

Initiative Verkehrswende
jetzt!

[info@verkehrswende-
jetzt.at](mailto:info@verkehrswende-jetzt.at)

[www.verkehrswende-
jetzt.at](http://www.verkehrswende-
jetzt.at)

Linz, 27.4.2021



Ostautobahn Linz

Zuerst sind viele anderen Hausaufgaben zu erledigen!

„Den Ernst der Lage nicht erkannt“

Wenn das Land OÖ in Form von Landesrat Steinkellner (Presseaussendung vom September 2019) meint, man hat den „Ernst der Lage nicht erkannt“, wenn man eine weitere Autobahnachse im Großraum Linz ablehnt, dann kann man ihm in deutlichen Worten sagen, dass man das in diesem Zusammenhang auch komplett anders sehen kann, wir sagen sogar muss (!).

Die jahrzehntelange Parallelförderung - besser gesagt primäre Autoförderung - hat dazu geführt, dass alle Ankündigungen des Landes OÖ zur Änderung des Modalsplits in Richtung Umweltverbund bzw. Umweltfreundlichkeit vollkommen verfehlt wurden und die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten dramatisch in die falsche Richtung gelaufen ist.

Nicht einmal das Damoklesschwert der drohenden Klimakatastrophe lässt die aktuelle Politik ihre verfehltete Verkehrspolitik überdenken.

Daher braucht es als logische Reaktion auf diese Schiefelage ein radikales Umdenken:

Es dürfen nur mehr Verkehrsprojekte umgesetzt werden, die unter Prüfung aller Möglichkeiten das versprochene Ziel der Förderung des Umweltverbundes ehestmöglich erreichen bzw. den Energieverbrauch des Verkehrs wesentlich reduzieren können.

Im Glauben, dass das, was in diesem Land seit Jahren umgesetzt wird (Straßenbauoffensive) endlos fortgesetzt werden kann, ignoriert die Politik das, was Zigtausenden in diesem Land schon seit Jahrzehnten ein Dorn im Auge ist: Dass beim Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel in den letzten 2 - 3 Jahrzehnten viel zu wenig weiter gegangen ist!

Immerhin hat unsere Gesellschaft den gegenwärtigen wirtschaftlichen Erfolg mit der vorhandenen Infrastruktur erreicht.

Mit einem ausgebauten Bahnnetz bzw. einem drastisch gesteigerten Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln kann dies nur besser werden, weil die Straßen für den „notwendigen“ Verkehr entlastet werden.

Es kann nicht sein, dass man das sinnlose, umweltschädliche und viel zu billige Herumkarren von viel zu vielen Gütern durch ganz Europa als Grundlage dazu nimmt, die falsche Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte immer weiter fortzuschreiben.

Schwerpunktoffensive ÖV auch auf der Achse Linz - Freistadt unabdingbar!

Mit einer Schwerpunktoffensive ÖV und da vor allem in die Bahn könnten im Großraum Linz bzw. auf den Hauptachsen nach Linz 200.000 – 300.000 Wege pro Tag vom Auto auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel verlagert werden. Da spielen die angenommenen 30.000 Wege für die Ostautobahn im Vergleich dazu eine untergeordnete Rolle.

Es ist der Ausbau der Summerauerbahn und der Ausbau einer Bahn für den Nahverkehr vom Gallneukirchner Becken nach Linz notwendig!

Dazu ist aber eine systemübergreifende Betrachtung notwendig!

Verkehrspolitik braucht ein (Gegen-)Steuern und nicht nur ein Extrapolieren!

Verkehrspolitik muss mehr sein, als (Fehl-)Entwicklungen/Zuwächse fortzuschreiben, v.a. weil ja diese Entwicklung oft das Ergebnis einer falschen Verkehrspolitik war. Wenn man so wie fast überall viel zu stark auf die Straße setzt und zu wenig auf den Öffentlichen Verkehr bzw. den Gütertransport auf der Schiene bzw. für kurze Strecken bei den Alltagswegen auf das Rad, dann wird sich nichts ändern.

In Oberösterreich gibt es schon seit Jahrzehnten gute Ansätze wie folgender Auszug aus dem öö Landesverkehrskonzept aus dem Jahr 1991 zeigt. Das war vor genau 30 Jahren! Leider haben die Kräfte in der Politik, die die richtigen und notwendigen Steuerungen des Verkehrsgeschehens ignorieren, und nach wie vor - im 3. Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts - ausschließlich Anpassungsplanung an eine seit Jahrzehnten laufende Fehlentwicklung betreiben, die Oberhand behalten.

