine Plakataktion gestartet?

Jaeger: Viele Linzer/innen vertreten die Ansicht, dass ihre Spenden die beste Investition in die Zukunft von Linz sind, da wir glaubhaft alles tun um den Wahnsinn einer internationalen Transitaubahn mitten durch Linz abzuwenden. Ein greifbarer Ausdruck ist unsere Plakataktion - da stellen wir öffentlich die entscheidende Frage an die Westringparteien SPÖ und ÖVP: Warum tut ihr uns Linzerinnen und Linzern das an?

LINZ.CHECK: Und haben Sie schon eine Antwort erhalten?

Jaeger: Keine! Aber das ist typisch für unsere Stadtpolitik. Und so bleibt das Rätsel bestehen, warum sich Herr Dr. Dobusch und Herr Dr. Watzl in der Frage des Weststrings nicht schützend vor ihre Bürger stellen.

## Sagen die Westring-Bilder die Wahrheit?

### Das Bild der Westring-Kritiker



Bild www.westring.info

„Dieses Bild ist laut und stinkt.“ Das war die erste Reaktion eines Passanten. Und tatsächlich, dieses Bild ist dramatisch. Eine junge Frau hält sich die Ohren zu und stößt einen Schrei der Verzweiflung aus. Über den Lärm des Verkehrs, der sich über die Westringbrücke wälzt. Große Entlüftungsschächte verbreiten die Abgase über ein düsteres Linz. Die rauchenden Schloten der Pöstlingbergkirche symbolisieren die Verluste an schönen Plätzen, die Linz durch den Westring erleiden wird.

### Das Bild der Westring-Befürworter

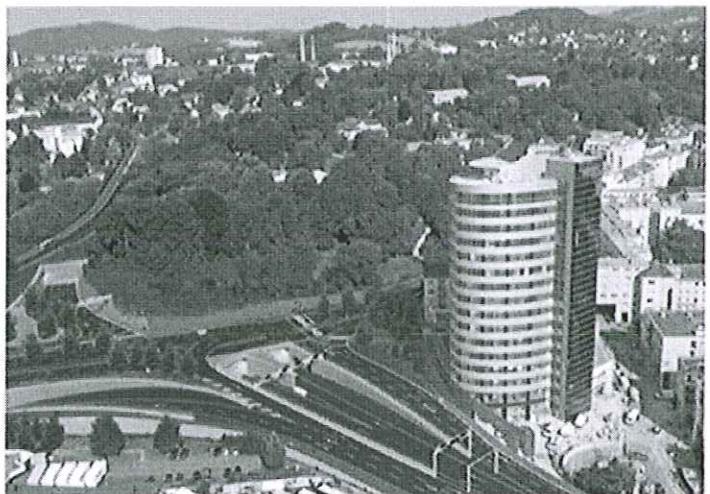


Bild Asfinag

„Wo ist denn der Verkehr? Da sind viele Straßen, aber kein Verkehr!“ Das war die verblüffte Reaktion eines Beobachters. Auf dem offiziellen Bild der Asfinag ist kein einziges Fahrzeug auf der Fahrbahn zu sehen. Das Straßengeflecht des Weststrings schmiegt sich an das üppige Grün der Guglabhänge. Die Idylle ist perfekt, doch sie trügt. Dieser Platz (Wissensturm, Bahnhofplatz) wird so schlechte Luftwerte aufweisen, dass das Wohnen dort zur Gefahr wird.

**Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz**

Postfach 13  
4010 Linz

✉ buero@westring.info  
☎ 0664-4036057  
[www.westring.info](http://www.westring.info)



Linz, 9. Februar 2010

**Herrn  
Bürgermeister  
Dr. Franz Dobusch**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dobusch!

Das Gesamtprojekt Westring/S10 und der Autobahnlückenschluß in Tschechien zur Grenze nach Österreich sind Ihnen sicherlich bestens bekannt.

Von Seiten einiger Politiker kommt immer wieder die Aussage: „gebaut wird vom Westring nur der Südteil für die Pendler und der Nordteil kommt eh nicht!“

**Beide Aussagen sind definitiv falsch und verantwortungslos!**

**Der Südteil hat zwingend den Nordteil des Westrings zur Folge!  
Damit entsteht die kürzeste durchgehende Autobahnverbindung Berlin – Koper!**

- Als reine Pendlerlösung wäre der Südteil völlig überdimensioniert
- Mangels Ostumfahrung braucht die Asfinag den Nordteil, da die A7 durch den kommenden Transitverkehr völlig kollabieren würde.
- Die Asfinag benötigt dringend Mauteinnahmen um diese teuersten Tunnelstrecken nur halbwegs zu finanzieren. Die Mauteinnahmen aus Pendlerverkehr sind verschwindend gering!
- S10&A26 sind als TEN (transeuropäisches Netz) ausgewiesen und geplant

Die *Überparteiliche Plattform gegen die Westring Transitaubahn mitten durch Linz* fordert daher den Linzer Gemeinderat auf sich aufgrund sämtlicher nun bekannter Fakten klar gegen den Westring auszusprechen und alle notwendigen Schritte in die Wege zu leiten, um den Bau der Westring-Autobahn auf Linzer Stadtgebiet zu verhindern. Linz darf nicht dem Transitverkehr geopfert werden!

**Im Sinne Ihrer politischen Verantwortung und im Interesse der Linzer Lebensqualität und der SteuerzahlerInnen muß die Befürwortung der A26 revidiert werden!**

Dr. Alfred Jaeger  
Sprecher der Überparteilichen Plattform gegen die Westring – Transitaubahn mitten durch Linz

Dr. Rupert Frechinger  
Sprecher der Überparteilichen Plattform gegen die Westring – Transitaubahn mitten durch Linz

**Anhang:**

- Auszüge der Stellungnahmen Lebensministerium und OÖ Umweltanwaltschaft
- Presseaussendungen

## **Stellungnahme Lebensministerium:**

Seite 6: .. beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition max. 0,60 und unterschreitet somit die Grenze der Realisierungswürdigkeit.

Seite 18: Dass die A 26 eine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz herbeiführt, ist nicht nachvollziehbar, da die Auswirkungen solcher Autobahnringe bereits bekannt und in Studien dokumentiert sind.

Seite 19: Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen mit Verkehrsprojekten dieser Art sollten andere Lösungsmöglichkeiten, die anstelle des MIV die Situation des ÖV verbessern, untersucht und umgesetzt werden.

Gesamttext: [http://www.westring.info/UVP/Stellungnahme\\_Lebensministerium.pdf](http://www.westring.info/UVP/Stellungnahme_Lebensministerium.pdf)

## **Stellungnahme OÖ Umweltanwaltschaft:**

Seite 5:

Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft muss daher die so genannte "Entlastungswirkung" auf der "Westtangente" durch die A26 in Frage gestellt werden. Die A26 wird keinesfalls die Einfahrtsstraßen B127, B129 und B139 entlasten, im Gegenteil, diese Straßenzüge werden um bis zu 33 Prozent (gegenüber dem Jahr 2005) zusätzlich durch den von der A26 induzierten Verkehr, belastet.

Seite 30:

Missverhältnis zur generellen Landschaftsbeeinträchtigung, wobei eingestanden werden muss, dass die Gestaltungsmöglichkeiten am Brückenstandort selbst ausgeschöpft sind. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Linzer Pforte aus der Sicht des Landschaftsschutzes definitiv als Tabubereich für Bauvorhaben jeglicher Form auszuweisen ist. Eine diesbezügliche

Gesamttext: [http://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/xblr/SID-D54430B0-DF47EA6D/A\\_26-Neufassung.pdf](http://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/xblr/SID-D54430B0-DF47EA6D/A_26-Neufassung.pdf)

## **Brief an den Vizekanzler und Lebensminister:**

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/BM\\_Pr\\_II\\_Berlakovich\\_122009.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/BM_Pr_II_Berlakovich_122009.pdf)

## **Schlusslicht beim Klimaschutz:**

[http://www.westring.info/neuwestring/fileadmin/Presse/Schlusslicht\\_beim\\_Klimaschutz\\_-Westring\\_Transitsautobahn\\_15112009.pdf](http://www.westring.info/neuwestring/fileadmin/Presse/Schlusslicht_beim_Klimaschutz_-Westring_Transitsautobahn_15112009.pdf)

## **Presseaussendungen zur Steuergeldvernichtung – „Um fremdes Geld ist alles erlaubt“...**

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_Brief\\_an\\_die\\_Eigent\\_mer\\_ber\\_A26\\_S\\_dtunnel\\_2132008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_Brief_an_die_Eigent_mer_ber_A26_S_dtunnel_2132008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung\\_-Faymann\\_18072008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-Faymann_18072008.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung\\_-RH\\_Bericht\\_24082008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-RH_Bericht_24082008.pdf)

## **Schreiben an den Bundesrechnungshof:**

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof\\_Westring\\_052008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof_Westring_052008.pdf)

Von: "Erich Klinger" <erich.klinger@servus.at>

Datum: 18. März 2010

An: <[robert.hubmann@mag.linz.at](mailto:robert.hubmann@mag.linz.at)>

Kopie: <[klaus.luger@mag.linz.at](mailto:klaus.luger@mag.linz.at)>

Betreff: Westring als Umweltschutzprojekt

Sehr geehrter Herr **Hubmann**, hallo **Klaus**,

der heutige, unter [http://www.linz.at/presse/2010/201003\\_50580.asp](http://www.linz.at/presse/2010/201003_50580.asp) abrufbare Artikel "**Umweltzonen und City-Maut**" beinhaltet neben zwar erst zu überprüfenden, doch interessant scheinenden Anhaltspunkten zu City-Maut und Umweltzonen (z.B. Verlagerung des MIV in die Vorstädte, erhöhte Schadstoffbelastung in London durch vermehrt nötigen Einsatz von Dieselbussen) einige Behauptungen, wo für mich der Verdacht der Schönfärberei bzw. Tatsachenverdrehung nahe liegt.

- 1.** Das vermutlich "ebenfalls vielfach umstrittene" **Tempolimit auf der Tauernautobahn** südlich von Salzburg hatte nachgewiesenermaßen drei positive Effekte: geringerer **Treibstoffverbrauch** und geringere **Lärmentwicklung** sowie Reduzierung der **Unfallhäufigkeit**. Aus Sicht der Autolobby ist "natürlich" jede Maßnahme umstritten, die dem Heiligtum der Mobilität Grenzen zu setzen versucht.
- 2.** Der vorbildlichen Reduzierung der Schadstoffbelastung durch die Großindustrie steht ein **beständiger Zuwachs an Schadstoffbelastung** durch den MIV gegenüber, dem nur durch ein Verkehrskonzept zu Gunsten der Fußwege, der Fahrradbenutzung sowie attraktiver ÖV-Systeme in und außerhalb von Linz - mit Betonung auf Konzept - Einhalt geboten werden kann. Gleichzeitige Förderung von "sanfter Mobilität" und "MIV" ist kontraproduktiv und Geldverschwendug.
- 3.** Der Hinweis auf das **Radwegenetz** ist obsolet, solange Quantität vor Qualität steht und es nicht möglich ist, die Vorteile des Fahrrades selbstverständlich auszunützen, weil man entweder bei Kreuzungen dreimal stehenbleiben und Umwege fahren muss, wo AutofahrerInnen einfach drüberfahren, auf Radwege gezwungen wird, die nicht alltagstauglich sind und ständig damit rechnen muss, die Radwege verstellt, verparkt und anderweitig beeinträchtigt vorzufinden.
- 4.** Sich aus Angst vor dem Verlust der **Gunst der autofahrenden WählerInnen** um effiziente Lösungen zu drücken, mag zwar verständlich sein, zeugt jedoch nicht von Verantwortungsbewusstsein. Wo bleibt das **Verständnis** für die vom **Autoverkehr geplagten BewohnerInnen** dieser Stadt? Lärm, Feinstaub, Gefahr für Leib und Leben? Und sind es nicht gerade die "ärmeren Bevölkerungsschichten", die am meisten durch den Verkehr beeinträchtigt werden?
- 5.** Wo bleibt die **Vision einer Kostenwahrheit** im Verkehr? Während Transporte auf der Straße protegiert werden, werden die Eisenbahnen in einen ruiniösen Wettbewerb geschickt, den sie ohne Kostenwahrheit nicht gewinnen können. Road Pricing als steuerndes Element könnte eine teilweise Korrektur bewirken. Und zum Argument,

man könne doch nicht die armen AutobesitzerInnen noch mit zusätzlichen Gebühren und Abgaben belasten: etliche volkswirtschaftliche Studien besagen, dass der Wert der durch den Autoverkehr beeinspruchten Fläche deutlich höher ist als das, was durch die Parkraumbewirtschaftung

hereinkommt, das ist in Wien so, in Salzburg so und auch in Linz nicht anders. Auch wenn die Freunde des Autofahrens immer anderes behaupten: der Autoverkehr deckt nur einen Bruchteil der verursachten Kosten ab, vieles wird auf die Allgemeinheit abgewälzt und Beträge, bei denen beim

Öffentlichen Verkehr sofort ein Gejammer anfängt, sind, auf einmal kein Thema - Folgekosten durch Umweltschäden, Erkrankungen, Todesfälle....

**6.** Immer noch den MIV in die **Innenstädte zu locken**, auch mit dem Argument, man würde sonst den innenstädtischen Handel schädigen, ist bei der bereits vorhandenen Schadstoffbelastung nicht nur einfallslos, sondern auch eine Zumutung. Auch Menschen, die ohne Auto in die Stadt gelangen, konsumieren und kaufen. Warum ist es nicht möglich, gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden und dem Land OÖ gesetzliche Vorgaben zu setzen, um dem Wahnsinn der Einkaufszentren "auf der grünen Wiese", die mit Unmengen an "Gratsparkplätzen" locken, ein Ende zu setzen?

Weil da auch wieder Bürgermeister sitzen, die Angst haben um den Verlust der Gunst der WählerInnen? Oder weil das sich ums Auto drehende Denken schlachtweg häufig zu einfältigen Lösungen führt?

**7.** Das **Schärfste jedoch: der Westring als Umweltprojekt**. Da wird aufgrund amtlicher bzw. seitens der ASFINAG durchgeführter Messungen eine Schadstoffbelastung prognostiziert, die **Wohnen in der Umgebung der Waldeggspinne als nicht mehr ratsam** scheinen lässt, da wird prognostiziert, dass in Goethestraße bzw. Blumauer Straße und Kärntner Straße und auch in anderen Straßenzügen mit teils **immensen Verkehrszuwachsen** zu rechnen ist, und der Verkehrsreferent der Stadt Linz kommt mit dem Westring als Umweltprojekt daher - klar wird in der Waldeggstraße (vom Römerbergtunnel bis zur Waldeggspinne) vorerst mit weniger Verkehr zu rechnen sein, aber diese Entlastung wird teuer zu bezahlen sein und insgesamt ist und bleibt der **Westring ein Projekt**, das unter **Verschleuderung öffentlicher Mittel** fällt und bar jeglichen Sachverständes durchgezogen wird, auch aus Feigheit, endlich herzugehen und zu sagen: auch wenn wir keine GegnerInnen des MIV sind, ist dieses Projekt schwachsinnig, kontraproduktiv - errichten wir dem **Hiesl in Perg ein Denkmal** neben der B 3 und die Sache hat sich - und mit dem "restlichen" Geld erhält Linz und das gesamte Land ein vernünftiges Radwegenetz und die Bedingungen für PendlerInnen werden auch durch Ausbau und Attraktivierung schienengebundener Verkehrsmittel verbessert.

Das wär's für heute, ich danke für die Aufmerksamkeit.

Erich Klinger, Linz

**LESERMEINUNG****Entlastend?**

Es ist bezeichnend, dass sich vor allem Nöchtlinzer für den Westring aussprechen. Die müssen ja die zu erwartenden Abgase und den Feinstaub und Stickoxide nicht einatmen und den zusätzlichen Lärm entgegen. Auf van Triest nach Berlin mitten durch Linz. Eine florierende Wirtschaft will möglichst schnell und staufrei nach Linz kommen. Der Bau einer Autobahn durch Linz ist dafür sicher nicht die geeignete Maßnahme und Lösung und rechtfertigt überdies nicht die Kosten von einer Milliarde Euro! Das Pendlerproblem löst man besser durch den

**„Es ist bezeichnend, dass sich vor allem Nöchtlinzer für den Westring aussprechen.“**

**HANNELORE EL-NÄßY**

**Assistenzeinsatz**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler! Sehr geehrter Herr Verkehrsminister! Mit großem Interesse verfolgte ich die Debatte zur Verlängerung des Assistenzesatzes von Bundes-

beamten im Burgenland, ich muss leider sagen, mein Sicherheitsgefühl hat sehr gefilten. Soweit ich weiß, ist doch die Kriminalitätsrate im Burgenland niedriger als in Salzburg.

Und ich wohne zudem nur wenige Kilometer von der bayrischen Grenze entfernt. Die Bayern sind zusätzlich 1809 über uns hergefallen. Das war erst vor 200 Jahren. Dass seitdem nichts passiert ist, erhöht doch nur die Wahrscheinlichkeit, es könnte bald wieder so weit sein. Sie kommen schon dauernd zum Tanken. Ist das ein Vorzeichen?

Auch die Südöffnung (zweite Röhre beim Tauern- und Katschberggratunnel) scheint mir aus dieser Sicht

**Keine Bewegi**

Betroff: Der If ... dass der E ... Veränderung ers ... Zahl derer, die d

„Die Futterträger bleiben dieselben, und wenn die Schweinder schön fett sind, we

beoranghörigen im Burgenland. Die Karantanen auf die Idee kommt, den GTI-Fahrer ziehen! Darum versue dringend im Sin Gleichbehandlun Präsenzdienner w Gartenzaun im S bringen. Ich war ne dazu bereit; : Enrichtung eine seinen Pacht - an Grundstück karr lassen.

**WOLFGANG M. Salzburg**

bedenklich. Einf wurden hier ges auf die Idee kommt, den GTI-Fahrer ziehen! Darum versue dringend im Sin Gleichbehandlun Präsenzdienner w Gartenzaun im S bringen. Ich war ne dazu bereit; : Enrichtung eine seinen Pacht - an Grundstück karr lassen.

bedenklich. Einf wurden hier ges auf die Idee kommt, den GTI-Fahrer ziehen! Darum versue dringend im Sin Gleichbehandlun Präsenzdienner w Gartenzaun im S bringen. Ich war ne dazu bereit; : Enrichtung eine seinen Pacht - an Grundstück karr lassen.

## Mühlkreisbahn oder Westring

**Die Mühlkreisbahn soll aufgelassen werden – 7000 Bürger haben bereits jetzt dagegen unterschrieben. Der Westring soll gebaut werden – 12.000 Linzer Bürger und Bürgerinnen haben dagegen unterschrieben.**

Merken denn die zuständigen Politiker nicht, was die Bevölkerung will.

Denken sie nur aus Eigennutz, welches Denkmal kann man hinterlassen? Oder sollte man in die Zukunft denken, für die nächste Generation planen, denn die muss auch die Schulden zahlen. Da hilft es auch nichts, dass ein Minister nach Rohrbach anreist und dort sogar Werbung für den Westring machen muss.



Wir wollen weiterhin mit der Bahn nach Linz fahren und nicht gezwungen werden, auf das Auto umzusteigen. Irgendwann wird der Benzinpreis in die Höhe gehen und ein Großteil des Gehaltes wird für die Fahrtkosten aufgehen. Wenn man bedenkt, welchen Spottpreis die Renovierung der Mühlkreisbahn gegenüber den enormen Kosten für den Westring ausmacht, dann ist es eine Schande, dass die Bahn nicht auf den neuesten Stand gebracht wird. Aber wer könnte dafür die Lorbeeren kassieren ? Vielleicht nimmt sich endlich ein Politiker des Themas an und tut, was die Bevölkerung will. Politiker, bitte aufwachen.

Flora Huber, Rohrbach 25.8.2010

vol. <http://www.westring.at/lesebrief-3/#more-1001> (Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

OÖN: Leserbrief: **Alternativen** (27.9.2010)

Also wenn das die einzige Alternative zum unfinanzierbaren Westring-Projekt sein soll (einröhriger Tunnel bis zum Hauptbahnhof, dort keine Anbindung an die A7), dann zeigt sich wieder einmal, dass die **Politiker Hiesl und Dobusch** lieber weiterhin ein **totes Pferd reiten**, anstatt sich über eine echte Alternativstrategie in der Linzer Verkehrspolitik Gedanken zu machen. Diese könnte zum Beispiel folgendermaßen aussehen:



Rasche **Sanierung der Mühlkreisbahn inkl. Eisenbahnbrücke** und Verlängerung über die bestehende Hafenbahn bis zum Hauptbahnhof; mittel- bis langfristig Schaffung eines Schnellbahnsystems im Großraum Linz; Intervallverdichtung aller städtischen Buslinien auf 7 Minuten; Errichtung neuer Busspuren in staugefährdeten Bereichen; Errichtung von Park&Ride-Anlagen außerhalb der Stadtgrenzen anstatt weiterer verkehrserregender Tiefgaragen in der Innenstadt; landesweite Forcierung einer „verkehrssparenden“ Raumordnung. Darüber hinaus dürfen aber auch unpopuläre Maßnahmen (z. B. Erhöhung und Ausweitung der Parkgebühren oder City-Maut, mit Zweckbindung der Einnahmen für den öffentlichen Verkehr) kein Tabu mehr sein. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass mit solchen „**Push-and-Pull**“-Strategien deutliche Reduktionen des motorisierten Verkehrsaufkommens in Ballungszentren erreichbar sind.

DI Florian Horner, Linz

27.9.2010

vgl. <http://www.westring.info/leserbriefe-3/#more-1001> (zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

Vor Ergebnis der Evaluierung durch das

## Alte Straße als

„Wenn wir keinen Kompromiss anbieten können, stärkt das nicht gerade unsere Verhandlungsposition“, erklärt LH-Vize Franz Hiesl, warum Einsparpotenziale beim Linzer Westring erarbeitet werden – wir berichten. Eine Möglichkeit: Nach dem Tunnel fahren die Autos vom neuen Ring auf die alte Waldeggstraße.

„Krone“-Leser wissen, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner schon im Sommer bei Bures interviewte, meint: „Schon vor zwei Jahren wurde unter Werner Faymann der Westring evaluiert und als sehr

dass bis Mitte Oktober der

Westring im Verkehrsministerium von Doris Bures eva-

luziert wird. Worüber Hiesl,

der mit dem Linzer Bürger-

meister Franz Dobusch und

Ring evaluiert und als sehr

wichtig eingestuft. Es kann

nicht sein, dass das nun an-

ders sein soll.“ Weshalb er

auf die Umsetzung des kom-

pletten Projektes pocht.

Dennoch erarbeitet der

zeit eine Arbeitsgruppe des

Landes Einsparpotenziale.

So könnte man den Bau der

Anschlussstelle für den

Nordic in den Urfahr-

wänd“ verschieben. „Auch

die teure Westbrücke könnte

man später errichten“, so

der LH-Vize, der dadurch

ein Sparpotenzial vor rund

100 Millionen € sieht. Aller-

dings müssten sich dann alle

über die alte Waldeggstraße

auf die Stadtautobahn quä-

len, ein neues Nadelöhr ent-

steht. Kein Thema ist, dass

man nur eine Donaubrücke,

aber keinen Tunnel durch

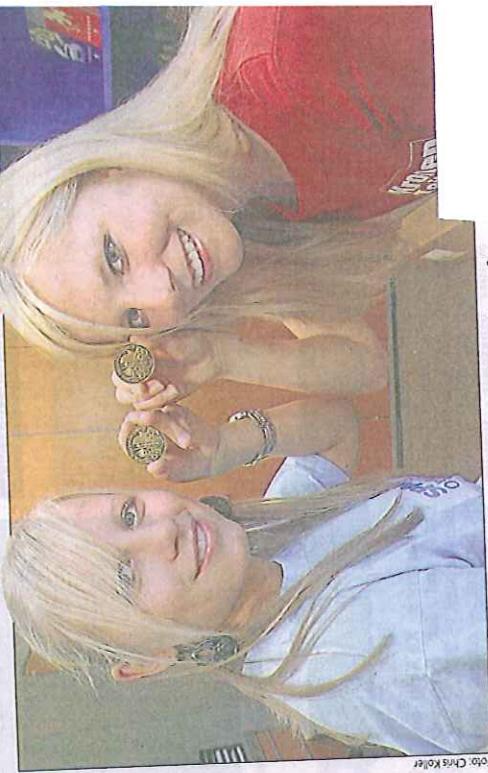
den Freinberg baut. Auch

ein einspuriger Tunnel ist

zumindest als Autobahn laut

EU-Normen nicht möglich.

## Ende für neuen Linzer Westring



Sabina und „Krone“-Mädchen Claudia präsentieren die großen Philharmoniker-Goldmünzen, die den Langzeithafen winken.

**Ein Donauüberquerung ohne Tunnel bringt gar nichts, denn dann staut's nur auf der anderen Flusseite.**

Klaus Luger, Linzer Verkehrsspezialist

# ÖNachrichten nachrichten.at

30. September 2010 - 00:04 Uhr · Leserbriefe

Leserbriefe

## Unerträglich

Der Westring muss so schnell als möglich gebaut werden, da die täglichen Staus unerträglich sind. Zumindest der Südteil samt A7-Anbindung Bindermichl muss ohne Spanvariente vierspurig errichtet werden, aus Spargründen könnte man eventuell den Nordteil später angehen.

Alle Bahn-Nostalgiker, Bastelstunden- und Flohmarkt-Besucher mit Ziel „Linz-Hauptplatz“ oder „Linz-Taubenmarkt“ sollten wissen, dass nur wenige dort ihre Reiseziele haben und viele nach Enns, Nettingsdorf, Steyr, oder gar – so wie ich – nach Krems müssen.

Westringgegner sollen einmal mit der Bahn von Rottenegg über Linz nach Krems fahren, dann wird auch der grünste Grüne feststellen, dass einer zweistündigen Autofahrt eine mindestens siebenstündige Fahrt mit den Öffis gegenübersteht und der ganze Tag verloren ist.

Und: dass eine Rückfahrt am selben Tag mit Öffis unmöglich, mit dem Auto jedoch kein Problem ist.

Dr. Gerhard Pürstinger, Walding

Quelle: OÖNachrichten Zeitung  
Artikel: <http://www.nachrichten.at/nachrichten/meinung/leserbriefe/art11086,471458>

© OÖNachrichten / Wimmer Medien 2010 · Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung

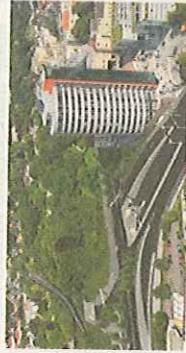
**MONSTERPROJEKT**

# Linzer Westring ist nicht finanziertbar

**LINZ.** Die Finanzierbarkeit des geplanten Linzer Westrings steht an der Kippe, über eine kleinere und günstigere Variante wird bereits diskutiert. „Am Grundsatzbeschluss des Westrings als Autobahn darf aber nicht gerüttelt werden“, sind sich die WKÖ-

Bezirksstellenobeleute von Rohrbach, Urfahr-Umgebung, Freistadt, Linz-Stadt und Linz-Land einig. Von Seiten der Grünen kommt hin gegen weiterhin eine klare Absage: „Der Bau des Westrings ist weder in der Luxusausfertigung

um eine Milliarde Euro, noch als Billigvariante sinnvoll“, meint Klubobfrau Gerda Lenger: „Jetzt, da sich die Befürworter die Unfinanzierbarkeit eingestehen müssen, wäre es an der Zeit, mehr über neue Projekte im Öffentlichen Verkehr nachzudenken.“ ■



So soll künftig der Straßenverlauf in Bahnhofsnähe aussehen. Foto: Astinag

# „Kriegserklärung“ wegen Westring

„Wenn die Bundesregierung uns so behandelt, kommt das einer Kriegserklärung gleich“, poltert LH Josef Pühringer. Ministerin Doris Bures (SP) will die Linzer Autobahnumfahrung namens Westring (A 26) kippen und durch eine Billigvariante ersetzen. „Unmöglich“, protestiert auch der Linzer SP-Politiker Klaus Luger.

Das wochenlange Hin und Her um mögliche Sparvarianten für den 527 Millionen teuren Westring gipfelt nun im „Angebot“ von Bures, nur eine etwa 200 Millionen Euro teure Landesstraße zwischen Bindermichl und Urfahr mitzufinanzieren.



**Schlappfeuer für Airport:**  
**Linz - München bleibt am Boden**

„20-mal wöchentlich Linz - München“ gab's seit 11. Juni 2007, „ein Meilenstein für die Entwicklung des Flughafens Linz“, wie man damals jubelte. „Für Bürne“ anmelden und dabei den Charme eines toten Hengstes versprühen. Auch wenn Ihnen das jetzt als Schwachsinn erscheinen mag, liebe Doris, ich sage es trotzdem: Sie sind schlicht und einfach zu gut für diesen Job, zu gut für die PS. Aber anschauen mögen Sie sich schon gern.“

Karoule der Tasse



**Liebe Frau Doris Gopashin,** als im August Ihr Wechsel vom Privatsender PULS 4 zum ORF bekannt wurde, hab ich Sie umgehend postalisch gewarnt: Liebe Doris, schreibe ich, der Königberg mit seinen tüddischen Wolfgang-Lorenz-Schikanen und den daraus resultierenden tiefen Kellem der Quote ist der K2 unter den heimischen Sendern ... „... was sich nach der zweiten Folge der gefallenen“, Helden von morgen“, Freitagnacht bewahrheitet hat: wieder nur desastrosé der Glorre, von denen ich ehemaliger war und bitter enttäuscht worden bin – von Ihnen, Frau Gopashin ... „... die zwar hübsch anzuschauen sind mit ihren Endlosbeinen im Mini, der aber das Herz fehlt, wenn Sie die sich zum Götterarmen abstreinenden Vorschithelden ...“ Ihre Lieben dort auf der Bühne“ anmelden und dabei den Charme eines toten Hengstes versprühen. Für Sicherheit und Emotion Ihre Moderation herunterspielen, eine fehlerlose, perfekt gespielte, gepanzerte Sprachmaschine, an der Angste und seelische Pein der Kandidaten ebenso abprallen wie Triumph und Freude.

Auch wenn Ihnen das jetzt als Schwachsinn erscheinen mag, liebe Doris, ich sage es trotzdem: Sie sind schlicht und einfach zu gut für diesen Job, zu gut für die PS. Aber anschauen mögen Sie sich schon gern.“

Karoule der Tasse

# Westring

„So kann man mit dem stärksten Wirtschaftsbundestunnel um 200 Millionen Euro – schlicht für „Blödsinn“. Vorstellbar sei höchstens, bei den Auffahrrampen auf die Brücke Abstriche zu machen, die aber maximal 20 Millionen Euro bringen würden, wie Luger sagt. Westring-Gegner freuen sich schon: „Ein Aus wäre eine gute Entscheidung, die Linz davor bewahrt, entgültig unter die Räder zu kommen“, ordnet die Linzer Grüneabgeordnete Gerda Lenger eine große Chance für innovative Verkehrspolitik.“

Tunnel um 200 Millionen Euro – schlicht für „Blödsinn“. Vorstellbar sei höchstens, bei den Auffahrrampen auf die Brücke Abstriche zu machen, die aber maximal 20 Millionen Euro bringen würden, wie Luger sagt. Westring-Gegner freuen sich schon: „Ein Aus wäre eine gute Entscheidung, die Linz davor bewahrt, entgültig unter die Räder zu kommen“, ordnet die Linzer Grüneabgeordnete Gerda Lenger eine große Chance für innovative Verkehrspolitik.“

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

Luzer Vize Klaus Luger (SP)

Seit fast 30 Jahren wird an dem Projekt gearbeitet. Die Bundesregierung hat zu ihrem Wort zu stehen!

# Westring.at

Bürgerinneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)

[News](#)

[Projektbeschreibung](#)

[FAQ](#)

[Kontakt/Impressum](#)

« ANSCHÖBER: Westring – Oberösterreich hat kein Geld zu verschenken!  
Anschober: Welle der Empörung wegen 78 Millionen-Euro-Geschenk an Wien »

## LENGER: Städtische Mitfinanzierung des Westrings gleicht Verschaukelung aller BürgerInnen auf Kosten ureigener Projekte

*Dobusch stellt trotz leerer Stadtkassen Blankoschecks aus, die in Linz neben Verkehrs- auch Schuldenlawine auslösen werden - Dobusch torpediert damit bewusst bedeutende Verkehrsprojekte wie Ausbau der Zweiten Schienenachse.*

„Es ist absolut unverständlich, wie Bürgermeister Dobusch nur auf die Idee kommen kann, angesichts der prekären budgetären Situation eine Mitfinanzierung des Westrings durch die Stadt Linz auch nur vorzuschlagen. Diese Idee ist völlig wahnsinnig“, so die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger.

“Bürgermeister Dobusch hat dieses Angebot ohne Beschluss durch den Linzer Gemeinderat vorgeschnallt, und will hier Geld verschenken, das im öffentlichen Haushalt nicht einmal vorhanden ist. Wir alle können uns noch an die Worte des Bürgermeisters vor wenigen Monaten erinnern, wo er im Gemeinderat ganz vehement behauptet hat, dass eine Mitfinanzierung des Westrings durch die Stadt nicht einmal ansatzweise im Raum stünde, ja dafür gar kein Geld vorhanden wäre“, ist Lenger über die Verschaukelung aller Linzer BürgerInnen und Mitglieder des Gemeinderats empört. Dobusch im Gemeinderat am 11. März 2010: „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“.

„Mit dem trotzigen Beharren auf der überteuerten Westring-Autobahn, die im Einzugsbereich von gerade einmal 13 Prozent der täglichen Linz-EinpendlerInnen liegt, wird auch der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu Grabe getragen: Die Finanzierung der zweiten Schienenachse, ein städtisches Projekt, hinter dem alle Parteien und Interessensvertretungen stehen, wird von Dobusch nun selbst torpediert. Die Chancen für die rasche Realisierung sinken durch diesen SP/VP-Blindflug dramatisch. Wo bleibt hier die Glaubwürdigkeit der Politik?“

Die nunmehr kolportierten Kosten von 527 Millionen Euro werden erfahrungsgemäß nicht halten, mit dem aberwitzigen „15% Blankoscheck“ sieht Lenger neben der Verkehrslawine daher eine weitere Schuldenlawine auf die Stadt zurollen. Die bisher beinahe Verdoppelung der Kosten des Autobahnanschlusses Auhof erinnert in fataler Weise auch an die Kostenexplosion bei der Einhausung A7 Bindermichl von 95 auf 175 Millionen Euro. „Es ist von Dobusch schlicht unverantwortlich, dass er nun finanzielle Aufgaben des Bundes völlig freiwillig übernehmen möchte“, so Lenger.

Daneben gibt es auch noch einen gravierenden, sozialen Aspekt: „Mit welch einer geradezu peinlichen Aufdringlichkeit Dobusch, Pühringer & Konsorten für dieses Projekt in Wien betteln gehen, anstatt sich für Familien, Pflegebedürftige, sozial Schwache und StudentInnen einzusetzen, die keine derartige Lobby haben und völlig unverhältnismäßig zur Kasse gebeten werden, ist völlig beschämend“, so Lenger abschließend.

# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« ANSCHOBER: Westring – Autobahn mitten durch Linz nicht genehmigungsfähig  
LENGER: Städtische Mitfinanzierung des Westrings gleicht Verschaukelung aller BürgerInnen auf Kosten ureigner Projekte »

## ANSCHOBER: Westring – Oberösterreich hat kein Geld zu verschenken!

*Völlig untragbar: VSPFP wollen in Oberösterreich in allen Bereichen sparen und gleichzeitig über 78 Millionen für den Westring an die Bundesregierung verschenken – Grüne werden heftig gegen eine derartige Fehlentscheidung kämpfen*

Nach der Wirtschafts- und Finanzkrise fehlen Oberösterreich im Vergleich zu den Finanzprognosen vor der Krise für den Zeitraum 2009 bis 2015 über 1,8 Milliarden Euro. Deshalb muss in allen Bereichen massiv gespart werden.

Teilweise völlig überzogen und falsch: dass etwa Leistungen bei den psycho-sozialen Diensten um 30 Prozent verringert werden sollen, ist untragbar und kontraproduktiv und trifft Menschen, die Unterstützung dringend benötigen.

Anschober: „Dass nun VSPFP der Bundesregierung ein 78 Millionen Euro-Geschenk aus Oberösterreich anbieten, ist angesichts der Finanzlage des Landes ein Geschenk an die Bundesregierung, das völlig verantwortungslos und untragbar ist. Überall – bei Familien, bei sozial Schwachen, bei der Umwelt, bei der Bildung – wird vor allem auf Bundesebene, teilweise aber auch auf Landesebene gespart. Gleichzeitig Unsummen für Aufgaben auszugeben, die nicht in den Aufgabenbereich des Landes fallen, ist untragbar.“

Wir freuen uns über Ihre Anfragen, Anmerkungen oder Anfragen zur finanziellen nicht

„Wir wissen nicht was passiert, was unsere Entwicklung bringt. Wirklichkeit wird. Offensichtlich soll die Bundesregierung durch Millionengeschenke von einem Projekt überzeugt werden, das völlig veraltet, für den Linzer Verkehr kontraproduktiv ist und nicht genehmigungsfähig sein wird. Jetzt muss Oberösterreich davor geschützt werden, dass VPSPP Landesmillionen mit beiden Händen beim Fenster hinauswerfen.“

# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« „Probleme mit Luftschadstoffen im Großraum Linz: aktuelle Daten und geplante Maßnahmen, problematischer öffentlicher Verkehr verschärft die Situation – Auswirkungen auf Westring?“  
ANSCHOBER: Westring – Oberösterreich hat kein Geld zu verschenken! »

## ANSCHOBER: Westring-Autobahn mitten durch Linz nicht genehmigungsfähig

Westring-Inserate am Montag Thema in Landesregierung – Hunderte Millionen für neue Autobahn mitten durch Linz wären Verhöhung jener Hundertausenden, die vom Sparpaket betroffen sind.

„Die Inseratserie, die am Samstag in den Tageszeitungen geschalten wurden, war inhaltlich falsch, irreführend und nicht korrekt gekennzeichnet. Ich werde daher diese Verschwendug von Steuergeld am Montag in der Landesregierung zum Thema machen“, kündigt Umweltlandesrat Rudi Anschober an und führt dazu aus: „Natürlich können der Landeshauptmann und der Baureferent im Rahmen ihrer Budgets für Öffentlichkeitsarbeit und im Rahmen der bestehenden Richtlinien für Öffentlichkeitsarbeit Inserate für den Westring schalten. Wenn diese aber als Information des ‘Amtes der oberösterreichischen Landesregierung’ gekennzeichnet werden, bedeutet dies eine Irreführung der Öffentlichkeit“, so Anschober: „Denn damit wird suggeriert, dass die gesamte Landesregierung das Projekt unterstützt. Ich werde daher die Inserate in der morgigen Regierungssitzung zum Thema machen und habe bereits die Zusage des Landeshauptmanns, dass die Inserate aus den Budgets für Öffentlichkeitsarbeit von Landeshauptmann und Baureferent finanziert werden und nicht wie geplant aus dem allgemeinen Topf“, so der Umweltlandesrat.

Kritik führt Anschober aber auch am weiteren Vorrheben zum Durchsetzen des Westringes: „Mir aller

Kraft versuchen manche die Transitautobahn mitten durch die Landeshauptstadt durchzudrücken”, so Anschober: “Selbst ein Erfolg der Betreiber beim morgigen Westringgipfel hätte wenig zu bedeuten: Ob das Projekt errichtet wird, hängt nicht nur von der Finanzierung, sondern vor allem vom Ausgang der Genehmigungsverfahren ab. Die Umweltverträglichkeitsprüfung, die vom Verkehrsministerium durchgeführt wird, wird erst in der zweiten Hälfte 2011 entschieden werden. Und falls es zu keinen problematischen politischen Eingriffen in das Verfahren kommt, wovon ich ausgehe, wird dieses Projekt einer neuen Autobahn mitten durch Linz nicht genehmigungsfähig sein.”

Denn im Großraum Linz werden schon 2010 die Grenzwerte bei Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO2) teilweise deutlich überschritten. Auflage der EU ist es, dass diese Grenzwerte in Oberösterreich bei PM10 im Jahr 2011 und jene von NO2 im Fall einer von Oberösterreich angestrebten Friststerstreckung durch die EU spätestens 2015 unterschritten werden müssen. Wird nun zusätzlich eine Autobahn durch Linz errichtet und gleichzeitig der öffentliche Verkehr ausgehungert, wie derzeit im Fall der Mühlkreisbahn, bedeutet dies einen Zuwachs des PKW- und LKW-Verkehr in Linz und somit logischerweise auch steigende Emissionen. Dann können die EU-Auflagen nicht erfüllt werden und es droht ein Vertragsverletzungsverfahren der EU mit allen Konsequenzen.

Auch das Umweltministerium hat dazu in seiner Stellungnahme zum Westring sehr klare Worte gefunden: “...da es zu einer Verkehrszunahme und damit zu einer Gesamtzunahme der Emissionen kommt (...) durch das Vorhaben kommt es verglichen mit der Nullvariante zu deutlich höheren Emissionen an NOX und CO”. Das geplante Vorhaben steht somit in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und auch weiterer, verbindlicher Emissionsreduktionsziele .... deutlich entgegen...” (Stellungnahme vom 13.8.2009)

Anschober ordnet immer mehr Unverständnis und Kritik der oberösterreichischen Bevölkerung zum Projekt Westring, aber auch hinsichtlich des Vorgehens eines Teils der Landespolitik: “Man kann nicht in den nächsten Jahren alleine in Oberösterreich bei Familien, Bildung, Studierenden, Umwelt Hunderte Millionen Euro kürzen, die Bahnlinie Linz-Graz und die Mühlkreisbahn kaputt sparen und gleichzeitig Hunderte Millionen Euro in eine neue Autobahn mitten durch Linz investieren.”

# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« Westring-Wohnungsbaulösungen ohne rechtliche Grundlage und zum Schaden der BewohnerInnen durchgeführt: Stadt Linz soll nun auch noch auf Kosten sitzen bleiben

ANSCHÖBER: Westring-Autobahn mitten durch Linz nicht genehmigungsfähig »

## "Probleme mit Luftschadstoffen im Großraum Linz: aktuelle Daten und geplante Maßnahmen, problematischer öffentlicher Verkehr verschärft die Situation – Auswirkungen auf Westring?"

Sowohl bei Feinstaub als auch bei Stickstoffdioxid werden heuer an mehreren Messstellen im Großraum Linz die Grenzwerte klar überschritten. Oberösterreich muss also handeln, um die Luft neuerlich deutlich zu verbessern. Ansonsten drohen Vertragsverletzungsverfahren der EU. Ein neues Maßnahmenprogramm wird im Jänner 2011 Bund und EU vorgelegt. Hauptverursacher für die dicke Luft ist der Verkehr. Umso problematischer ist, dass die Mühlkreisbahn immer stärker ausgedünnt wird. Neue Straßenprojekte im Stadtgebiet, die zur Zunahme des Individualverkehrs führen würden, hält Umweltlandesrat Anschober daher für nicht genehmigungsfähig.

# westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« Willi Enzberger: WK OÖ Bezirksstellen dürfen nicht als Sprachrohr für den Westring instrumentalisiert werden  
„Probleme mit Luftschadstoffen im Großraum Linz: aktuelle Daten und geplante Maßnahmen, problematischer öffentlicher Verkehr verschärft die Situation – Auswirkungen auf Westring?“»

## Westring-Wohnungsablösungen ohne rechtliche Grundlage und zum Schaden der BewohnerInnen durchgeführt: Stadt Linz soll nun auch noch auf Kosten sitzen bleiben

Linzer Gemeinderat soll kommenden Donnerstag eine Verlängerung der 30 Mio. Euro-Asfinag-Garantieerklärung beschließen – „unverschämtes und unverantwortliches Trauerspiel auf Kosten der Stadt und derjenigen MieterInnen, die sinloserweise bereits aus ihren Häusern vertrieben wurden“

In der Waldeggstraße und der Oberen Donaulände sollten für die Errichtung des Westrings 26 Wohnobjekte abgelöst und in weiterer Folge geschleift werden. In der Waldeggstraße zumeist mehrstöckige Gebäude, darunter einige, bei denen kurz zuvor mit öffentlichen Geldern subventionierte Lifteinbauten und Fassaden-Sanierungen in der Höhe von mehreren hunderttausend Euro vorgenommen wurden.

„Obwohl es keine rechtliche Grundlage in Form eines UVP-Bescheids gab, wurde am 24. Jänner 2008 vom Linzer Gemeinderat gegen den Stimmen der Grünen ein Kooperationsvertrag zwischen ASFINAG und der Immobilien Linz GmbH beschlossen. Darin ging es um die Kostenübernahme für die Ablöse von 26 Wohnprojekten in den Bereichen Waldeggstraße und Obere Donaulände“, so die Grüne

## Klubobfrau Gerda Lenger.

Sollte bis zum 31.12.2010 kein rechtskräftiger Trassenbescheid vorliegen, soll laut Gemeinderatsantrag die Immobilien Linz GmbH sowohl die Wohnprojekte bzw. die Kosten für die Grundablöse übernehmen. Diese wurden damals mit 30.000.000,- Euro beziffert. „Vereinfacht gesagt heißt das nichts anderes, als dass die Stadt Linz nun auf den aufgekauften und jetzt leer stehenden Häusern sitzen bleibt“, so Lenger.

Pikanterweise läuft der Kooperationsvertrag mit der Asfinag nun Ende 2010 aus, der Linzer Gemeinderat soll kommenden Donnerstag eine Verlängerung der Garantieerklärung bis 31.12.2013 beschließen. Ein unverschämtes Trauerspiel, kommentiert Lenger diese Vorgangsweise. „Trotzig und um „vollendete Tatsachen zu schaffen“ wurden auf Kosten der Betroffenen und mit Geld aller LinzerInnen ohne rechtliche Grundlage Vorarbeiten für ein abenteuerliches, menschenfeindliches Projekt durchgeführt, dessen Realisierung immer unwahrscheinlicher wird.“

Hinzu kommt, dass bereits zahlreiche Menschen, die gerne in ihrem vertrauten Heim geblieben wären, zu miserablen Konditionen aus ihren Wohnungen gekauft wurden. Zahlreiche Menschen wurden somit sinnlos aus ihrer vertrauten Umgebung gerissen und die Stadt Linz muss zahlen. Ein unverantwortlicher Umgang mit anvertrauten Steuergeldern“, so Lenger abschließend.

# „Nein“ aus Wien: Linzer Westring soll als Sparvariante gebaut werden

**D**ie ohnehin schon Jahrzehnte lang dauernde Geschichte rund um eine vierte Linzer Donaubrücke und den daran anschließenden Westring ist um ein weiteres, unerfreuliches Kapitel reicher: Obwohl vom Bund fix zugesagt wurde, kippte Infrastrukturministerin Doris Bures (Bild) vor wenigen Tagen das geplante und de facto auch schon genehmigungsreife Projekt. Stattdessen forciert sie jetzt eine Sparvariante: „Es muss nicht alles eine Autobahn sein“, sagte die SP-Ministerin bei der Vorstellung ihrer Verkehrspläne – und zog sich damit prompt den Zorn der oberösterreichischen Landespolitik zu: Bis auf die Grünen schossen sich alle Parteien inklusive der SPÖ auf die Ministerin ein. Von einer „Kriegserklärung“ gegenüber Oberösterreich war dabei ebenso die Rede wie



Foto: SP/Rigaud



Bleibt sie für immer eine Fotomontage? Der Bau der 4. Linzer Donaubrücke und des Westrings steht wieder einmal in den Sternen.

Foto: Land OÖ

von einem „Elchtest“ für die Glaubwürdigkeit der Politik. Diese liegt auch dem aus dem Mühlviertel stammenden Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner (VP) besonders am Herzen, der Bures die Rute ins Fenster stellte: Sollte die Ministerin an ihren Plänen festhalten, könne er sich ein „Nein“ zu den Bures-Vorschlägen im Ministerrat vorstellen – so das aus Ahorn stammende Regierungsmittel.

Pühringer und dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch an der Spitze musste unverrichteter Dinge die Heimfahrt aus Wien antreten. Jetzt hofft man auf weitere Gesprächsrunden mit Bundeskanzler Werner Faymann und Vizekanzler Josef Pröll, die in Kürze über die Bühne gehen sollen. Sollten auch diese Termine nichts bringen, stehen in Oberösterreich weiterführende Schritte im Raum: Neben politischem Druck ist mit Protestaktionen zu rechnen. Diverse Bürgergruppierungen, aber auch Arbeitnehmer- und Wirtschaftsvertretungen wälzen diesbezüglich Pläne. Der Grundton dabei: „Uns reicht's, wir lassen uns von den Wienern nicht mehr länger gängeln!“

## Erfolglose Gespräche

Ein eilig einberufener Gipfel im Infrastrukturministerium blieb inzwischen ohne Ergebnis, die oberösterreichische Delegation mit Landeshauptmann Josef

### Gumpinger Software

no limits  
<http://www.gumpingier.eu>

Homepages  
Softwarelösungen  
Computerdienstleistungen

Katzgraben Str. 50 0660/4867464  
4203 Altenberg office@gumpingier.eu  
07230/20674 [www.gumpingier.eu](http://www.gumpingier.eu)

## Hohe Auszeichnung für Regionalbank

Die Raiffeisenbank Gramastetten-Herzogsdorf ist die „Bank des Jahres 2010.“ Im Rahmen der glanzvollen victor Gala im Stadttheater Baden bei Wien sicherte sich die Regionalbank diesen begehrten Titel. Das Führungsteam um Direktor Willi Danninger

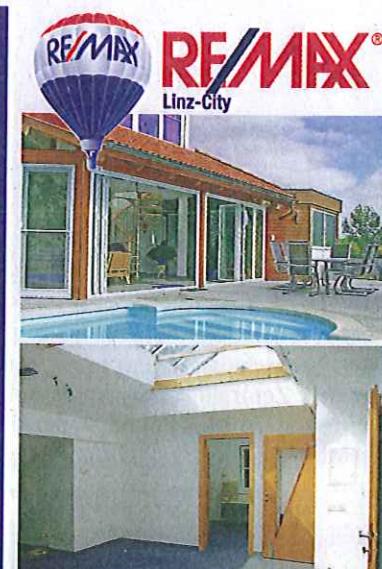


Jubel beim Team der Raiffeisenbank Gramastetten-Herzogsdorf über den „victor 2010.“

Foto: GUUTE-Journal

nahm außerdem den victor Award 2010 in der Kategorie „Führung“ entgegen. Der Preis wurde von Syndikus Prof. Dr. Herbert Pichler (Wirtschaftskammer Österreich) überreicht.

„Mit ihrer überzeugenden Führungskultur, gelebten Begeisterung und innovativen Ideen hat die Raiffeisenbank Gramastetten-Herzogsdorf in der Auswertung der Ergebnisse aus dem Managementtool victor über 2.100 Punkte und damit die höchste Bewertung insgesamt erzielt“, so die Begründung des emotion banking® Geschäftsführer Dr. Christian Rauscher. „Mit so einem Team im Rücken ist gut arbeiten“, gab Direktor Willi Danninger die Würdigungen noch im Rahmen der Preisübergabe an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Raiffeisenbank Gramastetten-Herzogsdorf weiter.



Unternehmerhaus mit Büro bei Gallneukirchen  
Einfamilienhaus mit 210 m² Wfl. und 110 m² Büro (eig. Eingang), Sauna, Klima, 2. Küche, 3 Garagen, KP € 523.000,-  
DI Franz Harringer, 0664/3158666

[www.remax-linz-city.at](http://www.remax-linz-city.at)



# Beim Westring keine Hilfe von Faymann und Pröll

... wie Sie mir  
grierten, am Telefon.  
„Hörn Sie,  
Gefangene hier  
mich nicht um!“  
Kennen können ...  
Und so geschah  
vergangenen  
zwei BILD-Leute,  
Ihre nachrichten-  
wortung – als Re-  
ausgaben, in Ihnen

Oberösterreichs SP-Chef Josef Ackerl will nun direkt Inzwischen bekräftigt er bei Kanzler Werner Faymann für den Linzer Westring eine kritische Haltung: "Es ist unmöglich, was da abläuft". Ich verstehe nicht, warum niemand braucht 10 Milliarden Euro, wenn Faymann dabei bleibt, was er der „ÖÖ-Krone“ mitteilt. Er schiebt die Verantwortung ganz auf die SP-Ministerin Doris Bures – wie auch VP-Politiker Josef Pröll.

„Jeder Minister, jede Ministerin ist für seine oder ihre Sparsparpläne verantwortlich“, meint sie. „Verantworten“ lässt Faymann der anfragenden „Krone“ mitteilen und schickte uns weiter zu Bures. Erst die Nachfrage, ob Faymann nicht fürchte, anfristiges seiner früheren Westring-Zusagen ein Glaubwürdigkeitsproblem zu bekommen, führte zu einer unbefriedigenderen Antwort über seine Sprecherin Ange-

und eine wichtige, höchst notwendige Entlastungsstraße im drastischsten Bevölkerungsraum Österreichs nicht.“ Auch der Linzer SP-Abgeordnete Klaus Luger rügt die Disziplinpanzen: „Es kann doch nicht sein, dass die Verkehrspolitik Österreichs in St. Pölten aufhort“, sieht er die Chancen und Süddregion bevorteilt.

Foto Chirs Koller



„Ich habe Pröll gesagt: Sollte der Westring nicht kommen, wäre das schärfste Konflikt, den es jemals zwischen Oberösterreich und der Republik gegeben hat.“ LH Josef Pühringer (VP)

„Sie sprechen und damit kommen – und das wird vom Bundeskanzler nicht in Frage gestellt.“ Ähnliches wurde von VP-Bundeschef und Finanzminister Josef Pröll am Dienstag nach dem Ministerposten „Von WERNER PÖCHINGER

... und auch wenn man sich auf Zeitungen und Zeitschriften konzentriert, wird in einer Zeit der Hochkonjunktur gegebenenfalls leicht vergessen, dass die Regierung arbeitet und knapp zwei Jahren darunter, die Wirtschaftskrise in den Griff zu bekommen und sie Zitat unten – körperschonend – zu gestalten, zu haben, wie es

**Landbau** Das Land Oberösterreich kräftig sparen: „Wir haben einen Verwaltungssapparat nach dem Vorbild des SP-Chef Josef Ackerl wird auch Ackerl übt Kritik“

Am Sozialbereich, wo am Anfang des Jahrtausends noch "herumzirkeln" konnten, ist dieser Vorgabe nachgekommen. Sozialminister Franz Hiesl. Er nutzt die Chance, die Ackerl gegen- über der "Krone" einräumt. Das bedeutet einen ersten Schritt auf dem Weg zu einer Strategie, die am Ende des Jahres 2000 eine neue Arbeitsmarktpolitik erfordert. Ein wichtiger Baustein ist die Einführung eines Mindestlohns von 438 Millionen Euro.

**99** Bundesministerin Doris Bures  
Bures hat wie alle anderen  
Landes Oberösterreich und es soll bis 2013 konst gehalten werden, so das zwischen Hiesl und LH Jo  
**APRIL 2013**

Führinger vereinbare Pausen  
Das geht nur durch Produktion von Dienstpost weil ja die Personalkosten sich steigen - zum Beispiel um etwa 4,8 Millionen Euro durch den weisen Foto: Bernd Lohse

**SP-Bundeskanzler Werner Faymann** VP-Chef Josef Pröll laut APA

Hi, I'm Nov. 2010

Kronecker

10

A vertical photograph of a man in traditional Bedouin attire, including a white agal and agal, sitting on a low, rough stone wall. He is positioned in front of a small, simple mud-brick building with a tiled roof. The background shows a dry, rocky landscape with other similar buildings visible in the distance under a clear sky.

Die besten Fotos der Welt des Jahres 2010 sind ab morgen, Donnerstag, im Neuen Rathaus der Stadt Linz in Urfaehr zu sehen. Göffnet ist die Großausstellung mit den besten 400 Fotos aus dem jährlichen Fotowettbewerb „Triebenbergs Super Circuit“ bis 21. November und das täglich von 9 bis 19 Uhr. „Hier ist wirklich für jeden Fotointeresierten etwas dabei, hier geht niemand nach Hause, ohne nachdenklich geworden zu sein, bereichert um brillante Ideen und angeleitet vom State of the Art moderner Fotografie.“

„Grafie“, sagt Ausstellungsleiter Chris Hinteröstermayer. Auch oberösterreichische Fotografen sind, wie unsere Beispiele zeigen, stark vertreten.

October

<p><b>Üb der Fins</b></p> <p>Veränderungen aktiv eingebunden, statt vor vollendete Tatsachen Gesellt. Und zweitens geht die Politik – ausnahmsweise, möchte man fast unken – auch in ih-</p>	<p>überösterreichs Landes- ersonalvertreter unter- scheiden sich wohl und manchen „Beton- nation“ auf Bundes- ebe: Denn sie tragen den</p>	<p>Wohltuende Vorbilder</p> <p>rem eigenen Bereich mit gutem Beispiel voran. Denn der Personalstab in den Regierungsbüros wird gleich um den doppelten Satz – nämlich um zehn Prozent – gekürzt.</p>
--	--	--

## **Land hauft 450 Dienstosten ab**

Verwaltungsaufwand wird nachhaltig um 5 Prozent reduziert

**Land hauft 450 Dienstosten ab**

Das Land Oberösterreich will im eigenen Bereich kräftig sparen. Wir haben uns das Ziel gesetzt, dass

**Ob die** Verwaltungssapparat nachhaltig um 5 Prozent zu reduzieren. Das bedeutet ein Minus von rund 450 Dienstposten bis zum Ende des Jahres 2012“, sagt Personalreferent Peter Wenzl.

scheiden sich wohl tuend von „manchem“ Beton-Funktionär“ auf Bundesfunktionär. Dazu siehe oben.

**Wohltuend**  
Zwei Jahre. Drei Mal sie tragen den  
einen. Und sie sind nicht allein.

**Das geht nur durch Reduktion von Dienstpostkosten, weil ja die Personalkosten an sich steigen – zum Beispiel um durch Personalabbau den Verlust der Arbeitszeit zu kompensieren.**

Politiker Hiesi als „besonders eifernelei erwähnt. Zweiterlei hilft: Die Personalvertretung wird in die



# Wegen Linzer Westring

Im Kampf um den Linzer Westring, über dem Sparstahl hängt, drohen im VP-Abgeordneten Oberösterreichs im Parlament mit einem Aufstand: Wenn die Regierung nicht bei ihrer Bau-Zusage bleibt, stimmen sie dem Budget von VP-Finanzminister Josef Pröll nicht zu.

Für Landeswirtschaft Franz Hiesl ist der standort Oberösterreich. Ich brauche ihn für meine Wirtschaftspolitik.“ das für Wirtschaftsminister Reinhild Mitterlechner aber „erst am Ende der Fahnenstange“ kommt. Erneut kam: Der aus Helfenstein stammende VP-Minister erklärte der „OO-Krone“, dass er sich in der Regierung stark machen werde: „Er ist wichtig für

Auf sie berufen sich Hiesl, LH Josef Pühringer, SP-Chef Josef Ackerl und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch – in einer Interview – in einem gemeinsamen Schreiben an die zuständigen Regierungsmitglieder (siehe Seite 12).

**Politik muss verbindlich sein.** Ich verlange von Werner Faymann, dass er das, was er 2007 als Infrastrukturminister war, auch jetzt als Bundeskanzler einhält.

**Landeshauptmann Josef Pühringer**

## Ob der Enns

Leicht hat es die Bundesregierung ja eh nicht: Sie hat von Ihren Vorgängern Geldernichtungprojekte wie den Koralmittunnel und von internationalen Spekulanten einen gänzlich marktlosen Marktanteilen,

Nein, nein und nochmals nein, liebe Mirna, dieses lächerliche Plänschbecken mit den ausgelagerten Badewannen Alfonso Haider und Klaus Ebenhartinger haben Sie nicht verdient, dieser unbedachte Kopfsprung in die trübe ORF-Brühe ist Ihnen nicht würdig ...

**Bleibendes schaffen** Prozt-Tiefbauten für mächtige Lobbys streicht sie Brücken und Straßen für die kleinen Obersterreicher. Und zum Drüberreichen greift sie auch noch in die

zweckgebundene Kasse für Altlasten-Sanierungen. Auch so kann man Bleibendes schaffen: ein anhaltendes Verkehrsproblem und viel Gif, das noch lange im Boden bleibt ...

**Kronen Trübung** lant eine Finanzkrise geerbt, wegen der nun vieles nicht mehr bezahlbar ist. Aber leicht macht sie es sich: Statt den Spekulanten den Profit kürzt sie den Fünf Millionen Beihilfen – und statt

... wenn ich an die Mirna Jukic, die mich im gasklaren Wasser internationaler Schwimmhallen so oft begleitet hat.

Herrlich, Ihr ...

