



Linz, 18.07.2024

An den Vorstand der ASFINAG

## **Betreff: Antwort auf ihr Schreiben vom 11.6.2024**

Sehr geehrte Damen und Herren des Vorstandes!

Grundsätzlich dürfen wir uns bedanken für die Rückmeldung der Konzernsteuerung zu unserem Offenen Brief vom 27.Mai.

Andererseits sind wir mit diesem Inhalt verständlicherweise gar nicht einverstanden.

Mit keinem Wort gehen Sie darauf ein, dass die Verkehrszahlen sich radikal anders entwickelt haben und Sie sich hochgradig verschätzt haben. Bzw. dass Ihre (oder die von der Politik vorgegebene) Taktik, mit unzulässig hohen Steigerungsraten dieses Projekt zu begründen, nicht aufgegangen und die A26 damit hinfällig ist.

Sie entgegnen unseren Argumenten, man kann nicht nur eine Straße anschauen und verschweigen dabei, dass wir uns auch die B127 und die Nibelungenbrücke angeschaut haben. Alleine mit diesen 3 Straßen ist schon der Hauptteil der A26-Verkehrswirkung erfasst. Zur B127 haben wir schon eine PA am 19.12.2022 gemacht (<https://www.verkehrswende-jetzt.at/presse/a26-beruht-auf-fiktiven-zahlen/>) und zur Nibelungenbrücke dürfen wir jetzt noch deutlichere Zahlen nachliefern. Sie sprechen bei der Nibelungenbrücke von 62.200 Kfz im Jahr 2032, die mit der Einreichung der UVP vor 13 Jahren ident sind.

Ist das in Ihrem Konzern Standard, auf 13 Jahre alten Zahlen aufzubauen?

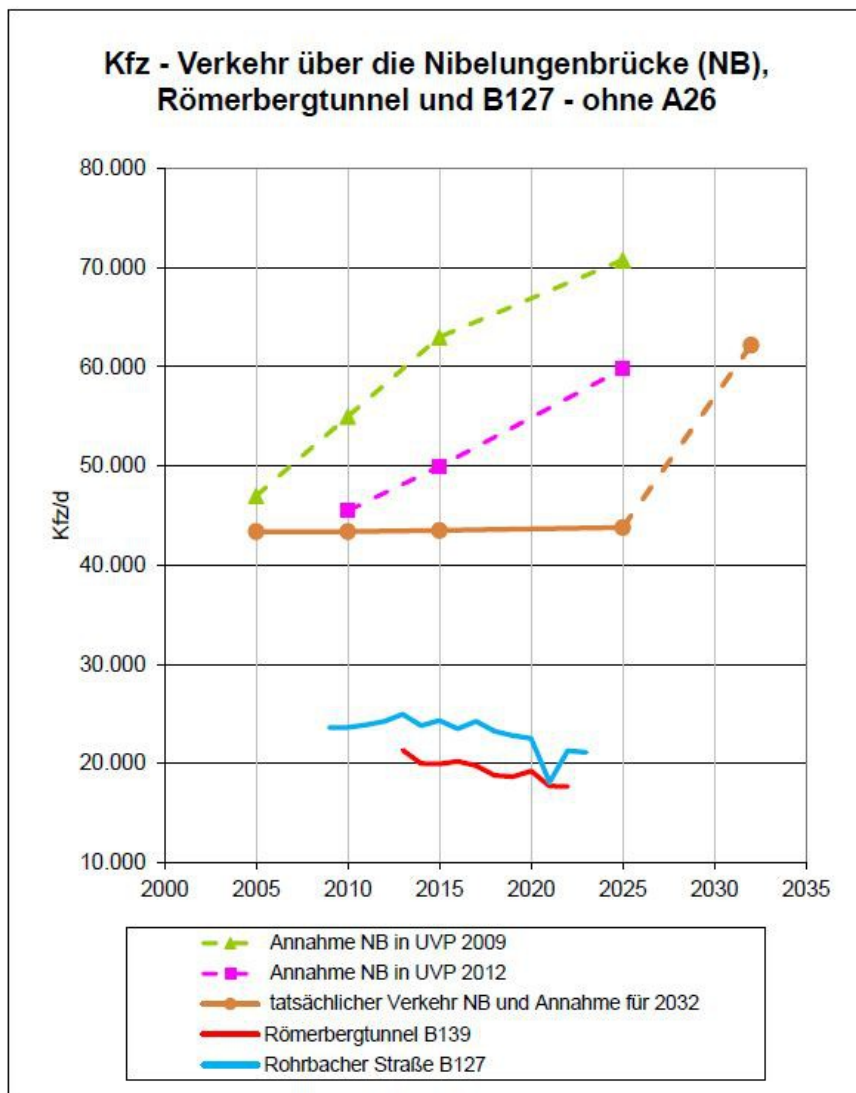
Warum führen Sie überhaupt Zählungen auf allen Autobahnen und Schnellstraßen durch, wenn das für die Errichtung von neuen Projekten überhaupt keine Auswirkung hat?

