

A 26 Linzer Autobahn – Westring Linz Vorprojekt 2003

Umwelt:

Freizeit / Erholung

Bergschlösslpark:

Durch die notwendigen Eingriffe wird die Erholungseignung des Parks in der Bauphase stark beeinträchtigt (Bauarbeiten, Lärm, Staub, Wegezerschneidung, Rodung einiger Bäume, Eingriff ins Landschaftsbild).

Bereich Heilham:

Im Abschnitt Nord sind durch die offene Bauweise zur Herstellung des Tunnels eine Schrebergartensiedlung und voraussichtlich auch die Tennisplätze der Sportanlage des ÖTB Urfahr teilweise in der Bauphase betroffen und somit voraussichtlich temporär unbenutzbar. Der genaue Übergang von bergmännischer zu offener Tunnelbauweise ist derzeit noch nicht exakt bekannt. Er hängt vor allem von den geologischen Bedingungen in diesem Bereich ab, welche in den weiteren Planungsstufen noch genauer erkundet werden. Die Eingriffe können jedoch nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig wiederhergestellt werden.

Lärm

B 129 Obere Donaulände:

Entlang der Oberen Donaulände kommt es aufgrund der Verkehrsverlagerungen zu Pegelerhöhungen von rd. 2 dB(A) westlich und rd. 1 dB(A) östlich der künftigen Donaubrücke. Die max. Belastungswerte liegen dort bei rd. 61,5 dB(A).

Bereich Heilham - Urnenhain:

Der L-förmige Siedlungsblock in der Prunbauerstraße direkt an der künftigen A26 erfährt Pegelerhöhungen von rd. 2 dB(A) und weist damit max. Belastungen von rd. 60 dB(A) nachts auf.

Ökosysteme - Flora

Mitte:

Der Eingriff in die Ökosysteme im Bereich der Donauquerung – das teilweise verordnetes Naturschutzgebiet ist – ist schwerwiegend, da es sich um seltene, nahezu natürliche und in dieser Form nicht wiederherstellbare Biotope handelt. Die Minimierung des Eingriffes im Zuge der Bauphase ist von höchster Bedeutung. Eine konsequente Abschirmung der Bestände in der Bauphase, auch gegenüber temporären Lagerflächen, sowie ein optimierter Arbeitsraum bei den Tunnelportalen sind wesentliche Elemente der Erhaltungsmaßnahmen.

Darüber hinaus ist in wesentlichem Umfang flächenhafter Ersatz erforderlich, möglichst im Nahbereich mit Neugestaltung von naturnahen Waldbeständen, eventuell mit anstehendem Fels. Diese können als Pufferzone oberhalb der Urfahrwand wirken, Randeinwirkungen abschirmen und Teilen der Lebensgemeinschaft Entwicklungsraum geben.

Ökosysteme – Fauna

Mitte:

Die Auswirkung auf die Tierlebensgemeinschaft ist schwerwiegend. Besonders die teilweise stark gefährdeten und international bedeutenden Vorkommen der Kriechtier- und Lurcharten, aber auch Kleintierarten Fetthenne-Bläuling, Wiener Schnirkelschnecke und Graue Beißschnecke sind in ihren lokalen Vorkommen ohne ergänzende Maßnahmen bedroht. Um dauerhafte Beeinträchtigungen der genannten Arten zu vermeiden, sind wirksame ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Eingriffsbereich und dem Umland wesentlich.

Besonders im Bereich der Urfahrwand sind flächenhafte Ersatzmaßnahmen erforderlich. Möglichst im Nahbereich sind störungsarme Erweiterungsflächen erforderlich, um eine Unterschreitung der Lebensraumgröße für dauerhaft lebensfähige Kriechtierpopulationen nicht zu riskieren. Durch die Gefährdung dieser Arten gegenüber Verkehr erhöht sich die Bedeutung. Optimal sind mehrere Flächen im Anschluss an die obere Hangkante, die derzeit ackerbaulich genutzt sind. Auch der Linzer Tiergarten lässt sich durch entsprechende Gestaltung in dieses Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept integrieren.

