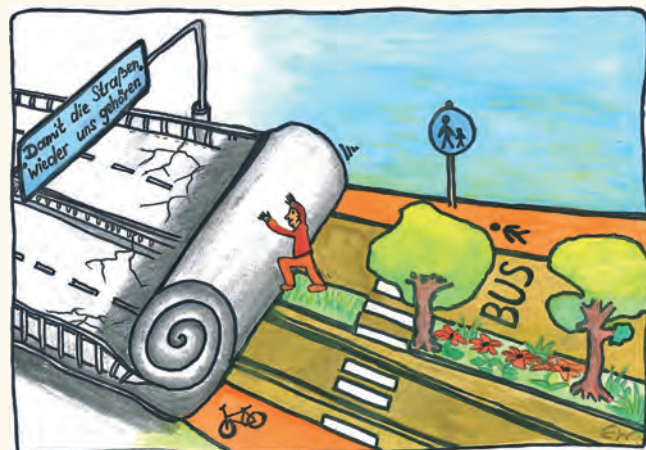




Da ein Gutteil der Staus in der Stadt auch durch Zigtausende kurze Kfz-Wege entsteht, muss auch viel stärker als bisher an der Verlagerung der kurzen Autofahrten innerhalb der Stadt hin zum Umweltverbund gearbeitet werden.

So gibt es beim **Radverkehr** noch enorm viel Luft nach oben. Laut Information des VCÖ wohnen in Oberösterreich 37 Prozent der Arbeitenden weniger als fünf Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt. Gleichzeitig liegt der Radverkehrsanteil an den Wegen in die Arbeit in Oberösterreich nur bei 4%. Was durch eine radfahrfreundliche Politik möglich ist, zeigt Kopenhagen mit einem Radfahranteil von 40% (zum Vergleich Linz: ca. 8%). **Durch eine radfahrfreundliche Politik besteht also in Linz ein enormes Potential, um vor allem die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten.**



## Resümee

Letztendlich bleibt, dass der Westring nicht entlastet, sondern in der denkbar aufwendigsten Form neue Verbindungen schafft, um einen deutlich gesteigerten Autoverkehr im Großraum Linz noch irgendwie durchzubringen. Weit und breit ist nichts von einer nachhaltigen Orientierung des Verkehrs zu erkennen!

Der Öffentliche Verkehr hat durch dieses Megaprojekt für den Kfz-Verkehr eine viel geringere Chance, eine wesentliche Steigerung zu erfahren. Das Erreichen der Klimaziele wird durch die A26 dramatisch erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht!

## Der Kampf gegen den Westring geht weiter!

Anfang 2019 wurde mit dem Bau der 4. Donaubrücke begonnen. Manche glauben daher, dass der Kampf gegen den Westring nun verloren wäre. Wir sehen das keineswegs so. Denn so sehr diese 4. Donaubrücke aus Naturschutzgründen und den gigantischen Kosten (wegen der Tunnelanschlüsse 4 mal so teuer wie eine normale Brücke!) abzulehnen ist, so kann aus verkehrspolitischer Sicht noch gegengesteuert werden, wenn es gelingt, gleichzeitig die Auto-Fahrstreifen über die Nibelungenbrücke deutlich zu reduzieren. Was jetzt aus verkehrspolitischer Sicht unbedingt verhindert werden muss, ist der Bau des geplanten Autobahn-Tunnels durch den Freinberg zum Hauptbahnhof. Denn dieser Tunnel ist nicht nur der teuerste Abschnitt, dadurch entsteht auch erst jene Autobahn, die zehntausende Kfz-Fahrten zusätzlich täglich mitten in die Stadt (Bahnhofsviertel) hereinschleust. Diese Tunnelautobahn soll aber erst ab 2024 gebaut werden. Die „Initiative Verkehrswende jetzt!“ ruft daher auf, diese Zeit zu nutzen, um diese Westring-Autobahn mitten in die Stadt zu verhindern und stattdessen den Ausbau umweltfreundlicher Alternativen auf Schiene zu bringen.

