

**Die Wahrheit**  
über die  
**Westring-**  
**Transitautobahn**  
**durch Linz**



## Der Westring-Transitautobahn - Irrweg.

„Verkehr ist Leben“ mögen sich jene denken, die den Ausbau der „Westringautobahn“ forcieren. Die Europäischen Industrie- und Handelskammern (UECC) fordern im Rahmen ihres europäischen Straßen- und Schienenbauprogramms: *2.8 Achse Berlin-Praha-Linz (D/CS/A) Durchgehender Ausbau als hochwertige Straßeninfrastruktur (Autobahn bzw. Schnellstraße) und (CS/A) Errichtung von Ringautobahnen bei Praha und Linz.* Man tut also so, als würde man diesen „Ring“ zur Entlastung bauen, während im Hintergrund schon die 40- und 50-Tonner „startklar“ gemacht werden.

Die Tiroler Fakten: 30 Millionen m<sup>2</sup> „Stickstoffdioxid-Sanierungsgebiet“, nahezu alle Gemeinden im Tiroler Zentralraum „Feinstaub-Sanierungsgebiet“. Zusätzlich musste die Inntalautobahn in den letzten Jahren mit einem „Lärmschutzkanal“ ausgestattet werden. Fazit: Mehr als 415.000 Tirolerinnen und Tiroler, davon mehr als 58.000 Kinder unter 15 Jahren leben und wohnen in diesen von Lärm und Schadstoffen verseuchten und hochbelasteten Gebieten.

Nun steht zweifelsfrei fest (BGBl. II 262/2006): Die „PM10- und NO<sub>x</sub>-Giftsuppe“ breitet sich vom alpinen Kernland in die voralpinen Regionen aus: Leise und schleichend wie „ein bösartiges Krebsgeschwür“. Krebsgeschwüre kann man nicht dadurch eliminieren, indem man schaut, dass sich die Metastasen vergrößern und ausbreiten. „Verkehr ist nicht mehr Leben“ – „Verkehr vernichtet immer mehr Leben“. Daher ist es Aufgabe „von unten“, die „da oben“ von ihrem Irrweg abzubringen.

Aufgabe der Österreichischen Bundesregierung ist es, vorrangig in den Gesundheits- und Wirtschaftsstandort zu investieren. In Bildung, Forschung, ÖPNV etc.. Das „Vergraben von Steuermillionen und Steuermilliarden“ bedeutet, dass in die Vergangenheit investiert und dem Gesundheits-, Lebens- und Wirtschaftsstandort Schaden zugefügt wird.

„Wenn wir die Natur verachten, sägen wir unseren eigenen Ast ab“, hat der 85-jährige Tiroler Altbischof Reinhold Stecher erst unlängst wieder betont und deutlich gemahnt.

Das Projekt Westring ist so ein Ast am „Lebensbaum der Alpenrepublik Österreich“, an dem fleißig gesägt wird – wir sollten den „Sägern“ ihr Werkzeug nehmen und von ihnen Alternativen einfordern. Österreich hat keinen „Straßennotstand“, sondern einen „Gesundheitsnotstand“ durch überbordende Verkehrsbelastungen. Daher sind die Ursachen zu bekämpfen und Maßnahmen zu setzen, welche die Luftgüte und damit die Lebensqualität der Menschen „nachhaltig und dauerhaft verbessern“. Der Irrweg des Straßenbaus ist zugunsten des Grundrechts auf Gesundheit zu beenden. Das ist ein Gebot angesichts der aktuellen Klimadiskussion und ein Gebot, wenn man die rasanten Zuwächse des Lkw-Transitverkehrs über den Brenner (+ 13 %) und im Osten (+ 37 %) in den ersten zwei Monaten des Jahres 2007 ernst nimmt.

**Fritz Gurgiser, am 16.März 2007**

Konrad Lorenz-Staatspreisträger für Natur- und Umweltschutz  
Obmann des Transitforum Austria-Tirol  
Vorstandsmitglied der Tiroler Arbeiterkammer und der Energie Tirol

## **Westring-Transitautobahn**

## **Die Wahrheit**

### ***Die Wahrheit***

**Die Bevölkerung von Linz und Oberösterreich hat das Recht, die Wahrheit über die Westring -Transitautobahn zu erfahren!**

Da die Information über die geplante Westring-Transitautobahn durch Politik und Berichterstattung vom Großteil der Medien einseitig läuft, ist es unsere Pflicht, umfassend alle Argumente und Fakten über die Westring-Transitautobahn aufzuzeigen.

Wir wollen darstellen, dass hier bisher mit stark verzerrten bzw. falschen Zahlen argumentiert worden ist.

Wesentliche Aspekte, die bei einem derartigen Megaprojekt umfassend zu berücksichtigen sind, wie Klimaschutz, Energieverbrauch und Luftbelastung wurden in der öffentlichen Diskussion einfach verschwiegen. Die Politik hat da nicht mehr die Wahl!

Wir wollen auch aufzeigen, dass es sich bei diesem überzogenen Projekt um alles andere als eine umfassende und alle Aspekte berücksichtigende Gesamtplanung handelt.

Die extreme Kostenexplosion der Westring-Transitautobahn seit 1999 ist nur eine der großen Schwächen dieses Projektes.

Die folgenden 90 Seiten werden die Wahrheit über die Westring-Transitautobahn an den Tag bringen!

## Abkürzungsverzeichnis

A 26	Westring-Transitautobahn
A7	Mühlkreisautobahn
ASFINAG	Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs Aktiengesellschaft
B127	Rohrbacher Bundesstraße
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
S10	Mühlviertler Schnellstraße
WTAB	Westring Transitautobahn

## Inhaltsverzeichnis

Seite 95

Für den Inhalt verantwortlich:  
Überparteiliche Plattform für Alternativen zur Westring-Transitautobahn  
Dr. Alfred Jaeger & Dr. Rupert Frechinger  
Adresse: Hauptplatz 21; 4020 Linz; e-mail: buero@westring.info.  
Herausgegeben im Eigenverlag. Stand März 2007. Vervielfältigung erlaubt.

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 1

### ***Regierungsübereinkommen: Die Baukosten der Verkehrsprojekte müssen massiv gesenkt werden!***

Laut aktuellem Regierungsübereinkommen müssen in Österreich die Baukosten bei Straßen- und Schieneninfrastruktur massiv gesenkt werden!

Wo fängt man da bei der Suche nach möglichem Einsparungspotenzial an?

Natürlich bei einem Projekt, das sich in den letzten Jahren um 600 % verteuert hat!

Die neue Regierung kann sich also gleich über das Paradebeispiel von Einsparpotenzial, der Westring-Transitautobahn hermachen und intensiv nach alternativen Möglichkeiten suchen, wenn das die lokale Politik nicht bereit ist zu machen.

Ein Projekt wie die Westring-Transitautobahn, dessen Schätzkosten in den letzten Jahren massiv gestiegen sind, ist jedenfalls mit dem Regierungsübereinkommen, das nur Projekte akzeptiert, deren Baukosten massiv gesenkt werden, absolut unvereinbar.

Hier wird sich die Glaubwürdigkeit des Regierungsübereinkommens und der neuen Regierung deutlich zeigen.

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 2

### ***Verkehrsbudget des Bundes für OÖ von über 2,5 Jahren***

Die Westring-Transitautobahn würde 3 Jahresbudgets für Oberösterreichs Strassen auffressen für einen verschwindenden Anteil an den OÖ Wegen

Gemäß Aussendung des Landes Oberösterreich investierte der Bund in Oberösterreich in den letzten 5 Jahren rund 1.300 Mio EURO in Straßen, d.h. rd. 260 Mio EURO pro Jahr.

Das Projekt Westring-Transitautobahn würde daher das Budget von mindestens 2,5 Jahren auffressen, obwohl mit diesem Projekt nur **8 Tausendstel (0,8 %)** aller zurückgelegten Wege Oberösterreichs aufgenommen werden könnten. Alleine diese Zahl beweist eindeutig, dass bei diesem Projekt jegliche Verhältnismäßigkeit verlassen wurde und schleunigst kostengünstigere Alternativlösungen zur Beseitigung der Verkehrsprobleme gefunden werden müssen.

Diese Unverfrorenheit des Geldhinausschmeißens haben die lokalen Politiker nur deswegen, weil ihnen – bis jetzt zumindest - der Bund eine Realisierung dieses Projektes in Aussicht gestellt hat.

**Nur mit dem Geld des Landes OÖ oder der Stadt Linz wäre ein derartiges Projekt unfinanzierbar.**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 3

### ***Versiebenfachung der Kosten seit 1999: von 100 auf 700 Millionen EURO!***

Aus einem 100 Millionen EURO Projekt bis zum Jahr 1999 ist das Projekt Westring-Transitautobahn nach der so genannten „Kreativphase“ zu einem Wahnsinnsprojekt mit geschätzten Kosten von rd. 700 Millionen EURO geworden, die üblichen Kostensteigerungen á la Bindermichl und Pyhrn noch nicht berücksichtigt.

Es hat sich in den letzten Jahren und speziell bei diesem Projekt gezeigt, dass die Politiker keine finanzielle Hemmschwelle kennen, ab der Projekte wieder fallengelassen und Alternativen gesucht werden müssen.

Die Politik sollte auch beim Finanziellen ein Vorbild sein. Hier wird aber so gehandelt, wie kein Privater oder Unternehmer handeln könnte und würde.

Eigentlich sollte der Hausverstand ausreichen, der sagt, dass bei derartiger Kostensteigerung unverzüglich begonnen werden muss, nach besseren Lösungen zu suchen.

Kann man nur hoffen, dass die guten Geldgeber aus dem Osten mehr Vernunft an den Tag legen und das ganz Vorhaben wieder abblasen.

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 4

### ***Die Politik argumentiert: Wenn Wien das Geld hinaushaut, dann muss das auch in Linz möglich sein!***

Wenn Wien bis zu 2 Milliarden in Autobahnen investieren kann, dann müssen die mindestens 700 Millionen EURO für die Westring-Transitautobahn auch drinnen sein!

So argumentieren die oberösterreichischen Politiker.

Dazu muss festgehalten werden, dass der Großraum Wien siebenmal so groß ist wie der Großraum Linz. Damit dürfte auf Basis der geplanten Investitionskosten für Wien in Linz maximal 300 Millionen Euro in Verkehrsprojekte investiert werden.

Außerdem hat Wien im Gegensatz zu Linz bis jetzt noch keine durchgehende Nord-Süd-Autobahn. Und Linz will noch eine zweite, zusätzliche Nord-Süd-Autobahn im Stadtgebiet.

Grundsätzlich können und wollen wir die Wiener Autobahnprojekte nicht beurteilen. Diese Projekte gehören genauso auf Herz und Nieren im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Verkehrswirksamkeit überprüft, was zumindest bei der Westring-Transitautobahn teilweise noch überhaupt nicht erfolgt ist. Dass auch sehr vieles gegen die in Wien geplanten Projekte spricht und auch dort enorme Sparpotenziale existieren, ist mehr als wahrscheinlich!

**Sündteure Autobahnprojekte anderswo können und dürfen keine Berechtigung dafür sein, hier in Linz ein viel zu teures und in fast allen Belangen schädliches Straßenverkehrsprojekt einzufordern.**

## **Westring-Transitautobahn**

## **Kosten 5**

### ***Westring-Transitautobahn - im Hinblick auf die Kosten ein Fass ohne Boden!***

Die Westring-Transitautobahn würde nicht nur horrende Investitionskosten sondern auch unerträglich hohe Betriebskosten und durch den induzierten Mehrverkehr unabsehbare Folgekosten bei weiteren Projekten erzeugen.

Inzwischen sieht sogar schon die Gemeinde Puchenau ein, dass eine Westring-Transitautobahn ohne eine fix zugesagte Untertunnelung für sie eine extreme Zusatzbelastung durch den ungehemmt zunehmenden Kfz-Verkehr darstellen würde.

Mit dieser Untertunnelung in Puchenau, den logischer weise notwendigen Maßnahmen in Ottensheim und den bisher überall eintretenden Kostenerhöhungen bei Großprojekten würden die Gesamtkosten dieses Megaprojektes, das nur ein Teilproblem des Linzer Verkehrs behandelt und nicht löst, schon deutlich über 1000 Millionen EURO liegen.

**In Zeiten der großen Einsparungen im Sozial-, Bildungs- und Gesundheitssektor um ein Vielfaches zu hoch.**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 6

### ***Mit diesen Summen könnte der Linzer Verkehr nachhaltig verbessert werden***

Mit einem Teil der geschätzten Kosten der Westring-Transitautobahn – investiert vor allem in den Öffentlichen Verkehr – könnten die Linzer Verkehrsprobleme nachhaltig und schnell verbessert werden.

Gerade jene Österreichische Stadt, nämlich Linz, die den vergleichsweise höchsten MIV-Anteil hat, soll da einen konsequenten Weg gehen und endlich eine Verkehrspolitik beginnen, die primär das Ziel hat, den hohen MIV-Anteil zu reduzieren, so wie sie selbst das in ihrem Verkehrsleitbild festgelegt hat.

Mit den für die Westring-Transitautobahn geschätzten Kosten von 700 bis 1000 Millionen EURO – investiert in zahlreiche kleinere und mittelgroße Verkehrslösungen - vor allem im Öffentlichen Verkehr - wären die Verkehrsprobleme im Großraum Linz nachhaltig lösbar.

Mit der Westring-Transitautobahn würde die angespannte Situation des stark wachsenden Autoverkehrs nur noch weiter angeheizt werden. Und Linz würde endgültig als Autostadt positioniert werden, in der die anderen, umweltfreundlichen Verkehrsmittel gerade noch toleriert werden.

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 7

### ***EU-Vorschrift für 2. Tunnelröhren würde alleine 250 Millionen EURO kosten***

Das Erfüllen einer EU-Vorschrift, die das Projekt wesentlich verteuert, wird nicht hinterfragt!

Entsprechend einer EU-Richtlinie müssen Tunnels bei entsprechend starkem Verkehr zweiröhrig ausgebildet werden. Dass gerade die Flachlandeuropäer aus Brüssel dem Tunnelbauland Österreich sündteure Vorschriften zu Thema Sicherheit machen, entbehrt nicht einer gewissen Ironie.

So sehr jeder Unfall im Tunnel einer zu viel ist, so gibt es viele Möglichkeiten es gar nicht erst so weit kommen zu lassen. Einerseits Projekte mit weniger Tunnels zu planen, andererseits wenn schon Tunnels, dann besser im Zuge von ÖV-Projekten, weil da die Gefahr besser in den Griff zu bekommen ist bzw. bei MIV-Projekten für innerstädtischen Verkehr, bei denen ein niedrigeres Tempolimit festgelegt werden kann (z.B. Tempo 60)

**Alleine dieses EU-Papier würde am sündteuren Projekt Westring-Transitautobahn einen Anteil von rund 250 Millionen EURO ausmachen.**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 8

### ***Die Unverhältnismäßigkeit der Kosten***

Die Unverhältnismäßigkeit der gigantischen Kosten der Westring-Transitautobahn!

Mit den Investitions-, Finanzierungs- und den Betriebskosten ist für die Westring-Transitautobahn in einem Zeitraum von 25 Jahren mit Kosten von mindestens 1.200 Millionen EURO zu rechnen:

Um diesen Betrag könnte man über einen Zeitraum **von 25 Jahren jährlich 120.000 Personen**, d.h. mehr als 75 % der derzeitigen Pendler nach Linz die Jahreskarten für die Benutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel **schenken!!**

In Linz werden täglich 20.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Rund 20.000 Wege soll auch die Westring-Transitautobahn aufnehmen. Die Westring-Transitautobahn würde in 25 Jahren rund 1200 Millionen EURO kosten, der Radverkehr bei derzeitigem Stand des Linzer Radverkehrsbudgets 7,5 Millionen EURO. Der MIV ist hier den Politikern also 150 mal soviel wert, Umweltbewusstsein beim Verkehr also ein Fremdwort.

**Die Westring-Transitautobahn behandelt nur rd. 15 bis 20 % des Zielverkehrs nach Linz. Würde man den gesamten Zielverkehr nach Linz mit „ähnlichen“ Projekten angehen wollen, wäre dazu eine Summe von mehr als 3 Milliarden EURO erforderlich.**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 9

### ***Westring-Transitautobahn ist ein Fall für den Rechnungshof! Aber vor dem Bau!***

Dieses Wahnsinnsprojekt ist ein Fall für den Rechnungshof, aber nicht nach dem Bau sondern vor dem Bau!

Welches andere Projekt hat in den letzten Jahren derartig den Bezug zum Realen verloren wie die Westring-Transitautobahn? Die **Kostenerhöhung von 600 % (!!!)** seit 1999 sollte alle wachrütteln.

Das was derzeit läuft ist der Versuch der Projektbetreiber mit fadenscheinigen Argumenten dieses aus den Fugen geratene Megaprojekt zu retten.

Ein Rechnungshof, der statt bereits im Vorhinein zu prüfen immer nur im Nachhinein feststellt, wie viele Millionen vergeudet wurden (wie z.B. bei der Untertunnelung Bindermichl in Linz) ist für die Katz! Auch eine begleitende Kontrolle kann hier die schon einmal festgelegten, viel zu hohen Kosten nicht reduzieren.

Bei zwei Aussagen ist in dem Augenblick, in dem sie ausgesprochen werden, schon klar, dass sie nicht stimmen:

*„Es sind in diesem Projekt schon alle denkbaren Sparpotenziale ausgeschöpft!“*

*„Es wurde vorsichtig geschätzt und alle möglichen Kostensteigerungen berücksichtigt.“*

**Für den Rechnungshof gibt es hier jedenfalls ein umfassendes Betätigungsfeld!**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 10

### ***Bei knappen Kassen kann man nicht so ein Projekt bauen!***

Das Geld ist nicht vermehrbar! Die Politik wird immer unglaubwürdiger, wenn sie immer und überall erwähnt, wie knapp die öffentlichen Kassen sind, und dann heute noch so ein Projekt errichten will.

Das Märchen, das Geld kommt aus bestimmten Töpfen, hat inzwischen schon einen sehr langen Bart  
Die Politiker sollten sich einmal am normalen Leben orientieren. Da gibt`s einen Topf, aus dem genommen werden kann, was da ist. Und es wird vernünftig überlegt, wie es aufgeteilt wird.