Landschaftsbild

Bergschlösslpark:

Durch die bauzeitig notwendigen Eingriffe wird die Ensemblewirkung der historischen Parkanlage beeinträchtigt. Neben der kulturellen Bedeutung der Anlage tragen alte Bäume oft auch wesentlich zur Identifikation von Menschen mit ihrer Umgebung bei. Es ist damit zu rechnen, dass der Verlust von alten Bäumen von vielen Menschen auch emotional sehr stark bewertet wird.

Donauquerung:

Zur Querung der Donau ist es notwendig, eine sechsstreifige Autobahnbrücke sowie die Auf- und Abfahrtsrampen der Anschlussstellen an die B 127 bzw. B 129 zu errichten. Diese Zu- und Abfahrtsrampen liegen im Berg und sind daher mit Ausnahme ihrer Portale nicht sichtbar. Auf der A 26 erfolgt beidseits der Donau ein unmittelbarer Übergang von der Brücke in einen zweiröhren Tunnel.

Bereich Heilham:

Im Bereich Heilham (östlich der Leonfeldner Straße) wird die derzeitige Freifläche in Anspruch genommen, um alle nötigen Verkehrsrelationen herzustellen. Durch die Zerschneidung und Beanspruchung der Fläche sowie durch die hinzukommende Verkehrsbelastung und Verlärmung des Bereiches kommt es zu einer Verkleinerung und Beeinträchtigung des Raumes.

Der Bauernhof mit seinen Streuobstbäumen geht verloren.

Großräumige Verkehrsbetrachtung und intermodale Effekte

Im Rahmen der Betreuung des Projektes WESTRING LINZ wurde vom BMViT der Vorschlag in die Diskussion eingebracht, die verkehrlichen Wirkungen der Ergänzung des Straßennetzes auf den ÖPNV zu evaluieren. Mangels zu schmaler Datenbasis für eine modellmäßige Abschätzung wurde die Methodik einer argumentativen Evaluierung auf der Basis vorhandener Unterlagen und Analogieüberlegungen vergleichbar gelagerter Fälle gewählt.

- **Derzeitige Situation:** Als brauchbare Messgröße wurde der ÖPV-Anteil am Querschnitt der B 127 von der Stadteinfahrt vor Linz gewählt. Bei einem Aufkommen von derzeit 25.000 Kfz/Tag liegt der Anteil des ÖPV bei rund 24 %. Bei einem mittleren Besetzungsgrad von 1,2 Personen/PKW liegt das Aufkommen im PKW-Verkehr bei 27.000 Personen/Tag bzw. bei rund 8.500 Personen im ÖPV (jeweils beide Richtungen).
- **Entwicklung bis zum Jahre 2015 (und danach):** Nach vorliegenden Prognosen wird – sofern keine wirksamen Maßnahmen gesetzt werden – bis 2015 die DTV auf rund 30.000 Kfz (rund 27.000 Pkw) ansteigen. Ohne kompensierende Maßnahmen im ÖPV wird – aufgrund zunehmender Wirksamkeit von Engpässen – der Anteil von Bahn/Bus auf dem derzeitigen Niveau (als Obergrenze) verbleiben und sich in der Bandbreite zwischen 9.000 und 11.000 Personen einpendeln. Damit bliebe der ÖPV-Anteil deutlich unter dem derzeitigen Niveau.
- **Realisierung des Nahverkehrsprogramms (bis 2015 und danach):** die Inbetriebnahme der City-S-Bahn und ergänzender Verbesserungen im ÖPV bewirkt eine geringfügige Entlastung des Straßennetzes und eine deutliche Zunahme der Bahnbenutzung; Ein Anstieg des ÖPV-Anteiles von derzeit rund 24 auf etwa 30 % erscheint – vor allem bei Berücksichtigung ergänzender Maßnahmen – realistisch.
- **Straßenausbau bis 2015 (und danach, ohne ÖPV):** Der Ausbau des Straßennetzes (Westring Linz) steigert die Systemqualität und Netzleistungsfähigkeit für den Straßenverkehr. Der Anteil des ÖPV vermindert sich auf 16 % (bei ergänzenden Maßnahmen im ÖPV auf bis zu 20 %). Auch absolute Rückgänge der Benutzerfrequenz sind nicht auszuschließen.
- **Szenario Straßenausbau und Nahverkehrsprogramm (2015 und danach): Die Kombination des Straßenausbaus und Realisierung des Nahverkehrsprogramms (Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof, City-**