Die **Initiative Verkehrswende jetzt!** ist ein partei-unabhängiges Netzwerk von 20 Bürgerinitiativen und Vereinen die sich für eine umwelt-und menschenfreundliche Verkehrswende in Oberösterreich einsetzen.

**Wir freuen uns über deine/Ihre Mitarbeit!**

**Kontakt:** [info@verkehrswende-jetzt.at](mailto:info@verkehrswende-jetzt.at)  
[www.verkehrswende-jetzt.at](http://www.verkehrswende-jetzt.at)

Liken auf Facebook: <https://www.facebook.com/verkehrswende/>

Für eine Spende sind wir dankbar:  
 Oberbank - IBAN AT49 1500 0007 1367 9348

Impressum: Initiative Verkehrswende jetzt! Waltherstraße 15, 4020 Linz, info@verkehrswende-jetzt.at, www.verkehrswende-jetzt.at

Zugestellt durch Österreichische Post



# WESTRING

-> Der Supergau für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in und um Linz



## Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten!

Eine Politik, die verantwortungsvoll die seit Jahren viel zu starke Autonutzung durch einen massiven Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs wieder auf ein vertretbares Niveau reduzieren will und gleichzeitig auch die überfälligen Konsequenzen aus der drohenden Klimakatastrophe zieht, darf ein Mega-Straßenprojekt wie den Linzer Westring (A26) heute nicht mehr bauen. Doch sie ignoriert weiterhin, dass die permanente Weiterführung der Parallelförderung von Auto und Öffentlichem Verkehr zu keiner dauerhaften Lösung der Probleme führt. Der Bevölkerung wird nach der Fertigstellung des Westringes die heile Welt vermittelt, was nur aus der weitgehenden Unkenntnis über die tatsächlichen Wirkungen dieses um drei Nummern zu großen Straßenprojekts entstehen kann.

Der für diese Verkehrsrelationen nicht zuständige Bund finanziert ein Monsterprojekt, das sich das Land OÖ bzw. die Stadt Linz nie leisten könnte und klimapolitisch und verkehrspolitisch vollkommen in die falsche Richtung geht.

Nachher ist der Gesamtverkehr so angeheizt, dass alle sagen, dass es ohne die Zusatzachse nicht mehr gehen würde. Die Staus haben aber nicht abgenommen.

Der durchschnittliche Linzer Bürger ist nicht entlastet, sondern durch zusätzlichen Autoverkehr deutlich mehr belastet als heute. Aus den ASFINAG-Zahlen selbst geht hervor, dass es mit dem Westring im Grund darum geht, für jene Nadelöhre, die kaum mehr einen zusätzlichen Verkehr aufnehmen können (Nibelungenbrücke, Römerbergtunnel) einen Bypass zu schaffen, der zusätzlich zehntausende Autofahrten täglich mitten in die Stadt hineinführt. Bekanntlich gilt: Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten. Der Westring ist daher auch ein Großangriff auf den Öffentlichen Verkehr.

### Westring ist kein Umfahrungsprojekt

In einem wirklichen Umfahrungsprojekt haben die betroffenen Verkehrsteilnehmer ein wirkliches Interesse, die zuerst vom Durchzugsverkehr belastete Stadt nicht mehr zu durchfahren. Beim Westring gibt es dieses Interesse nicht, weil ja der überwiegende Teil in die Stadt will! Die Autofahrer fahren über den Westringtunnel nur auf neuen Wegen in die Stadt.

Der Anteil jener, die auf der A26 die Innenstadt im Westen umfahren können und gar nicht in die Innenstadt wollen, ist gering. Diese erzeugen aber z.B. am Bindermichl (A7) wieder neue Probleme, weil sie derzeit dort noch nicht fahren.



## Verschwinden alle Autos im Tunnel?

Es wird von 40.000 Linzern gesprochen, die durch den Westring entlastet werden. Wo wohnen diese und wie stark werden sie entlastet?