Als Mindestvorgabe müsste deshalb auf vorgegebenen Achsen des Verkehrs sein - wenn man schon für den motorisierten Individualverkehr Geld ausgeben will - dass **vorher** und **zumindest in der gleichen Höhe** auch der Öffentliche Verkehr gefördert werden **muss!**

Dabei müssen Zielvorgaben zur Reduktion der hohen MIV-Anteile definiert und schrittweise umgesetzt werden.

**Zuerst mindestens 700 Millionen EURO mit der Westring-Transitautobahn in den MIV zu investieren, und dann noch zu hoffen, die gerade in die Autos Gelockten dann mit den danach allenfalls installierten Öffentlichen Verkehrsmitteln wieder zum Umsteigen bewegen zu können, ist eine unerträgliche Überlegung.**

## **Westring-Transitautobahn**

**Kosten 11**

### ***Was könnte man mit 700 Millionen EURO im Verkehrsbereich so alles anfangen?***

#### **250 Garnituren der LILO kaufen**

Damit wären 60.000 zusätzliche ÖV-Plätze geschaffen, was dem 4 –fachen des Zielverkehrs nach Linz in der Spitzenstunde bzw. 60 % des gesamten täglichen MIV-Zielverkehrs nach Linz entspricht. Mit der Westring-Transitautobahn werden aber nur 13 % des Zielverkehrs nach Linz behandelt.

#### **290 Garnituren des Desiro auf der Mühlkreisbahn kaufen**

Damit wären 80.000 zusätzliche ÖV-Plätze geschaffen, was dem 5–fachen des Zielverkehrs nach Linz in der Spitzenstunde bzw. 80 % des gesamten MIV-Zielverkehrs nach Linz entspricht

#### **2.400 Jahre lang das derzeitige Radverkehrsbudget der Landeshauptstadt Linz finanzieren**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 12

### ***ASFINAG – eine Firma, die politisch gedeckt unbegrenzt Schulden anhäufen darf?***

Den Medien ist immer wieder zu entnehmen, dass der Schuldenberg der ASFINAG immer weiter wächst.

Inzwischen soll er schon bei über 10 Milliarden (!! ) EURO liegen! Wie kann da diese Organisation noch Verkehrsprojekte ins Auge fassen, die diese Entwicklung noch deutlich beschleunigen wird.

Die Westring-Transitautobahn ist ein Projekt, das nie und nimmer einen akzeptablen Kostendeckungsgrad erreichen kann, wo der Steuerzahler in die überzogenen Projekte der Politik investieren müsste und die wirklichen Probleme des Verkehrs auf der Strecke bleiben.

Sollte die ASFINAG tatsächlich diesem Projekt nahe treten, dann nur deswegen, weil sie in einem dubiosen politischen Machtgefüge nicht anders kann, vollkommen abgehoben von jeglichem wirtschaftlichen Denken, und quasi einen Hampelmann im politischen Gefüge darstellt.

Was für ein Geist dort vorherrscht, zeigt die haarsträubende Aussage, dass für die Verkehrszunahme als „**normales**“ Maß ein Wert von 10 % angenommen wird, d.h. eine Verkehrsverdoppelung in 7 Jahren!!

Die ASFINAG wäre gut beraten, wenn sie sich dieses Projekt noch einmal sehr genau anschaut und trotz aller unverschämten politischen Vorgaben von oben sich weigert, dieses komplett unwirtschaftliche Projekt zu bauen.

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 13

### ***Die Westring-Transitautobahn wäre selbst mit einer Pkw-Maut nicht zu finanzieren!***

Derzeit wird von einer möglichen kilometerabhängigen Pkw-Maut von 5 cent pro km gesprochen.

Bei 25.000 täglichen Wegen bzw. 100.000 täglichen Westring-Transitautobahn-Kilometern wäre das 5.000 EURO pro Tag. Der Lkw-Anteil ist zu vernachlässigen!

Ein Projekt von 1200 Millionen EURO inkl. Finanzierung und Betriebskosten erfordert aber mind. 140.000 EURO pro Tag.

Da durch den Pendelverkehr die Westring-Transitautobahn primär nur an Wochentagen benutzt würde, sind die 5.000 EURO auf 3.500 EURO umzurechnen.

Da klafft also eine Lücke von Aufkommen zu Kosten von rd. 1 zu 40!

Kostendeckend wäre also nur eine **Maut von bis zu 8 EURO** pro Benützung der Westring-Transitautobahn.

Klar ist, dass bei diesen Kosten niemand mehr in den Tunnel fahren würde!

Einzigste Konsequenz: Hände weg von diesem unfinanzierbaren Projekt!

**Wie unverfroren muss da die Politik sein, ein derart extrem teures Verkehrsprojekt trotzdem durchziehen zu wollen.**

## Westring-Transitautobahn

## Kosten 14

### ***Auch die Staukosten rechtfertigen den Bau der Westring-Transitautobahn nicht!***

Selbst im Hinblick auf eine (allfällige) Reduktion der Staukosten wären die Megakosten der Westring-Transitautobahn nicht ansatzweise gerechtfertigt!

Laut Staustudie des Landes Oberösterreich aus dem Jahr 2000 fallen im Großraum Linz derzeit Staukosten von rd. 200 Millionen EURO pro Jahr an. Der Anteil der B127 und eines Teils der Stadtstraßen, die durch die Westring-Transitautobahn tw. entlastet werden könnten, macht daran rd. 10 % aus, d.h. rd. 20 Millionen EURO.

Sollte die Westring-Transitautobahn errichtet werden, würden die Staustunden in diesem Teilbereich des Linzer Verkehrs lt. Staustudie des Landes um 45% zurückgehen, die Staukosten bei rund 10 Mill. EURO liegen.

Die zu erwartenden Gesamtkosten der Westring-Transitautobahn in 25 Jahren von rd. 1200 Millionen EURO wären das **120 fache** der möglichen jährlichen Einsparung der Staukosten.

Mit diesem Projekt würde der überwiegende Teil der derzeitigen Staus im Großraum Linz nicht verändert werden. Mit welchen konkreten Maßnahmen bzw. auch zu welchen Kosten plant die Politik, die dann nach wie vor bestehende Stauproblematik in Linz zu reduzieren?

**Selbst eine Zunahme der Staustunden würden die horrenden Kosten der Westring-Transitautobahn nie und nimmer rechtfertigen, vor allem weil mit deutlich geringeren Kosten durch den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs viel mehr erreicht werden kann.**

## Westring-Transitautobahn

## Lügendgeschichten 1

### ***Die Westring-Transitautobahn ist kein Umweltschutzprojekt!***

Es gehört schon viel Unverfrorenheit dazu, dieses umweltzerstörende, enorm energieaufwändige und das Gegenteil von Nachhaltigkeit ausdrückende Megaprojekt als Umweltschutzprojekt zu bezeichnen.

Umweltfreundlich kann ein Projekt nur sein, wenn nach Realisierung desselben ein niedrigeres Energieniveau vorhanden ist als das derzeitige.

Dazu müssten aber nach Errichtung der Westring-Transitautobahn in Summe deutlich weniger Autos unterwegs sein als heute, was als ausgeschlossen gilt.

Wenn bei gleichzeitiger massiver Belastung neuer Straßen ein paar Straßen in Linz entlastet werden, und das in deutlich geringerem Ausmaß als versprochen, so werden an einigen Stellen die Menschen ein bisschen geschützt aber sicher nicht die Umwelt.

**Es ist viel mehr, dass die Umwelt vor den Auswüchsen der Autolobby – und dazu zählt eindeutig die Westring-Transitautobahn - zu schützen ist.**

**Dies wird in der nahen Zukunft noch viel Überzeugungsarbeit erfordern.**

## Westring-Transitautobahn

## Lügendgeschichten 2

### ***Abnahme von 60% des Verkehrs in Linz: ein kompletter Schwachsinn! 0% Entlastung ist wahrscheinlicher!***

In den Medien wird verkündet: Der Verkehr in Linz wird durch die Westring-Transitautobahn um 60 % abnehmen.

Diese Zahl kann man nur als kompletten Schwachsinn bezeichnen!  
Dazu eine kleine Rechnung:

Da durch die Westring-Transitautobahn die Wege verlängert werden würden, kann man von einer Nettoentlastung von maximal 2 km je Pendelweg (über die Westring-Tunnels) ausgehen. Bei 25.000 Wegen über die Westring-Transitautobahn sind das 50.000 Pkw-km pro Tag.

In Linz werden täglich 400.000 MIV-Wege zurückgelegt, für die eine durchschnittliche Länge von 5 km angenommen wird, also gesamt 2.000.000 Pkw-km pro Tag. Die durch die Westring-Transitautobahn in die Tunnels verlagerten Wege würden also gerade einmal **2,5 % aller Pkw-km** in Linz ausmachen.

**Mit dem durch die Westring-Transitautobahn induzierten Mehrverkehr ist es also mehr als wahrscheinlich, dass durch dieses Megaprojekt für den MIV in Linz überhaupt keine Reduktion des Verkehrs eintritt!**

## Westring-Transitautobahn

## Lügendgeschichten 3

### ***Das ganze Projekt der Westring-Transitautobahn baut auf einer großen Falschpropaganda auf!***

Die Westring-Transitautobahn wird von der Politik als Allheilmittel für die Lösung der Linzer-(MIV)-Verkehrsprobleme verkauft und es wird vorgegaukelt, dass nach Errichtung der Westring-Transitautobahn alle verwundert sein werden, wo denn der ganze Autoverkehr hingekommen ist. Das wird aber alles nicht annähernd so eintreten!

Unter anderem, weil

- die angegebenen Zahlen der Entlastung der Linzer Innenstadtstraßen bei weitem überzogen sind! Neueste Untersuchungen beweisen dies!
- es verschwiegen wird, wo der Verkehr der jetzt durch die Innenstadt fährt, dann später fahren wird. Nachdem das Hauptziel der Zielwege in der Innenstadt liegt, würden nach Errichtung der Westring-Transitautobahn die Autos auf neuen Wegen durch die Innenstadt fahren!
- oft im Zusammenhang mit der Westring-Transitautobahn erwähnt wird, dass die Staus in Linz nach Errichtung dieses Megaprojektes ein Ende haben werden. Maßgebende Verkehrsexperten, der Hausverstand und die zahlreichen in der *Wahrheit über die Westring-Transitautobahn* angeführten Argumente sagen aber, dass das nicht eintreten wird.

## **Westring-Transitautobahn      Lügengeschichten 4**

### ***Die Lügen der Befürworter: WTAB entlastet Umwelt, reduziert CO<sub>2</sub> und Schadstoffe, Stau wird aufhören***

*„Die Westring-Transitautobahn entlastet die Straßen und damit die Umwelt.“*

Es wäre ein Paradoxon, wenn neue Straßen die Umwelt entlasten!

*„Die Westring-Transitautobahn spart 4.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr ein!“*

Siehe dazu Energie 2, ein Ding der Unmöglichkeit!

*„Durch die Investitionen in das Straßennetz kann eine deutliche Verringerung der Schadstoff-Emissionen erreicht werden.“*

Der Verbrauch des durch die Westring-Transitautobahn induzierten Mehrverkehrs würde die Treibstoffeinsparungen eines allfällig (vorübergehend) flüssigeren Verkehrs bei weitem übertreffen.

***Der Stau auf der B127 wird nach der Errichtung der Westring-Transitautobahn der Vergangenheit angehören!***

Warum soll der Stau aufhören, wenn es jetzt schon in Puchenau und Ottensheim staut, wo nachher auch nichts anders wäre!

## Westring-Transitautobahn

## Lügendgeschichten 5

### ***Nur ein Bruchteil der angegebenen 50.000 Linzer würde allenfalls entlastet werden!***

Die angegebenen Zahlen der allenfalls durch die Westring-Transitautobahn entlasteten Linzer Bevölkerung sind um das Vielfache zu hoch!

Was die Politik derzeit macht, ist unzulässig:

Sie nimmt ein paar Straßen heraus und sagt, dass der Verkehr dort um bis zu 50 % abnimmt. Und durch die Westring-Transitautobahn soll ein Viertel der Linzer vom Verkehrsterror befreit werden. Tatsächlich ist die zu erwartende Abnahme am Großteil der betroffenen Achsen deutlich geringer, was die unlängst durchgeführte Verkehrsstromanalyse klar gezeigt hat.

Die Zahl der möglicherweise teilweise entlasteten Bewohner von Linz wäre jedenfalls auch um den Faktor Zehn geringer.

Die bei einer Umleitung des Verkehrs teilweise entlasteten Straßen in der Linzer Innenstadt haben eine Länge von rd. 10 km. Nimmt man eine maximale Entlastungsbreite von 100 m an bei einer Bevölkerungsdichte in der Innenstadt von 70 Einwohnern pro ha, wären max. 7.000 Personen von einer Verkehrsentslastung betroffen, je nach tatsächlicher Breitenannahme also 5.000 - 10.000 Einwohner und nicht 50.000!

**Um für maximal ein Zwanzigstel der Linzer Bevölkerung eine teilweise kaum merkbare Entlastung vom MIV-Verkehr zu erreichen, dafür aber generell deutlich mehr MIV-Verkehr nach Linz zu leiten, kann man nicht mind. 700 Millionen EURO ausgeben!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 1

### ***Die Entlastung der Linzer Innenstadt würde nicht spürbar sein!***

Von den täglichen 110.000 Wegen in die Linzer Innenstadt werden fast 60.000 mit dem Pkw zurückgelegt.

Davon könnten maximal 6.000 über die Westring-Transitautobahn in die Innenstadt fahren, was einem Wert von max. 10% der Pkw-Wege in die Innenstadt entspricht.

Statt der bisherigen Straßen würden neue Straßen und die dort wohnenden und arbeitenden Personen in der Linzer Innenstadt vom stark steigenden Verkehrsaufkommen betroffen sein.

Hervorzuheben ist, dass deutlich mehr Pkw-Fahrten aus dem Linzer Stadtgebiet in die Linzer Innenstadt führen als von Orten außerhalb von Linz.

Maßnahmen zur Reduktion der Pkw Wege in der Linzer Innenstadt müssten daher **zuerst** bei den vielen motorisierten Binnenwegen in Linz ansetzen.

**Das Versprechen der starken Entlastung der Linzer Innenstadt vom Pkw-Verkehr durch die Westring-Transitautobahn kann daher nur ins Reich der Phantasie eingestuft werden.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 2

### ***Der angekündigte Rückbau der Innenstadtachsen wird nicht kommen!***

Die Westring-Transitautobahn wird vor allem wegen der angeblich großen Entlastung der Linzer Innenstadt verfolgt. Parallel sollen dann auch die Innenstadtachsen rückgebaut werden.

Aus zwei Gründen wird es aber selbst bei Errichtung der Westring-Transitautobahn dazu nicht kommen:

- zum einen, weil die verkündeten Verkehrsabnahmen bei weitem geringer ausfallen werden, und daher ein Rückbau nicht möglich sein wird.
- zum anderen, weil auch nach Errichtung der Umfahrung Ebelsberg der angekündigte Rückbau der Wienerstraße nicht erfolgt ist

Dass die Politik diese Rückbauten aber nicht schon vorher festlegt, zeigt, dass sie alles andere als überzeugt ist, dass die Entlastung wirklich so groß sein wird.

Die Auflösung der Einbahnachsen in der Linzer Innenstadt wird jedenfalls – wo nun die Ergebnisse der Verkehrsstromanalyse vorliegen und den geringen Anteil des Durchzugsverkehrs aufzeigen - nicht möglich sein.

**Das ganze Argumentationsgerüst für die Westring-Transitautobahn beginnt langsam einzustürzen.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 3

### ***Verkehr will in die Innenstadt von Linz und nicht auf Umfahrung!***

Der Hauptteil des Autoverkehrs von außen will in die Linzer Innenstadt und nicht auf eine Umfahrungsstraße!

Im Gegensatz zu mancher Ortsumfahrung ist der Verkehrsablauf in einer Großstadt Linz ganz anders geartet. Hier will der überwiegende Teil der Autofahrer in die Stadt hinein.

Linz ist nicht Grünburg, Neumarkt oder Traunkirchen mit nur einer maßgebenden Durchgangsstraße. Linz hat eine Vielzahl von stark belasteten Straßen und tausenden Verkehrsverflechtungen, die nicht mit einem Tunnel in den Griff zu bekommen sind.

Und nachdem es in Linz tausende verschiedene Autoverkehrsziele gibt, wo nach wie vor viel zu viele ihren Gratisparkplatz besitzen und daher ein Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr gar nicht überlegt wird, wird es auch nicht möglich sein, allen gerecht zu werden und die kreuzungs- und staufreie Autozufahrt zum jeweiligen Ziel zu schaffen.

Linz hat heute schon den höchsten MIV- Anteil aller vergleichbaren österreichischen Städte. Bei Errichtung der Westring-Transitautobahn würde dieser Wert – mit all seinen negativen Auswirkungen - noch einmal kräftig steigen.

**Eine wirkliche Entlastung der Linzer Innenstadt vom Autoverkehr kann daher nur in der Weise erfolgen, dass die vielen Autowege (egal ob Binnen-, Ziel oder Quellwege) stärker auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 4

### ***Es wurden keine Alternativen geprüft!***

Vor der Planung der Westring-Transitautobahn war ganz klare politische Vorgabe, dass eine Autoverkehrslösung westlich der Linzer Innenstadt gefunden werden muss.

Alternativen, die eine kombinierte Lösung von überschaubaren MIV - Projekten und massiv verbessertem ÖV bzw. ausschließlicher ÖV-Förderung mit den gleichen finanziellen Mitteln als Vorgabe hatten, wurden in diesem Zusammenhang nicht geprüft.

Kurz gesagt kann man sagen, dass es bei der vermeintlichen Variantenuntersuchung folgendermaßen gelaufen ist: **Ergebnis bekannt, Rechnung (Planung) gesucht!**

Das nicht vorhandene verkehrsträgerübergreifende Denken ist primär dadurch bedingt, dass sich in der Oberösterreichischen Landesregierung Straßenausbau und Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel politisch nicht in einer Hand befinden. Insofern hat die Politik auch kein Interesse an kombinierten Lösungen. Dieser unhaltbare Zustand gehört rasch geändert!

