

Pressekonferenz der
"Überparteilichen Plattform
gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz"

Linz 2009 –
von der Kulturhauptstadt zur
Transithauptstadt

20. Jänner um 10 Uhr im AEC /Cubus



- Enthüllung der Zukunft von Linz
- Juristische Problematik: Dr. Alfred Jaeger
- Feinstaub und Lärm: Dr. Rupert Frechinger
- Transit: Franz Bauer
- Beschäftigungseffekt: Dipl. Soz. Päd. Ernst Winter
- Zeitgemäßes Verkehrskonzept: DI Ulrike Witzmann
- Kinder & Familie: Mag. Maria Navarro

Die „Westring-Transitautobahn“ ist in Ihrer gesamten Ausdehnung gar nicht genehmigungsfähig - Dr. jur. Alfred Jaeger

Rechtliche Aspekte zum Projekt „Westring-Transitautobahn“:

1. Kapitel:

Wenn ein ordnungsgemäßes Umweltverträglichkeits-Prüfungsverfahren durchgeführt würde, könnte das Projekt Westringautobahn nie genehmigt werden.

Derzeitiger Stand:

Das UVP ist mehrfach geteilt:

Probebohrungen werden extra (ohne UVP) abgehandelt;

Teilung erfolgt zwischen Nordteil und Südteil;

Teilung erfolgt auch hinsichtlich S10, neue Transitroute Berlin-Triest durch Autobahnbau in Tschechien und Oberösterreich und mitten durch Linz. (Nur die Dummen holen sich eine Autobahn mitten in die Stadt!)

Begründung:

In die Gesamtbewertung des Vorhabens und seiner Auswirkungen haben Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen einzufließen (§ 1 Abs 1 UVP-Gesetz). Als „Vorhaben“ gilt die „Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen; ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen“ (§ 2 Abs 2 UVP-Gesetz). Wenn schwerwiegende Umweltbelastungen des gesamten Projektes zu erwarten sind, die durch Auflagen nicht verhindert werden können, ist der Antrag auf Genehmigung abzuweisen (§ 24 h Abs 4 UVP-Gesetz). Es ist also immer die **Gesamtbelastung** zu beurteilen. Das Hereinziehen des Transitverkehrs in Gebiete, wo er bisher nicht besteht, ist dann nicht mehr zu verhindern; dies würde im UVP aber nur dann hervorkommen, wenn man Nord- und Südteil der Westringautobahn und die gesamte Transitroute auf einmal abhandelt.

Deswegen ist die Westringautobahn in ihrer gesamten Ausdehnung gar nicht genehmigungsfähig. Das laufende UVP-Verfahren ist eine Mogelpackung. Es leidet bereits jetzt an schwerwiegenden Verfahrensfehlern, die zur Aufhebung eines allfälligen positiven Bescheides führen.

2. Kapitel:

Sogar das Naturschutzgutachten zu den Probebohrungen ist negativ!

Derzeitiger Stand:

Die Asfinag hat um naturschutzrechtliche Genehmigung für Probebohrungen zur Verankerung der Brückenseile angesucht; das Gutachten des Naturschutzbeauftragten der Stadt Linz ist negativ.

Begründung:

„Die Rodungen betreffen einen besonders hochwertigen Waldteil mit einem hohen Anteil an Alt- und Totholz. Eingriffe in den gewachsenen Waldboden, insbesondere in naturnahen Hangwäldern sind als irreversible Eingriffe zu werten, auch wenn zu einem späteren Zeitpunkt Wiederaufforstungen getätigt werden. Die Rodungen sind als schwerwiegender Eingriff in den Naturhaushalt des Hangwaldes zu werten. Auch hinsichtlich des Landschaftsbildes ist die Rodung als problematisch zu werten, da sich die Rodungsfläche im unmittelbaren Nahbereich zum Parkweg des Freinbergparks befindet und somit die Einsehbarkeit in einem starken Ausmaß gegeben ist. Das Projekt ist im Bereich des

Freinberghanges demnach eindeutig negativ zu beurteilen.“ (Auszug aus dem Gutachten Dris Fritz Schwarz vom 23. Oktober 2008).

Das Naturschutzgutachten ist schon für die Probebohrungen negativ; wie soll das erst für insgesamt 8 Tunnelportale und die für die Brücke dauerhaften Verankerungen und großflächigen Rodungen werden?

3. Kapitel:

Niemand hat das Recht, mein Grundstück zu betreten, umzugraben oder dort Löcher zu bohren. Das gesamte Projekt ist behördlich nicht genehmigt.

Derzeitiger Stand:

Vereinbarungen der Asfinag mit den Grundeigentümern wurden von der Asfinag nicht eingehalten; es werden irgendwelche Firmen geschickt, die weder die vereinbarte Zufahrt noch die vereinbarte Zeit noch die vereinbarten Voranmeldungen einhalten. In der Waldeggstraße werden bereits Ablöseverhandlungen geführt, obwohl nichts genehmigt ist.