# droht Budget zu platzen



he Fälschung links), wobei Ackert einräumt, dass diese Zusage „vor der Wirtschaftskrise“ getätigt wurde: „Jetzt muss man sich neu überlegen, woher das Geld kommt – kein alternatives Projekt, sondern eine alternative Finanzierung.“

Vor der Oberösterreicher-Front wankt der Finanzminister bereits: „Wenn Faymann zugesagt hat, wird das auch Bu-

des berücksichtigen“,

deutet er ein Einlenken des Bundes an.

**Gesundheitsminister will Ländern Kompetenzen nehmen:**

## Reformenstreit um die Spitälter

„Er hat vorher kein Wort darüber mit uns geredet“, ist LH eine „Zentralisierung“ ab und verwies auf den begonnenen Reformprozess in Oberösterreich, bei dem dies auch so gemacht werde. Seitdem auf Stötger, der früher Obmann der oberösterreichischen Gebietskranenkasse war: „Wir machen die Reform auch deshalb, weil der Bund bisher nicht sehr erfolgreich damit war.“

„LH hat vorher kein Wort darüber mit uns geredet“, ist Alois Stötgers Plan einer „großen Spitalsreform“, bei dem die Oberösterreich hat gerade selbst eine Reform laufen.

Stötgers Ruf nach einem einheitlichen Spitalgesetz ist Pühringer verständlich: „Es gibt ja ein bundesweites Gesetzeskonzept, das die Grundsätze regelt, und sinnvoll wäre es, wenn wir

zu stopfen, krallt sich der Bund Geld aus dem Altlastenfonds

## Vöest-Saniierungsskusse

die Wirtschaft sehr wichtig ist: Das Kokereigelände ist für die Voest die einzige Möglichkeit, ihren Standort Linz noch zu erweitern.

Der Bund hat zugestellt, die Sanierung in zehn Jahren zu finanzieren, der aus Emissionsbeiträgen über Bürger gespeist wird und bisher streng zweckgebunden war.

Nun erhält die Fonds-Kommission, in der Landesrat diesen Griff in die Kasse ist

nicht nur das Kokerei-Projekt in der anderen Sanierungsform verzögern sich. Von den jährlich etwa 34 Millionen Euro sollen nächstes Jahr 3,4 und 2012 schon zehn Millionen Euro ins Bundesbudget fließen, bis 2014 soll sich der Betrag sogar auf 18 Millionen Euro steigern.

„Das reicht nicht mehr –

„aber, im Regelfall ist das für

die Schublade“, glaubt An-

schober, dass die Regierung

„dribbeln“ wird.

Aufstand gegen „ihren“ Finanzminister den Bau erzwingen:

## Interview

Den Linzer Bürgermeister Franz Dobusch beschäftigt die Westring, seit Amtszeit 1988 und ärgert ihn heute mehr denn je ...

## „Auf Bundeszusage muss Verlust sein“

Was erzürnt Sie so?

Am meisten ärgert mich, dass man sich offenbar auf eine Bundeszusage nicht mehr verlassen darf und kann. Aber natürlich auch, dieses ewige Hin und Her – das muss endlich ein Ende haben.

Erinnern Sie sich an Ihre ersten Verhandlungen mit dem Bund?

Ja – auch an ein Foto

von einem Lokalausga-

schein 1989 in St. Margarethen für den Bau der viersten Linzer Donaubrücke mit dem damaligen Bundesminister Wolfgang Schlüssel, dem seinerzeitigen Verkehrs-Landesrat Josef Pühringer und mir. Sehr viel Wasser ist seither die Donau heruntergeflossen – geschehen ist nichts!

Nur Planung und Hausabflüssen, die vielleicht werkslos sein könnten.

Die geräumten Häuser verschandeln das Stadt-

bild, einige müssen wir wa-

chen. Unthalbar!

Die Verkehrssituation

heute aus Ihrer Sicht?

In Spitzenzeiten schon

schmerzt.

Faktum ist, dass der Verkehr wei-

ter zunehmen und die

Stausituation unverträg-

lich werden wird. Auto-

fahren können wir nicht

verbieten, der Westring muss rasch kommen! Interview: Max Stöger

Foto: Stadt Linz

► Erzürnter Linzer Stadtkon-

chef Dobusch:

„Der West-

ring muss kommen!“



# Bund zeigt „Umdenken“ für den

Eine billigere Landesstraße durch Linz anstelle des Westrings – bisher war das nur ein „Vorschlag“ von Infrastruktur-Ministerin Doris Bures. Erst heute soll sie offen legen, bei welchen Verkehrsprojekten sie wirklich sparen will. Beim Westring glauben heimische Politiker nach ihren Protesten ein Umdenken zu bemerken. Oberösterreichische VP-Parlamentarier drohten, wie Parteidirektoren berichtet, schon damit, bei

erzwingen, den oberösterreichische VP- und SP-Abgeordnete unterstützen sollen. Die mächtige Industrievereinigung will eine Kürzung des Projekts ebenfalls nicht hinnehmen: „Das wäre eine Katastrophe für den oberösterreichischen Zentralraum“, so ihr OÖ-Präsident Klaus Pöttinger. LH Josef Pühringer ist nach all dem für heute „vorsichtig optimistisch“. „Es geben Anzeichen für ein Umdenken in Wien“. Allerdings wagte er am Donnerstag noch keine Prognose.

Aber auch die Gegen des Projekts schlafen nicht: Die Bürgerinitiativen-Plattform hat sich von einem Gutachter beschreiben lassen, dass der Westring nicht durch die Umweltverträglichkeitsprüfung kommen werde. Und die Grünen sagen: „Um das Geld können die Bahn Linz-Graz saniert werden.“

Foto: Landesheil/Marina Haimbuchner

## Lüngst wird abgesiedelt . . .

In der Linzer Waldeggstraße haben bereits viele Bewohner ihr Zuhause verlassen. Bitter: Falls der Westring nicht gebaut wird, wäre auch die Absiedelung der 24 Häuser umsonst.

„Es ist menschlich einfach nicht ok. Wir werden seit drei Jahren nur hingehalten. Wir warten auf eine Entscheidung“, klagt Robert Bernegger. Er ist einer der letzten, die noch in ihren Wohnungen in der Waldeggstraße leben. „Eva zwölf Eigentümer werden es noch sein, die hier sind“, berichtet. Von der Absiedelung durch die Asfinag sind 24 Häuser zwischen Straße und Westbahntrasse betroffen. Auch die meisten Geschäfte haben bereits geschlossen. „Aichberger-Schilder und Pokale“ ist eines der wenigen, das noch geöffnet ist. „Alle Tausende Autos donnern täglich durch die Straße.“

Die Westring-Bau-  
stelle wäre für mich  
sogar eine Hoffnung, weil  
dann die Arbeiter  
bei mir einkaufen.  
Maleewan Fuchs, Verkäuferin



Geschäftsausstattung  
Bauzeit 2009-10  
Fertigstellung 2011  
Geschäftsfläche 1.400 m<sup>2</sup>  
Baufläche 1.100 m<sup>2</sup>

Wegen Absiedelung  
durch Linzer Westring  
Geschäftszeiten nach  
teilweise verändert  
0650 355 24 84

Maleewan Fuchs in ihrem Geschäft

„Zuerst haben sie es so  
eigentlich gehabt, die Wohnungen  
zu räumen und jetzt stehen  
sie seit einem Jahr leer.“

Angelika Schützener

„Wenn der Westring nun gar nicht  
kommt, war alles umsonst.“

„Wir wollen fair be-  
handelt werden.  
Und dass jemand mit uns  
redet und unsere Argumente anhört.“

Robert Bernegger, Bewohner

„Wenn die Tankstelle  
aufgelassen wird,  
verliere ich meinen Job.  
Und Arbeit finden, das ist nicht einfach.“

Sherif Khalid, Tankstellenwart



► Sherif Khalid fürchtet um seine Arbeit. Auch die BP-Tankstellen soll dem Westring weichen.

# Linzer Westring

fung kommen werde. Und die Grünen sagen: „Um das Geld können die Bahn Linz-Graz saniert werden.“

Statt unverbindlicher politischer Zusagen hätte der Westring vertraglich gesichert. 66

Foto: Marion Hämmerle

Das Herbstlaub leuchtet in der Sonne, taucht das so genannte Wechselkreuz am Traunseeuf er zwischen Tramkliniken und Ebensee in warmes Licht. Als das Wasser noch die Straße war, wurden an dieser Stelle die Ruderer gewechselt – und der Name ist geblieben.

## Knallhart kalkulierte!



Angaben gültig bis  
Sa., 6.11.2010.  
Während der Vorrat reicht. Bei ausverkauften Artikeln kann der Preis erhöht werden. Der Preis gilt für die entsprechende Packungseinheit. Einzelhandelspreise können in Einzelhandelsketten variieren.

SPAR



EUROSPAR  
INTERSPAR



# Linzer Westring:

► Doris Bures, hier im Koralmtunnel, redet nun auch mit Linz.

## Ob der Enns

Als „Postlingberg-Kinder“ haben jene drei Mädchen für Schlagzeilen gesorgt, die von ihrer Mutter Jahrlang völlig von der Außenwelt abgeschottet wurden.

## Aus Versäumnissen gelernt

6000 Anzeigen klärte die öö. Jugendwohlfahrt im Vorjahr ab, 3000 Kinder waren tatsächlich in Gefahr. Manchmal sind Eltern nur überfordert, oft ist aber Gewalt im Spiel. Neu ist der „Schülerbindungsdienst“. Weil Kinder bei Problemen meist zuerst in der Schule auftauchen, sollen in jedem Bezirk Ansprechpartner für Betroffene eingesetzt werden.

Foto: Sepp Pail  
3000 Kinder in großer Gefahr

## ● Verhandlungen in nächster Woche:

# letzte Chance!

Im letzten Moment hat Ministerin Doris Bures die für Freitag angekündigte Entscheidung über Einsparungen verzögert – will nun über den Linzer Westring reden. Schon in den nächsten Tagen verhandeln sie mit den oberösterreichischen Politikern, deren vereintes Auftreten diese letzte Chance eröffnet.

Die feine Art war es nicht: Bures sage die Präsentation ihrer Sparpläne ab, ohne die betroffenen Landespolitiken zu informieren. LH Josef Pühringer, der erst von der „ÖÖ-Krone“ davon erfährt, rief sie daraufhin an. Ergebnis: „Innerhalb einer Woche finden Gespräche statt, die Entscheidung fällt noch vor Ende November.“ Wobei

**››› Oberösterreich und die Stadt Linz sind geschlossen für den Westring aufgetreten. Der Druck in Wien war unübersehbar. Landesrätin Franz Hiesl**

Führinger der Ministerin erklärte, dass Oberösterreich und Linz auf ihrer Linie bleiben werden: „Eine andere Lösung kommt nicht in Frage.“

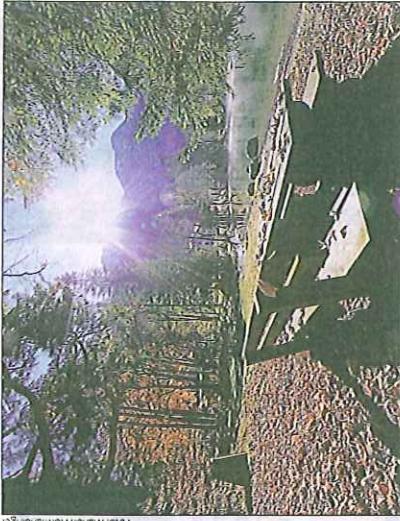
Nach den offensichtlich wirkamen Drohgebärdnen gegen Wien – Oberösterreichs VP-Parlamentarier wollten im Notfall das Bundesbudget ablehnen – setzen Führinger und der für Straßenbau zuständige Landesrätin Franz Hiesl nun auf Diplomatie: „Ich will nicht un-

fair sein, das bringt uns nicht weiter“, lehnt Hiesl weitere

Attacken gegen die Bundesregierung ab: „Ich merke, dass man einen Weg sucht.“ Dabei dürfen nicht nur die oberösterreichischen Argumente eine Rolle spielen.

Hiesl vermutet, dass Bures auch auf die rot-grüne Koalitionsbildung in Wien Rücksicht nehmen muss, wo die Grünen die Lobau-Autobahn ablehnen. Setzen sie sich durch, hätte das Folgen

für andere Projekte.



„Frühling“-Idylle im November am Ufer des Langbathsees

## Novembersturz immer extrem

Nach dem Frühlingstag gestern wird es heute in Oberösterreich noch einmal schön und warm mit bis zu 18 Grad, Sonntag gibt's dann nur elf Grad. Ein Rückblick zeigt, dass 7.November '97 in Weyer.

**››› Für die Kosten darf man nicht nur das Stück Westring rechnen. Es geht um die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Strecke. Landeshauptmann Josef Pühringer**



## Wie geht es Landeshauptmann Josef Pühringer in der heftigsten politischen Woche durch Wiener Westring-Nein?

Nachträglich. Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, Herr Landeshauptmann! Wie haben Sie ihn gefeiert? Im Vorjahr ist Ihr Bundesparteiobmann Josef Pröll zu Ihrem 60er mit großen Geschenken aus Wien angefreist. Ein Jahr später hat er Ihnen ein Ei gelegt ...

Ich nehme an, Sie meinen damit den Westring. Ja, ich hoffe nicht, dass das ein Ei wird. Vor allem kein faules. Ich erwarte, dass der Bundeskanzler sein Wort hält, das er 2008 zum Bau des Rings gegeben hat. Und der Finanzminister hat erste positive Signale gegeben. Die Westring-Absage ist ja nicht das erste Wiener Ei, sagen Westring und um die

Medizin-Uni samt Ausbau der Kepler-Uni. Und wenn die Bundesregierung doch endgültig Nein zum Westring sagt? Das kann ich mir nicht vorstellen. Aber wenn dann gibt es kein Pardon. Wenn ein Nein kommt, dann wäre das so ziemlich der schwere Konflikt zwischen dem Leidenschaft und Republik. Denn es geht hier um den wichtigsten Industrieraum und um den Nettozahler in Österreich.

Wie führt dann Josef Pühringer so einen Konflikt? Da werden Sie sich bei Wolfgang Schnüssel beklagt haben!

Ja, ehrlich gesagt, habe ich den Bundeskanzler schon beeindruckt. Das hat unser Wahlergebnis bekräftigt.

Da werden Sie sich bei Wolfgang Schnüssel schön behandelt haben!

Ja, aber die Blockade des Bundesabgeordneten Nationalratsabgeordneten wäre von mir nicht da keine Drohzenanzen zu hören. Ich sage nur: Wer klug ist, der plakatiert seine Strategie nicht (schmunzelt).

Aber die Blockade des Bundesabgeordneten Nationalratsabgeordneten wäre schon spüren lassen, dass diese Aktion eindeutig zum falschen Zeitpunkt kommt. Man hat den Eindruck, dass gerade Oberösterreich immer wieder von Bundesseitne übergespielt wird. Dem muss ich schon widersprechen. Wir haben in den vergangenen Jahren wirklich unheimlich viele Projekte mit Bundeshilfe

nachgesetzt. Man hat Ihnen zuletzt zu geringen Einfluss in Wien nachgesagt. Widerspruch! Dem steht die Erfolgsbilanz der letzten 20 Jahre entgegen.

Ein durchaus symbolträchtiger Schnapschluss der vor wenigen Tagen in Wien entstand: Landeshauptmann Josef Pühringer stampft über sich rotan Tepisch die Stufen im Bundeskanzleramt hoch.



## Dann steige ich



das man Ihnen legt. 2003 hat Ihnen Ihr Parteifreund und damaliger Bundeskanzler Schüssel mit der Vor die Landtagswahl vermasselt. Letztlich war die Voest-Privatisierung die richtige Entscheidung. Aber für uns war's ein ungünstiger Zeitpunkt. Das hat unser Wahlergebnis beeinträchtigt.

Da werden Sie sich bei Wolfgang Schnüssel beklagt haben!

Ja, ehrlich gesagt, habe ich den Bundeskanzler

so einen Konflikt? Von mir gibt es da keine Drohzenanzen zu hören. Ich sage nur: Wer klug ist, der plakatiert seine Strategie nicht (schmunzelt).

Aber die Blockade des Bundesabgeordneten Nationalratsabgeordneten wäre so lange verhandelt wird, ist nicht die Zeit der Kampfkünste. Aber die Möglichkeiten sind beachtlich ...

Man hat Ihnen zuletzt zu geringen Einfluss in Wien nachgesagt.

Widerspruch! Dem steht die Erfolgsbilanz der letzten 20 Jahre entgegen.

Ein durchaus symbolträchtiger Schnapschluss der vor wenigen Tagen in Wien entstand: Landeshauptmann Josef Pühringer stampft über sich rotan Tepisch die Stufen im Bundeskanzleramt hoch.

## auf die Barrikaden!

Behauptet wird auch, dass etwa die Steirer mehr in Wien erreichen haben.

(Energisch) Mit der Steiermark möchte ich wirklich in keiner Weise tauschen! Der Vergleich macht mich sicher. Ich setze auf Zusammenarbeit und Konsens, ich bin kein Polterer – aber wenn es sein muss, dann wird mich in der Leidenschaft des Einsatzes kaum einer übertreffen. Dann steige ich auf die Barrikaden! Aber: Lautstärke hat nicht unbedingt etwas mit Qualität zu tun.

Sie gelten als eher harmlos bedrohlich. Wie tritt Josef Pühringer auf?

Pühringer denn in Wien auf?

Bestimmt, konsequent, verbindlich in der Art, aber hart in der Sache. Wer immer laut ist, der hat keine Steigerungsmöglichkeit.

Ist dieses Verhalten Pühringer-typisch – oder ist das überhaupt das Oberösterreichische-Naturell?

Das ist für mich eindeutig das Naturrel der Oberösterreicher. Das hat uns erfolgreich gemacht. Nicht das Gegeneinander, sondern das Miteinander.

Das ist für mich eindeutig das Naturrel der Oberösterreicher. Mir gefällt das Bild vom glatten Parkett viel besser. Aber ich muss schon sagen: Ich kann viele nette Wiener. Und wir haben's nicht mit einem Wien-Schenken zu bedienen. Jetzt schenken wir den Wienern sogar den Christbaum! (Lacht)

Hier in Oberösterreich läuft für Sie derzeit aber auch nicht alles ganz rund. Zuerst kündigt, dass er als Pülninger-Nachfolger nicht zur Verfügung steht. Gehen Ihnen die „Kronprinzen“ aus?

Wieder sprach! Dem steht die Erfolgsbilanz der letzten 20 Jahre entgegen.

Ein durchaus symbolträchtiger Schnapschluss der vor wenigen Tagen in Wien entstand: Landeshauptmann Josef Pühringer stampft über sich rotan Tepisch die Stufen im Bundeskanzleramt hoch.



Im großen Interview am Ende einer besonders harren politischen Woche: Landeshauptmann Josef Pühringer mit „Krone“-Chefredakteur Klaus Herrmann.

## Steckbrief

Ihren 65. Geburtstag – wie werden Sie den feiern?

Hoffentlich bei guter Ge-

sundheit, im Kreise meiner

Familie und vieler Freunde.

Und in welcher Funktion?

(Lacht) Das ist unbe-

deutend: Ich definiere mich

nicht über Funktionen.

Name:

Josef Pühringer

Alter:

61

Ausbildung:

Jurist

Ehefrau:

Frau, 3 Kinder (20, 18, 13)

Zöller-Galeševs Leichte

David Steinl-Rast: „Credo“

Mobily/Leidenschaft

Musik, Lesen, Schwimmen,

Bergsteigen/Wandern,

Radfahren

Bewundrungsweise Person:

der Geschichtslehrer

Mutter Theresa

Bewundernswerte Person:

der Gegenwart

alle Entwicklungshelfer

Drinnen Ich

... wenn vernünftig zusammen- gearbeitet wird, gemeinsam ein Ziel verfolgt wird

Typisch Ich:

... wenn nichts weiter geht oder simmlos blockiert wird

Leben nach motto

Optimismus zählt sich meistens aus

# Oberösterreich am Wort

## Täglich im Stau

Ich als Betroffene aus dem Bezirk Rohrbach finde es erstaunlich, dass Politiker in Wien entscheiden können, ob der Westring notwendig ist oder nicht. Wenn man täglich auf der B 127 nach Linz zur Arbeit pendelt und ab Ottensheim – teilweise bereits ab Walding – im Stau steckt, denkt man sicher anders darüber als diverse Herren in der Hauptstadt.

Margot Keplinger, per E-Mail

## Ohne Moral

Frau Ministerin Doris Bures hat befunden, dass der überfällige Westring in Linz nicht wie geplant – und von ihren Vorgängern zugesagt – gebaut werden soll. Das werden die vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche täglich im Stau stehen und sinnlos Treibstoff verbrennen müssen, sicherlich „erfreut“ zur Kenntnis nehmen, tragen sie doch neben anderen Belastungen durch die Erhöhung der Mineralölsteuer zur Budgetsanierung bei.

Welche Fachkompetenz unsere Frau Minister durch diese dreiste Fehlentscheidung zur Schau gestellt hat, ist schlicht skandalös und kann nicht zur Kenntnis genommen werden. Welche Entwicklung nimmt eine Demokratie, wenn Zusagen von Ministern – darunter der jetzige Bundeskanzler – einfach wegewischt werden? Für die Ret-

tung einer Kärntner Bank waren Milliardenbeträge möglich, für die so genannte Griechenhilfe waren auch Milliardenbeträge möglich – aber für Oberösterreich, den größten Nettozahler der Republik, werden Versprechen gebrochen, so, als ob Oberösterreich die Weltwirtschaftskrise verbrochen hätte.

Wo bleibt da der viel zierte Vertrauensgrundsatz, wenn sich die Regierung selbst nicht mehr an Zusagen hält? Haben wir jetzt eine Regie-

von Müttern und Vätern eigenverantwortlich beaufsichtigt und betreut werden – 24 Stunden, 7 Tage die Woche.

Welch tolle Entwicklungsperspektiven für junge Menschen, die sich genau so von ihren Familien emanzipieren wollen wie so genannte Normale. Die Begründung seitens des Landeshauptmanns ist „Der dramatische Einbruch durch die Wirtschaftskrise.“

Also, wie sollen das Eltern deuten? Die Bankenrettungspakete und die Bankdirekto-

Fotos: Land OÖ, Peter Tomschi



**Infrastrukturministerin Doris Bures (kl. Foto)** hat sich mit ihrem „Nein“ zum Westring den Zorn vieler „Krone“-Leser zugezogen. Für viele Pendler ist der Westring die einzige Alternative, um dem täglichen Stauchaos doch entgehen zu können.

rung ohne Ethik und Moral, täglich der Konjunktur der Beliebigkeit unterworfen? Die Wähler werden die entsprechende Antwort erteilen.

Walter Böck, Gallneukirchen

## Keine Solidarität

Wussten Sie schon, dass das Sozialbudget des Landes Oberösterreich eine Gruppe von Menschen komplett aussperrt? Da gibt es keine Indexanpassung, keinen Inflationsausgleich, da gibt es einfach NULL. Wussten Sie, dass für zukünftige Schulabgänger aus Sonderpädagogischen Schuleinrichtungen alle Zukunftsperspektiven versperrt sind? Fertig gebaute Einrichtungen können nicht eröffnet werden – wegen drohender Betreuungskosten. Behinderete Jugendliche über 18 Jahre müssen nun rund um die Uhr

ren, die sich Rettungspakete, Dienstjubiläumsfeiern mit Sekt und Glamour, Welttagsempfänge und Boni unter Starthilfe der Staatshand finanzieren lassen, müssen von den absolut Schwächsten bezahlt werden, von denen, die buchstäblich keine Stimme haben. Welch tolle Solidargemeinschaft wir doch sind. Die Politik, ein malträtiert Sklave von Banken und Kapital. Was für ein Wertekatalog steht da dahinter? Humanismus, Christentum, Solidarität – alles nur zynische Begriffe.

Fritz Baumgartner,  
St. Georgen/Gusen

## Nichtraucher im Nachteil

In der letzten Kolumne „Herumspaziert in Oberösterreich“ von Milli Hornegger erwähnte sie, dass ihr in einem chichen neuen Café in Linz vom

Kellner geraten wurde, im Raucherabteil Platz zu nehmen, da das „Nichtraucherkammerl“ leider nicht so gemütlich sei. Dazu möchte ich anmerken, dass ich mich als Nichtraucherin total benachteiligt fühle, weil ich meinen Samstag-Vormittag-Kaffee nur mehr im ungemütlichen Teil der Lokale, die oft etwas Wartesaalähnlichkeit – mit kahlen Wänden und ungemütlichen Tischen – haben, einnehmen kann.

Durch das neue Rauchergesetz ist nur eines passiert: Nichtraucher werden bestraft und Raucher sammeln sich in gemütlichen Räumen oder pilgern zu kleinen Cafés, die sich gleich zum Raucherlokal erklärt haben. Wir haben wieder einmal eine typisch österreichische Lösung getroffen – machen wir halt ein bissel rauchfrei und ein bissel mehr für Raucher. Obwohl ich nie ein fanatischer Rauchgegner war, wäre es unter diesen Umständen besser, ein generelles Rauchverbot wie zum Beispiel in Italien zu erlassen. Die jetzige Handhabung des Gesetzes entzweit Menschen, die bisher ein gutes Auskommen hatten.

Monika Flatscher, per E-Mail

## Schlag ins Gesicht

In Kärnten und am Semmering wird munter durch Berge gehobt – und Oberösterreich darf aus der zweiten Reihe zusehen. Statt der dringend notwendigen Verkehrsentslastung will uns Wien mit einem besseren Radweg durch Linz abspeisen. Dass es leichter ist, einen Pudding an die Wand zu nageln als Bundeskanzler Werner Faymann, ist uns ja aus SPÖ-Kreisen schon mitgeteilt worden.

Dass aber das, was er 2007 als Minister versprochen hat plötzlich nicht mehr gilt, ist ein Schlag ins Gesicht für uns alle. Aber wenn ihn jemand ein bisschen ruppiger darauf anspricht, wird er sich ja vielleicht wieder in die andere Richtung drehen, frei nach dem Motto: Wer sich ständig dreht, kann nirgends anecken. Alexander Ammer, Linz

Leserbriefe bitte an:  
OÖ-Krone,  
Khevenhüllerstraße 31,  
4020 Linz,  
Fax: 0 732/77 12 90,  
E-Mail: ooe@kronenzeitung.at

Es können nur Briefe und E-Mails veröffentlicht werden, die mit Name und Anschrift versehen sind. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor.

Klaus Feuerbacher | Di 9. Nov. 2010

Seite 16

## Mittwoch Gipfel bei Bures, Donnerstag Gezerre um Westring dieser Woche ersten

Das Tanzchen um den Linzer Westring erreicht diese Woche einen ersten Höhepunkt. Am Mittwoch untermauen Landes- und Linzer Spitzen bei Ministerin Doris Bures in Wien ihre Forderung nach rascher Realisierung des Autobahnpfades. Und am Donnerstag setzt der Westring die Realisierung des Westrings als Autobahn flexibel vor. Von 17 bis 18 Uhr dauert am Mittwoch die "Stunde der Wahrheit" bei "Ministerin Bures: LH Josef Pühringer und sein Vize Franz Hiesl (VP) versuchen mit den beiden SP-Politikern Josef Ackerl und Franz Döbisch, der SP-Ministerin ihre Verkleinerungspläne für den Westring auszureden. Ein zweispuriges Bundesstraßel um 200 Millionen Euro sei unvorstellbar, wer-

Am Donnerstag folgt dann im Landtag eine VP-SP-FP-Resolution, in der ein rascher Abschluss der beim Bund laufenden Umweltprüfung für den Westring in der zugesagten Form ebenso verlangt wird wie die entsprechenden Budgetvorschläge für den Bau. SP-Chef Josef Ackerl kann sich da auch eine Vorfinanzierung durch das Land vorstellen. Die Grünen bleiben unterdessen bei ihrem strikten

Westring-Nein: "Wenn bei Familien, Bildung und Pflege gespart wird, ist eine Milliarde für den Westring eine Frotzelei der Bürger."

...

Der Westring bleibt ein veraltetes und zu Recht abgelehntes Unterfangen, das Umsummen verschlingt.

Grünen-Klubobmann Gottfried Hirz

Landtagsitzung:

## erreicht in Höhepunkt



**Kronen  
Zeitung**  
www.kronen.at  
PRÄSENTIER!

"Einkaufsstempel wird  
zur „VinoCity“"

©2010 Chronos Media

Die Reparaturarbeiten sind im Jahr 2016 geplant  
**Auch Autobahnbrücke in**  
**Tullnauß am Mühlviadukt**

Land OÖ prüft mit den ÖBB Varianten-Studie

"Steigt doch – präsentiert von  
der „Krone“ – im Einkaufsstempel  
das große Weinfestival. 91 Winzer  
werden dabei erwartet, dazu sor-  
gen die Alpis für zünftige Musik.

Weinliebhaber aufgepasst! Am  
kommanden Freitag (13 bis  
20 Uhr) und Samstag (10 bis  
20 Uhr) verwandelt sich die Pa-  
schinger PlusCity in die „VinoCi-  
ty“.

ooe@kronenzeitung.at

Heute, Mittwoch, ist „Westring-Losung“ bei Infrastrukturminister Bures in Westring – entsprechend heftig fielen gemeinsam die Schlagabtäusche zwischen Bevölkerung und Gegnern des 527 Millionen € teuren Autobahnprojektes aus. So nannte etwa WKÖ-Präsident Rudolf Trauner die Westring-Gegner „Träumer“, während die befürchteten, wie negativ das Projekt aus ihrer Sicht sei. Trotzdem häufen die Gegner Negativargumente zum Westring auf: „Abgesehen von den exorbitant hohen Kosten würde durch die Westring-Autobahn mitten durch Linz die Lebensqualität in unserer Stadt unwie-

"Egal, wie wir in Zukunft mobil sein werden, leistungsfähige, moderne Verkehrssysteme werden wir immer brauchen", sagt Trauner - und will damit auch seinen Träumen, die glauben, den Linzer Westring zu einem Projekt aus ihrer Sicht sei.

Trotzdem häufen die Gegner Negativargumente zum Westring auf. „Abgesehen von den exorbitant hohen Kosten würde durch die Westring-Autobahn mitten durch Linz die Lebensqualität in unserer Stadt unwie-

# he vom Lostag für Westring

„Egal, wie wir in Zukunft durch öffentlichen Verkehr fahren werden, es ist kein Preis zu hoch für uns, um dieses Projekt zu erhalten.“ (WKOÖ-Präsident Rudolf Trauner) „Wir müssen die Westring-Gegner „Träumer“ während die bekräftigten, wie negativ das Projekt aus ihrer Sicht sei.“

Ironisch häumt die Gegner Negativargumente zum Westring auf. „Abgesehen von den exorbitant hohen Kosten würde durch die Westring-Autobahn mitten durch Linz die Lebensqualität in unserer Stadt unverändert bleiben.“



„Wenn das weitergeht, ist die Donau bald ein echte Trennlinie“, unken manche bereits in einz. Fakt ist: Alle drei Donautübergänge der Landeshauptstadt sind oder werden in absehbarer Zeit zu Problemfällen. Am vordringlichsten natürlich die Eisenbahnbrücke, deren Zukunft nach ein Jahr, während das bereits zweite Gutachten der TU Wien zum Schluss gekommen ist, dass ihre Lebensdauer Ende 2012 abläuft, weiter offen ist. Aber auch auf der Nibelungenbrücke drohen Verkehrsbehinderungen durch eine geplante Verbesserung. Am schlimmsten aber droht das Verkehrsschao zu schlammern, wenn 2016 auch die Autobahnbrücke saniert werden muss.

Übungseinbrücke

45.000 Fahrzeuge fahren täglich über die Nibelungenbrücke. Auf sie kommen 2012 harte Zeiten zu. Einem derzeit ist geplant, die Brücke um je 80 Zentimeter auf beiden Seiten zu verbreitern. „Da wird es nicht ausreichen, dass auch die Fahrspuren verengt werden müssen“, weiß Linzer Verkehrssicherheit Klaus Berger. Der aber, um die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten, die Verbreiterung in zwei Etappen prüfen lässt. So sollte erst flusswärts, ein Jahr später dann flussabwärts der 80 Zentimeter breite Radweg angehängt werden. Dann wäre die Arbeitszeit in die drei Monaten verdoppelt, und die Brücke nicht ein halbes Jahr lang ein Flaschenhals.

## Autobahnbrücke

**Suche nach neuem Termin**

100.000 Pkw und Lkw nutzen täglich die Linzer Autobahnbrücke – und laut den prognostizierten Verkehrsmaßnahmen werden es in den nächsten Jahren um zumindest fünf Prozent mehr. Umso größer sind die Sorgen bei den Stadtobfern, seit bekannt wurde, dass die Asfinag 2016 eine große Sanierung plant. „Wir hoffen, dass wir die Reparaturen so koordinieren können, damit die Beeinträchtigung – auch durch die Arbeiten an den anderen Brücken – so gering wie möglich wird“, hofft Luger. Dem klar ist: Schon bei der Sperrung von nur einer Fahrspur ist ein Stauchaos unvermeidlich. Erst bei einer Sperrung beider Fahrspuren kann man mit einer Verzögerung von bis zu 15 Minuten rechnen.

Ob der Enns

**emste Herzkath**

die drei neuen, im Sommer 2009 „eingerichtete“ (siehe Box) „geschlossenen Herz-Labors“, aufgetrennt nach medizinischer Erfahrung, werden von der VP nicht mehr gewünscht. Zuerst war ein Gegenansatz zur neuen Herzkathe-ter-OO, dann im Wahlkreis Steyr-Vöcklabruck, und schließlich kam es wieder in einschließliche kommen. Über den Aufmarsch wird es wie 2009 wieder Vier-Parteien-Einigkeit geben. Josef wird's nun wohl auf dem CDU-Parteitag entscheiden.

Gebremste Herzkatheter

für - und beju-  
entscheidenden  
die Gesundheits-  
in Steyr, Vöck-  
Ried".  
r muss LH Josef  
se "wieder in eine-  
schließt kommen.  
Über den Aufs-  
es wie 2009 wie-  
Vier-Parcellen-Eingang  
wird's nun wohl auf  
CD-Verkäufen dage-

**Es** wäre wichtiger, in Wien den Off-Ausbau und mehr Geld für Soziales, Pflege und Bildung zu fordern. Linzer Grünen-Politikerin Gerda Lenger

## SP-Politiker Ackerl fehlen Einnahmen:

# Budget-Einschritte im Sozialbereich

Nur um 2 Prozent steigt das Budget von Sozialan-  
weserat Josef Ackerl (SP) 2011, daher seien Leistungs-  
verkürzungen und Vereinbarungen für Betroffene nötig, be-  
lagt der SP-Politiker. Verantwortlich macht er dafür  
den Bund, der es versäumte, Mehreinnahmen bei den  
Krisenversuacerchen und „gewinner“ einzutreten.  
Laut Ackerl fehlen in der  
sozialstaatlichen Teilung, im Jahr  
2011 fast 28 Millionen Euro  
für die Finanzierung des bis-  
- etwa die „Lebenswelt  
Pinsdorf“ - seien von die-  
sem Dilemma betroffen.

Leistungsspektrum

Um das zu erreichen, will nun versuchen, mittels Finanzspritzen und Einparungen „zumindest das sozialdienstliche Angebot“ aufrecht zu erhalten. 2011 bringe jedenfalls einen „Rückschritt“ im Sozialbereich, „Stillstand“ habe es zwischen 2010 gegeben. Insbesondere im Bereich Wohnungsbau Menschen mit Beeinträchtigungen habe das zu einer absurden Situation geführt, dass fertig gestellte „ohneinrichtungen nicht in Betrieb genommen werden könnten, weil die Betriebskosten nicht aufgebracht werden konnten.“

**Flüzichen-Verbot“**

ask fiel das Polit-Tanzischen auf: Anforderung eines Verbotes der Volverschleierung von Fraueneinzelverkehr wollte die VP heranziehen, wäre damit Volverschleierungen – ausgenommen natürlich die Verwendung generischer und zugelassener Sturzhelme – im Straßenverkehr untersagt werden“, hieß es kategorisch in einem FP-Entwurf für die Burkha-Resolution an den Bund. Aus dem endgültigen Entwurf, der am Donnerstag vom Landtag beschlossen werden soll, ist dieser Zusatz zwar wieder verschwunden. FP-Klubchef Günther Steinkellner – von dessen Partei im Juni 2010 die Ausgangs-Initiative zum Burkha-Verbot kam – ist dennoch „sauer“ darüber, wie weit man der Resolution im Kontext der ursprünglichen Intention – gegen Frauen-Unterdrückung – weggekommen sei: „Wir werden diesem Entwurf da-

Bures zeigt uns

Die starken Worte Richtung Wien haben bisher nichts genutzt: Oberösterreichs Polit-Führung mit LH Josef Pühringer an der Spitze holte sich am Mittwochabend in Sachen Linzer Westring-Autobahn bei Ministerin Bures eine Abfuhr. Nun soll Pühringer, Kanzler Faymann und Vize Pröll höchstselbst auf Linie bringen.

Voller Adrenalin waren sie zu SP-Ministerin Doris Bures nach Wien gefahren, die noch am Dienstagabend

„Ö-Krone.“ „Schlecht!“, schrieb Hiesl zurück. „Wie wahr! Um 19 Uhr war der Westring-Günfel

Ein Modell des Westringz in seinem südlichsten Abschnitt in Linz



Ob der Enns

Gut, es war „nur“ die Ministerin. Aber schmerhaft ist sie trotzdem, die Abführerin, die sich die schwärzliche Weitring-Phalant bei einer anderen Frau aufsetzt. Und was nun? Nun geht's schlicht um die Glaubwürdigkeit des Bundeskanzlers, der nun als „dämmrige Infrastruktur“ eine Akfuh-

Faymanns Glaukwürdigkeit

die noch dazu als „Angelobt“ verkleidet war, sich selbst auszubremsen mit Projektkürzungen und Jahrenlangen Verzögerungen. Werner Faymann 2007 den Westring (Brücke und Südteil) versprochen hat. Ihn müssen Führung, Acerl & Co. und die anderen Beteiligten erfüllen.

oberösterreichischer Politiker seine Zusäge einlöste? po läuft es?“ die frage

## **Nelle Herzkatheter unter Druck**

**NEUIGKEITEN UNGELESEN**

Die Kardiologische Gesellschaft, also jene der Herzspezialisten in Österreich, rät in einem Gutachten von den politisch beschlossenen drei neuen Herzkatheterstandorten in Oberösterreich ab. Es drohe sonst eine Verschärfung der Probleme, die in den kleinen Zentren bis zu

„Überversorgung“ mit meistmäzznisch präponnierten niedrigen Fallzahlen in den neuen regionalen Zentren. „Eine Verbesserung der Infarktversorgung in den ländlichen Regionen“ kann nur durch eine Optimierung der Transportlogistik erreicht werden, nicht aber durch „Neuschaffung von letztendlich zu kleinen und niederfrequenten Katheter-einheiten“, hatte die Kardiologische Gesellschaft schon im März 2007 von neuen Standorten in Ried, Steyr

10,1 Prozent erreichen, während große Zentren nur bis zu 0,8 Prozent aufweisen – wobei unter ein Prozent Sterblichkeit „hohe Qualität“ bedeutet. Prinzipiell sei ÖÖ sehr gut mit Herzkatethern versorgt, meinen die Kardiologen. Steyr, Vöcklabruck und Ried seien in einer Entfernung von Linz und Wels, die für optimale Infarktversorgung den nationalen und internationalen Punktationen entsprechen.

11500: 0: 70.5111: 0

bei Westring die kalte Schulter!

Pühringer soll Kanzler Werner Faymann (SPÖ) – der noch als Infrastrukturmarschall der Westring 2007 Linz und Oberösterreich versprochen hat – und auch Finanzminister Josef Vopak (FPÖ) auf Linie bringen. Er werde sich nicht geschlagen geben, betont Pühringer.

Voller Adrenalin waren sie zu SP-Ministerin Doris Bures nach Wien gefahren, doch am Dienstesabend schrieb Hiesl zurück: „OÖ-Krone“.  
„Schlecht“, wie wahr! Um 19 Uhr war der Westring-Günfels

Ein Modell des Westrings in seinem südlichsten Abschnitt in Litz



Dobusch, Ackerl, Bures, Pühringer und Hiesl: freundliche Stimmung nur vor Beginn des Gipfels... 1

**„Die Strecke Linz - Graz ist ja mit Sicherheit kein Nahverkehr“**

„Diese Vorwürfe weise ich entschieden zurück!“ Verärgert, nein, empört reagiert SP-Verkehrslandesrat Hermann Kepplinger auf die Vorwürfe von SP-Infrastrukturministerin Doris Bures, das Land OÖ sei schuld am Ende der Zug-Direktverbindung zwischen Linz und Graz per 12. Dezember. Er betont: „Es ist gesetzlich geregelt, dass für diese Strecke der Bund zuständig ist.“

**Das Land will sich aber nicht an den Kosten für die Aufrechterhaltung beteiligen.** Mit uns kann man über eine Kostenbeteiligung bei der Modernisierung der Strecke reden. Das Problem ist ja, dass diese so darstellt ist. Ich bin selbst am Samstag nach Graz gefahren - im Bosstraktunnel fährt der Zug maximal 50 km/h, südlich von Kirchdorf nur mit Tempo 60 oder 70. Da ist es kein Wunder, dass nur wenige die Bahn nutzen. Dabei wäre auf Pyhrnbahn das Fahrpreisniveau erheblich erhöht.

Landesrat Hermann Kepplinger

**Interview**



**Pygeumrinde bei Prostatabeschwerden**

Diese wird vor allem zur Behandlung von Blasen- und Prostatabeschwerden eingesetzt. Die regelmäßige Einnahme von Sägepalme mit Pygeumrinde kann besonders bei häufigem Händrangen (meistens schütt), dünnem Hornstrahl, Nachträufen, Schmerzen beim Urinieren zu einer deutlichen Verbesserung führen. Seit Kurzem ist Landesrat Hermann Kepplinger

heisache": LH Josef  
@kronenzeitung.at



# Nach Gansl-Essen im ORF-Zentrum Info-Direktor Oberhauser abgelöst



**Öffnauer war schuld an A-380-Notlandung**

Nach der Notlandung eines Riesenairbus A 380 einer Fluglinie Qantas ist jetzt klar: Ein Ölleck hat in der Turbine ein Feuer ausgelöst. Es folgte eine Kettenreaktion ... (Seite 7)

**Kulturer schauzte den Zivilprozess**

Der ehemalige Hypo-General Wolfgang Kultner wurde gegen Kautionsaus der U-Haft entlassen und folgte gleich darauf das Gericht (siehe auch Wirtschaft).

**Jeannine-Postan den Handball-Romeo ...**

... dessen Lovestory mit seiner 42-jährigen Trainierin Schätzgeilen machte und die Gerichte beschäftigte. Der Postler findet die Liebesgeschichte „wunderbar“.

**Fest im kaiserlichen Hofburg-Weinkeller**

An einem besonderen Ort wurde der Restaurant-Führer Gaul Millau 2011 präsentiert. Wer sich das kulinarische Fest nicht entgehen ließ – das lesen Sie bei ADABEI.

**„Leidenschaftlich“ Speichert Schmerzen**

Wissenschaftler haben herausgefunden, dass unbehandelte Pein als Erinnerung im „Schmerzgedächtnis“ gespeichert wird. Die Folge kann quälende Überempfindlichkeit sein (Gesund-Seite).

**Lauda: „Red Bull hat Olympia-Gold sicher!“**

Niki Lauda im „Krone“-Interview vor dem Hechtschlagfinale der Formel 1 – für ihn hat Red Bull wegen des Fairness-Gedankens ein „Olympia-Gold“ schon gewonnen.

☆ Seite 54  
Kino:  
Todesfälle:  
Horoskop:  
Wetter:  
Kräutenhäuser,  
Apotheken:

Seite 30

Tauziehen um Abfertigung geplatzt • Nun folgt teurer Streit

vor dem Gremium und hielt eine kurze Rede, in der er seine Eintritte für die Unabhängigkeit des ORF® hervorhob. Anschließend folgte hinter verschlossenen Türen die Abstimmung mit seinem Ablösungsantrag durch –

VON FLORIAN HITZ

die Anwälte die Messer. Eine Einigung sollte die unorthodoxe Abwahl des Gagenkaisers eingebrochenen Ablöseantrag. 18 Stimmungsräte stimmten für die Abberufung, elf dagegen, und es gab sechs Enthaltungen. Nun übernimmt Wirtschaftsminister Elmar Oberhauser. „Ich bin froh, dass eine klare Entscheidung nun droht um uns liebe Geld.“

Selten sorgte der ORF mit seinem Programm zuletzt für einen derart enormen Medienecho wie durch die Ablöse des Informationsdirektors Elmar Oberhauser. Während der Tagessprung im sechsten Stock am Künigberg tagte und sich mittags an Martinigansl mit Rotkraut delectierte, wetzten eine Etage tiefer

Oberhauser um 13.30 Uhr

die Anwälte die Messer. Eine Einigung sollte die unorthodoxe Abwahl des Gagenkaisers eingebrochenen Ablösceantrag. 18 Stimmungsräte stimmten für die Abberufung, elf dagegen, und es gab sechs Enthaltungen. Nun übernimmt Wirtschaftsminister Elmar Oberhauser. „Ich bin froh, dass eine klare Entscheidung nun droht um uns liebe Geld.“

VON FLORIAN HITZ

Verkehrsministerin Bures setzt Rotstift an

# Buhn und Strübe:

Wien. – Jetzt trifft das Sparpaket zum mindesten indirekt auch alle Autofahrer, Pendler und ÖBB-Kunden! Egal, ob Eisenbahn-Tunnels, Landstraßen oder Ortsumfahrungen: Verkehrsministerin Doris Bures muss bei Dutzenden Projekten den Rotstift ansetzen. Im Vergleich zu den bisherigen Vorhaben werden 4,5 Milliarden Euro eingespart.

Noch herrscht auf den Baustellen der heimischen Autobahnen und Schnellstraßen einiges Betriebsamkeit. Knapp vor der Winterpause sind die Arbeiter damit beschäftigt, vor dem großen Frost die wichtigsten Vorhaben fertigzustellen und Lücken zu schließen – spätestens ab dem Frühjahr wird sich aber auch hier das Sparpaket der Regierung (zumindest indirekt) bemerkbar machen. Denn bei zahlreichen Infrastrukturprojekten wird der Rotstift angesetzt. Dutzende geplante Ausbauten werden verzögert, Tunnelprojekte verschoben, statt Autobahnen sollen teilweise Landstraßen herhalten.

Doris Bures zur „Krone“: „Die Wirtschaftskrise zwinge alle Ressorts zum Sparen. Wenn sogar Familienleistungen gekürzt werden, muss es auch Verständnis dafür geben, dass nicht alle Vorhaben wie geplant umgesetzt werden können.“

Prost Mähzert! Feine Diplomaten entsendet die Türkei in Statuten. Wärn alle Türken so wie er,

wär das Zusammenleben schwer. Empört sind die Parteien all

Mit einer Ausnahme: die Grünen. Das sind wir ja gewöhnt von ihnen.

Wolf Martin

Verkehrsministerin Doris Bures präsentierte gestern ihre geplante Liste mit den Plänen aus dem Vorjahr sollen im Infrastrukturbereich insgesamt 4,5 Milliarden Euro eingespart werden. Investitionen bei der Schiene werden um 1,5 Milliarden Euro gekürzt, im Bereich der Straße sollen es drei Milliarden sein. „Es ist mir wichtig, ein Zeichen zu setzen, dass die Bahn gegenüber der Straße Vorrang hat. Der Wirtschaftsstandort braucht ein umweltfreundliches Wegenetz. Außerdem muss nicht jede Straße eine XXL-Autobahn sein“, sagt Bures bei einer gemeinsamen Pressekonferenz mit NO-Landeshauptmann Erwin Pröll am Donnerstag.

Aber wo wird der Rotstift nun konkret angewendet?

Diese Projekte werden bis 2016 umgesetzt



● Dutzende Projekte verschoben • „Umwelt hat Vorfahrt“

# Milliarden-Einsparungen!

nen. Es wird trotz dem Spardruck aber sicher keine allenfalls als Schnell-, sondern als Landstraße kommen.

● Der Koraltunnel wird zwei Jahre später als geplant fertiggestellt. ● Baubeginn für den Hauptbahnhof in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Auch die geplante S 36 in der Steiermark (von Scheibling nach Judenburg) soll lediglich vier Fahrspuren haben.

● Die S 31 im Burgenland wird nicht als Schnell-, sondern als Landstraße gebaut.

● Höchst umstritten: Der A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Auch die geplante S 36 in der Steiermark (von Scheibling nach Judenburg) soll lediglich vier Fahrspuren haben.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

● Die A 26 geplante Westring in Linz (OO) soll lediglich als Schmalspurvariante verwirklicht werden.

Krone Österreich

Seite 22 → 23

■ ■ ■ OBERÖSTERREICH ■ ■ ■

Freitag, 12. November 2010

Nicht nur Kanzler Faymann hat Problem mit Glaubwürdigkeit ● Oberösterreich

# Noch 2009 wußt auch Bures für Linzer

Wie sich die Zeiten ändern: Noch im März 2009, also am Höhepunkt der Finanzkrise, präsentierte Ministerin Doris Bures ein Infrastrukturprogramm samt Linzer Westring in der nun so umstrittenen Form. Das liefert Oberösterreich weitere Munition im Kampf um die Realisierung dieses wichtigen Linzer Verkehrsprojektes.

„Mit diesen Rekordsummen werden Zukunftsinvestitionen finanziert, es wer-

bei der Präsentation ihres Asfinag-Bauprogramms für 2009 bis 2014. In dem Programm war auch ausdrücklich der Westring enthalten. „Voraussichtlicher Baubeginn: Sommer 2010, voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2015, Gesamtkosten: 527 Millionen €“ – also genauso,

Oberösterreich kämpft jedenfalls hart weiter, auch im Landtag, mit Ausnahme der Grünen. Die Plattform gegen den Westring präsentierte am Donnerstag Gutachter, die den Westring wegen Lärm und Schadstoffen als „nicht genehmigungsfähig“ einstufen würden.

So bekommt nicht

nur Kanzler Werner Faymann, der den

Westring im März 2007 – damals selbst als Infrastrukturmister – zusagte, aber sich nun „nicht öffentlich dazu äußern“ will, ein Glaubwürdigkeitsproblem, wie auch

VP-Landesvize Franz Hiesl betont: „Wir fordern für Oberöster-

reich nur das ein, was uns von mehreren Ministern auch zugesagt wurde.“ Bures sieht das heute natürliche anders: „Das Investi-

„Ich appelliere an Oberösterreich, gemeinsam eine Alternative zur Westring-Autobahn zu entwickeln.“  
Ministerin Doris Bures (SP)



Westring-Gipfel bei Doris Bures: Keine Annäherung, der Kampf geht weiter.

Freitag, 12. November 2010

kämpft hart weiter

# Westring

Oberösterreich kämpft jedenfalls hart weiter, auch im Landtag, mit Ausnahme der Grünen. Die Plattform gegen den Westring präsentierte am Donnerstag Gutachter, die den Westring wegen Lärm und Schadstoffen als „nicht genehmigungsfähig“ einstufen würden.

tionspaket war im März 2009. Das Sparbudget wurde im Frühjahr 2010 geschnürt – zur Bewältigung der Folgen der Wirtschaftskrise“, sagt Bures’ Sprecherin. Und sagt damit auch, dass auf Bundesebene offenbar schon seit einem halben Jahr klar ist, was jetzt an Einschnitten und Sparplänen (siehe auch Seiten 2/3) bekannt gegeben wird.

„Wir müssen mit allen Mitteln verhindern, dass wir noch einmal an den Start zurückgeworfen werden.“  
LH Josef Pühringer (VP)

■ ■ ■ OBERÖSTERREICH ■ ■ ■

Freitag, 12. November 2010

# Noch 2009 wußt auch Bures für Linzer

Wie sich die Zeiten ändern: Noch im März 2009, also am Höhepunkt der Finanzkrise, präsentierte Ministerin Doris Bures ein Infrastrukturprogramm samt Linzer Westring in der nun so umstrittenen Form. Das liefert Oberösterreich weitere Munition im Kampf um die Realisierung dieses wichtigen Linzer Verkehrsprojektes.

„Mit diesen Rekordsummen werden Zukunftsinvestitionen finanziert, es wer-

bei der Präsentation ihres Asfinag-Bauprogramms für 2009 bis 2014. In dem Programm war auch ausdrücklich der Westring enthalten. „Voraussichtlicher Baubeginn: Sommer 2010, voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2015, Gesamtkosten: 527 Millionen €“ – also genauso,

Oberösterreich kämpft jedenfalls hart weiter, auch im Landtag, mit Ausnahme der Grünen. Die Plattform gegen den Westring präsentierte am Donnerstag Gutachter, die den Westring wegen Lärm und Schadstoffen als „nicht genehmigungsfähig“ einstufen würden.

Freitag, 12. November 2010

kämpft hart weiter

# Westring

Oberösterreich kämpft jedenfalls hart weiter, auch im Landtag, mit Ausnahme der Grünen. Die Plattform gegen den Westring präsentierte am Donnerstag Gutachter, die den Westring wegen Lärm und Schadstoffen als „nicht genehmigungsfähig“ einstufen würden.



Planungen für Sparvariante würden Verkehrslösung bis zu zehn Jahre verzögern:

# „Baum aufstellen“ für Westring

„Den Wienern bringen wir einen Christbaum, bei der Regierung in Wien stellen wir einen Baum auf“, wird LH Josef Pühringer beim Westring ironisch: Die Umplanung auf eine Sparvariante, auf die Ministerin Doris Bures beharrt, würde die Verkehrslösung für Linz um fünf bis zehn Jahre verzögern. Das sei „untragbar.“

Hilfe erhält Pühringer, wie berichtet, nun sogar von Finanzminister Josef Pröll, mit dem er am Freitag über den Westring sprach. Ein Gespräch mit Kanzler Werner Faymann steht noch aus.

Der Westring muss Chefsache werden“, so Pühringer: „Es geht um die Zukunftsfähigkeit des wichtigen Industrieraums Österreich, die von der „OÖ-Krone“ befragt wurden – nur nicht die drei Grünen, die immer schon erklärte Westring-Gegner waren.

Langzeit-Mandatar Jakob Auer, seit 1983 für die VP im Nationalrat, kündigt für die nächste Klubitzsitzung am Dienstag eine neueliche Interessengruppe an: „Politische Zusatzförderungen für große Zukunftsvorhaben sind immer einzuhalten.“



Foto: Chris Koller  
Als Mühlviertler trete ich für den Westring ein.  
Der Finanzminister muss die Mittel bereitstellen – auch da wäre eine Vermögenssteuer wichtig.

SP-Nationalrat Walter Schopf

Natürlich kann man nur Geld ausgeben, das man hat. Trotzdem sind in der Politik Zusagen auch unter veränderten Rahmenbedingungen einzuhalten.

VP-Parlamentarier Johann Singer



Foto: Johannes Makovsky  
Der Westring ist mehr als ein gebrochenes Wahlversprechen – eine feste Zusage. Wenn sie nicht gehalten wird, leidet die Glaubwürdigkeit massiv.

FP-Mandatarin Anneliese Kitzmüller

Roman Haider von der FP kann als Aschacher, der seit der Schulzeit nach Linz pendelt, „stundenlangen Stau-arien über die Notwendigkeit des Weststrings singen.“ Das kann er noch lange tun, wenn es nach den Spartenplänen der Ministerin geht:

„Eine abgespeckte Lösung kommt für uns auch deshalb nicht in Frage, weil die Planungen dafür fünf bis zehn Jahre dauern würden“, erklärte Pühringer bei seinem Gespräch mit dem Finanzminister, dem er auch vorrechnete: „Insgesamt würde sie nicht billiger werden.“



Foto: Chris Koller  
Als Mühlviertler trete ich für den Westring ein.  
Der Finanzminister muss die Mittel bereitstellen – auch da wäre eine Vermögenssteuer wichtig.

SP-Nationalrat Roman Haider

ooe@kronenzeitung.at

Kronen Zeitung, S. 26  
So, 14. Nov. 2010

Meinungsforscher zu den Kanzler-Zusagen:

## **Westring-Nagelprobe für Politiker-Glaubwürdigkeit**

Würden Sie von Herrn Werner Faymann ein Auto kaufen – wie in unserer Karikatur? Diesen alten „Glaubwürdigkeits-Test“ würde der Kanzler derzeit in Linz nicht bestehen, will er doch frühere Westring-Zusagen nicht einhalten.

Aber schadet ihm das wirklich? Werner Beutelmeier vom market-Institut meint, dass die „hohe“ Politik ohnehin misstrauischer beäugt werde als die den Menschen nähere auf regionaler und lokaler Ebene: „Folglich ist der Rückzieher der Bundespolitik in Sachen Westring kein Desaster für die Wiener Politik und für den Kanzler, für die oberösterreichischen Politiker stellt sie hingegen die Nagelprobe dar.“

Etwas anders sieht es Paul Eiselsberg von IMAS:

„Bei der Einschätzung eines Politikers durch die Leute nimmt die Glaubwürdigkeit einen starken Stellenwert ein. Und Faymann hat mit seiner Zusage eine hohe Erwartungshaltung in großen Teilen der Bevölkerung erzeugt.“

Mitterlehner droht Regierungskollegen und bekommt „guten Rat“ von Ackerl:

# Minister-Blockade für Westring

Foto: Clemens Grob



„Wenn es keine Einigung gibt, bleibt mir nichts anderes übrig, als von den Möglichkeiten Gebrauch zu machen.“

VP-Minister Reinhold Mitterlehner

Der Minister aus dem Mühlviertel ist jetzt die große Hoffnung für den Linzer Westring: Reinhold Mitterlehner, in der Bundesregierung zuständig für Wirtschaft, will das wirtschaftlich wichtige Projekt notfalls mit einem Veto im Ministerrat durchsetzen. „Mit Geld könnte er es besser“, rät ihm SP-Landeschef Josef Ackerl.

Was Mitterlehner bereits vor mehr als einer Woche im Gespräch mit der „OÖ-Krone“ durchblicken ließ, hat er nun in der TV-„Pressestunde“ bestätigt: Er sieht eine „letzte Möglichkeit“, den Westring in Wien durchzudrücken, „wenn es keine Einigung mit Oberösterreich gibt“. Nationalräte der oberösterreichischen VP hatten für diesen Fall gedroht, das Budget abzulehnen. Das will Mitterlehner nicht: „Es geht nicht ums Budget, sondern

um den Asfinag-Rahmenplan.“ Infrastruktur-Ministerin Doris Bures muss ihn dem Ministerrat vorlegen, in dem das Einstimmigkeitsprinzip herrscht. Ohne Linzer Westring will Mitterlehner aber nicht zustimmen. Er verlangt nun eine „alternative Finanzierung“.

Dieselbe Forderung erhebt Oberösterreichs SP-Chef Landesvize Josef Ackerl, der Mitterlehners Drohung aber nicht ganz glaubt: „Das kann er nicht

tun. Zuständig sind Bures, Finanzminister Josef Pröll und Kanzler Werner Faymann.“ Wenn Mitterlehner etwas für die Finanzierung des Westrings tun wolle, könnte er Mittel aus seinem Ressort vorstrecken: „Das kostet ihn nur die Zinsen.“

Eine Einigung erhofft sich Ackerl von einem Gespräch zwischen Faymann und LH Josef Pühringer. Dass die Sprecherin des Kanzlers – wie die „OÖ-Krone“ berichtete – ein entsprechendes Schreiben Pühringers abschätzigen kommentierte, hält Ackerl für „eine Ungehörigkeit. Das steht ihr nicht zu.“

„Gesetzliche und finanzielle Voraussetzungen vorhanden“:

## Bures sagte Projekt selbst zu

Mit der Streichung des Westrings stellt sich Ministerin Doris Bures nicht nur gegen die Zusage ihres Vorgängers und jetzigen Bundeskanzlers Werner Faymann, sondern hat auch selbst eine Kehrtwende vollzogen: Im Februar hatte sie auf Anfrage im Bundesrat noch erklärt, dem Projekt stünde „finanziell nichts im Wege“.

„Alles auf Schiene“ antwortete Bures dem oberösterreichischen VP-Bundesrat Gottfried Kneifel, der eine offizielle Anfrage nach Planung und Finanzierung des Westrings stellte – und bekannte sich auf Zusatzfragen der ebenfalls oberösterreichischen Mandatare Johann Kraml (SP) und Elmar Podgorschek (FP) zu den Investitionen, die „in schwierigen Zeiten die regionale Wirtschaft unterstützen“.