S-Bahn und ergänzende Maßnahmen) schaffen wesentliche Voraussetzungen dafür, dass der ÖPV-Anteil auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden kann. Diese politisch gewünschte Stabilisierung ist allerdings kein sich selbst organisierender Prozess.

- **Straßenausbau (+Nordtunnel) und Nahverkehrsprogramm:** Die Ergänzung des hochrangigen Linzer Straßennetzes um den Nordtunnel schafft eine neue hochwertige Querverbindung, die bei Engpässen auch großräumige Verlagerung ermöglicht. Diesen Effekt kann im ÖPV nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern nur durch eine umfassende Qualitätssteigerung des städtischen mit regionalem ÖPV begegnet werden.

Die attraktivitätssteigende Wirkung des Straßenausbaues ist im Hinblick auf die Wirkungen im gesamten städtischen Straßennetz zu sehen. Erhöhte Kapazitäten auf dem Hauptstraßennetz induzieren einen Verkehrsdruck, der sich auch auf das Sekundärstraßennetz auswirkt. Gelingt es nicht durch deutlich verbesserte ÖPV-Angebote Verkehrsanteile auch Bahn und/oder Bus zu verlagern, wird sich trotz Ausbaus des hochrangigen Straßennetzes die Verkehrssituation zumindest auf einzelnen Abschnitten des Sekundärstraßennetzes weiter verschärfen.

Dieser Entwicklungstrend scheint auch die einzige Zukunftsoption für einen konkurrenzfähigen ÖPV. Neben dem Nahverkehrsprogramm scheint eine ganzheitliche Aufrüstung der Systemerfordernisse des ÖPV geboten. Verkehrsverbund, Mobilitätsmanagement, Leistungserweiterung und attraktive Schnittstellen sind unverzichtbare Bestandteile. Damit werden auch die Voraussetzungen geschaffen, dass restriktive Maßnahmen für den Pkw im Rahmen umfassender Pull-and-Push-Strategien emotionsfreier als dies derzeit der Fall ist, diskutiert werden können (Tabelle 2)

Systemzustand	Betrachtungsjahr	Frequenz (Personen/Tag)			ÖPV zu MiV
		MiV	ÖPV	Gesamt	
Derzeit	2000	27.000	8.500	35.500	24/76
Angebot derzeit	2015	37.000	10.000	47.000	21/79
Nahverkehrsprogramm	ab 2015	33.500	14.500	48.000	30/70
Westring	ab 2015	41.000	8.000	49.000	16/84
Westring + Nahverkehrsprogramm	ab 2015	38.000	12.000	50.000	25/75

Tabelle 2: Entwicklung des Modal-Splitt in Abhängigkeit von den Maßnahmen (Werte gerundet)

Diese szenariohafte Abschätzung der Entwicklungstrends gibt einen realistischen Entwicklungstrend wieder. Die tatsächliche Zunahme des Verkehrs bzw. des Modal-Splitt ist von Details abhängig, die einer prognostischen Erfassung nicht zugänglich sind.

Bei diesen Überlegungen bleibt außer Betracht, dass Wechselwirkungen zwischen der Erschließungsqualität der Straße und siedlungsstrukturellen Entwicklungen bestehen. Die vom PKW favorisierten Siedlungsstrukturen können trotz hoher

Errichtungs- und Betriebskosten in den Zentren von ÖPV zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen nicht erschlossen werden.

Originalzitate aus dem Vorprojekt 2003 des Amtes der OÖ Landesregierung im Auftrag der ASFINAG
Bericht Großräumige Verkehrsbetrachtung und intermodale Effekte Mappe B1 Einlage B1-1.6