Begründung: Die Freiheit des Eigentums ist ein allgemeines Grundrecht. Mein Eigentumsrecht gilt für das eigentliche Grundstück, für die Erde unter meinem Grundstück und für die Luft über meinem Grundstück. Auch Wohnungseigentümer sind Eigentümer des gesamten Grundstückes samt Erde und Luft. Für jede Bohrung – ob Probebohrung oder Tunnel – ist eine Genehmigung des Grundeigentümers notwendig. Daher hat niemand das Recht, mein Grundstück zu betreten, umzugraben oder dort Löcher zu bohren. Niemand muss eine Unterschrift leisten, schon gar nicht ohne Überlegungszeit.

Für dieses Autobahnprojekt selbst gibt es keinen einzigen Bescheid; es ist nicht genehmigt. Trotzdem wird das Projekt als fix hingestellt, die Bewohner der Waldeggstraße wurden nicht darüber aufgeklärt, dass vor der Genehmigung noch umfangreiche Verfahren abgeführt werden müssen. Sie wurden nicht darüber aufgeklärt, dass das Projekt keineswegs fix ist, weder in seiner Gesamtplanung noch in der Detailplanung. **Die Bewohner der Waldeggstraße werden vielmehr aus ihren Wohnungen vertrieben – derzeit ohne rechtlichen Grund.**

Teilung der UVP für A 26 soll auf Linz zukommende Verkehrs- und Transitlawine verschleiern – Franz Bauer – Verkehrsforum OÖ

Die Linzer glauben, die Asfinag baut die A 26 zu ihrer Entlastung. Die Mühlviertler glauben, die A 26 wird für die Pendler gebaut. Beides falsch.

Die Asfinag baut die A 26, um die auf Linz zukommende Verkehrs- und Transitlawine durch die Stadt schleusen zu können:

Ab 2014/15 schließt die D3/R3 in Tschechien gemeinsam mit der S 10 im Mühlviertel die Lücke im internationalen Autobahnnetz zwischen Ostseeraum und Adria. Beide Strecken verbinden als letztes Glied die Ostsee-Hafenstädte Rostock, Stettin und Danzig mit den Adria-Hafenstädten Triest, Koper und Rijeka (siehe Anlage).

Grenzübertritte in Wulowitz: derzeit knapp 4.000 Kfz/Werktag (Quelle: UVE-Gutachten S 10). Grenzübertritte ab 2014/15 nach Fertigstellung D3/R3 laut tschechischem Autobahnbetreiber RSD: 14.200 Kfz/Werktag. Entwicklung unbekannt. Die RSD hat den Ausbau der D3/R3 bis 2014/15 erst vorigen Sommer bekannt gegeben.

Doch gibt es Vergleiche:

Alleine im Raum Wien hat die Transitlawine innerhalb eines Jahres (2006/07) um 37 Prozent zugenommen, in Tirol um zehn Prozent (Quelle: Asfinag). Tendenz stark steigend. Mit einer ähnlichen Entwicklung ist auch an dieser von der EU als TEN-Strecke (TransEuropeanNet) gewidmeten neuen transeuropäischen Nord-Süd-Achse zu rechnen, weil diese nach ihrem Ausbau die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und Adria sein wird:

Rostock – Berlin – Nürnberg – München - Triest	1.296,6 km	
Rostock – Berlin – Prag – Linz – Triest (vor Ausbau)	1.343,8 km	+ 47,2 km
Stettin – Berlin – Nürnberg – München - Triest	1.251,6 km	
Stettin – Berlin – Prag – Linz – Triest (vor Ausbau)	1.263,7 km	+ 12,1 km

Derzeit verläuft die über Linz führende Strecke noch auf insgesamt 179,1 km Landesstraßen. D3/R3 und S 10 werden diese Strecke sowohl der Länge als auch der Fahrzeit nach erheblich verkürzen, jedenfalls um mehr als die sich derzeit ergebende (geringfügige) Differenz. Eine Verlagerung des Transit- und Fernverkehrs auf diese Achse ist daher vorprogrammiert, zumal auf der dann kürzeren Strecke über Linz auch gefürchtete Stauzonen in Deutschland umgangen werden können (z.B. A9 bei Nürnberg, Umfahrung München, A8 zw. München-Salzburg).

Zum Transit- und Fernverkehr, auch die aus dem Norden kommenden Urlaubs- und Ferienkarawanen werden sich durch Linz bewegen, kommt noch die regionale Entwicklung durch die S 10. So rechnen die Gutachter des BMVIT mit rund 10.000 Kfz/Werktag mehr im Raume Linz, verursacht alleine durch den Betrieb der S10 und laut Teilgutachten Raumordnung fließen aus dem Potential der Betriebs- und Wohnentwicklungen entlang der S10 rund 22.400 Kfz/Werktag.

Der Asfinag kann die A 26 nur in ihrem Vollausbau dienen, primär zur Entlastung der A7. Die Strategie ist dabei klar. Es gilt, die Flaschenhalse der Transitstrecke Vöest-Brücke und die

Tunnel am Bindermichl, zu entschärfen. Erst durch den A 26-Nordteil kann sowohl die Brücke als auch der Niedernharter-Tunnel, der als absolut stauauslösend und unfallträchtig gilt, umfahren werden.