Keine Rede ist davon, wie viele Linzer zusätzlich durch den Westring belastet werden. Es ist unverschämte, dass diejenigen, die aus dem Westring sich ergebenden neuen Wegen zusätzlich belastet werden, darüber nicht informiert werden.

## Klimaschutz ist in Linz noch nicht angekommen!

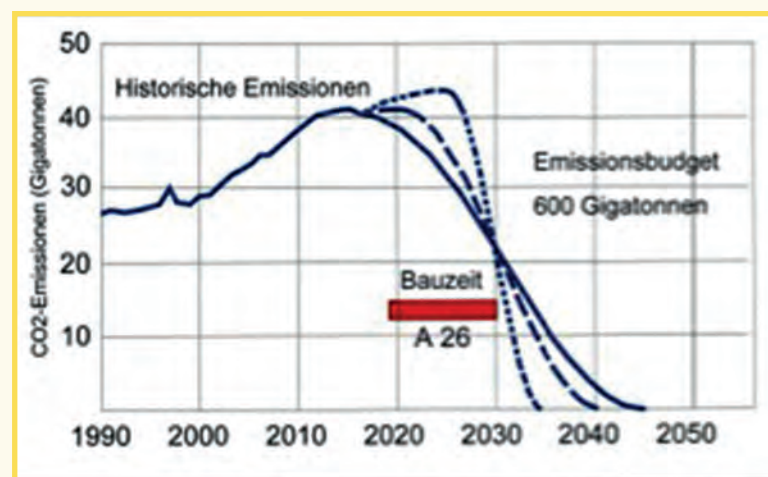
Kein anderes abgegrenztes Projekt wie der Westring in Linz könnte mit einem Schlag derartig viel Potenzial haben, um den in viel höherem Tempo notwendigen Kampf gegen die Klimakatastrophe zu torpedieren.

Dieses Projekt kann nur deswegen überhaupt so weit gediehen sein, weil sich die Politik in Stadt und Land um den Klimaschutz und die umfassende Veränderung zu einem nachhaltigen Verkehrssystem keine Gedanken macht.

Die deutlichen Handlungsvorgaben der Klimaforscher erfordern einen radikalen Umbau unserer Lebensabläufe, der Verkehr muss hier einen wesentlichen Anteil übernehmen.

Bei der geplanten Inbetriebnahme des Westringes ca. im Jahr 2030 müssen ein ganz anderes Verkehrssystem und eine ganz andere Verkehrsmittelaufteilung umgesetzt sein.

Die folgende Grafik zeigt die für die Begrenzung auf das 1,5 Grad Ziel notwendige CO<sub>2</sub>-Reduktion weltweit.



Zum Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung der A26 (ca. 2030) müssen die Emissionen des Verkehrs auch in Linz schon drastisch reduziert sein. Dass man für dieses extrem ambitionierte Ziel keine neuen Autobahnen bauen darf, sondern intensiv in den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr investieren muss, ist selbsterklärend.



## Nur ein sehr kleiner Teil des Linzer Kfz-Verkehrs kann durch den Westring verlagert werden!

Der durch die Westringautobahn induzierte Mehrverkehr wird alle möglichen minimalen Reduktionspotenziale sofort wieder auffüllen. Rechnerisch werden im Westringtunnel nur 2 % der Linzer Kfz-Wege und rd. 10% der derzeitigen Kfz-Wege in der Innenstadt (also verschwindend wenige) verlaufen. Wie soll da irgendeine Entlastung spürbar sein? Das sind Wunschträume der Politik!

Das geringe Entlastungspotenzial von unter 10 % in den Innenstadtstraßen wurde auch in verschiedenen Studien ermittelt (2008). Die Politik hat aber die Eigenschaft, Ergebnisse, die gegen das Projekt sprechen, zu ignorieren und ihren eigenen, fachlich nicht begründeten Reim auf die Dinge zu machen.