Für den Westring waren laut Bures' Auskunft damals schon „die gesetzlichen Voraussetzungen und die finanzielle Rückstellung vorhanden“. Ausständig sei nur noch der Abschluss der Verfahren gewesen, der laut Zeitplan auf der Homepage des Ministeriums für Ende 2010 vorgesehen war.

geprüft“ werden müssten. Aber: „Sobald das Verfahren abgeschlossen ist, werden wir damit beginnen.“

Landesvize Franz Hiesl hält die Verzögerung für fragwürdig: „1500 Stellungnahmen sind kopierte Zettel mit identischem Inhalt. Bleiben 300 – die hätte man innerhalb des Zeitplans locker bearbeiten können.“



„Sobald das Verfahren abgeschlossen ist, werden wir beginnen. Finanziell steht dem Projekt nichts im Wege.“

SP-Ministerin Doris Bures im Februar

Foto: Ronald Zák

# Kanzler ist beim Linzer Westring

Werner Faymann reagiert auf Kritik aus Oberösterreich ● Neuer „Gipfel“ in den nächsten zwei Wochen ● Voll hinter Ministerin Bures ● Kritik an Mitterlehrner

Ja, er werde an einem Westring-Gespräch mit der oberösterreichischen Politik teilnehmen. Nein, er lasse sich nicht gegen Infrastrukturminister Doris Bures ausspielen und stehe voll hinter Die oberösterreichische Politik hantelt sich von einer zerpoltenen Hoffnung zur nächsten: Nach dem har-

nach geäußerten Hoffnung: ein Gipfelspräch mit dem Kanzler. Eine Zusage stand dafür aus. Die bisher aus. Die kommt nun via „Krone“. Faymann: „Ich habe mit Ministerin Bures heute telefoniert, nehme gerne an einem Gespräch mit oberösterreichischen Vertretern teil.“ Wann? „Innerhalb der nächsten zwei Wochen.“ Das aber bleibt das positive Signal aus dem Kanzleramt. Denn Werner Faymann stellt klar, dass er die Bures-Haltung zum West-

ring niemals ändern werde: „Ja, dass zu Zusag' of wird 'brochla, des samma g'vehnt – des is ned nei“ ... Doch liebe Doris, bitte sei a in an anderen Punkt ned stur“:

**Keine Handschlag-Qualität . . .**

D' Ministerin, Frau Doris Bures sage zum Westring Linz a stures „Na – da Bund, der had koa Gärl!“ Dafür fehl's an, Hand-schlag-Qualität“ . . . Werner Faymann had's wasprocha!

Wir solln auf oanzt schuld sei“ nur, dass den Linz - Graz-Direktverkehr mi' Zugjetzt gibt bald nümmern mehr! Wir rapulvern's Gäd an Banka und an Staat'n, völlig kranken, wia z. B. Griechenland; – und san sü in total – am Sand“ . . .

Ja, dass zu Zusag' of wird 'brochla, des samma g'vehnt – des is ned nei“ . . .

Oberösterreicher Westring, at

Tag für Tag

Von Margit Swohoda



**Und plötzlich geht einer WIRKLICH**

Geld, Macht und Niedertracht. Intrigen, Affären, Habschmeißen. Wo das alles zusammenkommt, wird es an Eifersucht, indiskreten Sexgeschichten und echter Liebe auch nicht fehlen. Ein volles Hauptabendprogramm. Ein echter Serienkiller sogar. Nur leider nicht im Fernsehen.

Sondern dort, wo sie EIGENTLICH Fernsehen machen sollen: Peter Moosmann, technischer Direktor. Verwachsen mit Zeitungen. Wer klappt, wer kommt, wer fliegt raus? Und dann geht einer WIRKLICH. Sie werden jetzt vielleicht kurz innehalten da oben. Sie haben einen Direktor verloren, einen Manager, einen

Freund. Einen, den man kaum aus den Seitenblicken kannte. Peter Moosmann, Künigberg. Die daily Doku-Soap in allen Zeitungen. Wer klappt, wer kommt, wer fliegt raus? Und dann geht einer WIRKLICH.

Ein

Werkstatt

# nun doch „zu“ Gespräch bereit



mir von keinem Landeshauptmann drohen!“ Auch nicht vom VP-Wirtschaftsminister? Reinhild Mitterlehrner hatte ja ein Veto im Ministerrat angekündigt. Faymann dazu: „Das geht ja gar nicht, es ist die Frage, ob die Ministerin den Rahmenplan überhaupt dem

Bei konstruktivem Willen wird man eine Lösung für Linz finden. Aber sich einzubetonieren 66

Faymann zu Westring-Lösungen

Ministerrat vorlegt.“ Um dann scharf gegen Mitterlehrner zu schließen: „Wenn der Minister aus Oberösterreich bei der Familienbeihilfe reduziert, dann fragt man sich schon, mit welchem Recht er bei der Straße blockieren will.“ Und noch deutlicher: „Familien werden uns hoffentlich mehr wert sein als eine Straße.“

Auch keine Chance für den Westring? Doch, aber „nur bei konstruktivem Willen“. Kanzler Faymann: „Zement, um sich einzubetonieren ist sicher keine Hilfe.“

## AK Kämpft für den Amsting

Für manche Menschen ist der Amtstag die einzige Chance, zu ihrem Recht zu kommen“, wehrt sich AK-Präsident Joachim Kallauer gegen die geplante Streichung der kostenlosen Rechtsauskunft bei den Bezirksgewerken. Kallauer bezweifelt, dass die Justiz mit dieser Maßnahme große Summen einsparen kann.

## Hitzewallungen während der Wechselfa

Häufig werden Hitzewallungen und Schwelsausbrüche von Frauen als die unangenehmste Auswirkung der Wechselfa empfunden. Doch es gibt Hoffnung. Eine Studie von Gynäkologen an 258 Frauen ergab: Eine Kombination aus Pflanzestoffen und speziellen Nährstoffen reduziert Hitzewallungen und Schweißausbrüche um 43,3 Prozent. Das getestete Produkt ist nun in Apotheken (WomanVital Menox, Kapseln) rezeptfrei erhältlich.

## Ob der Enns

Auch bei der Umweltzük der BUND den Rotstift: Die Förderungen für Wasser- und Abwasseranlagen sollen bis 2013 um 44 Prozent gekürzt werden. „Für Oberösterreich wären das 160 Millionen Euro weniger“, rechnet Landesrat Rudi Anschobner. Die Gemeinden müssten mehr selbst zahlen, können aber nicht.

Auch beim Gipfelspräch 2007 in Linz ging es zwischen Josef Pühringer und Werner Faymann um Westring, um Faymann ja zur Linzer Entlastungsstraße ...

Aus der Traum? Wer konnte wirklich glauben, dass Bundeskanzler Werner Faymann seiner Infrastrukturministerin in den Rücken fallen würde? Nach dem klang ganz deutlich durch, dabei nicht nachgeben.

Nichts mehr zu gewinnen

Für Oberösterreichs Politik wird's da immer enger: Weiter drohen Kompromisssuche? Zu gewinne gibt's bei diesem Thema längst nichts mehr. Am weitesten für die seit Jahrzehnten auf den Westring wartenden Pendler ... herzlichen Glückwunsch!

WKO LINZ-STADT

# Linz braucht Westring und 4. Donaubrücke

**LINZ.** Das Linzer Stauchaos hat beinahe einen Fixplatz im Verkehrsfunk. Betriebe, Menschen und Umwelt leiden enorm. Die Diskussion um die vierte Donaubrücke sowie West- und Nordring ist dringend zu beenden, fordern WKO-Obmann Klaus Schobesberger und Unternehmer Thomas Wimmer eine schnelle Realisierung.

Mit 60 Mitarbeitern übernimmt TBP Engineering die Generalplanung, das Engineering oder die Übersiedlung von Industrieanlagen. Dabei profitieren Kunden unterschiedlichster Branchen von einer reibungslosen Abwicklung. Keineswegs reibungslos verläuft hingegen der Verkehr am Firmensitz Hopfengasse, kritisiert Personal- und Produktionsleiter



WKO-Obmann Schobesberger (re.) und Unternehmer Thomas Wimmer: „Der Standort Linz braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.“ Foto: Fleischmann

Thomas Wimmer im Gespräch mit Klaus Schobesberger, Obmann der WKO Linz Stadt: „Vor allem während der Morgen- und Abendspitzen steht Linz regelmäßig vor einem Verkehrskollaps. Die Staus kosten unsere Mitarbeiter und Kunden nicht nur Nerven, sondern auch viel Geld.“ Mit der A7 verfügt Linz nur über

eine direkte Anbindung an das hochrangige Straßennetz, die als einzige durchgehende Nord-Süd-Verbindung häufig an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Auch Alternativrouten wie die Achse Römerbergtunnel–Bahnhof sind oft überlastet. „Die Folgen wie hohe Schadstoffbelastung, unproduktive Arbeitszeiten oder

erschwerete Betriebsansiedelungen sind für den Standort äußerst schädlich“, sind sich Wimmer und Schobesberger einig. Der WKO-Obmann tritt daher vehement für die geplante vierte Donaubrücke mit dem anschließenden West- und Nordring ein: „Damit gehört der tägliche Stau auf der B127 für Pendler aus dem Oberen Mühlviertel der Vergangenheit an. Gleichzeitig würde die A7 für Pendler aus dem Unteren Mühlviertel und dem Süden von Linz deutlich entlastet.“ Dies wäre ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Standortsicherung. „Linz braucht eine leistungsfähige Infrastruktur. Wir werden alles unternehmen, damit der Bau des Westrings zügig in Angriff genommen wird“, verspricht Schobesberger. ■

Anzeige

## VERKEHRSPROJEKT

# Westring: Trassenführung an der Oberfläche

**LINZ.** Verkehrsministerin Doris Bures (SP) erteilt dem Linzer Westring eine Abfuhr. Durch die Befürworterreihen fährt ein Aufschrei, die Gegner zeigen sich erfreut. Grundsätzlich fehle es dem Projekt an regionalen Entwicklungsimpulsen, äußert sich ein Verkehrsplaner gegenüber Tips und schlägt eine Trassenführung an der Oberfläche vor.

von DANIEL KNERINGER

Doris Bures hält weiterhin an ihren bisherigen Ausführungen zur Westring-Thematik fest. „Aus einer Evaluierung aller 400 Bahn- und 30 Straßenprojekte ergibt sich, dass der Westring in der aktuellen Planung in den nächsten Jahren nicht finanzierbar ist“, heißt es vonseiten ihres Büros. Bei dem Vorschlag stattdessen eine Bundesstraße zu bauen, handle es sich allerdings nicht um eine Absage des gesamten Projekts, sondern um ein Angebot rasch eine gemeinsame Lösung zu finden.

**„** Das Hochkochen der Westring-Thematik verschleiert die tatsächlichen Lösungen.

MARIA BUCHMAYR, GRÜNE

„Diese Vorgehensweise vom Bund ist untragbar“, ärgert sich der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP): „Zuerst heißt es, dass das Projekt abgespeckt werden muss. Nun haben wir die finanziellen Kosten deutlich reduziert und es kommt wieder ein Nein.“ Den Westring auf Stadt- und Landesebene herunterzubrechen und die Kosten selbst zu übernehmen, kann sich Dobusch allerdings nicht vorstellen. „Linz kann sich das nicht leisten“, so der Bürgermeister: „Die Ebelsberg-Umfahrung und verschiedene



Die vierte Donaubrücke ist Teil des Westring-Projekts.

Foto: Land OÖ

Projekte im Öffentlichen Verkehr sind derzeit noch eine zu starke finanzielle Last.“

**„** Die Grünen betreiben in Sachen Westring ein politisches Spiel.

FRANZ DOBUSCH, BÜRGERMEISTER

Die Grünen als Hauptgegner des Westrings sehen die ganze Diskussion um das Monsterprojekt als eine Hysterie, die eine wirkliche Suche nach Alternativen nie zugelassen habe. „Das Hochkochen der Thematik verschleiert die tatsächlichen Lösungen, die für Einpendler nach Linz im Öffentlichen Verkehr liegen“, so Landtagsabgeordnete Maria Buchmayr (Grüne). „Setzen sich Dobusch und Co. in Wien dennoch durch, dann wäre das ein schlimmes Signal“, warnt die Grüne Klubobfrau Gerda Lenger: „Das würde heißen, dass man sich für den Westring mehr einsetzt, als beispielsweise für soziale Belange in der Gesellschaft.“ Der Linzer Bürgermeister sieht in der strikten Ablehnung der Grünen eine Art Spiel: „Der Westring ist sinnvoll und keine Partei würde von sich aus etwas Blödes

machen“, meint Dobusch: „Ich glaube, dass die Grünen durch ihre Haltung einfach punkten wollen. Es ist keine Sachfrage, die hier bearbeitet wird, sondern mehr schon ein politisches Spiel.“

## Neue Westring-Idee

„Grundsätzlich ist der Westring für die Stadt Linz notwendig“, ist sich Verkehrsplaner Joachim Kleiner sicher: „Auch die Ost-Umfahrung muss aufgrund der langen Nord-Süd- und der sehr kurzen Ost-West-Erstreckung der Landeshauptstadt früher oder später kommen. Es tut einem bei der aktuellen Planung allerdings weh, dass der Westring keine regionalen Entwicklungsimpulse liefern wird. Ich hielte es für vernünftig, anstatt zweier Löcher durch den Berg eher in Richtung Oberfläche bei der Trassenführung zu denken.“ Kleiner sieht dadurch nicht nur die Wirtschaft gefördert, sondern betont, dass auch Kosten gespart werden könnten: „Man denke nur an die Erhaltungskosten der Tunnelröhren“, so der Verkehrsplaner: „Wir sprechen hier von öffentlichen Geldern, die wir woanders, beispielsweise bei der Ost-Umfahrung, besser verwenden könnten.“

Tipskun Wirtschaftspolitik, S. 30  
46. Woche 2010

## VERKEHRSPROJEKT ÖVP fordert Westringgipfel

**LINZ.** Geht es nach Verkehrsministerin Doris Bures (SP), wird der Westring in seiner jetzigen Form als Autobahn mit vierter Donaubrücke nicht kommen. Über Alternativen möchte Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) allerdings nicht nachdenken. „Wenn wir auf einen Kompromiss eingehen, wären wir frühestens in fünf Jahren dort, wo wir jetzt stehen“, so Hiesl. Die OÖVP fordert nun geschlossen einen weiteren Westring-Gipfel mit Bundeskanzler Werner Faymann (SP). Die Grünen sind weiterhin gegen den Bau der geplanten Autobahn. Dass der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) in diesem Zusammenhang diese Position als reines politisches Spiel erachtet (Tips berichtete), ist für Grünen-Gemeinderätin Gerda Lenger eine bodenlose Frechheit. ■

# Bei Westring bleibt VP hart und will SP Zeit gewinnen

Gesprächsbereit, aber höchst Westringskeptisch:

Diese Ansage von SP-Bundeskanzler Kanzler Werner Faymann (wir berichteten exklusiv) lässt die bisherrige Westringautobahn-Phalanx aus VP und SP in Oberösterreich offenbar auseinander treiben: VP-Politiker Josef Pühringer und Franz Hiesl pochen auf die früheren Bundeszusagen für das Projekt, doch die Landes-SP scheint nun vorrangig Zeit gewinnen zu wollen ...

„Zement, um sich einzubetonieren, ist sicher keine Hilfe“, hat Faymann in der „ÖO-Krone“ in Richtung der sagt: „Aufmerksamkeiten bedeuten, Gesprächsbereit sein“, und dabei offenbar auf Zeitgewinn setzen: „Die Umweltprüfung sollte über die Bühne gehen, dann wissen wir, wie das Projekt am Ende aussiehen soll und wie viel es wirklich kosten wird.“

Genauso der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch: „Man sollte das Projekt baureif weiterentwickeln und die Verfahren weiterführen. Und so klären, was wir rechtlich überhaupt bauen können, um dann Finanzierungen dafür zu suchen.“

**Auftrag hat Westring nicht zurückgezogen**  
Ackerl betont dabei, dass der Westring ja nach wie vor im Infrastrukturprogramm von SP-Ministerin Bures drinstehe: „Die Afmag hat das Projekt ja nicht zurückgezogen.“ Umso wichtiger sei es, jetzt „Wege aus einer schwierigen Situation zu finden“, so Ackerl.

**Pühringer und Hiesl bestehen auf Zusagen**  
„Ich werde jedes Gespräch suchen“, bekräftigt LH Pühringer: „Aber auch in aller Klarheit einfordern, dass zugesagte Projekte eingehalten werden müssen. Da geht es auch um die Glaubwürdigkeit der Politik und die Verlässlichkeit von Zusagen.“ Unter wiederholter „legitimer“ Veränderung des Projektes Westring bedeutet zurück an den Start und fünf bis zehn Jahre Zeitverlust. Darauf lassen wir uns nicht ein!“

er könnte

sich nicht vorstellen, dass es in irgendeinem Gremium, in dem Oberösterreicher sitzen, und das über den Westring abstimmt, obere österreichische Gegenstimmen

zum Projekt gibt. Das gilt etwa für die Bundesregierung, wo VP-Minister Reinhold Mitterlehner ja per Veto für den Westring kämpfen will.

VP-Vizekanzler Josef Pröll scheint das aber nicht zu gefallen: „Vetos und andere Themen, glaube ich, haben in einer Situation, wo man Lösungen anstrebt,

nichts zu suchen.“ So lässt's denn auch Innenminister Maria Fekter (VP) aus Oberösterreich lieber positiv formulieren: „Eh klar, dass sie im Rahmen der Regierungskoordination für den Westring eintreten wird“, zi-

wurf für einen neuen § 18

Bundes-Schulaufsichtsgesetz, mit dem der Bund sich für die Schulen ein „strategisches Personal-, Ressourcen- und Angebotsmanagement“ sichern möchte.

Stelzer nennt das den Vertrag eines „unfreundlichen keover“ von Dingens, die

Foto: Haralds Meissner



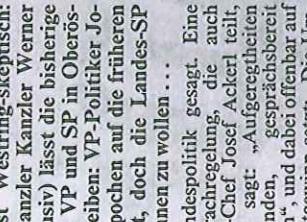
„Ich stelle keine Drohzenanen in den Raum. Aber auch ein Bundeskanzler braucht Mehrheiten.“  
LH Josef Pühringer (VP)

Foto: Haralds Meissner



„Faymann und Bures müssen auch nachdenken, wie sich das auf Landes- und Linzer SPO auswirkt.“  
Baurat Thomas Ackerl (SP)

Foto: Haralds Meissner



„Keiner weiß: Was kostet der Westring wirklich? Wir müssen schauen, das weiter miteinander geredet wird.“  
SP-Chef Josef Ackerl

Foto: Haralds Meissner

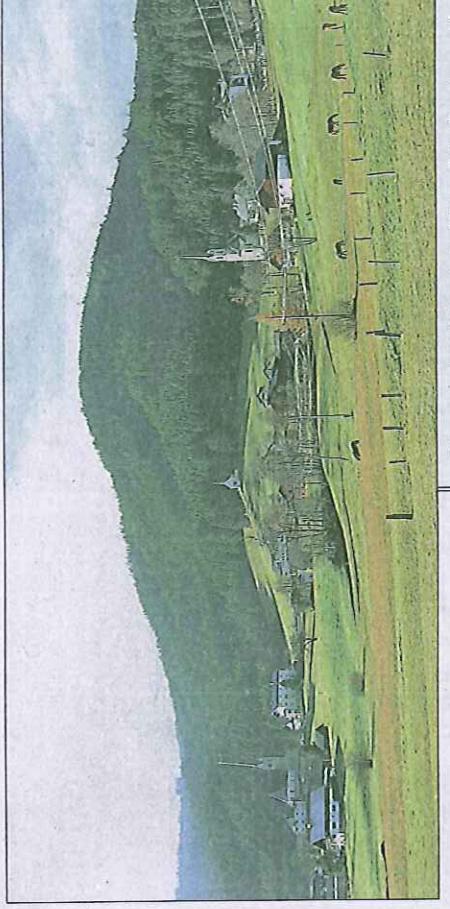


„Meine Forderung lautet: Entwickelt das Projekt Westring mal zur Bereife. Dann sehen wir weiter.“  
Stadtteilrat Franz Dobusch (SP)

# Kanzler Faymanns Rückenstärkung für seine Westring-skeptische Ministerin scheint Schwarz und Rot im Lande Oberösterreich nun doch auseinander treiben zu lassen

# Schwarz und Rot Zeit gewinnen

Foto: Martin Hörmann/Geister



**„Schon mischt sich Rot in der Bitter Grün, Reseden und Astern im Verblüfen die Trauben geschchnitten, der Hafer gemäht, der Herbst ist da, das Jahr wird spät.“** In seinem Gedicht „Spätherbst“ trifft Theodor Fontane die Stimmung im Gosauatal sehr gut. Die letzte Ernte ist schon lange vorüber, und die Pferde tupfen an den letzten Halmen für dieses Jahr, bevor es so richtig kalt wird.

**U**nd schönes Umsatzschwefel-Oberösterreich



Strugl (VP, re.) daheim bei Polit-Legende Hans-Dietrich Genscher (FDP)

„effizienter und kostengünstiger“ durch das Land selbst etabliert werden könnten.

U nd Gemeinden unter mögliche Stelzer vor einer Flut von Kontrollen durch diversen Rechnungshofleute und Aufsichtsbehörden bewahren, die infolge einer geplanten Änderung der Bundesverfassung droht. Umgekehrt könnte eine Prüfung ja auch die Prüfer überfordern. Daher tritt Stelzer für eine zahlenmäßige Beschränkung des neuen Gemeinde-Prüfungsrechtes auch beim Landesrechnungshof ein.

Debatten um ein paar Prozent hier und ein paar Prozent dort führen. Zum Beispiel könnte diese Idee darin liegen, sich – an der Seite der USA – gegen ein unterschätztes aufstrebendes China zu verbünden: „Da kommen wir gar nicht vorbereitet sind. Ein Kardinalfehler“, meint der FDP-Altpolitiker. Mehr darüber wird von Genscher am 2. Dezember in Linz zu hören sein – bei der Eröffnung der neuen Zukunftskademie der ÖVP Oberösterreich.

Strugls Kollege VP-Klubobmann Thomas Stelzer

☆

ist unterdessen in Bundes- scharmützeln mit der Bundespolitik verstrickt, etwa in der Bildungspolitik. Da geht's zum Beispiel um einen Ent-

# Oberösterreich INOFFIZIELL

von WERNER PÖCHINGER



**Auf Ideen-Suche in Bonn für den Start der Zukunftskademie der OÖVP** „Feindliche“ Übernahme im Bildungssektor und drohende Flut von Kontrollen bei kleineren Gemeinden

**A**uch sonst ist er noch auf Zack: Strugl erinnert sich an ein „ganz spannendes Gespräch“, in dem es zum Beispiel darum ging, was die gemeinsame gesellschaftliche Idee“ für die Länder Europa sein könnte, die derzeit bloß noch nationalstaatlich verrichtet. Auf der Suche nach großen Ideen für die Politik reist VP-Strategie Michael Strugl auch nach Bonn – und landet im Wohnzimmer der deutschen Politik-Legende Hans-Dietrich Genscher, der zwar schon 83 ist, aber sogar Taxis-Dienste für Strugl verrichtet.

„Ich werde jedes Gespräch suchen“, bekräftigt LH Pühringer: „Aber auch in aller Klarheit einfordern, dass zu-

gesagte Projekte eingehalten werden müssen. Da geht es auch um die Glaubwürdigkeit der Politik und die Verlässlichkeit von Zusagen.“

Under wiederholter „legitimer“

Veränderung des Projektes Westring bedeutet zurück an den Start und fünf bis zehn Jahre Zeitverlust. Darauf lassen wir uns nicht ein!“

# Kronen Zeitung

[www.krone.at](http://www.krone.at)  
PRÄSENTIERT



Der Westring ist ja hundert Mal untersucht worden, ob er die richtige Verkehrsantwort ist. Er ist es! **66**

Ulf-Joachim Pöhlinger

Der Westring ist ja hundert Mal untersucht worden, ob er die richtige Verkehrsantwort ist. Er ist es! **66**

Der Westring ist jede Verkleinerung des Projektes ablehnt: Das heißt, neue Verkehrsprobleme in Linz zu schaffen. Und alles müsste wieder von vorne beginnen.“ Nämlich das Verfahren für die Realisierung des Projektes. Und das wäre bekanntlich ein weiterer Zeitverlust von „fünf bis zehn Jahren“, wie Führinger befürchtet. Also ist kein Kompromiss möglich? Doch, aber nur in Form einer Etappenlösung. Konkret in zwei Teilen: zuerst Donaubrücke und Freinbergtunnel und danach Rowdys lösten Leinen:

## Anschlag auf Donauschiffe

Gefährlicher Anschlag auf Donauschiffe: Erst waren Rowdys vier Rettungsringe der Donaufähre Obernzell, die zwischen dem oberösterreichischen und dem bayrischen Ufer pendelt, in die Fluten und lösten die Heckleine. Dann lösten sie auch beim daneben liegenden Ausflugsschiff „Franz Paul Kaufmann“ Heck- und Bugleine – nur ein zusätzliches Schloss gesichertes Stahlseil verhinderte, dass die Schiffe abgetrieben wurden. Die Polizei bittet um Hinweise auf die Attentäter.



55.307 Unterschriften aus Oberösterreich für eine Millionsteuer: Mit so schwerem Gepäck reiste SP-Chef Josef Ackermann gestern nach Wien, um seine Forderung als Bürgerinitiative „Gerechtigkeit macht stark“ an Parlamentspräsidentin Barbara Prammer (SP) zu übergeben.

## Ob der Enns

Es hagelt Proteste, seit bekannt ist, dass der Richter, der beim Amttag die Auskunft erteilt, ist bei kleinen Gerichten auch jener Richter, der über eine Klage entscheidet. Eine Doppelfunktion

Denn der Richter, der beim Amttag die Auskunft erteilt, ist bei kleinen Gerichten auch jener Richter, der über eine Klage entscheidet. Eine Doppelfunktion

## Schiefe Optik zurechtrücken

Rechtsauskünfte zur Verfüzung Sozial schwächeren Opik sorgt. Eine unabhängige (!) Rechtsberatung, etwa bei den Bezirkshauptmannschaften, würde die Optik zurechtrücken – und dem Amtstag ersetzen. CT

LH Josef Führinger lässt sich in Sachen Westring nicht „weichklopfen.“ Auch am Mittwoch bekämpfte er, dass Oberösterreich nicht aufs mehrmals zugesagte Linzer Autobahnprojekt verzichten konnte. Höchstens eine Lösung in zwei Baustufen sei vorstellbar. Notfalls geht der Kampf bis knapp vor Weihnachten weiter ... „Für uns ist die Deadline der 22. Dezember“, betonte Führinger am Mittwoch neuerlich. Zwei Tage vor Weihnachten nämlich soll der Nationalrat das Bundesbudget 2011 beschließen. Und bis dahin müsste es auch eine Lösung für das Westring-Problem geben. Sonst? „So lange verhandelt wird, setzt Oberöster-

reich auf Konsens“, will Führinger nicht drohen.

Aber bekanntlich könnten

oberösterreichische Nationalelräte dem Bundesbudget

die Zustimmung verweigern, wenn Linz den Westring in der – unter anderem

von Bundeskanzler Werner Faymann 2007 – zugesagten Form nicht bekommt.

Das behinnt auch, dass

Führinger im Namen Ober-

österreichs jede Verklei-

nung des Projektes ablehnt:

Das heißt, neue Verkehrs-

probleme in Linz zu schaf-

fen. Und alles müsste wieder

von vorne beginnen.“

Nämlich das Verfahren für

die Realisierung des Projek-

tes. Und das wäre bekannt-

lich ein weiterer Zeitverlust

von „fünf bis zehn Jahren“,

wie Führinger befürchtet.

Also ist kein Kompromiss

möglich? Doch, aber nur in

Form einer Etappenlösung.

Konkret in zwei Teilen:

zuerst Donaubrücke und

Freinbergtunnel und danach

Rowdys. Ich kann natürlich Haus bauen und dann das Dach wegfallen. Aber **66**

vp-Politiker Michael Strugl

## Weiterhin rätselhaft: Keine Hinweise auf die Entführer

Auch einem halben Wochen nach der mutmaßlichen Entführung einer 35-jährigen Wienerin – sie wurde, wie berichtet, am 7. November bei Engelhartstetten verirrt aufgegriffen – hat die Polizei trotz Fahndung mit Phantombildern noch immer keine heisse Spur zu den Tätern. Auch die Hoffnung, das Tatfahrzeug – einen Campingbus der Asfinag, zu entdecken, ist nur minimal: Hatte das Fahrzeug eine Vignette, wird die Aufnahme nach 48 Stunden wieder gelöscht.

## Nach Wirbel um Abschiebung und die Rückkehr: Die Familie Komani darf nun doch in Österreich bleiben

Große Melodien und viel Seele – das steht am 31. 1. bei der „Sweet Soul Music Revue“ in der Wiener Stadthalle. Auf dem Programm: 26 fabelhafte Musiker ehren die Giganten des Souls wie Aretha Franklin, Ray Charles, James Brown, Otis Redding u. v. m. Tickets: **€ 07/960 96 333.**

Foto: Summen der Welt und seine Tochter ihre Niederlassungsbewilligung ab. Rechtsberaterin Karin Klärle sieht das nur als kleiner Erfolg: „Für die meisten Menschen in ähnlichen Situationen ist der Aufenthalt noch nicht gesichert.“ Für die Mutter der Zwillinge wurde man entsprechende Befunde abwarten, um weitere Schritte zu überlegen.

Die Abschiebung der achtjährigen Zwillingsschwestern, die vor ihrer Übersiedlung nach Wien in Steyr geblieben waren, hatte für großes Aufsehen gesorgt – am 21. Oktober kehrten die Kinder zurück. Jetzt hat die Familie

zurück. Gewissheit: Sie darf in Österreich bleiben.

www.opel.at

Verbrauch Gesamt in l/100km: 4,5–5,2 CO<sub>2</sub>-Emission in g/km; 119–168.

\*z.B. Werteabfrage bei der österreichischen Straßenvermessung. Steuern und Belebung, Steuern und Belebung,

für Opel Meriva Edition 1.3 CDTI ecotec DSG, umrechnete Preismittelphrag. Angaben gültig bis 21.12.2010.

# höchstens eine Etappenlösung vorstellen bis Weihnachten

© LH

höchstens eine Etappenlösung vorstellen



## ZERSIEDELUNG

# FPÖ: Umlandgemeinden sollen mit Linz zusammengelegt werden

**LINZ.** Linz leidet an einer so genannten „Speckgürtelproblematik“, einer Zersiedelung, die erhebliche Mehrkosten verursacht. Die FPÖ Linz spricht sich aus diesem Grund für eine Eingemeindung der acht Umlandgemeinden aus.

von DANIEL KNERINGER

„Die positive wirtschaftliche Entwicklung von Linz ist derzeit aufgrund der Krise und durch höhere Kosten im Bereich der LKW-Maut und der Energieabgaben gefährdet“, sind sich FPÖ-Fraktionsobmann Sebastian Ortner und FPÖ-Stadtrat Detlef Wimmer einig: Hinzu komme eine hohe Zersiedelung, die neben infrastrukturel-

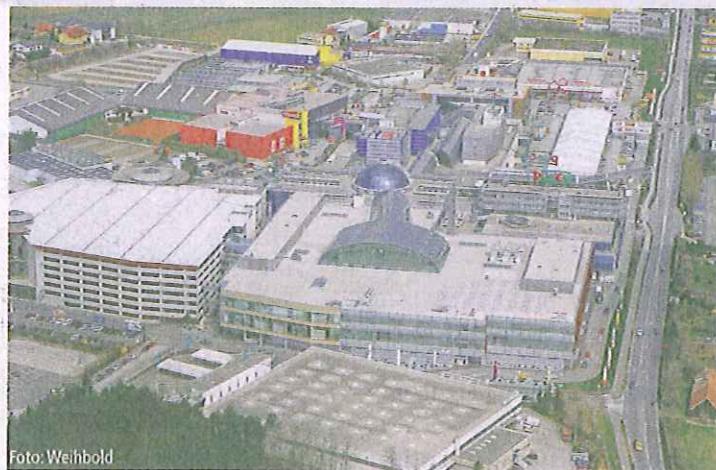


Foto: Weihbold

Einkaufszentren wie die PlusCity in Pasching ziehen Linz die Kaufkraft ab.

len Kosten auch eine verminderte Kaufkraft in der Stadt verursache. Schuld daran seien die großen Einkaufszentren am Stadtrand,

welche ein Betriebssterben im vorhandenen Einzelhandel in der Innenstadt zur Folge hätten. Über längere Zeit gesehen wäre die

FPÖ deshalb für eine Eingemeindung der acht Umlandgemeinden Ansfelden, Asten, Hörsching, Leonding, Pasching, Puchenau, Steyregg und Traun. „Diese stellen bereits jetzt mit Linz eine faktische Einheit dar und würden dem zweitwichtigsten Wirtschaftsraum Österreichs jene Struktur verleihen, die zur Erfüllung der zentralörtlichen Aufgaben notwendig sind“, so die FPÖ-Vertreter: „Durch diese Maßnahme würde eine nach wie vor bürgernahe aber noch leistungsfähigere Stadt mittlerer Größe mit circa 280.000 Einwohnern entstehen. In diesem Zuge könnten sogar neue Perspektiven im öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise eine U-Bahn für Linz, angedacht werden.“ ■

## WIRTSCHAFTSSTANDORT

## Westring: Wichtig im globalen Wettstreit

**LINZ.** Neben den politischen Vertretern Oberösterreichs setzen sich nun auch die Wirtschaftstreibenden verstärkt für eine rasche Lösung in Sachen Westring ein. „Der Wirtschaftsstandort Linz kann sich ohne Westring nicht weiterentwickeln“, ist sich Anton Helbich-Poschacher, Obmann der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer OÖ, sicher: „Wir dürfen nicht ins Hintertreffen geraten, da wir uns in einem globalen Wettstreit befinden.“

Aus diesem Grund ist es Ziel der Wirtschaftskammer, dass die Bezirksstellen in der Westring-Frage gemeinsam auftreten – ein Vorhaben, das Willi Enzlberger, Sprecher der Grünen Wirtschaft OÖ, nicht verstehen kann: „Wenn Kammerpräsident Rudolf Trauner



Geht es nach Verkehrsministerin Bures, ist diese Route Utopie. Foto: Land OÖ

den Westring unterstützt, ist das in Ordnung. Nicht in Ordnung ist aber das Instrumentalisieren der Bezirksstellen als ‚quasi Unterorganisation‘ des Wirtschaftsbundes“, so Enzlberger.

„Dass eine leistungsfähige, moderne Verkehrsinfrastruktur Grundvoraussetzung für eine florierende Wirtschaft ist, sollte sich auch bis zu Herrn Enzlberger durchgesprochen haben“, kontrahiert Trauner. ■

## LESERBRIEFE

**Westring**

Ich bin schockiert, dass ein veraltetes Straßenprojekt, das hoffentlich nicht einmal die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, mit aller politischer Gewalt durchgedrückt werden soll.

Wo sind die Werte „unserer“ Politiker – geplante Einsparungen im Bereich von 30 Prozent im Sozialbudget in Linz, aber Milliarden für eine neue Autobahn, die weder Arbeitsplätze bringt, noch das vielzitierte Verkehrsproblem von Linz löst. Ich würde mich schämen als Politiker, wenn ich solche Entscheidungen trüfe.

von Stefan Gatt  
aus Linz

nach Linz zu fahren – kilometerlanger Stau, schlechte Luft, schon genervt zur Arbeit kommen. Ebenso sich abends wieder zurück zu quälen.

Nun wurde endlich die Lösung greifbar nahe: der Westring. Leider passt manchen Entscheidungsträgern diese gewaltige Erleichterung für Arbeitskräfte, Betriebe und Anrainer aus irgendwelchen Gründen gerade nicht ins Konzept.

Schade – denn so etwas kann leicht nach hinten losgehen... ■

von Anonym (Name der Redaktion bekannt)  
aus Linz



Senden Sie Ihren Leserbrief an: redaktion-linz@tips.at oder per Post an „Tips“, Promenade 23, 4010 Linz

**Absage ist eine Zumutung**  
Es ist eine echte Zumutung, jeden Morgen von Puchenau

Kronen Zeitung, Oberösterreich, S. 15  
Mo, 22. Nov. 2010

## LH Josef Pühringer wehrt sich weiter gegen die Sparvariante: **Westring-Gipfel als letzte Chance**

Landeschef Josef Pühringer setzt alle Hoffnungen in den für die nächsten zwei Wochen anberaumten Westring-Gipfel mit Bundeskanzler Werner Faymann und Ministerin Doris Bures. Auch wenn die Karten für den Bau der A 26 nach der Bures-Absage schlecht stehen, kommt für den LH eine Sparvariante nicht in Frage.

### Ob der Enns

*Kann er den Kampf um den Westring gewinnen? Landeshauptmann Josef Pühringer steckt mitten in einer entscheidenden Schlacht seiner Karriere.*

*Pühringer als besonders vertrauenserweckender Politiker. Eine im neuesten „profil“ erstellte LH-Hitparade setzt ihn in Sachen Vertrauen auf Platz 1 unter allen*

### Vertrauen zu Josef Pühringer

Doch der VP-Politiker könnte sich am SP-Duo Ministerin Doris Bures und Kanzler Werner Faymann die Zähne ausbeißen.

Er hat viel zu verlieren. Denn noch gilt Josef Püh-

neun Landeshauptleuten. Vertrauen hat man zu Politikern, die halten, was sie versprechen. Die Leute erwarten, dass er – so wie der Kanzler – sein Westring-Versprechen hält. Herr-

In den nächsten zwei Wochen wird das Schicksal des Linzer Westrings bei einem Gipfel mit der Bundesregierung besiegelt. Auch wenn die Chancen für den Bau der A 26 angesichts des Infrastruktur-Sparpaketes weiter schwinden, bleibt Pühringer bei seinen Forderungen. „Der Westring ist für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Linz und des nordwestlichen Mühlviertels unerlässlich“, schreibt der LH in einem Brief an Bundeskanzler Faymann.

Zudem weist Pühringer einmal mehr darauf hin, dass das Oberösterreich-Projekt bereits im Jahr 2002 vom Parlament in das Bundesstraßenprogramm aufgenommen worden ist. Deshalb kommt für den Landeshauptmann auch weiterhin eine Redimensionierung, die das Megaprojekt weitere fünf bis zehn Jahre verzögern würde, nicht in Frage.

Kronen Zeitung | 00 | S. 19

11.11.2010

Versprochener Termin für Westring-Gespräch mit Kanzler lässt auf sich warten

# Stau-Einladung an Ministerin

„Ich fürchte, im November wird es nichts mehr“, seufzt Landesrätin Franz Hiesl, der bis Montag Nachmittag vergeblich auf den Termin für das Westring-Gespräch mit Bundeskanzler Werner Faymann wartete. FP-Nationalrat und Linz-Pendler Roman Haider lud inzwischen Ministerin Doris Bures „zum Stauen“ ein.

Den vom Land Oberösterreich und der Stadt Linz geforderten „Westring-Gipfel“ hatte Kanzler Faymann, wie berichtet, noch für November versprochen, den genau-

„Ich kann nur warten“, deutet Hiesl eine Verzögerungstaktik des Bundes an: Wahrscheinlich kommt das Gespräch erst im Dezember zustande.“ Womit es immer knapper bis zum Budgettermin zwei Tage vor dem Heiligen Abend wird.

Die für die Streichung des Westrings aus dem Asfinag-Rahmenplan verantwortliche Infrastrukturministerin

Doris Bures erhielt am Montag eine „Einladung“ von dem in Aschach an der Donau wohnenden FP-Nationalrat Roman Haider: „Sie soll morgens zwischen sechs und zehn Uhr versuchen,

aus dem Westen nach Linz zu fahren. Und abends in die Gegenrichtung“, meint der Politiker, der seit 30 Jahren diese Strecke fährt. Mit dem Westring würden sich die Pendler nach Berechnung der Straßenbau-Experten des Landes sechs Prozent Fahrzeit sparen. Klingt nach nicht viel. Zusammen gerechnet wären das aber 1,6 Millionen Stau-Stunden im Jahr weniger.



## Hiesl verspricht: Lassen beim Westring nicht locker!

Herbstklausur des ÖAAB Oberösterreich

Ganz im Zeichen der aktuellen Debatten über den Linzer Westring und die Einschritte bei den Familien stand die Herbstklausur des ÖAAB Oberösterreich, zu der Obmann LH-Stv. Franz Hiesl am 19. und 20. November die führenden Arbeitnehmervertreter nach Schicklberg bei Kremsmünster geladen hatte. „Es freut mich, dass alle Bezirke voll hinter dem Bau des Linzer Westrings stehen. Diese Geschlossenheit resultiert aber auch aus der Enttäuschung über die Nichteinhaltung von gemachten Zusagen in Wien. Aber wir lassen nicht locker und kämpfen weiter für den Westring“, versprach Hiesl.

Und Hiesl legte gestern nach: Laut aktuellem Gutachten des OÖ Landesverfassungsdienstes würde jede Änderung, etwa der Bureauplan einer Landesstraße, den Baubeginn um mindestens drei bis vier Jahre verzögern. „Jede Änderung heißt für uns

zurück an den Start“, so Hiesl. Jede weitere Verzögerung könnte mit einem Verkehrskollaps enden. Insbesondere wenn man die ungewisse Zukunft der Eisenbahnbrücke bedenke, will Hiesl einen unverzüglichen Baubeginn.

### Gegen Kürzungen im Familienbudget

Unmut unter den AAB-Funktionären gab es über die Budgetkürzungen bei den Familien. In diesem Bereich hofft Hiesl auf sichtbare Korrekturen des Sparpakets. Und der stv. ÖAAB-Landesobmann und ÖVP-Sozialsprecher August Wöginger meinte: „Familien mit mehr als zwei Kindern sollte man nichts wegnehmen, weshalb sich beim Mehrkindzuschlag noch etwas ändern muss. Gerade Mehrkindfamilien leben oft am finanziellen Limit. Hier gilt es, Härtien zu vermeiden!“

ÖN-Nachrichten  
Land & Leute  
§. 36  
Mi, 24. Nov. 2010

LESERMEINUNG

**Plan X für den Westring**

In vielen in den ÖN veröffentlichten Leserbriefen zum Bau des Westrings fällt leider oft eine Unkenntnis der Tatsachen auf, die daher nochmals kurz zusammengefasst seien.

Schon in einer 18-seitigen vernichtenden Stellungnahme von BM Berlakovich (ÖVP) wird festgestellt: „Der Westring widerspricht dem Kyoto-Ziel, er ist gesundheitsschädlich, unterschreitet die Grenze der Realisierungswürdigkeit und bringt keine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz“. Dazu: Die Abgase des Verkehrs im Freinberg-Tunnel werden ungefiltert in den Donauraum und in der Bahnhofsgegend „entsorgt“ (Kosten für den Betrieb der Filter zu hoch!). Der Westring ist Teil einer Transautobahn und bringt daher keine Entlastung für die Pendler aus dem Mühviertel, da diese nach dem Stau vor Puchenau wieder im Stau im Bereich des Bahnhofs stehen werden (außerdem benützen schon jetzt viele den kostenlosen Parkplatz am Urfahrer Jahrmarktgelände). In vorauselendem Gehorsam wurden Probebohrungen vorgenommen und auch Steuergelder in Millionenhöhe für Ablösungen ausgegeben (nur die ASFINAG zahlte bisher nicht!).

Hingegen wurden und werden Pläne für den öffentlichen Verkehr seit mehr als 20 Jahren diskutiert, aber nie ernsthaft geplant, geschweige realisiert. Ausreichend Parkmöglichkeiten für Pendler ab Rottenegg und kurze Intervalle für Straßenbahn oder Zug bis zum Hauptbahnhof lassen keinen Stau entstehen. Dazu ist eine weitere Donaubrücke zwischen Nibelungen- und Autobahnbrücke erforderlich, die Eisenbahnbrücke muss ja ab 2012 gesperrt werden, usw.

Warum wurde dies alles verzögert und der Bau des Westrings mit einer gewaltigen Propagandamaschine (z.T. mit Drohungen) in seltener Einmütigkeit von Schwarz-Rot und jetzt auch Blau gefordert, wobei die o.a. Tatsachen verschwiegen werden? Daher: Plan X für den Westring, d.h. zurück an den Start.

DR. GEROLD SCHNEIDER  
Linz

Ö-Nachrichten, Land & Leute, S. 43  
Do, 25. Nov. 2010

# Bei Westring-Nein müssen Stadt und Land Ablöse zahlen

LINZ/WIEN. Wie es mit dem Linzer Westring weitergeht, ist unklar. Gibt es keinen positiven Bescheid, dann müssen die Stadt Linz und das Land der Asfinag die Ablöse für die Häuser zahlen.

Die würden für den Westring abgerissen. Darunter sind auch Häuser, die erst vor wenigen Jahren saniert wurden.

Um die Genehmigung und den Bau des Westrings voranzutreiben, garantiert die Stadt Linz der Straßen-

gesellschaft des Bundes, der Asfinag, die Ablöse der Häuser zu ersetzen, wenn der Westring nicht genehmigt wird.

Die Höhe der Zahlungen müssen für den Bau des Westrings abgelöst werden. Etliche Verfahren wurden bereits abgewickelt.

An der Waldeggstraße sind bereits etliche Häuser unbewohnt. Diese Gebäu-

Der im Jänner 2008 geschlossene Vertrag der Stadt Linz mit der Asfinag über die Ersatzzahlungen würde Ende des heurigen Jahres auslaufen. So musste die Stadt der Asfinag die Ablösen ersetzen.

## STICHWORT

### Für Westring

Gleich zwei Resolutionen für den Bau des Westrings behandelt heute der Linzer Gemeinderat. SP und VP haben Anträge gestellt. SP, VP und FP werden dafür stimmen.

Die Stadt hat ihr Risiko allerdings halbiert. Denn das Land, so ist weiters vereinbart, würde 50 Prozent der Kosten tragen. Die abgelösten und unbewohnten Wohnhäuser würden jedoch in das Eigentum der Stadt Linz übergehen.

Die Verantwortlichen in Oberösterreich und Linz drängen weiter auf den Bau des Westrings. Darum bleibt auch die Abstimmung einbarung aufrecht. Der Linzer Gemeinderat wird heute, Donnerstag, die Verlängerung des Vertrags bis Ende 2013 beschließen. Die Grünen lehnen den Vertrag ab. (gsto)

Neues Volksblatt „Politik“ S.4

Do, 25. Nov. 2010

## Westring-Gipfel mit Faymann am Montagabend im Parlament

Heute wird Vizekanzler Pröll im ÖVP-Klub die Bedeutung der A26 für OÖ erklärt — Linzer ÖVP fürchtet auch um A7-Halbanschluss

Das Gipfelgespräch mit Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ) zum Linzer Westring (A26) soll am 29. November in Wien stattfinden. Am Gespräch im Parlament am Montagabend sollen neben Faymann und Verkehrsministerin Doris Bures auch Vizekanzler Josef Pröll und Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner teilnehmen.

Bereits heute wird sich Pröll aber ebenfalls mit dem Westring beschäftigen. OÖVP-Klubobmann Thomas Stelzer kündigt an: Wenn Pröll heute in Linz vor dem OÖVP-Klub um Verständnis für die Sparmaßnahmen des Bundes wirbt, wird ihm das Thema Westring nicht erspart bleiben. „Wir werden dem Finanzminister die Bedeutung des Projekts für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes Oberösterreich noch einmal darlegen“, so Stelzer zum VOLKSBLETT. Und ebenfalls heute wird der Linzer Gemeinderat in einem Schulterschluss von ÖVP, SPÖ und FPÖ die Verwirklichung des Westringes und die A7-Abfahrt in Auhof for-

dern. Dieser Halbanschluss für die Universität scheint im Bauprogramm der Asfinag nämlich nicht mehr auf. Auf die Bedeutung des Westrings für die Baubranche hat gestern die Gewerkschaft Bau-Holz hingewiesen — würde der Westring doch hunderte Arbeitsplätze schaffen. Auf die Einhaltung der bisherigen Versprechen pocht auch AK-Vizepräsident

Helmut Feilmair. Er erinnert die SPÖ daran, dass Alfred Gusenbauer den Hut nehmen musste, weil er in der eigenen Partei als Umfaller in Ungnade gefallen war. „Umso unverständlicher ist es daher für mich, dass Werner Faymann als Bundeskanzler Zusagen nicht einhält, die er einst als Infrastrukturminister abgegeben hat“, so Feilmair.



„Schon jetzt müssen die Pendler viele kostbare Stunden im Stau opfern, bei einer weiteren Bauverzögerung würde das Stauausmaß weiter nach oben geschraubt“, warnt AK-Vizepräsident Feilmair.

Foto: ÖAAB

Ö. Nachrichten, Linz, S. 41  
Do, 25. Nov. 2010

## Am 29. November geht es in Wien um den Linzer Westring

LINZ, WIEN. Jetzt ist der Termin für den Westring-Gipfel fix: Am Montag, 29. November, 17.30 Uhr im Lokal I des Parlamentsgebäudes geht es um die Zukunft der geplanten Autobahn durch Linz.

von HELMUT ATTENEDER

High Afternoon im Hohen Haus: Das zweite Gipfels Gespräch um den Bau der umstrittenen, 527 Millionen Euro teuren, Westumfahrung von Linz wird am Montag zur absoluten politischen Chefsache.

Bundeskanzler Werner Faymann und Vizekanzler Josef Pröll werden neben Verkehrsministerin Doris Bures, Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, Landeshauptmann Josef Pühr-

inger, Franz Hiesl, Josef Ackert, Franz Dobusch und dem Linzer Finanzstadtrat Johann Mayr am Verhandlungstisch sitzen.

Die Fronten sind ebenso klar wie verhärtet: Bures

verharrt: Bures

und Faymann können sich den Bau einer Landesstraße zwischen einer Bindermichl und Urfahr vorstellen. Kostenpunkt rund 200 Millionen Euro. Für die restlichen Verhandler ist ein Abrück-

en von der politisch längst abgesegneten Vollautobahn nicht denkbar. Zu möglichen Kompromissen im Vorfeld der Unter-

nung wollte Ministerin Bu-

res gestern nichts sagen.

„Mit allen Mitteln“

Auch Josef Pühringer, als Verhandlungsleiter der Delegation aus Oberösterreich, ist zurückhaltend. Der Westring in der vorgenommenen Form sei ein zentrales Anliegen. Beweglich sei er nur, was einen Bau in mehreren Etappen betrifft. Er wolle aber niemandem drohen, sei optimistisch.

Und was, wenn auch der zweite Gipfel zum Westring scheitert, Herr Landeshauptmann? Josef Pühringer: „Wir werden mit allen



Die geplante Westbrücke ist Teil des Westrings.

Westring veröffentlicht. Demnach fühlen sich nur 31 Prozent der Befragten über die Auswirkungen des Projektes gut informiert. Die Akzeptanz sinkt bei einer kürzlich eine repräsentative Umfrage zum höheren Wissensstand.

Westring steht den Mitteln für den Westring kämpfen. Ich schließe nichts aus.“

Gegner der Autobahn haben kürzlich eine repräsentative Umfrage zum höheren Wissensstand.

Oberösterreichische Politidelegation spricht im Parlament vor

# LH Pühringer erhält jetzt doch Westring-Audienz beim Kanzler

Nach langem Warten erhält LH Josef Pühringer nun doch eine Westring-Audienz beim Kanzler. Am Montag, dem 29. November, 17.30 Uhr, wird der LH gemeinsam mit einer oberösterreichi-

chen Politidelegation, der auch der Linzer SP-Bürgermeister Franz Dobusch, der rote Landesparteichef Josef Ackerl und VP-Straßenbauer Franz Hiesl angehören, im Parlament vorsprechen.

„Ich werde bis zur letzten Konsequenz für den Westring kämpfen – da geht mir die Zukunft des Landes Oberösterreich über jegliche Parteiuverlegungen“, geht

hoffnungsvoll, res auch Kanzler Werner Faymann, sein Vize Josef Pröll sowie Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner teilnehmen werden.

Auch Straßenbaureferent Franz Hiesl hat große Erwartungen an den A 26-Gipfel in Wien: „Ich steige nicht von meinen Forderungen herunter. Immerhin hat die Asfinag ja das Projekt erarbeitet – und die hat es sicher nicht überdimensioniert“, kommt für Hiesl weiterhin keine Sparvariante in Frage. Auch einer von Bures angebotenen Landesstraße, an der sich der Bund finanziell beteiligen würde, kann Hiesl nichts abgewinnen. Manche Teile des Projektes nach hinten zu verschieben, könnte er sich aber vorstellen.



Foto: Chirs Koller

Die Hoffnung für den Westring stirbt zu-letzt, auch wenn es beim Mon-tagsgespräch zu kei-nem Ergebnis käme.  
Landeshauptmann Josef Pühringer

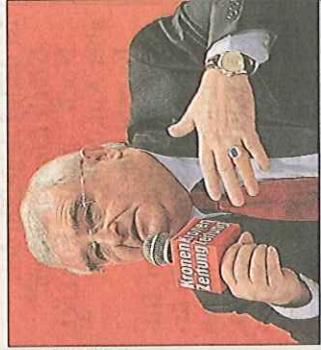


Foto: Chirs Koller

Wir kämpfen Schul-ter an Schulter mit dem Land für den West-ring, aber nicht für eine Sparvariante.  
Linzer Bürgermeister Franz Dobusch

Auf „Budget-Tour“ in Linz kamen Josef Pröll seine VP-Parteifreunde aufmüpfig

# Westring-Demo vor Vizekanzler

Seine Parteifreunde aus Linz und dem Mühlviertel zeigten sich am Donnerstag beim VP-Termin mit Vizekanzler, Finanzminister und Bundesparteichef Josef Pröll aufmüpfig: Etwa 200 Landes- und Lokalpolitiker marschierten zu einer Westring-Demo auf, als Pröll nach Linz kam, um ihnen sein Budget zu erklären.

Nach Kritik aus der eigenen Partei hat der Bundes-VP-Chef Erklärungsbedarf für seine Budget-Einsparungen und tourt deshalb durch die Bundesländer. Am Donnerstagnachmittag kam er ins VP-Bildungshaus St. Magdalena in Linz-Urfahr, um dort schwarzen Regierungsmitgliedern und Landtagsabgeordneten Rede

und Antwort zu stehen. Die wollten aber nicht nur übers Budget, sondern auch über den Westring reden und brachten dazu auch gleich 150 Parteifreunde aus den betroffenen Regionen mit, die Pröll erst zu seinem Budget-Vortrag ließen, nachdem sie ihm ihre Pro-

bleme mit der Streichung des Projekts geschildert hatten: Ärger der Pendler mit dem Stau, Bedarf der Wirtschaft an einer soliden Verkehrslösung.

Dass sie damit bei ihrem Parteichef offene Türen einrinnen würden, wussten die VP-Funktionäre freilich: Pröll hatte sich schon vor fast zwei Wochen auf Anfrage der „OÖ-Krone“ hinter

VON FRIEDRICH STEINBOCK

die Forderungen der Oberösterreicher gestellt. Dabei blieb er auch: „Oberösterreich muss mit Respekt behandelt werden“, sagte er am Donnerstag seine Unterstützung zu. Mit seinem Sparbudget habe der Westring nichts tun: „Er wird nicht aus dem Bundesbudget, sondern aus Mitteln der Asfinag bezahlt und ist daher nicht betroffen.“

→ Warum Bures dem Westring keine Priorität gibt, hat sie auch mir bisher nicht erklären können.  
Vizekanzler Josef Pröll



► Vizekanzler Josef Pröll (mit Mikro) und oberösterreichische Parteispitzen bei der VP-Funktionsdemo für den Westring.

ooe@kronenzeitung.at

## **INFORMATION**

zur Pressekonferenz

mit

**Landesrat Rudi Anschober**

26.11.2010

zum Thema

**"Probleme mit Luftschadstoffen im Großraum Linz: aktuelle  
Daten und geplante Maßnahmen, problematischer  
öffentlicher Verkehr verschärft die Situation - Auswirkungen  
auf Westring?"**

[Impressum](#)

MedienInhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präslidium  
Abteilung Presse  
Klostergasse 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-115 88  
[landeskorrespondenz@oeo.gv.at](mailto:landeskorrespondenz@oeo.gv.at)  
[www.land-oberoesterreich.gv.at](http://www.land-oberoesterreich.gv.at)

DVR: 0069264

**Rückfragen-Kontakt:**

**Mag. Rudi LEO +43732-7720-12083 oder +43 6648299969**

**"Probleme mit Luftschadstoffen im Großraum Linz: aktuelle Daten und geplante Maßnahmen, problematischer öffentlicher Verkehr verschärft die Situation - Auswirkungen auf Westring?"**

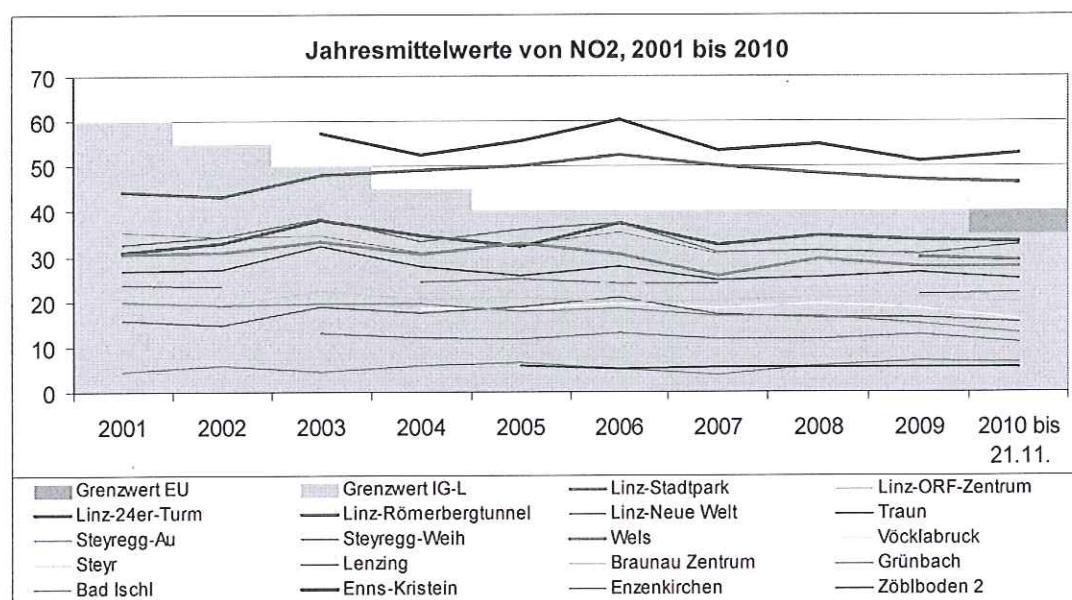
Sowohl bei Feinstaub als auch bei Stickstoffdioxid werden heuer an mehreren Messstellen im Großraum Linz die Grenzwerte klar überschritten.

Oberösterreich muss also handeln, um die Luft neuerlich deutlich zu verbessern. Ansonsten drohen Vertragsverletzungsverfahren der EU. Ein neues Maßnahmenprogramm wird im Jänner 2011 Bund und EU vorgelegt. Hauptverursacher für die dicke Luft ist der Verkehr. Umso problematischer ist, dass die Mühlkreisbahn immer stärker ausgedünnt wird. Neue Straßenprojekte im Stadtgebiet, die zur Zunahme des Individualverkehrs führen würden, hält Umweltlandesrat Anschober daher für nicht genehmigungsfähig

Gerade im Bereich der Industrie, aber auch der Energieversorgung hat Oberösterreich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten große Erfolge bei der Luftreinhaltung erzielt. Teilweise werden diese jedoch durch zunehmenden Autoverkehr wieder zunichte gemacht, gleichzeitig sind die Grenzwerte überregional gesunken. Das führt in Kombination mit einer schwierigen meteorologischen Situation dazu, dass im heurigen Jahr die höchstzulässige Zahl an Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxid NO<sub>2</sub> an zumindest zwei Messstationen, bei Feinstaub PM10 sogar an zumindest fünf Messstationen deutlich überschritten wird (Stand 21.11.2010).