Die A26 baut seit Anfang an auf Phantasiezahlen auf. In der Ersteinreichung zur UVP 2009 haben Sie bei der Nibelungenbrücke noch auf eine Steigerung von 2,5 % pro Jahr aufgebaut, bei der neuerlichen Einreichung im Jahr 2012 dann auf eine Wachstumsrate von 2,0 % reduziert. Die tatsächliche Entwicklung zeigt aber, dass das Wachstum des Verkehrs auf der Nibelungenbrücke de facto Null (in Zahlen 0 %) beträgt.

Und dann behaupten Sie, dass bis 2032 62.200 Kfz über die Nibelungenbrücke fahren werden, also 18.700 bzw. 43% mehr als heute. Dafür ist eine Steigerung von jährlich 4,6 % in den nächsten 8 Jahren notwendig! Sie haben mit derartigen Aussagen jeglichen Realitätssinn verloren.

Es ist ausgeschlossen, dass der Verkehr zuerst 25 Jahre nicht steigt und dann plötzlich explosionsartig ansteigt. Die angenommenen Steigerungsraten werden trotz der permanenten Bevorzugung und den Anreizförderungen nicht erreicht, weil die Bevölkerung offensichtlich, deutlich weiter ist als die Politik und eine von ihr abhängige Straßenbaugesellschaft.

Vielmehr muss der Autoverkehr radikal schrumpfen, um nur ansatzweise die Chance auf das Erreichen der Klimaziele zu haben. Aber diese notwendige Entwicklung dürfte in Ihrem Geschäftsmodell nicht vorhanden sein bzw. zwingt Sie die Politik, wider jede Vernunft, trotzdem noch vollkommen unnötige Autobahnen zu errichten.



Bei den 3 wesentlichen Querschnitten ist es also offensichtlich, dass es niemals die von Ihnen auch heute noch behaupteten Verkehrszuwächse gibt und daher das Haupt-Verkehrsziel, einen Teil des angenommenen Verkehrszuwachses auf den Westring zu verlagern, weggebrochen ist. Auch in der Waldeggstraße werden ihre Entlastungszahlen nicht erreicht werden, weil dort genauso heute noch mit Phantasiezahlen Stimmung gemacht wird.

In weiterer Folge droht sogar die massive Gefahr des durch die A26 induzierten Verkehrs, der ja in Ihren Belastungsplänen tausendfach abgebildet

ist.

Es ist anscheinend die Linie der ASFINAG mit fiktiven (Phantasie-) Zahlen für ein unsinniges Projekt Stimmung zu machen, und dann, wenn alles anders kommt, den Kopf in den Sand zu stecken.

Die Argumentation, der Westring könne nur bei Gesamterrichtung erst seine volle Wirkung entfalten, kann man nur als böse Drohung sehen. Es wäre das Schlimmste für Linz, wenn die der Bewilligung zugrunde gelegten Zahlen der massiven Verkehrserhöhung in der Innenstadt Realität werden würden.

## **Tunnel sind vor allem teuer!**

Sie tun so, als ob es vollkommen egal wäre, Tunnel in massivster Form und mit gigantischen unterirdischen Knoten zu errichten.

Das Land OÖ, das Sie zu dieser Errichtung zwingt, hat schon vor 20 Jahren gesagt, beim Bau neuer Tunnel zu bremsen. Davon merkt man leider bis heute nichts!