## Autobahnauffahrt Rudolfstraße

Über die Rudolfstraße wird man in Zukunft von Urfahr in Richtung Westring fahren können. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass diese zusätzliche Fahrmöglichkeit gemeinsam mit dem durch den Westring induzierten zusätzlichen Autoverkehr dazu führt, dass die Rudolfstraße gar nicht entlastet wird. Wie viele andere Argumente für den Westring wird sich auch der Entlastungseffekt der Rudolfstraße in Luft auflösen!

## Werden die Pendler wirklich freiwillig auf unsicheren und längeren Wegen zur Arbeit fahren?

Nachdem das Fahren im Tunnel doppelt so gefährlich ist wie auf freier Strecke, werden viele Autofahrer versuchen, auf den kürzeren bisherigen Strecken, die laut Politik ja dann stark entlastet sind, ohne Tunnelbenützung zu ihren Zielen in Linz zu gelangen. Wenn man die Wahl hat, wird man also auf die Tunnelbenützung verzichten!

Den Autoverkehr im Tunnel zu führen ist mehr als 40 mal so teuer wie auf Freilandstrecken!

Stadtauswärts werden auf der Rohrbacher Straße durch den durch die A26 induzierten Mehrverkehr die Stauprobleme zunehmen. Eine Lösung dafür ist nicht in Sicht und wird durch die Projektbetreiber ignoriert.

## Der Westring ist unverhältnismäßig teuer!

Die A26 ist mit geplanten rd. 700 Mio Euro 3 mal so teuer wie das bisher teuerste Verkehrsprojekt in Linz.

Um dieses Geld könnte man 2 neue oberirdische Schienenachsen im Osten von Linz und den fehlenden rd. 3 km langen Abschnitt des vierspurigen Ausbaus der Westbahn (Bereich Kleinmünchen) im Herzen von Linz errichten.

Für die A26 Autobahn ist das Geld da, für die dringend notwendigen ÖV-Projekte nicht.

Auch bei der Summerauerbahn (parallel zur S10) und der Pyhrnbahn (parallel zur Pyhrnautobahn) läuft das so. Investiert wird nach wie vor vorallem in Autobahnprojekte.

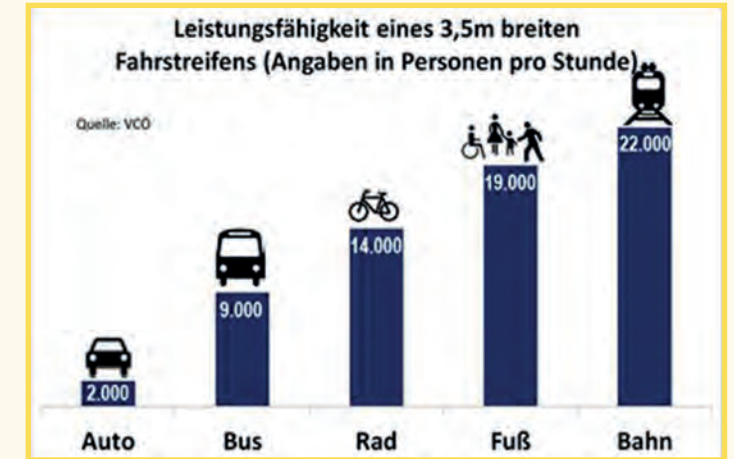
**Wussten Sie, dass ...** VERKEHRSWENDE JETZT!

mit dem Geld, das der Westring kostet, jedem/r Pendler/in aus dem Oberen Mühlviertel eine Jahreskarte des OÖ Verkehrsverbundes für die Strecke Rohrbach-Linz geschenkt werden könnte - über 200 Jahre lang!

## Gefährlich für unsere Gesundheit

Die Abgase von 40.000 täglichen Fahrzeugen durch den Westring-Tunnel sollen gebündelt jeweils an den Enden der Tunnelröhren hinausgeblasen werden, also in die Frischluftschneise des Donautals und ins Bahnhofsviertel. Ein von der ASFINAG beauftragter Mediziner hat festgestellt, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Westring in Bahnhofsnähe so hoch sein wird, dass es dort zu einem Wohnungsverbot kommen soll. Im Bahnhofsviertel wohnen aber nicht nur Menschen, dort arbeiten mittlerweile viele tausend Menschen. Auch sie sind dann 8 bis 10 Stunden am Tag diesen enormen Schadstoffbelastungen ausgesetzt.