1. Jänner bis 21. November 2010	NO2-Mittelwerte ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Anzahl HMWs $> 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$
Linz-Stadtpark	30	0
Linz-Neue Welt	33	0
Linz-Römerbergtunnel	<b>47</b>	14
Linz-24er-Turm	34	0
Steyregg-Au	22	0
Steyregg-Plesching	25	0
Steyregg-Windegg	25	0
Enns-Kristein	<b>53</b>	0
Traun	25	0
Wels	28	0
Steyr	18	0
Vöcklabruck	16	0
Lenzing	16	0
Bad Ischl	13	0
Braunau Zentrum	21	0
Grünbach	7	0
Ternberg	11	0
Enzenkirchen	12	0
Zöblboden 2	6	0

Tab. 1 Luftsituation NO2 aktueller Stand (Quelle: Land OÖ)

Abb. 1 Jahresmittelwerte von NO<sub>2</sub> 2001 bis 2010 (Quelle: Land OÖ)

	1. Jänner bis 21. November 2010
Grenzwert EU	35
Grenzwert IG-L	25
Linz-Neue Welt	34
Linz-Römerbergt.	35
Linz-24er-Turm	21
Steyregg-Au	25
Steyregg-Plesching	22
Steyregg-Windegg	24
Enns-Kristein	31
Traun	28
Wels	27
Steyr	22
Vöcklabruck	10
Lenzing	20
Bad Ischl	10
Braunau Zentrum	15
Grünbach	4
Ternberg	21
Enzenkirchen (UBA)	17
Zöblboden (UBA)	0

Tab. 2: PM10 - Anzahl Überschreitungstage von 50 µg/m<sup>3</sup> (Quelle: Land OÖ)

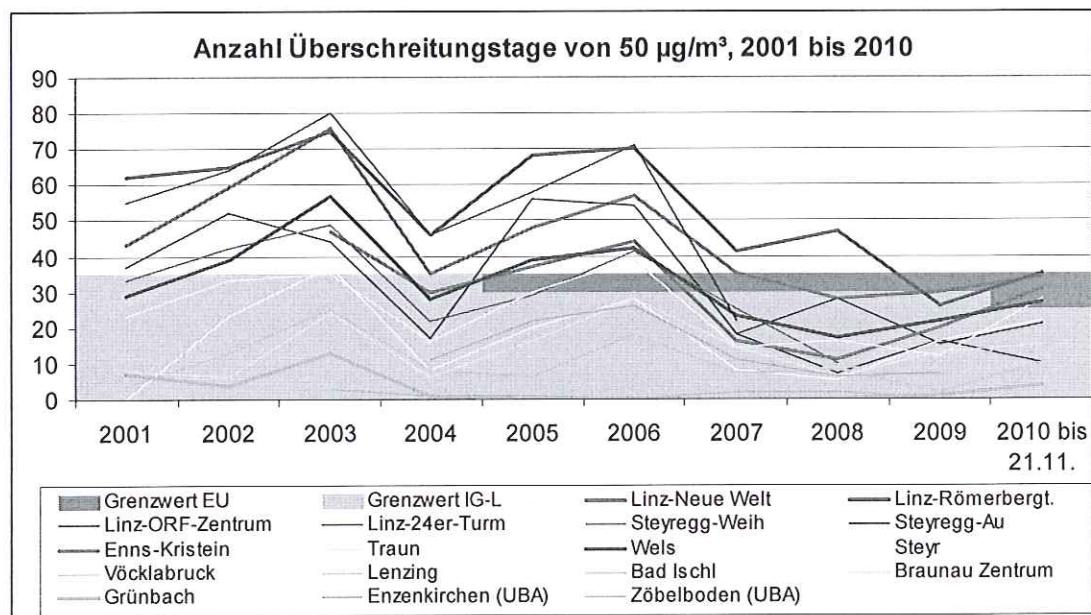


Abb. 2: Anzahl Überschreitungstage von 50 µg/m³, 2001 bis 2009 (Quelle: Land OÖ)

Oberösterreich muss handeln und die Schadstoffe in der Luft deutlich verringern, um den Verpflichtungen gegenüber der EU gerecht zu werden.

Die PM10-Grenzwerte müssen im Großraum Linz 2011 eingehalten werden. Die NO2-Grenzwerte wären ab 2010 einzuhalten, es wird daher 2011 um Fristverlängerung bei der Europäischen Kommission bis 2015 ersucht. Beim Antrag auf Fristverlängerung muss nachgewiesen werden, dass erfolgversprechende Maßnahmen angelaufen bzw. geplant sind. Falls diesem Antrag stattgegeben wird und dennoch nach Ablauf der Frist kein Erfolg in Form des Einhaltens der Grenzwerte erzielt werden kann, droht ein Vertragsverletzungsverfahren samt Strafen.

Bereits seit 2007 ist ein Maßnahmenprogramm zur Absenkung der Feinstaubkonzentrationen in Umsetzung. In den letzten Monaten wurde gemeinsam mit Stadt und den unterschiedlichen Ressorts der Landesregierung ein weiteres Maßnahmenprogramm zur Reduktion von NO2 und PM10 erarbeitet, das Mitte Dezember fertiggestellt sein soll, dann zur öffentlichen Begutachtung aufliegt und Ende Jänner an die Bundesregierung und anschließend an die EU gehen wird.

Ein Hauptbestandteil dieses neuen Maßnahmenprogramms werden Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sein sowie die schrittweise Umsetzung der Energiewende in Oberösterreich.

In einigen wichtigen Bereichen geschieht derzeit allerdings das Gegenteil.

### **Heftige Kritik des Umweltlandesrates an teilweisen Verschlechterungen im öffentlichen Verkehr**

Jeder einzelne Pendler, der vom öffentlichen Verkehrsmittel ins Auto wechselt, vergrößert das Problem der hohen Schadstoffkonzentrationen im Großraum Linz. Daher ist es aus Sicht der Luftreinhaltung untragbar,

- dass die Bahnstrecke Linz-Graz immer stärker ausgehungert wird, in zwei Wochen sogar die beiden Direktverbindungen verlieren wird und eine ganze Serie von Langsamfahrstrecken auf öö-Seite aufweist

#### **Langsamfahrstellen Linz- Hbf- Selzthal im Zeitraum 4.10.2010- 17.10.2010**

Linz- Wegscheid: 80 km/h für 100m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau

**noch Linz- Wegscheid: 20 km/h für 150 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau**

noch Linz- Wegscheid: 30 km/h für 100m

**noch Linz- Wegscheid: 30 km/h für 115 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau**

Traun: 80 km/h für 400m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau

Traun- Nettingsdorf: 80 km/h für 1.800 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau

Nettingsdorf: 80 km/h für 200m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau

**Rohr- Bad Hall: 20 km/h für 260 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau**

Rohr- Bad Hall- Kremsmünster: 70 km/h für 360 m, Eisenbahnkreuzung

**Pießling- Vorderstoder: 60 km/h für 622 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau**

**Spital/ Pyhrn- Ardning: 70 km/h für 4.800 m, Mängel im Oberbau inkl Unterbau**

Selzthal: 30 km/h für 390 m

Selzthal: 30 km/h für 735 m

- dass auch die Mühlkreisbahn immer stärker ausgehungert wird, in zwei Wochen insgesamt 12,7% seiner Verbindungen (Reduktion von rund 100.000 km) verlieren wird und noch dramatischere

Langsamfahrstrecken ausweist, die teilweise ein Tempo von 30, teilweise sogar nur von 20 kmh vorschreiben

#### • Gemeindeverband Oberes Mühlviertel

	KM Fahrplan 2010			KM Reduktion			Reduktion in %	
	gesamt	eigenw.	bestellt	gesamt	eigenw.	bestellt	von gesamt	von bestellt
BUS	5.133.938	1.949.801	3.184.137	276.233	50.000	226.233	5,4%	7,1%
BAHN	gesamt 796.774	eigenw. 590.983	bestellt 205.791	gesamt 101.040	eigenw. -	bestellt 101.040	von gesamt 12,7%	von bestellt 49,1%

**Gesamtreduktion Fahrplan-Kilometer: 6,5 %**

(Quelle Land OÖ)

#### Mühlkreisbahn- 258 a Linz- Urfahr- Aigen/ Schlägl

(in der umgekehrten Richtung leichte Abweichungen in der Geschwindigkeit)

- im Bahnhofsgebiet Urfahr: 20 km/h für 140 m bzw 160 m
- 10 km /h für 50 m (Mängel Oberbau inkl Unterbau)
- Ottensheim: 30 km/ , 40 m (gilt nur für bestimmte Züge, Mängel Brücken und Durchlässe))
- Rottenegg: 20 km/h, 130 m bzw wegen einer halbautomatischen Vollschrankenanlage reduzierte Geschwindigkeit (?)
- Gerling-Neuhaus/ Niederwaldkirchen: 30 km/h, 40 m (Mängel an Brücken und Durchlässen), für bestimmte Züge
- Neuhaus- Niederwaldkirchen: 20 km/h, 50 m
- **Kleinzell- Neufelden: 20 km/h für 1.750 m, Mängel Oberbau inkl Unterbau**
- Neufelden-Iglmühle: 10 km/h, 60m, Mängel an Brücken und Durchlässen, für bestimmte Züge
- **noch Neufelden: 20 km/h für 900 m**
- Neufelden -Iglmühle: 25 km/h für 10 m, Mängel an Brücken und Durchlässen, für bestimmte Züge
- **Iglmühle- Haslach: 30 km/h, 2.050m**
- **Haslach- Rohrbach/ Berg: 20 km/h für 480m**
- Haslach- Rohrbach/ Berg: 30 km/h für 200 m wegen Eisenbahnkreuzung, ab 18.10.
- Oepping- Schlägl: 30 km/h für 20 m, Mängel an Brücken und Durchlässen, für bestimmte Züge
- Aigen/ Schlägl: 10 km/h für 197 m, Mängel Oberbau inkl Unterbau, ab 19.10.

Anschober: "Die Entwicklung geht also bei diesen beiden für Linz wichtigen Strecken völlig in die falsche Richtung. Auf diese Art und Weise werden wir uns sehr schwer tun, die Grenzwerte bei zentralen Schadstoffen in Zukunft einzuhalten. Ich möchte daher dringend an die Verkehrsministerin appellieren, bei der notwendigen Attraktivierung der

beiden Bahnstrecken aktiv zu werden und gleichzeitig rasche Finanzierungszusagen für das von OÖ angestrebte ÖV-Ausbauprogramm im Großraum Linz (zweite Straßenbahnachse, Stadtbahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten) zu geben. Die Industrie hat bei der Luftreinhaltung durchaus vorbildlich agiert. Es wäre völlig unfair und politisch untragbar, wenn mittelfristig Arbeitsplätze gefährdet werden würden, weil die Emissionen aus dem Verkehr nicht deutlich abnehmen. Die zukünftige Verkehrspolitik wird einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der EU-Ziele im Großraum Linz leisten müssen. Projekte, die dem zuwider laufen, sind nicht genehmigungsfähig."

# Westring-Gipfel, Teil 2: Ein Vorspiel zwischen Diplomatie und Differenzen

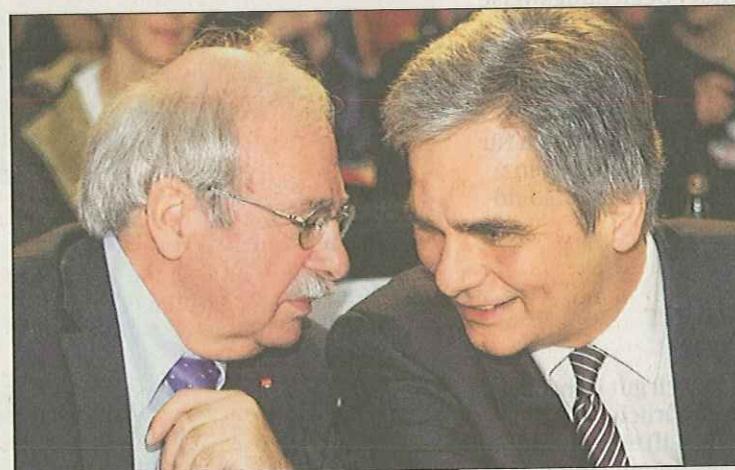
VON WOLFGANG BRAUN

**H**atten Oberösterreichs schwarze und rote Landespolitiker vor und unmittelbar nach dem Scheitern des ersten Westring-Gipfels am 10. November äußerste Ge- schlossenheit signalisiert, so hat diese seit kurzem doch deutliche Risse bekommen.

Zwar versuchten die Spitzenvertreter beider Landesparteien auch in den vergangenen Tagen, die eigenen Bundespartei-Chefs von der enormen Bedeutung des Projekts für den Großraum Linz und das Mühlviertel zu überzeugen, doch in diese intensive Westring-Diplomatie mischen sich zunehmend Zwistigkeiten darüber, wer für das Zittern um die Westring-Umsetzung verantwortlich ist: Oberösterreich braucht Hilfe gegen die „Faymann-Bures-Verschwörung“, so die Attacke Richtung SPÖ, die VP-Landtagsklubchef Thomas Stelzer am Donnerstagabend bei einer kurzfristig organisierten Pro-Westring-Demo schwarzer Partefunktionäre vor dem Bildungshaus St. Magdalena in Linz ritt. Der anwesende Vizekanzler, Finanzminister und VP-Parteichef Josef Pröll nahm die Vorlage gern auf und sagte in seiner Ansprache für den zweiten Westring-Gipfel am Montagabend im Parlament „volle Unterstützung“ zu.

## Roter Zorn

In der Landes-SP reagierte man darauf gestern erzürnt. „Sich populistisch vor die VP-Granden hinzustellen, ist für einen Finanzminister zu wenig“, sagte der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch. Er erwartete, dass Pröll nun seinen Ankündigungen Taten folgen lässt und Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) bzw. der Asfinag jenen finanziellen Spielraum zugesteht, der den Bau des Westrings ermöglicht. „Bures arbeitet im finanziellen Korsett des Finanzministers, daher sehe ich Pröll in der Pflicht“, sagte Dobusch. Auch



Überzeugungsversuche in Schwarz und Rot (Wakolbinger, rubra)

SP-Landeschef LH-Stv. Josef Ackerl richtete einen entsprechenden Appell an Pröll.

Intern haben Ackerl und Dobusch in den vergangenen Tagen aber sehr wohl auch versucht, Bundeskanzler Werner Faymann (SP) und Bures für ein Einlenken zu gewinnen.

Wobei vor allem Ackerl die harte Konfrontation aus dem ersten Gipfel als Nachteil sieht, weil sich beide Seiten „weit hinausgelehnt“ hätten. „Ich halte daher jetzt von überzogenen öffentlichen Forderungen

nichts“, sagte Ackerl.

Atmosphärisch ist seit der ersten Verhandlungsrunde keine Lockerung gelungen. Nadelstiche beim Tauziehen um den zweiten Gipfeltermin und Angriffe der schwarzen Landeshauptleute auf die Schulpolitik der roten Bildungsministerin Claudia Schmied haben bei Faymann die Offenheit für einen Kompromiss ebenso wenig verstärkt wie die Ankündigung von Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner (VP), im Ministrerrat ein Veto einzulegen,

sollte der Westring fallen. „Warum soll Faymann jetzt ausgezeichnet seiner eigenen Ministerin Bures in den Rücken fallen?“, heißt es in der SPÖ.

Als zusätzliche Hürde gilt, dass einige andere Bundesländer sich bereits zu abgespeckten Versionen ihrer Straßenprojekte bereit erklärt haben. Es wäre für die Bundesregierung schwer argumentierbar, würde man Oberösterreich nun plötzlich wieder das volle Projekt zugestehen.

## Kompromiss-Spielraum

Trotz der nicht allzu leichten Ausgangsposition ist Oberösterreichs Straßenbaureferent LH-Stv. Franz Hiesl (VP) vorsichtig optimistisch: „Ich glaube nicht, dass das Projekt abgesagt werden muss.“

Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) hatte in den vergangenen Tagen in mehreren Gesprächen mit Pröll und Wirtschaftsminister Mitterlehner Möglichkeiten für einen Kompromiss ausgelotet. Dabei hat Pühringer bereits angedeutet, dass man mit einer Etappenlösung leben kann, bei der das Herzstück des Westrings, also Donaubrücke und Freinbergtunnel sofort, die anderen Teile jedoch später errichtet werden. Klar abgesteckt bleibt auch, dass eine Abkehr vom Westring als Autobahn nicht in Frage kommt, weil das Reduzieren auf ein Landesstraßen-Projekt (wie von Bures vorgeschlagen) neuerlich eine jahrelange Verzögerung nach sich ziehen würde. Dass sich das Land finanziell am Projekt beteiligt, dürfte ebenfalls Teil einer möglichen Lösungsvariante sein.

Pühringer hofft beim Gipfel am Montag, an dem er selbst sowie Faymann, Pröll, Mitterlehner, Bures, Ackerl, Hiesl und Dobusch teilnehmen werden, auf „ein positives Ergebnis oder einen Schritt in die richtige Richtung“. Doch auch wenn der zweite Gipfel negativ endet, sei der Kampf um den Westring nicht vorbei, sagt Pühringer.

Neues Volksblatt / Auszug, S.5  
SA 27. Nov. 2010

## Leichter Optimismus bei Westring Warten bei Eisenbahnbrücke

Droht das Aus für A7-Uni-Abfahrt? — In den nächsten Wochen entscheidet sich die Verkehrszukunft in und um Linz

Wird Linz im Stau stehen oder kann die Stahlstadt weiter auf der wirtschaftlichen Überholspur bleiben: Dies entscheidet sich in den kommenden Wochen. Wie berichtet wird am Montagabend der Westringgipfel in Wien abgehalten. Aus Oberösterreich kommen neben LH Josef Pühringer und LH-Stv. Franz Hiesl (beide ÖVP), LH-Stv. Josef Ackerl und der Linzer Bgm. Franz Dobusch (beide SPÖ). Grundsätzlich ist man im OÖ-Team eher optimistisch. Die beiden Bundes-ÖVP-Vertreter Finanzminister Josef Pröll und Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner

haben sich nämlich klar für den Westring ausgesprochen, Kanzler Werner Faymann und Verkehrsministerin Doris Bures (beide SPÖ) sind bisher eher skeptisch. Aber nicht nur beim Westring, auch bei der Eisenbahnbrücke wird es spannend: In den nächsten Tagen wird das Gutachten des Bundesdenkmalamtes erwartet, welche Sanierungen zu machen sind. Laut Bures warte man bei der ÖBB, brauche die Brücke für den Betrieb der Mühlkreisbahn eigentlich gar nicht und könnte sich vorstellen sie Radfahrern und Fußgängern zu überlassen, dann sei jedoch eine neue

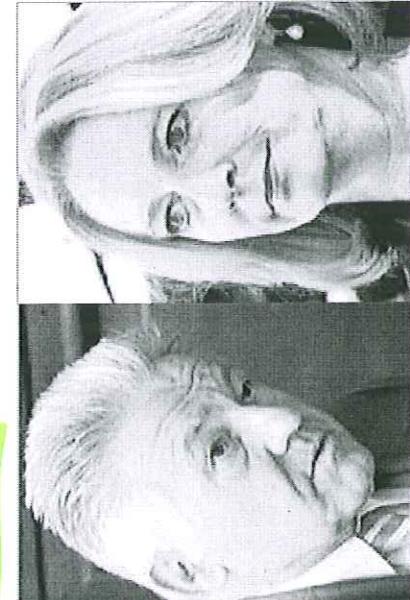
„Regelung mit der Stadt Linz“ notwendig. Dort plant man übrigens am Ersatz. Noch im Dezember will die Linz AG ihre Studien präsentieren. Im Jänner soll dann der Grundsatzbeschluss über den Bau einer Straßenbahn- und Autobrücke neben der Eisenbahnbrücke im Gemeinderat erfolgen. Und ebenfalls noch unklar ist die Zukunft des A7-Halbanschlusses für die Linzer Uni: Dort wurde zwar die Finanzierung zwischen Stadt, Land und Asinag schriftlich vereinbart, aber das Projekt wartet noch immer auf die UVP — und scheint derzeit in Bures-Plänen nicht auf.

derStandard.at > Inland > Oberösterreich

## UMFRAGE

### Linzer mehrheitlich für A26-Alternative

29. November 2010, 17:34



**Linzer Weststrings**

Linz - Oberösterreichs Landeshauptmann Josef Pühringer reiste Montagabend mit der Überzeugung, dass ein Großteil der Linzer hinter dem Projekt Weststring (A26) steht, zu dem mit Hochspannung erwarteten Gipfeltreffen mit Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) und Bundeskanzler Werner Faymann (SP). Die Sicherheit, Rückendeckung aus der Bevölkerung zu haben, beruht auf einer - von Straßenbaulandesrat Franz Hiesl im März diesen Jahres in Auftrag gegebenen - Imas-Studie.

Demnach antworteten 73 Prozent auf die Frage "Der Westring besteht im Wesentlichen aus einer Untertunnelung des Freinbergs und einer vierten Donaubrücke. Halten Sie das eher für eine gute Sache?" mit "Ja". Befragt wurden insgesamt 510 Linzer und Mühlviertler. Acht Monate und ein Nein zum Vollausbau der A26 von Ministerin Bures später, scheint sich auch die Stimmung innerhalb der Bevölkerung gewandelt zu haben. Das Karmasin-Institut befragte im Auftrag der "Bürgerinitiative Linzer Luft" im November 500 Personen zum derzeit heiß diskutierten Straßenbauprojekt. Nur 35 Prozent der Befragten sind demnach persönlich mit dem Bauvorhaben Westring "sehr einverstanden". Ein Fünftel der Befragten aus Linz und Mühlviertler Randgemeinden lehnt den Westring ab. Immerhin 59 Prozent wünschen sich, dass nach Alternativen zur A26 gesucht wird.

Landeshauptmann Josef Pühringer steigt beim Westring-Bau kräftig aufs Gas. Ministerin Doris Bures bleibt auf der Bremse. Fazit: In der Debatte herrscht Stillstand.

Im Parlament trafen ungeachtet dessen Montagabend die Spitzen des Landes - neben Pühringer Straßenbaulandesrat Franz Hiesl (VP), SPÖ-Chef Josef Ackermann und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) - mit dem Bundeskanzler, Ministerin Bures und Vizekanzler Josef Pröll (VP) zusammen. Dass die oberösterreichische Delegation die Heimreise mit zufriedenen Gesichtern antreten wird, war bereits im Vorfeld eher auszuschließen. Die Fronten sind verhärtet: Bures hat das rund 500 Millionen teure Projekt aus Kostengründen auf Eis gelegt, vorstellbar wäre für die Ministerin eine Schmalspurvariante in Form einer Landstraße. Was für Pühringer nicht infrage kommt.

## Heikle Inserate

Bereits am Montagvormittag sorgte der Westring für einen heftigen Schlagabtausch in der Landesregierung. Grund dafür waren großflächige Pro-Westring-Inserate, die am vergangenen Wochenende in diversen Tageszeitungen im Namen der Landesregierung geschaltet wurden - ohne dass SPÖ und Grüne davon wussten. Grünen-Chef Rudi Anschober: "Die Inserate waren inhaltlich falsch, irreführend und nicht korrekt gekennzeichnet."

Für Anschober ist der Westring in der geplanten Form darüber hinaus "aus Luftgütegründen" nicht genehmigungsfähig. Mit dementsprechenden Werten rechnet Anschober im Zuge der derzeit laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Schon jetzt gebe es Probleme mit Schadstoffen: "Sowohl bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) als auch bei Feinstaub (PM10) würden heuer an mehreren Orten in und um die Landeshauptstadt die Grenzwerte klar überschritten." Im kommenden Jahr müssten die Grenzwerte für Feinstaub im Großraum Linz laut EU-Gesetz eingehalten werden, bei Stickstoffdioxid wäre das schon heuer notwendig gewesen. (Markus Rohrhofer, DER STANDARD, Printausgabe, 30.11.2010)



ÖÖ-Nachrichten, S. 1  
Mo, 29. Nov. 2010

## Bei heutigem Westring-Gipfel wird Kompromiss gesucht

LINZ/WIEN. Heute Abend wird im Parlament auf höchster Ebene über den Westring verhandelt. Die Suche nach einem Kompromiss könnte Stunden dauern.

Oberösterreichs Politiker sitzen am frühen Abend den Spitzen der Bundesregierung gegenüber. Neben Finanzminister Josef Pröll (VP) hat sich auch Bundeskanzler Werner Faymann (SP) in

die Verhandlungen eingeschaltet.

Wie bekannt, stellt Verkehrsministerin Doris Bures (SP) 200 Millionen Euro für eine Landesstraße in Aussicht. Die vom Land geforderte Etappen-Variante einer Stadtautobahn würde die Gesamtkosten (527 Millionen Euro) um zirka 100 Millionen verringern. Woher die fehlenden 227 Millionen Euro kommen, bleibt unklar. *Weiter auf Seite 27*

## Bei Weststring-Gipfel wird Kompromiss gesucht

WIEN/LINZ. Vor dem heutigen Weststring-Gipfel um 17.30 Uhr im Parlament wird um einen Kompromiss gerungen. Die Finanzierung gilt als Schlüssel zu einer Annäherung.

VON ERIK FAMLER

Die unterschiedlichen Standpunkte sind seit Wochen bekannt. Während in Oberösterreich alle politischen Kräfte, bis auf die Grünen, hinter der geplanten Stadtautobahn stehen, ist Infrastrukturministerin Doris Bures bis zuletzt hart geblieben. Sie will den Oberösterreichern eine andesstraße schmackhaft machen.

Wenn heute Abend die Verhandler beider Seiten aufeinandertreffen, wird es wohl in erster Linie um die Finanzierung gehen. Bures

hat angeboten, 200 Millionen Euro für eine Landesstraße locker zu machen. Zwischen ihrem Angebot und dem Autobahnvollausbau zwischen dem Bindermechtl und Urfahr klapfen 327 Millionen Euro.

Der Kompromissvorschlag aus Sicht Oberösterreichs sieht eine kleine Variante vor - ohne Westbrücke und Anschluss Bindermechtl. Das spart geschätzte 100 Millionen Euro an Kosten. Die Gesamtkosten sind somit viel geringer als bisher kolportiert. Dennoch klapft eine Lücke von mehr als 200 Millionen Euro zwischen dem Bures-Vorschlag und einer abgespeckten Weststring-Variante, die auch in Oberösterreich akzeptiert werden würde.

Landeshauptmann Josef

Pühringer (VP) hat noch vor

dem gescheiterten ersten Gipfel eine Vorfinanziierung durch das Land in Aussicht gestellt. Diesen Spielraum werden die Verhandler abwägen und wo möglich zu nutzen wissen.

Die Gipfel-Teilnehmer sind längst bekannt. Neben Pühringer sitzen am Verhandlungstisch Bundeskanzler Werner Faymann (SP), Vizekanzler Josef Pröll (VP) die Minister Bures (SP) und Mitterlehner (VP) sowie SPÖ-Landesparteichef Josef Ackerl (SP), Straßenbau-landesrat Franz Hiesl (VP) und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP).

**nachrichten.at**

**Westring-Gipfel:** Aus dem Parlament berichten wir heute aktuell auf [nachrichten.at](http://nachrichten.at)



Foto: Wakolberger

Landeshauptmann Pühringer bei Pro-Westring-Demo am Donnerstag



Sehr geehrter Herr Landeshauptmann Dr. Pühringer,

Linz, 29.11.2010

da wir als Bürgerinitiative die gesamten Kosten ausschließlich **privat zahlen** müssen und uns keine **öffentlichen Steuergelder** für großformatige Inseratenkampagnen zur Verfügung stehen, möchten wir Ihnen auf diesem Wege noch einige weitere Punkte übermitteln

**"Was die Linzerinnen und Linzer NOCH über den Westring wissen sollten":**

- Diese **4 km Stadtautobahn** (Südteil um über 568 Mio. € und ohne Finanzierungskosten !) werden das **Verkehrsproblem** im Großraum Linz sicher **nicht lösen** - der Stau ist im Tunnel, vor den Abfahrten und vor den Parkgaragen vorprogrammiert. Die neuersten Studien prognostizieren, dass die Verkehrswirksamkeit geringer ausfallen wird als ursprünglich angenommen. Die Pendler werden weiterhin im Stau stehen, wenn nicht endlich der öffentliche Verkehr ausgebaut wird.
- Der **Entlastungseffekt** ist lt. ASFiNAG in **spätestens 7 Jahren** wieder **weg**, dann staut es mehr denn je, so wie heute täglich auf der A7 (Parallelstrecke zur leider unattraktiven Summerauerbahn)
- Das **Projekt** ist völlig **überteuert** vor allem wenn man berücksichtigt welche Probleme es verursacht (Umweltproblematik, Zerstörung von wesentlichen Wohn- und Grünbereichen von Linz ....)
- **Wohnverbote** im BAHNHOFSVIERTEL wegen gesundheitsgefährdender ABGASBELASTUNGEN sind **inakzeptabel**
- Mit dem WESTRING ist das **AUS** für die **MÜHLKREISBAHN** vorprogrammiert und daher kontraproduktiv
- Es ist **UNSOZIAL** hunderte Millionen € für wenige km Stadtautobahn auszugeben, wenn gleichzeitig massive Einsparungen im Sozial-, Bildungs- und Familienbereich unabdingbar sind
- **Oberösterreich** wird von der ASFiNAG **keineswegs benachteiligt**, sondern liegt mit an der Spitze der geplanten Investitionen in den Bundesländern bis 2016 auch ohne WESTRING !
- Linz ist jetzt bereits ein **Luftsanierungsgebiet** und durch den zusätzlichen Verkehr werden sich die Werte massiv verschlechtern. Es wird statt Zuwachs von Arbeitsplätzen zum **Absiedeln der Produktionsbetriebe** kommen. Ein EU-Vertragsverletzungsverfahren droht!
- Eine aktuelle repräsentative Meinungsumfrage des Dr. Karmasin-Institutes ergab eine stark **zunehmende Ablehnung** des Westringes ebenso wie neuersten Umfragen einflußreicher Zeitungen.

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann bitte erkennen Sie:

Die Mehrheit der Bevölkerung will keine zusätzliche Autobahn mitten durch Linz!

Mit freundlichen Grüßen

Überparteiliche Plattform gegen die Westring-Autobahn mitten durch Linz

- BI Pro Linz
- BI Lebensraum Linz
- BI Rettet das Donautal
- BI A 26 Westring Keferfeld



**Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring - Transitaubahn A 26 mitten durch Linz**

[www.westring.info](http://www.westring.info)

- BI Puchenauer gegen die Westring-Transitaubahn A 26
- BI Nein zum Westring
- BI gegen den Bau der A 26
- BI zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer bei der Errichtung der A 26
- BI Urfahr-Rothenhof gegen den Westring
- BI Westtangente
- BI Linzer Luft
- BI Verkehrsforum Oberösterreich

<p><b>Westring löst Linzer Verkehrsproblem nicht</b></p> <p>Sehr geehrter Herr Landeshauptmann Dr. Pühringer, da wir als Bürgerinitiative die gesamten Kosten ausschließlich privat zahlen müssen und uns keine öffentlichen Steuergelder für großformatige Inszenierungskampagnen zur Verfügung stehen, möchten wir Ihnen auf diesem Wege noch einige weitere Punkte übermitteln.</p> <p>„Was die Linzerinnen und Linzer noch über den Westring wissen sollten“:</p> <p>Diese vier Kilometer Stadtautobahn (Südteil um über 568 Millionen Euro und ohne Finanzierungskosten!) werden das Verkehrsproblem im Großraum Linz sicher nicht lösen - der</p>	<p>Stau ist im Tunnel, vor den Abfahrten und vor den Parkgaragen vorprogrammiert. Die neuesten Studien prognostizieren, dass die Verkehrswirksamkeit geringer ausfallen wird als ursprünglich angenommen. Die Pendler werden weiterhin im Stau stehen, wenn nicht endlich der öffentliche Verkehr ausgebaut wird.</p> <p>Der Entlastungseffekt ist lt. ASFINAG in spätestens sieben Jahren wieder weg, dann steht es mehr denn je, so wie heute täglich auf der A7 (Parallelstrecke zur leider unattraktiven Summernerxbahn).</p> <p>Das Projekt ist völlig überteuert, vor allem wenn man berücksichtigt, welche Probleme es verursacht (Umweltproblematik, Zer-</p>	<p>störung von wesentlichen Wohn- und Grünbereichen von Linz...)</p> <p>Wohnverbote im Bahnhofsviertel wegen gesundheitsgefährdender Abgasbelastungen sind inakzeptabel. Mit dem Westring ist das Aus für die Mühlkreisbahn vorprogrammiert und daher kontraproduktiv.</p> <p>Es ist unsozial, hunderte Millionen Euro für wenige Kilometer Stadtautobahn auszugeben, wenn Gleichzeitigkeit massive Einsparungen im Sozial-, Bildungs- und Familienbereich unabdingbar sind.</p> <p>Oberösterreich wird von der ASFINAG keineswegs benachteiligt, sondern liegt mit an der Spitze der geplanten Investitionen in den Bundesländern bis 2016, auch ohne Westring!</p>
		<p>Vom Kulturhauptstadt-budget soll einiges übrig geblieben sein. Statt das in „Höherräusche“ zu investieren, sollte lieber für das alte Haus ein Intendant bestellt werden, der das Haus auf ein ähnliches Niveau führt (Bühnenbild, Inszenierung), wie es die Metropolitan Opera, New York, bietet. Die Met bietet nicht Inszenierungen, wie sie das Linzer Landestheater produziert.</p> <p><b>G. PRESTROS,</b> per E-Mail</p> <p>.....</p> <p>Wir bitten die Stellungnahmen kurz zu haben. Name und Anschrift des Absenders müssen deutlich vermarktet sein. (Gilt auch für E-Mail). Die Redaktion behält sich das Recht auf Korzung vor. Ein Anrecht auf Abbdruck besteht nicht.</p> <p>Fax-Nr. 0 73 2 / 78 05-329 • Briefadresse: Postfach 78 und 79, Promenade 23, 4010; E-Mail: leserbrief@nachrichten.at</p>

„Um mit geschlossenen Augen im Landestheater zu sitzen, dafür brauche ich nicht ins Theater zu gehen.“ G. PRESTROS, per E-Mail



Ö.Nachrichten, S.1

Di, 30. Nov. 2010

## Faymann nach Westring-Gipfel: „Lasse mich nicht erpressen“

WIEN. Ohne konkrete Lösung endete gestern das zweite - im Ton sehr harte - Gipfel-Gespräch zum Linzer Westring. Bundeskanzler Werner Faymann (SP): „Ich lasse mich nicht erpressen, egal wie der Landeshauptmann heißt.“

Auch der zweite Gipfel stand kurz vor dem Scheitern, nachdem Doris Bures und Werner Faymann ein Vorfinanzierungsangebot aus Oberösterreich abgelehnt hatten. Nach einer internen Absprache kehrten der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch und Landeshauptmann Josef Pühringer an den Verhandlungstisch zurück und legten dieses Angebot vor: Die Stadt Linz zahlt fünf Prozent der Gesamtbaukosten (527 Millionen Euro), das Land Oberösterreich zehn



Der Westring-Gipfel brachte kein Ergebnis.

Foto: Zinner

Prozent. Insgesamt sind das rund 79 Millionen Euro. Bures nahm das Angebot zur Kenntnis, eine Zusage blieb freilich aus. Pühringer und Dobusch knüpften an ihr Angebot al-

lerdings konkrete Bedingungen. Der Westring müsse als Vollautobahn noch in dieser Legislaturperiode gebaut werden. Am 10. Jänner wird weiterverhandelt.  
*Weiter auf Seite 3*

### Westring löst Linzer Verkehrsproblem nicht

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann Dr. Pühringer, da wir als Bürgerinitiative die gesamten Kosten ausschließlich privat zahlen müssen und uns keine öffentlichen Steuergelder für großformatige Inszenenkampagnen zur Verfügung stehen, möchten wir Ihnen auf diesem Wege noch einige weitere Punkte übermitteln.

„Was die Linzerinnen und Linzer noch über den Westring wissen sollten“:

Diese vier Kilometer Stadtautobahn (Südteil um über 568 Millionen Euro und ohne Finanzierungs-kosten!) werden das Verkehrsproblem im Großraum Linz sicher nicht lösen - der

Stau ist im Tunnel, vor den Abfahrten und vor den Parkgaragen vorprogrammiert. Die neuesten Studien prognostizieren, dass die Verkehrswirksamkeit geringer ausfallen wird als ursprünglich angenommen. Die Pendler werden weiterhin im Stau stehen, wenn nicht endlich der öffentliche Verkehr ausgebaut wird.

Der Entlastungseffekt ist lt. ASFINAG in spätestens sieben Jahren wieder weg, dann staut es mehr denn je, so wie heute täglich auf der A7 (Parallelstrecke zur leider unattraktiven Summerauerbahn).

Das Projekt ist völlig überteuert, vor allem wenn man berücksichtigt, welche Probleme es verursacht (Umweltproblematik, Zer-

störung von wesentlichen Wohn- und Grünbereichen von Linz...)

Wohnverbote im Bahnhofsviertel wegen gesundheitsgefährdender Abgasbelastungen sind inakzeptabel. Mit dem Westring ist das Aus für die Mühlkreisbahn vorprogrammiert und daher kontraproduktiv.

Es ist unsozial, hunderte Millionen Euro für wenige Kilometer Stadtautobahn auszugeben, wenn gleichzeitig massive Einsparungen im Sozial-, Bildungs- und Familienbereich unabdingbar sind.

Oberösterreich wird von

der ASFINAG keineswegs

benachteiligt, sondern liegt

mit an der Spitze der ge-

planten Investitionen in

den Bundesländern bis

2016, auch ohne Westring!

### LESEMEINUNG

Linz ist jetzt bereits ein Luftsanierungsgebiet, und durch den zusätzlichen Verkehr werden sich die Werte massiv verschlechtern. Es wird statt Zuwachs von Arbeitsplätzen zum Absiedeln der Produktionsbetriebe kommen. Ein EU-Vertragsverletzungsverfahren droht!

Eine aktuelle repräsentative Meinungsumfrage des Dr.-Karmasin-Institutes ergab eine stark zunehmende Ablehnung des Westringes. Sehr geehrter Herr Landeshauptmann, bitte erkennen Sie: Eine Mehrheit der Bevölkerung will diese Autobahn mitten durch Linz nicht!

ÜBERPARTEILICHE

PLATTFORM GEGEN DIE

WESTRING-AUTOBAHN

MITTEN DURCH LINZ

„Um mit geschlossenen Augen im Landestheater zu sitzen, dafür brauche ich nicht ins Theater zu gehen.“

G PRESTROG | 1050 - wou

In die 70-er Jahre des letzten Jahrhunderts reichen die ersten Überlegungen über jenes Projekt zurück, das heute als Linzer Westring überfällig baureif auf dem Tisch liegt. Zwischen dem Bereich Bahnhof und der Donau inklusive Brücke soll mit der 4,3 Kilometer langen A26 eine Entlastung der Linzer Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr geschaffen werden. 527 Millionen Euro soll der Westring kosten, für den es die Bundeszusagen eigentlich schon gibt.

Grafik: Asfinag



# Kein Nein zum Westring Weitere Verhandlungen

Land Oberösterreich und Stadt Linz bieten Mitfinanzierung an  
Bedingung ist: Das Projekt darf nicht verkleinert werden!

Mehr als zweieinhalb Stunden dauerte gestern Abend der zweite so genannte Westring-Gipfel in Wien. Als sich die Delegation aus Oberösterreich mit LH Josef Pühringer, den LH-Stv. Franz Hiesl und Josef Ackerl sowie dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch von den Regierungsvertretern — Kanzler Werner Faymann, Ministerin Doris Bures, Finanzminister Josef Pröll und Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner — trennte, hatte man sich ein weiteres Mal vertagt. Infrastrukturministerin Bures will nun das oberösterreichische Angebot prüfen. Die wichtigsten Punkte:

- 15 Prozent der Baukosten von 527 Millionen Euro — 10 Prozent das Land, 5 Prozent die Stadt Linz — will man mittragen.
- Baubeginn noch in dieser Legislaturperiode (also bis 2015).
- Das Projekt wird nicht verändert, es wird aber eine Etappenlösung geprüft.
- Aufnahme des vollen Projekts in den ASFINAG-Rahmenplan.
- Am 10. Jänner 2011 ist eine neue Runde angesetzt.



40.000 Pendler, aber auch die Wirtschaft drängt auf den Westring mit einer vierten Donaubrücke für Linz. Gewartet wird lange genug.

Foto: OÖVP

Landeshauptmann Josef Pühringer sprach dem VOLKSBLATT gegenüber von „sehr harten Verhandlungen“, in denen die Vertreter des Landes und der Stadt Linz klar gemacht hätten, dass es keine Neuauflage des UVP-Verfahrens und keine Redimensionierung geben dürfe, wie sie von Verkehrsministerin Doris Bures gefordert wurde, „denn das hätte für das gesamte Projekt geheißen: Zurück an den Start! Und das können wir nicht akzeptieren!“ Laut Baureferent Hiesl haben sich „Land und Stadt finanziell sehr weit hinausgelassen“, gehe es doch immerhin bei der Mitfinanzierung um rund 80 Millionen Euro. „Die Straßenbaugesellschaft baut auf Rekordniveau, aber unter Berücksichtigung der vorhandenen Mittel“, sagte Bundeskanzler Werner Faymann nach dem Gespräch. In Wien wird nun bis zur nächsten Verhandlungsrunde das oö. Angebot rechtlich, technisch und finanziell geprüft. Mit der Vertagung auf Jänner ist auch die Gefahr gebannt, dass das Bundesbudget am Linzer Westring scheitern könnte.

30. Nov. 2010

ö. Nachrichten / Thema

S. 3



Gespannte Ruhe vor dem Westring-Gipfel im Parlament - danach flogen die Feten.

Fotos: Zinner (5) vowe, Reuters

## Westring: Oberösterreich will 80 Millionen zahlen, Bures überlegt

**WIEN.** Zweieinhalb Stunden lang wurde gestern im Parlament um den Linzer Westring gestritten. Schließlich wurde eine Zwischenlösung erreicht. Nächste Runde: 10. Jänner.

Der Ton hinter verschlossenen Türen war sehr hart und laut. Vor allem Bundeskanzler Werner Faymann (SP) und Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) schenkten einander nichts. Pühringer und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) boten nach langerem Hin und Her dem Bund an, sich mit 75 bis 80 Millionen Euro am Westring zu beteiligen. Pühringer zum Kanzler: „Dieses Angebot gilt heute und

nicht länger.“ Faymann konterte: „Wir sind hier nicht am Wirtshaustisch. Ich lasse mich nicht erpressen, egal, wie der Landeshauptmann heißt.“ So mussten die Oberösterreicher akzeptieren, dass die Asfinag ihr Angebot genau prüfen wird. Am 10. Jänner steht die nächste Verhandlungsgrundrunde an.

Pühringer und Dobusch knüpften ihre Finanzierungszusage an vier „unverrückbare“ Punkte: Der Westring muss, wie eingereicht, als Vollautobahn noch in dieser Legislaturperiode zu bauen begonnen werden. Etappenlösungen sind zulässig, eine neue Streckenführung, oder die von Verkehrsministerin Doris Bures

auch gestern wieder vorgeschlagene Landesstraßen-Version, seien ausgeschlossen. Weiters müsse der Westring in den Rahmenverkehrsplänen der Asfinag aufgenommen werden.

Josef Pühringer ist sich bewusst: „Diese Finanzierungszusage ist eine große Belastung, aber irgendwie müssen wir das schaffen.“

Doris Bures nahm den Vorschlag der Oberösterreich-Delegation wohlwollend zur Kenntnis. Neben Pühringer und Dobusch waren auch SP-Landes-Chef Josef Ackerl und Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl (VP) nach Wien gereist. Letzterer sah das Gipfelergebnis leicht positiv: „Die Hoffnung

stirbt zuletzt. Es gibt eine weitere Runde.“ Auch Franz Dobusch war erleichtert: „Ich fahre zuversichtlicher nach Hause, als ich hergekommen bin.“

**nachrichten.at**



**Westring-Gipfel:** Sehen Sie einen Filmbeitrag und weitere Berichte zum Westring-Gipfel auf [nachrichten.at](#)

## Westring: Befürworter und Gegner im Argumente-Streit

**LINZ.** Die Landeshauptstadt erstickt im Verkehr. Da sind sich Befürworter wie Gegner des Linzer Westrings ausnahmsweise einig. Allerdings: Verkehrsprognosen und Umfrageergebnisse sind so unterschiedlich wie Tag und Nacht.

Im Jahr 2005 fuhren täglich rund 47.000 Fahrzeuge über die Linzer Nibelungenbrücke. Über diese Zahl herrscht bei Befürwortern wie Gegnern des Linzer Westrings Einigkeit.

Ein Blick in die Zukunft verwirrt: Wie viele Kraftfahrzeuge werden im Jahr 2025 täglich über diese Brücke fahren - wenn es bis dahin den Westring als Vollautobahn gibt? Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl beruft sich auf die Asfinag als Quelle und sagt: „47.100“. Gabriela Moser, Verkehrsreferentin der Grünen im Nationalrat, legt ebenfalls Asfinag-Zahlen vor. Allerdings

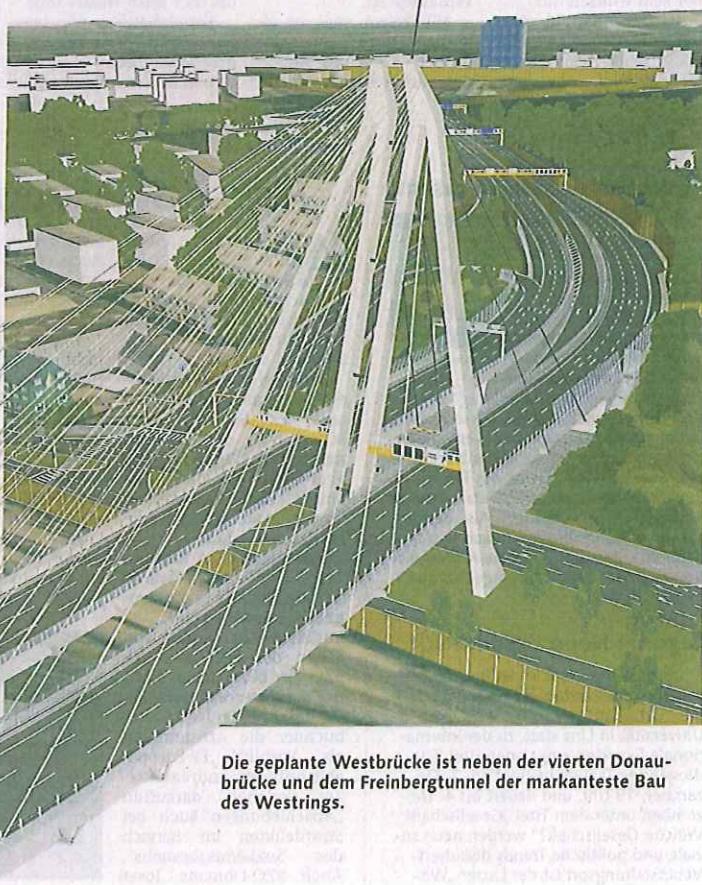
andere: „Mit der geplanten Autobahn werden es rund 85.000 Kfz, also fast doppelt so viele wie 2005 sein. Das beweist, dass der Westring die Stausituation verschärft und nicht entlastet.“ Ohne Westring würden im Jahr 2025 rund 71.000 Kfz täglich diese Brücke befahren, sagen Hiesl und Moser.

### Zwei Umfragen

Auch zwei repräsentative Umfragen zum Westring machen nicht wirklich schlau. Franz Hiesl verweist auf eine Umfrage des Imas-Institutes vom März dieses Jahres. Demnach sind 73 Prozent der in Linz und im Mühlviertel Befragten für den Bau des Westrings.

Dem widerspricht eine Umfrage von Karmasin vom Oktober, die die „Bürgerinitiative Linzer Luft“ in Auftrag gegeben hat. Hier zeigt sich nur die Hälfte der Befragten mit dem Bau des Westrings „sehr einverstanden“ bzw. „einverstanden“. Zwei von drei Befragten wünschen sich Alternativen zur Westring-Autobahn. Laut Karmasin-Umfrage sinkt die Zustimmung zum Westring mit steigendem Informationsstand.

Vom Westring-Gipfel berichten Annette Gantner, Anneliese Edlinger, Erik Famler und Helmut Atteneder



Die geplante Westbrücke ist neben der vierten Donaubrücke und dem Freinbergtunnel der markanteste Bau des Westrings.

„Das waren die härtesten Verhandlungen, die ich jemals zu führen hatte.“

**JOSEF PÜHRINGER**  
Landeshauptmann (VP)



„Es kann nicht so sein, dass man bei den Familien streicht und bei den Straßen nicht.“

**WERNER FAYMANN**  
Bundeskanzler (SP)



„Der Stillstand ist überwunden. Die neuen Vorschläge werden jetzt geprüft.“

**DORIS BURES**  
Verkehrsministerin (SP)



„Es geht weiter, das ist schon positiv - so verhärtet, wie die Fronten waren. Ich fahre zuversichtlicher nach Hause.“

**FRANZ DOBUSCH**  
Linzer Bürgermeister (SP)



„Die Hoffnung stirbt zuletzt. Es gibt eine weitere Runde.“

**FRANZ HIESL**  
Straßenbau-Landesrat (VP)



# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

## Home

Ausgehend von der „Westbrücke“, dort, wo die Stadtautobahn die Westbahn überbrückt, soll eine völlig neue Autobahn gebaut werden. Also ein mindestens vierspuriges und kreuzungsfreies Asphalt-Beton-Band durch Linz. Dieses breite Bauwerk führt zuerst zum Bahnhofsknoten, dann im sogenannten „Südtunnel“ bis hin zur Donau westlich vom Stadtzentrum. Hier ist die sogenannte „4. Donaubrücke“ geplant.

Sieben Spuren soll dieses überbreite Brücken- Projekt umfassen. Nach der Brücke schließt der „Nordtunnel“ unter dem Pöstlingberg an. Die Autobahn verlässt diesen schließlich bei Harbach und führt als offene Trasse durch das Wasserschutzgebiet Heilham bis zur Mühlkreisautobahn (A7).

Die gesamte zusätzliche Autobahn liegt auf Linzer Stadtgebiet.

### **Keine neue Autobahn mitten durch Linz!**

Mit der A26 soll neben der A7 eine weitere Autobahn mitten durch Linz gebaut werden. Die Folgen wären eine erhebliche Zunahme des Verkehrs, die damit verbundenen Gesundheitsgefährdungen sowie Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftverschmutzung.

- Linz gilt bereits jetzt nach Immissionsgesetz Luft als Luftsaniierungsgebiet und verträgt keine zusätzlichen gesundheitsgefährdenden Schadstoffemittenten. Sowohl bei lungendurchgängigen und somit extrem gesundheitsgefährdenden (krebserregendem) Feinstäuben als auch bei Stickoxiden werden schon jetzt häufig die Grenzwerte überschritten. Die LinzerInnen würden

# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

## Projektbeschreibung

**Das Projekt.** Ausgehend von der „Westbrücke“, dort, wo die Stadtautobahn die Westbahn überbrückt, soll eine völlig neue Autobahn gebaut werden. Also ein mindestens vierstreifiges und kreuzungsfreies Asphalt-Beton-Band durch Linz. Dieses breite Bauwerk führt zuerst zum Bahnhofsknoten, dann im sogenannten „Südtunnel“ bis hin zur Donau westlich vom Stadtzentrum. Hier ist die sogenannte „4. Donaubrücke“ geplant. Sieben Spuren soll dieses überbreite Brücken-Projekt umfassen. Nach der Brücke schließt der „Nordtunnel“ unter dem Pöstlingberg an. Die Autobahn verlässt diesen schließlich bei Heilham und führt als offene Trasse durch das Wasserschutzgebiet bis zur Mühlkreisautobahn (A 7). Die gesamte zusätzliche Autobahn liegt auf Linzer Stadtgebiet.

Die Intention für den Bau des Westringes (A 26): Hauptsächlich, um Straßen in der Linzer Innenstadt zu entlasten. Doch durch die Zunahme des Autoverkehrs ist diese Entlastung nur von kurzer Dauer, falls diese überhaupt spürbar werden sollte. Im Wesentlichen wird nur eine Verlagerung von einigen Innenstadtstraßen auf andere erfolgen.



Gesamtansicht (Quelle: Land OÖ)

## Grüne präsentierte SPECTRA Umfrage zum Westring

**Stimmung dreht sich – OberösterreicherInnen für mehr Einsparungen beim Straßenbau und für Umsetzung kostengünstigerer Alternativen**

### UNTERLAGEN ZUR PRESSEKONFERENZ

Montag, 13.12.2010, 10.30 Uhr

OÖ. Presseclub, Landstraße 31, Galerie Berufsvereinigung Bildender Künstler, 4020 Linz

*mit:*

LR Rudi ANSCHOBER  
Landessprecher der Grünen OÖ

Gerda LENGER  
Klubobfrau der Grünen Linz

DI Peter BRUCKMÜLLER  
Geschäftsführer SPECTRA Marktforschung

Thema:

**Grüne präsentierte große SPECTRA Umfrage zum Westring: Stimmung dreht sich – OberösterreicherInnen für mehr Einsparungen beim Straßenbau und für Umsetzung kostengünstigerer Alternativen**

LR Rudi ANSCHOBER  
Landessprecher der Grünen OÖ

**Umfrage zum Westring: starke Mehrheit für die Prüfung und Umsetzung kostengünstigerer Alternativen statt des Weststrings**

Das Ergebnis einer Umfrage des Spectra-Institutes in ganz Oberösterreich zum Bau des sogenannten Linzer Westrings liegt vor: die Befragten sehen ein Verkehrsproblem in Linz, wollen mit starker Mehrheit von 58 Prozent gegen 36 Prozent die Prüfung und Umsetzung kostengünstigerer Alternativen zum Westring statt des Westrings. Wird hineaden der Westring ohne iecliche

Alternativen abgefragt, ist eine Mehrheit der Befragten pro Westring. Wird gefragt, wo in Zeiten der Budgetprobleme generell gespart werden soll, dann spricht sich eine große Mehrheit für Einsparungen beim Straßenbau aus. Die Grünen sehen darin den Auftrag, rasch kostengünstigere Alternativen im öffentlichen Verkehr und auch im Straßenbereich zu überprüfen und nicht die Zeit bis zum vermuteten endgültigen Scheitern der Umweltverträglichkeitsprüfung in drei Jahren tatenlos verstreichen zu lassen.

Seit Monaten und Jahren trommeln drei von vier Parteien sowie ein Gutteil der Medien pro Westring. Dennoch ist die Diskussion an vielen OberösterreicherInnen vorbeigegangen, eine Mehrheit hat die Debatte wenig oder gar nicht mitverfolgt (58%). Immerhin 41% der Bevölkerung geben an, diese Debatte weniger mitverfolgt

zu haben, 17% haben sie gar nicht mitverfolgt.

Für die Grünen ist aber klar: Je informierter die BürgerInnen sind, desto kritischer stehen sie dem Projekt Westring gegenüber. Anschober: „Wir werden daher massiv Sachinformationen in den Mittelpunkt der Debatte stellen. Denn vieles ist derzeit irreführend – etwa der Name des Projekts. Der Begriff „Westring“ suggeriert eine Erfahrung, in Wirklichkeit handelt es sich aber um eine Autobahn mitten durch Linz“.

Anschober weiter: „Linz hat ein Verkehrsproblem. Viele Pendler und Pendlerinnen wollen genauso wie die Grünen eine Lösung. Das ist die oberste Priorität der Ergebnisse. So ist auch die Mehrheit für den sogenannten Westring zu erklären, wenn keine Alternativen angeboten und abgefragt werden. Genauso dieses Überprüfen von Alternativen im Bereich öffentlicher Verkehr und Straße wird auch von einer deutlichen Mehrheit eingefordert. Dafür wollen wir Grüne in den nächsten Monaten unseren politischen Druck verstärken“.

### Sensation der Umfrage: OberösterreicherInnen bevorzugen kostengünstigere Alternativen anstatt des Westrings!

Anschober: „Und das ist die eigentliche Sensation der Umfrage: vor die Alternative zwischen einer kostengünstigeren Alternative und dem Westring gestellt, fordert eine klare Mehrheit von 58 : 36 die Prüfung und Umsetzung einer kostengünstigeren Alternative. Übrigens unterstützen dies auch 40% der ÖVP-Wähler und eine klare Mehrheit von 60% bei SP-Wählern sowie eine überwältigende Mehrheit von 84% der Grün-Wähler. Genau dies wollen wir in den nächsten Monaten auch verstärkt verwirklichen: Alternativen darstellen, politischen Druck für ihre Überprüfung und Umsetzung verwirklichen. Der Großraum Linz hat ein Verkehrsproblem. Der Westring ist darauf aber eine völlig veraltete, sündteure und daher falsche Antwort. Es kann nicht sein, dass in den Westring in Summe eine Milliarde Euro investiert wird und gleichzeitig der öffentliche Verkehr ausschließlich wird (siehe

Mühlkreisbahn). Mit jedem Pendler, der von der Schiene auf die Straße wechselt, verschärft sich das Verkehrsproblem.“

Anschoben: „Falls sich die anderen drei Parteien nun – wie zu befürchten – völlig auf den Westring konzentrieren und reduzieren anstatt Alternativen zu erarbeiten und umzusetzen und die Umweltverträglichkeitsprüfung wie zu erwarten nach drei Jahren und allen Instanzen mit einer Ablehnung des Projektes endet, dann würde sich die Mehrheit von Stadt und Land vor einem Scherbenhaufen wiederfinden, drei weitere Jahre würden verloren gehen und das Verkehrsproblem des Großraums würde langfristig ungelöst bleiben. Daher müssen Land und Stadt sowie die große Mehrheit der OberösterreicherInnen jetzt den Mut haben für die Erarbeitung und Umsetzung von Alternativen zum Westring“.

**Gerda LENGER**  
Klubobfrau der Grünen Linz

**Umfrage zeigt deutlich: Mehrheit der LinzerInnen für Prüfung von kostengünstigeren Alternativen und nicht engstirnig Westring durchboxen!**

„Dass die Stadt Linz sich nun auch noch mit 5% der Gesamtkosten beteiligen sollte, ist in Anbetracht der leeren Stadtkassen eine reine Zumutung“, so die Linzer Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. „Für uns ist es völlig klar, dass es sich beim Westring um eine riesengroße Steuergeld-Vernichtung handelt, und es höchst an der Zeit ist, kostengünstigere und nachhaltigere Verkehrsprojekte zu prüfen, als nur mit größtmöglicher Engstirnigkeit auf das Umwelt- und Lebensqualität zerstörende Uralt-Projekt Westring zu beharren.“

**Die Möglichkeit einer städtischen Mitfinanzierung des Weststrings gleicht einer Verschaukelung aller Linzer BürgerInnen.**

„Dass Bürgermeister Dobusch trotz leerer Stadtkassen Blankoschecks ausstellen möchte, ist absolut unverständlich. Ich weiß nicht, wie man nur auf die Idee kommen kann, angesichts der prekären budgetären Situation eine Mitfinanzierung des Weststrings durch die Stadt Linz auch nur vorzuschlagen“, so Lenger. Die nunmehr kolportierten Kosten von 527 Millionen Euro werden erfahrungsgemäß nicht halten, mit dem aberwitzigen „15% Blankoscheck“ sieht Lenger neben der Verkehrslawine daher eine weitere Schuhdenlawine auf die Stadt zurollen.“

**Westring bringt kaum Entlastungen – wichtige ÖV-Projekte werden aber torpediert**

„Mit dem trotzigen Beharren auf der überteuerten Westring-Autobahn, die im Einzugsbereich von gerade einmal 13 Prozent der täglichen Linz-EinpendlerInnen liegt, wird auch der Ausbau des

Öffentlichen Verkehrs zu Grabe getragen: Selbst die Finanzierung der zweiten Schienenachse, ein städtisches Projekt, hinter dem alle Parteien und Interessensvertretungen stehen, würde damit torpediert. Aber tatsächlich profitieren werden nicht einmal die EinpendlerInnen auf der B127, die ca. 13% des täglichen Linz-Einpendelverkehrs ausmachen, sondern der Transit, der sich künftig mitten durch Linz wälzen wird“, kritisiert Lenger.

Innenstadttisch steht einer Verkehrsabnahme bis zu maximal 49% (Waldeggstraße Süd –49%, Obere Donaulände Richtung Nibelungenbrücke –13%, Untere Donaulände Richtung Gruberstraße –5%) eine Verkehrszunahme bis zu 131% gegenüber (Blumauerstraße +131%, Kärntnerstraße + 86 %, Goethestraße +28%, Promenade +18%).

### Glaubwürdigkeit bleibt auf der Strecke

Auch bei dem Angebot des 15%igen Kostenbeitrags wird der Bevölkerung Sand in die Augen gestreut: Mit welch geradezu peinlichen Aufdringlichkeit hier Dobusch, Pühringer & Co in Wien Geld verschenken wollen, das gar nicht vorhanden ist und das für ureigenste Projekte dringend gebraucht würde, anstatt sich für Familien, Pflegebedürftige, sozial Schwache und StudentInnen einzusetzen, die keine derartige Lobby haben und völlig unverhältnismäßig zur Kasse gebeten werden, ist einfach ungeheuerlich.

### Paradebeispiel Urfahr-Umgebung: Öffentlicher Verkehr würde Großraum Linz entlasten

Urfahr Umgebung ist ein Musterbeispiel für eine verfehlte Siedlungs politik. In den letzten Jahrzehnten hat sich die EinwohnerInnenzahl im Bezirk Urfahr Umgebung, im Speckgürtel rund um Linz, nahezu verdoppelt, während die Anzahl der Arbeitsplätze marginal ist. Die Folge: 79% dieser Bevölkerungsgruppe pendelt nach Linz. Mangels gutem Öffi-Angebot hauptsächlich mit dem Auto – Lärm und Abgase für die Linzer Bevölkerung sind die Folge. Lenger: „Ich erwarte mir, dass sich die Politik für die Lebensqualität und Gesundheit aller OberösterreicherInnen einsetzt, und nicht die Interessen der LinzerInnen sowie der EinpendlerInnen gegeneinander ausspielt“.