Ein geteiltes UVP-Verfahren zur A 26 kann die sich aus ihr ergebenden Belastungen für Mensch und Umwelt in ihrer Gesamtheit keinesfalls bewerten, sondern nur verschleiern. Ein gemeinsames UVP-Verfahren – A 26 Süd und Nord – ist daher unabdingbar und muss nachdrücklich eingefordert werden.

Der „Feinstaubgrenzwertschwindel“

Feinststaub PM_{2,5} – der schleichende Tod - Dr. med. Rupert Frechinger

Gesundheitsrisiko Linzer Luft:

Entgegen den beschönigenden Aussagen von Politikern ist die Linzer Luft nach wie vor ein Gesundheitsrisiko; die Lärmbelastung ist durch den motorisierten Individualverkehr im Steigen begriffen. Die Industrie hat große Investitionen getätigt und die Emissionen reduziert. Die Politik beschränkte sich primär auf die Förderung des motorisierten Verkehrs. Linz hat im Vergleich zu Wien 5 x soviel Autoeinpender pro Einwohner. Eine attraktive Anbindung der Umlandgemeinden mit öffentlichen Verkehrsmittel wurde jahrelang versäumt.

Feinstaub und Feinststaub:

Dieses Thema ist derzeit in aller Munde.

„Jedes Jahr sterben wesentlich mehr Menschen an den Folgen des Einatmens von Feinstaub, als bei Verkehrsunfällen“ – Zitat stammt nicht aus einer „Umweltschützerbroschüre“ sondern von der renommierten Gesellschaft für Lungenheilkunde!

Auch in Linz werden die Grenzwerte laufend überschritten. Gemessen wird aber nur der Feinstaub PM₁₀! Dramatisch wird die Situation, wenn der gesundheitsschädliche Anteil an Feinstaub PM_{2,5} betrachtet wird. Diese Partikel werden bis in die Lungenbläschen (Alveolen) eingeatmet und verursachen dort ihre gesundheitsschädliche Wirkung. Chronische Entzündungen, Verstärkung von Asthmaanfälligkeit, Herz-Kreislaufkrankungen bis hin zu höherem Schlaganfallrisiko und Reduzierung der Lebenserwartung sind die Folge. Die Gefährlichkeit besteht auch darin, daß Feinstaub auch als Trägervehikel für toxische Substanzen und Pollen wirkt und diese bis in tiefste Lungenpartien und in den Kreislauf transportiert. Feinstaub verändert auch die Pollenbildung der Pflanzen und führt durch Veränderung der Eiweißstruktur zu einem höheren allergenen Potential.

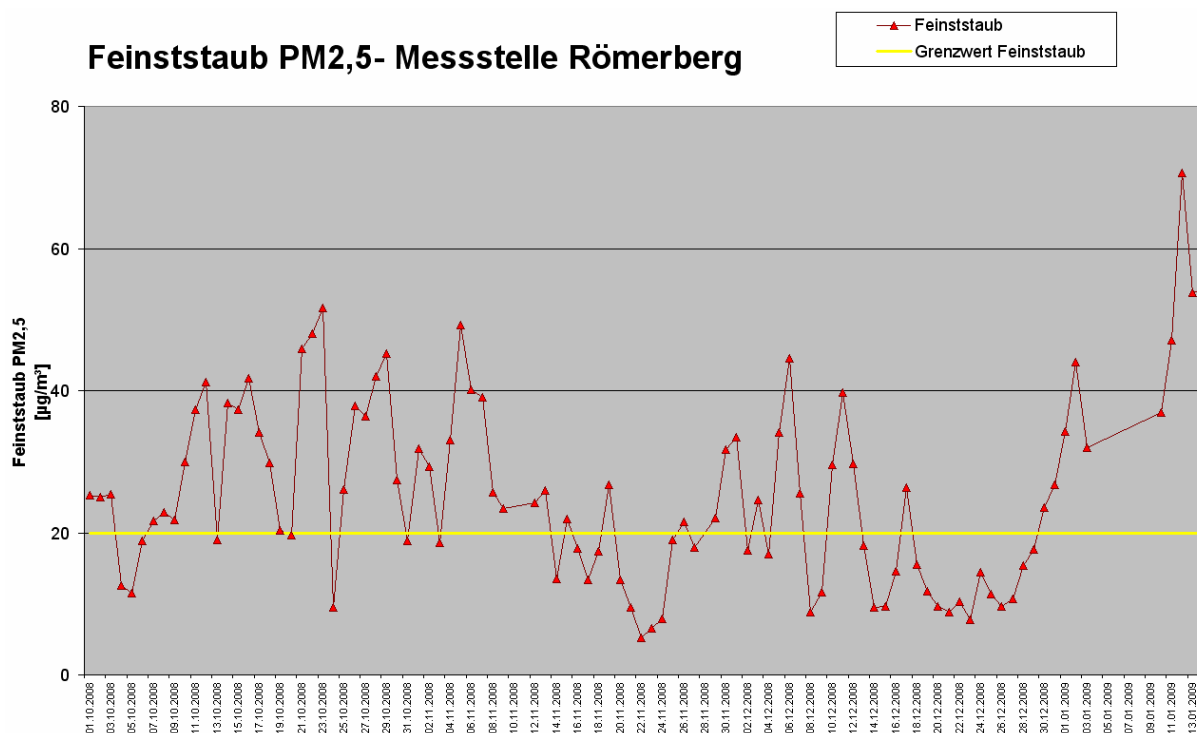
„Eine Bewertung der Gesundheitsauswirkungen von Feinstaub durch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat klar gezeigt, dass eine erhöhte PM_{2,5}-Belastung in Zusammenhang mit schweren Gesundheitsauswirkungen (z.B. Herz-Kreislaufkrankungen) steht. Dadurch kann es zu einer signifikanten Verminderung der Lebenserwartung kommen.“

Aufgrund des hohen Gesundheitsrisikos plant die EU die Einführung von PM_{2,5}-Grenzwerten: vorerst 20 µg/m³!

