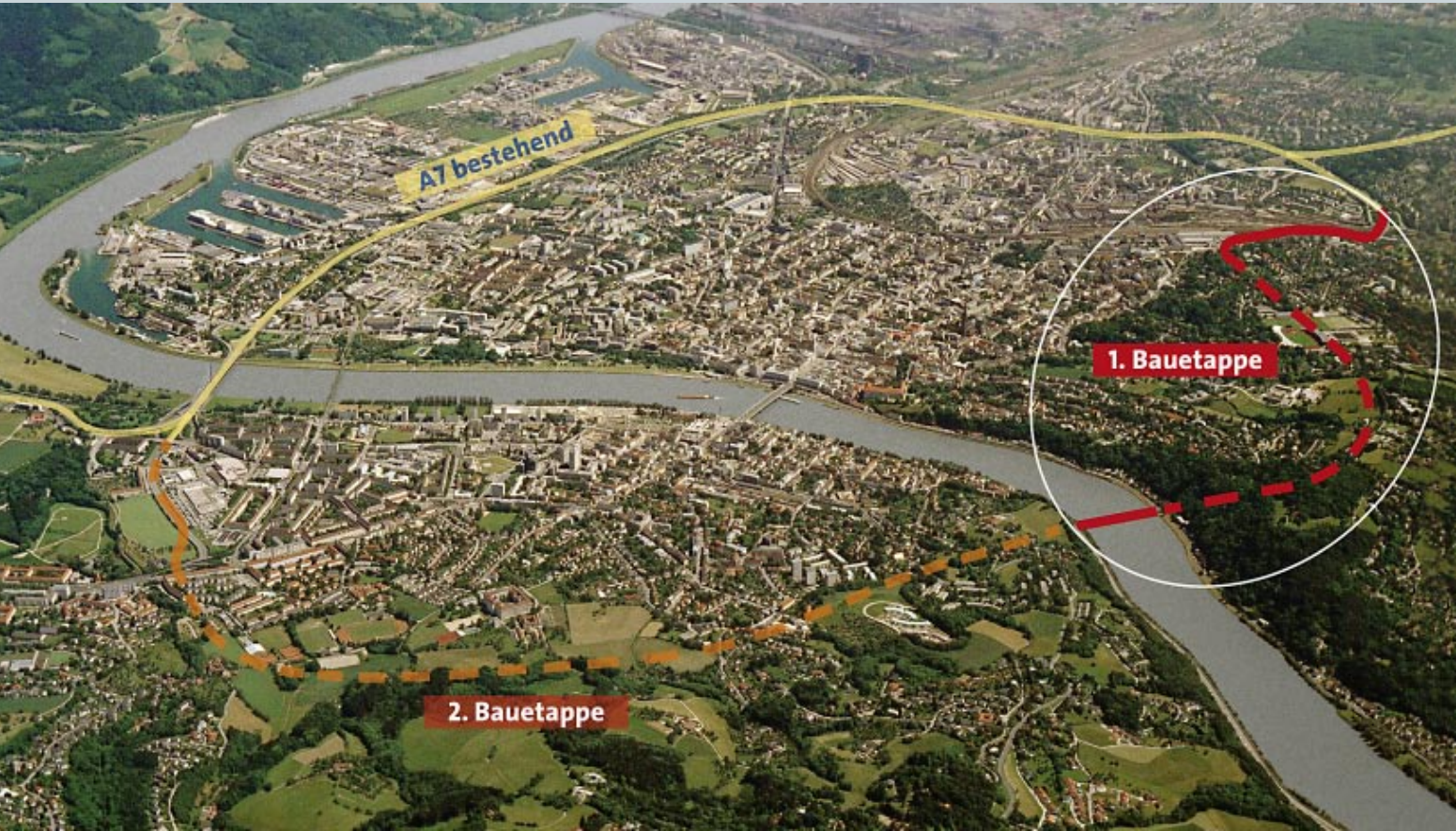


linz aktiv 182

Frühjahr 2007



Durch den Bau des Westrings können die Linzer Innenstadt und das Urfahrner Zentrum vom LKW-Durchzugsverkehr entlastet werden.

(Foto: Asfinag)

Planen für die Zukunft

Mit der Planung und Vorbereitung großer Verkehrsprojekte stellt die Stadt Linz die Weichen für die Zukunft. Eines der wichtigsten Vorhaben zur städtischen Verkehrsentslastung ist der Westring mit der vierten Donaubrücke.