### LinzerInnen zeigen auf: Kostengünstigere Varianten sollen geprüft werden

Erfreulich auffällig daher, dass uns laut aktueller Spectra-Umfrage auch die LinzerInnen Recht geben: In den Bezirken Linz und Linz Land sagt die überwiegende Mehrheit, nämlich 59%, dass nun kostengünstigere Projekte wie der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs geprüft werden sollten, und lediglich 38 % stimmen zu, den Westring durchzuboxen. Erfreulicherweise gibt es hier auch keinen Unterschied zum gesamten Landesschnitt, wenn es darum geht, sparsame Projekte zu prüfen. (Landesschnitt 58% für Prüfung von kostengünstigeren Alternativen, 36% für Durchboxen des Weststrings). „Offensichtlich wissen die LinzerInnen in Zeiten knapper Budgets, wo die Prioritäten in

Zukunft liegen müssen, um dem zunehmenden Verkehr in den Griff zu bekommen“, so Lenger.

Dieser Beitrag wurde am Freitag, 17. Dezember 2010 unter Allgemeines verfasst. Sie können alle Antworten auf diesen Beitrag nachverfolgen mit RSS 2.0. Sie können eine Antwort, oder einen Trackback von Ihrer eigenen Seite hinterlassen.

# REPORT

## Das Meinungsbild zum "Linzer Westring" in OÖ

**SPECTRA**

SPECTRA MarktforschungsgesmbH, 4020 Linz, Brucknerstraße 3-5  
Tel.: +43/732/6901-0, Fax: +43/732/69014,  
e-mail: office@spectra.at, www.spectra.at



**AUFRAGGEBER:**

**DIE GRÜNEN**  
Oberösterreich

**AUFGABENSTELLUNG:**

Ziel der vorliegenden Studie ist es, das aktuelle Meinungsbild der oberösterreichischen Bevölkerung zum Thema Westring einzufangen. Die Ergebnisse spiegeln die Meinung der Oberösterreicher auf Fragen rund um das Autobahnprojekt Westring, die Finanzierung und die Prüfung von Alternativen wieder.

**STICHPROBE:**

Die Erhebung richtete sich an n=500 Personen, repräsentativ für die oberösterreichische Bevölkerung ab 16 Jahre.

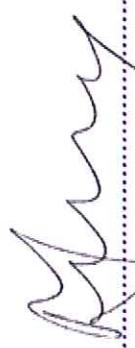
**METHODIK:**

Die Befragungen wurden in Form von telefonischen Interviews im SPECTRA-eigenen CATI-Studio von 32 geschulten und kontrollierten SPECTRA-Interviewern durchgeführt.

**TIMING:**

Die Feldarbeit fand vom 6.- 9. Dezember 2010 statt.

Projektleiter:  
.....  
DI Peter Bruckmüller

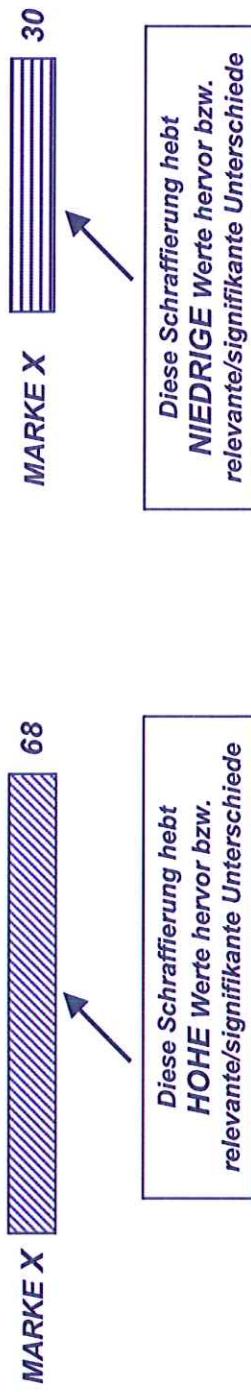
  
.....  
Mag. Ursula Rauch

Soweit in diesem Report personenbezogene Ausdrücke verwendet werden, umfassen diese Frauen und Männer gleichermaßen.

## LEGENDE:

- 5 **ROT** markierte Zahlen verweisen auf signifikante bzw. relevante **Rückgänge**
- + 7 **GRÜN** markierte Zahlen verweisen auf signifikante bzw. relevante **Anstiege**
- ROT** unterlegte Kästchen / Zahlen haben relevante bzw. signifikante Unterschiede zwischen Gruppen hervor und verweisen auf **NIEDRIGE WERTE**
- GRÜN** unterlegte Kästchen / Zahlen haben relevante bzw. signifikante Unterschiede zwischen Gruppen hervor und verweisen auf **HOHE WERTE**

**SCHRAFFIERTE BALKEN** haben relevante bzw. signifikante Unterschiede zwischen Gruppen hervor



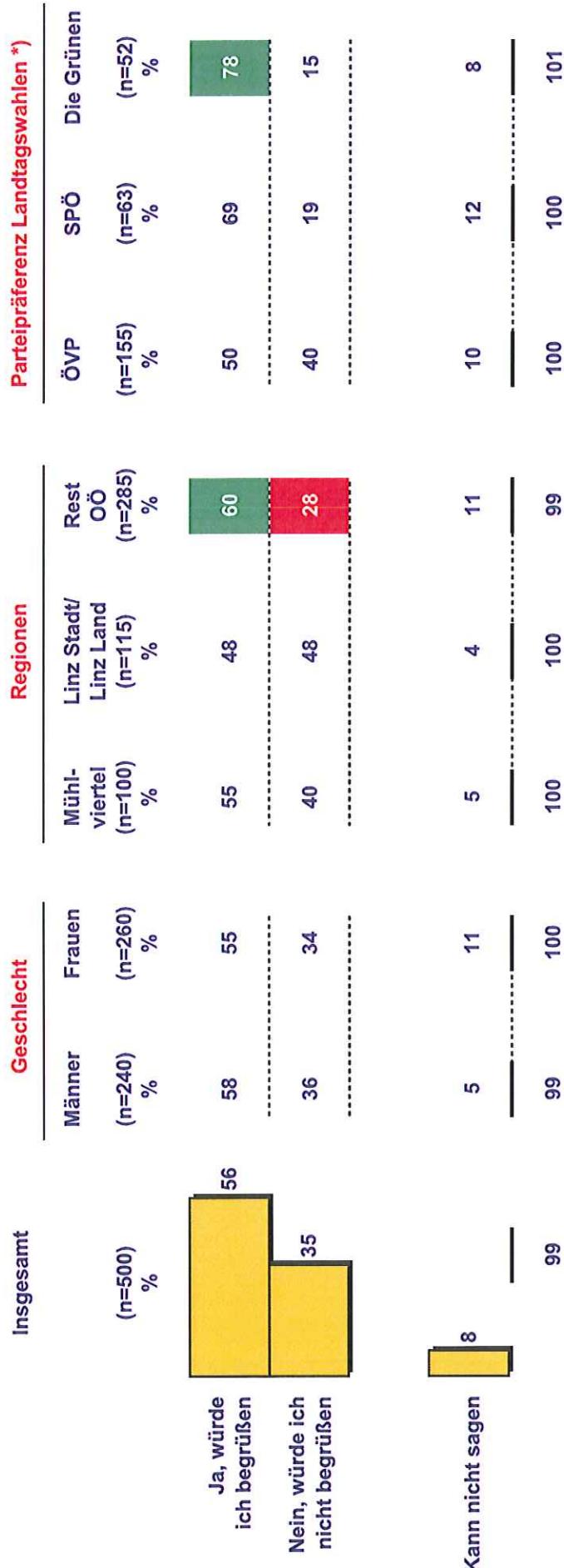
Prozentwert-Summen, die nicht genau 100% ergeben, resultieren aus Rundungsdifferenzen.  
Ergebnisse auf Basis n < 80 stellen lediglich Indikationswerte dar.

# Charts

## Wird die Prüfung und Umsetzung kostengünstiger Varianten begrüßt?

**FRAGE 5:** Es gibt die Überlegung, als Alternative zum Linzer Westring kostengünstigere Varianten wie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, den Bau der vierten Donaubrücke ohne Autobahneinbindung oder den Bau weiträumigerer Verkehrsentlastungen weiter im Westen von Linz zu prüfen und umzusetzen. Würden Sie das begrüßen oder nicht begrüßen?

**Basis: OÖ. Bevölkerung**

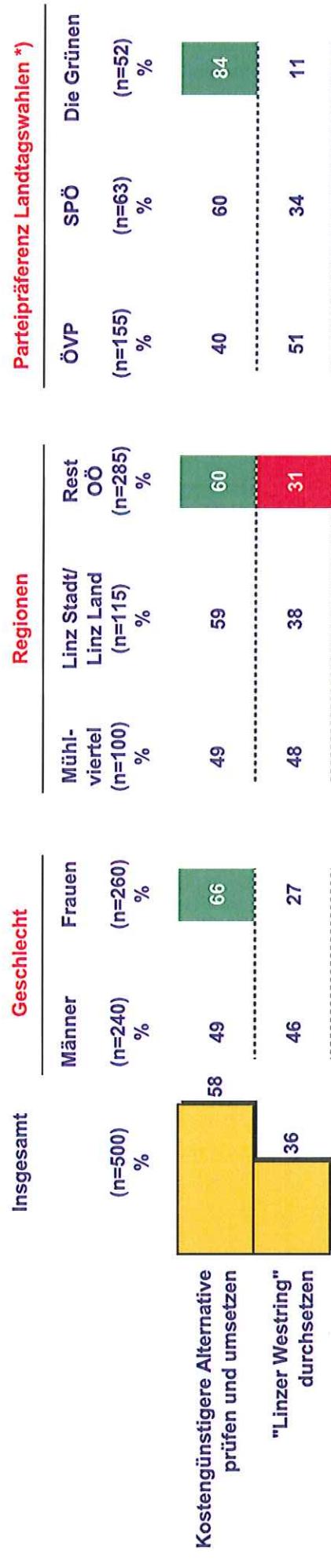


\*) Sehr kleine Basis bei SPÖ- und Die Grünen-Wählern! Nur Indikationswerte!

## Kostengünstigere Alternativen prüfen und umsetzen ODER "Linzer Westring" durchsetzen?

FRAGE 6: Alles in allem: Sollte das Land Oberösterreich weiterhin versuchen, das Autobahnprojekt „Linzer Westring“ durchzusetzen oder sollte man versuchen, kostengünstigere Alternativen zu prüfen und umzusetzen?

**Basis: ÖÖ. Bevölkerung**

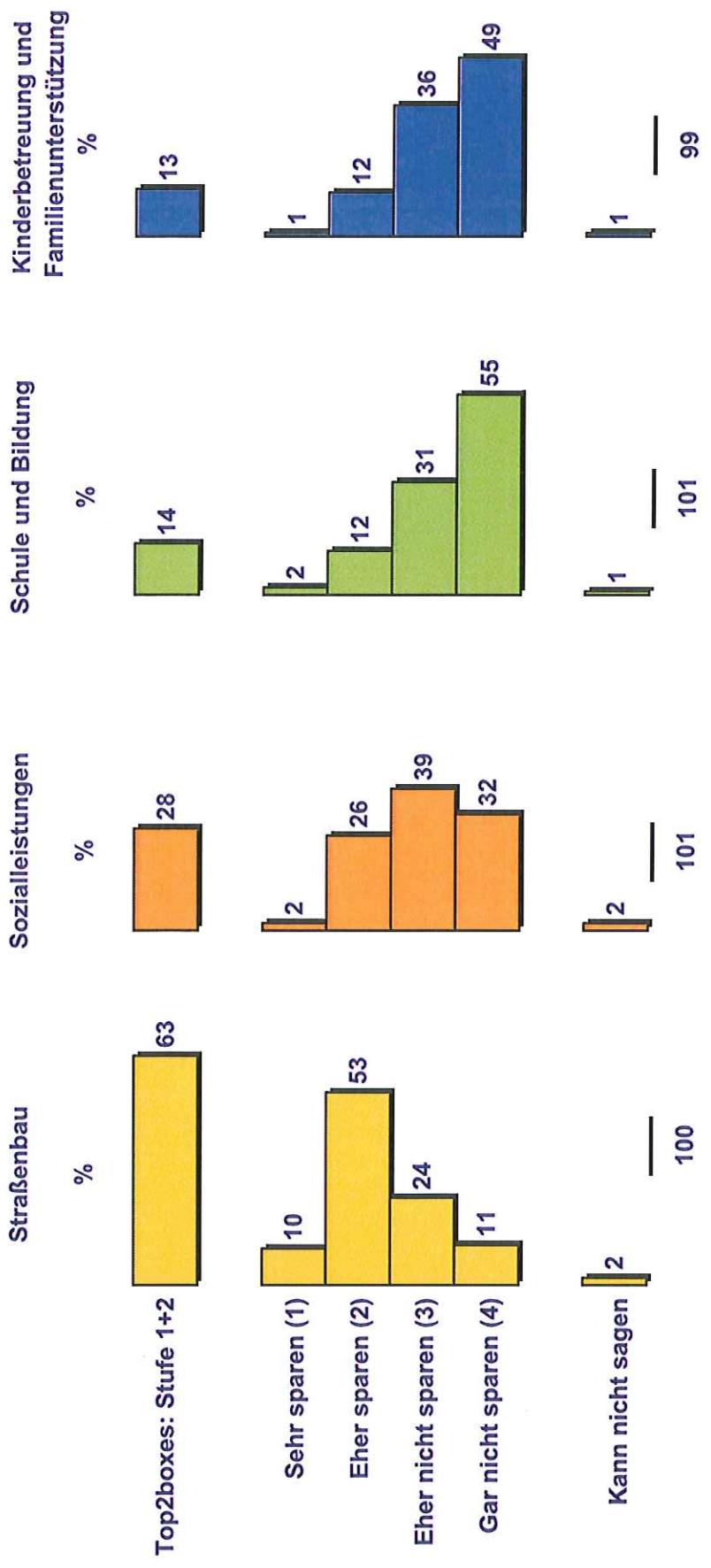


\*) Sehr kleine Basis bei SPÖ- und Die Grünen-Wählern! Nur Indikationswerte!

## Wie sehr in bestimmten Bereichen gespart werden soll

**FRAGE 0:** Die Wirtschaftskrise zwingt die Politik, in verschiedenen Bereichen zu sparen. Dabei gibt es Bereiche, wo mehr gespart wird und Bereiche, wo weniger gespart wird. Ich lese Ihnen jetzt einige Bereiche vor, und Sie sagen mir bitte bei jedem Bereich, ob die Politik in diesem Bereich sehr sparen soll, eher sparen soll, eher nicht sparen soll oder gar nicht sparen soll.

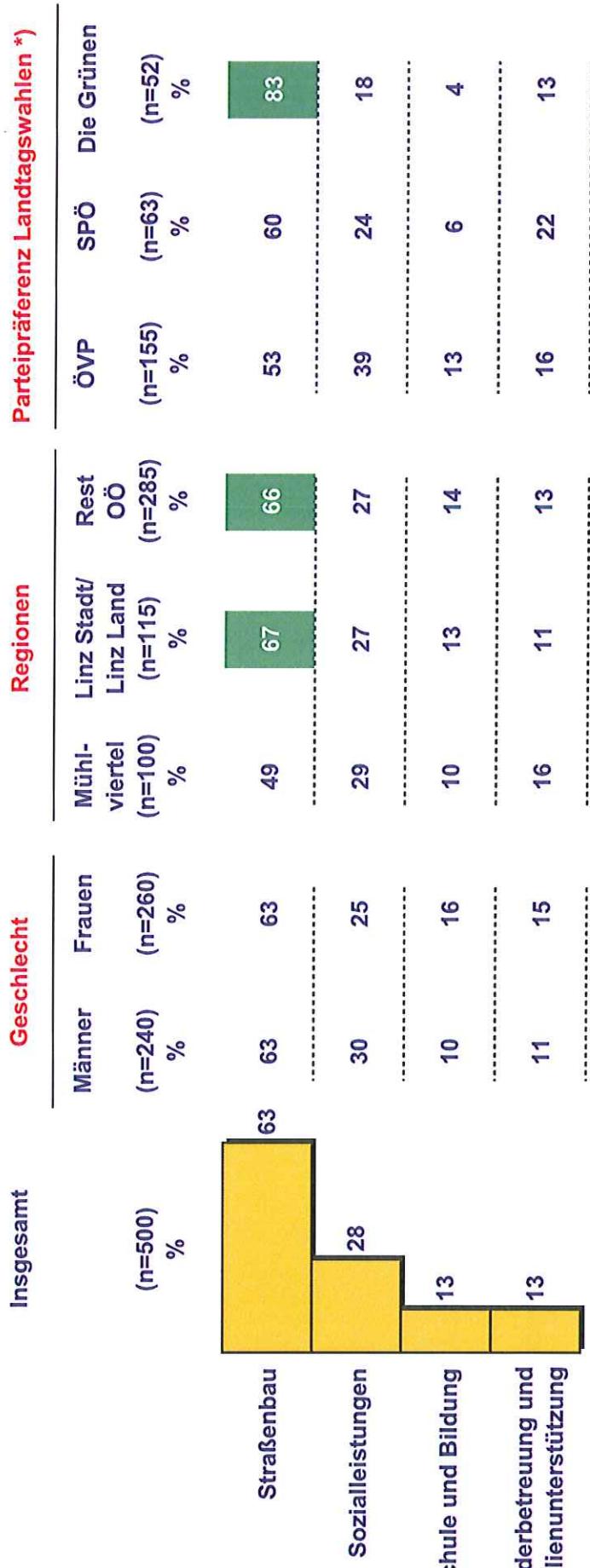
**Basis:** OÖ. Bevölkerung insgesamt (n=500)



## Wie sehr in bestimmten Bereichen gespart werden soll (Top2box "sehr sparen, eher sparen" nach Demografie)

**FRAGE 0:** Die Wirtschaftskrise zwingt die Politik, in verschiedenen Bereichen zu sparen. Dabei gibt es Bereiche, wo mehr gespart wird und Bereiche, wo weniger gespart wird. Ich lese Ihnen jetzt einige Bereiche vor, und Sie sagen mir bitte bei jedem Bereich, ob die Politik in diesem Bereich sehr sparen soll, eher sparen soll, eher nicht sparen soll oder gar nicht sparen soll.

### Basis: OÖ. Bevölkerung

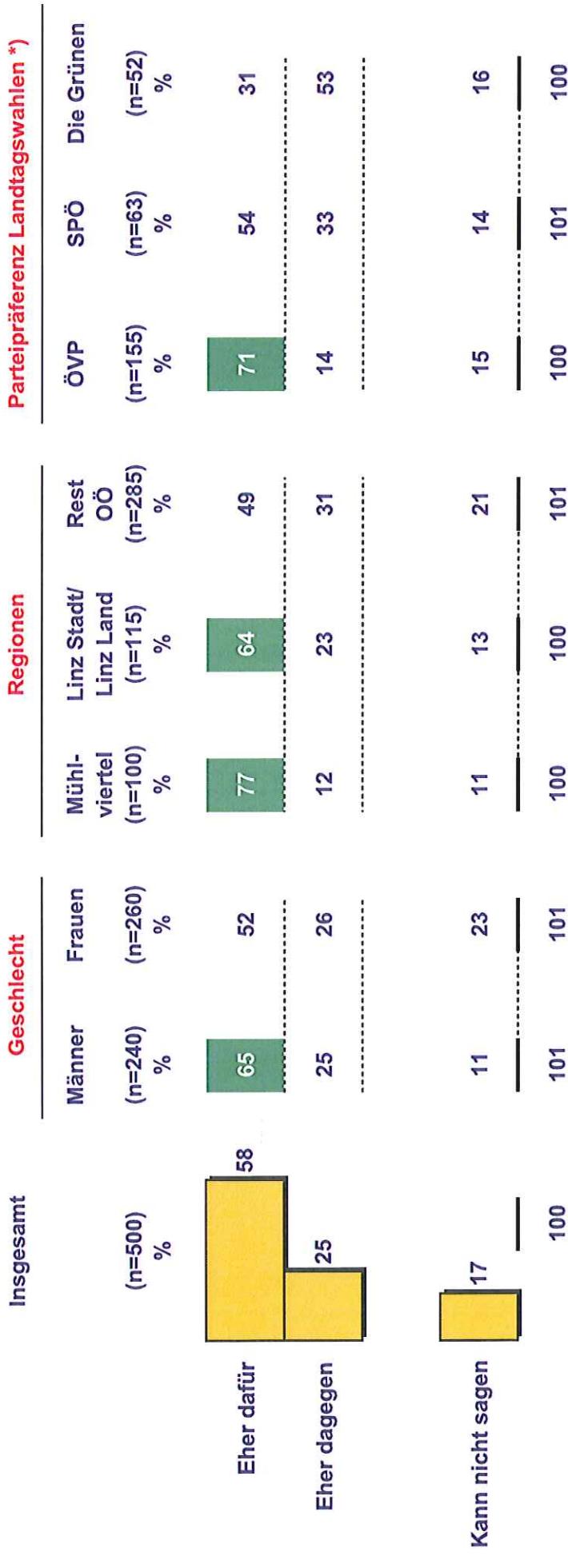


\*) Sehr kleine Basis bei SPÖ- und Die Grünen-Wähler! Nur Indikationswert!

## Für oder gegen Autobahnprojekt "Linzer Westring"?

FRAGE 4: Sind Sie grundsätzlich eher für oder gegen den Bau des Autobahnprojektes „Linzer Westring“?

**Basis:** OÖ. Bevölkerung



\*) Sehr kleine Basis bei SPÖ- und Die Grünen-Wähler! Nur Indikationswerte!

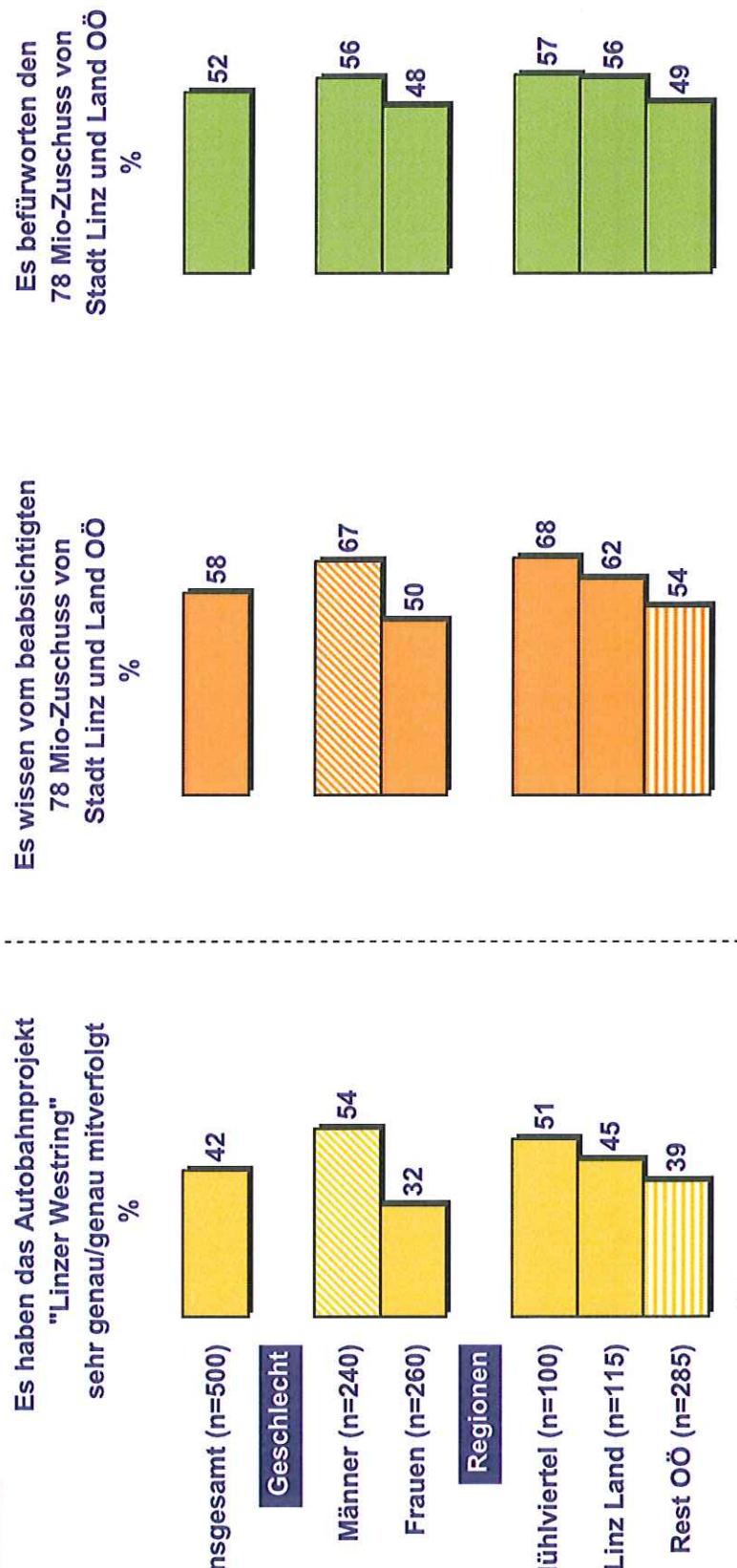
## Informationsstand der OÖ Bevölkerung/Akzeptanz des 78 Mio-Zuschusses

**FRAGE 1:** Zur Zeit gibt es Diskussionen um das Autobahnprojekt „Linzer Westring“. In Folge der Wirtschaftskrise muss auch die Bundesregierung sparen. Verkehrsministerin Bures will daher den „Linzer Westring“ nicht in der geplanten Form, sondern in einer Sparvariante, finanzieren. Die Befürworter des Westrings unter Oberösterreichs Politikern wollen das nicht akzeptieren und verlangen von der Bundesregierung die Umsetzung des Projekts in vollem Umfang. Wie genau haben Sie diese Diskussionen mitverfolgt?

**FRAGE 2:** Der Südteil des Westrings, um den es in der Diskussion geht, kostet 527 Millionen Euro. Um sicherzustellen, dass der Westring in vollem Umfang umgesetzt wird, schlagen die Westringbefürworter vor, dass Stadt Linz und Land Oberösterreich der Bundesregierung 78 Millionen Euro für die Errichtung des Autobahnprojekts „Linzer Westring“ zuschießen. Wüssten Sie das oder war Ihnen das nicht bekannt?

**FRAGE 3:** Finden Sie es eine gute oder keine gute Sache, dass die Bundesregierung aus Oberösterreich einen Zuschuss zum Autobahnprojekt „Linzer Westring“ in der Höhe von 78 Millionen Euro erhält, um die Umsetzung des Projektes in vollem Umfang sicher zu stellen?

### Basis: OÖ. Bevölkerung



# westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« NРАbg. Gabriela Moser: Zu Westring-Finanzierungsvorschlag der FPÖ: „PPP ist reine Schnapsidee“  
Grüne präsentierten SPECTRA Umfrage zum Westring »

## Moser: Haimbuchner soll untragbares, peinliches Raiffeisen-Lobbying beenden und sich über PPP-Steuergeldvernichtungen informieren!

*Banken-Interesse an PPP-Finanzierung des Westrings sonnenklar: Raiffeisen verdiente sich auf Kosten der SteuerzahlerInnen auch schon mit Umfahrung Ebelsberg eine goldene Nase – PPP-Modelle sind teuerste Finanzierungsform und somit größte Steuergeldvernichtung*

Wie sich der blaue Landesrat Haimbuchner als Lobbyist des Raiffeisen-Konzerns im OÖ. Landtag aufspielt, ist untragbar“, kommentiert die Grüne Verkehrssprecherin Gabi Moser den abermaligen Vorstoß der FPÖ, ein PPP-Modell für die Finanzierung der Westring-Transitautobahn heranzuziehen.

Dass sich Scharinger für eine PPP-Finanzierung selbst ins Spiel bringt, ist sonnenklar: Ein Paradebeispiel für eine PPP-Finanzierung ist die Umfahrung Linz-Ebelsberg, die von 1997 bis 2000 durch eine Finanzierung über eine Sondergesellschaft der Raiffeisenlandesbank OÖ mit einem Kostenaufwand von 100 Mio. Euro errichtet worden ist. Die Stadt Linz muss das Projekt seither 23 Jahre lang mit einer „Schattenmaut“ abstottern, die der Landesrechnungshof scharf kritisierte. Für Raiffeisen rechnete sich hingegen das Projekt bereits nach 46 Monaten. „Die Bank hat damals auf Kosten der SteuerzahlerInnen ein ausgezeichnetes Geschäft gemacht hat“, so Moser. „Anstatt plumpen Lobbyismus für die Raiffeisenbank zu betreiben, sollte sich Haimbuchner besser den Landesrechnungshofbericht über diese PPP-Finanzierungen lesen“.

Demnach sind bei diesen ausgelagerten, scheinbar günstigen Finanzierungsmodellen für Infrastrukturprojekte keine Vorteile für die Öffentliche Hand gegeben. Hingegen ziehen Baukonzerne und Finanzierungs-Institute sichtlich Vorteile aus dieser Konstruktion. Nach Ansicht des LRH verbleiben aber die gesamten finanziellen Lasten bei der öffentlichen Hand.

„Für uns Grüne ist mehr denn je klar: Unnötige Autobahnen werden durch Public Private Partnership weder sinnvoller noch billiger, sondern bleiben ein Risiko- und Verlustgeschäft für die SteuerzahlerInnen – für Gesundheit, Umwelt, Klima und Regionalwirtschaft sowieso“, so Moser abschließend.

# Westring.at

BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« MOSER: Benachteiligungs-Schmäh der OÖ Pro-Westring-Front gegen die Asfinag zieht nicht – Oberösterreich bei Investitionen gleichauf mit Niederösterreich und der Steiermark  
Moser: Haimbuchner soll untragbares, peinliches Raiffeisen-Lobbying beenden und sich über PPP-Steuergeldvernichtungen informieren! »

## NRABg. Gabriela Moser: Zu Westring-Finanzierungsvorschlag der FPÖ: „PPP ist reine Schnapsidee“

*PPP-Modelle sind teuerste Finanzierungsform und somit größte Steuergeldvernichtung*

Als „blaue Schnapsidee“ bezeichnetet die Grüne Verkehrssprecherin Gabi Moser den heutigen Vorschlag der FPÖ OÖ, das Land OÖ solle die Finanzierung des Westrings mit PPP-Modells vorantreiben.

Laut Rechnungshof sind bei diesen ausgelagerten, scheinbar günstigen Finanzierungsmodellen für Infrastrukturprojekte keine Vorteile für die Öffentliche Hand gegeben. Hingegen ziehen Baukonzerne und spezialisierte Beratungs- und Finanzierungs-Institute sichtlich Vorteile aus dieser Konstruktion. Nach Ansicht des LRH verbleiben aber die gesamten finanziellen Lasten bei der öffentlichen Hand.

Ein Paradebeispiel für PPP-Finanzierung ist die Umfahrung Linz-Ebelsberg, die von 1997 bis 2000 mit einem Kostenaufwand von 100 Mio. Euro errichtet worden ist. Die Stadt Linz muss seit 1998 das Projekt 23 Jahre lang mit einer „Schattennaut“ abstottern, für die zuständige Bank rechnete sich hingegen das Projekt bereits nach 46 Monaten! Der Landesrechnungshof stellte daraufhin fest, dass

diese Vortinzierung durch die langfristige Bindung zu „erheblichen Finanzierungskosten“ von 36,5 Mio. Euro führte, „solche Finanzierungsmodelle seien in Zukunft zu unterlassen“.

„Für uns Grüne ist mehr denn je klar: Unnötige Autobahnen werden durch Public Private Partnership weder sinnvoller noch billiger, sondern bleiben ein Risiko- und Verlustgeschäft für die SteuerzahlerInnen – für Gesundheit, Umwelt, Klima und Regionalwirtschaft sowieso“, so Moser abschließend.

# Westring.at

Bürgerinneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« Anschöber: Welle der Empörung wegen 78 Millionen-Euro-Geschenk an Wien  
NRAbg. Gabriela Moser: Zu Westring –Finanzierungsvorschlag der FPÖ: „PPP ist reine Schnapsidee“ »

## MOSER: Benachteiligungs-Schmäh der OÖ Pro-Westring-Front gegen die Asfinag zieht nicht – Oberösterreich bei Investitionen gleichauf mit Niederösterreich und der Steiermark

### Grüne Facebook-Petition „Westring: Nicht auf meine Kosten!“ erfolgreich angelaufen

Als „strategisch motivierten Schmäh“ bezeichnetet die Grüne Verkehrssprecherin im Parlament, NAbg. Gabriela Moser, die Ungerechtigkeits-Tiraden der OÖ. Westring Phalanx, das Nein zum Westring zeige wieder einmal die krasse Benachteiligung Oberösterreichs durch die Bundesregierung und die Asfinag. „Das stimmt ganz einfach nicht. Oberösterreich liegt bei den zukünftigen Asfinag Investitionen neben Niederösterreich und der Steiermark unter den Top drei“, betont Moser und verweist hier auf aktuelles Zahlenmaterial.

Für die Jahre 2011 bis 2016 liegen laut den Planzahlen die Investitionen der Asfinag für NÖ bei 1.174 Mio. Euro, für die Steiermark bei 1.177 Mio. Euro und für OÖ bei 1.164 Mio. Euro.

Für die Jahre ab 2017 liegt das Investitionsvolumen für OÖ gar bei 1.752 Mio. Euro womit sich OÖ hinter NÖ mit 2.191 Mio. Euro bundesweit gar vor die Steiermark auf Platz 2 schiebt.

„Auch ohne Westring fließt jeder fünfte Euro des Asfinag Investitionsbudgets nach Oberösterreich,

womit unser scheinbar geschmautes Bundesland exakt auf dem Niveau von Niederösterreich und der Steiermark liegt und tatsächlich in keiner Weise benachteiligt wird“, betont Moser.

Moser rechnet fest damit, dass die Asfinag diese Berechnungen vorlegen und auch ihre Sparmaßnahmen damit begründen und untermauern wird. „Nachdem die Asfinag unter anderem mit Niederösterreich reduzierte Verkehrsprojekte paktiert hat, wird sie auch bei Mega Projekt Linzer Westring auf der abgespeckten Variante beharren und die OÖ. Pro Westring Front auch bei den Verhandlungen am 10.Jänner auf festgerührten Beton stoßen.“

Moser abschließend: „Anstatt weiter in Asfinag Paranoia zu verfallen, sollten die Verantwortlichen in OÖ endlich akzeptieren, dass der Westring einfach nur eine sündteure Transitautobahn wäre, die das Linzer Verkehrsproblem nicht lösen sondern gar verschlimmern würde“.

Mit der bereits erfolgreich laufenden Facebook Petition „Westring: Nicht auf meine Kosten!“ wollen die Grünen den stetig zunehmenden Protest gegen dieses veraltete Projekt, gegen eine Mittfinanzierung von Stadt und Land sowie für kostengünstige Alternativen weiter und massiv stärken.

Link Facebook Petition: [www.facebook.com/westringA26](http://www.facebook.com/westringA26)

## BürgerInneninitiative gegen den Bau der A26 (Westring)

[Home](#)   [News](#)   [Projektbeschreibung](#)   [FAQ](#)   [Kontakt/Impressum](#)

« LENGER: Städtische Mitfinanzierung des Westrings gleicht Verschaukelung aller BürgerInnen auf Kosten ureigener Projekte  
MOSEK: Benachteiligungs-Schmäh der OÖ Pro-Westring-Front gegen die Asfinag zieht nicht – Oberösterreich bei Investitionen gleichauf mit Niederösterreich und der Steiermark »

## Anshofer: Welle der Empörung wegen 78 Millionen-Euro-Geschenk an Wien

Dutzende Anrufer und Mailschreiber zeigten sich gestern innerhalb weniger Stunden empört über das Angebot von Stadt und Land, der Bundesregierung 78 Millionen Euro anzubieten, damit diese doch noch den Westring errichtet. Die Aussage, diese Gelder würden aus dem Straßenbaubudget ausgewendet, ändert daran gar nichts: denn einerseits ist dies mittelfristig nicht kontrollierbar, andererseits fehlt das Geld auf jeden Fall anderswo.

Zum veranschaulichen der Größenordnung von 78 Millionen: das jährliche Budget für Landesstraßenbau liegt durchschnittlich bei 72 Mio. Euro, das Budget für öffentlichen Verkehr bei 77 Mio. Euro. „Mit diesen 78 Millionen Euro an den Bund würde also so viel Geld verschenkt werden, wie das Land OÖ pro Jahr durchschnittlich für den Landesstraßenbau oder für den gesamten Öffentlichen Verkehr ausgibt.“

Alle unsere Forderungen für den Umstieg auf Energieeffizienz und erneuerbare Energie betragen hingegen weniger als 14 Millionen Euro“, so Anshofer. Dem gegenüber steht auch, dass der Abteilung Soziales des Landes OÖ über 27 Millionen Euro für die Finanzierung des bisherigen Leistungsspektrums fehlen, knapp 3 Millionen Euro werden jetzt alleine bei den psychosozialen Diensten eingespart!

Anshofer abschließend: „Während überall gespart werden muss, gleichzeitig 78 Millionen Euro an Wien für die Durchsetzung einer Bundesaufgabe zu überweisen, das versteh fast niemand. Wir Grüne werden alles unternehmen, dass dieses Millionengeschenk nicht Wirklichkeit wird“.



## Liebe ÖVP-Loserin Marek,

sinngemäß erfuhr ich gestern aus dem „Kurier“, dass in Ihrer Wiener Partei seit dem desaströsen Wahlausgang und dem Häupl-Flirt mit der grünen Griechin eh scho wissen „Katerstimmung“ herrscht...

... was mich nicht vom Sessel riss. Weil: Was sollte in der Donau-Volkspartei sonst wohl herrschen?

Aber dann heißt es wörtlich: „In diesem Tief ist nun auch noch eine Führungsdebatte entbrannt: Parteichefin Christine Marek wird intern bereits zum Rückzug aufgefordert. Und weil auch Josef Pröll eine Verliererin als Staatssekretärin nicht brauchen kann, verweist man bereits auf Mareks ruhendes Nationalratsmandat.“

Plumps, Frau Marek, da hat's mich vom Stuhl gehaut. Denn das parteiinterne „Verweisen“ auf Ihr „ruhendes Nationalratsmandat“ kann auf gut Österreichisch nur das eine bedeuten: Die Katastrophen-Christl soll endlich a Ruah geben und sich dorthin schleichen, wo s' nix anstellen kann. Ins Parlament als Abgeordnete.

Womit der Stellenwert, den unsere hoch bezahlten Volksvertreter in der eigenen Branche genießen, in gänzlich neuem Licht erscheint. Und mich an jenen Qualtinger-Sketch gemahnt, in welchem der Chefredakteur einer Provinzzeitung den erfolglosen Lokalreporter seines Blattes in die Kulturredaktion versetzt. Mit den Worten: „Wo anders kann ich unfähige Leut nicht brauchen.“

Schönen Sonntag noch,  
Ihr

Der „Krone“-Gewinner des großen Bon-Jovi-Gewinnspiels war in Gedanken wohl bereits am Times Square, als er an seinem Sieger-Foto bastelte. Mit viel Mühe und Liebe zum Detail schuf Philipp Eliewsky zumindest auf dem Bild den perfekten Ort für das exklusive Konzert der Kultband am 10. 11. „Bon Jovi sind einfach mein Leben, ‚It's My Life‘. Ich wollte den Times Square so abbilden, wie er für einen Fan, dessen Leben die Band ist, anlässlich des neuen ‚Greatest Hits‘-Albums aussehen sollte“, begründet er seine originelle Idee. Dafür heben er und seine Begleitung nun ab nach New York! Wir gratulieren.



Oberösterreicher bleiben hart, Ministerin will verhandeln:

## Westring-Dialog am Mittwoch

Mit ihren Sparplänen für den Linzer Westring biss Infrastruktur-Ministerin Doris Bures bei den Oberösterreichern auf Granit, nun beeilt sie sich, eine von allen akzeptierte Lösung zu finden: Wie die „OÖ-Krone“ aus Wien erfuhr, lädt sie schon für Mittwoch die Spitzenpolitiker Land und Stadt Linz zum Westring-Dialog.

Voraussichtlich am Nachmittag empfängt Bures die oberösterreichische Delegation. Sicher mit dabei sind die Unterzeichner des Protestbriefs, den sie Mitte der Woche erhalten hat: LH Josef Pühringer, die Landesvize Josef Ackerl und Franz Hiesl sowie der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch.

Ihre Position ist klar: „Es kann keine reduzierte Variante, sondern nur die zugesagte Gesamtlösung als Au-

tobahn geben“, wie Pühringer bereits am Freitag festhielt, als die Ministerin die Präsentation ihrer Sparplä-

ne überraschend absagte. Land und Stadt werden daher am Mittwoch versuchen müssen, eine verbindliche Vereinbarung über diese „Gesamtlösung“ zu erreichen. Und eine Garantie, dass die laufenden Verfahren rasch erledigt werden – damit es nicht „zufällig“ zu Verzögerungen kommt...

Dienststelle Kremsmünster ist Sanierungsfall:

## Einsturzgefahr bei der Polizei

Vorsicht, Baustelle! So präsentiert sich derzeit die Polizeiinspektion Kremsmünster, wo zu Allerheiligen in einer Nachbarwohnung Teile der Decke auf einer Fläche von etwa 1,5 mal 0,5 Metern herabstürzten. Zum Glück war die Mieterin nicht daheim, als dies passierte. Danach mussten auch zwei Kanzleien gesperrt und der Gang abgestützt werden.

Dienstag soll ein Sanie-

rungsplan erstellt werden. Dabei soll entschieden werden, ob die Dienststelle einer Generalsanierung unterzogen oder eine neue, passende Unterkunft für die Beamten gesucht wird.

„Die derzeitige Lage ist sicher für die Beamten belastend, wenn sie so arbeiten müssen. Wir sind aber nahe dran, eine Lösung zu finden“, meint dazu Obersat Johann Kasinger vom Landespolizeikommando.

99 Ich setze mich in der Regierung für den Westring ein – ich brauche ihn für meine Wirtschaftspolitik. 66  
Minister Reinhold Mitterlehner

# Oberösterreich braucht den Westring

Laut Umfragen wollen rund drei Viertel der Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher den Bau des Linzer Westrings samt vierter Donaubrücke.

„Die Menschen wissen, dass es ohne Westring im Großraum Linz in wenigen Jahren zum Verkehrskollaps kommen wird“,

betont ÖVP-Klubobmann Thomas Stelzer. „Der Westring und die vierte Donaubrücke bedeuten in erster Linie eine mas-



OÖVP Klubobmann  
Thomas Stelzer

Foto: OÖVP/Wakelbinger



Der geplante Westring bringt Entlastung für tausende Pendler und Anrainer; diese leistungsfähige Verkehrsverbindung stärkt aber auch den Wirtschaftsstandort.

sive Entlastung für die tausenden Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag nach Linz zur Arbeit fahren, sowie mehr Lebensqualität für die betroffenen Anrainer in der Innenstadt.“

## Wirtschaftsstandort erhalten

Oberösterreich sei ein starkes Wirtschaftsland, aus dem viel Geld in die Kassen der Republik fließt. „Von zwei Euro, die in Oberösterreich erwirtschaftet werden, kommt nur einer zu-

rück ins Land“, weiß Stelzer. „Mit dem Steuergeld aus Oberösterreich werden im ganzen Bundesgebiet Projekte finanziert. Wir haben daher ein Recht auf starke, leistungsfähige Verkehrsverbindungen.“ Den letztlich würde der Wirtschaftsstandort gefährdet, wenn diese Projekt nicht umgesetzt werden würde und damit tausend oberösterreichische Arbeitsplätze. Stelzer: „Für die weiter wirtschaftliche Entwicklung Oberösterreichs brauchen wir den Westring.“

## HIGHLIGHTS IM ADVENT!



**3. Dezember, 15 Uhr**  
**BESUCH VOM NIKOLAUS**  
Der Nikolaus verteilt Süßigkeiten an die Kinder.



**4. Dezember, 16 Uhr**  
**LINZER PERCHTEN**  
Fotoshooting in der Bethlehemstraße, danach Zug durch die Linzer City.



**8. Dezember, 15 Uhr**  
**TY TENDER CHRISTMAS SPECIAL**  
Weihnachts-Special in der Remembran.

AM 8. DEZEMBER HABEN  
ALLE PASSAGE-GESELLSCHAFTEN  
VON 10-18 UHR GEÖFFNET!



PASSAGE  
LINZ

ERSTE  
REIHE  
LINZ

## IM BEZIRK LINZ-STADT. ALLES UNTERNEHMEN.

Für eine gute Entwicklung der Unternehmen und der Region ...

Die WKO Linz-Stadt arbeitet für Sie an optimalen Rahmenbedingungen, ist Beziehungsnetzwerk und Kommunikationsdrehscheibe für Unternehmen.

Als Initiator oder Partner vieler regionaler Projekte setzen wir unsere Kompetenz in den Bereichen Raumordnung, Verkehr, Innovation, Internationalisierung und Einkaufsstraßenmarketing für die Linzer Wirtschaft ein, vertreten Ihre Interessen und bieten Service vor Ort.



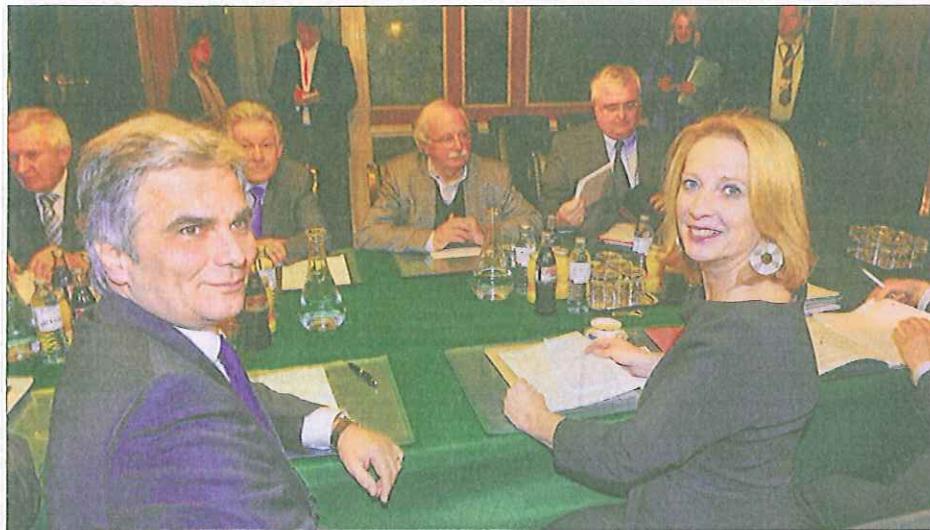
Mag. Klaus Schobesberger,  
Bezirksstellenobmann (links)  
Dr. Thomas Denk, Bezirksstellenleiter

WKO Linz-Stadt | Hessenplatz 3, 4020 Linz  
T 05-90909-5500 | [WKO.at/oeo/l](http://WKO.at/oeo/l)

ALLES UNTERNEHMEN.

## Auf dem Weg zum Gipfel war Pühringers Welt noch in Ordnung

VON ERIK FAMLER



Westring-Gipfel in Wien: Hoffnung bleibt, aber keine fixen Zusagen

Foto: APA/Zinner

# Vor 2014 wohl kein Baubeginn für den Linzer Westring

**LINZ.** Zumindest eines scheint nach dem jüngsten Westring-Gipfel sicher: Vor 2014 werden wohl keine Bagger zum Bau der Linzer Tunnelautobahn (A26) auffahren.

Wie berichtet, sind das Land Oberösterreich und die Stadt Linz bereit, 15 Prozent der Baukosten für den Westring zu übernehmen. Im Vollausbau würde die A26 rund 527 Millionen Euro kosten. Rund 52 Millionen würde das Land, etwa 27 Millionen Euro die Stadt Linz zuschießen. Diese Summen könnten sich aber verringern, weil das Projekt deutlich abgespeckt werden dürfte. So ist der Bau der Westbrücke über die Bahnhofsgleise beim Bindermichl höchst unsicher.

Die fixe Bereitschaft zur Mitfinanzierung haben Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und der Linzer Bürgermeister Franz Dobusch (SP) Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) beim jüngsten Gipfel angeboten. Bis 10. Jänner werden Bures' Büro und die Asfinag den Vor-

schlag prüfen, dann soll weiter verhandelt werden.

Auch wenn es auf den ersten Blick so aussieht, als hätten die Oberösterreicher klein beigegeben, haben sie doch eines erreicht: Wird ihr Angebot angenommen, dann wird der Westring als Autobahnprojekt von der Asfinag weiter betrieben. Die von Bures angestrebte Landesstraßen-Version wäre endgültig vom Tisch. „Bindend ist das Prüfungsergebnis aber nicht“, sagt SP-Landeschef LH-Stv. Josef Ackerl.

„Dass wir nachgegeben haben, stimmt sicher nicht“, sagt Landeshauptmann Josef Pühringer (VP): Denn das Ergebnis sei, dass das strikte Nein der Ministerin zum Westring nicht mehr gelte. Deshalb

„Ich glaube nicht, dass es im Jänner heißt, wir sollen noch mehr zahlen. Wir sind ja auf keinen Basar.“

**FRANZ DOBUSCH**  
Linzer Bürgermeister (SP)

habe man sich auch auf weitere Verhandlungen am 10. Jänner eingelassen. Weniger positiv kommentiert FP-Landesrat Manfred Haimbuchner den Gipfel: Die VP- und SP-Politiker hätten in Wien „in Wahrheit nichts Konkretes erreicht, das war ein Scheingefecht“.

Kommt es zum Westring-Bau, dürften die Bagger nicht vor 2014 auffahren. Erst Ende 2011 wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) abgeschlossen sein, Einsprüche sind auch dann noch möglich. Vor 2012 dürfte die UVP nicht rechtskräftig sein. Dann muss das Bauverfahren ausgeschrieben werden. Dobusch rechnet „realistischerweise im Frühling 2014“ mit einem Baubeginn. (eda/bock)

„Wir haben nicht nachgegeben. Immerhin ist Bures davon abgekommen, dass nur eine Landesstraße gebaut wird.“

**JOSEF PÜHRINGER**  
Landeshauptmann (VP)

„Das war sicher kein Erfolg. Pühringer und Dobusch sind in den Reihen ihrer eigenen Parteien gescheitert.“

**M. HAIMBUCHNER**  
FP-Landesrat

### FINANZEN

#### Heftige Kritik

Vor allem die Grünen üben heftige Kritik an der Bereitschaft von Stadt und Land, den Westring mitzufinanzieren. „Wenn wir jedes Jahr 40 Millionen Euro für Kindergärten, Horte und Pflege ausgeben, dann dürfen wir auf 20 Jahre aufgeteilt wohl 27 Millionen für ein wichtiges Straßenbauprojekt ausgeben“, sagt Bürgermeister Dobusch. LH Pühringer betont, dass die rund 50 Millionen Euro Landesbeitrag zur Gänze aus dem Straßenbau-Budget (jährlich rund 70 Mio. Euro) finanziert werden.

beitsplatz. Er diktiert Briefe, liest Zeitungen und greift immer wieder zum Telefon, um Anrufe entgegenzunehmen. Noch ein kurzes Abstimmungsgepräch mit seinem Stellvertreter Franz Hiesl und eine kleine WC-Pause. Weiter geht die Fahrt zu jenen Verhandlungen, die Pühringer noch am selben Abend als die härtesten seiner bisherigen Politikerlaufbahn bezeichneten wird.

#### „Knackpunkt ist Bures“

Seinen Schlagabtausch mit dem Bundeskanzler kann er jetzt noch nicht erahnen: „Der Knackpunkt ist Ministerin Bures“, sagt Pühringer auf der Fahrt in die Bundeshauptstadt. „Doch am Ende bestimmen immer die Chefs“, nimmt er unbewusst vorweg, was ihm anschließend blühen wird.

.

Kurz vor Wien memoriert Pühringer noch schnell sein neues Angebot, das er in einer schwarzen Mappe versteckt hält: „Der Koralmtunnel kostet zwanzigmal mehr als der Westring. Es muss einen Spielraum geben.“

Der Fünfer-BMW des Landeshauptmanns nimmt Kurs auf das Stadtzentrum. Im Radio laufen die Vier-Uhr-Nachrichten. Volksanwalt Kostelka, ein Roter, verlangt mehr Geld für die Pflege. Pühringer schüttelt den Kopf: „Wenn sie nicht mehr in der Politik sind, wissen sie auf einmal alles besser.“



Pühringer auf dem Weg zum Westring-Gipfel.

Foto: fam

OO. Nachrichten, Politik Oberösterreich, S. 4  
Mi, 1. Dez. 2010

## **Umfragen zum Westring !**

Seit einigen Monaten wird in verschiedenen Zeitungen wie OÖ. Nachrichten, Kronenzeitung usw. die Meinung der Leser erhoben, ob sie den Westring wollen oder nicht. Auch politische Parteien und Verbände präsentieren ihre Umfrageergebnisse.

**Wenn die Leser bzw. die Bevölkerung gegen den Westring entscheiden, so wie es z.B .in der Kronenzeitung massiv der Fall war (über 65 % gegen den Westring) aber auch in den OÖN, dann wird es einfach nicht veröffentlicht.**

Es wird nicht erlaubt, Ergebnisse die gegen das Wahnsinnsprojekt sprechen, kund zu tun.

Auch bei den Meinungsumfragen der politischen Parteien erfährt man nie wie die Fragestellung war.

Vor allem frage ich mich, warum man einen Hallstätter oder einen Braunauer fragt ob er den Westring mitten in Linz will ??! Die Linzer wollen auch eine Transitaubahn quer über den Hallstättersee. Die einzige Leidtragenden, die der Westring wirklich betrifft, sind ausschließlich die Linzerinnen und Linzer. Die haben den zusätzlichen Verkehr, die Feinstaubbelastung, die Abgase und den Lärm zu ertragen. Die müssten entscheiden und sonst niemand.

**Wenn sich die Politiker so massiv gegen die Kürzung der Sozialzuschüsse einsetzen würden wie für den Westring, dann müssten nicht Mitarbeiter von z.B. Pro Mente und angeschlossene Mitarbeiter entlassen werden.**

Die Politiker verraten Linz und opfern es dem Transitverkehr ! Bei den nächsten Wahlen darf man nicht vergessen WER Linz zerstört hat ! – nur dann ist es schon zu spät. Hoffentlich ist die Verkehrsministerin vernünftig genug und spart die EUR 1.000.000,-- (Bau- + Finanzierungskosten) ein.

Dkfm. Ernst Mairhuber, 13.12.2010

Vgl.

<http://www.westriup.info/>  
(Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

**LIST & LIEBE**

FRAUEN ANTWORTEN REAKTIONEN

## „Öffi“-Ausbau

Um den Westring lobt auch der Kampf der Umfragen. Nach Markt im Auftrag der VP („70 Prozent für Westring“) folgt nun Spectra für die Grünen. Auch dort gibt es eine Mehrheit für den Westring, wird jedoch nach Alternativen dazu gefragt, liegt die Verwirklichung einer kostengünstigeren Lösung – wie Öff-Ausbau – vorne! 70:18 stand's bei market pro Westring, bei Spectra steht's 58:25 für den Bau der A 26 – also auch eine klare Mehrheit. Das ändert sich allerdings, wenn der Westring allein an einen Neubeginn denken, wäre die Voraussetzung dazu, dass Ihr Mann endlich einen Enzugs macht. Je genauer Ihr Bild von der Zukunft ist, desto eher werden Sie eine Lösung schaffen.“

### Tempo

Frage: „Sechs Jahre hatte ich ein inniges Verhältnis zu meiner Freundin, die ich immer noch liebe. Ich bin und war sexuell nie aktiv, beteuerte, für sie nie ein Problem war. Sie hat mich von einem Tag zum anderen für einen anderen Mann verlassen, mit dem sie eine arg SM-Bziehung führt. Sie tituliert ihn „mein Herr“, er demütigt, schlägt, quält und peitscht sie auch vor der Live-Cam im Chat. Sie findet alles okay. Mein Angebot, dass ich ihr zuliebe einen Kompromiss dieser Praktiken auf mich nehmen würde, lehnt sie radikal ab. Wäre es nicht einen Versuch wert?“

GS: „Nein. Ihre Ex-Partnerin hat durch die Begegnung mit diesem Mann ihre ganz persönliche sexuelle Erfahrung gefunden. Sie weiß, dass ihr Ihr Bemühnungen, SM-Praktiken nur zu initiieren, nicht die Befriedigung geben würde, die sie braucht.“

### Angst

Frage: „Nach 17-jähriger Ehe habe ich mich im Sommer von ihm getrennt. Seine Exzesse waren mir zu viel. Ich konnte nicht mehr. Jetzt in der Weihnachtszeit hat er mich zu einem Neustart überredet. Es ist wieder die Hölle, genauso wie vorher. Ich will, dass er auszieht. Aber so richtig unter Druck setze ich ihm nicht, weil ich Angst vor dem Alleinsein habe.“

GS: „Ihre Angst entsteht durch die Anwesenheit Ihres alkoholkranken Mannes.“

Grüne: „Die Oberösterreicher wollen eine kostengünstigere Verkehrslösung“

## statt Westring

nungen, dass vor allem im Straßenbau, aber weniger bei Sozialleistungen und noch weniger bei Schule und Bildung bzw. Kinderbetreuung und Familienunterstützung von der Politik eingespart werden soll. „Das ist die Sensation dieser Umfrage: Werden Sie

nach einem Entweder-oder gefragt, so bevorzugen die Oberösterreicherinnen kostengünstigere Alternativen statt des Westrings“, fasst Grünen-Chef Rudi Anschofer zusammen. Land und Stadt Linz müssten daher nun den Mut für so eine Alternative aufbringen.