Aufgrund des steigenden Verkehrsvolumens wird durch den Westring die Schadstoffbelastungen für alle LinzerInnen wachsen. Linz ist schon jetzt ein Luftsanierungsgebiet, die lungenschädlichen Abgase müssen daher endlich reduziert und dürfen nicht noch weiter erhöht werden! Der Kfz-Verkehr ist zum Großteil Verursacher von Ultrafeinstäuben, Stickstoffoxiden und Lärm. Die gesundheitlichen Auswirkungen sind wissenschaftlich belegt: Erhöhtes Risiko für chronische Lungenerkrankungen, Asthma, Herz-Kreislauferkrankungen, Bluthochdruck, Schlaganfälle, Immunerkrankungen, Krebs. Auch Beeinträchtigungen der Gehirnfunktion bis hin zur Demenz sind durch Feinstäube nachweisbar.

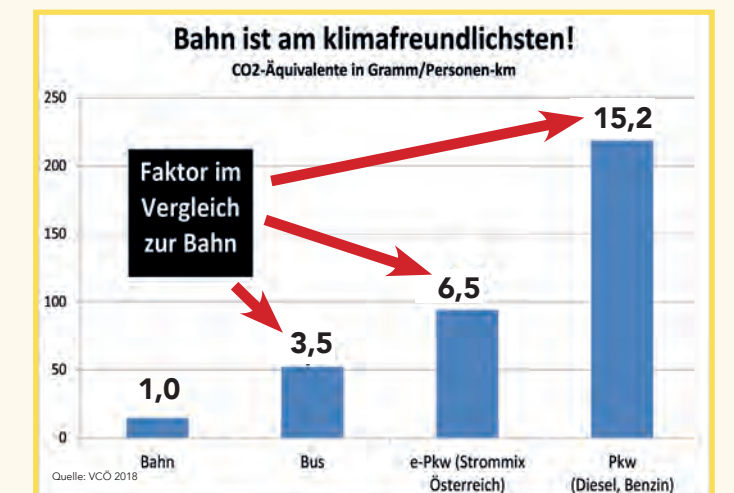


## Der Autoverkehr ist ineffizient

Der Öffentliche Verkehr ist viel effizienter als das Auto: Auf der Breite eines Fahrstreifens können mit Autos 2.000, mit Bussen 9.000 und mit der Bahn 22.000 Personen pro Stunde durchgeschleust werden.

## Alternativen

Weil den Pendlern in den letzten Jahrzehnten immer wieder die 4. Donaubrücke samt Tunnels versprochen wurde, ist auch in der Schaffung von Alternativen im Bereich des **Öffentlichen Verkehrs** viel zu wenig weitergegangen. Schon mit einer Verlagerung von Tausenden Fahrten auf deutlich attraktivierte öffentliche Verkehrsmittel können die Staus auf dieser Zielachse weitgehend abgebaut werden. Die „Initiative Verkehrswende jetzt!“ schlägt seit Jahren vor, **die Mühlkreisbahn über die neue Donaubrücke und die bereits existierende Trasse der Hafensbahn direkt in den Hauptbahnhof anzubinden und eine zweite Straßenbahnachse oberirdisch über die Gruberstraße zu führen** und parallel dazu alle weiteren Bahnlinien nach Linz zu attraktivieren.



Die Grafik zeigt wie wichtig es ist, aus Klimaschutzgründen auch im städtischen Umfeld - neben dem Fahrrad - massiv auf Bahn und Bus zu setzen. Der CO<sub>2</sub>-Rucksack der E-Pkws ist im Vergleich auch noch ziemlich groß, zudem reduziert der Wechsel auf das E-Auto die Stauproblematik des motorisierten Individualverkehrs nicht.