In der Schweiz sind die Unterhaltungskosten für die Tunnelinfrastruktur von 2010 bis zum Jahr 2022 also in 12 Jahren auf das Achtfache (!! ) gestiegen!

Auf der Pyhrnautobahn sanieren Sie die Elektrotechnik in den Autobahntunnels für eine kurzen Abschnitt nur 20 Jahre nach Errichtung um sagenhafte 90 Millionen Euro.

Das ist ein Fass ohne Boden und eine fahrlässige Kostenanhäufung für zukünftige Generationen!

### **Energieverbrauch und ökologischer Rucksack von Tunnels**

Sie haben offensichtlich noch nie gehört, dass ein Tunnel eine massive Umweltbelastung erzeugt. Sowohl im Bau als auch im Betrieb. Vor allem der A26 Autobahnzubringer, weil dieser für diesen lokalen Verkehr massiv überdimensioniert ist.

Die A26 wird in der Errichtung ca. die Emissionen von einem Jahr Verkehrsabwicklung im Großraum Linz erzeugen, das sind ca. 200 - 300.000 to CO<sub>2</sub> bzw. die Emissionen von 130 - 200 Millionen Kfz-Fahrten in und rund um die Stadt.

Wenn wir den Empfehlungen von Wissenschaft und den Beschlüssen aus der Politik folgen, müssen wir mit den Emissionen des Verkehrs radikal herunter und nicht rauf. Wenn man diese zusätzlichen unnötigen Emissionen auf 10 Jahre umlegt, dann erzeugt allein der Bau der A26 einen Anstieg des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Linzer Verkehr um 10 %, das ist Hinblick auf die drohende Klimakatastrophe ein absolutes Verbrechen.

Wenn Sie nicht anders können und Sie in der politischen Umklammerung handeln müssen, dann erwarten wir endlich von Politik, dass sie in Öffentlichkeit verkündet, sich nicht mehr an die Klimaneutralität 2040 gebunden zu fühlen und damit auch die die Pariser Klimaziele zu ignorieren, zu deren Einhaltung sich die EU-Mitgliedsländer verpflichtet haben.

### **Angeführte Entlastungen**

Zwei der drei in Ihrem Schreiben angeführten Entlastungszahlen (Nibelungenbrücke und Rudolfstraße) sind schon abgehakt, die Brücke ist schon errichtet, zu Kosten vom Vierfachen dessen, was eine normale Brücke über die Donau auch geschafft hätte.

Dann führen Sie auch eine Abnahme von Lärm und Schadstoffen in der Westtangente an. Diese Entlastung gibt es schon, weil hier schon heute die Verkehrsmengen vorhanden sind, die Sie jahrzehnteelang nur mit der Errichtung des A26 der Bevölkerung weisgemacht haben.

Glaubt man ihren Berechnungen, die der Bewilligung zugrunde liegen, werden erst mit dem Bau des Freinbertgtunnels massive Verkehrszunahmen eintreten und damit erst wieder Lärm und Schadstoffe in der Innenstadt massiv zunehmen. Das kann nicht im Interesse der Linzer Bürgerinnen sein.

## **Drohende Klimakatastrophe**

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass wir das Jahr 2024 haben und nicht 1990 oder 2010! Und handeln sie danach.

Es ist nicht die Zeit, in der mit falsch präsentierten Kennzahlen und jahrelanger PR-Maschinerie Schaden an Gesellschaft und Natur angerichtet werden. Die Fehlentscheidungen von Entscheidungsträgern zum Nachteil der Bevölkerung dürfen nicht noch unterstützt werden. Ein verlogenes Projekt wie die A26, darf im Sinnes eines fairen und verantwortungsbewussten Handelns; nicht mehr umgesetzt werden.

Denn gerade im Verkehrsbereich ist fast noch gar nichts im Hinblick auf die notwendigen Reduktionen der Treibhausgase erreicht. Da passt so in Monsterprojekt für den lokalen Verkehr, wo die angenommenen und angekündigten Verkehrsexplosionen ausgeblieben sind, absolut nicht hinein, sondern ist vielmehr ein Verbrechen an der Zukunft.