Auch bei den jetzt gemessenen PM₁₀ Grenzwerten sind ab 2010 nur mehr 7 Überschreitungen pro Jahr erlaubt!

Mangels Meßstellen in Linz kann die derzeitige Feinstaub - Belastung nur rechnerisch ermittelt werden. Je nach Verursacher ist der PM_{2,5} Anteil bei den PM₁₀ Werten zwischen 70 und 90%.

Die Grafik vermittelt die beinahe täglichen Überschreitungen sogar bei einem 70% Anteil!



Chronische Gesundheitsgefährdung:

Und was macht die Kulturhauptstadt Linz angesichts dieser chronischen Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung und zukünftige Generationen?

Der Westring verschlimmert durch die Verkehrszunahme – v.a. auch des LKW-Transits - auf dramatische Weise diese Gesundheitsrisiken.

Die Abgase werden punktuell und ungefiltert aus den Tunnelröhren geleitet. Feinstaub und Lärm werden durch Wasserdrift und Windströmung über das gesamte Stadtgebiet und Umland verteilt.

Eine Entlastung der Innenstadt von Abgasen und Lärm ist auch nach Untersuchungen der Asfinag nur kurzfristig gegeben. Die fehlende Entlastung unterstreichen auch die Aussagen von Stadtrat Luger, wonach 86 % der Einpendler in die Innenstadt wollen.

Die Führung des Transitverkehrs im Westen von Linz ist ungefähr so, wie wenn man den Schornstein des eigenen Hauses kappt und die Rauchgase vom Heizraum über alle Stockwerke durchs eigene Haus ziehen lässt.

Wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Aspekte eines völlig verfehlten Verkehrsprojektes – Dipl. Soz. Päd. Ernst Winter

Mehr Arbeitsplätze durch öffentlichen Nahverkehr als durch Transitautobahn in Linz

Hier irrt der Bundeskanzler:

Als Werner Faymann bei der Präsentation des Konjunkturprogramms seiner neuen Bundesregierung ausdrücklich den Bau der Transitautobahn mit ihren Tunneln durch Linz anführte, unterstellte er, dass dieses Projekt tatsächlich geeignet sei einen Beitrag zur Reduktion der Rezession in Österreich zu leisten.

Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Selbst wenn mit diesem Bauwerk ausschließlich österreichische Firmen und deren MitarbeiterInnen beauftragt werden, was an sich schon durch die EU weite Ausschreibung äußerst unwahrscheinlich ist, bleibt die Tatsache, dass straßenbauliche Großprojekte durch ihren hohen Grad an industrieller Fertigung und den Einsatz hochtechnologischer Straßenbaumaschinen einen eher geringem Personaleinsatz aufweisen. Das heißt, dass das Verhältnis von eingesetztem Kapital zu zusätzlicher Beschäftigung sehr hoch ist, was bedeutet, dass sehr viel eingesetztes Kapital nur zu wenigen zusätzlichen Arbeitsplätzen führt, bzw. vorhandene absichert.

Selbst Fachministerin Doris Bures betont öffentlich, dass Investitionen in den Tunnelbau wesentlich geringere Beschäftigungseffekte haben als solche in den Wohnungsbau. Demgegenüber gibt es selbstverständlich Wirtschaftsbereiche, auch und gerade im Bereich der Bauwirtschaft, mit hohen Beschäftigungseffekten im Verhältnis zum eingesetzten Kapital. Solche Bereiche sind insbesondere der Wohnungsbau, mit seinen Folgeinvestitionen im Baunebengewerbe und der Bereich der öffentlichen Gebäude, wie beispielsweise Schulen und Hochschulen.

Grundsätzlich müssen wir feststellen, dass bei konjunkturpolitischen Investitionen gilt: Je höher der Anteil der Arbeit ist, umso höher ist der volkswirtschaftliche Multiplikatoreffekt und die Beschäftigungswirkung.

Dies bedeutet aber, dass Investitionen im Bereich der Klein- und Mittelbetriebe die höchsten Beschäftigungseffekte aufweisen.

Andererseits haben natürlich Großprojekte und die Großindustrie insgesamt eine gewisse Motorenfunktion für die Gesamtwirtschaft.

Aber auch hier zeigt sich, dass der Straßenbau kaum solche Effekte aufweist, da hier durch die insgesamt hohe Marktsättigung praktisch keine zusätzlichen Baumaschinen nachgefragt werden und der Anteil an Primärrohstoffen (Schotter, Kies, Sand, Wasser, Zement und des Erdölprodukts Bitumen) sehr hoch ist. Bleiben einzig der Baustahl und der hochwertige Stahl für die Brückenkonstruktion, die unter Umständen, falls die Vöest überhaupt den Zuschlag erhält, für Linz eine positive Wirkung haben.

