

**JETZT unterschreiben!**



**JA zu mehr Lebensqualität für Linz!**  
**NEIN zur Transitautobahn durch Ebelsberg.**

Interessenverbund „Kein Transitverkehr in Linz“ [www.kein-transit-linz.at](http://www.kein-transit-linz.at)

Linz, 28.5.2021

An das [Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie](#) 1030 Wien

5

## Zusammenfassende Stellungnahme

zu erheblichen Mängeln in der SUP 2018 zur „Osttangente/Ostumfahrung/Ostdurchfahrung Linz“

10 im Verfahren „Strategische Prüfung-Verkehr“ zu Aufnahme ins Bundesstraßennetz gemäß Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz).

Ausgehend von den OÖ Verkehrsdaten 2012 wurde von Sept 2012 bis Feb 2015 in zehn Regionalkonferenzen die jeweiligen Arbeitsschritte zur Auswahl der „optimalsten Trassenvariante“ dargestellt und Ergebnisse präsentiert.

15 #1 Die Entwicklung der zukünftigen Verkehrssituation und die Verkehrssimulationen für Zukunftsszenarien wurden im Juli 2013 erstellt und bis dato NICHT mehr aktualisiert, obwohl im Großraum Linz erhebliche Raumordnungsänderungen entstanden sind und Wohnraum von ca 6000 Wohneinheiten (**3000 in unmittelbarer Trassennähe**) **nicht berücksichtigt wurden**.

20 #2 Die Stadt Linz plant **für 2040 eine Bewohnerzahl von 240.000 Personen**. Cirka 80 % der Linzer Baulandreserven liegen in Linz-Süd in den beiden größten Linzer Stadtteilen Ebelsberg und Pichling mit je 13 km<sup>2</sup>. Der Grünflächenanteil liegt dort bei 80%.

25 Bis 2040 werden demnach ca 25.000-30.000 Bewohner in Linz Süd zuziehen. **Die OUL Trasse mitten durch den Linzer Süden** zerschneidet, zerstört und belastet die dortigen Wohn- und Naherholungsräume und ist in Wirklichkeit eine Ostdurchfahrung von Linz-Süd, in KEINEM Fall eine OstUMfahrung. **Diese bekannten Linzer Stadtplanungsaspekte wurden vom Land OÖ nicht berücksichtigt.**

#3 Die in der Untersuchung 2\_2\_MenschNutzungen\_Bericht.pdf angegebene Zahl der Betroffenen ist falsch, weil der Zuzug von tausenden Personen bis 2025 und später, in den zzukünftigen Neubauten von Linz Süd „vergessen“ wurden.

30 #4 Bei der **Verkehrsachse Donaauraum „Achse B1 - B3 - A1 (Ost)“** unterscheidet man nicht zwischen Stadtgebiet Linz(Süd), Zentralraum(Asten u. Enns) und dem landwirtschaftlich geprägten Machland.

35 #5 Die **Schätzung der Verkehrsmenge** auf S 91 der Verkehrsuntersuchung sind in Anbetracht der raumordnungsmäßigen Bedeutung nur sehr rudimentär. Auszug von S90:  
*„Mangels Kenntnis der genauen Widmung der Flächen musste die Berechnung für alle Flächen je Raumentwicklungsachse vorgenommen werden. Es wurde dabei unterstellt, dass in jeder dieser Achsen die Widmungen anteilig gemäß Tabelle 4 verteilt sind. Für jede Widmung wurden die entsprechenden Annahmen und Richtwerte gemäß dem Verfahren getroffen.“*

#6 Beim verwendeten Bosserhoff-Verfahren zur Ermittlung der Verkehrserzeugung wurden im Untersuchungsraum nur die betrieblichen Potenziale, **aber die Wohn- und Freizeitnutzung nicht berücksichtigt**.

40 #7 Durch die **vielen Schätzungen und Annahmen wegen fehlender Grundlagen** ergeben sich in Tab. 4 eine Gesamtverkehrsmenge zwischen 180.000 Kfz/24h und 1.043.000 Kfz/24h ( Faktor 5,8-fache!), wobei bei diesen Zahlen noch die Verkehrsmenge aus Wohn- und Freizeitnutzung fehlen.