### Ob der Enns

Der Großraum Linz hat Ausbau lässt sich daraus ein Verkehrsproblem, das schwer konstruieren: 527 Millionen € kosten die 4,3 Kilometer Linzer Autobahn – doch 6,6 Kilometer neue Straßenbahnhäuse

Westring lösen lässt, ist für Linz kommen auch fast schon eine Glaubensfrage geworden. Aber eine Kostenfrage im Sinne einer Gegenüberstellung von teurer A 26 und kostengünstigem Öffi-

Verkehrslösung für Linz auf 407 Millionen €. Das ist recht, wenn man die üblichen Kostenexzesse einkalkuliert. Also bleibt's beim Glauben!“

### Verkehrliche Glaubensfragen

Gschwandner aus Altenberg: „Wahrstcheinlich freut er sich schon so sehr auf den ersten Heiligen Abend, den seine glücklichen Eltern mit ihm verbringen dürfen. Ihr Söhnchen ist sowieso ihr allerschönstes Weihnachtsgeschenk.“ Wenn auch Sie bei unserer Leer-Aktion mitmachen wollen: Originalfoto (l.) ihrer „Christkinder“ samt Kurzbeschreibung (Geburtsdatum, Name der Eltern, Wohnort usw.) an die „ÖO-Krone“ kommt! „Unsere Christkinder“, Krawehlstraße 31, 4020 Linz. Für die Rücksendung der Fotos ist ein frankiertes Kuvert benötigt. E-Mail: sekretariat@christkinder.at. Keine Veröffentlichungserlaubnis erforderlich! Die von uns veröffentlichten „Christkinder“ finden Sie auch unter ooc.kronen.at im Internet.“

Düsteres Zukunfts des Industrie-Chefs? ● VP war mal gegen Westring ● Die Gesetzgebung als Glücksspiel mit EU

ger mit seinen Reformvorschlägen in VP-Kreisen immer wieder als „Urinstituitor“ gesehen. Nun behilft sich der Landtag damit, einige Teile des Gesetzes, die die EU wirklich nicht interessieren, heute, Dienstag, vorentscheidend“ zu beschließen. ▲

Die Arbeit an Gesetzen ist manchmal ein Glücksspiel, erst recht, wenn's ums Glücksspielgesetz geht. Zuerst hatte die EU-Kommission als (antiquierte) Art „Kontrollbehörde“ am Landesentwurf, dann plötzlich Interesse, dann Donauabrücke-Summing gemacht hat ... ▲

Bald schon so lange umherspukenden Westring lassen sich für viele Kontrahenten gegentümliche Positionen aus früheren Zeiten finden. So hat die Grüne Generation gegenüber der Ebene der Bezirkshauptmannschaften und regionalen Zweckgemeinschaften, die Dienstleistungen für jeweils fünf Gemeinden durchführen, 300 Millionen € pro Jahr einsparen. Auf der Ebene der Johannes-Kepler-Universität, regionalen Zweckgemeinschaften, die Dienstleistungen für jeweils fünf Gemeinden durchführen, 300 Millionen € pro Jahr einsparen. Drei von vier oberösterreichischen Gemeinden befinden sich am Gängelband der Landesverwaltung und sind nicht mehr autonom, weil sie „Abgangsgemeinden sind“, befürchtet Pöttinger, dass der Finanzdruck für die Kommunen über kurz oder lang nicht mehr tragbar sein werde. Darum bleibt Pöttinger auch weiterhin seiner Forderung nach Gemeindefusionen treu. „Wir müssen mehr Geld für Schulen als für Bauhöfe ausgeben“, fordert der Industriellenchef Fritz Enzenhofer, der Pöttinger wegen „Reformunwilligkeit“ und „PIAA-Debakel“ zum Rücktritt aufgefordert hatte, zuletzt gegenüber der „Ö-Krone“. Folgt man Enzenhofer, so hat Pöttinger also gerade da länger einen Postwurf aus dem Jahr 1984 ausgetragen, in dem die Linzer VP gegen die „Zerstörung des Donautals“ und gegen „Noch mehr Autoabgase in

INOFFIZIELL

VON WERNER PÖCHINGER

Foto: Hanses Maszkowsky

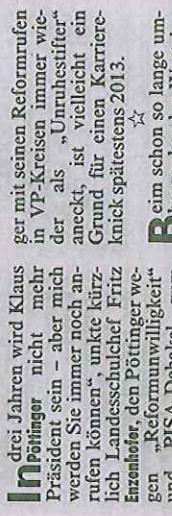
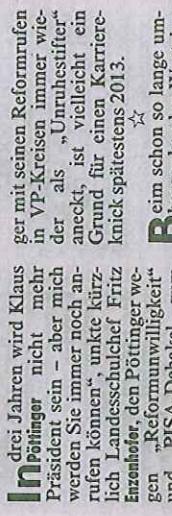
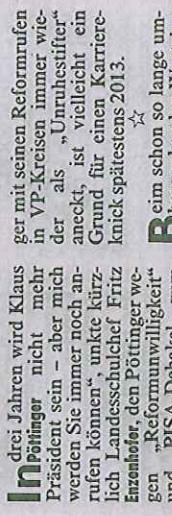
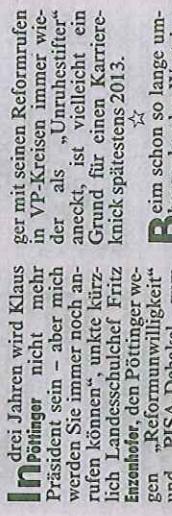
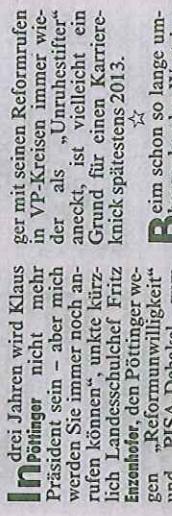
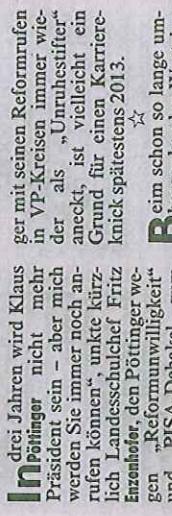
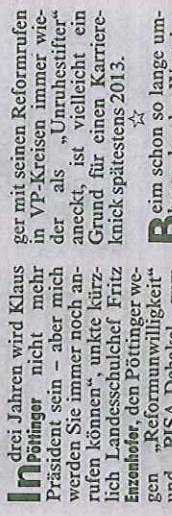
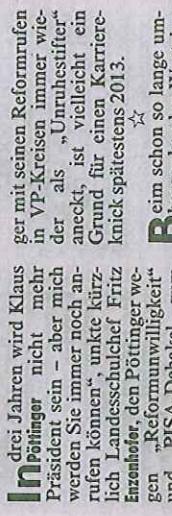
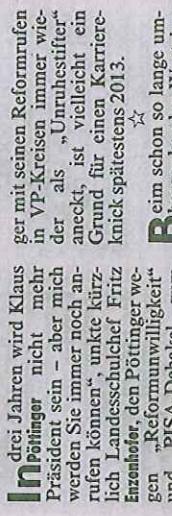
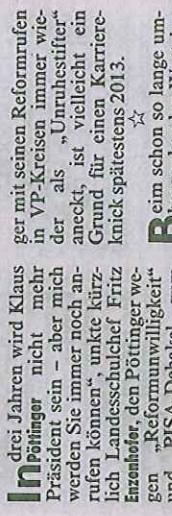
## 300 Millionen € Einsparung durch Gemeindehündnisse

„Oberösterreich muss bei der Verwaltung Reformwillen zeigen“, appelliert Klaus Pöttinger, Chef der Industriellenvereinigung, an die Landeshauptmannschaften. Neben Fusionen von Gemeinden und Bezirkshauptmannschaften, so sagt er, könnten sich die Kommunen zudem durch regionale Bündnisse pro Jahr 300 Millionen Euro sparen.

Drei von vier oberösterreichischen Gemeinden befinden sich am Gängelband der Landesverwaltung und sind nicht mehr autonom, weil sie „Abgangsgemeinden sind“, befürchtet Pöttinger, dass der Finanzdruck für die Kommunen über kurz oder lang nicht mehr tragbar sein werde. Darum bleibt Pöttinger auch weiterhin seiner Forderung nach Gemeindefusionen treu. „Wir müssen mehr Geld für Schulen als für Bauhöfe ausgeben“, fordert der Industriellenchef Fritz Enzenhofer.

Zudem würden laut Volkswirtschaftssexperten sich die durch weitreichende Begehrungen entzündet. Fragen Sie sich, ob eine Beziehung unter diesen Umständen stimmt. Für Ihren Freund wäre es richtig, sich (mit professioneller Hilfe) mit seinen eigenen sexuellen Wünschen auszutauschen.“

Di 14. Dez. 2010



## Geld für den Westring vom Straßenbaubudget



Wie LH Josef Pühringer sieht auch der öö. Straßenbaureferent, LH-Stv. Franz Hiesl, keine Alternative zum Linzer Autobahuprojekt Westring (A26), wenn man die Verkehrsprobleme in Linz lösen will. Er betont, dass das Land ÖÖ zehn und die Stadt Linz fünf Prozent der Gesamtkosten von rund 530 Millionen Euro tragen würden. Hiesl betont aber auch, dass die Landesmittel für den Westring – verteilt auf mehrere Jahre – aus dem Straßenbaubudget kommen und nicht zu Lasten von anderen Bereichen wie Sozialen, Bildung oder Gesundheit gehen würden. Nach heutiger Schätzung würde die öö. Jahressumme für den Linzer Westring etwa zehn Prozent des jährlichen Straßenneubauprogramms ausmachen.

Foto: Land ÖÖ

### INTERVIEW

Mit Landeshauptmann Josef Pühringer sprach Michael Kaltenthaler

80 Millionen Euro an der Finanzierung des Linzer Westrings zu beteiligen. Eine der Bedingungen: keine Verzögerung durch neue Verfahren! Am 10. Jänner soll weiterverhandelt werden. Diese Bereitschaft zur Mitfinanzierung hat bei den öö. Grünen heftige Kritik ausgelöst. LR Rudolf Anschöfer meinte, das Millionen-Euro-Geschenk an den Bund sei verantwortungslos und untragbar. „Oberösterreich hat nichts zu verschenken!“ Die Klubobfrau der Linzer Grünen, Gerda Lenger, kritisierte, „dass Bürgermeister Franz Dobisch trotz lechter Stadtkassen Blankoschecks aussiebt!“ Und FPÖ-Klubob-

Foto: Land ÖÖ

### Kampf um den Linzer Westring: Landeshauptmann Josef Pühringer

gute Entscheidung für den Westring, das ist mein ganzes Anliegen. Und was die rotschwarzen Gipfeltreffens in Linz?“

**Geld von Land und Stadt erst nach 2015**  
Bundeskanzler Werner Faymann sagte nach Westring-Gipfel, er lasse sich nicht erpressen, egal wie der Landeshauptmann heißt.

Ich habe den Herrn Bundeskanzler nie erpressen wollen. Es geht um eine rasche und in einer zumutbaren Zeit zu ihren Arbeitssätzen kommen, ohne Stau, damit sie den Lebensunterhalt für ihre Familien sichern können.

**Westring-Gipfel**  
Das Wetter frostig wie die Laune kam Knall auf Fall ins Schlendern man. Und angegisches der Schneefahrbahn

macht den Haarmatland fuchsteufelswild. Ein Mosaschild erst recht erstaunt, serviert man ihm Verkehrsinfarkt. h.sempeler@volksblatt.at

# „Ich bin ein Optimist“

... sagt LH Pühringer nach dem Westring-Gipfel



Kämpft um den Linzer Westring: Landeshauptmann Josef Pühringer

gute Entscheidung für den Westring, das ist mein ganzes Anliegen. Und was die rotschwarzen Gipfeltreffens in Linz?“

**Was sagen Sie zu Faymanns Argument, man könne nicht bei den Familien sparen und bei den Straßen nicht?**  
Das ist an Pölemik nicht zu überzeugen, denn das eine hat mit dem anderen überhaupt nichts zu tun. Es geht darum,

dass die Tausenden Pendler in einer zumutbaren Zeit zu ihren Arbeitssätzen kommen, ohne Stau, damit sie den Lebensunterhalt für ihre Familien sichern können.

**Schlusswort**  
Wie wirkt sich So soll die 4. Linzer Donaubrücke einmal ausschauen

ASFINAG-Rahmenprogramm aufgenommen. Baubeginn ist in dieser Legislaturperiode des öö. Landtags. Unter diesem Bedingungen sind Land und Stadt bereit, sich an den Investitionskosten mit zehn bzw. fünf Prozent zu beteiligen. Etappenlösungen werden nur dann akzeptiert, wenn sie keine neuen Behördenvorlagen machen werden. Andernfalls keinesfalls zu einer Neuauflage der Verfahren führen. Nein, das glaube ich nicht, weil die Vertreter ich nicht, obwohl ich nicht weiß, ob es sich zielgerichtet auf die Umleitung der Pendlerströme auch aus dem Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung wird rasch zu einem Ergebnis führt. 2. Der Westring wird in der eingezeichneten Form in das Land gestanden sind.

## Semper ei der Woche

### Westring-Gipfel

Das Wetter frostig wie die Laune nach heftigem Vorweg-Geraune. Und angegisches der Schneefahrbahn kam Knall auf Fall ins Schlendern man. Der Wiener Granden Abwehrschild macht den Haarmatland fuchsteufelswild. Ein Mosaschild erst recht erstaunt, serviert man ihm Verkehrsinfarkt.



Bild oben: die geplante Streckenführung des Linzer Westrings  
Bild unten: die neue Westbrücke



h.sempeler@volksblatt.at

## JVP enttäuscht über Westring-Vertagung



Enttäuschung in der Jungen ÖVP über das Ergebnis des Westring-Gipfels. „Die Entscheidung über das versprochene Projekt auf Mitte Jänner zu verschieben ist keine Lösung,“ kanzler Werner Faymann und Minister Doris Bures spielen mit der Zukunft der Jugendlichen im ländlichen Raum,“ kritisieren JVP-Landesobfrau LAbg. Helena Kirchmayr. Sie weist darauf hin, dass der Linzer Westring den Pendelrund 1,6 Millionen Stau-stdunden ersparen würde. Die Rohrbacher JVP-Bezirksobfrau LAbg. Patricia Reisinger warnt, dass sich ohne ordentliche Verkehrsweg im ländlichen Raum keine Unternehmen mehr ansiedeln würden, was die Jobs und damit die Zukunftschancen gerade für junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zerstören würde. Die JVP vermissen die Handelsabgeleit von Bundeskanzler Faymann, der als Verkehrsminister den Bau des Westring zugesagt hat. „Es ist traurig, wenn auf das Wort eines Bundeskanzlers kein Verlass mehr ist“, meint Kirchmayr.

**Auch Eferding profitiert vom Linzer Westring**

Die ÖVP kämpft weiter vehement für den Bau des Linzer Westrings. „Die Menschen, denen jeden Tag auf den Weg zur Arbeit ein Verkehrschaos blüht, erwarten sich zu Recht, dass die Bundespolitik das Versprechen, das sie den Menschen gegeben haben, umsetzt“, sagt der Eferdinger ÖVP-Bezirksobmann LAbg. Jürgen Höckner. Der Westring bringt eine massive Verkehrsbelastung, eine Umleitung der Pendlerströme auch aus dem Bezirk Eferding und weniger Staus. Von der Bundespolitik fordert Höckner, „ein klares Bekennnis zum Westring und damit zu einer Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes.“

Foto: NVP

Foto: Land ÖÖ

Foto: NVP

Foto: Land ÖÖ

Foto: NVP

# Geldspritze für Westring

Diese Idee ist völlig wahnsinnig“, wettert die Linzer Grünpolitikerin Genda Lenger. Sie meint das am Montag in Wien abgegebene Not-Angebot einer 15-Prozent-Geldspritz von Land OÖ und Stadt Linz zu den Kosten des Linzer Westrings. VP und SP verteidigen den 79-Millionen-E-Zuschuss gegen die grünen Attacken.

10 Prozent vom Land und 5 Prozent von der Stadt für das 527-Millionen-Euro-Projekt. Mit diesem Angebot retten die Verhandler aus Oberösterreich am Montag den Westring in die nächste Chancenrunde.

„Die Mittanierung ist bedauerlich“, räumt LH-Josef Pühringer ein. „Aber nachdem sich auch andere Bundesländer bei Straßenprojekten des Bundes darauf eingelassen haben, hat es da zu keine Alternative gegeben“, erklärt der Landesäckselwart. Die Gelder würden erst 2015 bis 2018 anfallen und aus dem Straßenausbaubudget entnommen. „Da wird deswegen nichts im Sozialen oder bei der Bildung gekürzt!“ Auch SP-Politikerin Barbara „Babs“ Prammer, Präsidentin des Österreichischen Nationalrats, Hochakutives und aggressives Alpha-Weibert. Will zum Beispiel seit Bekanntwerden des Fakums, dass der Frauenanteil im Parlament von Uganda höher ist als jener im Hohen Haus am Ring, dort einführen. Wofür Frau Prammer „jedes Mittel recht ist“, wie sie knurrt. „Um anschließend den niedrigeren Polizeizirk zu verbieten. Wegen dessen angeblicher Nähe zum Sexismus.“ Alles „nix“ aber gegen die brandaktuellen Intentionen von „little big Babbs“, die da sind: Installation einer eigenen Polizeitruppe für den Nationalrat nach deutschem Vorbild. Was bedeutet würdig, das Parlament ein unabhängiger Polizeizirk ist und die Frau Nationalratspräsident alleinige Kommandantin derselben.

Die Motive für Prammers „Private Cops“ liegen völlig im Dunkeln. Denn die Vermutungen des „Krone“-Leserbriefschreibers Hans-Jörg Schobert aus Salzburg, Babs sei möglicherweise in großer Sorge, dass man ihr die Abgeordneten stehlen möchte, und wollte mit den Parlaments-Bullen solches verhindern, ist doch ein wenig weit hergeholt.

So weit mein Dossier über Sie, wenn ich US-Botschafter wäre. Wie finden Sie? Liebe Grüße, Ihr *M. J.*

nengeschencne von einem Projekt überzeugt werden, das völlig veraltet ist, für den Linzer Verkehr kontraproduktiv und nicht genügend günstig sein wird.“ Das Land hat schon dummere Projekte finanziert“, regt sich FP-Clubobmann Günther Steinkeiner über, die Westring-Kleinheimer spricht nicht auf. Wohl aber darüber, dass Oberösterreich mit der Gipfel-Vergabe am Jänner 2011 das Druckmittel des Budget-Veto im Nationalrat aus der Hand gegeben habe. Dem kommt wiederum Pühringer: „Es gibt ja noch andere parlamentarische Möglichkeiten – zum Beispiel einen Antrag auf Bau des Westrings im Nationalrat.“

Verkehrsminister Doris Bures (SP), beim Westring-Gipfel unterstützt von Kanzler Werner Faymann (siehe Interview), glaubt weiter an eine Einigung mit Oberösterreich. „Wir haben auch

Natürlich gibt es noch Hoffnung für den Linzer Westring. Ich bin ein grenzenloser Optimist! LH-Josef Pühringer (VP)

## Kostenlos Lesung Teil 1

**„Das lasse ich mir nicht gefallen!“**

Sie wirken nach dem Westring-Gipfel mit den Oberösterreichern verirrt, Herr Bundeskanzler. Ja, da sind Ausdrücke gefallen, die ich mir nicht gefallen lasse. Ich lasse mich von niemandem erpressen. Landeshauptleute sind da keine Aushahnme.

Sie wollten nicht, wie gefordert, sofort den neuen OÖ-Mitfinanzierungs-Vorschlag zustimmen. Na, wo sind wir denn! So ein Ultimatum akzeptieren wir keinesfalls!

Aber das Pühringer-Dobusch-Angebot wird jetzt

dennoch geprüft.



**POST**  
VON  
**JEANNÉE**

**Liebe Barbara Prammer,**  
wäre ich nicht „Krone“-Postler, sondern US-Botschafter, ich würde ohne zu zögern das folgende vertrauliche WikiLeaks-Dossier über Sie erstellen:

Barbara „Babs“ Prammer, Präsidentin des Österreichischen Nationalrats, Hochakutives und aggressives Alpha-Weibert. Will zum Beispiel seit Bekanntwerden des Fakums, dass der Frauenanteil im Parlament von Uganda höher ist als jener im Hohen Haus am Ring, dort einführen. Wofür Frau Prammer „jedes Mittel recht ist“, wie sie knurrt. „Um anschließend den niedrigeren Polizeizirk zu verbieten. Wegen dessen angeblicher Nähe zum Sexismus.“ Alles „nix“ aber gegen die

brandaktuellen Intentionen von „little big Babbs“, die da sind: Installation einer eigenen Polizeitruppe für den Nationalrat nach deutschem Vorbild. Was bedeutet würdig, das Parlament ein unabhängiger Polizeizirk ist und die Frau Nationalratspräsident alleinige Kommandantin derselben.

Die Motive für Prammers „Private Cops“ liegen völlig im Dunkeln. Denn die Vermutungen des „Krone“-Leserbriefschreibers Hans-Jörg Schobert aus Salzburg, Babs sei möglicherweise in großer Sorge, dass man ihr die Abgeordneten stehlen möchte, und wollte mit den Parlaments-Bullen solches verhindern, ist doch ein wenig weit hergeholt.

So weit mein Dossier über

Sie, wenn ich US-Botschafter wäre. Wie finden Sie?

Liebe Grüße, Ihr *M. J.*

# Geldspritz jetzt für heftigen Politzwist

durch Land Oberösterreich und Stadt Linz gegen grüne Attacken verteidigen



„Ich bin davon überzeugt, Wer ernsthaft eine Verkehrslösung für Linz sucht, findet 66“  
Ministerin Doris Bures (SP)

**mönax**  
Sicht doch gleich besser

**GÜLTIG NUR AM 03.12.2010**

**14,99**  
statt 29,95\*\*  
ca. 1000 Tasten

**4,50 Stück**  
2,90

**SHAGGY, 100%**  
Polypropylen, Flachboden;  
ca. 3cm, ca. 100/60cm,  
in verschiedenen Farben erhältlich.  
**14,99** 07730046-000000

## Ob der Enns

mit anderen Ländern bereits sehr gute Lösungen gefunden. Im Burgenland wird zum Beispiel statt einer geplanten Schnellstraße (nämlich der S 31 im Süden) nun eine gut ausgebauten Landesstraße realisiert. Das ist eine optimale Verkehrslösung und spart dem Steuerzahler 80 Millionen €“, so Bures. Land Oberösterreich und Stadt Linz verweisen allerdings darauf, „dass sie nur dem Autobahnprojekt ihre Zustimmung geben werden“, wie LH-Führer in einem Vermerk über das Verhandlungsergebnis in Wien festgehalten hat ...

## Ein „irischer“ Westring

Jetzt wird um den Linzer Westring geschachtelt wie am Bazar. Auch wenn, wie es der Bundeskanzler noch dem Westring-Gipfel enträsst formuliert hat, „wir hier nicht in einem Wirtschaftskrieg“ fiel der „Ultradramat“ zurück, wird in den nächsten Wochen noch einmal versucht, das Geld für dieses so wichtige Projekt zusammenzukratzen.

## Stress löst Fieberblasen aus

Beinahe jeder kennt sie, jeder Dritte leidet darunter - an den schmerzhaften Bläschen im Bereich der Lippen. Fieberblasen treten hauptsächlich in Stresssituationen und während grippealer Infekte auf. Ein spezielles Aktiv-Selen lässt Fieberblasen nun rascher abheilen und verzögert zudem das Wiederauftreten. Diese Selen-Patentformel zur Behandlung von Herpesinfektionen ist als Selovir-Spray (rezeptfrei) in Apotheken erhältlich.



Foto: MATTHIAS KÄRKL

Ich bleibe dabei: Eine Verkehrslösung für Linz muss kommen, aber wir sind zu Sparsamkeit verpflichtet. Wir lassen die Asting jetzt rechnen. Es wird geschaut, was dieser Vorschlag bedeutet.

Werden Sie bei dem für den 10. Jänner vereinbarten nächsten Westring-Termin wieder dabei sein? Zunächst: Dieses Ge-

Bundeskanzler Werner Faymann beim Westring-Gipfel verärgert von der OÖ-Delegation.

Kontrolle für Junge

ÖÖ.Nachrichten, S. 1.  
Fr., 1. Dez. 2016

## Westring: Neuerliche Prüfung bringt Land Oberösterreich um Druckmittel

LINZ. Der Westring-Gipfel in Wien brachte die Möglichkeit eines Kompromisses, aber das Land hat sein Druckmittel verloren.

15 Prozent Mitfinanzierung boten Land Oberösterreich und Stadt Linz Infrastrukturministerin Doris Bures (SP) für den Westring an: Mit dem Erfolg, dass

der Bau von der Asfinag noch einmal geprüft wird und Doris Bures vorerst von ihrem grundsätzlichen Nein abrückte. Entschieden wird aber erst am 10. Jänner.

Ein „Druckmittel“, das sich das Land bisher vorbehält, wird damit aber wirkungslos: Oberösterreich hatte gedroht, dass die

oberösterreichischen Nationalratsabgeordneten dem Bundesbudget nicht zustimmen, sollte der Westring abgelehnt werden. Der Budgetbeschluss ist für 22. Dezember terminiert, vor der nächsten Verhandlungsrunde im Jänner wird es daher sicher kein „Veto“ der Oberösterreicher geben. Seite 4

## INTERVIEW

# Linz-Umfahrung als „Alternative für den Westring“

**LINZ.** Der Linzer Westring sei aus umweltrechtlichen Gründen nie durchzubringen, sagt Grünen-Chef Rudi Anschober. Als Alternative sollten der Bau einer großräumigen Umfahrung im Westen von Linz geprüft und der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.

von ANNELIESE EDLINGER

**OÖN:** Sie sind kürzlich 50 Jahre alt geworden. Wird Ihnen VP-Straßenbau-Landesrat Franz Hiesl zum 60er einen Westring schenken?

**ANSCHOBER:** Sicher nicht zum 60er, und schon gar nicht zum 70er. Ich bin mir zu 95 Prozent sicher, dass der Westring nicht kommen wird. Durch die hohe Belastung der Linzer Luft wird er nie genehmigt werden. Da können ÖVP und SPÖ noch so viel Geld zur Mitfinanzierung anbieten, die Umweltverträglichkeitsprüfung wird negativ ausgefallen.

**OÖN:** Die Grünen sind gegen die geplante Tunnelautobahn Westring, die ÖVP will sie unbedingt. Erschüttert das die schwarz-grüne Landeskoalition?

**ANSCHOBER:** Nein. Dieses Projekt war von Beginn an ein Streitfall. Deshalb steht es auch nicht im Regierungsübereinkommen. Wir müssen zwei Dinge rasch angehen. Erstens den Aus-

bau des öffentlichen Verkehrs. Das heißt, Mühlkreisbahn ausbauen, die zweite Linzer Straßenbahnachse und die Stadtbahn nach Gallneukirchen rasch bauen. Und dann braucht es eine Umfahrungsoption. Als akute Lösung für das obere Mühlviertel wäre eine Westvariante denkbar, im Bereich Walding, Ottensheim. Entweder mit einer zusätzlichen Donaubrücke oder durch die Nutzung des Übergangs beim Kraftwerk Ottensheim.

**„Der Konflikt um den Westring gefährdet die schwarz-grüne Koalition nicht. Er spielt im koalitionsfreien Raum.“**

**RUDI ANSCHOBER**  
Landesobmann Grüne

**OÖN:** Sie sagen, es sei völlig untragbar, dass das Land den Westring mit 50 Millionen Euro mitfinanziert. Landeshauptmann Pühringer hat das aber versprochen. Können Sie dem Budget zustimmen?

**ANSCHOBER:** Ich glaube nicht, dass es jemals zur Umsetzung der Mitfinanzierung kommen wird.

**OÖN:** Wenn doch?

**ANSCHOBER:** Dann wird es mit Sicherheit keine grüne Zustimmung geben.

**OÖN:** Müssten Sie als konsequenter Grüner nicht die Koalition mit der ÖVP aufkündigen und alles tun, um den Westring zu verhindern? Oder ist der Konflikt ohnehin nur ein Scheinge- fecht, und intern ist alles Liebe und Grießschmarrn?

**ANSCHOBER:** Koalition aufkündigen ist nicht das Thema. Der Konflikt spielt im koalitionsfreien Raum. Unser Thema ist jetzt die Verhinderung des Westrings. Darum geht es.



Rudolf Anschober

(vowe)

Neben Polit-Streit um Vorfinanzierung droht auch Verzögerung bei Verfahren:

# Neue Stolpersteine für Westring

Der Westring bleibt auch an Schneechaos-Tagen politisches Reizthema Nummer eins. Da gibt's weitere Schlagabtäusche um die Rolle der Grünen als Westring-Gegner sowie um die Landes- und Stadtgeldspritz zu den Baukosten. Grünen-Chef Rudi Anschober hat indes einen neuen Stolperstein im Umweltverfahren entdeckt.

Oberösterreichs Landesregierung ist auf VP-Seite voll Westring-Optimisten. Baureferent Franz Hiesl rechnete vor kurzem noch mit Baubeginn „erstes Halbjahr 2013“ (zur Erinnerung: 2007 wurde uns der Spatenstich für 2009 versprochen).

Hiesl ist zwar zuversichtlich, dass die Umweltprüfung (UVP) positiv ausgehen wird und sich die Auflagen im normalen Rahmen halten werden. Er scheint den neuesten Stolperstein im UVP-Verfahren noch nicht zu kennen – nämlich ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs. Der erklärt – im Widerspruch zum UVP-Gesetz, aber im Einklang mit dem EU-Recht –, dass mit dem Umweltsenat eine weitere Instanz zustän-

„Pühringer muss die Grün-Querschüsse gegen den Westring stoppen“, fordert SP-Klubchef Karl Frais eine oberösterreichische

**“ Seit Mai 2008 – also seit zweieinhalb Jahren – läuft die Umweltprüfung für den Westring. Ich bin zuversichtlich, dass sie positiv abgeschlossen werden wird. ”**

VP-Landesvize Franz Hiesl



Die Linzer Westring-Gegner kämpfen mit Plakaten um Mitstreiter

Westring-Einheitsfront. Der neue Linzer SP-Manager Jakob Huber sieht gar schon den Westring an der Landeskoalition scheitern...

Und Grünen-Chef Rudi Anschober ätzt auch weiter, obwohl gerade in Hamburg Schwarzgrün an Streitereien zerbrochen ist: „Bei uns

brandet eine Welle der Empörung gegen das 78-Millionen-Euro-Geschenk von Land und Linz an den Bund auf“, wettert der Umwelt-Landesrat gegen die Westring-Mitfinanzierung. Und er beharrt darauf, dass das Autobahnprojekt wegen schädlicher Auswirkungen

umweltmäßig gar nicht genehmigungsfähig sei.

Das BZÖ macht in Wien Stimmung für den Westring und begrüßt die Mitfinanzierung: „Das verhindert eine Schmalspurvariante und ist vom Bund moralisch unausschlagbar“, so BZÖ-Nationalrat Rainer Widmann.

**“ Wenn ein Teil der Landesregierungskoalition weiter offen gegen den wichtigen Westring opponiert, dann offenbart das tiefe Risse in der VP-Grün-Koalition! ”**

SP-Klubchef Karl Frais

dig für Einsprüche ist. Das bedeutet ein Verzögerungspotenzial von einem halben bis zu zwei Jahren.

Neben diesem vom Grünen Rudi Anschober enthüllten Verfahrens-Stolperstein gibt's noch diverse Rutschpartie-Möglichkeiten auf politischem Parkett. Auf einer davon reitet die SP gerade intensiv herum, nämlich auf dem massiven Westring-Nein der Grünen in und trotz der schwarzgrünen Regierungskoalition.

Kronen  
Zeitung

# Koalitionsduell um den Westring



Auch wenn viele „Schwarz-Grün“ bereits daran zerbrechen sehen, geht das Koalitionsduell um den Linzer Westring als Autobahnprojekt weiter. Eine Aussprache zwischen LH Josef Pühringer (VP) und Grünen-Chef Rudi Anschober brachte am Freitag inhaltlich keine Annäherung, die Westring-Uneinigkeit geht weiter.

In der Sache selbst hat sich durch dieses Gespräch nichts geändert“, bleibt Anschober weiter auf Anti-Westring-Kurs: „Wir konzentrieren uns voll und ganz darauf, diese Geldverschwendungen zu verhindern und eine kostengünstigere Lösung durchzusetzen“, sagte er nach der Aussprache mit LH Pühringer.

**„Ein Koalitionsbruch wäre es dann, wenn die VP zum Beispiel die vereinbarte Energiewende auf dem Platz ließe.“**

LR Rudi Anschober, Grüne



Foto: Chris Koller

**„Die Koalition ist nicht gefährdet; sie ist weiterhin von einem guten Vertrauensverhältnis getragen.“**

LH Josef Pühringer, VP

ooe@kronenzeitung.at

Samstag, 4. Dezember 2010-  
keine Annäherung:

spräch: „Denn es war von Haus aus klar, dass wir hier inhaltlich gegenteilige Meinungen vertreten.“ Der Konflikt um den Westring spielt sich denn auch im koalitionsfreien Raum“ ab.

Die Grünen lassen daher auch nicht locker: Gestern Nachmittag starteten sie eine „Facebook“-Petition gegen Landesgelder für den Westring: „Es ist verantwortungslos, sich jetzt in dieses Projekt zu verbeißen, aber die Untersuchung von kostengünstigeren Alternativen zu verweigern“, begründet Landesrat Anschober das.

Inhaltlich hat die Aussprache also nichts gebracht, klimatisch womöglich aber schon: Pühringer besuchte am Freitagabend die offizielle 50er-Fetei Anschobers ...

## Ob der Enns

Und nicht für die Grünen, für die das Westring-Duell eher ein Gottesgeschenk ist, weil sie endlich wieder einmal auch in Konfrontation mit der VP Profil

## Das Ringen um die Zukunft

zeigen können und künftig nicht mehr so lämmend konstruktiv sein müssen. Und Oberösterreich? Dem Land tut's gut, wenn kreativ um Zukunftslösungen gerungen wird! pö

Kronen Zeitung S. 24  
So, 5. Dez. 2010

## Inserate und Plakate aus dem Jahr 2007 in Sachen Westring: **Ein Hürterfest für LH Pühringer**

Irgendwann holt einen alles ein, erst recht in der Politik: „Oberösterreich hat sich durchgesetzt“, jubelte LH Josef Pühringer (VP) im Frühling 2007 – siehe Inseraten-Beispiel links. Sein Straßenbau-Vize Franz Hiesl assistierte auf einer Pressekonferenz: „Alle wichtigen Infrastrukturprojekte im Großraum Linz werden seitens des Bundes wie geplant errichtet“. Und weiter: „A 26

Westring Linz: Baubeginn 1. Halbjahr 2009.“

Vielleicht sind diese Aussagen einer der Gründe dafür, warum Pühringer und Hiesl gar so vehement – manche sagen auch stur – um den Linzer Westring kämpfen: Denn dies ist nicht nur eine Glaubwürdigkeitsprobe für Wiener SP-Politiker, sondern auch ein Härtetest für die Glaubwürdigkeit der VP-Spitze im Land.

Summerauerbahn, Mühlviertler S 10, Pyhrnautobahn-Vollausbau und Sanierung der Innkreisautobahn seien auf Schiene, sagt Pühringer nun zum damaligen Inserat. Der Westbahnbau ist noch in Planung, die City-S-Bahn hängt von Mühlkreisbahn und zweiter Linzer Straßenbahnachse ab, die Pyhrnbahn wurde hinter die Summerauerbahn gereicht. Wackeln derzeit also nur Westring und 4. Linzer Donaubrücke wirklich...“

werner.poehlinger@kronenzeitung.at

**ANZEIGE**

**„Oberösterreich hat sich durchgesetzt!“**

Foto: „Krone“



Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer

4. Linzer Donaubrücke  
Westring  
Mühlviertler Schnellstraße  
Summerauerbahn  
City-S-Bahn (Planung)  
Innkreisautobahn  
Pyhrnautobahn  
Westautobahn  
Westbahn

Keine Verzögerungen mehr für die wichtigsten Infrastrukturprojekte unseres Landes!  
Längst beschlossen. Die 4. Donaubrücke und die OÖ Obersteiermark haben erstmals gekämpft:  
Bester Straßen- und Schienenverkehr für Oberösterreich!

**Oberösterreich & ÖVP**  
Gemeinsam haben wir viel vor.

**Im Jahr 2007 sah die Welt der oberösterreichischen Verkehrsinfrastruktur für LH Josef Pühringer etwas rosiger aus.**

Baubeginn 2009  
Oberösterreich & ÖVP

Es wird wieder kalt, Heiz-Preise aber gerade im Dezember immer hoch • Durch einfache Maßnahmen wird das Geldbörse gespart

# Gus, Öl und Pellets – der Winter wird heuer sehr teuer

Nur kurz liegen die Temperaturen in Oberösterreich über dem Gefrierpunkt, die nächste Kältewelle steht bevor: Da heißt es füchsig einheizen – und das dürfte heuer richtig teuer werden! Denn die Preise für Heizöl, Flüssigas und Pellets sind derzeit höher als in den vergangenen Jahren im Dezember – siehe Grafik rechts.

Ulrike Weiß vom Konsumentenschutz der öö-Arbeitskammer hat den Preisvergleich zusammengestellt

## Tipps zum Sparen

- Richtig lüften! Kurz und kräftig, dann die Fenster wieder schließen.
- Alle Heizkörper regelmäßig entlüften und nicht feststellen.
- Sehr wichtig: die Türdiele, Vorhänge darüber hängen lassen.

**Pauschalpreis im Gerangel** um die baufällige Linzer Eisenbahnbrücke: Doris Bures ließ schriftlich erstmals Interesse der Eigentümer an der Brückenzukunft durchblicken: „Die ÖBB haben keinen Bedarf an einer befahrbaren Brücke, da die bestehende fast gänzlich vom Straßenverkehr benutzt wird.“ Auch die bis 2017 laufenden Verträge mit dem Land zur Fortführung der Mühlkreisbahn kann ohne die Verbindung zum Hauptbahnhof Linz abgewickelt werden. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Ein paar kleine Fragen an die Eltern.** Bevor sie der Unterrichtsministerin, den Lehrern, im ärgsten Zorn vielleicht sogar dem Schulwart faule Eier nachwerfen. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Interview**  
„Energie sparen  
noch wohnen  
behaglicher“

Gerhard Dell

„Mittel- und langfristig kann man sagen: Energie wird teurer“, rat Gerhard Dell vom öö-Energiesparverband, sich für den Frühling Wärmedämmmaßnahmen vorzunehmen – außer, man hat das schon erledigt. Beleuchtet durch Sie Ihre Ratschläge? Ich wohne in einem Niedrigstenergiehaus und habe die modernste Umwälzpumpe, die es gibt. Aber es gibt immer Kleinigkeiten zu tun. Frauen ist stets kalt. Ihnen auch? Im Gegenteil, bei uns ist es sehr behaglich. Das hängt nicht nur

von der Raumtemperatur ab, sondern auch von der Dämmung der Fenster. Da muss man keinen Pullover anziehen. Trotzdem sollte man nicht zu viel einheizen. Das Senken der Raumtemperatur um einen Grad bringt 5 bis 6 Prozent Ersparnis. HS



▲ Wenn es draußen bitterkalt ist, hat man es drinnen gerne wohlig warm und gemütlich.



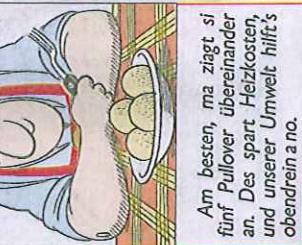
## Red Zac: Elektronik unterm Christbaum

Wohinachten ist für viele Handelsketten die wichtigste Zeit im Jahr. Laut RegioPlan Consulting wird heuer ein Plus von drei Prozent im Einzelhandel erwartet. „Bei uns steht nicht nur“ der Geschäftskauf, nicht ins Auge, ist eine fundierte Beratung über den Durchschnitt eines normalen Monats“, erklärt Red Zac-Vorstand Alexander Klaus. Die Elektrobranche geht von einem Gesamtumsatz von 250 Millionen Euro aus. Bei Weihnachtsgeschäft selbst, spielt besonders die Designfrage eine wesentliche Rolle. Niemand will mehr seine Kaffeemaschine in einem „Küchenkasten“ verstauen, sondern stolz seinen Espresso- oder Kapselautomat im edlen Design präsentieren. „Wie sieht das Teil aus, dass ich kaufen und was kann es“, fragt sich der Kunde. „Selbst bei Staubsaugern scheuen immer mehr Konsumenten nicht nur auf die Saugleistung, sondern vor allem auf Form, Farbe und



Bürgermeister Linz

## Knödel-Sepp



Am besten, ma zeigt si fünf Pullover übereinander an. Der Sport Heizkosten und unserer Umwelt hilft's obendrein a no.

## ÜBB wollen Verantwortung für die Stadt abgeben

Paukenschlag im Gerangel um die baufällige Linzer Eisenbahnbrücke: Doris Bures ließ schriftlich erstmals Interesse der Eigentümer an der Brückenzukunft durchblicken: „Die ÖBB haben keinen Bedarf an einer befahrbaren Brücke, da die bestehende fast gänzlich vom Straßenverkehr benutzt wird.“ Auch die bis 2017 laufenden Verträge mit dem Land zur Fortführung der Mühlkreisbahn kann ohne die Verbindung zum Hauptbahnhof Linz abgewickelt werden. Ein paar kleine Fragen, eben die Wut gegen PISA sich auf

den Randale-Demos entsetzt Vater und Mütter entzündet. PISAledes vierte Kind kann nicht groß zu 75 Prozent deutschsprachige Kinder. Erwähnt nur für den Fall, dass jemand gleich noch eine fröhliche Auseänder-Debatte entzünden möchte.

**Auf dem Nachtkastl nur die Fernbedienung**

Berder Fernbedienung nur eine Schachtel Kekse? Wie bitte, zum Leselehrer. Wann haben Sie gar keine Zeit? Oh, Pardon. Und das Arbeitsamt bietet Nachschulungen für Analphabeten, die auch gern irgendwann einen Job hätten. Gute Nacht, ja dann.

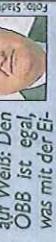
Wann haben Sie, Mami oder Papi, zuletzt einen Brief geschrieben? So, so, das ist von gestern. Natürlich. Verstecken Sie wundern sich nicht, dass die Kinder lesen und schreiben lernen. Lesen und Schreiben, diese grandiosen Abenteuer im Kopf, das ist eine lustige Wieso soll ein Kind ausgerechnet in der Schule Bock auf ewwas haben, das zu Hause keinen interessiert. Für die Pizza-Packung und das Fernsehprogramm werden die Lesekunstleute schenken. Und das Arbeitsamt bietet Wörter reden, ein Buch in der Hand genommen? Was, auf Ihrem Nachtkasten liegen auf, versieh, zum Reden bleibt

## Tag für Tag

Von Margot Swoboda



eigentlich gar keine Zeit. Das Nötigste wird in Fetzen-Schnellsprach erledigt, ansonsten lungert jeder im Haushalt vor seiner persönlichen Fernsen- und Internet-Kiste herum. Wann haben Sie, Mami oder Papi, zuletzt einen Brief ge- schrieben? So, so, das ist von gestern. Natürlich. Verstecken Sie wundern sich nicht, dass die Kinder lesen und schreiben lernen. Lesen und Schreiben, diese grandiosen Abenteuer im Kopf, das ist eine lustige Wieso soll ein Kind ausgerechnet in der Schule Bock auf ewwas haben, das zu Hause keinen interessiert. Für die Pizza-Packung und das Fernsehprogramm werden die Lesekunstleute schenken. Und das Arbeitsamt bietet Wörter reden, ein Buch in der Hand genommen? Was, auf Ihrem Nachtkasten liegen auf, versieh, zum Reden bleibt



wir Schwarz auf Weiß: Den Eisenbahnbrücke passt. Wir zu gut daran, bereits eine eigene neue Brücke zu planen. Franz Dobusch, Bürgermeister Linz

Kronen Zeitung, Oberösterreich, S. 14

Mo, 6. Dez. 2010

Virtuelle Politaktivisten:

## Westring-Gegner sind online vorne

Jetzt hat die Westring-Debatte auch das Online-Netzwerk Facebook erreicht – wir berichteten. Wobei die Gegnerschaft des Linzer Mega-Straßenprojektes virtuell besser organisiert sein dürfte als seine Anhänger.

Denn während die Onlinepetition von Grünen-Chef Rudi Anschober gegen den Westring im World Wide Web bereits mehr als 300 Befürworter gefunden hat, hinkt die virtuelle Gruppierung „Oberösterreich braucht den Westring“ mit prominenten Unterstützern wie WKO-Kammer-Vize Ulrike Rabmer-Koller hinterher. Die Straßenbaufreunde haben nämlich nur 83 Befürworter.



Zusammenarbeit über Landesgrenzen hinweg

# Fast alle für den Westring

OÖVP präsentierte Umfrage – Sieben von zehn berösterreichern: Westring muss gebaut werden!

Von Michael Kaltenecker

Mitten hinein in die Offensive der Westring-Gegner hat gestern die OÖVP Oberösterreich eine Meinungsumfrage präsentiert, die in ihrer Einheitlichkeit für den Linzer Westring alle überrascht hat. Das wichtigste Ergebnis der markt-Umfrage (1. bis 6. Dezember, 500 für die obere Westring, vor allem die Mühviertler und die Linzer, trotzdem ist die Stimmung OÖ-weit extrem positiv.“) ist, dass, was wir tun, im Einklang mit den Bürgern ist“.

Die Umfrage zeigt uns, dass

„... das, was wir tun, im Einklang mit den Bürgern ist“

rund 200 Millionen Euro bauen – will der Landeshauptmann die Umfrage nicht verwenden. Denn der Westring sei ausdrücklich im Koalitionsfreien Raum angekündigt, die Meinung der Grünen dazu sei immer klar gewesen, und mit Bures und Bundeskanzler Werner Faymann gebe es ein Stillhalteabkommen bis 10. Jänner.

An diesem Tag ist eine neue Gipfeltreffen geplant, an dem über die Zukunft des West-

ring und das Angebot des Landes und der Stadt Linz, sich mit 78 Mio. Euro an der Finanzierung zu beteiligen, entschieden werden soll.

Foto: oövp

**Braunau: ÖVP-Kandidat will Bürgerbeteiligung**

Foto: oövp



Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in Braunau den Aufruf schicken, per Postkarte Anregungen für ein beseres Braunau zu machen. „Je mehr Ideen für Braunau kommen, umso besser“, hofft Waidbacher, auf ein ebenso großes Interesse, wie die zwei Auftrittsveranstaltungen „Besser.Machen“. Foto: oövp

wanderung neu geregelt werden soll, wird zunächst weiter ein Jahr ausgestellt und kann in weiterer Folge für ein weiteres Jahr, danach für drei Jahre und schließlich auf fünf Jahre verlängert werden. Eingeführt werden übrigens auch strengere Sanctionen bei Beschäftigung illegaler Drittstaatsangehöriger. Unternehmen werden verpflichtet, dem AMS die Beschaffung eines Rot-Weiß-Rot-Card (RWR-Card), mit der Zu-

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in



**W zum Westring! Keine weiteren Verzögerungen**

Die Betroffenen, vor allem die Pendler aus dem Mühlviertel, die täglich in und um Linz im Stau stehen, drängen immer häufiger auf den Bau des Westrings. Foto: oövp

Grünen initiierten

Facebook-Petition gegen den Westring und die Mittafinanzierung des Projekts 724 Unterstützungs-erklärungen eingangen seien.

**FPÖ schlägt PPP-Modell vor**

FPÖ-Chef LR Manfred Haimbuchner glaubt nicht, dass es im Jänner grünes Licht für den Westring geben werde. Er schlägt daher gemeinsam ein alternatives Finanzierungsmodell (PPP – Public

Private Partnership) vor. Haimbuchner schweift ein „Verfügbarkeitsmodell“ vor: Ein privates Unternehmen baut die Autobahn, die öffentliche Hand zahlt während der Betriebsdauer (üblich sind 30 Jahre) ein „Verfügbarkeitsgehalt“. Für den Bund wäre das über diese Zeitspanne vertraglich, wahrscheinlich sogar für

Sowohl Pühringer als auch der öö. Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl, sind optimistisch, dass es am 30. Jänner eine positive Entscheidung einer öffentlichen Hand geben wird. Der Westring bewegt

Weitere Umfrageergebnisse: O Der Westring bewegt die Bevölkerung: 74 Prozent haben die Debatte verfolgt, 26 nicht. O 84 Prozent sagen, dass der Westring die Situation vieler Pendler erleichtern würde; 53 Prozent halten eine Verzögerung für nicht akzeptabel. Im Einklang mit den Bürgern fühlen sich auch die Grünen. Ihr Chef, Landesrat Rudolf Aischbacher gesteht in einer Aussendung mit, dass die Finanzierung müsse man einmal zurückzuzahlen.

ohne Daueraufenthalt zu melden. Auftraggeber halten für Verstöße von Subunternehmern sowie für Lohnforderungen ausbindlicher Arbeitnehmer. Bei Verstößen gegen das Ausländerbeschäftigungsgesetz können Unternehmen von öffentlichen Zuwanden bis zu drei Jahren ausgeschlossen werden und müssen Forderungen der letzten 12 Monate zurückzuzahlen. Bei besonders

**WARNUNG**

Notenbankgouverneur Ewald Nowotny hat an die österreichischen Gemeinden eine eindringliche Warnung zu mehr Budgetdisziplin gerichtet. Die Gemeinden dürften sich nicht zu stark verschulden. Die Zinssätze seien derzeit sehr niedrig, bei einer allfälligen Zinsanhebung könnten die Gemeinden dann in Schwierigkeiten geraten. Die Nationalbank beobachte derzeit einen regredirenden „Wettbewerb“ zwischen den Kreditinstituten um Komunalfinanzierungen mit erstaunlichen Zinssätzen“.

## Kurz & bündig

### GLEICHE CHANCEN

Wirtschaftsministerin Barbara Prammer (SPO) eine Lösung ein, die den Privat-TV-Anbieter bei der Übertragung die gleichen Chancen eröffnet und garantiert wie dem öffentlich-rechtlichen Rundfunk.“

### GENERALSANIERUNG

Für Nationalratspräsidentin Barbara Prammer ist trotz Spardrucks eine umfassende Sanierung des Parlamentsgebäudes in jedem Fall „alternativlos und unverzichtbar“. Mit Februar würden die Babenberger verschiedene Varianten mit Kostenabschätzungen vorgelegt.

### Rot-Weiß-Rot-Card

Der Westring sei ausdrücklich im Koalitionsfreien Raum angekündigt, die Meinung der Grünen dazu sei immer klar gewesen, und mit Bures und Bundeskanzler Werner Faymann gebe es ein Stillhalteabkommen bis 10. Jänner. An diesem Tag ist eine neue Gipfeltreffen geplant, an dem über die Zukunft des West-

### Mit der Neustrukturierung des Außenhalbwesens für Menschen aus Nicht-EU-Ländern wird auch besonderes Augenmerk auf den heimischen Arbeitsmarkt gelegt.

„Dazu erreichen wir, dass Menschen, die sich bei uns niederlassen wollen, auch eine Arbeit – und somit eine menschenwürdige Basis für das Zusammenleben – finden“, lobt ÖVP-Nationalrat Nikolaus Prinz den Gesetzesentwurf.

Die Rot-Weiß-Rot-Card (RWR-Card), mit der Zu-

## Warnstreiks gegen Ackerl-Budget

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

triebsversammlungen. Wie

Um es „besser zu machen“ muss man wissen, wo der Schuh drückt:

ÖVP-Bürgermeisterkandidat Johannes Waidbacher (Foto) wird deshalb an alle 7000 Haushalte in

Präsentieren die Westring-Umfrage: sr: OÖVP-Geschäftsleiter Wolfgang Hattmannsdorfer (links), LH Josef Pühringer und ÖVP-Geschäftsführer Michael Strigl. Foto: oövp

Wolfgang Hattmannsdorfer

LH Josef Pühringer

Michael Strigl

Trotz Änderungen: Kritik an Sparplänen durch Sozialvereine

Noch geben pro mite OÖ, EXIT-sozial und ARCUS die Hoffnung nicht auf, am Montag und Dienstag gibt es Warnstreiks und Be-

# Oberösterreich INOFFIZIELL

VON WERNER PÖCHINGER

## Neue Umfrage stützt beim Linzer Westring

70 Prozent der Oberösterreicher sind für den Bau des Westrings, 62 Prozent unterstützen die streitbare Position des Landes gegenüber dem Bund. Das sind die Hauptabschaffungen einer market-Umfrage im Auftrag der VP. LH Josef Pühringer sieht darin eine Rückenstärkung für die Westring-Kämpfer. Von der FP kommt ein neuer Vorschlag zur Finanzierung dieser Autobahn.

500 Oberösterreicher wurden vom Linzer market-Institut befragt – und zwar nach dem Westring-Gipfel in Wien vom 29. November, bei dem die Prüfung einer Etappenlösung und einer Mittfinanzierung durch Stadt Linz und Land OÖ beschlossen worden sind.

**Das ist für uns Rückenwind, aber keine Kampfmunition. Wir wollen bis 10. Jänner keinen Streit!**

LH Josef Pühringer (VP)



Das ist für uns Rückenwind, aber keine Kampfmunition. Wir wollen bis 10. Jänner keinen Streit!

LH Josef Pühringer (VP)

Die stärksten Motive für den Bau des Westrings sind (für 84 Prozent der Befragten) die Entlastung der Pendler – und (für 74 Prozent) die Chance, die Verkehrssituation in Linz zu beruhigen und zu verbessern. Auch die Bedeutung des

Westring-Gipfel am 10. Jänner gilt ebenfalls. Anhänger sind für den Bau, 47 Prozent dagegen.

Noch zugespielter: Die Gruppe jener Grünen-Fans, die den Westring „auf jeden Fall“ haben wollen, ist mit 17 Prozent größer als die 11 Prozent, die ihn „sicher nicht“ wollen. Das sollte den Grün-Politikern zu denken geben!

## Ob der Enns

Die schwarzblaue aus Ziemlich gespalten: 41 (1) Prozent der Grünen-Front hält auch bei den Parteianhängern: 83 Prozent der VP-Fans, 68 Prozent des SP-Lagers und 65 Prozent jener, welche die FP bevorzugen, befürworten – mehr oder weniger – den Bau der Linzer Entlastungsautobahn.

Und er verteilt die Notwendigkeit von Kürzungen:

„Die Umstrukturierungen im Sozialressort sind nichts

70 Prozent sind dafür, dass Autobahn verwirklicht wird:

## „Kämpfern“ den Rücken

ger auch aus der Umfrage. FP-Chef Manfred Haimbuchner hält all die Westring-Verhandlungen für „Scheingefechte“. Er macht nun den Vorschlag, das Autobahnstück samt 4. Linzer Donaubrücke von Privaten errichten und finanzieren zu lassen, wobei Bund und Land dann Jahrespauschalen für den Betrieb des Westrings zahlen sollen.

**Was bis jetzt versucht wurde, um den Westring zu erreichen, hat nichts gebracht. Daher soll nun unsere Finanzierungs-Idee ernsthaft geprüft werden!**

FP-Chef Manfred Haimbuchner

Foto: Christian Koller

## Oberösterreich AKTUELL

### Finger abgetrennt

Vier Finger verlor ein Hilfsarbeiter (51) aus Kopfing bei einem Arbeitsunfall. Er war in eine Betonplattformmaschine geklettert, die sich in Bewegung setzte und ihm die Finger abtrennte.

### Einbruch in Schule

Die Diebe brachen in die Hauptschule Feldkirchen an der Donau ein, stahlen eine Kamera, Videokamera, vier Laptops und Geld. Außerdem richteten sie enormen Sachschaden an.

**Autobausässen rauftem**

Nach Laserpointerattacken gerieten in Linz 16 Insassen dreier PKW aneinander. Die Rauferei forderte zwei Verletzte.



Wenn auch Sie bei unserer Tiere-Aktion milzmachen wollen, Originalfoto (Ihre „Christkindl“ samt Kürbischenwollen, Geburtsdatum, Name der Eltern, Wohnort usw.) an die OÖ-Krone, Kenwort: „Unsere Christkindl“, Khevenhüllerstraße 31, 4020 Linz. Für die Rücksendung der Fotos bitte ein frankiertes Kuvert belegen, E-Mails: sekretariate@oekrone.at. Keine Veröffentlichung garantiert! Die von uns veröffentlichten „Christkindl“-Fotos finden Sie auch unter ooe.krone.at

mehr auf 000.KRONE.AT

## Ackerl verteidigt den Spurkurs im Sozialressort gegen Kritik

Während Vereine gegen die Budgetkürzungen Sturm laufen: notwendige Konzentration auf Kernaufgaben.“ Dabei geht es Kürzungen bei psychosozialer Beratung und Freizeitangeboten – nicht weil es dort „besonders leicht“ (so der Vorwurf) sei, sondern aus der Überzeugung heraus, dass es hier auch alternative Versorgungsstrukturen gibt.“

Davon wiederum zeigt sich die grüne Sozialsprecherin Ulrike Schwarz „tief betroffen“: „Die Aussagen von Ackerl treiben die Schwächen der Gesellschaft ins Abseits“, meint sie. Denn sie findet es „unerklärlich“, wo es die alternativen Angebote geben soll.

oee@kronenzeitung.at



SP-Kanzler Werner Faymann verteidigte noch 2007 und 2008 als Verkehrsminister den Linzer Westring gegen massive Kritik der Grünen in parlamentarischen Anfragen

**D**ie Westring-Umfrage Verbindung wurde in verschiedenen Studien und Untersuchungen nachgewiesen. Die A 26 ist so ausgelegt, dass unter maximaler Berücksichtigung des Schutzbefürfnisses des Planungsraumes und seiner AnrainerInnen eine Lösung gefunden wird, welche auch den verkehrlichen Zielen entspricht.“ ist einzuhalten.“

**A**uch zur jetzt so umstrittenen Finanzierung nahm Faymann Stellung: „Die A 26 – Linzer Autobahn, Abschnitt Süd – wurde in der Prioritätenreihung verankert, wodurch die Finanzierung gewährleistet ist.“ Dazu muss man aber anmerken, dass der Kostenstand dann, als der Westring-Autobahn! Und da wurde schon thematisiert, was jetzt wieder aktuell ist: „Wollen Sie tatsächlich in Zeiträumen rigider Sparmaßnahmen bei Gesundheit, Bildung und innerer Sicherheit so ein finanzielles Defizit anrichten“, fragte Moser 2007. Faymann dazu am 14. Dezember 2007: „Die Notwendigkeit dieser hochrangigen

denn bis zum nächsten Westring-Gipfel am 10. Jänner gilt eine Art Weihnachtsfriede. Sollte es aber nichts werden mit dem Westring, sei den Oberösterreichern klar, dass das am Bund liege und nicht am Land OÖ, liest Pühringer.

Die stärksten Motive für den Bau des Westrings sind (für 84 Prozent der Befragten) die Entlastung der Pendler – und (für 74 Prozent) die Chance, die Verkehrssituation in Linz zu beruhigen und zu verbessern. Auch die Bedeutung des

Westring-Gipfel am 10. Jänner gilt ebenfalls. Anhänger sind für den Bau, 47 Prozent dagegen.

## Eine grüne Westring-Spalitung

Die die den Westring „auf jeden Fall“ haben wollen, ist mit 17 Prozent größer als die 11 Prozent, die ihn „sicher nicht“ wollen. Das sollte den Grün-Politikern zu denken geben!



So sähе die neue Westbrücke im Zuge des Westrings aus

öö-Nachrichten, Die Sineelle Seite, S. 48  
SA, 11. Dez. 2010



✓  
vgl. S. 5

# Streit um den Linzer Westring löst einen Umfragen-Wettlauf aus

LINZ. Laut einer von der Landes-VP in Auftrag gegebenen Umfrage sind sieben von zehn Oberösterreichern für den Bau des Linzer Westrings. Gegner des Projekts präsentieren andere Zahlen: Bei ihnen wollen sechs von zehn Befragten, dass Alternativen zum Westring-Bau geprüft werden sollen.

Für 10. Jänner ist die nächste Verhandlungs runde zwischen Bund, Land und Stadt Linz über den Bau der Linzer Tunnelautobahn (A26) angesetzt. Bereits im Vorfeld rüsten sich Befürworter und Gegner des Mega-Projekts mit Umfrageergebnissen.

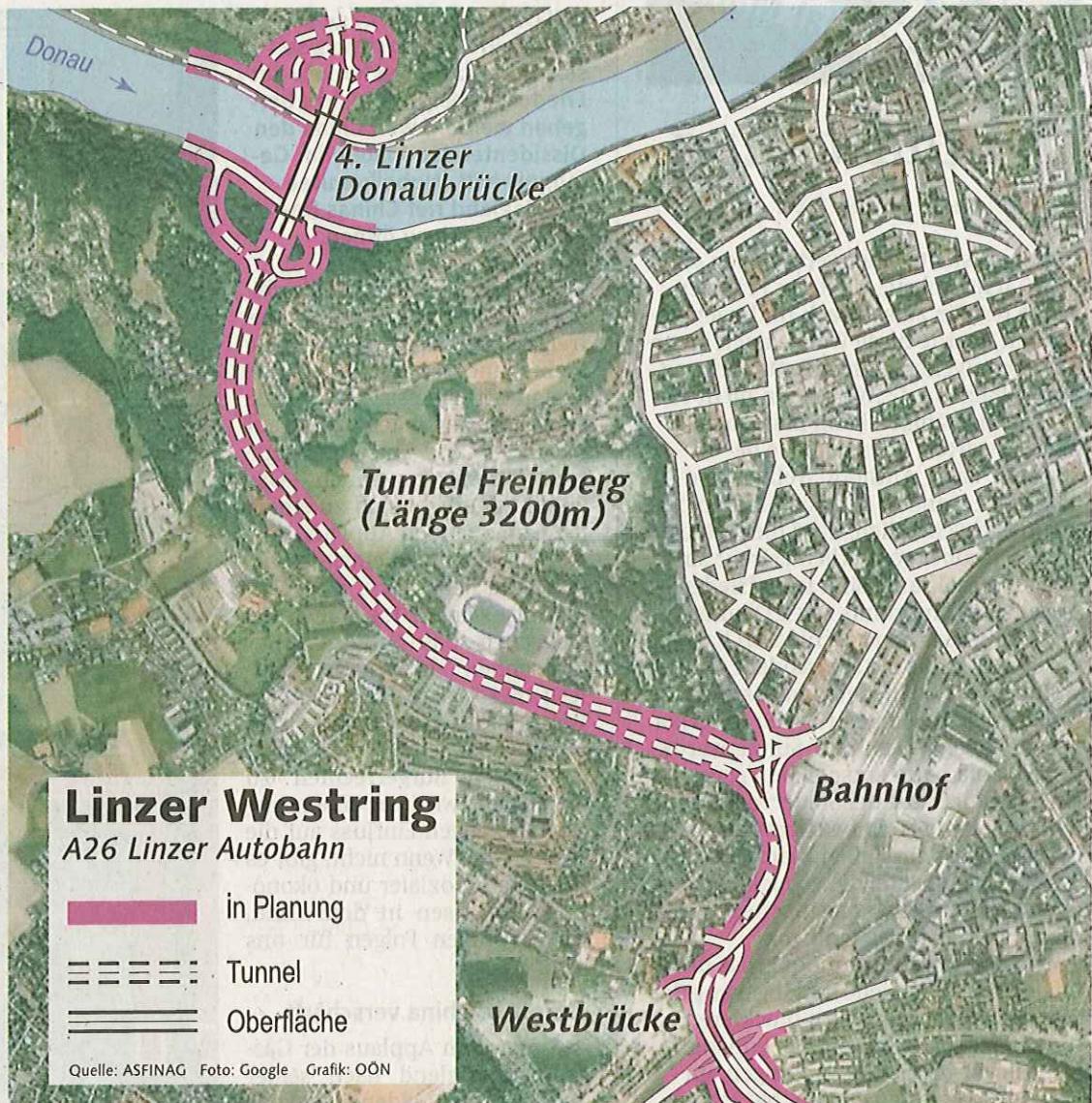
**„Die große Zustimmung hat mich überrascht, wenn man bedenkt, dass ein Hallstätter oder Ostermietlinger mit dem Westring nichts am Hut hat.“**

**JOSEF PÜHRINGER**  
Landeshauptmann (VP)

So hat die Landes-VP, die klar für den Westring eintritt, das Market-Institut damit beauftragt, 500 Oberösterreicher quer durchs Land zu ihrer Meinung zur A26 zu befragen. Demnach sagen sieben von zehn Befragten, dass der Westring „auf jeden Fall“ oder „eher schon“ gebaut werden soll. Nur sechs Prozent seien klar gegen das Projekt. „Die große Zustimmung hat mich überrascht, wenn man bedenkt, dass ein Hallstätter oder ein Ostermietlinger mit dem Westring ja nichts am Hut hat“, sagt Landeshauptmann Josef Pühringer (VP).

