

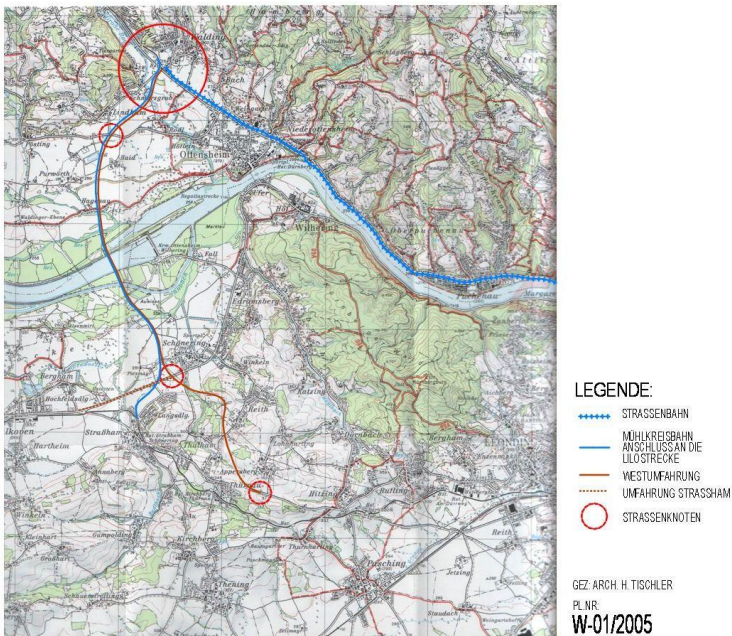
Ein Alternativvorschlag zum Westring

Ich bin Architekt, wohne in Puchenuau und nehme schon seit langem an den Diskussionen um eine Verkehrslösung im Großraum Linz regen Anteil. Dies ist auch mein berufliches Interesse im Bereich der Raumplanung.

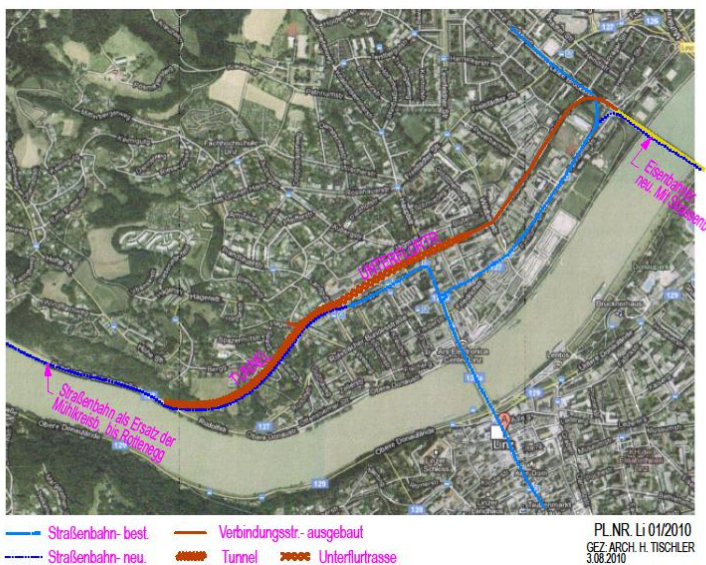
Vorweg muss ich klarstellen, dass ich durch meinen Beruf auf die individuelle Mobilität angewiesen bin und nicht die Meinung mancher teilen kann, dass ein möglichst flächendeckender öffentlicher Verkehr all die Anforderungen erfüllen kann. Er muss wohl einen erhöhten Anteil im zentralen Stadtbereich, so wie in anderen Städten übernehmen.

Somit ist klar, dass ich die Notwendigkeit des Ausbaues einer entsprechenden Infrastruktur anerkenne.

Streckenüberlegungen als Alternativmöglichkeit zum Westring



in Verbindung mit schienengebundenen Verkehrsmitteln



Zum geplanten Westring:

Leider sind hier die Erwartungen der "Verkehrswirksamkeit" viel zu hoch angesetzt.