Viel Geld für wenig Wirkung

Gehen wir von dem derzeit avisierten Investitionsvolumen von ca. € 600.000.000 aus, dann kann damit bestenfalls ein Teil der seitens der Vöest angekündigten Kurzarbeit für 25 % der Beschäftigten aufgefangen werden, da es sich hierbei um die Produktion von Stahlblechen für die Automobilindustrie handelt, die sich technologisch erheblich von Brückenbauelementen unterscheiden.

Die gleiche Menge Geld in den schienengebundenen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr investiert hat weit höhere Beschäftigungseffekte

Wenn wir demgegenüber den Ausbau eines schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrssystems betrachten, ergibt sich hier ein völlig anderes Bild:

Hier wird nicht nur Eisen und Stahl für den Schienenbau benötigt, sondern auch hochwertige Werkstoffe und Stahlbleche für moderne Schienenfahrzeuge. Gerade die Fertigung der Fahrzeuge ist erheblich personalintensiver wie jeder Straßenbau.

In Linz ist die Firma Plasser und Theurer ansässig, die hochwertige Maschinen für Schienenbau und – wartung produziert. Selbstverständlich braucht es für ein modernes Nah- und Regionalverkehrssystem auch neue und schnellere Trassen, was wiederum die Rohstofflieferanten von Schotter und Kies, wie die Innenministerin Maria Fekter, beruhigen dürfte.

Investitionen in den öffentlichen Verkehr bewirken, neben dem Fahrzeugbau, gerade in beschäftigungsintensiven Wirtschaftszweigen eine Reihe von Folgeinvestitionen. Als Beispiel sei hier nur der Bau und Erhalt von kundenfreundlichen Bahnhöfen und Stationen angeführt.

Das gewichtigste Argument ist aber die enge Verknüpfung von Forschung und attraktiven Lösungen in diesem Bereich, die sicher wichtige Impulse für die österreichische Exportwirtschaft setzen kann, da überall in der Welt die Ballungsräume vor ähnlichen Problemen stehen und gute Lösungen gefragt sind.

Linz hat durch seinem Industrie- und Technologiemix, sowie die Forschungsschwerpunkte seiner Universität nahezu optimale Voraussetzungen für die Entwicklung und Gestaltung eines zukunftssträchtigen Verkehrssystems.

Linz bewegt sich bereits jetzt im Grenzbereich der Schadstoffbelastungen

Eine weitere Steigerung der Schadstoffbelastung in Linz und der Zwang zu deren Reduktion werden, bei einem weiteren Ausbau des PKW gebundenen Individualverkehrs und des dafür erforderlichen Straßennetzes, unvermeidlich zu einem Abbau und der Auslagerung von Industriearbeitsplätzen führen.

Nahverkehr und Fernverkehr müssen räumlich getrennt werden.

Sollte aus übergeordneten Gesichtspunkten eines europäischen Verkehrsplans eine Transitautobahn im Raum Linz erforderlich sein, spricht kein Konjunkturprogramm oder wirtschaftliches Argument dafür, dass diese durch Linz gehen muss. Sie fordert an jeder anderen, beliebigen Stelle ebenfalls Investitionen. Linz und seine Industrien sind hinreichend an das hochrangige Straßennetz angeschlossen.

Die Region Rohrbach ist als Wohn- und Naherholungs- und Urlaubsregion bedeutsam, nicht jedoch als Industrie- und Wirtschaftsraum. Ein attraktiver Anschluss an den Zentralraum ist notwendig. Aber auch hier gilt, ebenso wie für die Achse Berlin-Prag-Linz-Süd und Südosteuropa, dass der Transitverkehr an Linz vorbeigeleitet werden muss, um den expandierenden Wirtschaftsraum im Südwesten von Linz einzubinden und Umwege über die Stadt Linz zu vermeiden

Investieren wir daher das Geld, das unsere Kinder erst noch verdienen müssen, nicht in längst überholte Lösungen des Straßenverkehrs, sondern in nachhaltige, zukunftssträchtige Lösungen, von denen auch sie noch profitieren.

Erhalten wir Linz als einen prosperierenden Wirtschaftsraum mit hoher Lebensqualität, investieren wir in die Zukunft und für die Zukunft unserer Kinder.

Linz hat bessere Möglichkeiten verdient! - Dipl.-Ing. Ulrike Witzmann

Ein zeitgemäßes Verkehrskonzept vermeidet Lärm, Feinstaub und weitere Belastungen!

Ein zeitgemäßes Verkehrskonzept bedeutet immer mehr öffentlichen Verkehr, Radwege und Fußgänger. Laut Prof. Knoflacher vom Verkehrskuratorium ist der Trugschluss klassisch: Wenn Verkehrszuwachs prognostiziert wird, denken die Politiker sofort an Straßenbau und niemand überlegt mehr Alternativen.