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 5

### ***Neue Parkgaragen erzeugen mehr Verkehr als durch die WTAB allenfalls entlastet wird!***

Für wen werden jetzt die zahlreichen neuen Parkgaragen errichtet, wenn durch die Westring-Transitautobahn die Innenstadt verkehrsleer sein wird?

Im Zentrum von Linz wurden und werden in einem Zeitraum von 10 Jahren 5.000 neue Tiefgaragenplätze errichtet, die genauso wie neue Straßen zusätzlichen MIV-Verkehr erzeugen.

Laut VCÖ erzeugt jeder Parkplatz 5.000 km zusätzlichen MIV-Verkehr pro Jahr.

Im Bezug auf die innerstädtischen MIV-Wege erhöhen diese zusätzlichen Tiefgaragen also den innerstädtischen MIV-Verkehr in Linz um rd. 10-15 %.

Vergleicht man diesen Wert mit einer realistischen Entlastungswirkung der Innenstadt durch die Westring-Transitautobahn von max. 5-10 % (siehe Verkehr 1), so sieht man, dass allfällige Entlastungswirkungen durch die Westring-Transitautobahn durch den neuen Tiefgaragenboom in der Linzer Innenstadt zunichte gemacht werden.

Man sieht also, dass es der Politik nicht wirklich um die Entlastung der Innenstadt geht, sondern darum, mit einer falschen Argumentation ein neues überzogenes Straßenprojekt durchzuziehen und Linz noch autogerechter zu gestalten.

**Wirkliche Entlastung der Innenstadt kann nur die Umlagerung der innerstädtischen Wege auf einen deutlich höheren Anteil an Wegen im Umweltverbund (ÖV, Rad, Zu Fuß) bringen.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 6

### ***Zuständigkeit der Politik muss in eine Hand! Es braucht einen Mobilitätsreferenten statt eines Autobahnbaulandesrates!***

Land OÖ: Zuständigkeit für ÖV und MIV gehören in eine Hand!

Wenn in der OÖ Landesregierung die Zuständigkeit für ÖV und MIV in einer Hand liegen würde und es eine klar gewollte Vorgabe zur Förderung des ÖV gäbe, müsste sich die Politik viel stärker anstrengen, die Verkehrsprobleme in der richtigen Weise zu lösen.

Erfolg in der Verkehrspolitik müsste eindeutig darauf fokussiert sein, engagierte Ziele bei der Reduktion der viel zu vielen Autowege erreichen zu können und nicht immer weiter die Spirale des ungebremsten Autoverkehrs durch den Neubau von immer mehr und ins Gigantomische reichenden Autoverkehrsachsen anzuheizen.

Statt eines Straßenbaulandesrates und eines Landesrates für den Öffentlichen Verkehr sollte es einen Mobilitätslandesrat geben. Dieser müsste die Mobilität entsprechend den politisch beschlossenen Vorgaben umsetzen. Diese Mobilität muss sich an einer Vielzahl von zusätzlichen Kriterien orientieren, darunter in jedem Fall Umweltfreundlichkeit und Klimaverträglichkeit. Diese Kriterien haben bis heute noch nicht Einzug in die aktuelle Verkehrspolitik gehalten.

**Ansonsten dürfte ein Projekt wie die Westring-Transitautobahn heutzutage nicht mehr ansatzweise angedacht werden.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 7

### ***Die Stadt Linz liegt genau im Verlauf der Transitverkehrsachse Berlin - Prag - Triest.***

Nach Errichtung der S10 und der Autobahn in Tschechien bis zur österreichischen Grenze wird **mitten durch** Linz die wichtigste Nord-Süd Transitachse auf einem über 300 km breiten Streifen zwischen Regensburg und Wien verlaufen.

Dann wird es für den Transitverkehr auch irrelevant sein, ob im Stadtgebiet von Linz über die Westring-Transitautobahn ein Mehrweg von 2 km gefahren werden muss, weil die bestehende A7 aufgrund des hohen MIV-Anteiles in Linz schon verstopft ist. Und dann haben wir das Dilemma, dass eben dieser Transitverkehr mit allen seinen negativen Auswirkungen mitten durch Linz – dem Wohngebiet von hunderttausenden Personen - führt, weil die Politik aus der (berechtigten) Angst, der Westring könnte damit gestorben sein, eine Ostumfahrung von Linz bewusst hintanhaltet.

Und das vor allem auch nur deswegen, weil sie in diesem Zusammenhang nicht das Gesicht verlieren wollen.

Seit 30 Jahren wird eine Donaubrücke im Westen von Linz versprochen. Jetzt wo die teuerste und umweltschädlichste Variante gefunden wurde, soll der Baubeginn bald erfolgen! Wäre schön, wenn die Damen und Herren in Wien etwas dagegen haben!

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 8

### ***Stadt und Land haben es vollkommen in der Hand, Transit an Linz vorbeizuleiten und nur ÖV in die Stadt hereinzulassen!***

Die Stadt Linz und das Land OÖ haben es derzeit vollkommen in der Hand

- dass der Transitverkehr großräumig an der Stadt vorbeigeleitet wird und
- dass in die Stadt vorwiegend nur stadtverträglicher, umweltfreundlicher Verkehr hereingelassen wird

Mit der Westring-Transitautobahn wollen sie aber genau das Gegenteil machen!

Ist eine Autobahn einmal errichtet, ist kaum mehr was steuerbar: Die neu errichtete Verkehrsfläche ist dem freien Warenverkehr zur zigtausendfachen täglichen Benützung geöffnet. Der Verkehr nimmt ungebremst zu und alle damit verbundenen negativen Auswirkungen wie Schadstoffbelastung, Lärm und Feinstaub!

Und die ganze Palette der dadurch verursachten gesundheitlichen Probleme und Krankheiten bei den betroffenen Anrainern im gesamten Stadtgebiet von Linz, die ein Vielfaches der allenfalls durch die Westring-Transitautobahn im Stadtgebiet teilweise entlasteten Einwohner darstellen.

Dieser mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretende Ablauf ist an zahlreichen Stellen in Österreich (Inntal in Tirol, Tauernautobahn, A8 in OÖ, ....) bittere Realität.

**Dennoch will die Politik in Linz dieses Negativszenario wiederholen! Ein Wahnsinn!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 9

### ***Die Steigerung des Autoverkehrs wird vor allem auch durch die Politik hervorgerufen!***

Es ist immer wieder das Gleiche. Zuerst wird beteuert, dass der Ausbau der Straßen die einzige Möglichkeit zur Entlastung darstellt.

Dann wird ausgebaut und der Verkehr nimmt noch stärker zu. Und danach wird gesagt, dass wenn die Straße nicht da wäre alles noch viel schlimmer wäre bzw. das System überhaupt zusammengebrochen wäre.

Dahinter steht ein großer Irrtum!

Die Westring-Transitautobahn als größtes und teuerstes Straßenverkehrsprojekt in der Geschichte von Linz würde genau so einen Trugschluss darstellen.

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“

Dieser Grundsatz gilt weltweit und würde bei Errichtung der Westring-Transitautobahn auch in Linz eintreten!  
In jener Stadt, die jetzt schon den höchsten MIV-Anteil in Österreich hat!

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 10

### ***Verflüssigung des Verkehrs ist viel einfacher und billiger mit dem Ausbau des ÖV zu erreichen!***

Die Verflüssigung des Verkehrs ist einfacher und viel billiger mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs erreichbar als mit dem sündteueren Ausbau mit neuen Straßen!

Bei Umlagerung von nur 10 % des Zielverkehrs auf der B127 nach Linz in der Spitzenstunde auf Busse, also 10 % von 2.000, was 200 Personen entspricht, wofür 4 Busse erforderlich wären, könnte kurzfristig der Verkehrsfluss schon wesentlich flüssiger gestaltet werden und gleichmäßig werden.

Bei dieser für die Errichtung der Westring-Transitautobahn maßgebenden Achse (Rohrbacher Straße) könnte man noch entschlossener an dieser Kurzfristlösung im ÖV arbeiten, weil hier der MIV-Verkehr noch gebündelter ist als auf den anderen Achsen nach Linz.

Solange man den Pendlern aber einredet, dass das Auto die einzige beglückende Art der Fortbewegung ist, wird der in großen Stil notwendige Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel nicht erfolgen.

Andererseits sollen auch die Verursacher dieser Entwicklung einmal akzeptieren, dass die ungebremste Förderung dieses Unfuges von immer mehr kritischen BürgerInnen und SteuerzahlerInnen abgelehnt wird.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 11

### ***Westring-Transitautobahn würde nur Teilproblem des Linzer Verkehrs behandeln!***

Die Westring-Transitautobahn würde bei gigantischen Errichtungs- und Erhaltungskosten nur ein Teilproblem des Linzer Verkehrs behandeln.

Fahren doch über die Rohrbacher Straße B127 nur rd. 13% des gesamten Zielverkehrs nach Linz.

Die jetzt schon überlasteten und durch regelmäßige Staus geprägten Achsen nach Linz aus Richtung Gallneukirchen (A7), Perg (B3), Mühlkreisautobahn A7 von Süden (A1) und Bad Leonfelden (B 126) würden durch die Westring-Transitautobahn **keinerlei Änderung** erfahren.

Nachdem aber das Land OÖ und die Stadt Linz nicht entschlossen und vor allem mit der falschen Schwerpunktsetzung an der Veränderung dieser Entwicklung arbeiten, würde die Westring-Transitautobahn die jetzige angeheizte Situation der Staus an den Zielachsen nach Linz nur noch weiter verstärken.

Letztendlich gibt es für die oben genannten Achsen nach Linz keine anderen Möglichkeiten, als schrittweise mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln die extrem hohen MIV-Anteile herunterzuschrauben.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 12

### ***Westring-Transitautobahn wäre Rückfall in vergangene Zeiten! (Leibbrandplan)***

Die Westring-Transitautobahn ist keine wirklich neue Idee, sondern der Versuch der Politik, das, was vor mehr als 30 Jahren aus Vernunftgründen schon einmal abgeblasen wurde, wieder aufzurollen!

Konnte man bis zuletzt noch davon ausgehen, dass nach dem Fallenlassen des **Leibbrandplanes** Anfang der Siebziger Jahre die Politik in Linz etwas dazugelernt hat, so soll sich jetzt dieses Szenario anscheinend wiederholen.

Auch damals war schon das Niederreißen ganzer Stadtteile geplant, auch damals war eine überdimensionierte Brücke über die Donau geplant.

Nur dass die jetzt geplante Donaubrücke **sieben** statt damals sechs Fahrspuren aufweisen soll!

Nach den Vorstellungen Leibbrands (1972) sollte Linz bis 1995 als optimal "autogerechte" Stadt ausgebaut sein. Damals hat man Gott sei Dank nicht diese Ideen weiterverfolgt, sondern das ganze Konzept feierlich zu Grabe getragen.

**Hoffentlich bewahrheitet es sich wieder einmal, dass überzogene Lösungen, die man sich von den (angeblich) reichen Onkeln aus Wien finanzieren lassen will, keine Chance auf Realisierung haben!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 13

### ***Die Wohlstandsachsen der Zukunft werden uns bald auf den Kopf fallen!***

Auch wenn die eine oder andere Umfahrung eine Erleichterung für die dort Lebenden gebracht hat, so ist der ungehinderte Ausbau der Straßen bei viel zu geringer paralleler Förderung des Öffentlichen Verkehrs ein Schritt in die falsche Richtung, den wir alle bereuen werden.

Was wollen wir im siebentreichsten Land der Welt?  
Sollen uns die Wohlstandsachsen der Zukunft noch aufs Stockerl der reichsten Staaten der Welt hieven, und das auf Kosten der Umwelt?

Es gibt keinen belegbaren Zusammenhang von Straßenausbau und Wirtschaftsleistung und damit Wohlstand.

Auch bei den unzähligen Bächen im Oberösterreich hat man jahrelang geglaubt, dass die Begradigung der Weisheit letzter Schluss ist. Inzwischen ist das das Land OÖ stolz auf so manchen Rückbau!

Ähnlich könnte es in Zukunft bei den Straßen sein!

Weniger von der Qualität her als von der Tatsache, dass die jetzt gebauten Straßen neuen Verkehr anziehen.

**Konsequent zu Ende gedacht, könnten uns die Wohlstandsachsen der Zukunft bald auf den Kopf fallen!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 14

### ***Die Ausrede vom schwer erschließbaren ländlichen Raum gilt hier nicht!***

Nach wie vor nimmt in Oberösterreich der MIV zu, der Anteil des ÖV hingegen ab. Oberösterreich liegt beim ÖV-Anteil des Pendelverkehrs im Vergleich zu den anderen Bundesländern im unteren Drittel!

Es ist höchste Zeit zu handeln! Die Kehrtwende beim Zuwachs des MIV muss letztendlich irgendwo in Oberösterreich beginnen. Wenn das im wirklich ländlichen Raum viel schwieriger sein wird, so muss man zumindest auf deutlich vorgegebenen Achsen klare Schritte in Richtung Verlagerung auf den ÖV setzen.

Viel einfacher als auf der klar vorgegebenen Achse **Puchenu - Ottensheim - Walding**, von wo deutlich mehr als die Hälfte des Verkehrs kommen, der über die B127 nach Linz will, wird die Verlagerung auf den ÖV in OÖ nirgends sein. Und gerade hier will man mit einem überdimensionierten Autoverkehrsprojekt die jetzt deutlich zu hohen Autoverkehrsanteile noch einmal erhöhen und auf hohem Niveau einzementieren.

**Liebe Leute: Hier handelt es sich nicht um einen ländlichen Raum im herkömmlichen Sinn. Besser als hier könnt Ihr die Gegend nicht mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erschließen!**

**Sanfte Alternativen, wie z.B. das Regionalverkehrskonzept Rohrbach, müssen verstärkt umgesetzt werden!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 15

### ***In Wahrheit ist der Hauptteil des Verkehrs auf der B127 vergleichbar mit innerstädtischem Verkehr!***

Die Westring-Transitautobahn soll primär für die Aufnahme von Autoverkehr aus Bereichen (Puchenau bis Walding) errichtet werden, die nicht weiter vom Linzer Zentrum entfernt liegen als der Stadtteil Pichling. Nur dass diese Bereiche zufällig nicht im Linzer Stadtgebiet liegen.

Würde das Linzer Stadtgebiet auch dorthin reichen, wäre dieser Verkehr innerstädtischer Verkehr und eine Errichtung eines MIV-Verkehrsprojektes von 700-1000 Millionen EURO (inkl. Untertunnelung Puchenau) noch absurder als es ohnehin schon ist.

Nur weil das Donautal westlich von Linz mit Ausnahme von Puchenau so gering besiedelt ist, konnte man in den siebziger Jahren das Donauufer zu einer bis zu vierspurigen Straßenfläche degradieren und damit mit den enormen Verkehrszuwachs noch einmal beschleunigen.

Vielleicht sollte man doch dem Plan von Groß-Linz nahe treten, dann relativiert sich manches innerstädtisches Verkehrsproblem - wie auch das der Westring-Transitautobahn - und man müsste stadintern wirklich nach den besten Lösungen für die Verkehrsprobleme suchen.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 16

### ***„Es gibt Intelligenteres als den Stau mit neuen Straßen zu bekämpfen.“***

Dieser Ausspruch kommt vom führenden Verkehrsplaner des Landes Oberösterreich.

Die Bewältigung der Verkehrsprobleme unserer Zeit ist heikel genug, dass hier die intelligenteste Form der Problemlösung angewendet werden muss.

Es wird so viel von Bildung und Innovation gesprochen. Bei der Organisation des Verkehrs ist aber hierzulande von dem nicht viel zu merken. Es sollen nur die alten Fehler fortgesetzt werden. Der ungehemmte Anstieg des MIV wird als Naturgesetz zur Kenntnis genommen.

Lasst hier bitte die klügsten Köpfe arbeiten und nach deren Vorgaben realistische Vorschläge für die aktuellen Verkehrsprobleme machen.

**Unintelligente Lösungen wie die Westring-Transitautobahn sollten dabei jedenfalls ausgeklammert werden!**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 17

### ***Ausbauhorizont der Straßen der Zukunft - Der nicht notwendige Verkehr gehört stark reduziert!***

Der Ausbauhorizont der „Straßen der Zukunft“ ist wahrscheinlich dann erst erreicht, wenn jeder Oberösterreicher seine Autobahn von der Haustür bis zum Arbeitsplatz erhalten hat.

Österreich leistet sich derzeit ohnehin schon neben Spanien das dichteste Autobahnnetz Europas, das pro Einwohner um rd. 60 % länger ist als in Deutschland oder mehr als dreimal so lang wie in Großbritannien.

Dabei muss ein **wesentlicher Unterschied** gemacht werden, ob Oberösterreich über schnelle Straßenverbindungen **verfügt** und wie viele Oberösterreicher dies auch tagtäglich mit den privaten Kfz **nutzen**.

Das eine mag für die Wirtschaft einen entscheidenden Einfluss haben, das andere ist das Ergebnis der Politik, die den autofahrenden Bürger eindeutig bevorzugt behandelt gegenüber denen, die sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen wollen.

Viel stärker als bisher muss durch die Politik der Unterschied zwischen dem notwendigen und dem nicht notwendigen Verkehr bzw. dem nicht notwendigen Kfz-Verkehr aufgezeigt werden. Mit einer derartigen Kampagne könnte viel mehr erreicht werden als mit so manchem sündteuren MIV-Projekt.

**Die Westring-Transitautobahn wäre jedenfalls ein Projekt, das zu einem großen Anteil den nicht notwendigen MIV-Verkehr unterstützen würde.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 18

### ***Stadt und Land sollten sich für nachhaltige Verkehrslösungen zusammensetzen!***

Wenn Stadt und Land sich zusammensetzen würden, um gemeinsam an nachhaltigen Verkehrslösungen zu arbeiten, könnte viel zum Positiven geschehen!