Wenn 62 Prozent der Befragten zudem meinten, dass die Position des Landes richtig sei (für Westring-Bau samt Kostenbeteiligung von Land und Stadt Linz), und nur 20 Prozent der Bundes-Position zustimmen würden (Westring in abgespeckter Form als Landesstraße), „bestätigt das, dass unser Weg richtig ist“, sagt Pühringer.

Ganz andere Umfragedaten präsentierte kürzlich die „Bürgerinitiative Linzer Luft“. Sie hat von Karmasin ebenfalls



500 Menschen befragt lassen, allerdings sind die im Großraum Linz daheim und deshalb stärker vom Projekt betroffen. Nach dieser Umfrage sind nicht sechs (wie bei Market), sondern 20 Prozent der Befragten „gar nicht einverstanden“ mit dem Bau des Westrings. Weitere Kernaussage: Je besser die Befragten über das Projekt informiert seien, desto geringer würde die Akzeptanz.

Darauf setzen die Grünen, klare Gegner der A26. Sie haben auf der Internet-Plattform Facebook eine Westring-Debatte eröffnet. Von 724 Einträgen seien „nur zwei pro Westring“, sagt Grünen-Landeschef Rudi Anschober. Er soll bereits eine weitere Umfrage zum Thema im Köcher haben. (eda/bock)

## FPÖ: Privat finanzieren

LINZ. Mit privaten Financiers soll über die Westring-Vorfinanzierung verhandelt werden, fordert die FPÖ. Ein „alter Hut“, entgegnet Landeshauptmann Josef Pühringer.

Bei der nächsten Verhandlungs runde mit dem Bund am 10. Jänner werde sich „auch nichts ändern“, wenn es aus Oberösterreich kein neues Angebot gebe, sagt FP-Landesrat Manfred Haimbuchner. Er verlangt von Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und dem Linzer Bürgermeister Franz Döbusch (SP), „ernsthaft“ das Modell einer privaten Vorfinanzierung (PPP-Modell) in die Ver-

handlungen einzubringen. Die Rückzahlung über 30 Jahre nach dem Bau wäre „leicht machbar“, zur „Not“ auch für das Land Oberösterreich.

„PPP-Modelle haben wir schon am Anfang angesprochen. Die Westring-Errichtung ist Sache der Asfinag, und beim Bund war man nicht interessiert. Das ist nichts Neues“, sagt Pühringer. Das Angebot, dass Land und Stadt 15 Prozent mitfinanzieren, „über ein PPP-Modell oder nicht“, sei aufrecht. Als „Schnapsidee“ bezeichnet Grünen-Verkehrssprecherin Gabi Moser Haimbuchners Forderung: Private Vorfinanzierungen kämen an Ende teurer.

# Streit um den Linzer Westring löst einen Umfragen-Wettlauf aus

LINZ. Laut einer von der Landes-VP in Auftrag gegebenen Umfrage sind sieben von zehn Oberösterreichern für den Bau des Linzer Westrings. Gegner des Projekts präsentieren andere Zahlen: Bei ihnen wollen sechs von zehn Befragten, dass Alternativen zum Westring-Bau geprüft werden sollen.

Für 10. Jänner ist die nächste Verhandlungs runde zwischen Bund, Land und Stadt Linz über den Bau der Linzer Tunnelautobahn (A26) angesetzt. Bereits im Vorfeld rüsten sich Befürworter und Gegner des Mega-Projekts mit Umfrageergebnissen.

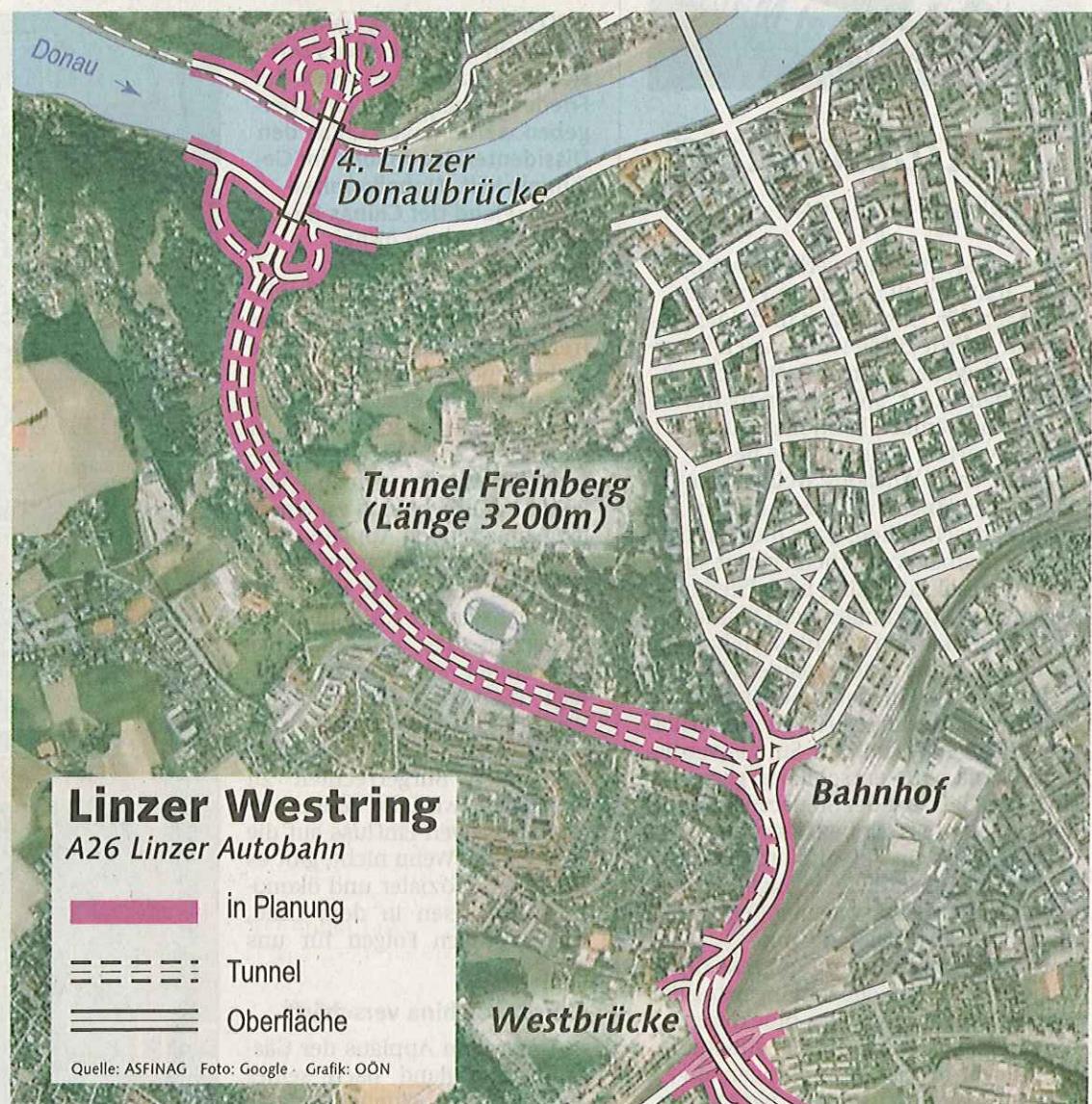
**„Die große Zustimmung hat mich überrascht, wenn man bedenkt, dass ein Hallstätter oder Ostermühlener mit dem Westring nichts am Hut hat.“**

**JOSEF PÜHRINGER**  
Landeshauptmann (VP)

So hat die Landes-VP, die klar für den Westring eintritt, das Market-Institut damit beauftragt, 500 Oberösterreicher quer durchs Land zu ihrer Meinung zur A26 zu befragen. Demnach sagen sieben von zehn Befragten, dass der Westring „auf jeden Fall“ oder „eher schon“ gebaut werden soll. Nur sechs Prozent seien klar gegen das Projekt. „Die große Zustimmung hat mich überrascht, wenn man bedenkt, dass ein Hallstätter oder ein Ostermühlener mit dem Westring ja nichts am Hut hat“, sagt Landeshauptmann Josef Pühringer (VP).

Wenn 62 Prozent der Befragten zudem meinten, dass die Position des Landes richtig sei (für Westring-Bau samt Kostenbeteiligung von Land und Stadt Linz), und nur 20 Prozent der Bundes-Position zustimmen würden (Westring in abgespeckter Form als Landesstraße), „bestätigt das, dass unser Weg richtig ist“, sagt Pühringer.

Ganz andere Umfrage daten präsentierte kürzlich die „Bürgerinitiative Linzer Luft“. Sie hat von Karmasin ebenfalls



500 Menschen befragen lassen, allerdings sind die im Großraum Linz daheim und deshalb stärker vom Projekt betroffen. Nach dieser Umfrage sind nicht sechs (wie bei Market), sondern 20 Prozent der Befragten „gar nicht einverstanden“ mit dem Bau des Westrings. Weitere Kernaussage: Je besser die Befragten über das Projekt informiert seien, desto geringer würde die Akzeptanz.

Darauf setzen die Grünen, klare Gegner der A26. Sie haben auf der Internet-Plattform Facebook eine Westring-Debatte eröffnet. Von 724 Einträgen seien „nur zwei pro Westring“, sagt Grünen-Landeschef Rudi Anschober. Er soll bereits eine weitere Umfrage zum Thema im Köcher haben. (eda/bock)

## FPÖ: Privat finanzieren

LINZ. Mit privaten Financiers soll über die Westring-Vorfinanzierung verhandelt werden, fordert die FPÖ. Ein „alter Hut“, entgegnet Landeshauptmann Josef Pühringer.

Bei der nächsten Verhandlungs runde mit dem Bund am 10. Jänner werde sich „auch nichts ändern“, wenn es aus Oberösterreich kein neues Angebot gebe, sagt FP-Landesrat Manfred Haimbuchner. Er verlangt von Landeshauptmann Josef Pühringer (VP) und dem Linzer Bürgermeister Franz Dobsch (SP), „ernsthaft“ das Modell einer privaten Vorfinanzierung (PPP-Modell) in die Ver-

handlungen einzubringen. Die Rückzahlung über 30 Jahre nach dem Bau wäre „leicht machbar“, zur „Not“ auch für das Land Oberösterreich.

„PPP-Modelle haben wir schon am Anfang angesprochen. Die Westring-Errichtung ist Sache der Asfinag, und beim Bund war man nicht interessiert. Das ist nichts Neues“, sagt Pühringer. Das Angebot, dass Land und Stadt 15 Prozent mitfinanzieren, „über ein PPP-Modell oder nicht“, sei aufrecht. Als „Schnapsidee“ bezeichnet Grünen-Verkehrssprecherin Gabi Moser Haimbuchners Forderung: Private Vorfinanzierungen kämen an Ende teurer.

(12.-18. Dez. 2010)

**DEBATTE**

# Finanzierung des Weststrings

**LINZ.** Eine von der OÖVP in Auftrag gegebene Untersuchung des Market-Instituts hält fest, dass 70 Prozent aller Oberösterreicher den Westring „auf jeden Fall“ beziehungsweise „eher schon“ befürworten. Eine Umfrage des Spectra-Institutes kommt zu einem ähnlichen Ergebnis, allerdings nur, wenn keine Alternativen angeboten werden. „Je informierter die Bürger sind, desto kritischer stehen sie dem Projekt Westring gegenüber“, so Grünen-Landesrat Rudi Anschober. Er nimmt dabei Bezug auf jene 58 Prozent der Oberösterreicher, welche sich laut Spectra-Institut für die Prüfung und Umsetzung kostengünstigerer Alternativen zur geplanten Autobahn aussprechen.

Eine davon stellt FP-Landesrat Manfred Haimbuchner vor. „Nach der derzeitigen Verhandlungspause zwischen der oberösterreichischen Landesregierung und dem Bund ist das neue Budget beschlossen und die Sache somit gegessen. Ich gehe also davon aus, dass die weiteren Verhandlungen im Jänner scheitern werden, und deshalb sollte das Land die Finanzierung der benötigten 530 Millionen Euro nun über eine öffentlich-private Partnerschaft prüfen lassen“, so Haimbuchner. Dies würde heißen, dass ein privater Auftragnehmer die Finanzierung vorerst sicherstellt und die Autobahn errichtet. Erst nach der Fertigstellung entrichtet dann die öffentliche Hand Verfügbarkeitsentgelder an den Auftragnehmer, entweder monatlich oder quartalsmäßig.

Als „blaue Schnapsidee“ bezeichnet die Grüne Verkehrssprecherin Gabi Moser den Vorschlag von Haimbuchner: „Unnötige Autobahnen werden durch öffentlich-private Partnerschaften weder sinnvoller noch billiger, sondern bleiben ein Risiko- und Verlustgeschäft für die Steuerzahler“, sagt Moser. ■

TIPS LIES  
Wirtschaft & Politik

Österreich, S. 20  
So, 12. Dez. 2010



Eigene Wähler scheren aus, Streit in der Koalition, FPÖ scharrt in den Startlöchern

# Westring wird jetzt zur Zerreißprobe für Grüne

Mit ihrer Umfrage macht die ÖVP Druck auf die Grünen: Nur elf Prozent der Grün-Wähler vertreten Anschobers strikten Anti-Westring-Kurs.

**Linz.** Mit ihrem bedingungslosen Kurs gegen den Linzer Westring (A 26) wandeln die Grünen aufschmalem Grat. Zwar gelingt es ihnen, sich gegenüber dem übermächtigen Koalitionspartner ÖVP zu profilieren. Andererseits droht die Partei im Kampf gegen das umstrittene Autobahnprojekt aufgerieben zu werden.

Denn während Grünen-Chef Rudi Anschober in der Bevölkerung einen Stim-

mungsschwank gegen den Westring herbeiführen will, machen ihm die eigenen Wähler einen Strich durch die Rechnung.

## Die Hälfte der Grün-Wähler ist für Mitfinanzierung

Wie berichtet, sprechen sich in einer von der ÖVP in Auftrag gegebenen Umfrage 41 Prozent der Grün-Sympathisanten für den Bau der A 26 aus. 36 Prozent sind „eher“ dagegen, nur elf Prozent unterstützen den rigiden Anti-Westring-Kurs der Ökopartei. Dazu kommt, dass laut Umfrage 46 Prozent der Grün-Wäh-

ler die Position von Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP) vertreten, der dem Bund eine 15-prozentige Mitfinanzierung durch Land und Stadt Linz angeboten hat. Nur knapp ein Viertel der Grün-Anhänger hält die Idee des Bundes, statt des Westrings eine Landstraße zu bauen, für gut.

Anschober sucht Halt in der Facebook-Petition gegen die A 26. Nach regem Zulauf in den ersten Tagen stagnierte zuletzt die Unterstützerzahl allerdings bei knapp 800.

Der Preis, den die Grü-

nen für ihr Engagement gegen den Westring zahlen, könnte hoch sein. Der Koalitionspartner ist verärgert – Pühringer hält die Online-Aktion für „polemisches“ und schon scharrt FPÖ-Chef Manfred Haimbuchner in den Startlöchern. Er ruft die ÖVP zum Koalitionsbruch auf.

## Grüne präsentieren heute eigene Umfrage zur A 26

Grünen-Chef Anschober bleibt indes gelassen: Er präsentiert morgen eine eigene Umfrage – angeblich mit völlig konträren Ergebnissen. (ort)

Krautzeitung, Oberösterreich, S. 16  
Mo, 13. Dez. 2010

FP fordert Festhalten an City-S-Bahn-Plänen

## Zweite Bim-Achse für Linz „verhindert Verkehrslösung“

„Wenn sie kommen sollte, wäre eine wirklich optimale Verkehrslösung gestorben“, fürchtet FP-Klubchef Günther Steinkellner, dass die kürzlich vorgestellte zweite Straßenbahnachse für Linz zu einem „Verhinderungsprojekt“ würde. Er fordert, dass Stadt und Land stattdessen an den „alten“ Plänen für eine City-S-Bahn festhalten sollen: „Sie ist die weitaus bessere Lösung,

weil mit ihr zugleich der öffentliche Verkehr in Linz verbessert und das regionale Bahnnetz in ganz Oberösterreich attraktiver werden kann.“

West-, Mühlkreis-, Summerrauer- und Pyhrnbahn sowie die LILO ließen sich mit der City-S-Bahn „perfekt zu einem System verknüpfen, das auch in Linz genug Haltestellen hat, um die Bim zu entlasten“, argumentiert Steinkellner.

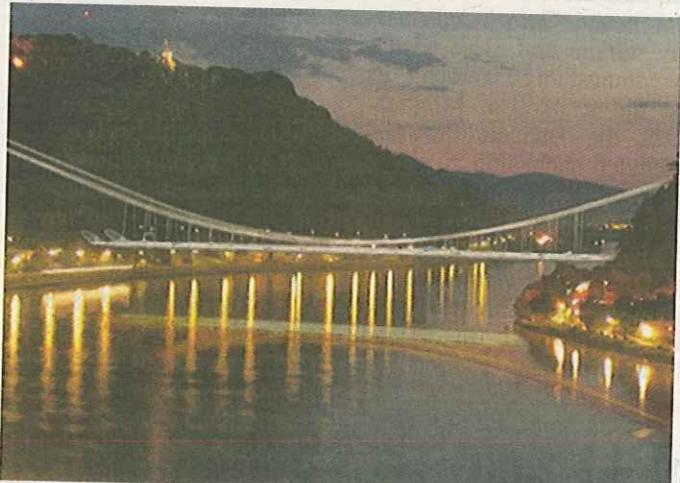
Neues Volksblatt, Politik, S. 3  
Di, 14. Dez. 2010

# Auch Umfrage der Grünen ergibt Mehrheit für Linzer Westring

Spectra: 58 Prozent sind „eher für“ den Westring, 25 Prozent sind „eher dagegen“ – Zustimmung wächst mit der Betroffenheit

Nach einer von der ÖVP präsentierten market-Umfrage hat gestern auch eine von den Grünen in Auftrag gegebene Umfrage des Marktforschungsinstituts Spectra eine klare Mehrheit für den Bau des Linzer Westrings ergeben. Fragt man ohne Wenn und Aber, dann sind laut der von Grünen-Chef LR Rudolf Anschober, der Klubobfrau der Linzer Grünen, Gerda Lenger, und Sspectra-Geschäftsführer Peter Bruckmüller präsentierten Umfrage 58 Prozent „eher für“ den Westring, 25 Prozent sind „eher dagegen“, 17 Prozent hatten keine Meinung. Wobei die Zustimmung mit der Betroffenheit zunimmt: Im Mühlviertel sind 77 Prozent dafür, in Linz-Land und Linz-Stadt 64 und im restlichen Oberösterreich 49 Prozent. Und: Eine Mehrheit von 52 Prozent befürwortet auch das Angebot des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz an den Bund, zum Bau des Westrings einen Beitrag von 78 Millionen Euro zu leisten.

Zum Vergleich: Die von der ÖVP am vergangenen Freitag veröffentlichte market-



Die vierte Linzer Donaubrücke, das Herzstück des Westrings.

Grafik: Land OÖ

Umfrage hatte eine Mehrheit von 70 Prozent für den Westring ergeben.

Besonders wies Anschober gestern darauf hin, dass sich die Mehrheit umdreht, wenn gefragt wird, ob man „kostengünstigere Alternativen prüfen und umsetzen ODER den Linzer Westring durchsetzen“ solle. Bei dieser Frage entscheiden sich 58 Prozent für die kostengünstigeren Alternativen und 36 Prozent für den Westring.

Als kostengünstigere Alternativen zum Linzer Westring

werden in der Sspectra-Umfrage „der Ausbau des öffentlichen Verkehrs“, „der Bau der vierten Donaubrücke ohne Autobahneinführung“ oder „der Bau weiträumigerer Verkehrsentlastungen weiter im Westen von Linz“ angeboten.

Für die Grünen hat, wie Anschober betonte, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs absolute Priorität. Mit 35 Millionen Euro könnten sämtliche Langsamfahrstrecken der Mühlkreisbahn beseitigt werden. *mk*



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 Anschober jener der ÖVP. Anschobers 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 präsentierte hat (die OÖ-Nachrichten berichteten).

Gestern legte Grünen-Landesrat Rudi Anschober 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 Anschober 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 sollte, „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 unentschlossen. „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 Anschober 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 ANSCHOBER**  
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. Anschober sieht drohende Verzögerungen dagegen durch das Beharren auf den Westring: Die Umweltverträglichkeitsprüfung werde „sicher bis zum Höchstgericht“ gehen, was mindestens drei Jahre dauern und keine Zustimmung ergeben werde, sagt Anschober. 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.

Gute Journal, Das Magazin für  
Welt und Umgebung, Ausgabe 12,  
15. Dez. 2010, S. 10



**Brückenkrampf:** Mit Gipfelgesprächen versucht man jetzt den verfahrenen Karren rund um den Linzer Westring – im Bild oben die Ansicht der möglichen Westbrücke – wieder flott zu bekommen: Nach einem solchen Gipfel Ende November in Wien soll es jetzt am 10. Jänner weitergehen. Bis dahin rechnet die ASFINAG das Angebot des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz durch, einen Teil der Kosten zu übernehmen bzw. vorzufinanzieren. Diese Zusage war einer der Kernpunkte des Gespräches Ende November, das von einer harten Atmosphäre geprägt war. Landeshauptmann Pühringer sprach nachher sogar von den schwierigsten Polit-Verhandlungen, die er je geführt habe. In heimischen Gefilden ist indes der Unmut über die Verschleppung des Westring-Projektes durch Infrastrukturministerin Doris Bures groß. Bei einem Besuch von Vizekanzler Josef Pröll machten heimische Politiker – im Bild rechts VP-Klubobmann Thomas Stelzer – Bürgermeister und Gemeindevertreter ihrem Ärger Luft. Fotos: Land OÖ/VP



Tips aus  
Wirtschaft & Politik



# Westring-Allianz hält

Auch in der Budgetdebatte gab es ein klares Bekenntnis von ÖVP, SPÖ und FPÖ zur A 26 mit der vierten Donaubrücke.

Eines wurde gestern auch in der Budgetdebatte im Landtag klar dokumentiert: In Sachen Westring gibt es Konsens zwischen ÖVP, SPÖ und FPÖ, dass diese Straßenverbindung in der aktuell projektierten Form rasch realisiert werden muss.

Der Linzer ÖVP-Abgeordnete Bernhard **Baier** meinte an die Adresse der Grünen unmissverständlich: „Dagegen sein ist leicht, aber eine Alternative, die für alle eine Lösung ist, habt Ihr noch nicht geschafft“. Und auch Georg **Ecker** als Mandatar des oberen Mühlviertels argumentierte in die Richtung: „Hätte es Alternativen gegeben, hätte die ASFINAG anders geplant.“ Selbstverständlich sei auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig, aber: Der Westring sei das Gebot der Stunde. Zur Kritik der Grünen am Angebot einer Mittfinanzierung zum Westring durch Stadt Linz und Land OÖ meinte Ecker: „Dieses

Geld ist in die Zukunft einer Region gut investiert.“

Ähnlich auch der SPÖ-Abgeordnete Josef **Eidenberger**: Wirtschaft passiere dort, wo Wege seien, und die B 127 sei der wichtigste Weg der Region. Warum aber sollten sich Betriebe ansiedeln, wenn man nur vom Stau höre, so Eidenberger. Scharf in Richtung Grüne äußerte sich FPÖ-Klubobmann Günther **Steinkellner**: „Ihr freut Euch, dass ein wirtschaftlicher Schaden für

Linz und eine ganze Region verursacht wird“.

Auf die wirtschaftlichen Auswirkungen, sollte der Westring nicht kommen, verwies auch Baureferent LH-Stv. Franz **Hiesl**: Angesichts der Verkehrsprognosen komme in diesem Fall auf Linz „ein wirtschaftspolitischer Supergau“ zu. In Richtung Bund stellte Hiesl klar: „Mir tut weh, dass man auf Zusagen nicht mehr vertrauen kann.“ Dessen ungeachtet zeigte er sich im Hinblick auf den nächsten Westring-Gipfel optimistisch, „dass wir am 10. Jänner einen vernünftigen Weg finden“.

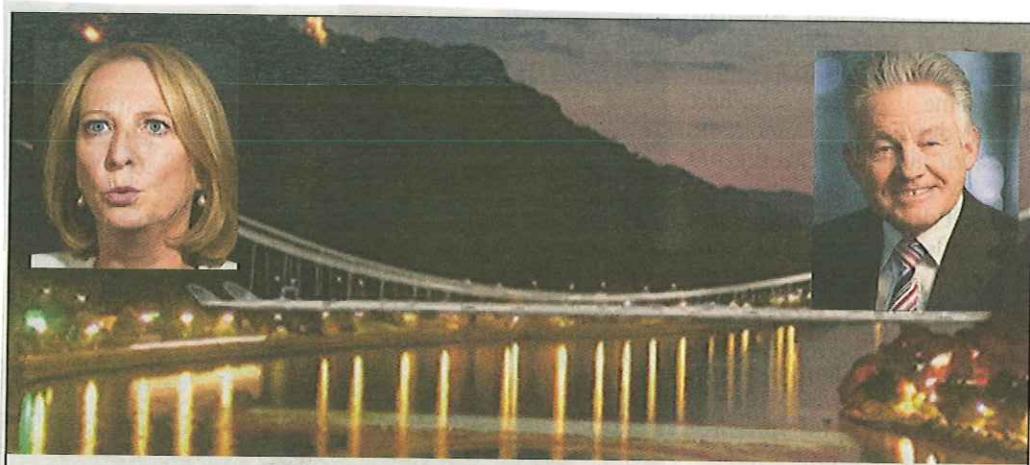
Wie Hiesl unterstrich auch LAbg. Franz **Weinberger** die Bedeutung sicherer Straßen, beide verwiesen in diesem Zusammenhang auf den funktionierenden Winterdienst. Ortsumfahrungen, so Weinberger, dienten nicht nur der Verkehrssicherheit dienen, sondern ermöglichten auch eine Neubelebung der Ortskerne.



Baureferent LH-Stv. Franz Hiesl  
Foto: Wakolbinger

Neues Volksblatt, Politik, S. 4

Ji, 28. Dez. 2010



## Bures lässt Linzer Westring wackeln

oö. Schulterschluss bei Kanzler-Gipfel — Entscheidung vertagt

Völlig überraschend strich Ende Oktober Verkehrsministerin Doris Bures den Linzer Westring aus der Prioritätenliste der Asfinag — der Aufschrei aus Oberösterreich war enorm. Bures' Vorschlag, eine Lan-

desstraße um rund 200 Mio. statt einer Autobahn um rund 500 Mio. Euro zu bauen, hieße Linz in einen jahrenlangen Dauerstau zu stecken, so der einhellige Tenor von Stadt- und Landespolitikern. Am 29. November kam es in

Wien zu einem Gipfel mit Kanzler Werner Faymann. Dabei boten LH Josef Pühringer und Bgm. Franz Döbusch eine finanzielle Beteiligung an — am 10. Jänner soll eine Entscheidung fallen.

Fotos: APA, vo

ÖÖ. Nachrichten, Land & Leute, S. 33

Mi, 29. Dez. 2010

# Nicht nur Westring: Stadt plant zweite Straßenbahn

LINZ. Ob der Westring gebaut wird, entscheiden die Polit-Spitzen voraussichtlich am 10. Jänner des neuen Jahres. Die Stadt Linz plant indes eine zweite, überwiegend unterirdische Straßenbahn durch Linz.

Der 527 Millionen Euro teure Westring soll den Stau in Alt-Urfahr und auf der Nibelungenbrücke auflösen, die Autofahrer aus dem Oberen Mühlviertel schneller durch Linz bringen.

Die neue Straßenbahn soll Urfahr mit dem Hauptbahnhof über den Osten von Linz und zum Großteil unterirdisch verbinden. Kosten würde die neue Tramway-Linie laut Vorstudie 407 Millionen Euro.

Notwendig sei diese Verbindung laut Linz AG, die die Planung leitet, weil die bestehende Nord-Süd-Achse der Straßenbahn keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen könne.

## Von Urfahr ins Franckviertel

Zudem ist die bestehende Trasse relativ oft durch Veranstaltungen in der Innenstadt unterbrochen - ein für die Fahrgäste nicht recht attraktiver und für die Linz AG aufwändiger Schienenersatzverkehr muss da jedes Mal eingerichtet werden.

Die neue Bim soll in Urfahr beim Mühlkreisbahnhof unter der Erde verschwinden. Auch die Linien 1, 2 und 3 sollen nach

der Nibelungenbrücke in Urfahr unterirdisch geführt und mit der neuen unterirdischen Linie 4 verknüpft werden.

Das würde in Urfahr vor allem dem Autoverkehr nützen. Die Rudolf- könnte mit der Ferihumerstraße verbunden werden. Zwischen westlichem und östlichem Mühlviertel entstünde eine einfachere Verbindung.

Auf einer neuen Brücke neben der Eisenbahnbrücke soll die Linie 4 die Donau überqueren, auf der Linzer Seite zum Großteil wieder unter der Erde Richtung Franckviertel via ehemaligem Frachtenbahnhof zum Bulgariplatz fahren und dort in die Linien 1 und 2 einmünden.

**VERKEHRSPOLITIK**

# Zweite Straßenbahnnachse kommt frühestens zu Jahresbeginn 2015

LINZ. Der Öffentliche Verkehr und nachhaltig wirksame Lösungen für Autofahrer stehen auch im kommenden Jahr im Mittelpunkt der Linzer Verkehrs politik. Konkrete Planungen für die zweite Straßenbahnnachse im Osten von Linz haben die oberste Priorität.

laufphase das Umweltverträglichkeits-Prüfungsverfahren für die Errichtung des Autobahnabschlusses Universität starten. ■

**PROJEKTÜBERSICHT**

- Planung der 2. Straßenbahnnachse
- Eröffnung der Straßenbahlinie zum Harter Plateau
- Entscheidung zur Straßenbahnverlängerung zum Pichlinger See
- Verhandlungen zum Westring
- UVP-Verfahren für den Autobahnabschluss „Universität“
- Verbreiterung der Nibelungenbrücke für Radfahrer und Fußgänger
- Neugestaltung der äußeren Landstraße beim Musiktheater
- Detailplanung für Verkehrsführung beim Frachtenbahnhof



Der Ausbau der Straßenbahn ist der Stadt Linz ein großes Anliegen. Foto: Linz AG

Mit der Erarbeitung einer detaillierten Vorstudie erfolgte 2010 eine entscheidende Weichenstellung in Richtung zweite Straßenbahnnachse. Diese soll auf einer Gesamtstreckenlänge von 6,6 Kilometern zwischen Mühlkreisbahnhof und Bulgariplatz im Osten von Linz entstehen. Neben der Finanzierung sind

ein Expertenhearing im Jänner 2011, ein Grundsatzbeschluss im Linzer Gemeinderat sowie eine konkrete Planung der Linz AG bis November 2011 geplant. Ein Baubeginn könnte bei erfolgreichem Abschluss aller nötigen Verfahren zu Jahresbeginn 2015 erfolgen. Bei den Straßenbauprojekten bleibt auch im neuen Jahr der Westring mit vierter Donaubrücke das dominierende Thema. Daneben soll nach 13 Jahren Vor-

# Auszug DER PRESSEAUSSENDUNGEN 2009

(nicht genauer datiert)

Vgl.

[http://www.westring.info/abau/  
presseaussendungen/](http://www.westring.info/abau/presseaussendungen/)

(zuletzt eingeschaut am 3.1.2011)

## SP&VP setzen im Kulturjahr 2009 den Start für die Zerstörung von Linz durch ein Trojanisches Pferd

### Sie wissen wie Troja unterging!

Auswahlkampftaktischen Gründen wird die Westring – Transitautobahn als „Umweluprojekt“ beschönigt. Die Rodungen für die Probebohrungen beginnen in diesen Tagen.

Die Aussagen unserer Politiker enttarnen dieses Projekt als Trojanisches Pferd; als größte Zerstörung von Linz und Milliardengrab für unsere Steuergelder ohne nennenswerte Arbeitsplatzeffekte!

### Die Aussagen sprechen für sich:

**SP - Gemeinderat Kühn** <sup>1</sup>: „Im Zuge der EU-Erweiterung steigt auch die Dichte des Transitverkehrs. Für Linz ist die vierte Donaubrücke mit Tunnelanlagen in Verbindung mit dem Westring das wichtigste Verkehrsprojekt für eine effiziente Verkehrsleitung in der Innenstadt.“

**VP – Hiesl** <sup>2</sup>: „Ja. Der Nordteil des Westrings muss und wird ab 2015 gebaut werden.“

### Zerstörung des Naturdenkmals „Linzer Donaupforte“!

Mit der Genehmigung für die Probebohrungen mit der Zerstörung des Naherholungsgebietes Freinbergwald setzen SP Luger und VP Hiesl den Startschuss zum Bau der kürzesten Nord – Süd EU Transitstrecke (Berlin – Linz – Graz - Triest/Koper).

Trotz negativem Naturschutzgutachten und fehlender Projektgenehmigung werden mit Linzer Steuergeldern Grundstücke abgelöst, Menschen aus ihren Lebensbereichen vertrieben und im Linzer Kulturjahr das Naturdenkmal „Linzer Donaupforte“ zerstört.

### Verbesserung der Linzer Luftsituation?

Die von SP – Luger angekündigte Feinstaubentlastung der Linzer Luft tritt nur ein, wenn alle PKWs/LKWs mit ausgeschalteten Motoren durch die Tunnelketten geschoben werden.... Morgensport am Weg zur Arbeit? Ansonsten gelangen die Abgase durch die Tunnelöffnungen genau in die Frischluftschneise von Linz.

### Milliardengrab!

Die Veränderung der Weltwirtschaft erfordert rigorose Sparmaßnahmen bei Bildung, innerer Sicherheit und im Sozialsystem. Wider jeder Vernunft und Verantwortung beharren SP & VP auf den Bau der Westring –Transitautobahn obwohl alle Untersuchungen beweisen, daß der Bau von Hochleistungsstraßen und Tunnels die geringsten Beschäftigungseffekte ergeben.

<sup>1</sup> 48. Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Linz am Donnerstag, 12. Dezember 2008

<sup>2</sup> Hiesl in der Politiker Fragestunde der OÖ Rundschau am 4.3.2009

**Linz nach Fertigstellung der Transitautobahn:**

„Die ich rief, die Geister werd ich nun nicht los!“ Goethes Zauberlehrling

- finanzielles Milliardengrab durch Errichtung, Finanzierung und Betrieb
- Zerstörte Naturschutz- und Naherholungsgebiete
- weitere Verschlechterung der Luftqualität im Luftsanierungsgebiet Linz
- Gestank und schlafraubender Lärm in Gebieten, die bisher unbelastet sind
- Autobahn für Kriminaltourismus und Billigarbeitskräfte

**Die „Überparteiliche Plattform gegen die Westring –Transitautobahn mitten durch Linz“ fordert alle gewählten Mandatare von SP und VP auf, ihre ökonomische Verantwortung wahrzunehmen, aus der „offiziellen Parteilinie“ auszuscheren und gegen dieses Projekt die Stimme zu erheben.**

**Weiters wird ein umgehender Stopp der Probebohrungen und eine Gesamtbewertung des Projektes (inkl. Nordteil A26 und Süd + Nordteil S10) gefordert.**

Dr. Alfred Jaeger

Dr. Rupert Frechinger

Sprecher der Überparteilichen Plattform  
Postfach 13 - 4010 Linz

**Anhang:**

- Die Transitstrecke
- Die Zukunft von Linz
- Streckengrafik „A26 Nord & Südteil“: durch die besten Wohngebiete von Linz

**Presseaussendungen zur Steuergeldvernichtung –  
„Um fremdes Geld ist alles erlaubt“...**

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung\\_Brief\\_an\\_die\\_Eigent\\_mer\\_ber\\_A26\\_S\\_dtunnel\\_2132008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presseaussendung_Brief_an_die_Eigent_mer_ber_A26_S_dtunnel_2132008.pdf)

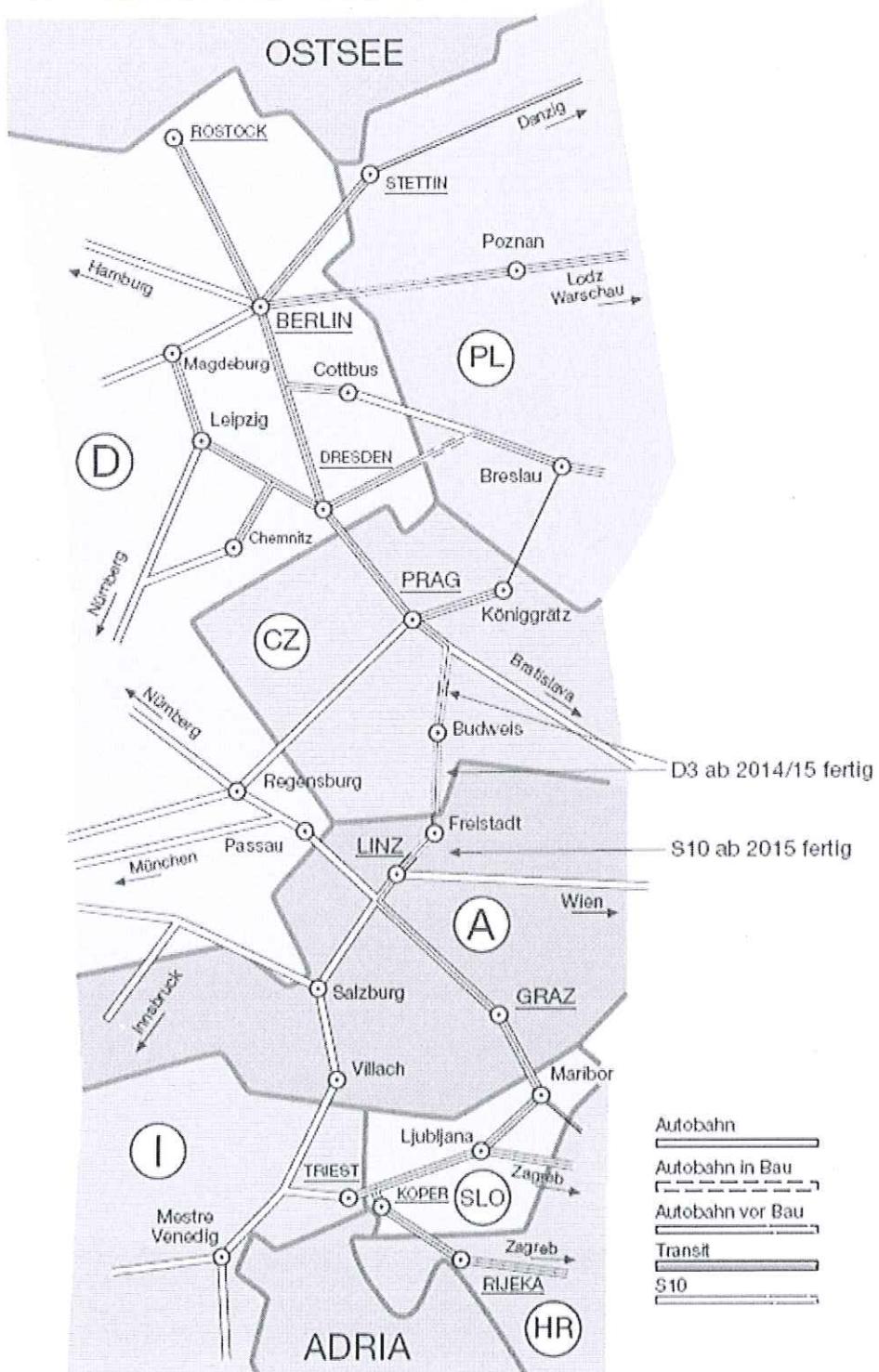
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung\\_-Faymann\\_18072008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-Faymann_18072008.pdf)

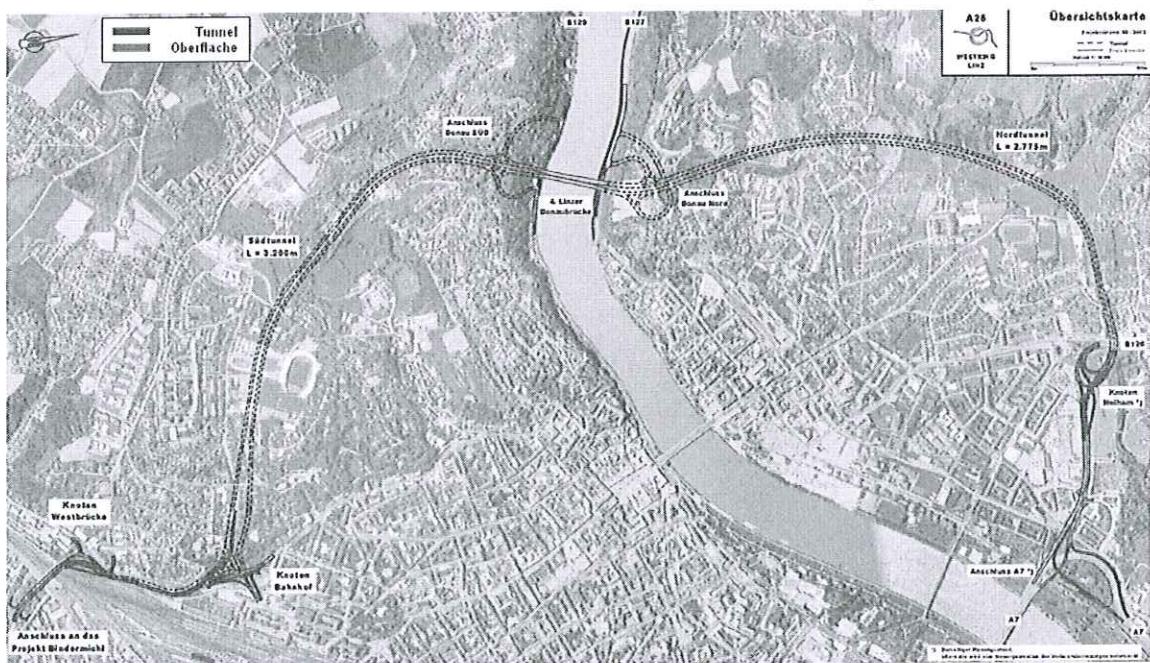
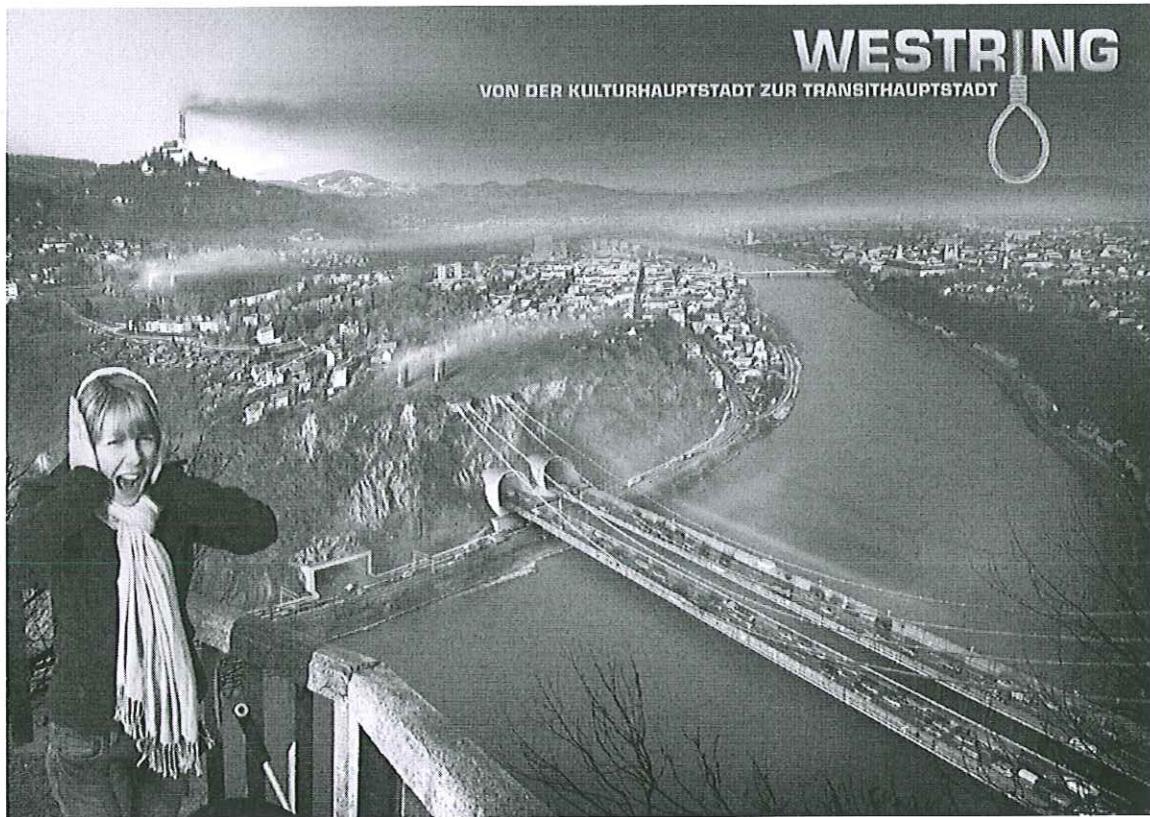
[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse\\_Steuergeldvernichtung\\_-RH\\_Bericht\\_24082008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/Presse_Steuergeldvernichtung_-RH_Bericht_24082008.pdf)

**Schreiben an den Bundesrechnungshof:**

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof\\_Westring\\_052008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Rechnungshof_Westring_052008.pdf)

## Transit mitten durch Linz und das Mühlviertel ab 2015





**Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz**



Postfach 13  
4010 Linz

✉ buero@westring.info  
☎ 0664-4036057  
[www.westring.info](http://www.westring.info)

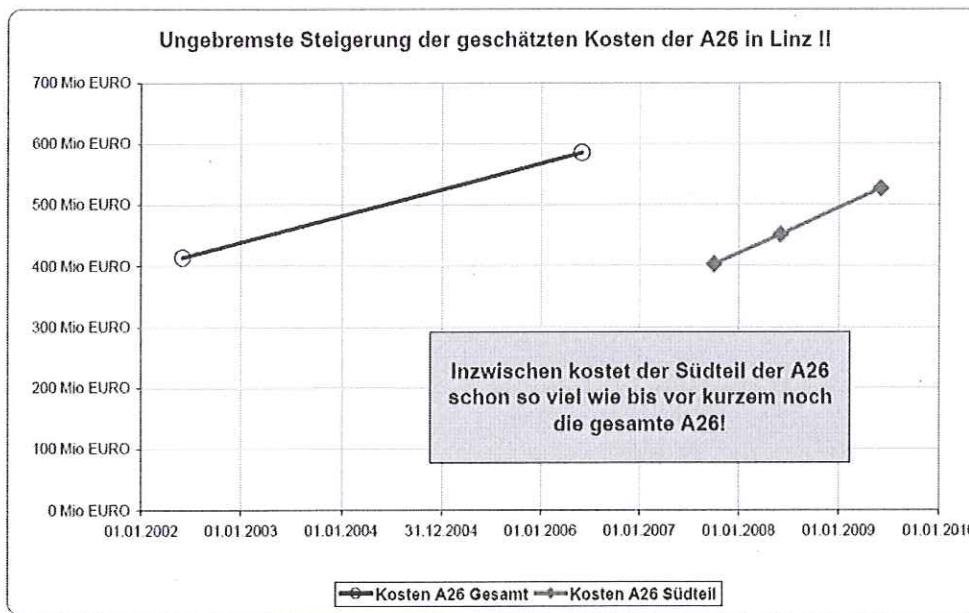
**Was der Skylink in Wien, ist die Westring-Transitautobahn (A26) in Linz!**

Wenn man über exorbitante Kostenentwicklungen und Verschleuderung von Steuergeld spricht, muss man in Österreich nicht weit schauen.

In Linz läuft gerade ein ähnlicher Fall wie am Wiener Flughafen. In diesem Fall über den Umweg der hoch verschuldeten Asfinag.

Dieses Megaprojekt - durch das Linz im Autoverkehr ersticken wird - wurde noch nicht einmal begonnen!

Die Kostenschätzungen steigen aber unaufhaltsam! Inzwischen kostet alleine der Südteil schon gleich viel wie bis vor kurzem noch das gesamte Projekt!



Was dann in der Bauphase noch an „unerwarteten Erschwernissen“ daher kommen wird, ist absehbar.

Die Linzer „Westumfahrung“ – in Wirklichkeit geht sie mitten durch die Stadt – wurde der Bevölkerung 30 Jahre lang mit einem Kostenvolumen von 100 Mio EURO verkauft, inzwischen liegen wir beim 10 fachen dieser Kosten!

Dem Steuerzahler kann es ziemlich egal sein, ob die extremen Kostensteigerungen vor oder während der Bauzeit auftreten. Die Politik glaubt aber bis heute noch, dass das Steuergeld ein Selbstbedienungsladen ist, wo man unbegrenzt zugreifen kann.

Irgendwann muss ein Projekt einmal gestoppt werden, wenn die Kosten ins Uferlose laufen, und dieser Punkt ist bei der Westringtransitautobahn mitten durch Linz schon längst überschritten.

**Wir fordern daher zum wiederholten Mal eine Prüfung dieses  
Steuergeldvernichtungsprojektes durch den Bundes-Rechnungshof!**

## Beilagen

### In Zeiten von globalen Finanz- und Klimaproblemen:

- 3 frühere Presseausendungen zum Thema Steuergeldverschwendungen – aktueller denn je!

## Presseinformation

Linz, 23.09.07

### Steuergeldvernichtung in Oberösterreich Um fremdes Geld ist alles erlaubt!?

Quelle: DER STANDARD 20.9.2007

#### Hitparade der unrentablen Autobahnen

Projekte Bauvorhaben Baubeginn 2007-2011	Baube- ginn	Verkehrs- freigabe	km	Gesamt- kosten	PER <sup>a</sup>	Kfz 2005	Kfz 2025
S10 Abschnitt Unterweitersdorf – Freistadt Nord	2009	2015	22,5	689	-498,0	15.190	39.500
A26 Westring Linz Süd inkl. Donaubrücke	2009	2014	4,4	403	-323,0	-	-
S3 Weinv., Schnellstr., Hollabrunn Süd-Staatsgrenze	2010	2020	25,0	389	-319,0	9.300	19.800
S7 Riegersdorf – Dobersdorf Nord	2010	2014	15,0	393	-300,0	16.400	29.100
S 34 Traisental Schnellstraße	2010	2014	13,0	223	-155,0	17.000	23.100
S33 Donaubrücke Traismauer	2007	2010	7,0	170	-151,0	-	17.300
A9 Bosrucktunnel 2. Röhre	2007	2012	5,4	189	-138,0	11.600	16.400
A5 Schirck-Staatsgrenze / Varlanter Halbausbau	2010	2013	34,0	250	-105,0	10.400	38.000
S36 Judenburg – St. Georg	2010	2012	12,0	297	-92,0	16.100	22.400
S2 Niveaufremdmachungen	2007	2009	1,9	49	-29,0	47.800	63.200
S36 St. Georg – Scheifling	2008	2012	10,0	127	-10,0	10.700	21.600
A10 Umweltentlastungsmaßnahmen Zederhaus Ort	2010	2012	-	57	-	14.200	29.500

<sup>a</sup>) Projektgerüstsrechnung Darstellung der Rentabilität unter Berücksichtigung des Gesamtinvestitionsvolumens, des Verkehrsaufkommens, Streckenlängen etc.

Quelle: BMVIT

Angaben in Mio. Euro

DER STANDARD

Die zwei unrentabelsten Autobahnprojekte Österreichs sollen „zufällig“ in Oberösterreich errichtet werden. Die Spatenstiche werden „zufällig“ in das Wahl- und „Kulturhauptstadt“-jahr 2009 vorverlegt.

Manche Volksvertreter verkaufen diese Projekte mit Umweltschutz- und Entlastungsunwahrheiten.

Angesichts dieser Asfinag Daten ist es offensichtlich, daß die Asfinag gezwungen ist, durch mehr Auto- und Schwerverkehr höhere Mauteinnahmen zu lukrieren!

**Erst der Lückenschluß für eine neue Transitachse Berlin-Triest via Nordteil S10 und Nordteil A26 gibt dem Projekt die Chance einer Rentabilität für die Asfinag. Transitverkehr bringt Mauteinnahmen! Für die Bevölkerung von OÖ ein Desaster!**

Trotzdem würde sogar mit einer Sondermaut dieses Autobahnensystem ein finanzielles Grab!

Die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn fordert die verantwortlichen Politiker in aller Freundlichkeit aber bestimmt auf, endlich zu diesen Tatsachen Stellung zu nehmen und dem Wahlvolk die Wahrheiten zu präsentieren!

Wir ersuchen dringend um Erläuterung nachfolgender Fragen:

**1) Wollen Sie tatsächlich in Zeiten rigider Sparmaßnahmen bei Gesundheit, Bildung und innerer Sicherheit so ein finanzielles Debakel anrichten?**

**2) Wie sollen die Baukosten von mindestens 700 Mio € (Süd- und Nordteil OHNE Zinsendienst und Finanzierungskosten!) finanziert werden?**

**3) Wie wollen Sie verhindern, daß dieses Milliardengrab den ÖPNV Ausbau massiv verzögert?**

- 4) Wieso klären Sie die Bevölkerung über die nötige „Frequenzsteigerung“ für die Mauteinnahmen nicht auf?
- 5) Wieso sagen Sie den Mühlviertler Pendlern nicht wie viel Maut für die Benutzung dieser Tunnelsysteme verlangt wird?
- 6) Wieso klären Sie die Bevölkerung nicht auf, daß es für die Steigerung der Mauteinnahmen zu einer Förderung des Transitverkehrs entlang der S10 und A26 – also durch die Frischluftschneise von Linz - kommen muss?
- 7) Sind Sie sich der Konsequenzen bewusst, wenn Sie eine massive Erhöhung der Schuldenlast induzieren, wo selbst von Seiten der Asfinag diese Projekte als absolut unrentabel angesehen werden?

## Presseinformation

Linz, 18.3.2008

### Steuergeldvernichtung in Oberösterreich Um fremdes Geld ist alles erlaubt!? Teil 2

Teil I vom 23.9.07 finden Sie hier:

[http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10\\_die\\_unrentabelsten\\_Autobahnprojekte\\_sterreichs\\_23092007.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Presse/A26-S10_die_unrentabelsten_Autobahnprojekte_sterreichs_23092007.pdf)

In einem persönlich adressierten Brief (siehe Beilage) hat die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitaubahn alle EigentümerInnen über dem geplanten Südtunnel informiert und zur Ablehnung der Gebäudeerfassung aufgefordert**. Die Entwertung von Häusern, Wohnungen und Grundstücken tausender LinzerInnen durch Servitutseintragungen, Lärm- und Abgasbelastungen würde in Kauf genommen.

[http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben\\_an\\_Eigentuer\\_A26\\_S\\_dteil\\_30012008.pdf](http://www.westring.info/fileadmin/Dokumente/Informationsschreiben_an_Eigentuer_A26_S_dteil_30012008.pdf)

Frei von jeder Budget- und Klimaschutzverantwortung zwingt BM Faymann die Asfinag das teuerste und unrentabelste Autobahnstück Österreichs zu errichten.

In einem beispiellosen Kabarett werden von Lokalpolitikern divergierende Aussagen getätigt um die angebliche Notwendigkeit einer Transitaubahn zu belegen. Hiesl in der Kronenzeitung (17.2.2008): „Der Westring wird wesentliche Entlastungen im städtischen Verkehr in Linz bringen..“ – Luger in der Kronenzeitung (23.3.2007) „87% der Autos wollen in die Innenstadt...“ Nur für Politiker scheinbar kein Widerspruch.....

Die **Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitaubahn** erhebt daher nochmals vehement die Forderung umgehend eine Vorabprüfung dieses Projekts durch den **Bundesrechnungshof einzuleiten und die Entscheidungskriterien im Verkehrsministerium kritisch zu hinterfragen.**

## Der Bundesrechnungshof muss eine Vorabprüfung der Klimakiller Westring – Transitautobahn UND S10 einleiten!

Der Rechnungshof kritisiert zu Recht das völlige Versagen der Politik – und vor allem auch der Länder - in Sachen Klimaschutz bei der Verkehrspolitik.

Die Oberösterreichischen Politiker stehen nach wie vor für eine Verkehrspolitik, bei der der Klimaschutz Null Berücksichtigung findet. Bestes Beispiel dafür ist die geplante Westring-Transitautobahn (A26) mitten durch Linz. Dieses überzogene Tunnelprojekt ist jedenfalls das österreichweit ausgeprägteste Negativprojekt in Sachen Verkehr und Klima, wo dem Nahpendelverkehr eine Autobahn bis vor die Haustüre gebaut werden soll und via S10 transeuropäischer Transitverkehr nach Österreich geschleust würde!

Im Hinblick auf eine mittelfristig unumgängliche deutliche Stärkung des nachhaltigen Verkehrs stellt das Betreiben dieses Megaprojektes eine verantwortungslose Handlungsweise dar! Um dessen Kosten (700 - 1.000 Mio EURO) könnte der Öffentliche Verkehr im Großraum Linz eine riesige Dynamik bekommen!

Die ASFINAG will diese Projekt nicht, viele verantwortlich Denkende auch nicht, nur die lokalen Politiker missbrauchen ihre Macht, um dieses unsinnige Klimakillerprojekt durchzudrücken.

Nicht nur, dass es für die Politiker tabu ist, die Autofahrer mit sanftem Druck zum Umsteigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen, sie bauen den Autofahrern auch immer mehr Straßen, und da vor allem in Bereiche, z.B. in Richtung Innenstädte, wo man schon längst weiß, dass der Autoverkehr zur Aufnahme der Verkehrsmengen und -spitzen bei der vorhandenen beschränkten Fläche denkbar ungeeignet ist.

Begrüßen können wir das Vorhaben von Umweltminister Pröll, die Länder stärker zur Verantwortung zu ziehen, bis hin zu Strafzahlungen, die aber an die Politiker persönlich gebunden sein müssten, wenn nachgewiesen wird, dass sie klimafreundlichere Verkehrslösungen beharrlich ignoriert haben.

**Stellvertretend für die Interessen der österreichischen Steuerzahler, der Klimaschutzpolitik und der Gesundheit der Bevölkerung im Großraum Linz fordert die Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring – Transitautobahn vehement eine Vorabprüfung des Gesamtprojektes A26 (Westring-Transitautobahn) UND S10 durch den Bundesrechnungshof einzuleiten. Eine nachträgliche Prüfung ist ohne Wirkung. Die Naturschutzgebiete wären zerstört; Milliarden verbetont; Transitrouten für die EU - Frächterlobby geöffnet; die verantwortlichen Politiker in üppiger Pension.**

Begründung für die Zuständigkeit des Bundesrechnungshofes:

- es werden Milliarden von Bundesgeldern vernichtet
- die Auswirkung der Errichtung einer neuen EU-Transitroute betrifft gesamt Österreich
- die zusätzlichen Emissionen betreffen ebenfalls gesamt Österreich
- die drohenden Strafzahlungen betreffen ebenfalls gesamt Österreich
- der Bundesrechnungshof ist die einzige unabhängige Kontrollinstanz

# AUSZUG DER PRESSEAUSSENDUNGEN 2010

(nicht genauer datiert)

vgl.

<http://www.westring.info/about/presseaussendungen/>  
(zuletzt eingesehen am 3.1.2011)



Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz

**A 26 scheitert nicht nur wegen der Kosten, sondern insbesondere wegen ihrer Umwelt-Unverträglichkeit**

## **Viel Lärm um nichts**

**Ein vernichtendes Urteil stellen die von der Plattform der Bürgerinitiativen gegen die Westringautobahn bestellten Gutachter Dipl-Geogr. Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR von RegioConsult Marburg/Lahn aus Deutschland dem geplanten Autobahnprojekt aus. Demnach weist die UVE (Umweltverträglichkeitserklärung) zur A 26 in vielen Bereichen nicht nur sachliche, sondern in manchen sogar methodische Mängel auf. Plattform-Sprecher Dr. Alfred Jaeger: „Laut Gutachter ist es sicher, dass der Westring in dieser Form gar nicht durch die UVP kommt, ein positives Gutachten also nicht zu erwarten ist“.**

Der von Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer ausgerufene Westring-Krieg zwischen dem Land OÖ und der Bundesregierung könnte sich schneller erübrigen, als allen Befürwortern dieses Autobahnprojektes mitten durch die Stadt lieb ist. Denn im derzeit laufenden Konflikt zwischen den politischen Befürwortern des Westrings und Verkehrsministerin Bures vergessen erstere gänzlich darauf, dass ja erst die UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) und ein daraus erfließender positiver Bescheid des BMVIT die Baureife dieser Autobahn bestätigen muss, bevor man überhaupt von einem Bau reden kann. „Damit“, so der Sprecher der Plattform der Westring-Bürgerinitiativen Jaeger, „ist nach dem derzeitigen Stand der Dinge aber absolut nicht zu rechnen“. **Eigentlich also viel Lärm um nichts.**

Zudem sei diese Diskussion als **Einmischung in ein laufendes Verfahren** vor einer Behörde zu werten, was Rechtsstaat und Demokratie in Frage stellen würde. „Immerhin“, so Jaeger weiter, „wird hier ein Gesetz vollzogen und jeder Versuch, dieses Verfahren mit Forderungen oder sogar Drohungen beeinflussen zu wollen, müsste Sanktionen zur Folge haben“.