Laut einer Studie der Asfinag, veröffentlicht in den Oberösterreichischen Nachrichten am 10.9.2008 ist in 10 Jahren die gleiche Verkehrssituation wie jetzt auf den zu entlastenden Strassen nach dem Brücken- und Tunnelbau wieder zu erwarten. Wir haben bereits jetzt umweltbelastende Grenzwerte erreicht und ändern trotzdem das Konzept nicht bzw. wir verschlimmern es.

Als Architektin beschäftige ich mich mit Raumordnungskonzepten. Eine großräumige Lösung ist die einzige, die auf Dauer allen Anforderungen entsprechen kann. 84% der CO₂-Emissionen entstehen durch Straßenverkehr. Wir sind energie- und ressourcenmäßig der Nachhaltigkeit verpflichtet und müssen in diese Richtung Lösungen anbieten:

Lösung für den Zielverkehr Stadt:

Der Großteil der Bewohner der anliegenden Gemeinden will lt. Erhebungen nämlich ins Zentrum, in die Innenstadt und diese würden die Westringautobahn nicht annehmen, ebenso Pendler und Schüler. Gefordert ist der Ausbau eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen, öffentlichen Verkehrs im gesamten Stadtgebiet mit allen Vororten und Stadtteilen. Das öffentliche Netz braucht bessere und kürzere Anschlüsse, um wirklich attraktiv zu sein, und Park- und Ridesysteme. Von hier weiter ins Land ist eine durchgehende öffentliche Versorgung kaum möglich, da durch die geringe Bebauung auf den Individualverkehr nicht verzichtet werden kann.

Lösung für den Durchzugsverkehr:

Dieser wird auf einer großräumigen Umfahrung des Zentrums rund um die Stadt geführt. Wer nicht in die Stadt muss, soll auch nicht in die Stadt kommen.

Für alle vom Westen bietet sich eine Möglichkeit an, kurz vor Ottensheim an die Autobahn im Süden und vor allem an das Industrie- und Gewerbegebiet um Pasching und Ansfelden anzubinden. Hier muß, gemeinsam mit Hörsching, Flughafen und Trauner Abfahrt die momentane Verkehrslösung verbessert werden. Diese Flächen sind auch künftig Industrie- und Gewerbeerwartungsland.

Verkehr von Osten: Die S10 kann über die zu bauende „Ostumfahrung“ direkt auf die Westautobahn geleitet werden und muss nicht die, jetzt schon mehr als überforderte, Stadtautobahn bestauen.

Lösung für die Versorgung der Stadt mit Gütern:

Grundsätzlich müsste das Güterangebot im Preis-Leistungsverhältnis überprüft und die billige Versorgung mit Massenware in Frage gestellt werden - kurzfristig ist dies allerdings kaum lösbar.

Die Universität Bochum hat den begehrten Preis für zukunftssträchtige Innovationen erhalten, die den Güterverkehr wegbringen von der Strasse. So z.B. eine unterirdische Art Rohrpost mit einem Durchmesser von 1,6m, bestückt mit sogenannten "Caps", so groß um 2 Europaletten aufzunehmen, diese soll die Versorgung der Stadt übernehmen.

Ein zweites Beispiel, auch ein prämiertes Konzept mit großen Zukunftschancen - gibt's als Zeppelin, genannt Cargo-lifter, für Güter bis zu 160 Tonnen Gewicht.

Sämtliche **Grüne Lungen und Naturschutzgebiete** werden in jedem Fall erhalten, ausgebaut mit großzügigen, durchgängigen Radwegen. Das Radwegnetz muss, parallel zum öffentlichen Verkehr, durchgehend in alle Vororte und Stadtgebiete ausgebaut werden und Anschluss an die Naherholungsgebiete haben.

Ideen und Möglichkeiten, Alternativen zu finden, gibt's genug.

Es gilt, dafür offen zu sein. Genug Geld scheint vorhanden.

Linz als innovative Stadt hat bessere Möglichkeiten verdient!!!

Linz will atmen - Mag. Maria Navarro:

Für alle, die sich eine lebenswerte, saubere und familienfreundliche Stadt wünschen, muss es oberstes Ziel sein JEDEN Durchzugsverkehr großräumig außerhalb der Stadt zu verlagern.

Wer will schon zusätzlich zu den Luft-Schadstoffen einer Industriestadt die Abgase des gesamten Durchzugsverkehrs und auch noch einer Transitachse Berlin – Prag – Triest inhalieren, wenn es anders – nämlich durch großräumige Umleitung außerhalb von Linz - auch geht! Wer will schon zusätzlichen Autobahnlärm, wenn es anders auch geht?

Die Kampagne „Linz zur saubersten Industriestadt“ war ein Signal, dass Linz den Weg der geringst möglichen Umweltbelastung eingeschlagen hat. Dazu passt es doch nicht, unsere genug belastete Luft zusätzlich mit den Abgasen des Durchzugsverkehrs zu belasten!

Wollen wir wirklich zurück zu „In Linz da stinkt´s?“

Ob unter der Erde oder nicht, für alle Linzer bedeutet der Westring, dass man all unsere wichtigen Naherholungsgebiete (Freinberg, Froschberg, Pöstlingberg) zwar noch sieht, aber dort derart viele (ungefilterte) Autobahnabgase einatmet, dass sie keine Erholung mehr bieten! Gleichzeitig wird auch der Lärmpegel dort erheblich steigen. Der Bereich der Tunnelportale kommt in die rote Zone lt. Lärmkataster!