Das Land OÖ soll sich einmal mit der Stadt Linz zusammensetzen und beraten, wie das erklärte Ziel der Stadt Linz, beim MIV von 50 % auf 40 % herunterzukommen, d.h. Reduktion des MIV um 10 % (siehe Verkehrsleitbild der Stadt Linz, 2001) auch auf den Zielwegen nach Linz erreichbar ist. Dort sind derzeit noch Werte von 70 % MIV-Anteil vorhanden. Mit der Westring-Transitautobahn würden diese Werte realistischerweise noch einmal auf 80 % MIV-Anteil steigen.

Durch diese notwendige radikale Veränderung des derzeitigen Verkehrssystems, die aber ein engagiertes und derzeit noch nicht vorstellbares Wollen der Politik zum Erreichen dieses Zieles voraussetzt, könnte der Verkehr nach Linz viel flüssiger gemacht werden.

Bis jetzt setzen sich Stadt Linz und Land OÖ vorwiegend dann zusammen, wenn es um die Präsentation von Verkehrsprojekten geht, die beide Seiten nicht zahlen müssen.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 19

### ***Keine Lösungen, die neue höchstbelastete Achsen in der Linzer Innenstadt schafft***

Es darf in der heutigen Zeit keine Verkehrslösungen geben, die neue höchstbelastete Achsen in der Innenstadt schaffen!

Es muss die klare Vorgabe geben: keine innerstädtische Straße darf mehr MIV-Verkehr aufnehmen als die jetzt am stärksten belastete Straße!

Das Projekt Westring-Transitautobahn wird damit verkauft, dass gewisse innerstädtische Straßen deutlich vom Verkehr reduziert werden.

Nicht erwähnt wird, dass durch die Umlagerung des Verkehrs wieder neue höchstbelastete Straßen – wie die Kärntner- und Blumauerstraße entstehen werden.

Ein Verkehrsprojekt, das mit einem derartigen gravierenden Mangel behaftet ist, kann nur mit dem Attribut „durchgefallen“ belegt werden.

Wir haben in der heutigen Zeit wirklich andere Probleme, als über 700 Millionen EURO auszugeben, damit wir den Verkehr in Linz von ein paar stark befahrenen Straßen auf andere noch stärker befahrene innerstädtische Straßen umleiten.

Spätestens hier sollten die Alarmglocken läuten und die Erkenntnis sich langsam durchsetzen, dass das Problem eindeutig anders geartet ist.

**Es ist eine Farce, ein Projekt umsetzen zu wollen, das Straßen mit 25.000 Kfz pro Tag teilweise entlastet, aber neue innerstädtische Achsen mit bis zu 40.000 Kfz pro Tag schafft.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 20

### ***Argumente für Ersatzroute zu A7***

Die Politik und die Planer sollen für die in Zukunft notwendige Sanierung der A7 in Linz stärker ihr Gehirnschmalz anstrengen und nicht einfach die Westring-Transitautobahn als mögliche Baustellenumfahrung anführen. Wie abgehoben muss da die Politik schon sein, dass wir uns Baustellenumfahrungen und Umleitungen bei Unfällen um 700 Millionen EURO leisten wollen.

In Wien schaffen kreative Köpfe die Bewältigung von deutlich mehr als die doppelten Verkehrsmengen als auf der A7 ohne Verlegung des Verkehrs auf andere Achsen („fly over“ auf der Südosttangente).

Dort haben sie jedenfalls nicht die unmenschliche Idee gehabt, irgendwo unter Stadt einen sündteuren Tunnel zu graben, um den Verkehr temporär umzuleiten.

Eine wirkliche Ersatzroute zur A7 in Linz wäre die A26 ja auch nicht, weil beim Tunnel am Bindermichl ja schon wieder Ende mit Ersatzroute ist, und da wäre dann wirklich Feuer am Dach, wenn hier im Tunnel einmal ein schweres Unglück passiert und dieser Flaschenhals dann evtl. für Wochen nicht zur Verfügung steht. Dann wäre das Fehlen einer echten Ersatzroute ein großes Problem.

**Echte Ersatzrouten zur A7 wären nur die Linzer Ostumfahrung und eine westlich von Puchenau verlaufende neue Nord-Süd Verbindung von der Donau bis zur Westautobahn. (siehe Alternativen)**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 21

### ***Der Stau im Großraum Linz wird erst dann wesentlich zurückgehen, wenn eine neue Verkehrspolitik in Stadt und Land Einzug genommen hat***

Die Staustudie des Landes Oberösterreich aus dem Jahr 2000 zeigt auf, dass die Politik die Möglichkeiten der Reduktion des Staus durch den Neubau von Straßen bei weitem überschätzt. Dort steht u.a: *„Ein nur aus Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Kapazitätserweiterung bestehendes Programm verwechselt Ursache und Wirkung.“*

Auf Null, was immer wieder verkündet wird, wird der Stau durch kein Verkehrsprojekt zurückgehen, auch nicht auf der B127 durch die Errichtung der Westring-Transitautobahn!

Nach dem Motto: Zuerst bauen wir einmal, dann werden wir schon sehen, was passiert und im nachhinein wird behauptet, dass alles sonst noch viel ärger gewesen wäre.

Klar ist, dass durch die Westring-Transitautobahn die Bereiche Bahnhofsknoten und Hummelhofknoten extrem staugefährdet sein werden, und das mit der Konsequenz, dass der Stau jeweils im Tunnel stattfindet. Zusätzlich ist auch im Bereich der VOEST-Brücke in Urfahr mit einem Mega-Stau zu rechnen.

Lassen wir es erst gar nicht so weit kommen!

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 22

### ***Es gibt kein Gesamtverkehrskonzept für Linz!***

Alles was hier läuft ist das Zusammenstückeln von Einzelprojekten.

So wird das derzeitige Nahverkehrsausbauprogramm im Großraum Linz auf eine vor elf (!!!) Jahren erstellte Studie (Prognos) bezogen, die gerade einmal etwas mehr als 100.000 EURO gekostet hat. Das ist im Vergleich mit den geschätzten Kosten für die Westring-Transitautobahn ein fahrlässig geringer Betrag, nämlich 0,15 Promille.

ÖV-Ausbau und MIV-Ausbau sind kaum abgestimmt – u.a. auch deswegen, weil unterschiedliche Referenten und Parteien (siehe Verkehr 6) zuständig sind - die klar vorgegebene Bevorzugung der ÖV Projekte im zeitlichen Ablauf und der finanziellen Zuordnung ist schon gar nicht gegeben.

Und weil es kein Gesamtverkehrskonzept für Linz gibt bemerkt die Politik auch gar nicht, dass mit der Westring-Transitautobahn nur ein Teilproblem des Linzer Verkehrs und da sehr einseitig durch ein MIV-Projekt angegangen werden soll, aber der weitaus größere Teil der Verkehrsprobleme nicht angegangen wird.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 23

### ***Den endgültigen Zusammenbruch des Straßenverkehrs in den Ballungsräumen wird es nicht geben.***

Seit Jahrzehnten prophezeit die Politik den baldigen Zusammenbruch des Verkehrssystems und begründet damit den weiterhin ungebremsten Ausbau der Straßen.

Doch wird dieses „Wunschscenario“ nie eintreten. Dann, wenn der Leidensdruck der Autofahrer ein gewisses Maß überschreitet, reagieren diese in verschiedenster Weise. Durch veränderte Zeiten, veränderte Routenwahl oder im Extremfall durch Veränderung des Wohnortes.

Das Beste wäre natürlich, wenn den staugeplagten Autofahrern die Politik von vornherein eine optimale Alternative in Form von attraktiven und schnellen öffentlichen Verkehrsmitteln anbietet.

Tatsache ist, dass viele Autofahrer nur deswegen heute noch mit dem Auto fahren, weil der kurze Stau ihnen noch lieber ist als die Benutzung der noch nicht ausreichend attraktiven Öffentlichen Verkehrsmittel.

**Das Projekt der Westring-Transitautobahn ist jedenfalls der Beweis, dass sich die Politik mit den immer klarer werdenden und hundertfach in anderen Städten nachvollziehbaren Abläufen des Verkehrssystems nicht beschäftigen will, und die schlechteste, teuerste und umweltfeindlichste aller Möglichkeiten umsetzen will.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 24

### ***Bei Leistungsfähigkeitsgrenze des Straßensystems: Autos rausnehmen oder neue Straßen bauen!***

Wenn ein Straßensystem an seiner Leistungsfähigkeitsgrenze angekommen ist, dann gibt es 2 Möglichkeiten zu reagieren:

Entweder Autos aus dem System herausnehmen und durch umweltfreundlichere und leistungsfähigere öffentliche Verkehrsmittel ersetzen oder neue Straßen bauen!

Für die erste Möglichkeit herrscht in Stadt und Land noch zu wenig Entschlossenheit, auf alle Fälle jedenfalls auf der Achse B127, für die primär das ganze Projekt errichtet werden soll. Außerdem sind restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr (z.B. City Maut, peak-pricing) hierzulande noch nicht wirklich denkbar.

So läuft das Ganze eben in Richtung der 2. Möglichkeit: Nachdem in der Stadt aber kein Platz für neue Straßen vorhanden ist, glaubt die Politik, dies unterirdisch machen zu können. Hier will aber kaum wer an der Stadt vorbei sondern die meisten in die Stadt hinein! (siehe Pkt. Verkehr 1). Und dorthin fahren schon sehr Viele mit dem Auto, die in der Stadt selbst leben!

**Ein Projekt, das nur 3-4 % des Linzer Kfz-Verkehrs aufnehmen könnte und da nur einen kleinen Teil im Westen der Stadt, ein Projekt, das nur ein Hundertstel der Länge des Linzer Straßennetzes bzw. 5 % der hochrangigen Straßen ausmachen soll, aber das Verkehrsbudget für den Großraum Linz von Jahrzehnten auffressen würde, ist zu Grabe zu tragen.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 25

### ***Autobahnring – kaum eine mit Linz vergleichbare Stadt hat so etwas!***

Schaut man in das zehnmal so große Deutschland, so sieht man, dass kaum eine mit der Größe von Linz vergleichbare Stadt einen Autobahnring besitzt. Dort wo an zwei Seiten der Stadt Autobahnen vorhanden sind, ergibt sich das oft aus dem überregionalen Autobahnnetz.

In Linz ist dieser Autobahnring nur deswegen in der Planung entstanden, weil nur so der ASFINAG dieses Projekt „hineingedrückt“ werden kann und damit eine überzogene Lösung für die Einbindung von gerade einmal 13 % des Zielverkehrs nach Linz durchgeboxt werden soll.

Nicht einmal das 7 mal so große Wien wird auf absehbare Zeit einen Autobahnring erhalten.

Echte Autobahnringe sind maximal für sehr große Millionenstädte wie Moskau, Paris und Berlin vertretbar.

**Ein Autobahnring für Linz ist für die Größe der Stadt überzogen und für die beabsichtigte Reduktion des MIV in der Stadt kontraproduktiv.**

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 26

### ***Der Linz-Pendelverkehr ist viel zu autolastig!***

Etwa 70 % der Pendelwege nach Linz werden mit dem Auto zurückgelegt.

Während in Linz jeder zweite Arbeitsplatz mit dem Auto von außerhalb von Linz angesteuert wird, ist das in Wien nur jeder sechste Arbeitsplatz. Die Zahl der Einpendler pro Einwohner ist in Linz rund 6 mal so hoch wie in Wien, die Zahl der Autoeinpendler pro Einwohner ist in Linz 5 mal so groß wie in Wien.

An diesem hohen Autoeinpendleranteil muss etwas geändert werden, aber nicht durch den Bau neuer Straßen!

So sagt der Wiener Verkehrsstadtrat, dass das Schnellbahn- und Busangebot rund um Wien möglichst attraktiv sein muss, damit viele der Pendler gleich von Ihrem Wohnort weg öffentlich in die Arbeit fahren.

Das Land OÖ und Linz dagegen haben die Strategie, möglichst viele Pendler mit dem Auto in die Stadt hereinzubringen. Die Entlastung der Innenstadt ist da nur eine Ausrede. Einerseits sind die seit Jahren genannten Entlastungswirkungen durch die Westring-Transitautobahn bei weitem überzogen wenn nicht sogar gelogen, zum anderen würden durch die Westring-Transitautobahn große Teile von Linz zusätzlich belastet werden. So leben nur 20.000, das sind 10% der Linzer, in der Innenstadt, die durch die Westring-Transitautobahn allenfalls etwas entlastet würde, die restlichen Stadtteile würden durch die Westring-Transitautobahn eindeutig zusätzlich belastet.

## Westring-Transitautobahn

## Verkehr 27

### ***Was wurde aus dem oberösterreichischen Landesumweltprogramm 1995?***

Darin ist im Kapitel Verkehr unter den zu setzenden Maßnahmen lesen:

*Restriktive Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr*

*Pförtnerrampen an den Stadteinfahrten*

*Der Kraftfahrzeugsverkehr ist auf das unbedingt „notwendige“ Ausmaß zu beschränken!*

*Straßenneu- und Straßenausbau äußerst restriktiv*

*Neue Straßen nur bei optimalen Kosten-Nutzen Verhältnis gegenüber anderen Maßnahmen!*

**Welche dieser Kriterien wären bei Errichtung der Westring-Transitautobahn erfüllt?**

**Keine!**

Das Land OÖ hat sich anscheinend in den letzten 12 Jahren von den Grundzügen einer nachhaltigen Verkehrspolitik verabschiedet. In einer Zeit, in der eine nachhaltige Veränderung des Verkehrssystems notwendiger denn je wäre (siehe dazu die Seiten zum Thema Umwelt), ist davon keine Rede mehr!

## Westring-Transitautobahn

## Energie 1

### ***Der Energieverbrauch der Tunnelbelüftung und -beleuchtung würde dem einer Kleinstadt entsprechen!***

Für den Betrieb der im Zuge der Westring-Transitautobahn geplanten Tunnels würde gleich viel Strom erforderlich sein wie für einen ganzen Ort!

Für die rund 12.000 m Tunnelröhren der Westring-Transitautobahn ist mit einem jährlichen Strombedarf für Lüftung und Beleuchtung von rd. 4 Millionen kWh zu rechnen. Das entspricht dem Strombedarf eines Ortes mit rd. 3.000 Einwohnern.

Da fast jeder in Österreich zusätzlich erforderliche Strom in der Zwischenzeit aus dem Ausland zugekauft werden muss, kann man davon ausgehen, dass auch der Strom für den Betrieb der Westringtunnels aus Atomkraftwerken oder Kohlekraftwerken kommen wird.

**Ein Projekt, das einen derart hohen Energieaufwand hat und mit Atomstrom oder kalorischen Strom betrieben werden muss, kann nicht umweltverträglich sein und ist daher unverzüglich durch andere, umweltfreundliche Lösungen zu ersetzen.**

## Westring-Transitautobahn

## Energie 2

### ***Enormer Energieverbrauch Bau und Betrieb - nur für Bau wäre der Jahresenergieverbrauch des Linzer Verkehrs notwendig!***

Der Bau und Betrieb der Westring-Transitautobahn würde einen enormen Energieaufwand erfordern. Größenordnungsmäßig würde dafür eine Energiemenge erforderlich sein, die dem **jährlichen Gesamtenergieverbrauch des Verkehrs in Linz** entspricht.

D.h. jene Energiemenge, die über 365 Tage in Linz in hunderten Millionen Einzelwegen verfahren wird, muss erst einmal für die Errichtung dieses unsinnigen Verkehrsbauwerkes aufgebracht werden.

Wollte man nur bei der Errichtung dieses Projektes energieneutral bleiben (was das Minimalziel sein muss; tatsächlich sollte man beim Energieverbrauch des Verkehrs drastisch herunterkommen), müssten die Kfz-Wege im Großraum Linz dauerhaft um 1 bis 2 % abnehmen, was angesichts der Erfahrungswerte mit derartigen Verkehrsprojekten als ausgeschlossen gilt.

**Die Westring-Transitautobahn würde den Energieverbrauch auf mindestens drei Ebenen erhöhen: Durch den Bau in Form von Millionen Kubikmetern Felsausbruch und Bedarf an Hunderttausenden Tonnen Beton und Zigtausenden Tonnen Stahl, durch den enormen Energiebedarf für Lüftung und Beleuchtung und - langfristig wahrscheinlich am stärksten - durch den durch die Westring-Transitautobahn induzierten Kfz-Mehrverkehr.**

## Westring-Transitautobahn

## Energie 3

### ***Energieverbrauch des Verkehrs muss runter und nicht rauf!***

Würde man entschieden an einer Verlagerung der hohen MIV-Anteile an der Achse B 127 auf Öffentliche Verkehrsmittel arbeiten, könnte bei einer Reduktion von 70 % auf 60 % MIV-Anteil rd. 10 % und bei einer Reduktion auf einen MIV Anteil von 50 % sogar 20 % Energie eingespart werden.

Die Westring-Transitautobahn würde mit Garantie den MIV-Anteil an den Zielwegen nach Linz weiter steigen lassen und gemeinsam mit dem enormen Energiebedarf für den Bau der Tunnelröhren und Brücken und Abriss und Neubau von ganzen Häuserzeilen den Energiebedarf nur dieser Achse um mindestens 15-20 % erhöhen.

Jeder verantwortungsbewusste Mensch weiß, dass das in der heutigen Zeit ein absoluter Tabubruch wäre und daher ist der Bau der Westring-Transitautobahn kategorisch abzulehnen.

Die Politik muss in allen Teilbereichen der Gesellschaft Einsparungen suchen, und da ist es mehr als verständlich, dass in jenem Bereich (Verkehr), der sich in den letzten Jahren am negativsten entwickelt hat, **zallererst gehandelt werden muss!**

## Westring-Transitautobahn

## Energie 4

### ***Energieverbrauch für den Pendelweg würde um 25 % steigen!***

Das angebliche „Energievorreiterland“ Oberösterreich unternimmt alles, dass immer mehr Pendler mit immer größerem Energieaufwand zu ihren Arbeitsplätzen gelangen!

Durch die Westring-Transitautobahn würde der für den täglichen MIV-Pendelweg auf der B 127 erforderliche Energieaufwand von jetzt dem 5-fachen gegenüber dem Öffentlichen Verkehr auf das mehr als 6-fache bzw. **um 25 % (!!!!) steigen**. Wie kann die Politik eine derartige Entwicklung heutzutage noch verantworten?