Nach jahrzehntelangen Bemühungen und Verhandlungen gibt es nun grünes Licht für den ersten Bauabschnitt des Linzer Westrings. Im März 2007 kündigte die Bundesregierung eine Realisierung des Projektes an. Der geplante Bau der vierten Donaubrücke und des Südtunnels mit Anschluss an die A7 Mühlkreisautobahn soll mehr Lebensqualität für zahlreiche StadtbewohnerInnen bringen. Das Projekt soll ab 2009 in Bau gehen und damit ganz entscheidend die Verkehrssituation in Linz verbessern. Die StadtbewohnerInnen profitieren von den verbesserten Verkehrsverbindungen und von einer spürbaren Verkehrsentslastung an zahlreichen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen.

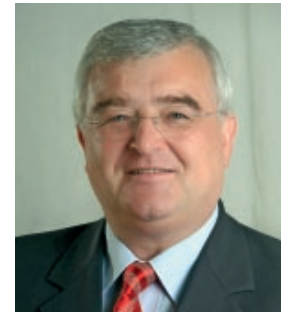
Massive Verkehrsentslastung

ExpertInnen erwarten sich durch den Bau des Westrings eine Entlastung vom Durchzugsverkehr für 50.000 Menschen. Neben der Linzer Innenstadt soll auch das Urfahrner Zentrum durch Verkehrsberuhigungsmaßnahme vom LKW-Durchzugsverkehr entlastet werden.

Gerechnet wird mit einer Reduktion des innerstädtischen Verkehrsaufkommens um bis zu 25 Prozent, und auf einzelnen Straßenabschnitten um bis zu 40 Prozent. Prognostiziert wird, dass das Verkehrsaufkommen bei den Innenstadtverbindungen um 25.000 bis 30.000 Fahrzeuge pro Tag vermindert werden kann.