**Zudem könne der frühere Verkehrsminister Faymann gar keine Zusage über den Bau der Westring-Autobahn gemacht haben.** Denn, wenn er sie gegeben hat, hätte diese Zusage nur so lauten können: „Wird dem Bau ein positives UVP-Gutachten beschieden, dann sage ich zu, dass die A 26 gebaut wird.“

Jaeger stützt sich bei seinen Erkenntnissen zum laufenden UVP-Verfahren auf die

ersten Untersuchungen der von der Plattform bestellten Gutachter Dipl-Geogr. Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR von RegioConsult Marburg. Alleine die Unterlagen der UVE (Umweltverträglichkeitserklärung), die noch nicht einmal vollständig sind, würden in vielen Bereichen nicht nur sachliche, sondern in manchen sogar methodische Mängel aufweisen.

Jaeger: „**Beide Gutachter gehen mit Sicherheit davon aus, dass aufgrund dieser Mängel aus dem Verfahren kein positiver Bescheid erwachsen kann**“. Was möglicherweise Bundesministerin Bures zur ablehnenden Haltung gegen die Westring-Autobahn zusätzlich bewogen haben könnte. Denn die ersten Untersuchungen der Westring-Gegengutachter, die sich detailliert mit Beiträgen zu den Themen Raumstruktur, Verkehrskonzept der Stadt Linz, dem Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich, den Planfallrechnungen, der Verkehrs- und Lärmbtechnik sowie den Luftschadstoffen auseinandersetzen, wurden von der Plattform der Bürgerinitiativen **erst kürzlich dem BMVIT übermittelt**.

Rückfragen an Dr. Alfred Jaeger unter 0664 / 40 36 057 möglich.

Plattform der Westring-Bürgerinitiativen entscheidet sich nun für Gutachter aus Deutschland

## RegioConsult aus Marburg ist Westring-Gutachter

Die Entscheidung ist gefallen. Die Überparteiliche Plattform gegen die Westring-Transitautobahn hat nun einen eigenen Gutachter bestellt. Die renommierte Fachagentur RegioConsult aus Marburg (D) wird im Auftrag der Initiativen die von der Asfinag und dem Land OÖ behauptete Umweltverträglichkeit des Weststrings auf Herz und Nieren prüfen. Plattform-Sprecher Jaeger: „Es ist uns gelungen, absolute Profis an Land zu ziehen, die keinen Vergleich mit den von der Asfinag beauftragten Gutachtern zu scheuen brauchen“.

Gemeinsam mit dem von der Überparteilichen Plattform gegen die Westring-Transitautobahn A 26 nun beauftragten Institut RegioConsult aus Marburg geht ein Schweizer Institut aus Bern und ein weiteres aus München ins Rennen. Letztendlich erhält die renommierte Fachagentur für Verkehrs- und Stadtplanung RegioConsult aus Marburg (Referenzen unter: [www.regioconsult-marburg.com](http://www.regioconsult-marburg.com)) den Auftrag für die Prüfung der von der Asfinag und dem Land OÖ behaupteten Umweltverträglichkeit des Linzer Weststrings, der so genannten A 26. Die von namhaften Politikern populistisch als „Umweltprojekt“ bezeichnete Hochleistungsautobahn, die mit einer siebenspurigen Donaubrücke und insgesamt acht Tunnelportalen den besonders schützenswerten Grünbereich der Linzer Donaupforte sowie dichtbesiedelte Linzer Wohngebiete durchschneidet, wird im Auftrag der Initiativen unter anderem in diesen Punkten genau unter die Lupe genommen:

- Auswertung der Planunterlagen zur A 26 Westring Linz
- Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchung und der verkehrlichen Grundlagen und Erhebungen zur A 26 Westring Linz
- Analyse und Bewertung der Verkehrstechnik zur A 26 Westring Linz
- Analyse und Bewertung der Lärmtechnik zur A 26 Westring Linz
- Überprüfung der Emissionsberechnung für Linz durch Lärmkontor GmbH
- Analyse und Bewertung der Untersuchung Luftschadstoffe zur A 26 Westring Linz

Die in der Westring-Plattform vereinten Bürgerinnen und Bürger (rund 13.000 Unterschriften plus 1.500 Einzeleinwendungen, somit rd. 14.500 öffentliche Bekenntnisse gegen den Westring) erwarten sich von dieser Untersuchung durch RegioConsult, den aus finanziellen Erwägungen und Gründen der Vernunft schon wackelnden Westring endgültig zu Fall zu bringen. Plattform-Sprecher Dr. Alfred Jaeger: „Natürlich haben wir darüber hinaus noch einige Eisen im Feuer, die wir mit RegioConsult erst schärfen müssen. Schließlich bereiten

wir uns schon intensiv auf die mündliche Verhandlung in Linz vor“. Die schon längst hätte stattfinden müssen, überfällig ist und möglicherweise sogar verschleppt wird. Würde doch ein Nachweis der „Unverträglichkeit“ des Westrings, sprich dessen Gefährlichkeit für die Gesundheit der Linzer Bevölkerung, für den einen oder anderen hochjubelnden Befürworter einen erheblichen Gesichtsverlust bedeuten.

Einige Vorarbeiten und Untersuchungen zur Westring-Transitautobahn A 26 hat RegioConsult bereits im Vorfeld geleistet. Mit ersten Ergebnissen ist in Kürze zu rechnen.

Rückfragen an Dr. Alfred Jaeger bitte unter Rufnummer 0664 / 403 60 57.



**Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring - Transitaubahn A 26 mitten durch Linz**

Nun auch die größte Westring-Bürgerinitiative anerkannt – eigener Gutachter soll bestellt werden

## **Westringautobahn: Jetzt geht's los**

Das lange Warten hat ein Ende. Nachdem das Verkehrsministerium (BMVIT) nun endlich auch die an Unterschriften stärkste Bürgerinitiative gegen den Westring anerkennen musste, will ihre überparteiliche Plattform einen Gutachter bestellen, der die Westring-Unterlagen prüfen soll. Erste Kontakte in die Schweiz und nach Deutschland sind bereits geknüpft. Ein Gutachter aus Österreich soll es eher nicht sein. Enge Beziehungen zur Asfinag werden befürchtet. Die Bürgerinitiativen rufen nun zu Spenden auf, um einen 5-stelligen Betrag für das Gutachten finanzieren zu können.

Die massive Bürgerfront im UVP-Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung) gegen die Westring-Transitaubahn A 26 steht. Insgesamt acht Bürgerinitiativen mit zusammen rund 13.000 Unterschriften (plus 1.500 Einzeleinwendungen ergibt rd. 14.500 Unterschriften gegen den Westring) haben nun Parteistellung im UVP-Verfahren und ein Beschwerderecht beim Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof. Per Bescheid musste das Verkehrsministerium (BMVIT) kürzlich nun auch die an Unterschriften stärkste Initiative anerkennen, "die BI gegen die Westring-Transitaubahn A 26 mitten durch Linz". Lediglich einer BI mit zahlenmäßig weniger Unterschriften fehlt noch die Anerkennung. Plattform-Sprecher Alfred Jaeger: "Verständlich, dass die Prüfung der Unterschriften nun immerhin schon mehr als ein Jahr dauert, sind es doch rund 14.500".

Die Überparteiliche Plattform gegen die Westring-Transitaubahn, der insgesamt sechs Westring-Initiativen angehören, will nun gemeinsam mit den Initiativen durchstarten und einen eigenen Gutachter bestellen, der die von der Asfinag im UVP-Verfahren eingereichten Unterlagen auf ihre Vollständigkeit, ihre Relevanz und Stichhaltigkeit prüft. Primär geht es darum, ob wirklich die umweltrelevanten Auswirkungen der Westring-Transitaubahn berücksichtigt wurden oder ob die eine oder andere Auswirkung zu geringfügig bewertet oder sogar nicht berücksichtigt wurde. Demnach lassen auch die so genannten Modellverfahren, mit denen zumeist rechnerisch ermittelt wird, wie etwa das Verkehrsaufkommen oder die Luft- und Lärmbelastungen sein werden, eine große Bandbreite zu.

"Der Westringautobahn ist bisher mit verdächtig hohem Propaganda-Aufwand ein umweltverträgliches Mäntelchen umgehängt worden. Wir wollen einen Blick dahinter werfen", begründet Plattform-Sprecher Alfred Jaeger die Notwendigkeit, durch einen eigenen Gutachter die Asfinag-Unterlagen überprüfen zu lassen, "das aber kostet eine Menge Geld, das von den Initiativen aufgebracht werden muss". Laut Vorgesprächen muss dabei mit einem beträchtlichen fünfstelligen Eurobetrag gerechnet werden. Jaeger: "Wir haben Anfragen von Gutachtern aus der Schweiz und Deutschland, die sich aus eigenem Antrieb schon intensiv mit der Westringautobahn beschäftigt haben, weil es aus ihrer Sicht ein 'besonderes' Projekt ist'. Ein österreichisches Unternehmen soll zur Erstellung eines Gutachtens wegen einer möglichen Nähe zur Asfinag nicht beauftragt werden.

Gezwungen zu diesem maximalen Einsatz sehen sich die Initiativen primär durch die ständige Lobhudelei für die Westringautobahn durch seine Befürworter, allen voran LH-Stv. Franz Hiesl. Wobei die Initiativen hier berechtigt kritisch anmerken, dass dieses UVP-Verfahren auf Basis eines Gesetzes und vor einer österreichischen Behörde (nämlich dem BMVIT) stattfindet und ständige Zurufe von außen entbehrlich sind. Wissentlich geübte Propaganda kann diese Verfahren beeinflussen und somit den Rechtsstaat in Frage stellen. Jaeger: "Jedenfalls gibt es wegen der massiven Pro-Propaganda ein großes Informationsdefizit, die

negativen Auswirkungen des Weststrings betreffend, wie uns unzählige Anfragen bestätigen. Weshalb wir uns gezwungen sehen, für eine objektive Sichtweise auf der Basis von Gutachten zu sorgen".

Liste der Bürgerinitiativen, die der überparteilichen Westring-Plattform angehören:

- BI gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz
- BI Nein zum Westring (Zulassung fehlt nach mehr als einem Jahr Prüfung noch immer)
- BI Lebensraum Linz
- BI Rettet das Donautal
- BI A 26 Westring Keferfeld
- BI Puchenauer gegen die Westring-Transitautobahn A 26

Liste weiterer Bürgerinitiativen, mit denen die Plattform kooperiert:

- BI gegen den Bau der A 26
- BI zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer bei der Errichtung der A 26
- BI Urfahr-Rothenhof gegen den Westring

Rückfragen bitte an Dr. Alfred Jaeger unter 0664 / 403 60 57.



**Überparteiliche Plattform  
gegen die Westring - Transitaubahn A 26 mitten durch Linz**

---

**Beschwerden beim Verwaltungsgerichtshof - Hausgemeinschaften engagieren eigene Gutachter**

## **Westring: Betroffene wehren sich weiter**

**Von der Linzer Westringautobahn A 26 direkt betroffene BürgerInnen gehen nun wegen der verzögerten UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) weiter vor. Diese sollte ja schon längst mit einer mündlichen Verhandlung in Linz fortgeführt werden, doch das Verkehrsministerium (BMVIT) zögert weiter. Nicht so das Land OÖ. Es teilt dem Linzer Rudolf Mayr per Bescheid nun mit, dass er seine Grundstücke für mehr als 2 Jahre (106 Wochen) für Probebohrungen zur Verfügung stellen muss. Auch zwei von der Westringautobahn schwer betroffene Hausgemeinschaften in den Stadtteilen Urfahr und Waldegg engagieren nun statische Gutachter.**

Rudolf Mayr aus dem Linzer Stadtteil Urfahr, vielen Linzern auch als "Spatzenbauer" bekannt, wehrt sich schon lange gegen den Bau der Westring-Transitaubahn. Er ist mit Grund und Boden mehrfach betroffen, liegt doch auch sein Bauernhof direkt über der geplanten siebenpurigen Autobahnbrücke, die - mitten in eine unwiederbringliche Naturlandschaft hineingeplant - der schützenswerten Linzer Pforte ein fragwürdiges neues Gesicht geben soll. Die ASFINAG, ihres Zeichens Projektwerberin für den Linzer Westring und Bauherr dieser Transitaubahn, begeht heiß Mayr's Grund und Boden, um dort für die Dauer von nicht weniger als ganzen 106 Wochen oder 2 Jahren hindurch den Boden umzuackern und so genannte Probe-Bohrungen durchzuführen. Mayr verwehrt sich gegen dieses Ansinnen mit der Begründung, dass es bezüglich Brückenbau sehr wohl Alternativen gäbe, die seinen Grund und Boden nicht in Mitleidenschaft ziehen würden und noch dazu billiger wären.

Nur die ausgewählte Hängebrücken-Konstruktion würde es notwenig machen, dass riesige Ankerbauwerke auf beiden Seiten der Donau errichtet werden müssen, um die Brücke zu tragen. So würde dadurch nicht nur die schützenswerte Urlandschaft der Donaupforte zerstört, sondern auch Mayr's Grund und Boden nachhaltig geschädigt und sein landwirtschaftlicher Betrieb vernichtet. Mayr wehrt sich so lange, bis ihm nun ein Bescheid des Landes Oberösterreich mit dem Spruch ins Haus flattert, dass er nun doch seinen Grund und Boden opfern müsse. Mayr wendet sich mit einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Mit ihm auch weitere Anrainer, denen man eine Parteistellung bisher verwehrt. Aufschiebende Wirkung anerkennt der Verwaltungsgerichtshof allerdings normalerweise nicht, vielleicht aber diesmal.

Die Eigentümergemeinschaft eines Wohnhauses in Linz-Urfahr trauen ihren Ohren nicht, als sie erfahren müssen, dass ein Tunnel des Verteilernetzes der Westring-Transitaubahn nur 5,5 Meter unter ihren Häusern durchführen soll. Vor allem deshalb, weil ihre Häuser direkt über dem Bett des ehemaligen Spazebaches (Spazenhofstraße) errichtet wurden und auf sieben Metern tief im Boden verankerten Säulen ruhen!! Sie müssen mangels anderer Hilfestellung nun in ein Privatgutachten investieren, um ihr Lebenswerk zu schützen. Die Eigentümergemeinschaft eines Wohnhauses im Linzer Stadtteil Waldegg (Bockgasse) musste erfahren, dass der geplante Tunnel unter ihrem Haus durch das labile "Linzer Sandgestein" des Freinberges führt und dadurch das Fundament ihres Wohnhauses gefährdet. Beide Hausgemeinschaften engagieren nun einen statischen Gutachter, der diesen Drahtseilakt der ASFINAG-Planer untersuchen und hinterfragen soll.

Diese Fälle sind für Alfred Jaeger, den Sprecher der Plattform der Westring-Bürgerinitiativen, repräsentativ für das rücksichtslose Vorgehen der ASFINAG: "Statt den Vortrieb des Westrings zu stoppen und den Ausgang der UVP abzuwarten, müssen Betroffenen bereits jetzt tief in die Tasche greifen, obwohl der Bau des Westring deutlich wackelt. Was ist, wenn er nicht kommt? Wer ersetzt den Bürgern die Kosten? Wer kommt für Ärger, Ängste und Spesen auf? Warum plant die ASFINAG einen Tunnel mitten durch das Fundament von Wohnhäusern? Die Rechnung werden jene Funktionäre der ASFINAG und Politiker zahlen müssen, die vehement den Westring vorantreiben und trotz offensichtlicher Widrigkeiten nicht von diesem Unsinnprojekt abrücken wollen".

Rückfragen unter 0664 40 36 057 (Dr. Alfred Jaeger).

undatierte  
Unterlagen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister **Haderer!**

Ihre Aussagen vom 10.3. 2010 in den OÖN sind diametral zu dem, wofür Sie Kraft Ihres Amtes verpflichtet wären: nämlich **Lebensqualität** und **Gesundheit** der **Puchenauer** Bevölkerung zu **schützen!**

Ein einfaches – für alle erlebbares – Praxisbeispiel:

Machen Sie einen „**Fensterbretttest**“: Fensterbretter 2 Wochen nicht reinigen!

Sie werden sich wundern welch **schwarze Partikelmenge** in **2 Wochen** zu finden ist. VON JAHR ZU JAHR MEHR! Dieser **Partikelmix** wird von Ihnen, der Puchenauer **Bevölkerung** und den **Kindern** eingeatmet und ist zum Teil **lungengängig – sprich Feinstaub!**

#### **ZU RISIKEN UND NEBENWIRKUNGEN FRAGEN SIE IHREN ARZT!**

Angesichts dieser Tatsachen wollen Sie tatsächlich hemmungslos den motorisierten Individualverkehr weiter fördern und fordern eine **Transitautobahn** vor unserer **Haustüre?**

**Damit Schadstoffbelastung und Lärm noch weiter ansteigen?**

Zusätzlich werden bei uns auch die biogenen Luftfilter zunehmend dezimiert; statt Bäume zu schützen und zu pflanzen werden sie eliminiert.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rupert Frechinger

*unbedarft*

vgl. <http://www.westriug.info/leserbrief-3/#more-1001> (zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister **Haderer!**

Ihre Unterschrift zu der **Autoverkehrsinitiative** der **Oberösterreichischen Nachrichten** ist ein Signal in die falsche Richtung.

Es ist eine **Tatsache**, dass der weitere **Ausbau** von gut ausgebauten **Straßen** weiteren **Verkehr** anzieht.

Als **Bürgermeister** von **Puchenau** wäre es Ihre Aufgabe vehement auf diesen Umstand hinzuweisen und die **Lebensqualität** unseres Ortes zu **verbessern**.

Sie wissen auch: die Untertunnelung der B127 in Puchenau wird aus ökonomischen Gründen nie realisiert werden!

Die Aufgabe verantwortungsvoller Politiker wäre komplexe Zusammenhänge und vielleicht vorerst unpopuläre Massnahmen den BürgerInnen verständlich zu machen und nicht Populismus zu betreiben. Ein weiteres Ansteigen des Individualverkehrs gefährdet die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen.

Weder **Puchenau** noch unsere schönes **Linz** verkraften ein **weiter steigendes Verkehrs-** aufkommen.

Wo sind die Politiker die sagen, dass aus ökonomischen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen die **vierte Donaubrücke** ein "**nicht zeitgemäßes**" Projekt ist? Eine Brücke ohne Tunnel verlagert nur den Stau; eine Brücke mit Tunnel ist angesichts der Budgetsituation verantwortungslos und bindet die Finanzmittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

**Unsere Zeit benötigt andere verkehrspolitischen Lösungsansätze!**

Der **beschleunigte Ausbau** des **öffentlichen Verkehrs** ist ein Gebot der Stunde.

Eine Verlängerung der Straßenbahlinie 3 bis **Rottenegg** mit **Park and Ride** Anlagen ist um ein Vielfaches **billiger**, ermöglicht eine schnelle Verbindung nach Linz und **entlastet die Straßen** für jene die das **Auto** wirklich **benötigen**.

modifiziert

Vgl.

<http://www.westriup.info/leserbriefe-3/#more-1001>  
(zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

### **Stausituation in Linz** - August 2005

70% der "armen" staugeplagten Pendler benötigen das Auto nur für die Wegstrecke zur Arbeit; nicht für Transport oder Beruf. Diese **70% blockieren** die **Straßen** für die Wirtschaft und jene die das Auto wirklich benötigen. An den jetzigen Staus sind nicht StR Himmelbauer oder die Linzer Stadtregierung schuld sondern genau jene 70% die trotz bekannter Baumaßnahmen ihr Verkehrsverhalten nicht ändern. Diese Anspruchshaltung - **Wohnen im Grünen** und **staufrei**, quasi auf einer Autobahn, bis **zur Arbeit** - ist mehr als problematisch. Zahlen soll die Allgemeinheit; den **Lärm** und die **Abgase** haben die **LinzerInnen**.

Wir reden von **Klimaschutz**, **Feinstaub**-, Lärm- und Ozonbelastung. Wo bleiben die **Taten**? Das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik muss die **Umschichtung** vom **motorisierten Individualverkehr** hin zu **umwelt- und sozial verträglicher Mobilität** sein. Neben den ökologischen Vorteilen ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs volkswirtschaftlich sinnvoller und sichert mehr Arbeitsplätze als der Bau neuer Hochleistungsstraßen. Der geplante **Westring** würde die **Abwanderungstendenzen aus Linz** verstärken und zu einem drastischen Arbeitplatzabbau im Linzer Zentralraum führen.

Wollen wir unseren **Kindern** die finanziellen **Kosten** und die **Naturzerstörung** dieser einseitigen - aufs Auto fokussierten - Verkehrspolitik aufhalsen? Die neuen PPP Finanzierungsmodelle freuen zwar die Banken, müssen aber von nachfolgenden Generationen getilgt werden.

Es geht auch anders: Ich wohne seit 11 Jahren in Puchenau. Der tägliche **Weg** in die **Arbeit** erfolgt mit **Zug** oder **Fahrrad**; vorbei an jenen die alleine in ihren Autos im Stau stehen....

Moderator

Vgl. <http://www.westring.info/leserbriefe-3/#more-1001> (Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

**Autos zu Hause stehen lassen!** - primavera13 07:39 | 11.08.2005

Pendler ärgert Euch nicht so. Steigt doch auf **öffentliche Verkehrsmittel** oder bildet **Fahrgemeinschaften!** Wenn es kein öffentliches Verkehrsmittel in unmittelbarer Wohnnähe gibt, dann lasst das Auto bei der nächstgelegenen Haltestelle (**park & ride**) stehen. Dann gibt es wesentlich weniger Stau im Raum Linz und endlich **mehr Lebensqualität** für die Linzer, die durch die vielen Pendler massiv beeinträchtigt ist. Und wenn die Fahrpläne schlecht sind, wird sich das ändern, sobald **mehr Leute** auf die **Öffis** umsteigen. Die Umwelt wird vollkommen kaputt durch die vielen Autofahrten. Ihr zerstört unsere Lebensgrundlagen auf der Erde und die **Zukunft Eurer Kinder.** Verdrängen und Bequemlichkeiten rechtfertigen nicht mehr. Im übrigen sollten die **Arbeitsplätze** wieder dort **angesiedelt** werden, wo Menschen wohnen. Also nicht nur im Zentralraum sondern auch in ländlichen Regionen! Hier sind vor allem die Unternehmer- und PolitikerInnen gefordert. Ich selbst wohne in **Linz-Ebelsberg** und fahre **täglich mit Straßenbahn** und **Bus** ohne Stau in die **Arbeit!** Und sehe zu, wie sich die Pendler in Ebelsberg und der City dumm und dämlich stauen. Selbst schuld. Und übrigens - das tägliche Verdrängen und der tägliche Giftcocktail im Auto beim Stauen sind äußerst gesundheitsschädlich. Vor allem die Dieselabgase....

modifiziert

vgl.

<http://www.westring.info/leserbriefe-3/#more-1001>  
(zu lesen hier geladen am 3.1.2011)

### Andere Lösung

Als persönlich betroffener **Pendler** (aus Herzogsdorf) hält sich mein **Verständnis** für das Projekt **Westring in Grenzen**.

Tatsächlich ist mit der **Brücken-Tunnel-Variante** zwar eine Entlastung der Innenstadt gegeben, für den **Pendler** wird sich allerdings **nicht allzu viel ändern**, da der **Zeitverlust** nur zum Teil in der Innenstadt (Rudolfstraße-Nibelungenbrücke-Donaulände) zustande kommt.

Aus meiner Sicht wesentlich wichtiger wäre eine **großräumige Umfahrung** und damit eine Entlastung der bis auf längere Zeit einspurigen Strecke Walding-Puchenau.

Wenn sich die **Fachleute** einmal **seriös** mit den **Verkehrsstrom-Analysen** auseinandersetzen würden, wäre sichtbar, dass ein hoher Anteil der **Benutzer** der Strecke **Walding-Puchenau** eigentlich gar **nicht** nach Linz will, sondern nach **Leonding, Pasching, Hart**, in den Bereich Salzburger Straße, nach Traun oder überhaupt auf die A1 und A25 - dies betrifft vor allem den Schwererverkehr. Für eine **langfristige Lösung** ist also der geplante **Westring nicht das passende Rezept**.

Mein Lösungsvorschlag: **Abzweigung der B127 im Bereich Walding.** Weitere Trassenführung über eine neue, aufgrund der offenen Geländeverhältnisse wesentlich kostengünstiger zu errichtenden Donaubrücke nach Bergham/Straßham. Ausbau der Strecke Straßham-Hörsching inkl. der ohnehin überfälligen Umfahrung Kirchberg-Thening mit umfassenden Lärmschutzmaßnahmen. **Anbindung über B1 und Umfahrung Traun an die A1.**

Mit diesem "echten" **Außenring** entstünde eine langfristig wirksame und in der Errichtung wesentlich kostengünstigere Entlastungsstraße.

modifiziert

vgl. <http://www.westriup.info/>  
(zu Letzter eingesehen am 3.1.2011)

## **Ein staugeplagter Einpendler der jetzt Öffis nutzt !**

Wenn Autobahnen wirklich die Lösung gegen den Stau brächten, warum **staut** es dann **täglich** auf der **Pendlerautobahn A7** ?

**Antwort:** Weil alle lieber mit dem Auto fahren, als mit den teils unattraktiven Öffis.

**Schlussfolgerung:** Je mehr und je leistungsfähigere Straßen gebaut werden umso stärker steigt das Verkehrsaufkommen, bis wir wieder alle im Stau stehen. Die A7 führt uns die selbstgemachte Misere ja täglich deutlich vor Augen und das noch ohne zusätzlichem TRANSIT-Aufkommen !

**Daher** bitte umdenken und das Geld richtig und nachhaltig investieren. Immerhin handelt es sich dabei um Steuergelder.  
**Noch mehr Straßen bringt das Land noch stärker unter die Räder.**



*modifiziert*

*Vgl.*

*<http://www.westriup.info/leserbriefe-3/#more-1001> (zuletzt eingesehen am 3.1.2011)*

**MEINUNG**

PISA-Studien nicht viel ändern.

Zum Wohl aller Kinder, die in Österreich wohnen, im Interesse deren Eltern und Alleinerzieherinnen und Alleinerzieher für positive Arbeits- und Lebensmöglichkeit der aller Pädagogen: Im Sinn der Zukunft unseres Landes sind dringend Änderungen im Elementar-Bildungswesen angesagt!

JOHANNES-MARIA LEX  
Wien

**Fehlendes Geld**

Ohne den geplanten Bau des Westrings werten zu wollen, ist die Vehemenz bemerkenswert, mir der sich Oberösterreichs Landespolitiker für dessen Bau einsetzen. Die Bereitschaft

des Landes, 15 Prozent der Baukosten zu übernehmen, zeigt deutlich, wo in Oberösterreich die verkehrspolitischen Prioritäten liegen.

Während Salzburg, Innsbruck, Graz, Bregenz und ab nächstem Jahr auch Klagenfurt über ein S-Bahn-Netz verfügen, bildet der öffentliche Verkehr in Österreichs drittgrößtem Ballungsraum das Schlusslicht.

Nachdem, durch die Wirtschaftskrise bedingt, in allen Ressorts des Landes gespart wird, rückt durch das Streichen von öffentlichen Zug- und Busverbindungen ein zeitgemäßer Taktfahrplan in weite Ferne.

Für weitere wichtige Infrastrukturvorhaben wie die zweite Straßenbahn-

Achse gibt es zwar Absichtserklärungen, aber keine Finanzierung.

Dass das Land in Sparzeiten den Bau des Westrings nun mit Millionenbeträgen mitfinanzieren will, ist vor diesem Hintergrund schwer nachvollziehbar. Dem Steuerzahler ist es letztendlich egal, aus welchem Topf das Geld dafür genommen wird – es wird an anderer Stelle fehlen.

DR. HELFRIED PEYRL,  
Kefermarkt

Wir bitten, die Stellungnahmen kurz zu halten. Name und Anschrift des Absenders müssen deutlich vermerkt sein. (Gilt auch für E-Mail!). Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzung vor. Ein Anrecht auf Abdruck besteht nicht.

Fax-Nr. 0 73 2 / 78 05-329 •  
Briefadresse: Postfach 78 und 79,  
Promenade 23, 4010;  
E-Mail: [leserbrief@nachrichten.at](mailto:leserbrief@nachrichten.at)

Ballungsraum das Schlusslicht." DR. HELFRIED PEYRL, Kefermarkt

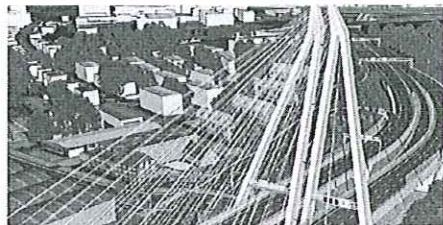
ÖÖ. Nachrichten, markiert  
Vgl.

<http://www.westrang.info/>  
(zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

OÖN: Leserbrief:

Sehr geehrter Herr **Landesrat Hiesl!**

Im morgendlichen Stau am 8. Juli in Puchenau stehend, überholt von der leeren Mühlkreisbahn, richte ich folgenden Appell an Sie:



**Begraben** Sie den Traum des **Mammutprojektes Westring**, der außer enormen Baukosten im wesentlichen **Verkehr** und **Abgase** in die **Innenstadt** bringt. Berücksichtigen Sie, dass der Westring in den schon heute **überlasteten Bindermicheltunnel** führt. Die dort zu erwartenden täglichen Staus und Verkehrsbehinderungen höre ich heute schon in den Verkehrsnachrichten.

Gehen Sie für die Pendler aus dem oberen Mühlviertel endlich die **Versäumnisse** der letzten 20 Jahre an, das sind Einbindung der **Mühlkreisbahn** als Straßenbahn von Rottenegg bis in den Innenstadtbereich ohne Bahnhof und Umsteigen, zweispurige Durchführung des von Rohrbach kommenden Verkehrs. Öffnung von Reindlstraße und Ferihuferstraße für den Straßenverkehr, um die Stadtautobahn zu erreichen, Abschaffung des benachrangten Linksabbiegens in der Rudolfstraße und trennen Sie sich vom Prestigeprojekt Westring, und schaffen Sie eine **Entlastung** der Linzer Stadtautobahn vom europäischen Binnenverkehr durch eine **Donauquerung** der A7 von **Treffling nach Asten**.

Damit würde man verkehrspolitischen **Weitblick** und nicht **persönliche Eitelkeit** zeigen.

Mag. Wolfgang Lichtenwagner, Rohrbach

Unadatior, wohl 8. Juli o.J.

vgl.

<http://www.westriag.info/leserbriefe-3/#more-1001>  
(zu Letzt eingesehen am 3.1.2011)

Umfrage (Eurol 2010 (?)



NACHRICHTEN

Österreich

Welt

Sport

Steil

Job & Geld

Wissen

Wetter

VIDEOS

STARS & SOCIETY

Musik

Kino

FAMILIE

TV-Programm

Haustiere

Kochrezepte

Bauen & Wohnen

GESUND & FIT

Horoskop

Reisen & Urlaub

AUTO & MOTORRAD

DIGITAL

SPIELE

Spiele-Tests

KLEINANZEIGEN

Firmensuche

Gastro-Tipps

Vorteilszone

Shop

Erotik

Partnersuche

ARCHIV

STARTSEITE ► ÖSTERREICH ► OBERÖSTERREICH ► Staat in Geldnot - soll der Westring gebaut werden?

Willkommen | Registrierten | Hilfe | Login

Google™

Suche mit Google

Suchen

Deine Meinung zählt!

## Staat in Geldnot - soll der Westring gebaut werden?

Kein Geld für den Westring - die Debatte um die A26 bzw. eine abgespeckte Variante wird uns noch länger beschäftigen. Was meinst du - soll angesichts leerer Staatskassen der Westring gebaut werden?



Das Voting ist vorbei. Danke für deine Stimme!

34,2%

Ja, unbedingt!

Nein, lieber nicht.

65,8%

krone.at-Dienste

ÖSTERREICH Burgenland Kärnten Niederösterreich Oberösterreich Salzburg Steiermark Tirol Vorarlberg Wien  
WELT Videos SPORT Fußball Bundesliga-Tabelle Fußball-Liveticker Sport-Quiz Sport-Videos STARS & SOCIETY Star-Quiz

Nachrichten

Partnersuche

#### 4. Donaubrücke = weg mit dem Stau/Plakatserie OÖN

Diese **Gleichung** stimmt unter keinen Umständen und erweckt **völlig falsche** Erwartungen in der Bevölkerung. Simplifizierungen als Mittel zur Auflagensteigerung?

Eine Brücke ohne Tunnel führt zu einer reinen Verlagerung des Staus auf die andere Donauferseite.  
Eine Brücke mit Tunnel bringt nur eine kurzfristige Besserung, da es eine Binsenweisheit ist, dass **Straßenausbauten** nur noch **mehr Verkehr induzieren** und Städte eine begrenzte Aufnahmefähigkeit für motorisierten Individualverkehr haben.

Wieso wird nicht mit derselben Vehemenz über die Gründe für die (gewollte oder zufällige) **Verzögerung des Baus** einer **Straßenbahn** bis Rottenegg berichtet?

Mit **380 Mio öS** (Stand 1994) projektierten Baukosten könnte für viele **Pendlern** eine schnell **spürbare Erleichterung** geschaffen werden. Viele könnten jetzt endlich auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen; jene **Menschen** die das **Auto** benötigen hätten **ausreichend Straßenkapazitäten** zur Verfügung.

Bei der derzeitigen Versorgung mit Nahverkehrsmitteln darf es niemand wundern, dass der Verkehr ständig zunimmt. Beginnend bei den Fahrscheinautomaten (wer trägt die Verantwortung für diese Fehlinvestition?) über die unregelmäßigen Intervalle bis hin zur Taktfrequenz ist die Versorgung des Siedlungsraums bis Rottenegg eine Katastrophe.

modifiziert

Upl. <http://www.westriug.info/leserbriefe-3/#more-1001> (Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

**OÖN: Leserbrief UNERTRÄGLICH**  
von Herrn Pürstinger aus Walding



**ANTWORT eines Lesers**

Bevor man, wie Herr Pürstinger, die Westringgegner (die Mehrzahl der Linzer) als Bahn-Nostalgiker, Bastelstunden- und Flohmarktbesucher bezeichnet, sollte man die Konsequenz der Errichtung einer

Transitautobahn durchs Zentrum von Linz bedenken. Herr Pürstinger und alle anderen Rohrbacher werden keine Minute schneller an ihr Ziel kommen, wenn man eine Transitautobahn durchs Zentrum von Linz schlägt. Eher geht ein Kamel durchs Nadelöhr, als zwei zusammenführende Autobahnen durch den Bindermichl. Der Verkehr wird durch die Errichtung des Weststrings generell steigen, da er eine Konkurrenzsituation zur Mühlkreisbahn darstellt und in weiterer Folge diese eingestellt werden wird. Das würde pro Tag 5000 Autos zusätzlich bedeuten.

Im Interesse der Allgemeinheit kann die Lösung nur in einer Verschiebung bei der Benützung der Verkehrssysteme liegen. **Soll heißen, Pendler von der Straße auf die Bahn zu bringen.** Dies kann nur gelingen, wenn die Mühlkreisbahn binnen eines halben Jahres(!) bis zur linken Brückenstraße durchgeführt wird. Das ermöglicht allen Bahnbenutzern einen direkten Anschluss zur Linie 1 und 2. Die Folge wird eine Erhöhung der Fahrgastzahlen sein, was wiederum Herrn Pürstinger und allen anderen Pendlern, die „wirklich“ aufs Auto angewiesen sind, zugutekommt und auf der Straße mehr Platz schafft. Wenn dann endlich die Donauquerung bei der Eisenbahnbrücke für den öffentlichen Verkehr geschaffen ist, kann ein flächendeckendes S-Bahnsystem für den oberösterreichischen Zentralraum Wirklichkeit werden.

**Steinzeitprojekte wie der Westring haben keine Zukunft**, genauso wenig wie Politiker, die das noch befürworten! Die Zeit ist reif für neue, menschengerechte Lösungen, welche die Wohnqualitäten in der Stadt fördern. Weil Wohnverbotszonen im Zentrum, wäre wie Schwimmverbot im Hallenbad!

modifiziert

vgl. <http://www.westriag.info/leserbriefe-3/#more-1001> (Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

**OÖN: Leserbrief:** Linz ist anders

Auch in **Wien** dürfte man erkannt haben, dass die Verkehrspolitik in Linz seit Jahren von **Dummheiten** geprägt wird. Ein paar Beispiele:



- Andere Städte führen Autobahnen um sich herum.  
*Linz ist anders: A7 mitten durch die Stadt.*
- Andere Städte errichten Park&Ride-Plätze an den Einfallsstraßen.  
*Linz ist anders: Pendlerparkplatz am Urfahrmarktgelände mitten in der Stadt.*
- Andere Städte verteilen den Verkehr in großzügigen Fächern.  
*Linz ist anders: Man verengt den Verteilerknoten in einem Tunnel (Bindermichl).*
- Andere Städte betreiben Stadt- und Straßenbahnen mit vernünftiger Spur.  
*Linz ist anders: Straßenbahn mit weltweit kurioser Schmalspur von 90 cm.*
- Andere Städte sind lernfähig und bauen neue, großräumige, Umfahrungsringe.  
*Linz ist anders: Man möchte einen so genannten Westring, der ja wieder kein echter, großräumiger Ring ist, sondern sehr stadtnah in den völlig verhunzten Bindermichltunnel münden soll (Verkehrskatastrophe programmiert).*
- Andere Städte forcieren den Brückenbau.  
*Linz ist anders: Seit Jahrzehnten keine neue Brücke. Die bestehende Eisenbahnbrücke lässt man verrosteten.*
- Andere Städte lenken den Durchzugsverkehr möglichst entlang des Stadtrandes.  
*Linz ist anders: Jeder Lastwagen, der vom unteren ins obere Mühlviertel will, muss sich durch das enge, verbaute Urfahr quälen. Und so weiter, und so weiter.*

**Gott sei Dank sitzen im Infrastrukturministerium gescheiterte Verkehrsplaner.**

Klaus-Peter Mayrhofer,

und das ist

Vgl.

<http://www.westring.info/leserbriefe-3/#more-1001>  
(Zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

*un dauer*



**Meinung: zu Dobusch:**

"Dann gehe ich für den Westring mit auf die Straße protestieren"

**Herr Bürgermeister Dr. Dobusch!**

Sie kündigen in der **Stadtrundschau Urfahr** in dieser Woche an, **für den Westring auf der Straße protestieren** zu wollen.

Da werden Sie sich aber bei Ihrer Demut-Demo wundern, wenn Sie einer **riesigen Gegendemonstration** gegenüberstehen werden, die genau für das kämpft, was ihr vordringlichstes Ziel als gewählter Bürgermeister sein sollte, nämlich für die Lebensqualität der Linzer Bürger. Eher geht ein **Kamel durch ein Nadelöhr** als **zwei (Transit)Autobahnen durch den Bindermichltunnel**.

*Ist Ihnen die Zunahme von Lärm, Abgase, Feinstaub, Unfällen, Staus, Stress, usw., aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs tatsächlich vollkommen egal? Was ist eigentlich Ihre politische Verantwortung?*

Der Transitverkehr muss, wie auch in anderen Städten, großflächig in einem Ring um Linz gelegt werden - auch wenn das Ihrem Freund Hiesl nicht gefällt - und nicht nach Linz hinein, wo er im Bindermichltunnel stecken bleiben wird. Das begreift nicht nur jeder Führerscheinbesitzer sondern auch jeder "Bauernbub", wie sie sich gern bezeichnen. Demonstranten wirft man gerne vor, dass sie sich der Diskussion entziehen. Wo sind Sie geblieben, als Sie von den Westring-Gegnern und der BürgerInneninitiative gegen den Bau der A 26 zur Diskussion eingeladen worden sind?

Alles was Sie in Ihren letzten verbleibenden Jahren als Bürgermeister für die Linzer tun können: Sie brauchen es nicht als Demonstrant zu tun! Sie hätten zwar lange genug Zeit gehabt, aber investieren Sie zumindest jetzt alles, nur um den Individualverkehr in der Stadt und in die Stadt zu reduzieren. Die Ablösen der Grundstücke in den besten Lagen ergeben gute Rücklagen für geniale Gedankensprünge um die Donau zu überbrücken, ohne dabei die Stadt mit diesem Westring zu ersticken.

Gertraud Gupfinger

Linzerin

P.S.:

1. "solche Projekte können zur **Vernichtung und zum Untergang der innerstädtischen Wirtschaft** führen" (Zitat Lebensministerium Seite 18), zerstört wertvolle Natur und aufgrund von Schadstoffgrenzwertüberschreitungen droht überdies ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission.

2. Dass die A 26 eine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz herbeiführt, ist nicht nachvollziehbar, da die **Auswirkungen solcher Autobahnringe** bereits bekannt und in Studien dokumentiert sind (Stellungnahme des Lebensministeriums an das Infrastrukturministerium)

<http://www5.umweltbundesamt.at/uvpdb/docs/UVE/A26LinzerAutobahnAbschnittSued/Stellungnahme.pdf>

3. Wissen Sie überhaupt, was das bedeutet, wenn in der Stellungnahme des **Lebensministeriums** ausgeführt wird: "Das gegenständliche Vorhaben führt zu **projektbedingten Pegelanhebungen von bis zu +5dB** u. a. in derzeitigen Erholungsgebieten"? Das bedeutet nahezu eine Verdreifachung der Lärmbelastung!!! Genügt das noch nicht?

*Vgl. <http://www.westriug.info/leserbriefe-3/#more-1001>  
(zuletzt eingesehen am 3.1.2011)*

Vgl. <http://www.westring.info/> (zuletzt eingeschen am 3.1.2011)

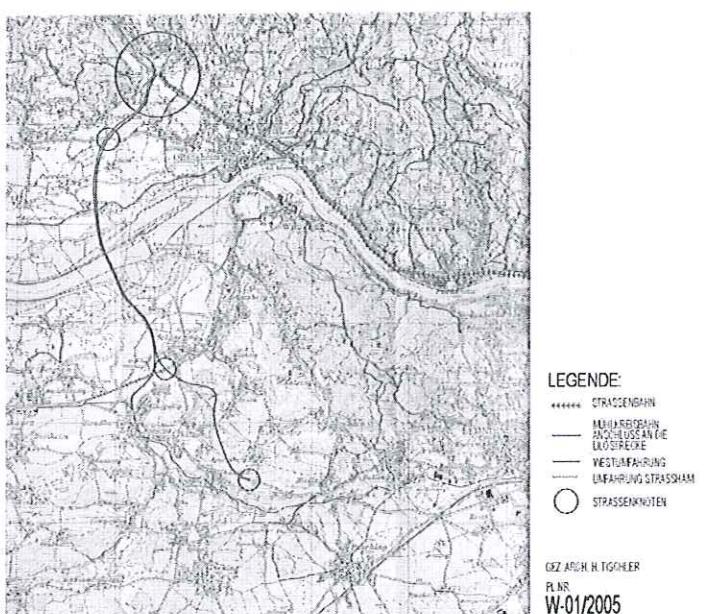
## Ein Alternativvorschlag zum Westring

*Ich bin Architekt, wohne in Puchenau und nehme schon seit langem an den Diskussionen um eine Verkehrslösung im Großraum Linz regen Anteil. Dies ist auch mein berufliches Interesse im Bereich der Raumplanung.*

*Vorweg muss ich klarstellen, dass ich durch meinen Beruf auf die individuelle Mobilität angewiesen bin und nicht die Meinung mancher teilen kann, dass ein möglichst flächendeckender öffentlicher Verkehr all die Anforderungen erfüllen kann. Er muss wohl einen erhöhten Anteil im zentralen Stadtbereich, so wie in anderen Städten übernehmen.*

*Somit ist klar, dass ich die Notwendigkeit des Ausbaues einer entsprechenden Infrastruktur anerkenne.*

### Streckenüberlegungen als Alternativmöglichkeit zum Westring



### in Verbindung mit schienengebundenen Verkehrsmitteln



### Zum geplanten Westring:

Leider sind hier die Erwartungen der "Verkehrswirksamkeit" viel zu hoch angesetzt.

#### Nur einige Problempunkte:

- Alle Zu und Ausfahrten schließen an bereits jetzt überlastete Straßensysteme an! An der B127 wissen wir, dass diese aufgrund der Verkehrsprognosen zumindest bis zur Abzweigung nach Aschach vierspurig ausgebaut werden müsste. Es gibt dazu Studien für einen Bereich durch Puchenau mit einer Länge bis zu 2,7km. Kosten jeweils über 150 Mio. €! Die restlichen 3,5 km hat man noch gar nicht angedacht. Sind aber aufgrund der Situation sicher nicht kostengünstiger!
- Die Ausfahrt nach der Brücke an der Oberen Donaulände, die für die Erreichbarkeit der Stadt sehr wesentlich ist, endet auch auf der B129, wo es derzeit bereits staut. Also jedes Fahrzeug, welches dort abfährt verlängert den Stau!
- Die nächste Anbindung beim Bahnhof, die lt. Experten die Hauptlast übernehmen soll endet in der sicher nicht erweiterbaren Kärntnerstraße beim Bahnhof! Jeder weiß, dass diese Straße bereits den derzeitigen Verkehr nicht aufnehmen kann.
- Die weitere Anbindung beim Bindermichlknoten ist bereits derzeit überlastet. Die einzige Anbindung an die A1 kann sicher keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen. Der Anschluss zur A7 ist ebenfalls ausgelastet, da hier ja von allen Seiten die Verkehrsströme aufeinander treffen. Die Stausituation auf der A7 ist ja bekannt. Selbst bei der Errichtung des Nordringes würde sich an dieser Situation nichts ändern. Ja, eine Verbindung Richtung Perg wäre sicher begünstigt. Aber wie stark ist der Verkehr vom Oberen Mühlviertel in Richtung Perg? - Rechtfertigt das die Millionen?
- Aus dieser Sicht ist es nicht gerechtfertigt, dass für ein so wenig wirksames Verkehrsbauprojekt diese hohen errechneten Kosten ausgegeben werden (um die Kosten von 1Km Tunnel baut man sicher bis zu 20 km Straße im freien Gelände). Auch die Betriebskosten eines Tunnels sind enorm hoch!

Daher sind meiner Meinung die Überlegungen statt einer zumeist unterirdischen Stadtautobahn **großräumiger Umfahrungen** wie in anderen Ballungsräumen üblich sicher sinnvoll. Es ist sicher ein **Planungsfehler**, dass die **S10** in die **überlastete A7** angebunden wird. Hier hätte man sofort einen Anschluss mit Donauquerung im Raum Enns machen müssen!

- Westwärts ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu den Betriebsgebieten westlich von Linz und Autobahnanschluss bei Haid, der ja neu gebaut werden soll, keinesfalls so groß, dass es vierspurige Straßen erforderlich machen würde. In diesem Bereich könnte in das bereits gut ausgebauten Straßennetz eingebunden werden, sodass sich nur eine Neubaustrecke von ca. 7 km ergeben würde, die den Anschluss an eine Donaubrücke im Raum Walding - Ottensheim und deren Anbindung südwärts sicherstellen würde.
- Es würde allerdings dadurch die B127 soweit entlastet, dass es Zustände wie in der Urlaubszeit geben würde. (Keinen Stau)!
- Für viele Pendler würde sich der unnötige Umweg durch Linz vermeiden lassen, wenn sie direkt in die weiter wachsenden Betriebsaugebiete im Westen von Linz fahren könnten.
- Auch eine zusätzliche Anbindung an die A1 würde sich ergeben, die vom Verkehr in der Stadt Linz unabhängig wäre und auch die bestehende Anbindung durch Linz entlasten würde.
- Die Kosten solcher Maßnahmen? Ca. ein Drittel der Kosten des Westringes!

Es bleibt natürlich die Frage, wie schnell die Politik auf die geänderte Situation reagiert. Jedenfalls könnte so eine Westumfahrung innerhalb der Zeit errichtet werden, die auch als Bauzeit für den Westring geplant ist! Das der Bau des Westringes zu massiven Behinderungen auf der B127 und B129 führen wird ist wohl auch klar!

Mit freundlichen Grüßen  
Architekt Mag. Helmut Tischler, Puchenau

*un okt 2022*

vgl. <http://www.westriup.info/>  
(zuletzt eingesehen am 3.1.2011)

Grüne präsentierten große SPECTRA Umfrage zum Westring: Stimmung dreht sich Dezember 2010

LR Rudi ANSCHOBER  
Landessprecher der Grünen OÖ

Gerda LENGER  
Klubobfrau der Grünen Linz

DI Peter BRUCKMÜLLER  
Geschäftsführer SPECTRA Marktforschung

OberösterreicherInnen für mehr Einsparungen beim Straßenbau und für Umsetzung kostengünstigerer Alternativen

LR Rudi ANSCHOBER, Landessprecher der Grünen OÖ

**Umfrage zum Westring: starke Mehrheit für die Prüfung und Umsetzung kostengünstigerer Alternativen statt des Westrings**

Das Ergebnis einer Umfrage des Spectra-Institutes in ganz Oberösterreich zum Bau des sogenannten Linzer Weststrings liegt vor: die Befragten sehen ein Verkehrsproblem in Linz, wollen mit starker Mehrheit von 58 Prozent gegen 36 Prozent die Prüfung und Umsetzung kostengünstigerer Alternativen zum Westring statt des Westrings. Wird hingegen der Westring ohne jegliche Alternativen abgefragt, ist eine Mehrheit der Befragten pro Westring. Wird gefragt, wo in Zeiten der Budgetprobleme generell gespart werden soll, dann spricht sich eine große Mehrheit für Einsparungen beim Straßenbau aus. Die Grünen sehen darin den Auftrag, rasch kostengünstigere Alternativen im öffentlichen Verkehr und auch im Straßenbereich zu überprüfen und nicht die Zeit bis zum vermuteten endgültigen Scheitern der Umweltverträglichkeitsprüfung in drei Jahren tatenlos verstreichen zu lassen.

Seit Monaten und Jahren trommeln drei von vier Parteien sowie ein Gutteil der Medien pro Westring. Dennoch ist die Diskussion an vielen OberösterreicherInnen vorbeigegangen, eine Mehrheit hat die Debatte wenig oder gar nicht mitverfolgt (58%). Immerhin 41% der Bevölkerung geben an, diese Debatte weniger mitverfolgt zu haben, 17% haben sie gar nicht mitverfolgt. Für die Grünen ist aber klar: Je informierter die BürgerInnen sind, desto kritischer stehen sie dem Projekt Westring gegenüber. Anschober: „Wir werden daher massiv Sachinformationen in den Mittelpunkt der Debatte stellen. Denn vieles ist derzeit irreführend – etwa der Name des Projekts. Der Begriff „Westring“ suggeriert eine Umfahrung, in Wirklichkeit handelt es sich aber um eine Autobahn mitten durch Linz“.

Anschober weiter: „Linz hat ein Verkehrsproblem. Viele Pendler und Pendlerinnen wollen genauso wie die Grünen eine Lösung. Das ist die oberste Priorität der Ergebnisse. So ist auch die Mehrheit für den sogenannten Westring zu erklären, wenn keine Alternativen angeboten und abgefragt werden. Genau dieses Überprüfen von Alternativen im Bereich öffentlicher Verkehr und Straße wird auch von einer deutlichen Mehrheit eingefordert. Dafür wollen wir Grüne in den nächsten Monaten unseren politischen Druck verstärken“.

**Sensation der Umfrage: OberösterreicherInnen bevorzugen kostengünstigere Alternativen anstatt des Westrings!**

Anschober: „Und das ist die eigentliche Sensation der Umfrage: vor die Alternative zwischen einer kostengünstigeren Alternative und dem Westring gestellt, fordert eine klare Mehrheit von 58 : 36 die Prüfung und Umsetzung einer kostengünstigeren Alternative. Übrigens unterstützen dies auch 40% der ÖVP-Wähler und eine klare Mehrheit von 60% bei SP-Wählern sowie eine überwältigende

Mehrheit von 84% der Grün-Wähler. Genau dies wollen wir in den nächsten Monaten auch verstärkt verwirklichen: Alternativen darstellen, politischen Druck für ihre Überprüfung und Umsetzung verwirklichen. Der Großraum Linz hat ein Verkehrsproblem. Der Westring ist darauf aber eine völlig veraltete, sündteure und daher falsche Antwort. Es kann nicht sein, dass in den Westring in Summe eine Milliarde Euro gesteckt wird und gleichzeitig der öffentliche Verkehr ausgehungert wird (siehe Mühlkreisbahn). Mit jedem Pendler, der von der Schiene auf die Straße wechselt, verschärft sich das Verkehrsproblem."

Anschober:"Falls sich die anderen drei Parteien nun - wie zu befürchten - völlig auf den Westring konzentrieren und reduzieren anstatt Alternativen zu erarbeiten und umzusetzen und die Umweltverträglichkeitsprüfung wie zu erwarten nach drei Jahren und allen Instanzen mit einer Ablehnung des Projektes endet, dann würde sich die Mehrheit von Stadt und Land vor einem Scherbenhaufen wiederfinden, drei weitere Jahre würden verloren gehen und das Verkehrsproblem des Großraums würde langfristig ungelöst bleiben. Daher müssen Land und Stadt so wie die große Mehrheit der OberösterreicherInnen jetzt den Mut haben für die Erarbeitung und Umsetzung von Alternativen zum Westring".

***Gerda LENGER, Klubobfrau der Grünen Linz***

**Umfrage zeigt deutlich: Mehrheit der LinzerInnen für Prüfung von kostengünstigeren Alternativen und nicht engstirnig Westring durchboxen!**

„Dass die Stadt Linz sich nun auch noch mit 5% der Gesamtkosten beteiligen sollte, ist in Anbetracht der leeren Stadtkassen eine reine Zumutung“, so die Linzer Grüne Klubobfrau Gerda Lenger. „Für uns ist es völlig klar, dass es sich beim Westring um eine riesengroße Steuergeld-Vernichtung handelt, und es höchst an der Zeit ist, kostengünstigere und nachhaltigere Verkehrsprojekte zu prüfen, als nur mit größtmöglicher Engstirnigkeit auf das Umwelt- und Lebensqualität zerstörende Uralt-Projekt Westring zu beharren.“

**Die Möglichkeit einer städtischen Mitfinanzierung des Westrings gleicht einer Verschaukelung aller Linzer BürgerInnen.**

„Dass Bürgermeister Dobusch trotz leerer Stadtkassen Blankoschecks ausstellen möchte, ist absolut unverständlich. Ich weiß nicht, wie man nur auf die Idee kommen kann, angesichts der prekären budgetären Situation eine Mitfinanzierung des Westrings durch die Stadt Linz auch nur vorzuschlagen“, so Lenger. Die nunmehr kolportierten Kosten von 527 Millionen Euro werden erfahrungsgemäß nicht halten, mit dem aberwitzigen „15% Blankoscheck“ sieht Lenger neben der Verkehrslawine daher eine weitere Schuldenlawine auf die Stadt zurollen.

**Westring bringt kaum Entlastungen- wichtige ÖV-Projekte werden aber torpediert**

„Mit dem trotzigen Beharren auf der überteuerten Westring-Autobahn, die im Einzugsbereich von gerade einmal 13 Prozent der täglichen Linz-EinpendlerInnen liegt, wird auch der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu Grabe getragen: Selbst die Finanzierung der zweiten Schienenachse, ein städtisches Projekt, hinter dem alle Parteien und Interessensvertretungen stehen, würde damit torpediert. Aber tatsächlich profitieren werden nicht einmal die EinpendlerInnen auf der B127, die ca. 13% des täglichen Linz-Einpendelverkehrs ausmachen, sondern der Transit, der sich künftig mitten durch Linz wälzen wird“, kritisiert Lenger.

Innerstädtisch steht einer Verkehrsabnahme bis zu maximal 49% (Waldeggstraße Süd -49%, Obere Donaulände Richtung Nibelungenbrücke -13%, Untere Donaulände Richtung Gruberstraße -5%) eine Verkehrszunahme bis zu 131% gegenüber (Blumauerstraße +131%, Kärntnerstraße + 86 %, Goethestraße +28%, Promenade +18%).

### **Glaubwürdigkeit bleibt auf der Strecke**

Auch bei dem Angebot des 15%igen Kostenbeitrags wird der Bevölkerung Sand in die Augen gestreut: Mit welch geradezu peinlichen Aufdringlichkeit hier Dobusch, Pühringer & Co in Wien Geld verschenken wollen, das gar nicht vorhanden ist und das für ureigenste Projekte dringendst gebraucht würde, anstatt sich für Familien, Pflegebedürftige, sozial Schwache und StudentInnen einzusetzen, die keine derartige Lobby haben und völlig unverhältnismäßig zur Kasse gebeten werden; ist einfach ungeheuerlich.

### **Paradebeispiel Urfahr-Umgebung: Öffentlicher Verkehr würde Großraum Linz entlasten**

Urfahr Umgebung ist ein Musterbeispiel für eine verfehlte Siedlungspolitik. In den letzten Jahrzehnten hat sich die EinwohnerInnenzahl im Bezirk Urfahr Umgebung, im Speckgürtel rund um Linz, nahezu verdoppelt, während die Anzahl der Arbeitsplätze marginal ist. Die Folge: 79% dieser Bevölkerungsgruppe pendelt nach Linz. Mangels gutem Öffi-Angebot hauptsächlich mit dem Auto - Lärm und Abgase für die Linzer Bevölkerung sind die Folge. Lenger: „Ich erwarte mir, dass sich die Politik für die Lebensqualität und Gesundheit aller OberösterreicherInnen einsetzt, und nicht die Interessen der LinzerInnen sowie der EinpendlerInnen gegeneinander ausspielt“.

### **LinzerInnen zeigen auf: Kostengünstigere Varianten sollen geprüft werden**

Erfreulich auffällig daher, dass uns laut aktueller Spectra-Umfrage auch die LinzerInnen Recht geben: In den Bezirken Linz und Linz Land sagt die überwiegende Mehrheit, nämlich 59%, dass nun kostengünstigere Projekte wie der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs geprüft werden sollten, und lediglich 38 % stimmen zu, den Westring durchzuboxen. Erfreulicherweise gibt es hier auch keinen Unterschied zum gesamten Landesschnitt, wenn es darum geht, sparsame Projekte zu prüfen. (Landesschnitt 58% für Prüfung von kostengünstigeren Alternativen, 36% für Durchboxen des Westrings). „Offensichtlich wissen die LinzerInnen in Zeiten knapper Budgets, wo die Prioritäten in Zukunft liegen müssen, um dem zunehmenden Verkehr in den Griff zu bekommen“, so Lenger.

Ostumfahrung und Bundesmittel für „Öffis“:

# Bürger-Initiativen haben dickes Alternativenpaket

Nicht nur die Grünen – siehe Hirz-Interview – fordern Alternativen zum Westring. Die im Verkehrsforum Oberösterreich vereinigten Verkehrs-Bürgerinitiativen im Land haben ein dickes Paket von Alternativvorschlägen zu der neuen Linzer Stadtautobahn, die am 10. Jänner wieder „Gipfelthema“ in Wien ist.

Das Verkehrsforum Oberösterreich fordert „nachhaltige Verkehrsprojekte, die sowohl Lebensräume weitgehend schützen, als auch allen Pendlern und der Wirtschaft dienen“. Ein schwieriger Spagat, der für die Westring-Alternativen wie folgt konkretisiert wird:

- Eine längst notwendige Ostumfahrung, bevor die Mühlviertler S 10 der A 7 den Todesstoß versetzt.
- Eine weiträumige Westumfahrung von Linz mit Anbindung des Pendlerstroms an ein effizientes öffentliches Verkehrsnetz.
- Bundesmittel auch für den Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs sowie für die Einrichtung von modernen Park-&-ride-Systemen, da-

mit auch Pendlern, die aus dem Norden und Süden von Linz kommen, geholfen werden kann.

Dazu kommen noch Forderungen wie eine bundesweite Zusammenarbeit auch mit der Wirtschaft gegen Mautflüchtlinge und ein schärferes Umweltprüfungsgesetz, das den Bürgern dient.

**FETTE PI**

**ART-X WINTERSCHL**

- Sexy Dessous • Erotic T
- Intimkosmetik • DVD •

**ART-X LIFEST**

- Wien 21 • Wien 22 • Vösendorf St
- Eisenstadt • Graz • Leoben • Klagen

Angebote gültig bis 31. Jänner 2011

ooe@kronenzeitung.at