Nur weil man die Autobahn nicht sieht, sind ihre Abgase ja nicht weg!

Eine Grünzone ist aber nur etwas wert, wenn man dort auch gute Luft atmen kann. Sie rein optisch zu erhalten, aber mit Abgasen einer Autobahn zu kontaminieren, ist ja nur eine – besonders teure aber de facto nutzlose - kosmetische Maßnahme.

Was nützen uns unsere Grünzonen, wenn man dort nicht atmen kann?

Ich wünsche mir eine Stadt, die so viel Lebensqualität bietet, dass man dort gerne hinzieht anstatt ihr zu entfliehen. In der man beruhigt bleiben kann, weil man weiß, dass die Stadtplanung für geringst mögliche Schadstoffwerte sorgt.

Wenn jetzt die Entscheidung für den Westring fällt, hat sich Linz für eine Stadtplanung entschieden, mit der der gesamte Durchzugsverkehr unwiderruflich mitten durch die Stadt geschleust wird.

Weg mit dem Durchzugsverkehr aus der Stadt !!

Wir rufen daher unsere Stadtväter eindringlich auf, jetzt den richtigen Weg einzuschlagen und den gesamten Durchzugsverkehr außerhalb der Stadt großräumig umzuleiten anstatt ihn unter zusätzlichem Ausbau vermehrt in die Stadt hineinzuholen.

Ich wünsche mir daher von unserer Stadt: LASST LINZ ATMEN

JEDE LINZERIN UND JEDER LINZER IST BETROFFEN

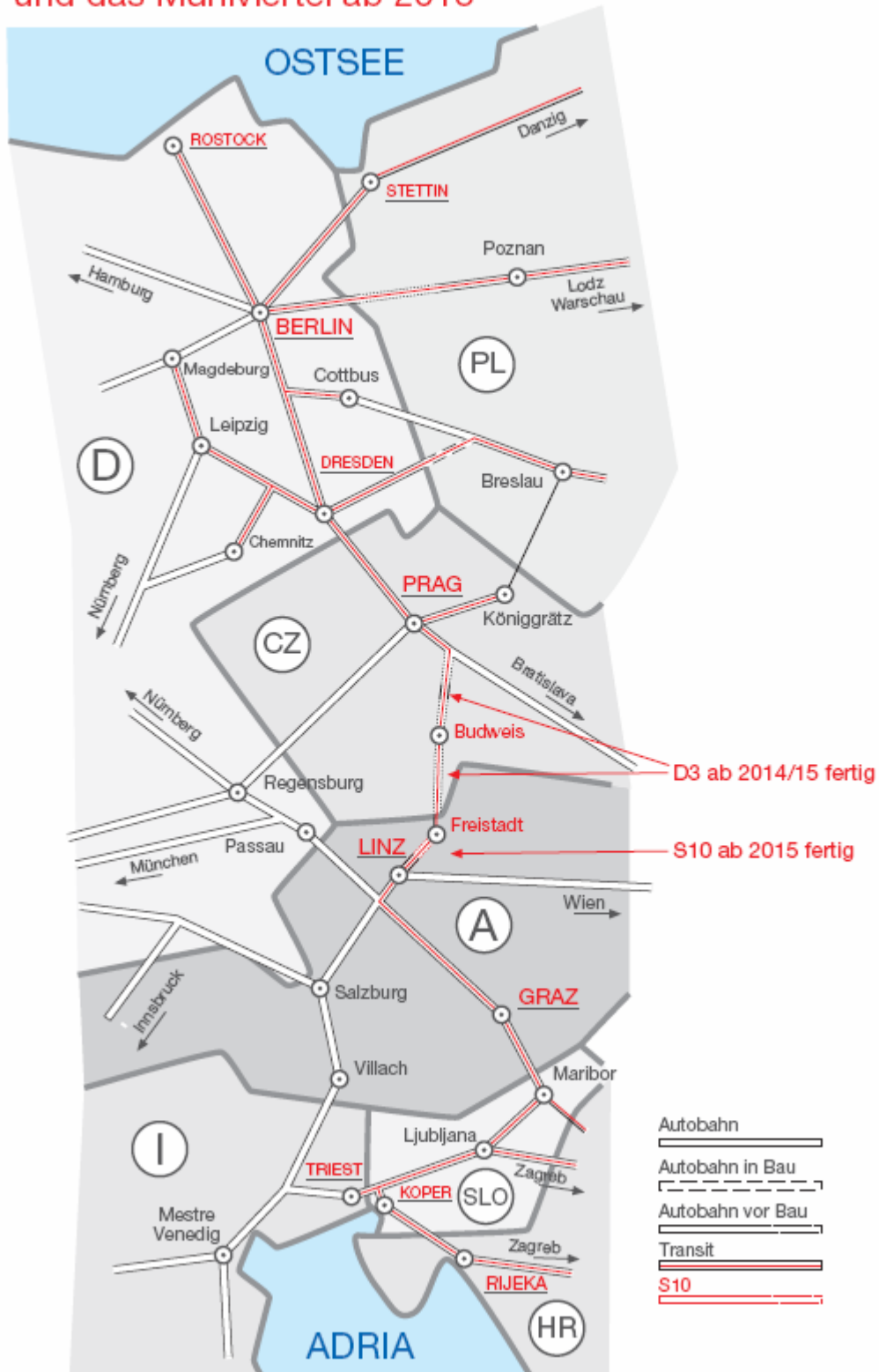
Wir rufen daher alle Linzerinnen und Linzer auf, sich mit uns **für eine saubere Linzer Luft ohne Autobahn und ihre Abgase und ihren Lärm** auszusprechen

Schließen sie sich uns an!