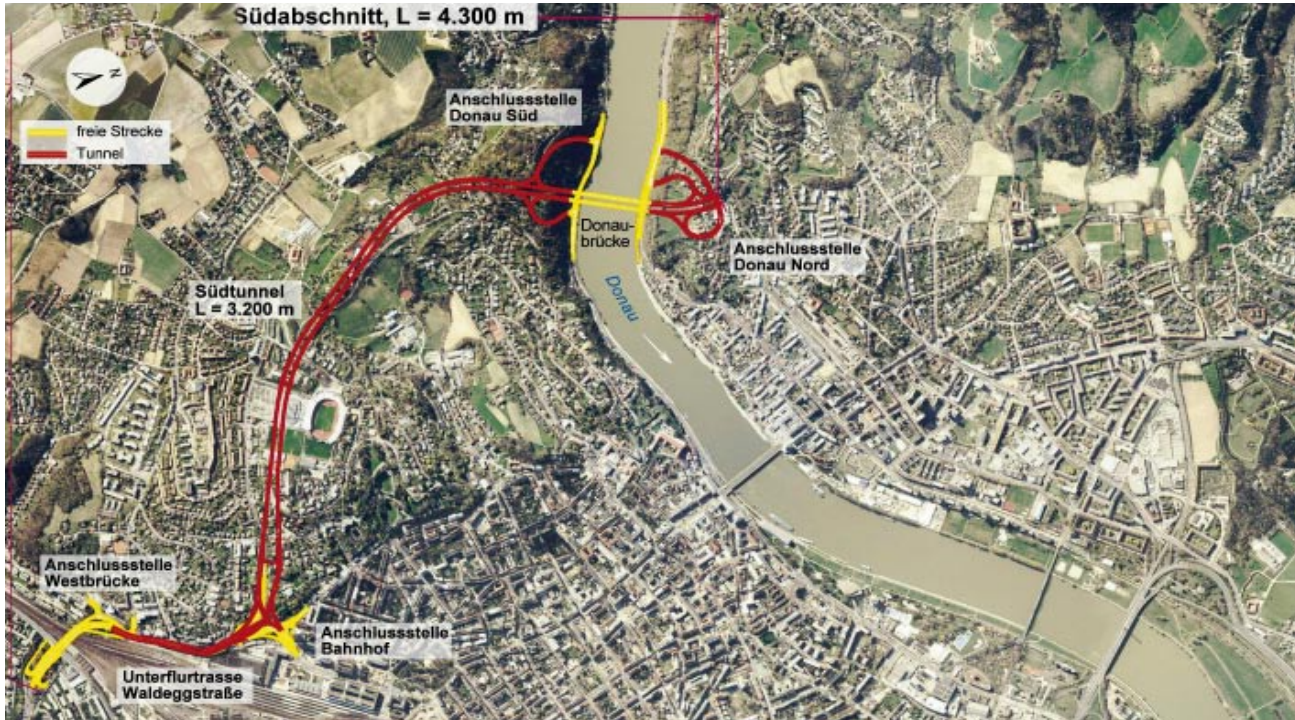
Weniger Feinstaub

Selbstverständlich geht mit der Unterflurlegung des Verkehrs eine deutliche Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und besonders eine Reduktion des Feinstaubes Hand in Hand. Gerade die in den Morgen- und Abendstunden auftretenden Staus können durch bessere Lenkung und Verteilung des Verkehrs abgefangen und großteils vermieden werden. Eine massive Verringerung der Stauzeiten wäre vor allem im Bereich der B127 Rohrbacher Bundesstraße zu erwarten. Damit kann eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler, die täglich nach Linz zur Arbeit kommen, erreicht werden.



„Der Linzer Westring ist ein sehr wichtiges städtisches Verkehrsprojekt der kommenden Jahre. Die Entlastung vom Durchzugsverkehr für 50.000 Menschen und die Reduktion des innerstädtischen Verkehrsaufkommens um bis zu 40 Prozent auf einzelnen Straßenabschnitten stehen bei dieser zukunftsweisenden Verkehrsplanung an vorderster Stelle.“

Franz Dobusch
Bürgermeister
der Stadt Linz



Ab 2009 soll der erste Bauabschnitt des Westrings in Bau gehen und damit die Verkehrssituation in Linz ganz entscheidend verbessern.

Als letzter Abschnitt der ersten Bauetappe der A26 Westring ist die Unterflurlage der Waldeggstraße geplant. Dabei besteht die Möglichkeit, den Straßenraum neu zu gestalten.

(Fotos:

Stadtplanung/Pertwieser)





Neue Verkehrsachsen

Weiters erlaubt der Bau des Westrings eine gezielte Planung für eine Verkehrsberuhigung der innerstädtischen Verkehrsachsen. So könnte man zum Beispiel die als Einbahnen geführten Durchzugsstraßen in der Linzer Innenstadt als solche auflösen. Auch individuelle Lösungen für den Verkehrsknoten Rudolfstraße/Hauptstraße, die Umgestaltung der Unterführung Hinsenkamplatz oder die Verkehrsführung am Hauptplatz könnten neu geplant werden.

Der Bau des Westrings verspricht auf alle Fälle eine spürbare Steigerung der Lebensqualität für zehntausende LinzerInnen.

Erste Bauphase

Begonnen wird 2009 mit dem Bau der Vierten Donaubrücke. Geplant ist eine

325 Meter lange, schlanke Hängebrücke mit Verankerungen der Tragseile in den Steilhängen der beiden Donauufer. Parallel dazu startet der Bau des 3,2 Kilometer langen Südtunnels, der beginnend von der neuen Brücke über die Waldeggstraße, den Freinberg bis hin zum Bahnhof reicht. Das letzte Stück führt mit einer Unterflurtrasse entlang der Waldeggstraße bis zur Westbrücke mit Anschluss an die A7 Mühlkreisautobahn.

Für den zweiten Bauabschnitt des Westrings gibt es derzeit keine verbindlichen Planungen. Da die Vorarbeiten dafür noch nicht so weit gediehen sind, können dazu noch keine genauen Angaben gemacht werden.

Aktuelle Planungen

Nach der Festlegung des Planungskorridors stehen nun intensive Untersuchungen und Planungen für das Einreichprojekt auf dem Programm. Dabei wird eine detaillierte Tras-

Die neue Donaubrücke präsentiert sich als elegante 325 Meter lange Hängebrücke, die in den Steilhängen der beiden Donauufer verankert wird.

(Foto: Landespresse)

Der geplante A7-Halbananschluss soll den Stadtteil Auhof vom derzeitigen Durchzugsverkehr massiv entlasten und für eine bessere Lebensqualität der BewohnerInnen sorgen.

(Foto: Stadtplanung/
Pertlwieser)



senführung ausgearbeitet. Geplant werden in dieser Phase die Tunnel und Unterflurbauwerke, aber auch die dafür notwendigen Lüftungseinrichtungen sowie entsprechende Lärmschutzmaßnahmen. Spezielles Augenmerk wird auf heikle Bereiche wie den Bergschlößlpark, die Waldeggstraße und den Freinberg gelegt. Dabei werden die bestehende Situation sowie positive und negative Auswirkungen des Projektes analysiert. Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen sind fixer Bestandteil bei der künftigen Projektarbeit.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Luftgüte- und Baugrunduntersuchungen liefern exakte Daten für die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung, die bis Ende 2008 abgeschlossen sein soll. Eines der zentralsten Themen des Projektes stellt die Frage der Tunnelentlüftung dar.