Sie wollen uns also im Jahr 2024 noch immer das gleiche Märchen verkaufen, dass Sie uns schon vor 15 Jahren erzählt haben. Es ist unerträglich, wenn bei diesem surrealen Projekt seitens der ASFINAG und Politik das Schmähführen und Lügen dominieren. Wer gibt Ihnen das Recht, in Verteidigung von unerwarteten und zur Projektseinreichung vollkommen konträren Verkehrsentwicklungen auch heute noch reine Phantasiezahlen aus dem Jahr 2011 in den Raum zu stellen? Wenn Sie jetzt 12 Jahre nach Einreichung der UVP nicht einsehen wollen, dass diese Prognosen grundfalsch sind, dann betätigen sich bitte nicht als Wiederholungstäter!

Zeigen sie Ehrlichkeit und Rückgrat und korrigieren sie ihre Fehleinschätzung aus dem Jahr 2011

## **A26 – Abschnitt Waldeggstraße**

Sie versprechen hier fast 60 % Entlastung!

Dazu devastieren Sie zuerst einen Stadtteil von Linz in einem Ausmaß wie es, es seit dem 2. Weltkrieg nicht mehr gegeben hat, weil Ihnen diese Häuser für die Umsetzung Ihrer Philosophie im Weg sind und legen dann einen Teil des Verkehrs mit einem Megaaufwand eine Ebene tiefer.

Das Endergebnis ist, dass in diesem Straßen-Querschnitt laut Ihren Zahlen 76 (!) Prozent mehr Kfz-Verkehr unterwegs ist. Und das bezeichnen Sie als mehr an Lebensqualität? Diese 76 % mehr fahren ja dann wo anders auch – dann aber oberirdisch - und belasten wieder Tausende in anderen Stadtteilen wohnende Linzerinnen und Linzer!

Den Verkehr nur unter der Erde zu verstecken mag zwar die Optik von punktueller Entlastung bringen, die Schadstoffe und der zusätzlich generierte Verkehr werden im Nahfeld dieser milliardenteuren Vertuschungsmaßnahme für drastische Reduktion von Lebens- und Aufenthaltsqualität sorgen.

## **8 % weniger Verkehr im Linzer Stadtgebiet?**

Im Freinbergtunnel könnten maximal 2 - 4 % der Linzer Kfz-Wege aufgenommen werden. Es befinden sich jedoch alle Teile des Westringes zu 100 % auf Linzer Stadtgebiet.

Das heißt, wenn die A26 8 % weniger Verkehr im Stadtgebiet bringen soll, dann muss die A26 bzw. der Freinbergtunnel wie ein Schwarzes Loch wirken! Diese Aussage geht sich mathematisch nicht aus und zeigt einmal mehr, dass die Bevölkerung hinters Licht geführt wird.

Wenn Sie Innenstadt meinen, dann sagen Ihre Zahlen der UVE 2012, dass die A26 sogar einen Zuwachs an Kfz-Verkehr in der Innenstadt im Mittel um 31 % erzeugt. Mit der beiliegenden Grafik (Verkehrszuwächse in der Linzer Innenstadt) haben wir es nach einzelnen Viertel in der Innenstadt erhoben! Also eine Steigerung des Kfz-Verkehrs in der Linzer Innenstadt um 21 bis 32 %.

Nicht 8 % Minus sondern 30 % plus, d.h. eine massive Steigerung des Kfz-Verkehrs. Wie sollen 30 % mehr Kfz-Wege in der Linzer Innenstadt durch die A26 eine größere Lebensqualität erzeugen?

Wenn Sie Tausende Zahlen in die Schlacht geworfen haben, dann darf es nicht verwundern, dass Sie den Überblick verlieren und Ihnen der notwendige Blick fürs Wesentliche fehlt!

Stimmen etwa die Zahlen die von uns aufgezeigten Zahlen nicht?

Sie sind die Basis der Bewilligung dieses unseligen Projekts!

Eine Neubewertung der Sinnhaftigkeit dieser Umweltsünde ist dringend erforderlich und muss geschehen bevor weiter irreparable Schäden (Baumaßnahmen) verursacht werden.

## **Linzer kommen schneller ans Ziel**

Bitte erklären Sie auch, welche Linzer in welchem Ausmaß schneller ans Ziel kommen!