Statt den Pendlern ständig zu sagen, ja wir bauen euch immer breitere Straßen immer weiter zu euren weit entfernt liegenden Wohnorten hinaus, müsste es auch einmal denkbar zu sein, das Gegenteil zu verlauten: Wer heute noch angesichts der bestehenden Überlastungen der Zielachsen nach Linz nach außen (aufs Land) zieht, (teilweise auch deswegen, weil die tausenden Autopendler in Linz immer unangenehmere Verhältnisse schaffen), der wird in Zukunft nur mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Stadt erreichen können. Zu dieser klaren Aussage hat sich bis heute noch niemand durchgerungen!

**Das mittelfristige Mindestziel müsste lauten, max. 60 % der Zielwege nach Linz mit dem MIV zu bewältigen (gegenüber 70% heute), was aber mit einer Westring-Transitautobahn unvereinbar ist.**

## Westring-Transitautobahn

## Energie 5

### ***Die oberösterreichische Landesregierung geht derzeit einen absolut inkonsequenten Weg bei der Energieeinsparung.***

Einerseits brüstet sich das Land OÖ damit, Vorreiterland bei der Energieeinsparung z.B. bei der Wohnbauförderung zu sein, wo Häuser gebaut werden, die nur mehr ein Drittel des bisherigen Verbrauches benötigen.

Andererseits wird durch die einseitig auf die MIV-Förderung orientierte Verkehrspolitik alles unternommen, bei der Mobilität sich meilenweit von den erforderlichen Reduktionszielen zu entfernen. Die Westring-Transitautobahn wäre das negative Paradebeispiel dafür.

Und das alles nur, weil die Politiker, die keinen Zugang zum umweltfreundlichen Verkehr haben, derzeit noch das Sagen in Oberösterreich haben.

## Westring-Transitautobahn

## Luft 1

### ***Abgase an einer Stelle - ein Wahnsinn!***

Laut jetzigem Stand der Planung ist geplant, die Abgase von 30.000 täglichen Fahrzeugen der Westring-Transitautobahn einerseits gebündelt jeweils an den Enden der Tunnelröhren herauszublasen. Andererseits soll mittels Querlüftungssystemen über riesige Entlüftungsbauwerke die Abluft ungefiltert in die Umgebung geblasen werden. Die möglichen Standorte der Entlüftungen (Wohngebiet, Linzer Naherholungsgebiete am Freinberg und Pöstlingberg) werden bisher geheim gehalten.

Diese sollen dann konzentriert entweder in der Frischluftschneise für Linz im Donautal oder im Bahnhofsbereich auf die neue Skyline von Linz losgelassen werden.

Ein direkter Angriff auf die Gesundheit von Tausenden Bürgern dieser Stadt!

Bekanntlich führen Autoabgase in einer geschlossenen Garage binnen kürzester Zeit zum Tod.

Das Übliche bei längeren Straßentunnels, die bisher in Österreich meist irgendwelche einsamen Berggegenden unterquert haben, ist, dass man die Luft weitab jeglicher Besiedlung ausbläst. Solche Stellen gibt es im Bereich der Westring-Transitautobahn nicht. Beim Südtunnel liegt direkt darüber der dichtbesiedelte Froschberg und Freinberg und auch im Bereich der Tunnelenden gibt es hunderte Häuser, deren Bewohner eine Zusatzbelastung mit extrem gesundheitsbelasteter Luft von zig-Tausenden Kfz sicher nicht akzeptieren würden.

**Man kann nur hoffen, dass sich die Projektbetreiber schon bei dieser Spezialfrage die Zähne ausbeißen!**

## **Westring-Transitautobahn**

## **Luft 2**

### ***Transitautobahn im Westen vom Linzer Zentrum, eine Schnapsidee!***

Jeder normal Denkende wird bei Anfall von schädlichen Abgasen alles versuchen, diese so abzuführen, dass diese möglichst geringe negative Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung und die dort lebende und arbeitende Bevölkerung haben.

In Linz will man den genau den umgekehrten Weg gehen und zusätzlichen Transitverkehr westlich der Innenstadt zur Verteilung der schädlichen Abgase vorbeileiten, wo jeder weiß, dass in Linz überwiegend Westwind vorherrscht und damit eine gleichmäßige Verteilung auf das ganze Stadtgebiet garantiert ist.

Was haben die Linzer den verantwortlichen Politikern angetan, dass diese sich mit einem derart bösartigen Projekt revanchieren wollen?

**Mutwillig neuen** Transitverkehr durch den Lebensraum von hunderttausenden Menschen zu lotsen!

**Deshalb muss die klare Vorgabe an die Politik lauten:**

**Jeglicher Transitverkehr kann und darf nur im Osten von Linz vorbeigeleitet werden!**

## Westring-Transitautobahn

## Luft 3

### ***Beschränkung auf abgasarme Autos in ganz OÖ bringt viel mehr!***

Statt Westring Einbau von Partikelfiltern in ganz OÖ!

Einiges an Geld könnte in die technische Aufrüstung der zahlreichen Dreckschleudern investiert werden. Damit könnte man mit einem Schlag **sofort** die Luftqualität an den belasteten Linzer Straßen verbessern und nicht erst nach Fertigstellung des einen oder anderen Projektes in frühestens 10 Jahren.

Wenn schon eine Förderung der luftverpestenden Diesel-Kfz ausschließlich auf der B127 vom Gleichheitsprinzip nicht vorstellbar erscheint, dann müsste das für ganz OÖ überlegt werden. Wobei bei der Errichtung der Westring-Transitautobahn das Gleichheitsprinzip sowieso extrem durchbrochen werden würde.

Wie kommen die Tausenden Pendler auf den anderen Achsen nach Linz dazu, dass bei ihnen nichts gemacht wird, während auf jener Achse, die gerade einmal 13 % des Zielverkehrs nach Linz ausmacht, Hunderte Millionen EURO investiert werden sollen? Bzw. wie kommen die Tausenden potenziellen ÖV-Pendler dazu, dass seitens der Politik ein unerträglich hoher Anteil in den MIV investiert werden soll?

Zurück zum Einbau von Dieselfiltern: Mit einer Summe, die nur ein Drittel der Investitionskosten der Westring-Transitautobahn ausmacht, könnten in Oberösterreich **alle Diesel-Pkw** (schlechter als EURO 4) nachgerüstet werden und damit mit einem Schlag der Kfz-Verkehr **oberösterreichweit** bei hunderttausenden Fahrten umweltfreundlicher werden.

## **Westring-Transitautobahn**

## **Luft 4**

### ***Linzer Luft - Gesundheit und Arbeitsplätze in Gefahr***

Der Westring wird zu einer weiteren Verschärfung der Linzer Luftsituation führen. Der Westring bringt mehr Verkehr in die Stadt. Mehr Fahrzeuge emittieren mehr Schadstoffe. Linz ist jetzt schon Luftsanierungsgebiet nach Immissionsgesetz Luft, weil die Grenzwerte von gesundheitsschädlichem Feinstaub zu oft überschritten werden. Auch bei Stickoxiden und Ozon ist die Situation bedenklich.

Selbst ein kurzfristiges Ansteigen der Feinstaubbelastung löst bereits leichte Störungen der Lungenfunktion aus. Je kleiner die Partikel, desto gefährlicher sind sie, da sie umso tiefer in die Lunge dringen. Dort werden chronische Entzündungen ausgelöst, die zu Bronchitis, Lungenblähung, Asthma und sogar Lungenkrebs führen können. Auch auf Leber, Herz und Kreislauf wirken sich die Staubteilchen negativ aus.

Die dringend erforderlichen Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffe dürfen nicht nur auf Kosten der Industrie gehen. Während bei den Linzer Industriebetrieben die Luftschadstoffe kontinuierlich zurückgehen, erhöht der immer stärker werdende MIV-Verkehr die Belastung. Deshalb müssen auch im Verkehrsbereich endlich die Weichen richtig gestellt werden. Sonst sind auf längere Sicht sogar der Industriestandort Linz und damit wertvolle Arbeitsplätze gefährdet.

## Westring-Transitautobahn

## Luft 5

### ***Ankündigung der Filterung: Faule Tricks!***

Selbst mit faulen Ansagen wie z.B. der Abluffilterung wird für das Projekt geworben

Davon ist die Technik heutzutage jedoch noch weit entfernt. Laut Aussage der Asfinag in einer Linzer Wochenzeitung sei für die Westring-Tunnels kein Einbau von Abgas-Filtern vorgesehen, weil die Technik noch nicht so weit sei.

**Damit sind sämtliche PolitikerInnen - Aussagen, die die Filterung der Abluft versprechen, als reine Unwahrheit, mit der man den Menschen Sand in die Augen streuen will, entlarvt.**

## **Westring-Transitautobahn**

## **Lärm 1**

### ***Direkte Beschallung von Tausenden Linzern***

Überall am Land werden einzelne Höfe und Weiler mit riesigen Lärmschutzwänden um hunderte Millionen EURO vor dem Verkehrslärm geschützt.

In Linz wollen die zuständigen Politiker Tausende Bewohner vollkommen ungeschützt dem Lärmterror von bis zu 30.000 täglichen Kfz aussetzen und extra dafür noch den Transitverkehr mitten nach Linz hereinleiten.

Allein aus diesem Grund ist das gesamte Projekt unmittelbar zu stoppen!

Zahlreiche Klagen bezüglich der von den Politikern herbeigeführten zusätzlichen, extremen Lärmbelastung von großen Teilen von Linz durch die Westring-Transitautobahn sind zu erwarten!

## Westring-Transitautobahn

## Lärm 2

### ***Durch Westring-Transitautobahn: Mehr Lärm und Abgase in ganz Linz!***

Durch die Westring-Transitautobahn würden in Linz nicht nur auf zahlreichen innerstädtischen Straßen sondern auch 14 km Autobahnen deutlich mehr Lärm und Abgase entstehen!

Es wird immer nur von den rund 6 km Tunnelstrecke gesprochen, die (vorübergehend) einzelne Straßen in Linz (teilweise) entlasten sollen, nicht aber von den 14 km Autobahnen, auf denen durch die Westring-Transitautobahn der Verkehr wesentlich zunehmen würde, und damit verbunden mehr Lärm, mehr Abgase und mehr Feinstaub mit all den negativen Konsequenzen für die Gesundheit von Hunderttausenden Linzern.

Auch hier zeigt sich, dass dieses überzogene Verkehrsprojekt eine unausgegorene Lösung darstellt.

Wie schon mehrfach erwähnt, kann aufgrund der komplexen Verkehrsabläufe in einer Großstadt hier das sonst angewandte Hausrezept, mit einem Tunnel oder einer Umfahrung wesentliche Teile einer Gemeinde oder einer Stadt zu entlasten, in keinsten Weise angewendet werden.

## Westring-Transitautobahn

## Lärm 3

### ***Lärmschleuder Donaubrücke und Tunneleinfahrten***

Die vierte Linzer Donaubrücke würde nicht nur Alt –Urfahr -West in Verkehrslärm versinken lassen, sondern auch Gebiete am Römerberg, am Hagen und in Puchenau. In welcher Intensität dies erfolgen wird, ist bereits durch die VÖEST-Brücke der A 7 nachvollziehbar. Diese ist kilometerweit zu hören, primär in weiten Teilen von Urfahr. Auch der von dieser Brücke ausgehende Verkehrslärm strahlt ungehindert ab, weil Lärmschutzmaßnahmen bisher nicht umsetzbar waren und am Beispiel dieser Brücke wird auch deutlich, dass eine Lärmisolierung der vierten Linzer Donaubrücke nur leere Versprechungen sind. Diese Brücke bestätigt auch die an der Donau überwiegend vorhandene Westströmung. Denn die weitaus meisten Beschwerden über die Vöest-Brücke kommen aus jenem Teil von Urfahr, der östlich von ihr gelegen ist.

Es ist zu befürchten, dass wegen der exorbitanten Kosten und der ohnehin schon jetzt offenkundigen Unfinanzierbarkeit des gesamten Westring-Projektes Teile der Transitautobahn in offener Bauweise umgesetzt werden müssen. Derzeit noch ruhige Wohngebiete würden zu Lärmzonen werden, so wie alle Bereiche der Tunneleinfahrten, egal wo sich diese auch jemals befinden werden.

## Westring-Transitautobahn

## Lärm 4

### ***Alt – Urfahr - West: von Verkehrslärm eingekreist!***

Durch das Schlüsselbauwerk der Westring-Transitautobahn, der vierten Linzer Donaubrücke, würde Alt –Urfahr -West endgültig von Verkehrslärm eingekreist werden.

Denn entgegen aller Versprechungen von ASFINAG und Politikern, ist es nicht möglich, den von der Brücke ausgehenden Verkehrslärm zu isolieren. Ganz im Gegenteil. Durch die Lage im Donautal werden Reflexionen und Rückkoppelungen auftreten, die den Verkehrslärm sogar noch verstärken.

Die im Donautal überwiegend vorherrschende Westströmung würde Tag und Nacht Lärm nach Alt – Urfahr - West tragen, dessen Intensität jenseits der derzeit geltenden Grenzwerte liegt. Im Falle einer eher seltenen Ostströmung ist heute ohnehin schon der von der Nibelungenbrücke und der Stadt ausgehende Lärm zu hören. Der geplante mehrspurige Straßenausbau am südlichen Donauufer würde dann Alt – Urfahr -West endgültig einkesseln. Der von dort ausgehende Verkehrslärm wird von der Felswand noch verstärkt ungehindert übers Wasser getragen. Viele Bewohner dieses beliebten und derzeit noch relativ ruhigen Wohngebietes würden sich dann daran gewöhnen müssen, bei geschlossenen Lärmschutzfenstern zu schlafen.

So wie auch weiterhin die Anwohner der Rudolfstraße. Denn auch dort wird der Bau der Westring-Transitautobahn keine spürbare Entlastung von Verkehrslärm bringen.

## Westring-Transitautobahn

## Klima 1

### ***Dieses Verkehrsprojekt steht vollkommen kontraproduktiv zum Klimaschutz!***

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs ist in Österreich seit 1990 um 90% gestiegen, in Oberösterreich sogar um 100%.

Auch das Land OÖ muss endlich Strategien entwickeln, mit welchen Maßnahmen und damit konkreten Verkehrsprojekten sie den Energieverbrauch und damit CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich reduzieren kann.

Wenn man das nicht umsetzen will, sollte man das auch öffentlich zugeben. Die Stadt Linz und das Land OÖ müssten damit sofort aus allen Versprechungen (z.B. Klimabündnis, Agenda 21) austreten.

Dass Katastrophen wie das Hochwasser 2002, die häufigen Stürme und der rapide Rückgang der Gletscher in den Alpen nicht von irgendwo und immer nur von den anderen sondern durch das konkrete uneinsichtige Handeln vieler von uns, aber primär auch durch nicht nachhaltige Entscheidungen der Politik kommen, sollte inzwischen allen klar sein.

**Ein Projekt wie die Westring-Transitautobahn würde jedenfalls dazu beitragen, dass sich das Land OÖ noch viel weiter von den notwendigen (Kyoto)-Reduktionszielen entfernt und Ausdruck dafür sein, dass dem Land OÖ der Klimaschutz und das Leben der zukünftigen Generationen auf diesem Planeten egal sind.**

## Westring-Transitautobahn

## Klima 2

### ***Österreich wird für die Nichterfüllung von Kyoto Strafe zahlen müssen, ungezügelter Verkehrszuwachs hat wesentlichen Anteil!***

Österreich wird Strafe zahlen müssen, weil unsere Politiker nicht bereit sind, von ihrem Sackgassendenken abzugehen.

Die Gesellschaft müsste hier nicht nur für ein sündteures Verkehrsprojekt und dessen Folgekosten zahlen, sondern auch noch die Strafe dafür, dass sich OÖ mit solchen Verkehrsprojekten noch weiter von den erforderlichen Kyoto-Reduktionsziel entfernt.

Laut Zeitungsberichten soll Österreich an die EU bis zu 2 Milliarden EURO Strafe zahlen müssen, weil es die Reduktionsziele nicht erreicht. Mit diesem Geld könnte **jedem** Österreicher Jahreskarten für ein Jahr für den ÖV geschenkt werden.

Wenn man dieses unnötige Projekt der Westring-Transitautobahn zu Grabe trägt und stattdessen nachhaltige Verkehrslösungen angeht, kann damit gleich doppelt gespart werden.

## Westring-Transitautobahn

## Klima 3

### ***Klimaschutz, ein zunehmendes globales Problem***

Klimaschutz entwickelt sich immer mehr zu **d e r** zentralen Aufgabe weltweit, in jedem Staat, in jedem Land, in jeder Provinz, in jeder Stadt.

Und da müssen alle ihr Scherflein dazu beitragen, auch diejenigen, die unbeirrt – und abgehoben von allen Notwendigkeiten des Handelns – an den Wohlstandsachsen der Zukunft weiterbauen wollen.

Laut österreichischer Klimastrategie herrscht beim Verkehr akuter Handlungsbedarf.

Darunter ist aber nicht die Errichtung klimaschädlicher Megaprojekte für den Kfz-Verkehr sondern die rasche Umgestaltung des Verkehrssystems in ein nachhaltigeres, umweltfreundlicheres zu verstehen.

Neue Kfz-Verkehrsprojekte werden immer wieder durch die notwendige Wettbewerbsfähigkeit im globalen Wirtschaftswettbewerb begründet.

Von einer globalen Verantwortung im Zusammenhang mit der Reduktion des Energieverbrauches, und da ist ein Projekt wie die Westring-Transitautobahn absolut das Gegenteil, will die lokale Politik nichts wissen.

Klar ist, dass beides möglich ist – in der Wirtschaft wettbewerbsfähig zu sein und trotzdem ein nachhaltiges Verkehrssystem forcieren, nur davon ist die aktuelle Verkehrspolitik noch weit entfernt, wie das überzogene Projekt der Westring-Transitautobahn zeigt.

## Westring-Transitautobahn

## Klima 4

### ***Die Großprojekte für den Autoverkehr müssen endlich auch auf ihre Klimawirksamkeit überprüft werden!***

Das Ignorieren des Klimaproblems des Verkehrs durch das Land Oberösterreich ist vergleichbar mit dem Verhalten von George Bush im Zusammenhang mit dem Klimaschutz.