Die traditionelle Verkehrspolitik war vorwiegend auf Bedarfsdeckung ("Anpassungsplanung") orientiert und leitete aus gezählten bzw. prognostizierten Verkehrsstärken einen Gestaltungs(=Ausbau)bedarf ab. Gesamtgesellschaftliche Zielvorstellungen sowie Restriktionen aufgrund begrenzter Ressourcen fanden kaum Eingang in Planungsüberlegungen; Möglichkeiten der Steuerung des Verkehrsgeschehens ("aktive Verkehrspolitik") wurden nur unzureichend genutzt. Die in den Prognosen angedeuteten künftigen Entwicklungen sollten demnach nicht als Handlungsanweisung zu einer weiteren Bedarfsdeckung, sondern eher zur rechtzeitigen Berücksichtigung längerfristiger Entwicklungsrespektiven (d.h. Ziele und Restriktionen) interpretiert werden.

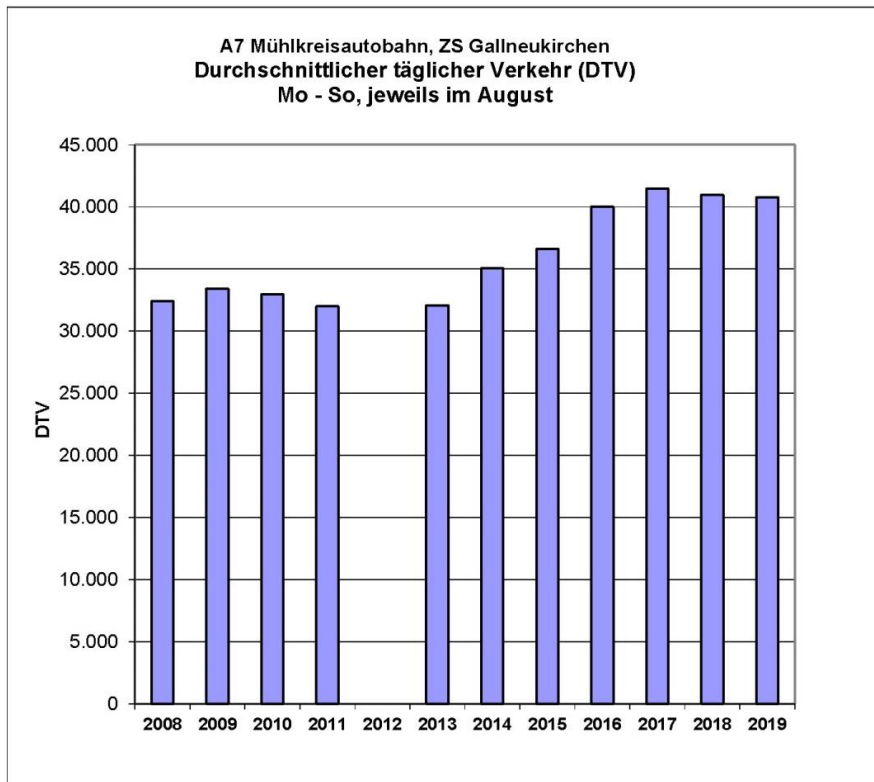
Auszug aus Landesverkehrskonzept OÖ 1991, S 125

Alle diese Aspekte spielen anscheinend in der heutigen Verkehrspolitik keine Rolle!

Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr!

Dieser Zusammenhang ist seit Jahrzehnten bekannt und wiederholt sich bei jeder neuen Straße fast ausnahmslos. Der Bau der S10 bis nördlich von Freistadt hat diesen Zusammenhang einmal mehr bestätigt. Auf der A7 im Bereich Gallneukirchen fahren nicht nur diejenigen, die vor der S10 auf der Bundesstraße gefahren sind, sondern rd. 20 % mehr, die durch diese neue Autobahn induziert wurden. Das würde mit einer Ostautobahn genauso laufen.

Entwicklung des Verkehrs auf der A7 seit Fertigstellung S10 im Jahr 2015



Grafik 1 - Verkehrszunahme durch S10

Der Klimaschutz erfordert einen anderen Zugang!

