

# 3184/J XXI.GP

Eingelangt am: 07.12.2001

## ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Westring Linz (4. Donaubrücke)

Die 4. Donaubrücke ist als Mautstraße im Generalverkehrsplan aufgenommen worden. Ihrer Anfragebeantwortung Nr 503/AB ist zu entnehmen, dass "bei Umfahrungsprojekten - insbesondere bei solchen in der Größenordnung der Tunnellösung im Westen von Linz und der 4. Donaubrücke-jedenfalls sicherzustellen ist, dass die angestrebten Entlastungswirkungen durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den entlasteten Straßen nachhaltig wirksam sind.

Auf Basis der "Verkehrsuntersuchung 4. Donaubrücke/ Westtangente" des Landes Oberösterreich werden derzeit Planungsmaßnahmen vorangetrieben. Diese gibt jedoch Anlass zur Kritik, die sich in mehreren Punkten bündeln lässt:

1. Die angenommenen Wachstumsraten sind für Siedlungsgebiete überhöht (das wird in der Zusammenfassung Pkt 7 auch bestätigt: "Mit den dargestellten Wachstumsraten dürfte allerdings aus heutiger Sicht die Obergrenze der künftigen Verkehrszunahmen markiert sein").
2. Die Kapazitätsgrenzen einzelner Straßenzüge sind im Modell - auch über Widerstandfunktionen - nicht ausreichend berücksichtigt.
3. Die Pkw- Zunahme wird in funktionseller Abhängigkeit von den Pkw-Beständen angenommen. Die Behauptung auf Seite 5, dass zur Abschätzung von künftigen Pkw-Beständen hinreichend abgesicherte und bewährte Methodiken vorliegen, stimmt in dieser Form nicht. Die Verkehrsentwicklung wurde bislang nachweislich immer unterschätzt.
4. Überlastete oder nahezu an der Leistungsfähigkeitsgrenze belastete Verkehrsverbindungen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl (kurzfristig) und die Zielwahl (langfristig) der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Es muss daher unbedingt, um zu realistischen Ergebnissen zu kommen, die Siedlungsstrukturentwicklung und die Zunahme der Fahrtweiten integriert werden.

5. Ein "Bypass" durch die 4. Donaubrücke löst daher kein Verkehrsproblem von Linz sondern erhöht es, weil es die Verlagerung von motorisierten Individualverkehr in das Umland fördert. Eine bedenkliche Entwicklung für Linz, die sich schon aus den letzten Volkszählungsergebnissen hat ablesen lassen.
6. Es fehlt die Berücksichtigung des generierten Verkehrs (zum Beispiel Rückverlagerungen aus dem öffentlichen Verkehr und anderer Verkehrsarten).
7. Insgesamt steigt in den einzelnen Szenarien die Gesamtverkehrsleistung im System und damit der Verbrauch an nicht erneuerbarer Energie stark an.
8. Durch die Notwendigkeit, die Siedlungsstruktur zu integrieren, ist es auch sinnvoll den Betrachtungszeitraum zu erweitern sowie die Umlandgemeinden verstärkt in das Modell zu integrieren.
9. Die angegebenen Entlastungswerte von 65% und mehr pro Straßenzug sind absolut unreal, weil immer Ausgleichsreaktionen durch die Elastizität des Kfz-Fahrers stattfinden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Werden Sie darauf dringen, dass realistische Wachstumsraten angenommen werden? Wenn nein, warum nicht?
2. In welcher Weise werden Sie darauf hinwirken, dass die Kapazitätsgrenzen einzelner Straßenzüge ausreichend berücksichtigt werden?
3. Wie beurteilen Sie die Tatsache, dass die Planungsgrundlagen, die Siedlungsstrukturentwicklung und die Zunahme der Fahrtweiten nicht berücksichtigen?
4. In welcher Form werden Sie darauf dringen, dass die Entwicklung der Umlandgemeinden über einen längeren Zeitraum hin berücksichtigt wird?
5. Welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den zu entlastenden Straßen sind unabdingbar, damit die Umfahrungsprojekte ihre Wirkung entfalten können?
6. Wie hoch werden die Rückverlagerungen aus dem öffentlichen Verkehr und Verkehrsarten in Richtung MIV sein, nachdem die Erreichbarkeit von Linz durch die Umfahrungsprojekte den MIV fördern?
7. Aus welchen Gründen verzichten Sie auf eine Abschätzung des ansteigenden Verbrauchs an fossiler Energie durch diese Projekte, die dadurch die Leistungsbilanz verschlechtern?