Etwa die Urfahrner, die über die Rudolfstraße und die A26 schneller zur A1 kommen?

Oder die Bewohner aus Linz Süd, die über die A26 nach Urfahr West fahren?

Also in Summe eine massive Zusatzbelastung der Rudolfstraße erzeugen!

Diese große Gefahr durch die A26 sprechen wir schon seit über 15 Jahren an, ohne dass nur irgendwer auf diesen extremen Nachteil für die Bewohner:innen in der Rudolfstraße reagiert hat. Genauso scheinheilig wie die gesamte Argumentation für dieses Steinzeitprojekt!

Viele weitere potentielle Linzer A26 Benutzer bleiben dann nicht mehr über: Ein paar Innenstadtbewohner, die den längeren Weg über die A26 nehmen, um zur A1 oder nach Linz Süd zu gelangen?

Und dann noch die Bewohner der Innenstadt und des Froschberges, die über die tiefergelegte Waldeggstraße zur A7 fahren. Diese Relation ist heute schon ausreichend und könnte, nachdem Sie diesen Stadtteil jetzt plattgemacht haben, ungleich einfacher und billiger mit einer in Richtung Bahn

verschobenen 4spurigen Straße bei gleichzeitig massivem Lärmschutz der froshbergseitigen Häuserreihe umgesetzt werden.

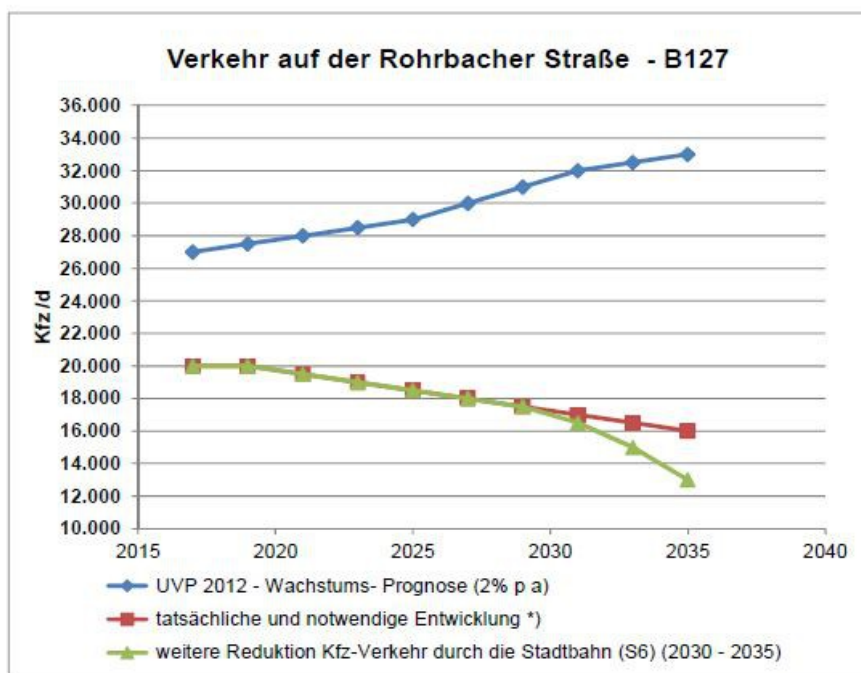
Mangels überregionaler Wirkung dieses Monsterprojekts fehlen Ihnen die Verkehrsteilnehmer, die dieses Projekt rechtfertigen.

## 5 statt 40 min von der Urfahrwänd zum Hauptbahnhof

Wenn Sie mit einer Fahrzeitreduktion von 40 min auf 5 min werben, dann ist das der vollkommene Todesstoß für den Öffentlichen Verkehr auf dieser Achse. Könnte es auch sein, dass die Aussage manipulativ ist? Sich den absoluten Extremwert eines Verkehrsgeschehens herauszupicken und damit zu werben, dass das ein Normalereignis wäre.

Ungeachtet dem Umstand, dass die 5 Minuten höchstens unter optimalen Verkehrsbedingungen stimmen, zeigt dieses Argument dass hier jahrzehntelang falsche Verkehrspolitik gemacht wurde. Welche jetzt mit dem negativen Supergau der A26 beantwortet werden soll.