Die Zusammenhänge von ungebremst wachsendem MIV-Verkehr und Klimaänderung sind bekannt, es werden aber dennoch nach wie vor irgendwelche fadenscheinige Gründe angeführt, hier alles andere zu tun als die längst notwendigen Schritte auch im Verkehrsbereich zu setzen.

Die Politik hat in diesem Zusammenhang anscheinend einen Zeithorizont von 2009 oder 2015, aber sicher nicht 2050 oder 2100! Wie stellt sich die Politik in Oberösterreich das Verkehrssystem in 20 oder 30 Jahren vor?

Gerade in der Verkehrspolitik sind über Jahrzehnte vorausschauende Entscheidungen - vor allem im Hinblick auf den Klimaschutz - erforderlich.

Es sind also heute schon die Entscheidungen dafür zu treffen, wie in den nächsten Jahrzehnten unser Verkehrssystem ausschauen soll.

**MIV-Anteile von 70% und höher und damit auch die Westring-Transitautobahn haben in so einem verantwortungsbewussten und zukunftsorientierten Verkehrssystem jedenfalls nichts zu suchen.**

## Westring-Transitautobahn

## Klima 5

### ***Eindeutiger Zusammenhang zwischen hohem Energieverbrauch des Autoverkehrs und Klimaveränderungen***

Laut UNO Klimastrategie hat die Politik nur mehr bis zum Jahr 2020 Zeit, die Emissionen drastisch zu senken.

Im Jahr 2020 wird man sich wundern, dass nur 13 Jahre zuvor die Politik tatsächlich noch so einseitig auf das energieintensive und klimaschädliche Fortbewegungsmittel Kfz gesetzt hat.

Beim Projekt Westring-Transitautobahn ist es einfach falsch zu sagen, es geht nicht anders. Aber es muss zuerst einmal in die Köpfe der maßgebenden Politiker, dass die Mobilität auch anders organisiert werden kann. Und wenn sie sich schon nicht die Push-Methode vorstellen können, dann sollen sie möglichst attraktive öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stellen.

Das erste Ziel für die nächsten Jahre müsste sein, den MIV-Anteil nach Linz von 70 % auf 60 % zu senken.

## Westring-Transitautobahn

## Klima 6

### ***Ignorieren des Klimaproblems durch die Politik ist vergleichbar mit Verhalten George Bushs***

Die Großprojekte für den Autoverkehr müssen endlich auch auf ihre Klimawirksamkeit überprüft werden!

Der hohe MIV – Anteil an den Zielachsen nach Linz ist das Ergebnis des jahrelangen Negierens möglicher anderer Szenarien in der Verkehrspolitik und diesen hohen MIV-Anteil will die Politik durch die Westring-Transitautobahn noch einmal erhöhen!

Man fragt sich bald wirklich, wie dramatisch und deutlich die Klimavorhersagen und -veränderungen noch sein müssen, dass die Politik bereit ist, von ihrer seit Jahrzehnten unveränderten Verkehrspolitik abzuweichen.

Nein, es kommt sogar noch schlimmer: Das größten-wahnsinnigste und überzogenste Autoverkehrsprojekt, das Linz und OÖ je gesehen hat, soll dem Klimairrweg der aktuellen oö Verkehrspolitik noch eins draufsetzen.

Die Politik, die in Kenntnis (?) der gravierenden negativen Umweltauswirkungen der intensiven Förderung des motorisierten Straßenverkehrs dennoch ungebremst weiterbaut und dabei den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs viel zu stark vernachlässigt, **macht sich schuldig**, die Lebensverhältnisse zukünftiger Generationen auf diesem Planeten nachhaltig zu verschlechtern!

## Westring-Transitautobahn

## Klima 7

### ***Das Land OÖ hat noch nicht einmal begonnen, den Klimaschutz im Verkehrsbereich umzusetzen!***

Sehr deutlich zeigt sich das an der aktuellen Wunschliste an die Bundesregierung: In den OÖN vom 16. Jänner 2007 sind die 5 dringlichsten Verkehrsprojekte angeführt, darunter 4 Projekte für den MIV, die 85 % der Kosten ausmachen. Darunter natürlich auch die Westring-Transitautobahn. Kein Anzeichen einer klimaorientierten Ausrichtung der Wunschliste!

Und das einzige in dieser Liste enthaltene Bahnprojekt (Summerauer-/Pyhrnbahn) ist alles andere als fix. Außerdem ist dort von einer Beteiligung von 30 % durch die Länder die Rede, bei den MIV Projekten natürlich nicht!

Und alle 4 MIV-Projekte werden dazu beitragen, um im Staat mit der zweithöchsten Autobahndichte der EU den Transitverkehr noch einmal anzuheizen.

Wenn man so diese Forderungen verfolgt, glaubt man sich in die 70er oder 80er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückversetzt. Dort zumindest ist das aktuelle Denken der handelnden Politiker einzuordnen.

**Von einer Anpassung an die aktuellen Notwendigkeiten des Handelns (Umstellung des Verkehrssystems auf Nachhaltigkeit) ist hierzulande weit und breit keine Rede.**

## Westring-Transitautobahn

## Klima 8

### ***Die Zusammenhänge zwischen hohem Energieverbrauch des Autoverkehrs und Klimaveränderungen sind offensichtlich!***

Wöchentlich erscheinen neue Horrormeldungen über die Veränderung des Weltklimas.

Angesichts dieser Entwicklungen ist es an der Zeit, dass hier viel stärkere Maßnahmen gesetzt werden.

Dazu gehört auch, dass man das hohe MIV-Niveau (70% und mehr) des Nahpendelverkehrs deutlich reduzieren muss.

Österreich verbraucht jetzt schon das 2,5 fache des weltweiten Energiedurchschnitts. Mit Projekten wie die Westring-Transitautobahn würde dieser hohe Wert noch weiter anwachsen. Es sind dringend Konzepte zu erstellen, die zum Ziel haben müssen, die hohen MIV-Anteile nach Linz zu reduzieren und die Linzwege auf Verkehrsmittel auf niedrigerem Energieniveau – und damit klimaschonend - umzulagern.

Und das nicht nur auf der Achse B127 sondern auf allen Zielachsen nach Linz, die genauso hohe Autoanteile haben.

Es kann nicht sein, dass eine kleine Gruppe, die sich einbildet, dass nur diese energieaufwändige und klimaschädliche Form der Mobilität glücklich macht, das Szenario der rasant heranschreitenden Klimaveränderung derart verstärkt.

## Westring-Transitautobahn

## Klima 9

### ***London plant den kompletten turn around, OÖ und Linz planen mit der WTAB die Erhöhung der Treibhausgase!***

Während z.B. London den kompletten Turnaround plant und radikal den Energieverbrauch reduzieren will, arbeitet Linz mit der Westring-Transitautobahn am weiteren Anstieg der Treibhausgase.

Der Bürgermeister von London hat vor kurzem verkündet, dass London zur „grünsten“ Stadt der EU werden will. Konkret ist bis zum Jahr 2025 geplant, die Treibhausgase um bis zu 60 % zu senken.

Wir leben zwar in der großen EU, wo eigentlich alle in die gleiche Richtung steuern sollten, aber hierzulande dominiert nach wie vor das Kleinhäuslertum. Aufgrund der einseitigen, fast steinzeitlichen Sichtweise der aktuell handelnden Politiker zur Lösung der Verkehrsprobleme wird nach wie vor alles in Richtung eines verbrauchserhöhenden Verkehrsystems unternommen.

Eine Westring-Transitautobahn passt nicht in das Bild einer stark energieverbrauchsreduzierten Welt, nicht heute, nicht in 10 Jahren auch nicht in 30 Jahren.

**Vor allem auch deshalb, weil heute schon alles bekannt ist, wie die durch die Westring-Transitautobahn zu beseitigenden Verkehrsprobleme wirklich umweltfreundlich, nachhaltig und auf deutlich niedrigerem Energieniveau zu lösen ist.**

## **Westring-Transitautobahn**

## **Umwelt 1**

### ***Nachhaltige Stadtentwicklung – Der Stadt Linz ist das egal!***

Am 21.9.1995 beschloss der Linzer Gemeinderat, eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Linz zu fördern.

Drei Punkte daraus lauten:

*Die Naturreichtümer von Linz sollen bewahrt und entwickelt werden.*

Durch die Errichtung einer siebenspurigen Autobahnbrücke und von 8 Tunnellein- und -ausfahrten würde die Linzer Pforte, ein einmaliges Naturreichtum in Linz, endgültig zerstört werden.

*Die Strukturen städtischer Mobilität sollen zukunftsbeständig sein.*

Durch das einseitige Setzen auf das Auto, was mit der Westring-Transitautobahn noch einmal gesteigert werden würde, würde das Gegenteil einer zukunftsbeständigen Mobilität geschaffen werden.

*Die Stadt Linz leistet ihren Beitrag zur Verantwortung für das Weltklima.*

Mit der Zustimmung zur Westring-Transitautobahn leistet die Stadt Linz ihren Beitrag zur Beschleunigung des weltweiten Klimakollaps.

## Westring-Transitautobahn

## Umwelt 2

### ***Die Westring-Transitautobahn wäre das Paradebeispiel für den materialistischen, unnachhaltigen Umgang mit den Ressourcen***

Umweltschutz im Verkehr heißt, sich genau anzuschauen, was tagtäglich passiert (immer mehr Bürger des Landes bewegen das 20-fache Gewicht des eigenen Körpers über immer weitere Wege) und an Konzepten zu arbeiten, diese Fehlentwicklung zu stoppen!

Es ist nicht einzusehen, dass mit der Errichtung der Westring-Transitautobahn alles unternommen wird, um nur in diesem Teilbereich des Linzer Verkehrs tagtäglich **40 Millionen kg Blech und Plastik** kilometerweit zu bewegen, obwohl es (bei deutlich höherem ÖV-Anteil) mit weniger als 30 Millionen kg und damit deutlich weniger Energieverbrauch, aber auch deutlich weniger Stau auch gehen würde.

Derartige Überlegungen sind aber einer Gesellschaft fremd, in der sich das 2-Tonnen-Geländeauto zum durchschnittlichen Stadtauto entwickelt, in der man zu Weihnachten in die Karibik fliegt und der Einkauf generell 20 km entfernt im Shopping Center stattfindet. In dieses Weltbild würde die Westring-Transitautobahn natürlich blendend hineinpassen!

Allen diesen unsinnigen Entwicklungen könnten durch entschlossene politische Handlungen ein Riegel vorgeschoben werden!

**Wir leben aber anscheinend in einer materialistischen, egoistischen Welt, wo wir zu Lasten zukünftiger Generationen immer mehr aus dem Vollen schöpfen wollen!**

## Westring-Transitautobahn

## Umwelt 3

### ***Die Politik wirbt für das Stromsparen - Die Westring-Transitautobahn würde Unmengen an Atomstrom brauchen!***

Der Umwelt zuliebe – mit diesem Slogan wirbt die Stadt Linz doppelseitig in einem Wochenendmagazin für das Stromsparen.

Und weiters steht: die Stadt Linz geht mit gutem Beispiel voran: durch Energieeffizienz in städtischen Gebäuden können jährlich rd. 60.000 EURO gespart werden.

Nur der jährliche Stromverbrauch der Westring-Transitautobahn würde schon **das 7-fache dieses Wertes** ausmachen, der Energieverbrauch für den Bau und durch den induzierten MIV-Mehrverkehr noch gar nicht berücksichtigt!

Das heißt nicht, dass wir diese Stromsparaktion nicht sehr gut finden. Sie bringt aber nur dann etwas, wenn man einen ganzheitlichen Blick für die Probleme hat, was wir im Zusammenhang mit der Westring-Transitautobahn vermissen.

**Wenn die Stadt Linz wirklich nach wie vor an einem derart energievernichtenden Projekt wie die Westring-Transitautobahn festhält, dann kann man nur sagen dass solche Zeitungsartikeln das Papier nicht wert sind, auf dem sie gedruckt sind.**

## Westring-Transitautobahn

## Umwelt 4

### ***Wie viel ist das Wort der Politik noch wert?***

In einer Publikation aus dem Jahr 1987 des damaligen OÖ Bau- und Umweltschutzreferenten steht geschrieben:

*„Aus Umweltschutzgründen ist es erforderlich, dass der Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs gedrosselt wird.“*

Mit der Westring-Transitautobahn würde genau das Gegenteil dieser Aussage gemacht werden.

Statt Drosselung Beschleunigung des Individualverkehrs! Noch mehr Autos in die Stadt! Das Thema Umweltschutz existiert im Zusammenhang mit diesem Projekt nicht.

Von einem gegenüber dem jetzigen System (auch wenn hier viel in den letzten Jahren gemacht wurde) drastisch verbesserten Öffentlichen Verkehrsmittel auf dieser Achse, das bis zum Doppelten des jetzigen ÖV-Anteiles übernehmen könnte, ist noch lange keine Rede.

Seit 12 Jahren wird bei der City-S-Bahn um den heißen Brei diskutiert und momentan stehen die Signale dafür eher auf Sackgasse!

## Westring-Transitautobahn

## Umwelt 5

### ***Die Westring-Transitautobahn zerstört Natur- Juwale unwiederbringlich!***

Durch den Bau des Westrings drohen schwere Schäden im Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“, eine Zerstörung des unter Denkmalschutz stehenden Bergschlösslparks und eine Verschandelung der Donautal-Landschaft. In Urfahr ist das Wasserschutzgebiet Heilham akut gefährdet.

Die Brücke besteht gemäß dem Siegerprojekt, das in allen Punkten den Naturschutz-Wettbewerbsvorgaben widerspricht, aus zwei Haupttragwerken (Tragwerk 1 rd. 20 m und Tragwerk 2 rd. 18 m). Beide Tragwerke sind aus tunnelbautechnischen Gründen (die Anschlussportale an die Brücke müssen einen gewissen Abstand aufweisen) rund 18m voneinander entfernt. Die Brücke hätte also mit den beiden Tragwerken und dem Zwischenraum eine Gesamtbreite von 50 m.

Dazu kommen 8 Tunnelöffnungen mit je 120 Quadratmeter Ausbruch.

Die Donaupforte prägt heute als eindrucksvolle Landschaft den Eintritt zur Stadt. Diese Einzigartigkeit würde durch die massiven Eingriffe für die 7-spurige Donau-Brücke auf Dauer ruiniert.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 1

### ***Arbeitsplatzargument - ÖV statt MIV bringt deutlich mehr Arbeitsplätze!***

Völlig zu unrecht wird der Bau vor Großprojekten für den Autoverkehr als Argument für die Schaffung von Arbeitsplätzen und das Florieren der Wirtschaft hingestellt.

Alle anderen Verkehrsprojekte (Bahn, Straßenbahn, Radverkehr,..), bei denen in Summe gleich viel Geld ausgegeben wird, schaffen lt. WIFO-Studie „Beschäftigungseffekte umweltrelevanter Verkehrsinvestitionen“ um bis **zu 60 % mehr Arbeitsplätze** und darüber hinaus eine viel lebenswerteren und nachhaltigeren Wirtschafts- und Lebensraum.

Bei rd.700 Millionen EURO Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wären das bis zu **5.000 mehr Arbeitsplätze**, die bei der Errichtung von Projekten für den Öffentlichen Verkehr gegenüber Straßenprojekten geschaffen werden könnten.

Den Damen und Herren der Politik sei ins Tagebuch geschrieben, dass mit dem Bau von Projekten für den Öffentlichen Verkehr ein deutlicher höherer Impuls für die Bauwirtschaft erzielt werden kann als mit der Errichtung von endlosen Tunnelröhren.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 2

### ***Achse B127: mehr Bevölkerung = mehr Pkw = mehr Stau***

Die vier Gemeinden Puchenau, Ottensheim, Walding und Feldkirchen wuchsen im Zeitraum 1981-2001 um fast 30 % bzw. um 4.000 Einwohner. Zusätzliche Einwohner, die zum Gutteil nach Linz pendeln und da üblicherweise zum überwiegenden Teil mit dem Privat-Pkw. Der Auspendleranteil dieser 4 Gemeinden stieg in diesem Zeitraum von 72 auf 81%.

Damit tragen diese Gemeinden durch das in den letzten beiden Jahrzehnten erfolgte Wachstum wesentlich am stark steigenden MIV-Verkehr auf der Achse B127 bei. Auf der anderen Seite profitieren sie enorm durch die gestiegenen Steuereinnahmen der gewachsenen Bevölkerung. Die immer wieder angesprochenen Steuerleistungen der Pendler in Linz sind im Verhältnis dazu deutlich geringer.

Logischerweise müssten sich diese Gemeinden an Projekten zur Verringerung der Verkehrsprobleme auf dieser Achse beteiligen. Nicht an der Westring-Transitautobahn, weil man kann keiner Gemeinde dazu raten kann, sich an dummen Projekten zu beteiligen.

Die mittlere Entfernung dieser vier Orte ins Linzer Zentrum beträgt ca.13 km. Eine ideale Entfernung, um gebündelten Öffentlichen Verkehr nach Linz zu führen.

Und das zu einem Bruchteil der Kosten der Westring-Transitautobahn und in einer nachhaltigen und umweltgerechten Form.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 3

### ***Viele Fachleute finden dieses Projekt schlecht! Nur können sie dies nicht sagen!***

Es gibt eine erhebliche Anzahl an Fachleuten, die dieses Projekt für schlecht, überflüssig und überzogen halten, dies aber nicht öffentlich bekunden können!

Es wäre unschwer, eine lange Liste von Ablehnern der Westring-Transitautobahn zu erstellen, egal ob in Verkehrsunternehmen, in der Verwaltung, im Amt oder unter sonstigen Fachleuten. Nur können die sich nicht öffentlich outen, weil dies in ihrem Umfeld irgendeine Art des politisch begründeten negativen Einflusses auslösen würde.

Auch innerhalb der ASFINAG ist das Projekt der Westring-Transitautobahn sehr umstritten.

Es kann nicht sein, dass die Gesellschaft, die diese sündteuren Projekte umzusetzen hat, sich in dieser Art zurückzieht: "Wir haben keine Meinung zu vertreten, sondern einen Auftrag zu erfüllen!"