Nur einige Problempunkte:

- Alle Zu und Ausfahrten schließen an bereits jetzt überlastete Straßensysteme an!
An der B127 wissen wir, dass diese aufgrund der Verkehrsprognosen zumindest bis zur Abzweigung nach Aschach vierspurig ausgebaut werden müsste. Es gibt dazu Studien für einen Bereich durch Puchenau mit einer Länge bis zu 2,7km. Kosten jeweils über 150 Mio. €! Die restlichen 3,5 km hat man noch gar nicht angedacht. Sind aber aufgrund der Situation sicher nicht kostengünstiger!
- Die Ausfahrt nach der Brücke an der Oberen Donaulände, die für die Erreichbarkeit der Stadt sehr wesentlich ist, endet auch auf der B129, wo es derzeit bereits staut. Also jedes Fahrzeug, welches dort abfährt verlängert den Stau!
- Die nächste Anbindung beim Bahnhof, die lt. Experten die Hauptlast übernehmen soll endet in der sicher nicht erweiterbaren Kärntnerstraße beim Bahnhof! Jeder weiß, dass diese Straße bereits den derzeitigen Verkehr nicht aufnehmen kann.
- Die weitere Anbindung beim Bindermichlknoten ist bereits derzeit überlastet. Die einzige Anbindung an die A1 kann sicher keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen. Der Anschluss zur A7 ist ebenfalls ausgelastet, da hier ja von allen Seiten die Verkehrsströme aufeinander treffen. Die Stausituation auf der A7 ist ja bekannt. Selbst bei der Errichtung des Nordringes würde sich an dieser Situation nichts ändern. Ja, eine Verbindung Richtung Perg wäre sicher begünstigt. Aber wie stark ist der Verkehr vom Oberen Mühlviertel in Richtung Perg? - Rechtfertigt das die Millionen?
- Aus dieser Sicht ist es nicht gerechtfertigt, dass für ein so wenig wirksames Verkehrsbauwerk diese hohen errechneten Kosten ausgegeben werden (um die Kosten von 1Km Tunnel baut man sicher bis zu 20 km Straße im freien Gelände). Auch die Betriebskosten eines Tunnels sind enorm hoch!

Daher sind meiner Meinung die Überlegungen statt einer zumeist unterirdischen Stadtautobahn **großräumiger Umfahrungen** wie in anderen Ballungsräumen üblich sicher sinnvoll. Es ist sicher ein **Planungsfehler**, dass die **S10** in die **überlastete A7** angebunden wird. Hier hätte man sofort einen Anschluss mit Donauquerung im Raum Enns machen müssen!

- Westwärts ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu den Betriebsgebieten westlich von Linz und Autobahnanschluss bei Haid, der ja neu gebaut werden soll, keinesfalls so groß, dass es vierspurige Straßen erforderlich machen würde. In diesem Bereich könnte in das bereits gut ausgebaute Straßennetz eingebunden werden, sodass sich nur eine Neubaustrecke von ca. 7 km ergeben würde, die den Anschluss an eine Donaubrücke im Raum Walding - Ottensheim und deren Anbindung südwärts sicherstellen würde.
- Es würde allerdings dadurch die B127 soweit entlastet, dass es Zustände wie in der Urlaubszeit geben würde. (Keinen Stau)!
- Für viele Pendler würde sich der unnötige Umweg durch Linz vermeiden lassen, wenn sie direkt in die weiter wachsenden Betriebsbaugebiete im Westen von Linz fahren könnten.
- Auch eine zusätzliche Anbindung an die A1 würde sich ergeben, die vom Verkehr in der Stadt Linz unabhängig wäre und auch die bestehende Anbindung durch Linz entlasten würde.
- Die Kosten solcher Maßnahmen? Ca. ein Drittel der Kosten des Westringes!

Es bleibt natürlich die Frage, wie schnell die Politik auf die geänderte Situation reagiert. Jedenfalls könnte so eine Westumfahrung innerhalb der Zeit errichtet werden, die auch als Bauzeit für den Westring geplant ist! Das der Bau des Westringes zu massiven Behinderungen auf der B127 und B129 führen wird ist wohl auch klar!

Mit freundlichen Grüßen

Architekt Mag. Helmut Tischler, Puchenau