Das Fortschrittlichste wäre zuerst einmal, den ÖV zu fördern und damit solche Erscheinungen dieses im Hinblick auf die Massenbewältigung und da v.a. im Stadtbereich sehr ineffizienten Verkehrsmittels deutlich abzubauen.



\*) Um die Klimaziele nur ansatzweise zu erreichen muss der Kfz-Verkehr reduziert werden. Hier werden nur bescheidene 1,5% Reduktion pro Jahr angesetzt!

Wenn man es ernst meint mit den Klimazielen und der Umsetzung der Stadtbahn, dann sollte in rund 10 Jahren der Verkehr auf der B127 statt der in der UVP für die A26 prognostizierten 32.000 bei rund 13.000 Kfz/d liegen, also nur 40 % (!) des Phantasiewertes aus dem Jahr 2012!

Für diese stark reduzierte Zahl an Kfz dürfen nicht noch einmal 900 Millionen Euro für eine Monsterautobahn mitten in der Stadt ausgegeben werden.

Welcher umweltbewusste Pendler soll hier noch so dumm sein und sich in eine im Vergleich zur Autobahn viel zu langsame Bahn setzen und einen großen Bogen im Osten um die Linzer Innenstadt zu machen, um dann mit der vielfach längeren Fahrzeit in diesem Abschnitt am Hauptbahnhof anzukommen?

Wird es an der Urfahrwänd einen Umsteigebahnsteig von der S6 auf den pfeilschnellen Schüttledienst durch den Tunnel direkt zum Hauptbahnhof geben?

## **Zusammenwirken mit der Stadtbahn (S6)**

Hier sollen in Summe 2 Mrd. Euro in die Straße und Schiene investiert werden, mit massiver Beteiligung des Bundes, wo offensichtlich gemäß Ihrer Propaganda nur die Straße gewinnen kann und der Öffentliche Verkehr auf der Strecke bleibt und für diesen umsonst investiert wird, auf Kosten der Umwelt und der Zukunft.

## **Conclusio**

Was ist also die Zusammenfassung über Ihren Antwortbrief?

Thema vollkommen verfehlt!

Ihre Antwort ist das ausschließliche Jubelpapier mit Phantasiezahlen und haltlosen Ankündigungen, abseits jeglicher Realität und Wahrheit!

Einfach nur unverantwortlich!

Ist es wirklich ihre Aufgabe, Stimmung und Werbung zu machen für einen explodierenden Autoverkehr, oder haben sie auch einen gesellschaftlichen Auftrag und eine Verpflichtung den Bürgerinnen dieser Republik gegenüber?

Die ASFINAG sollte sich darauf beschränken, den notwendigen überregionalen Autoverkehr zu organisieren, der im Hinblick auf den Klimaschutz aber auch deutlich abnehmen muss und nicht – wie von Ihnen erwartet - in ungeahnte Höhen wachsen darf, wie Sie uns das am Beispiel von Linz weismachen wollen.

Sie verhalten sich so ähnlich wie die Tabaklobby, in unzulässig einseitiger Weise nur vom Genuss des Rauchens zu schwärmen und die tödlichen Gefahren des Rauchens vollkommen zu verschweigen.

Sie machen hier massiv und einseitig Stimmung für ein vollkommen aus der Zeit gefallenes Monsterstraßenbauvorhaben und das mit unzulässigen Phantasiezahlen, die jeglicher fachlichen Berechtigung entbehren und zu 100 % überholt sind. Aber uns und den Linzern wollen Sie noch immer 13 Jahre alte und damals schon absolut unglaubwürdige Zahlen verkaufen!

Versuchen Sie einmal, Ihren Mitarbeiter:Innen die Gehälter mit Stand 2011 zu überweisen und beharren dann darauf, dass das die richtigen Beträge sind!  
Es ist ausgeschlossen, dass Sie da durchkommen!

Sollten Sie weiterhin derart jenseitige und undenkbare Verkehrszahlen als Argumentation für dieses Monsterprojekt anführen, werden wir prüfen, rechtliche Schritte gegen dieses manipulative Verteidigen eines nicht mehr zulässigen Projektes zu ergreifen.