Bis vor kurzem haben die gleichen Leute noch gesagt, **dass alle Projekte auf Herz und Nieren geprüft werden!**

Inzwischen sind sie auf die Rolle der Auftragsempfänger reduziert und dahinter steht reine Machtpolitik und nicht mehr!

Projekte, die einen derartigen Widerstand auslösen und einfach durchgedrückt werden sollen, können eigentlich nur mehr in autoritären Systemen entstehen.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 4

### ***Warum sind anscheinend so viele für dieses Projekt? Weil alles einseitig und teilweise falsch geschildert wird!***

Es ist klar, dass sich die Leute (bis jetzt) so ein Projekt wünschen, wenn ihnen das Blaue vom Himmel versprochen wird!

Wir leben in einer Zeit, in der der Egoismus dominiert. Die langfristige Erhaltung der Lebensgrundlage zählt weniger als die Herausnahme des Rechts, mit ein bis zwei Tonnen Blech umhüllt jederzeit und überall hin sich meist alleine fortbewegen zu können. Wir sind es in der heutigen Zeit nicht mehr gewohnt, dass es auch Dinge gibt, die einmal nicht mehr gehen.

Da im Hinblick auf die Größenordnung des Projekts von den offiziellen Stellen nur von den Wunderwirkungen dieser Verkehrslösung berichtet wird und die überwiegenden negativen Auswirkungen verschwiegen werden, kann der normale Bürger sich gar kein umfassendes Bild machen

Es gibt keinerlei objektive Information der Öffentlichkeit. Außer Jubel-Hochglanzbroschüren auf Kosten der SteuerzahlerInnen, die mehr desinformieren als informieren, gibt es keinerlei Information.

Für seit langem immer wieder angekündigte, öffentliche Info-Veranstaltungen fehlt den Projektbetreibern offensichtlich der Mut.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 5

### ***Tunnelsicherheit – die zahlreichen Ein- und Ausfahrten bergen ein große Risiko!***

Das Heranziehen allgemeiner, unspezifischer Unfall-Kennzahlen für Tunnels ist für die Westring-Transitautobahn nicht zulässig! Im Gegensatz zu den normalen Alpentunnels, die zwei Tunnelportale aufweisen und dazwischen nur gerade oder leicht gekrümmte Tunnelröhren vorhanden sind, soll die Westring-Transitautobahn eine Fülle an Ein- und Ausfahrten erhalten, die das Unfallrisiko wesentlich erhöhen!

Was ein Unfall im Tunnel bedeutet, zeigen die zahlreichen schweren Katastrophen.

Durch das einseitige Setzen auf das Auto als **das** Verkehrsmittel der Pendler - ergänzt durch die Errichtung von langen Tunnels - wird das Unfallrisiko für die Pendler **gleich doppelt erhöht**.

Die Verantwortung dafür muss die Politik übernehmen.

Würden auf den Zielachsen nach Linz die MIV-Anteile in absehbarer Zeit um 10 % gesenkt werden und diese Wege auf den ÖV transferiert werden, könnte die Anzahl der Verletzten schon deutlich gesenkt werden, weil die Gefahr, beim Autofahren verletzt bzw. getötet zu werden je zurückgelegtem km rd. 15 mal so hoch ist wie bei der Benützung der Öffentlichen Verkehrsmittel.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 6

### ***Politik meint: Wenn Staus nicht wären, hätte Autoverkehr überhaupt nichts Negatives mehr an sich!***

So hart es klingt: Teilweise stärker befahrene Straßen und Staus sind für die Politik anscheinend noch das einzige Anzeichen, irgendwelche negative Seiten des überbordenden Autoverkehrs zu erkennen.

Das belegen aktuelle Aussagen der Politik.

Mit der Verbannung in die Tunnels der Westring-Transitautobahn wäre anscheinend das letzte Problem des Autoverkehrs gelöst. Die Wahrheit schaut freilich anders aus.

Auf einem kleinen Teil ihrer Zielwege nach Linz, mit hohem Energieaufwand in Tunnels verlegte Pkw-Fahrten

- erzeugen um **kein g weniger CO<sub>2</sub>** (sondern deutlich mehr!)
- erzeugen um **kein g weniger Feinstaub**
- lenken das Bewusstsein in die falsche Richtung, etwas Positives im Verkehrsbereich gemacht zu haben
- ziehen unerträglich viel Geld ab, das den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln nicht mehr zur Verfügung steht

**Es ist absolut unzulässig, nur einen Aspekt der Fakten herauszunehmen und dann mit teilweise falschen Zahlen ein derartiges Projekt zu verkaufen und alle offensichtlichen Nachteile beharrlich zu verschweigen.**

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 7

### ***Wenn schon die Wirtschaft leidet: sie kann bei ihren Angestellten aktiv werden!***

Liebe VertreterInnen der Wirtschaft!

Sagen sie das Ihren Angestellten, dass sie die Straßen wieder freigeben! Dass diese es wiederum der Politik weitersagen müssen, ist auch nahe liegend.

Wenn nur ein Teil der nicht notwendigen MIV-Wege auf den ÖV transferiert werden könnte, würde der Stau auf ein vertretbares Maß zurückgehen.

Die vielen Gratisparkplätze in den Linzer Wirtschaftsbetrieben sind das eine, die nicht mehr vermehrbaren Straßenflächen in der traditionell gewachsenen Stadtstruktur das andere.

Konkrete Aktionen zur Reduktion der hohen MIV-Anteile in den Wirtschaftsbetrieben könnten daher ein erster Anfang sein.

Die Reduktion des hohen MIV-Anteiles an den Pendelwegen kann jedenfalls keinerlei negativen Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Oberösterreich haben! Sie hat aber primär den enormen Vorteil, dass der Lebensort Oberösterreich wieder lebenswerter wird!

Wie schon erwähnt (Kosten14), wären die durch die Westring-Transitautobahn reduzierten Staukosten nur ein Bruchteil der für dieses Bauwerk notwendigen Gesamtkosten. Dieses Projekt rechnet sich also nicht. Diese Rechnung wird jeder Wirtschaftstreibende verstehen.

## Westring-Transitautobahn

## Sonstiges 8

### ***Das Patentrezept der heutigen Verkehrspolitik: siebenspurige Autobahnbrücken, 4-spurige Autobahntunnels, ...***

Das Patentrezept der heutigen Verkehrspolitik: Siebenspurige Autobahnbrücken, 4 spurige Autobahntunnels, Niederreißen ganzer Stadtteile, ...

In der ÖVP-Zeitung „Besseres Linz“ vom März 1985, in der für ein Schnellbahnkonzept für Linz geworben wird, steht unter anderem: *„Es wird also noch einige Zeit dauern, bis auch die SPÖ begreift, dass der ausufernde Individualverkehr mit herkömmlichen Mitteln nicht zu bändigen ist. Nicht einmal um den Preis der Zerstörung des Stadtbildes“.*

In der Zwischenzeit sind 22 Jahre vergangen, und in dieser Zeit hat die SPÖ anscheinend die ÖVP überzeugt, dass nur herkömmliche Mittel, nämlich noch mehr Straßen und das Niederreißen ganzer Stadtteile das Geheimrezept für die Bewältigung des ausufernden Individualverkehrs darstellt.

Oder es hat sich bei der ÖVP eine neue Generation der PolitikerInnen durchgesetzt, die bei der Verkehrspolitik noch in den 70er-Jahren stehen geblieben ist.

Nur zur Klarstellung: Wir schreiben das Jahr 2007!

## Westring-Transitautobahn

## Alternativen 1

### ***Unser Hauptziel ist es, Alternativen zu diesem Wahnsinnsprojekt zu finden!***

Unser Hauptziel ist es, Alternativen zu diesem einseitig auf das Auto setzende Wahnsinnsprojekt zu finden!

Wobei dieses Finden eindeutig **Aufgabe der Politik** ist.  
Hier besteht noch großer Nachholbedarf!

Auf den nächsten Seiten haben wir exemplarisch 3 mögliche Alternativen angeführt:

Eine am Sektor Öffentlicher Verkehr, die Verbindung der Mühkreisbahn zur LILLO bei gleichzeitiger Errichtung einer Straßenbahn/Stadtbahn nach Rottenegg, die vor allem darauf abzielt, eine wirklich leistungsfähige Alternative zur Westring-Transitautobahn zu sein und zwei MIV-Projekte primär für den Schwerverkehr, eine Donaubrücke und Tunnel oberhalb von Puchenau zur Umfahrung Doppl/Traun und die Ostumfahrung Linz.

Klar ist, dass für die anderen staubelasteten Achsen nach Linz, die durch die Westring-Transitautobahn keinerlei Änderung erfahren würden, auch entschlossen – zumindest gleich stark, wie in den letzten 6 Jahren die Planung der Westring-Transitautobahn vorangetrieben wurde - an der der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs gearbeitet werden muss.

**Der Versuch, die Westring-Transitautobahn als Gesamtlösung für den MIV-Verkehr in Linz zu verkaufen, ist unzulässig und baut auf einem riesigen Irrtum auf. (siehe Seiten 1-90)**

## Westring-Transitautobahn

## Alternativen 2

### ***Alternativen zur Westring-Transitautobahn müssen folgende Kriterien erfüllen***

- Kein zusätzlicher Transitverkehr durch Linz, sondern Reduktion des bestehenden Durchzugsverkehrs
- Reduktion der hohen MIV-Anteile auf der Achse B127 (und auf allen anderen Achsen nach Linz) um 10-20 %
- keine konzentrierte Ausblasung der gesundheitsbelastenden Abgase von zig-tausenden Kraftfahrzeugen in Stadtnähe
- Entlastung der jetzt schon hoch belasteten Achsen (A7)
- Investition von deutlich höheren Anteilen der Gesamtinvestitionskosten im Verkehrsbereich im Großraum Linz in den öffentlichen Verkehr und Fahrradverkehr
- die zu errichtenden alternativen Öffentlichen Verkehrsprojekte im Großraum Linz müssen so attraktiv sein, dass für den verbleibenden MIV nur mehr deutlich kleinere Projekte erforderlich sind

## Westring-Transitautobahn

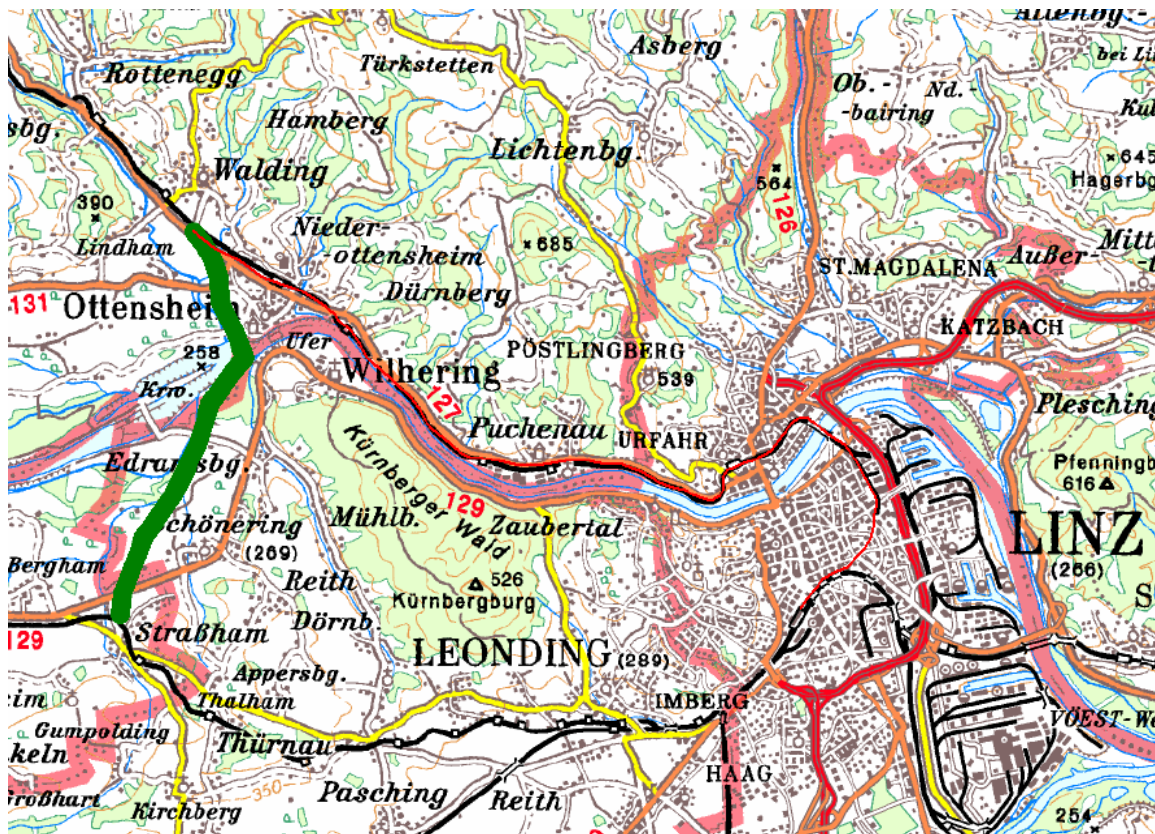
## Alternativen 3

### **ÖV- Alternative: neue Bahnverbindung über die Donau zur LILLO und Straßen-/Stadtbahn bis Rottenegg**

ÖV-Alternative – billiger und leistungsfähiger!

In der Diskussion um die City-S-Bahn wurde auch eine Straßenbahn bis maximal nach Rottenegg angedacht. Dabei war von einem Todesstoß für die Mühlkreisbahn die Rede. Um dies im Falle der Errichtung der Straßenbahn bis Rottenegg zu vermeiden, sollte die Mühlkreisbahn oberhalb von Ottensheim über die Donau zur LILLO Trasse im Bereich Straßham geführt werden. (siehe Grafik 1) d.h. ca. 8 km Neubaustrecke inkl. Donaubrücke

#### **Grafik 1: Verbindung der Mühlkreisbahn zur LILLO**



Dieses Projekt wurde vom Amt der öö. Landesregierung schon 1959 geprüft und als Ideallösung bezeichnet.

**Parallel dazu Errichtung einer Straßen-/Stadtbahn von Ottensheim (Rottenegg) bis Linz auf der Trasse der jetzigen Mühlkreisbahn und Einbindung ins Linzer Straßenbahnnetz.**

### **Die Vorteile dieser ÖV-Gesamtlösung für die Achse B127:**

- **umsteigefrei** von Rottenegg ins **Zentrum von Linz** und weiter bis nach Traun bzw. Pichling, bzw. auch nach Auhof
- **Erhaltung der Mühlkreisbahn** auf neuer Trasse auf den unteren 20 km und Einbindung in den Hbf. Linz
- **Einsparung von 100 Millionen EURO** gegenüber der City-S-Bahn bei deutlich erhöhter Attraktivität und Leistungsfähigkeit
- Die seit dem 2. Weltkrieg erste Neuerrichtung einer Bahnstrecke für den Passagierverkehr in OÖ wäre ein wichtiges Zeichen für den umweltfreundlichen Verkehr.
- Schaffung eines ÖV Ringes im Westen von Linz.
- Eine jahrelange Unterbrechung des Bahnverkehrs auf dieser Achse während der Bauzeit wäre nicht erforderlich, weil die Verbindung zur LILLO vor der Adaptierung der Straßenbahntrasse errichtet werden könnte.

## Westring-Transitautobahn

## Alternativen 4

### ***Eine Straßenbahn könnte das Mehrfache des jetzigen Verkehrs auf der B 127 befördern***

Taktverdichtung des Öffentlichen Verkehrs: Eine Straßenbahn könnte das Mehrfache dessen befördern, was jetzt auf der B127 zum Stau führt!

Wie notwendig die deutliche Reduktion des MIV-Anteiles ist, zeigt der Vergleich der Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Die Achse B127 nach Linz ist nur deshalb an ihrer Leistungsfähigkeitsgrenze angelangt, weil primär auf dasjenige Verkehrsmittel (Auto) gesetzt wird, das am meisten Platz braucht.

**Auf der Breite eines Fahrstreifens können mit Autos 2.000, mit Bussen 9.000 und bei der Straßenbahn 22.000 Personen pro Stunde** durchgeschleust werden.

Dass zum jetzigen Zeitpunkt auf der Achse B127 in der Spitzenstunde lediglich 600 Sitzplätze im ÖV angeboten werden, ist Grund für die jetzige unbefriedigende Situation mit regelmäßigen Staus.

Klar ist, dass hier in Zukunft ein flüssiger Verkehr erreicht werden kann, wenn man durch massive Förderung des Öffentlichen Verkehrs (deutliche Vermehrung des Platzangebotes und attraktivere, umsteigefreie Verbindungen vor allem ins Linzer Zentrum) erreicht, dass die Spitzenbelastung des MIV deutlich unter 1.600 Kfz pro Stunde bleibt. Das soll u. a. mit kürzeren Reisezeiten, häufigerer Bedienung, längeren Betriebszeiten, Schaffung bzw. Optimierung der Zubringerverkehre, Verstärkung von "Park&Ride", besserer Verknüpfung mit modernen, klar vertakteten Regionalbussen und besseren Wochenendangeboten erfolgen.