Besonders zu beachten ist, dass die Luftschadstoffbelastung der Wohnbevölkerung entsprechend den gültigen Gesetzen und Richtlinien beachtet wird. Für die Bearbeitung dieses komplizierten Themas wurden europaweit erfahrene ExpertInnen verpflichtet. Detaillierte Erhebungen über die Luftgütesituation, die meteorologischen Verhältnisse und fundierte Kenntnisse über das prognostizierte Verkehrsaufkommen bilden die Basis für die Ausarbeitung der künftigen Tunnelentlüftung. Der Schutz für Mensch und Umwelt steht dabei unbestritten im Mittelpunkt aller Planungen.

Autobahnanschluss Universität

Ebenfalls nach langen Verhandlungen ist die Entscheidung für einen A7-Anschluss in Linz/Auhof gefallen. Geplant ist ein Vollanschluss südlich der Kleingartensiedlung Franz Josef. Errichtet wird von der ASFI-

NAG zunächst der von der Stadt Linz befürwortete Halbanchluss. Im Herbst 2005 wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet.

Der geplante Halbanchluss soll den Stadtteil Auhof vom derzeitigen Durchzugsverkehr massiv entlasten und damit für eine bessere Lebensqualität sorgen.

Geplant ist eine Abfahrt von Linz kommend zur Universität und weiter in die nördlichen Umlandgemeinden sowie eine Auffahrt in Richtung Linz. Der Bau des Autobahnanschlusses kann ab Mitte 2009 beginnen. Die Verkehrsfreigabe ist nach dem aktuellen Zeitplan der ASFINAG für Mitte 2010 geplant. Die mit 5,6 Millionen Euro geschätzten Baukosten werden zu je einem Drittel von Stadt, Land und Bund getragen.

Die Planung liegt beim Land Oberösterreich, das Verbindungsstück zur bestehenden Landstraße wird vom Land Oberösterreich mit 500.000 Euro finanziert.

Straßenbahnverlängerung Pichlinger See

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 wurde Anfang September 2005 das neue Zentrum der solarCity Pichling direkt an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Erschließung des Linzer Südens mit öffentlichen Verkehrsmitteln geht nun mit der Straßenbahnverlängerung zum Pichlinger See in die nächste Runde.

In Planung ist derzeit eine Verlängerung der Straßenbahn von der solarCity Pichling bis zum Pichlinger See und zum neuen Bahnhof Pichling. Die Trassenfixierung soll der Linzer Gemeinderat noch im Jahr 2007 festlegen.

Die bestehende ÖBB-Haltestation Pichling wurde im Zuge des viergleisigen Westbahnausbaus aufgelassen. Beim Pichlinger See soll ein neuer Nahverkehrsknoten mit einer Park&Ride-Großanlage entstehen. Der Bau



der ÖBB-Haltestelle am Pichlinger See konnte bereits 2006 abgeschlossen werden.

Neue Trasse: Mitte 2007

Bisher haben die Stadt Linz und die LINZ AG gemeinsam mit den BürgerInnen an verschiedenen Varianten zur Trassenführung gearbeitet. So soll die Verlängerung der Linie 2 bis zum Bahnhof Pichling von der solarCity in südöstlicher Richtung bis zur Schwaigaustraße führen. Die Trasse soll dann Richtung Osten in einem großen Bogen bis zur Südparkstraße schwenken und parallel unter der Westbahn zur Endhaltestelle und Umkehrschleife führen. Die definitive Trassenführung für die 2,6 Kilometer lange Strecke soll bis Mitte des Jahres entschieden werden. Die Investitionskosten dafür betragen nach derzeitigen Schätzungen rund 18 Millionen Euro.

Vom Pöstlingberg zum Hauptplatz

Seit über 100 Jahren zählt die Pöstlingbergbahn zu den Wahrzeichen von Linz. Schon seit Jahren beschäftigten sich die LINZ AG LINIEN mit Plänen zur Attraktivierung der Pöstlingbergbahn. Die Stadt Linz und die LINZ AG wollen die Pöstlingbergbahn mit modernen Standards weiter betreiben, die

Mit der Straßenbahnverlängerung der Linie 2 zum Pichlinger See wird die Erschließung des Linzer Südens mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortgesetzt.

(Foto: KOMM)

Attraktivität steigern, mehr Fahrgäste gewinnen und den eigenständigen Charakter dieses Linzer Originals erhalten.