Kontaktadresse: www.westring.info

Anhang:

Transit mitten durch Linz und das Mühlviertel ab 2015





Univ.-Prof. Dr. Michael Rosenberger
Rudigierstr.10, A-4020 Linz
0732/784293-4169
m.rosenberger@ktu-linz.ac.at

Stellungnahme zum Projekt des Linzer Westrings

Derzeit ist das Projekt des „Linzer Westrings“ Gegenstand intensiver politischer und öffentlicher Diskussionen. Demnächst soll eine endgültige Entscheidung über dieses gewaltige Verkehrsprojekt getroffen werden. Da es sich um eine folgenreiche Entscheidung handelt, die in hohem Maße soziale und umweltethische Aspekte beinhaltet, sehe ich mich als Umweltsprecher der Diözese Linz veranlasst, folgende Stellungnahme abzugeben:

Seit Jahrzehnten stehen die Menschen, die aus dem Oberen Mühlviertel nach Linz pendeln, Tag für Tag im Stau, wenn sie sich der Landeshauptstadt nähern. Das ist nicht nur für die Betroffenen selbst eine schwere Belastung, sondern bringt auch für die Umwelt einen deutlich höheren Ausstoß an Abgasen mit sich. Zudem werden die AnwohnerInnen entlang der Einfahrtsstraßen, insbesondere der Rudolfstraße in Urfahr, erheblich durch Abgase und Lärm belastet. Insofern ist das Anliegen einer besseren verkehrlichen Anbindung des Oberen Mühlviertels an Linz und einer wirksamen Verringerung des innerstädtischen Individualverkehrs eindeutig zu begrüßen. Es stellt sich aber die Frage, wie diesem Anliegen auf eine Weise Rechnung getragen werden kann, die zugleich der Verantwortung des Menschen für die Schöpfung Rechnung trägt. Folgende Punkte sind dabei von besonderem Gewicht:

- 1) Erstes Kriterium für den Bau einer Umgehungsstraße muss die *Minimierung der* durch sie verursachten *Umweltzerstörung* sein. Eine Autobahn, die ökologisch sensible Bereiche wie die Urfahrwand unwiederbringlich zerstört und eine neue Transitachse über die A7/ S10 nach Prag herstellt, ist gemessen am Ziel der Anbindung des Oberen Mühlviertels hoffnungslos überdimensioniert. Ihre Kosten werden auf Grund der vielen Tunnel und der großen Fahrbahnbreite um ein Vielfaches über denen einer „schlanken“ Westtangente liegen, die die Donau weiter westlich überquert und so womöglich zusätzliche Orte vom Verkehr entlastet. Zudem würde die Einbindung der Westring-Autobahn in die Waldeggstraße im dortigen Bereich zu einem gigantisch steigenden Verkehrsaufkommen führen. Sie wäre lediglich eine Problemverlagerung, nicht aber eine Problemlösung.
- 2) Mittelfristig muss dem ethischen Gebot der *Verkehrsverlagerung* auf schonendere Verkehrsmittel Rechnung getragen werden. Der zügige Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel aus dem Oberen Mühlviertel nach Linz und ihre effiziente Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Linz sowie dem Hauptbahnhof sind zu forcieren. Für einen Bruchteil der Kosten eines Autobahn-Westrings könnte über Jahrzehnte (!) ein attraktiver Zug- und Busverkehr Oberes Mühlviertel – Linz bezahlt werden, der den Individualverkehr spürbar reduzieren würde (Stundentakt von 5 bis 24 Uhr an 7 Tagen der Woche mit günstigen Fahrzeiten).
- 3) Langfristig ist eine stärkere *Verkehrsvermeidung* anzustreben. Eine bessere Regional- und Raumplanung, die die Zersiedelung der Landschaft wirksam eindämmt und das Entstehen von Versorgungsstrukturen und Arbeitsplätzen auf dem Land fördert, sind dringende Anforderungen an nachhaltige Politik.

Die Diözese Linz ist dem Klimabündnis beigetreten, weil sie dessen Ziele als essentiell ansieht. Auch die Stadt Linz gehört diesem Bündnis an. Beide sind zudem Teilnehmerinnen der vom Land Oberösterreich initiierten Klimarettung. Doch Klimaschutz wird nicht möglich sein, solange die Verkehrspolitik weiterhin eine Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs begünstigt. Ich appelliere daher an alle politisch Verantwortlichen in Bund, Land und Stadt, an einer echten Verkehrswende zu arbeiten.

Univ.-Prof. Dr. Michael Rosenberger



Katholische Kirche
in Oberösterreich