## Westring-Transitautobahn

## Alternativen 5

### ***Neuer Tunnel im Bereich des Kürnbergerwaldes westlich von Puchenau zur Umfahrung Doppl***

Nach Umsetzung der ÖV-Offensive: Ableitung der jeweils möglichen MIV-Wege, vor allem des Lkw-Verkehrs, entsprechend weit von Linz entfernt, das wäre möglich mit:

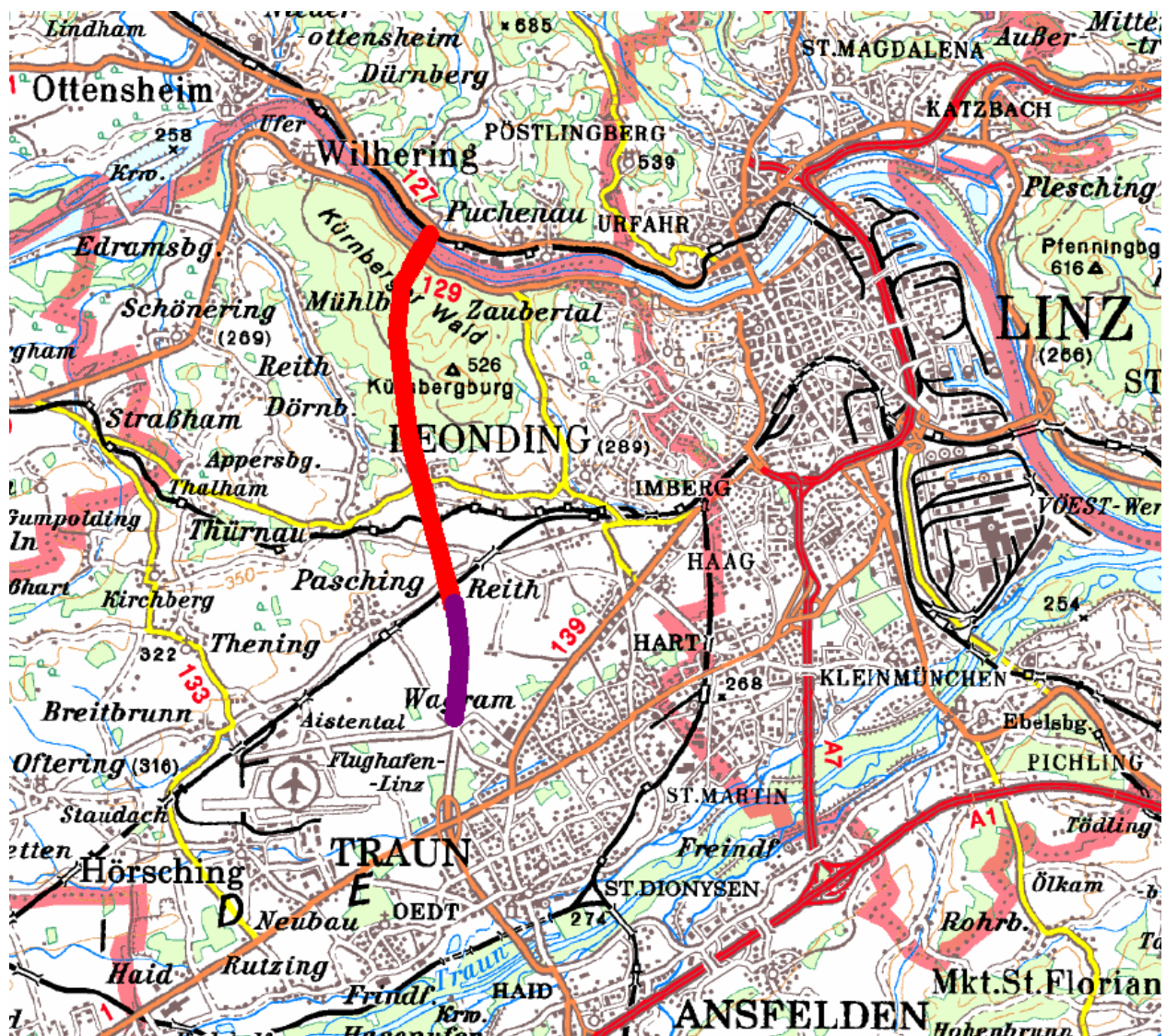
Tunnel oberhalb von Puchenau zur Umfahrung Doppl (Donaubrücke, rd. 5,7 km langer zweispuriger Tunnel, 1,8 km offene Strecke, siehe Grafik 2)

Ein ähnliches Projekt wurde schon 1986 vom damaligen Bürgermeister Gahleitner aus Neufelden vorgeschlagen.

- Damit wäre das **Obere Mühlviertel** in ausreichendem Maß an das hochrangige Straßennetz **angebunden**.
- Gerade der Schwerverkehr könnte maßgebend diese neue Verbindung benutzen.
- Die negativen Auswirkungen dieses neuen MIV-Projekts auf das Umfeld wären wesentlich geringer als bei der Westring-Transitautobahn .
- Dieses Projekt wäre die **einzige Möglichkeit** westlich von Linz in einem größeren unbewohnten Bereich (Kürnberger Wald, 10 km<sup>2</sup>), die **Abluft** eines Tunnels **auszublasen**. Damit wäre der Anfall der Abgase rd. 6 km und nicht nur 1,5 km vom Linzer Zentrum entfernt, wie das bei der jetzt geplanten Trasse der Westring-Transitautobahn vorgesehen ist.
- Die **Kosten** dieses Straßenverkehrsprojektes würden bei ca. **einem Viertel der Westring-Transitautobahn** liegen.

- Damit wäre wirklich eine neue Nord-Süd-Achse von der Donau bis zur Westautobahn geschaffen, was beim Projekt der Westring-Transitautobahn ja nicht der Fall wäre, weil für die südlichen 6,5 km ja nur eine überlastete Verkehrs-Achse (A7) vorhanden ist.

## Grafik 2: neue Straßenverbindung zur Westautobahn westlich von Puchenuau



## Westring-Transitautobahn

## Alternativen 6

### ***Und speziell für den Transitverkehr: Eine Ostumfahrung für Linz***

Diese Verkehrslösung wäre die **einzige Möglichkeit, den Transitverkehr vollständig und dauerhaft an Linz**, dem Lebensraum von Hunderttausenden Menschen, **vorbeizuleiten**.

Hauptgrund für die zaghafte Verfolgung dieses Projektes ist die Tatsache, dass ein entschlossenes Betreiben dieses Verkehrsprojektes sofort die Westring-Transitautobahn ad absurdum führen würde.

Der einzige Grund, weswegen die ASFINAG für dieses Teilproblem des Linz-Verkehrs im Westen der Stadt geködert werden kann, die Durchleitung von Transitverkehr, würde dann nämlich wegfallen.

Für das Ausbaden der falschen Verkehrspolitik in Linz, dass nämlich viel zu viele MIV-Wege auch innerhalb der Stadt stattfinden, was durch die Errichtung von Tausenden neuen Tiefgaragenplätzen noch einmal verschärft wird, ist die ASFINAG jedenfalls nicht zuständig!

Ebenso ist die Vorstellung unerträglich, dass nach Errichtung der Westring-Transitautobahn Linz zwar eine sündteure Autobahn im Westen für 15 % der Linzpendler erhalten hat, dann aber das Geld fehlt, den mit Garantie stark steigenden Transitverkehr mit allen seinen negativen Auswirkungen in Form einer Ostumfahrung an Linz vorbeizuleiten.

---

<b>Die Wahrheit</b>	<b>3</b>
<b>Regierungsübereinkommen: Die Baukosten der Verkehrsprojekte müssen massiv gesenkt werden!</b>	<b>5</b>
<b>Verkehrsbudget des Bundes für OÖ von über 2,5 Jahren</b>	<b>6</b>
<b>Versiebenfachung der Kosten seit 1999: von 100 auf 700 Millionen EURO!</b>	<b>7</b>
<b>Die Politik argumentiert: Wenn Wien das Geld hinaushaut, dann muss das auch in Linz möglich sein!</b>	<b>8</b>
<b>Westring-Transitautobahn - im Hinblick auf die Kosten ein Faß ohne Boden!</b>	<b>9</b>
<b>Mit diesen Summen könnte der Linzer Verkehr nachhaltig verbessert werden</b>	<b>10</b>
<b>EU-Vorschrift für 2. Tunnelröhren würde alleine 250 Millionen EURO kosten</b>	<b>11</b>
<b>Die Unverhältnismäßigkeit der Kosten</b>	<b>12</b>
<b>Westring-Transitautobahn ist ein Fall für den Rechnungshof! Aber vor dem Bau!</b>	<b>13</b>
<b>Bei knappen Kassen kann man nicht so ein Projekt bauen!</b>	<b>14</b>
<b>Was könnte man mit 700 Millionen EURO im Verkehrsbereich so alles anfangen?</b>	<b>15</b>
<b>ASFINAG – eine Firma, die politisch gedeckt unbegrenzt Schulden anhäufen darf?</b>	<b>16</b>
<b>Die Westring-Transitautobahn wäre selbst mit einer Pkw-Maut nicht zu finanzieren!</b>	<b>17</b>
<b>Auch die Staukosten rechtfertigen den Bau der Westring-Transitautobahn nicht!</b>	<b>18</b>
<b>Die Westring-Transitautobahn ist kein Umweltschutzprojekt!</b>	<b>19</b>
<b>Abnahme von 60% des Verkehrs in Linz: ein kompletter Schwachsinn! 0% Entlastung ist wahrscheinlicher!</b>	<b>20</b>
<b>Das ganze Projekt der Westring-Transitautobahn baut auf einer großen Falschpropaganda auf!</b>	<b>21</b>
<b>Die Lügen der Befürworter: WTAB entlastet Umwelt, reduziert CO<sub>2</sub> und Schadstoffe, Stau wird aufhören</b>	<b>22</b>
<b>Nur ein Bruchteil der angegebenen 50.000 Linzer würde allenfalls entlastet werden!</b>	<b>23</b>
<b>Die Entlastung der Linzer Innenstadt würde nicht spürbar sein!</b>	<b>24</b>
<b>Der angekündigte Rückbau der Innenstadtachsen wird nicht kommen!</b>	<b>25</b>
<b>Verkehr will in die Innenstadt von Linz und nicht auf Umfahrung!</b>	<b>26</b>
<b>Es wurden keine Alternativen geprüft!</b>	<b>27</b>
<b>Neue Parkgaragen erzeugen mehr Verkehr als durch die WTAB allenfalls entlastet wird!</b>	<b>28</b>
<b>Zuständigkeit der Politik muss in eine Hand! Es braucht einen Mobilitätsreferenten statt eines Autobahnbaulandesrates!</b>	<b>29</b>
<b>Die Stadt Linz liegt genau im Verlauf der Transitverkehrsachse Berlin - Prag - Triest.</b>	<b>30</b>
<b>Stadt und Land haben es vollkommen in der Hand, Transit an Linz vorbeizuleiten und nur ÖV in die Stadt hereinzulassen!</b>	<b>31</b>
<b>Die Steigerung des Autoverkehrs wird vor allem auch durch die Politik hervorgerufen!</b>	<b>32</b>
<b>Verflüssigung des Verkehrs ist viel einfacher und billiger mit dem Ausbau des ÖV zu erreichen!</b>	<b>33</b>
<b>Westring-Transitautobahn würde nur Teilproblem des Linzer Verkehrs behandeln!</b>	<b>34</b>
<b>Westring-Transitautobahn wäre Rückfall in vergangene Zeiten! (Leibbrandplan)</b>	<b>35</b>
<b>Die Wohlstandsachsen der Zukunft werden uns bald auf den Kopf fallen!</b>	<b>36</b>
<b>Die Ausrede vom schwer erschließbaren ländlichen Raum gilt hier nicht!</b>	<b>37</b>

---

<b>In Wahrheit ist der Hauptteil des Verkehrs auf der B127 vergleichbar mit innerstädtischem Verkehr!</b> _____	<b>38</b>
<b>„Es gibt Intelligenteres als den Stau mit neuen Straßen zu bekämpfen.“</b> _____	<b>39</b>
<b>Ausbauhorizont der Straßen der Zukunft - Der nicht notwendige Verkehr gehört stark reduziert!</b>	<b>40</b>
<b>Stadt und Land sollten sich für nachhaltige Verkehrslösungen zusammensetzen!</b> _____	<b>41</b>
<b>Keine Lösungen, die neue höchstbelastete Achsen in der Linzer Innenstadt schafft</b> _____	<b>42</b>
<b>Argumente für Ersatzroute zu A7</b> _____	<b>43</b>
<b>Der Stau im Großraum Linz wird erst dann wesentlich zurückgehen, wenn eine neue Verkehrspolitik in Stadt und Land Einzug genommen hat</b> _____	<b>44</b>
<b>Es gibt kein Gesamtverkehrskonzept für Linz!</b> _____	<b>45</b>
<b>Den endgültigen Zusammenbruch des Straßenverkehrs in den Ballungsräumen wird es nicht geben.</b> _____	<b>46</b>
<b>Bei Leistungsfähigkeitsgrenze des Straßensystems: Autos rausnehmen oder neue Straßen bauen!</b> _____	<b>47</b>
<b>Autobahnring – kaum eine mit Linz vergleichbare Stadt hat so etwas!</b> _____	<b>48</b>
<b>Der Linz-Pendelverkehr ist viel zu autolastig!</b> _____	<b>49</b>
<b>Was wurde aus dem oberösterreichischen Landesumweltprogramm 1995?</b> _____	<b>50</b>
<b>Der Energieverbrauch der Tunnelbelüftung und -beleuchtung würde dem einer Kleinstadt entsprechen!</b> _____	<b>51</b>
<b>Enormer Energieverbrauch Bau und Betrieb - nur für Bau wäre der Jahresenergieverbrauch des Linzer Verkehrs notwendig!</b> _____	<b>52</b>
<b>Energieverbrauch des Verkehrs muss runter und nicht rauf!</b> _____	<b>53</b>
<b>Energieverbrauch für den Pendelweg würde um 25 % steigen!</b> _____	<b>54</b>
<b>Die oberösterreichische Landesregierung geht derzeit einen absolut inkonsequenten Weg bei der Energieeinsparung.</b> _____	<b>55</b>
<b>Abgase an einer Stelle - ein Wahnsinn!</b> _____	<b>56</b>
<b>Transitautobahn im Westen vom Linzer Zentrum, eine Schnapsidee!</b> _____	<b>57</b>
<b>Beschränkung auf abgasarme Autos in ganz OÖ bringt viel mehr!</b> _____	<b>58</b>
<b>Linzer Luft - Gesundheit und Arbeitsplätze in Gefahr</b> _____	<b>59</b>
<b>Ankündigung der Filterung: Faule Tricks!</b> _____	<b>60</b>
<b>Direkte Beschallung von Tausenden Linzern</b> _____	<b>61</b>
<b>Durch Westring-Transitautobahn: Mehr Lärm und Abgase in ganz Linz!</b> _____	<b>62</b>
<b>Lärmschleuder Donaubrücke und Tunnelleinfahrten</b> _____	<b>63</b>
<b>Alt-Urfahr-West: von Verkehrslärm eingekreist!</b> _____	<b>64</b>
<b>Dieses Verkehrsprojekt steht vollkommen kontraproduktiv zum Klimaschutz!</b> _____	<b>65</b>
<b>Österreich wird für die Nichterfüllung von Kyoto Strafe zahlen müssen, ungezügelter Verkehrszuwachs hat wesentlichen Anteil!</b> _____	<b>66</b>
<b>Klimaschutz, ein zunehmendes globales Problem</b> _____	<b>67</b>
<b>Die Großprojekte für den Autoverkehr müssen endlich auch auf ihre Klimawirksamkeit überprüft werden!</b> _____	<b>68</b>
<b>Eindeutiger Zusammenhang zwischen hohem Energieverbrauch des Autoverkehrs und Klimaveränderungen</b> _____	<b>69</b>
<b>Ignorieren des Klimaproblems durch die Politik ist vergleichbar mit Verhalten George Bushs</b> _____	<b>70</b>

---

<b>Das Land OÖ hat noch nicht einmal begonnen, den Klimaschutz im Verkehrsbereich umzusetzen!</b>	<b>71</b>
<b>Die Zusammenhänge zwischen hohem Energieverbrauch des Autoverkehrs und Klimaveränderungen sind offensichtlich!</b>	<b>72</b>
<b>London plant den kompletten turn around, OÖ und Linz planen mit der WTAB die Erhöhung der Treibhausgase!</b>	<b>73</b>
<b>Nachhaltige Stadtentwicklung – Der Stadt Linz ist das egal!</b>	<b>74</b>
<b>Die Westring-Transitautobahn wäre das Paradebeispiel für den materialistischen, unnachhaltigen Umgang mit den Ressourcen</b>	<b>75</b>
<b>Die Politik wirbt für das Stromsparen - Die Westring-Transitautobahn würde Unmengen an Atomstrom brauchen!</b>	<b>76</b>
<b>Wie viel ist das Wort der Politik noch wert?</b>	<b>77</b>
<b>Die Westring-Transitautobahn zerstört Natur-Juwel unwiderbringlich!</b>	<b>78</b>
<b>Arbeitsplatzargument - ÖV statt MIV bringt deutlich mehr Arbeitsplätze!</b>	<b>79</b>
<b>Achse B127: mehr Bevölkerung = mehr Pkw = mehr Stau</b>	<b>80</b>
<b>Viele Fachleute finden dieses Projekt schlecht! Nur können sie dies nicht sagen!</b>	<b>81</b>
<b>Warum sind anscheinend so viele für dieses Projekt? Weil alles einseitig und teilweise falsch geschildert wird!</b>	<b>82</b>
<b>Tunnelsicherheit – die zahlreichen Ein- und Ausfahrten bergen ein große Risiko!</b>	<b>83</b>
<b>Politik meint: Wenn Staus nicht wären, hätte Autoverkehr überhaupt nichts Negatives mehr an sich!</b>	<b>84</b>
<b>Wenn schon die Wirtschaft leidet: sie kann bei ihren Angestellten aktiv werden!</b>	<b>85</b>
<b>Das Patentrezept der heutigen Verkehrspolitik: siebenspürige Autobahnbrücken, 4-spürige Autobahntunnels, ...</b>	<b>86</b>
<b>Unser Hauptziel ist es, Alternativen zu diesem Wahnsinnsprojekt zu finden!</b>	<b>87</b>
<b>Alternativen zur Westring-Transitautobahn müssen folgende Kriterien erfüllen</b>	<b>88</b>
<b>ÖV- Alternative: neue Bahnverbindung über die Donau zur LILO, Straßen-/Stadtbahn bis Rottenegg</b>	<b>89</b>
<b>Eine Straßenbahn könnte das Mehrfache des jetzigen Verkehrs auf der B 127 befördern</b>	<b>91</b>
<b>Neuer Tunnel im Bereich des Kürnbergerwaldes westlich von Puchenau zur Umfahrung Doppl</b>	<b>92</b>
<b>Und speziell für den Transitverkehr: Eine Ostumfahrung für Linz</b>	<b>94</b>