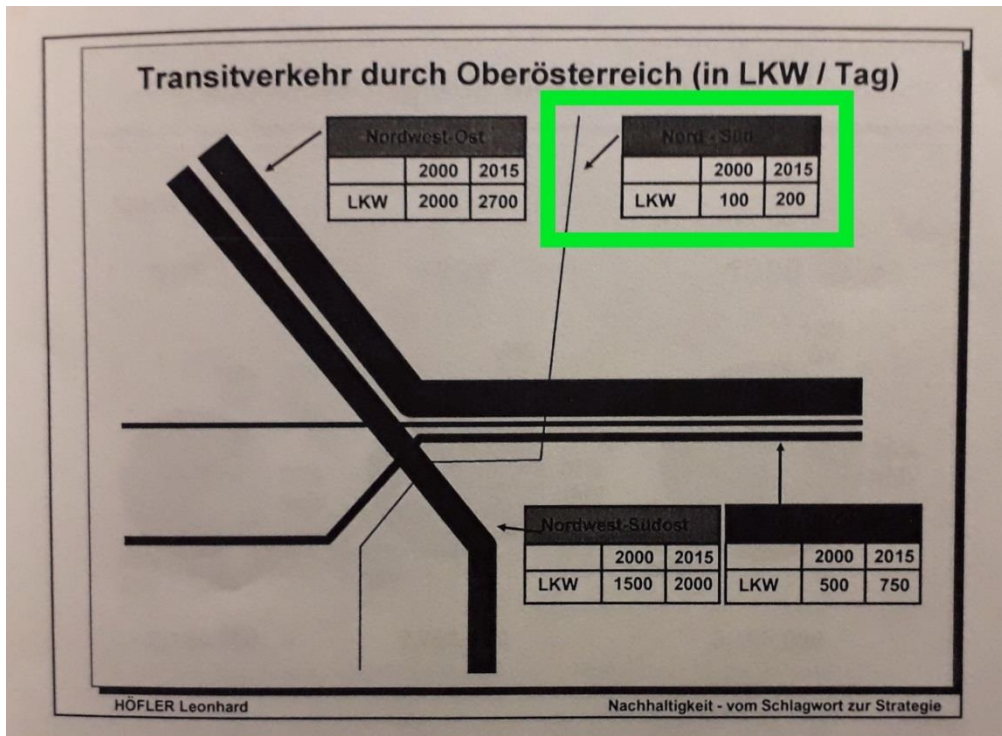
Wenn man über „den Ernst der Lage“ spricht, dann ist es die dramatische Entwicklung im Verkehrssektor, wo alle Reduktionsziele der Treibhausgase in den letzten 10 - 20 Jahren völlig verfehlt wurden.

Die maßgebende Politik im Land OÖ hat bis heute die Notwendigkeit des entschlossenen Handelns für die notwendige Reduktion der Treibhausgase nicht erkannt.

Eine falsche Verkehrspolitik und deren extrem negative Auswirkungen, deren Ausmaß mit aktuellen Projekten wie Verbreiterung VOEST-Brücke und Westring bzw. der geplanten Ostautobahn noch einmal dramatisch angeheizt werden, kann nicht die Grundlage und Berechtigung sein, das Ganze weiterhin in die vollkommen falsche Richtung laufen zu lassen.

Transitverkehr aus Tschechien wird auf absehbare Zeit keinen nennenswerten Anteil im Linzer Gesamtverkehr ausmachen!

Laut einer Studie des Landes OÖ aus dem Jahr 2000 sollte der Transitverkehr auf der Achse A7 im unteren Mühlviertel von 100 Transit-LKW im Jahr 2000 nur auf 200 Transit-LKW im Jahr 2015 steigen. (siehe Grafik 2, Zahlen für die Achse Summerau - Linz im grünen Rahmen)



Grafik 2

200 LKW als Transitverkehr durch OÖ. Das ist eine überschaubare Zahl! 200 LKW bedeuten im Bereich der VOEST-Brücke in Linz dzt. einen LKW- Anteil von 4 % bzw. am Bindermischl von unter 3% !). Das sind also sehr geringe Anteile, die in keinsten Weise eine zusätzliche Autobahn im Großraum Linz berechtigen!

Jetzt mit der Keule des drohenden steigenden, durch solche Autobahnen induzierten Transitverkehrs für den Großraum Linz zu wacheln, ist daher vollkommen unseriös.

Hier wird nicht mit fachlich begründeten Zahlen, sondern mit reinen Bauchentscheidungen der Politik argumentiert!

Die großen Autoverkehrsmengen werden auf absehbare Zeit ein hausgemachtes Problem bleiben!

siehe auch Anhang 1 (VCÖ 2002)!

Wahr ist, dass der normale derzeitige Kfz-Verkehr aber auch ein möglicher weiterer Anstieg des Kfz-Verkehrs in erster Linie hausgemacht ist, und das v.a. auch ein Ergebnis der falschen - und zunehmend auch verantwortungslosen - Verkehrspolitik ist.

Mut zur Lücke

Seit Jahrzehnten belegen Studien, dass der Lückenschluss von Autobahnen den Kfz-Verkehr, und v.a. den LKW-Verkehr deutlich ansteigen lässt.

Daher ist ein Belassen von Lücken der beste Schutz gegen ein Ansteigen des Verkehrs!

Es ist also Faktum, dass der Lückenschluss den Kfz-Verkehr und v.a. auch den LKW-Verkehr erhöht!

siehe auch Anhang 1 (VCÖ 1997)!

