



Presseunterlage zur Pressekonferenz vom Donnerstag, den 11. November 2010

Referenten:

- Wulf Hahn, Diplom-Geograph,
- Dr. Rolf Hoppe, beide Geschäftsführer des auf Verkehrs- und Umweltplanung spezialisierten Fachbüros RegioConsult aus Marburg in Deutschland;
- Dr. Alfred Jaeger, Sprecher der Plattform der Bürgerinitiativen gegen die Westringautobahn.

Thema: Gutachten bewertet die Westringautobahn A 26 als nicht genehmigungsfähig

RegioConsult hat die Planunterlagen zur Raum- und Verkehrsentwicklung, zur Verkehrstechnik sowie zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung untersucht. „Die Westringautobahn A 26 ist nicht genehmigungsfähig. Die Gesundheit der Linzer Bürger würde durch Lärm und Schadstoffe noch stärker als heute gefährdet“, erklärt Wulf Hahn, geschäftsführender Gesellschafter von RegioConsult. „Hinzu kommt, dass einige wichtige Verkehrsbeziehungen nicht ausreichend erhoben wurden, die Belastung in Spitzenstunden und die LKW-Anteile sind zu gering angesetzt. Besonders in den Bereichen Donaubrücke, Westbrücke und Hummelhof sind Staus vorprogrammiert“, bemängelt Verkehrswissenschaftler Hahn. Der Gutachter empfiehlt außerdem, die im Planungsverfahren durchgeführte Simulation des Verkehrsflusses im Bereich der geplanten A26 zu erneuern.

Stau trotz Westringautobahn:

Bei der Westbrücke und der Verknüpfung A 7/A 26 am Bindermichl gehen sogar die Planer schon bei der Fertigstellung von Überlastung und Stau aus.

Der gesamte Bereich der Donaubrücke ist auf beiden Seiten schon bei Fertigstellung stauanfällig, insbesondere für die Pendler Richtung Innenstadt. Staupunkte sind die mit Ampel geregelte nördliche Auffahrt und die südliche Abfahrt von der Donaubrücke. Die Entlastung der Innenstadt ist marginal und liegt unter der Wahrnehmungsgrenze.

LKW-Anteile falsch ermittelt:

Bei der Planung seien die geltenden Richtlinien für den Straßenbau nicht korrekt angewendet worden. „Die leichten LKW sind in der Planung den PKW zugerechnet worden, obwohl sie deutlich mehr Lärm und Schadstoffe produzieren. 1200 LKW wurden berechnet, dazu kommen leichte LKW in einer Größenordnung von weiteren 1800 Stück; das sind 3000 (statt 1200) LKW. So ergibt sich ein falsches Bild der tatsächlichen Belastung“, erläutert Hahn.

Fahrzeiterparnis weit überschätzt:

In den eigenen Prognosen der Planer findet sich eine Zunahme der Wegzeiten im bearbeiteten Gebiet trotz Westring von immerhin 46%; zum gleichen Zeitpunkt ohne Westring eine Zunahme von 55%. Die Verminderung der Wegzeiten beträgt daher nur magere 9%!



Mehrbelastung durch Luftschadstoffe und Lärm:

Bei der Prognose der Verkehrsentwicklung stellte RegioConsult fest, dass die Datenbasis nicht konsistent ist. Die erwartete Zunahme des Autoverkehrs passe nicht zu den amtlichen Zählraten. Die Lärmbelastung durch die A26 werde deutlich höher ausfallen als von den Planern angenommen: „In der Rudolfstraße, an der Donaubrücke und im Bereich Urfahrwänd **wird der Lärm die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung** erreichen“, gibt Hahn zu bedenken. Die Luftverschmutzung werde ebenfalls unterschätzt. Das Stadtgebiet Linz ist ohnehin mit Feinstaub und Stickstoffdioxid überbelastet und gilt überwiegend als Sanierungsgebiet. Die Autobahn werde die Situation verschärfen. Einige Messstationen in stark belasteten Gebieten wie zum Beispiel der Kärntnerstraße seien aufgegeben, andere verlegt worden. Im Bereich der künftigen A26 sind keine Messstationen vorgesehen, sodass es künftig nicht möglich ist, die tatsächliche Belastung der Bevölkerung nachzuweisen, so Dr. Ralf Hoppe.

Fachgerechte Alternativenprüfung fehlt:

Untersucht wurde nur die Alternative „City-S-Bahn“, obwohl der Regioliner durch dichtere Haltestellen eine weitaus höhere Verkehrswirksamkeit hätte. Etwa doppelt soviel PKW-Pendler würde man zum Umsteigen auf den Regioliner bringen!
Nicht untersucht wurde die Verlängerung der Linien 1+2 in Richtung Gallneukirchen.
Nicht untersucht wurde auch die Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Hauptbahnhof.

Sonstige Widersprüche:

Die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung von Oberösterreich zum Schutz ökologisch bedeutsamer Landschaftsräume und Grünzonen können durch die Planung nicht eingehalten werden „Besonders gravierend ist der landschaftsökologische Eingriff in die Linzer Pforte“, erklären Gutachter Hahn (Marburg) und Dr. Hoppe (Friedrichshafen).
Das Projekt widerspricht auch dem Verkehrskonzept der Stadt Linz, das öffentliche Verkehrsmittel stärken will.

Stellungnahme der Plattform der Bürgerinitiative:

Dr. Alfred Jaeger, Sprecher der Bürgerinitiative gegen die Westring-Autobahn, betont: „Dieses Ergebnis gilt unabhängig von den gigantischen Baukosten, die nun dazu geführt haben, dass sowohl das Verkehrsministerium als auch das Finanzministerium von dem Projekt Abstand nehmen wollen.“ Die Plattform der Bürgerinitiativen fordert daher, dass ein völlig neues Projekt unter Vorrang aller möglichen Ausbaumaßnahmen für den öffentlichen Verkehr erarbeitet wird. Dazu gehören großzügige Schienenverbindungen in alle Himmelsrichtungen, auch im Süden von Linz, unter finanzieller Beteiligung des Bundes, um die Pendlerbewegungen auffangen zu können, ebenso wie eine verantwortungsbewusste und maßvolle Ergänzung des regionalen Straßennetzes.

Linz, am 11. November 2010