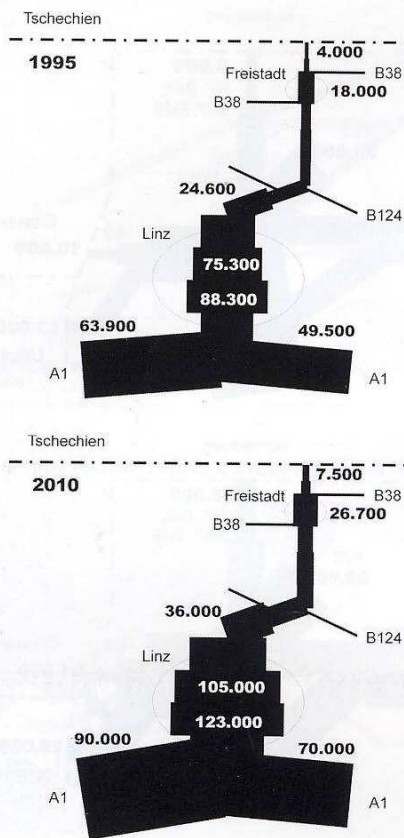


Ballungsraum Linz

Für Oberösterreich wird eine Zunahme des durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrs am Grenzübergang Wulowitz um etwa 3.500 Fahrzeuge von 4.000 im Jahr 1995 auf etwa 7.500 im Jahr 2010 prognostiziert.²³ Im gleichen Zeitraum nimmt der Verkehr auf der A1-Westautobahn im Raum Linz Richtung Westen von etwa 64.000 Fahrzeugen auf etwa 90.000 pro Tag zu. Je näher die Autobahn zur Stadt Linz liegt, desto höher sind sowohl die absoluten Verkehrsstärken als auch deren Zunahmen. Das heißt, die Zunahme erfolgt zum überwiegenden Teil durch den lokalen und regionalen Verkehr. Ein Mehraufkommen von 3.500 Fahrzeugen durch die EU-Erweiterung rechtfertigt aber keine Investitionen in neue Straßeninfrastrukturen inklusive der „Ostumfahrung“⁷⁶ von Linz, denn sie würde zu keiner Entlastung des lokalen und regionalen Straßenverkehrs führen.

Einfluss der EU-Erweiterung auf den Verkehr im Großraum Linz – Freistadt



Quelle: Höfler 1999²³
 Grafik: Pfaffenbichler 2002

Der durchschnittliche tägliche Verkehr am Grenzübergang Wulowitz wird bezogen auf das Jahr 1995 bis zum Jahr 2010 um etwa 90 % wachsen. Das sind 3.500 Fahrzeuge mehr pro Tag. Die prognostizierten Zunahmen auf der A1 von bis zu 26.000

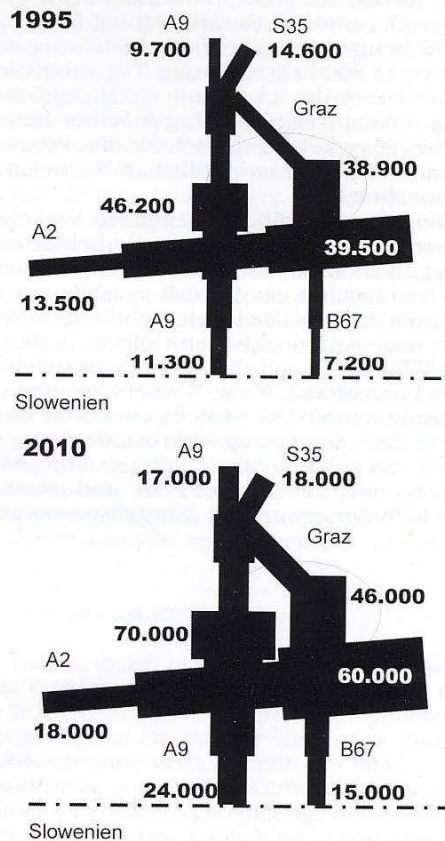
Fahrzeugen pro Tag im Raum Linz entstehen daher durch hausgemachten Verkehr. Investitionen in die Straßeninfrastruktur wie etwa die Ostumfahrung in Linz können daher nicht mit der EU-Erweiterung begründet werden.

Ballungsraum Graz

Am Grenzübergang Spielfeld der A9 wird für das Jahr 2010 eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf etwa 24.000 Fahrzeuge pro Tag vorhergesagt. Dieses Verkehrsaufkommen könnte theoretisch auch noch mit einer zweispurigen Straße bewältigt werden.⁷⁰ Die B67 in der Stadt Graz ist heute schon durch den lokalen und regionalen Verkehr hochbelastet. Der durch den EU-Beitritt zusätzliche grenzüberschreitende Verkehr im Jahr 2010 spielt eine untergeordnete Rolle.

Auch im Ballungsraum Graz kann der Ausbau der Straßeninfrastruktur daher nicht mit der EU-Erweiterung begründet werden.