Die Fehler der Vergangenheit – nämlich das Schließen von Lücken - sollen von der Politik in völliger Kenntnis der eintretenden negativen Entwicklungen wiederholt werden. Das gilt es zu verhindern!

Eine Entlastung im Linzer Stadtgebiet ist v.a. durch eine generelle Verkehrswende zu erreichen und nicht durch eine zusätzliche Autobahn, die wie alle Großprojekte für den Autoverkehr die Verkehrsbelastung im Großraum Linz erhöhen wird.

Das muss durch eine Umsetzung von unzähligen entschlossenen Maßnahmen in Richtung Umweltverbund passieren!

Irgendwann einmal muss das ständige Spiel, alles schön zu reden und den ÖV-Ausbau anzukündigen, aber letztendlich immer wieder nur die Straße zu bauen, ein Ende haben!

Hunderttausende Oberösterreicher, die bei den öffentlichen Verkehrsmitteln schon seit Jahrzehnten auf Verbesserungen warten, werden immer wieder getröstet!

Dazu 3 Beispiele auf den wichtigsten Achsen nach Linz:

- Achse B 127 (Rohrbacher Straße)

Mit dem Bau des Westrings wurde bereits begonnen - beim Ausbau und der Attraktivierung der Mühlkreisbahn aber seit Jahrzehnten nur geredet. Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Westringbrücke über die Donau wird auf bei der Mühlkreisbahn noch keine Attraktivierung stattgefunden haben.

- Achse nach Freistadt (A7/S10, Summerauer Bahn)

Die S10 wurde um über 700 Millionen Euro in die Mühlviertler Landschaft geschlagen. Die kurvige Summerauer Bahn (da war die Pferdeisenbahn noch geradliniger!) weist eine sehr langsame Trasse aus dem 19. Jahrhundert auf. Aufgrund der langen Fahrzeit der Bahn ist sie gegenüber der Straße vollkommen ins Hintertreffen geraten.

In Summe wurden in den Ausbau der hochrangigen Straßenverbindungen (A7 / S10) im unteren Mühlviertel seit den 70er Jahren umgerechnet rd. 900 Mio Euro investiert. Das ist ca. 3 x so viel wie der immer wieder versprochene Ausbau aber letztendlich nie realisierte Ausbau der Summerauer Bahn gekostet hätte.

- Pyhrnachse (A9, Pyhrnbahn)

In die Pyhrnautobahn wurde in den letzten 25 Jahren 5 x so viel wie in die parallele Bahnstrecke investiert!

Es handelt sich um jene Bahn-Fernverkehrsstrecke in Österreich, die den geringsten Bahnanteil hat.

Der vor mehr als 25 Jahren angekündigte umfassende Ausbau der Pyhrnbahn wurde bis jetzt nicht bzw. nur in sehr kleinem Umfang umgesetzt.

Forderung von Untersuchungen / Studien für die Verkehrsachse

Linz - Freistadt (als Teil der Achse Linz- Prag):

Vor jedem weiteren Schritt in Richtung Realisierung einer Ostautobahn Linz sind verpflichtend folgende Untersuchungen von unabhängigen Experten und Fachleuten durchzuführen:

- Aktuelle, fachlich fundierte Hochrechnung des zu erwartenden (tatsächlichen) Transitverkehrs (Pkw/Lkw) auf der A7/S10 in den nächsten 10, 20 und 30 Jahren , Differenzierung nach Weglängen (Transitverkehr, Binnenverkehr OÖ, Ziel- und Quellverkehr nach / von Linz)

Alle Annahmen im Zusammenhang mit den Vorgaben zur Erfüllung der Pariser Klimaziele bzw. der CO2-Neutralität bis 2030/2040 und nicht mit einer Extrapolation der Fehlentwicklung (siehe die richtigen, aber jahrzehntelang ignorierten Vorgaben des oö Landesverkehrskonzepts 1991 auf Seite 2 dieses Textes)

- Gesamtkonzept ÖV / Bahn für diese Achse (aufbauend auf dem Regionalverkehrskonzept Freistadt), mit dem klaren Ziel den Umweltverbund drastisch zu erhöhen (was bei einer mit Milliardenaufwand ausgebauten Autobahn ungleich schwieriger ist)

- Ermittlung der Potenziale der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Bahn / ÖV in Abhängigkeit von einer schrittweisen Anhebung der wahren Kosten des Verkehrs, d.h. in Abhängigkeit von stärkerer Bemautung / höheren Treibstoffpreisen und besseren und schnelleren Öffentlichen Verkehrsmitteln

Anhang 1 – Transit und Lücken VCÖ 1997 und 2002