



In drei Geschoße sind die unterirdischen Röhren unterteilt; 1. Etage: Aigner, Tinkler und Hiesl (v. l.) in der Filteranlage; Unter den Fahrbahnen verläuft der Rettungstunnel (oben). Fotos: Enöckl

Saubere Luft für Westring-Tunnel

Hiesl-Lokalausweis in Madrid, wo Gunskirchner Filterbauer Abgase um 80 Prozent reduziert

Von Renate Enöckl aus Madrid

Linz muss Madrid werden — allerdings nur in Sachen Tunnel-Abgasfilterung: In der spanischen Hauptstadt wird derzeit der mehr als 90 km lange M-30-Innenstadtring saniert, in etwa die Hälfte der sechsstreifigen Autobahn unter die Erde verlegt. Filterbauer Heinz Aigner aus Gunskirchen ist einer der Unternehmer, die unterirdisch für saubere Luft und beste Sicht sorgen. Von den 20 Filteranlagen in den Südteil-Tunnels der M-30 stammen neun aus Wels-Land. „80, 85 Prozent der Schadstoffe können durch die elektro-mechanischen Anlagen aus der Luft gefiltert werden“, erklärt Aigner, der diese Woche H-Stv. Franz Hiesl und Landesbaudirektor Konrad Tinkler

zum Lokalausweis unter die Erde lud.

Weniger Schadstoffe mehr Grünflächen

Die Vorteile, die das Madrider Monsterprojekt bietet, könnten bald auch die Anrainer und Autofahrer des Linzer Westrings (A26) sehen und riechen. Die Filteranlagen sorgen schließlich nicht nur für eine bessere Sicht bei den 100.000 Lenkern, die täglich über die M-30 donnern. Auch die verkehrsgeplagten Bewohner bekommen bedeutend weniger Abgase und Lärm ab. Auf der durch die Untertunnelung frei werdenden Fläche entstehen nun nach und nach Freizeiteinrichtungen und Parks. Da die (geruchs- und staublose) Abluft

ebenerdig ausgeblasen wird, verschandeln auch keine Schornsteine die Umgebung.

Abgasfrage ist das emotionalste Thema

Genau diese heikle Frage, nämlich wo und wie die Abluft abgeleitet werden soll, ist in Linz noch offen. Die Chance, die Belastung rund um den Westring auf ein Fünftel zu reduzieren, will Hiesl jedoch nicht verpassen, denn nach wie vor sei die Abgasfrage das emotionalste Thema bei Anrainer und Gegnern, so der Straßenbaureferent. 3,5 Millionen Euro würden die beiden maßgeschneiderten Anlagen aus dem Hause Aigner (inkl. baulicher Adaptierungen) für die beiden 4,4 km langen Südteil-Röhren kosten, weniger

als ein Prozent der 400 € Gesamtkosten.

Nach spanischem Vorbild will Hiesl nun auch die Vorarbeiten für den Südteil (Bahnhof — Donaubrücke) vorantreiben, damit am 1. Juli 2009 die Bagger anrollen können. Trotz enger Fristen ist er zuversichtlich, den Termin einzuhalten. Stolpersteine seien derzeit weder vom Ministerium noch von Asfinag oder Stadt Linz zu erwarten. Das Ergebnis der UVP soll spätestens Ende 2008 bereitliegen. Kritisch könnte es nur noch bei den Materienverfahren (Naturschutz, Wasserrecht, ...) werden. Keine Kompromisse will Hiesl auch beim A26-Nordteil machen: „Klein bauen macht überhaupt keinen Sinn. Wir sind erst fertig, wenn ein Autobahnring um Linz gelegt ist!“



Bessere Lebensqualität: Durch die Verlegung des Verkehrs unter die Erde (l.) entstehen jede Menge Erholungsflächen (r.).