Mit Bescheid vom 22. Juni 2006 erteilte das Bundesdenkmalamt den LINZ AG LINIEN die Bewilligung zum Umbau der Pöstlingbergbahn. Neben der Verlängerung bis zum Hauptplatz stehen noch einige Veränderungen am Programm. So werden die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut und neue Fahrzeuge angeschafft. Für das Design der neuen Bahn hat die Kunstuniversität Linz unter der Leitung von Univ.-Prof. Axel Thallemer bereits Gestaltungsvorschläge erarbeitet.

Unverändert bleibt die Streckenführung zwischen der Tal- und Bergstation und auch die überwiegend eingleisige Führung und die charakteristischen Ausweichstellen der Bahn bleiben in Zukunft bestehen.

Der genehmigte Einbau einer Weiche im Bereich der Talstation ermöglicht die Weiterführung der Bergbahn zum Linzer Hauptplatz. Westlich der Straßenbahnhaltestelle wird ein Gleis für die Bergbahn gelegt und da die Garnituren Zwei-Richtungsfahrzeuge sind und an beiden Enden einen Führer-

stand haben, ist eine Umkehrschleife am Hauptplatz nicht notwendig.

Für die Verlängerung zum Hauptplatz muss die Pöstlingberg-Gleisanlage von derzeit 1000 Millimeter Spurweite auf die 900-Millimeter-Spur der Straßenbahn umgebaut werden. Die Kosten dafür betragen samt der neuen Haltestelle am Hauptplatz 16 Millionen Euro. Nochmals 16 Millionen Euro kosten die vier neuen Waggons sowie die Umrüstung von drei alten Wagen.

Die Bauarbeiten an der Trasse, die zur vorübergehenden Einstellung der Pöstlingbergbahn führen, werden im Jahr 2008 begonnen. Die revitalisierte Pöstlingbergbahn soll bis Ende März 2009 in Betrieb gehen.

Straßenausbau 2007

Für den Straßenbau in Linz stehen in diesem Jahr rund 6,2 Millionen Euro zur Verfügung. Ein Großteil davon ist für den Ausbau von Stadtstraßen, für die Erschließung von Wohnobjekten sowie für Sonderprojekte vorgesehen.

Allein im Zuge von neu entstehenden oder sanierten Gebäuden investiert die Stadt Linz im heurigen Jahr über 2 Millionen Euro in die Linzer Straßen. Beispiele dafür sind der Ausbau der Garnisonstraße, der Breitwiesergutstraße, der Prunerstraße, der Haagerstraße und der Petzoldstraße. Beträchtliche Summen werden auch für die Neugestaltung wichtiger Linzer Stadtstraßen, wie zum Beispiel der Oberen Donaustraße und der Bürgerstraße aufgewendet.

Bei den geplanten Straßenbaumaßnahmen 2007 kommt der Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen große Bedeutung zu. Dabei wird der Entschärfung von Gefahrenstellen großes Augenmerk geschenkt. Um der steigenden Zahl der RadfahrerInnen in der Landeshauptstadt bessere Radwege zu bieten, wird der Ausbau des Linzer Radwegenetzes samt Lückenschlüssen weiter fortgesetzt. Insgesamt hält das Budget für die



Die Kunstuniversität Linz hat sich beim Design der neuen Pöstlingbergbahn am Vorbild der traditionellen Wagen orientiert.

(Grafik: Thallemer)



Errichtung und Erneuerung von Rad- und Wanderwegen sowie von Gehsteigen rund 700.000 Euro bereit.

Neugestaltung

685.000 Euro sind im Straßenbauprogramm 2007 für gestalterische Maßnahmen zur Attraktivierung des Ortsbildes budgetiert. Eine halbe Million davon wird für die Neugestaltung des Prunerplatzes aufgewendet. Damit kann der Platz vor dem Architekturforum vom ruhenden Verkehr befreit werden (siehe linz aktiv Seite 35).

Zu den Sonderbauvorhaben des heurigen Jahres zählt die Straßenraumgestaltung der Oberen Donaustraße in Alt-Urfahr-West. Im Zuge der Errichtung des mobilen Hochwasserschutzdammes werden heuer knapp 600.000 Euro in die Neugestaltung investiert und seit Mitte November 2006 laufen die Arbeiten dafür auf Hochtouren.



„Die Neugestaltung und Attraktivierung wichtiger Linzer Straßen sind Teil des Straßenausbau-programms 2007. Aber auch der Mobilität und Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen wird hohes Augenmerk geschenkt.“

**Stadtrat
Jürgen Himmelbauer
Mobilitätsreferent
der Stadt Linz**

Über sechs Millionen Euro stehen im Jahr 2007 für den Straßenausbau in Linz zur Verfügung.

(Fotos: KOMM)