Einfluss der EU-Erweiterung auf den Verkehr im Großraum Graz



Quelle: BMVIT 2000,² ÖSTAT 1999,³⁷ Pfaffenbichler eigene Berechnungen 2002
 Grafik: Pfaffenbichler 2002

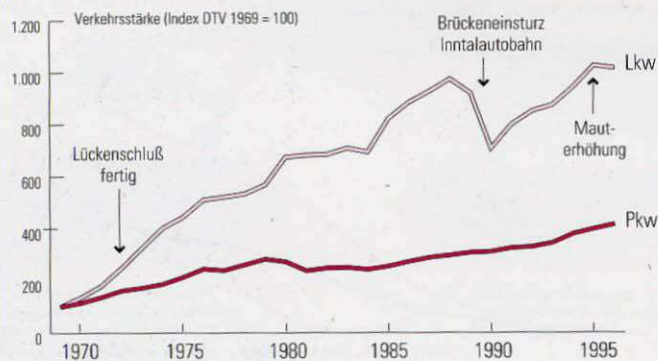
Im Raum Graz rechtfertigen die erwarteten Zuwächse durch den grenzüberschreitenden Verkehr keinen Straßenausbau. Die Zuwächse von etwa 13.000 Fahrzeugen auf der A9 und etwa 8.000 auf der B67 können von den bestehenden

Straßen leicht bewältigt werden. Auch für Graz gilt, dass die bestehenden und zukünftigen Verkehrsprobleme hausgemacht sind. Auf den höchstbelasteten Streckenabschnitten dominiert der lokale und regionale Verkehr auch ohne EU-Erweiterung.

Weniger Emissionen durch klimafreundliche Verkehrsangebote Baustopp von Autobahnen schützt vor Transitverkehr

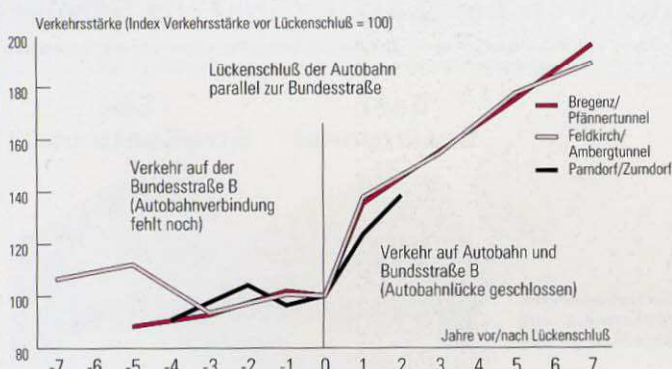
Das Tiroler Transitverkehrsproblem entstand erst durch den Autobahnbau. Auch anderswo ist der Autobahnbau der Beginn und nicht die Lösung der Verkehrsprobleme.

Verkehrsaufkommen auf der Brennerautobahn in den Jahren 1969 bis 1996



Daten: BMWA, Automatische Straßenverkehrszählungen
Grafik: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1997

Verkehrszunahme durch Autobahn-Lückenschluß



Daten: BMWA, Automatische Straßenverkehrszählung⁶⁴
Grafik: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1997

In ganz Österreich das gleiche Bild wie im Inntal und auf dem Brenner: Autobahnausbau verdoppelt die Wachstumsrate des Kfz-Verkehrs. Die „entlasteten“ Bundesstraßen sind nach wenigen Jahren wieder zugestaut.

1972 – Der Lückenschluß der Brennerautobahn läßt den Lkw-Verkehr explodieren

Ein besonders anschauliches Beispiel dafür, wie Autobahnbauten Verkehr erzeugen und den Anteil energieaufwendiger und klimaschädlicher Verkehrsarten erhöhen, ist die Brennerautobahn in Tirol.

Der Lkw-Verkehr auf der Brennerautobahn hat sich zwischen dem Beginn des Lückenschlusses in Jahr 1969 und 1988 fast verzehnfacht. Im selben Zeitraum blieb das Güteraufkommen auf der Brenner-Bahnlinie konstant.

Das Ansteigen des Lkw-Verkehrs wurde auch durch die stark steigenden Treibstoffpreise in den siebziger Jahren und 1980/81 nur verlangsamt, aber nicht gestoppt. Die Beschleunigung des Straßengütertransportes durch die Fertigstellung der Autobahn wirkte stärker verkehrserregend, als die gestiegenen Treibstoffpreise verkehrsdämpfend wirken konnten.

1989 – Autobahnücke verringert den Lkw-Verkehr

Wie rasch Lücken in der Autobahnverbindung verkehrsreduzierend wirken, zeigt das Jahr 1990, als die Inntalautobahn durch die Sperre der einsturzgefährdeten Inntalbrücke bei Kufstein für einige Wochen unterbrochen war. Diese „Autobahnücke“ und die Einführung des Nachtfahrverbotes für lärmarme Lkw führte zu einem Rückgang des Lkw-Verkehrs um 23 % gegenüber dem Vorjahr.

1996 – Hohe Maut reduziert Lkw-Verkehr

Die beiden Mauterhöhungen in den Jahren 1995 und 1996 führten dazu, daß nach 5 Jahren mit starken Zunahmen die Lkw-Belastung im Jahr 1996 erstmals wieder geringfügig abnahm. Diese Ergebnisse von umgesetzten Maßnahmen zeigen, wie eine klimafreundliche Entwicklung im Verkehrsbereich eingeleitet werden kann.