**Diese, infolge einer Annahmen-Kaskade weit spreizenden Zahlen für 24h, sind wenig aussagekräftig.**

- 45 #8 Es wurden auch **keine Untersuchungen zur Verkehrsmenge im Tagesablauf** (Tagesganglinie) gemacht, denn im Untersuchungsraum gibt es zwei Morgen- und eine Spätnachmittags-Verkehrsspitze mit hohem Verkehrsaufkommen. Gesamttagesbetrachtungen sind in diesem Fall nicht zielführend, weil sich das Verkehrsaufkommen nur auf wenige Stunden konzentriert und zu diesen
- 50 Zeitpunkten zu Staus führt, denn dann wären auch die Lärm-, Abgas- und Feinstaubuntersuchungen mit korrekten Verkehrsmengen, aber auf Basis einer 24h Verkehrsverteilung wenig aussagekräftig.
- #9 Die Untersuchungen zu Lärm, Luft und Feinstaub zur SUP basieren somit auf unrichtigen Ausgangsdaten (Verkehrsmenge und Bewohnerdichte) und deren Erkenntnisse sind zwangsläufig unrichtig.**
- 55 #10 Die bevorzugte Trasse 1-A-5.1B wurde bereits im Feb 2015 als die optimalste, aber auch die teuerste Trassenvariante vorgestellt, **wobei 95% der Trasse sich im Feinstaub PM10 vorbelastetem Gebiet befinden** (siehe Umweltbericht S39).
- Damit wird die durch das angrenzende Industriegebiet bereits vorbelastete Gegend durch den zusätzlichen Verkehr der OUL noch mehr belastet. Ähnlich verhält es sich beim Lärm und NO2.
- 60 **Diese „optimalste Trasse“ führt durch das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet aller Varianten.**
- Die Kosten der ausgewählten 13,5km langen Trasse (7 km Tunnel und 2,9km Brücken), 40% auf Linzer Stadtgebiet, wurden bereits 2014 auf 750mio Eur bzw. 55,5 mio Eur/km geschätzt.
- #11 Die Kosten sind unverhältnismäßig hoch.
- #12 Infolge wenig tragfähiger Sedimentablagerungen** und geringer „Gebirgeüberlagerung“ werden
- 65 beim Bau des zweiröhrigen Schiltnerberg隧NELS ähnliche geologische Probleme/Mehrkosten erwartet, wie jene die beim nur 1,5km entfernten einröhrigen Mona-Lisatunnel aufgetreten sind.
- Bei Schlier ist ein Röhrenabstand von 4 x Röhren-Durchmesser einzuhalten, um katastrophale Tunnelleinbrüche, wie vor einigen Jahren in Ungarn passiert, zu unterbinden. Das ist in der Trassendetailplanung (siehe 2\_7\_Vorzugsvariante\_Detaildarstellung.pdf) nicht berücksichtigt worden.
- 70 #13 Durch den **Mehrverkehr der OUL wird zwangsläufig ein 4-spuriger Ausbau** der jetzt schon überlasteten A1 zwischen der zukünftigen AST Ebelsberg und Knoten Haid notwendig. Die möglichen Folgewirkungen für die in der Nähe der AST Ebelsberg befindliche Wohnsiedlung Linz-Wambach, welche mit Abgasen, Feinstaub und Lärm zusätzlich zur Vorbelastung belastet werden, wurden NICHT untersucht.
- 75 #14 In der Öffentlichkeit wird vom Land OÖ immer die Dringlichkeit der OUL mit der zeitlich nahenden Fertigstellung der tschechischen Autobahn bis Wulowitz argumentiert und auf die Umleitung des zukünftig (stark) steigenden Transit(-schwer-)verkehrsaufkommen von der A7 durch Linz auf die OUL argumentiert. Zu anderen Zeitpunkten wird von der Politik mit dem hohen Nutzen der OUL für Pendler argumentiert, **für die es im Linzer Stadtgebiet keine öffentlich zugängliche**
- 80 **Abfahrt gibt. Es gibt keine klare Verkehrsstrategie für die Trasse.**
- #15 Interessant ist, dass die angeblich „optimalste Trasse“ den TEN-Donauhafen Enns nur über einen 15km langen Umweg durch Linzer Stadtgebiet erreicht, wobei sich alternativ die mautfreie und kürzere Strecken auf der B123 anbietet.
- #16 In der **Verkehrsuntersuchung werden KEINE alternativen (Schwer-)Verkehrsmittel** untersucht,
- 85 um Verkehrskapazitäten auf den klimaschonenden Schienenweg zu verlagern und den seit Jahrzehnten geforderten Ausbau einer leistungsfähigen „Summerauer Bahnstrecke“ als ca 50 km langen Anbindung des wichtigsten österreichischen Wirtschaftsraumes an das TEN Eisenbahn-Streckennetz in Tschechien endlich zu verwirklichen. Das Industriegebiet Linz ist schieneninfrastrukturmäßig bestens erschlossen und damit wären die optimalen Voraussetzungen
- 90 für eine Verlagerung von Transporten von Straße auf Schiene gegeben. Der Wunsch vieler

Verkehrsexperten in den letzten Jahrzehnten und auch vom OÖ Landesrat Steinkellner „...Von Prag aus soll über Budweis der Ausbau einer zweispurigen Hochleistungs-bahntrasse erfolgen, die Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erlaubt“ wurde in keiner Weise berücksichtigt.

95 #17 In der Verkehrsuntersuchung ist dem **Hauptargument Transitverkehr** nur die Seite 95 gewidmet. Es gibt auch keine Hinweise auf Untersuchungen des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens.

#18 Die detaillierten und öffentlich zugänglichen **Prognosedaten der ASFINAG zum Vollausbau der S10** bis 2030 betragen 18.000 – 20.000 Kfz/24h, der Großteil davon wird nach Süden durch das Planungsgebiet Großraum Linz durchfahren, **sind trotz Verfügbarkeit NICHT in die**  
100 **Verkehrsuntersuchung zur OUL des Landes OÖ eingeflossen.**

#19 Besonderes Augenmerk verdient der Umstand, dass **die bevorzugte Trasse in der 124 seitigen Verkehrsuntersuchung zum SUP-Verfahren nicht ein einziges Mal erwähnt wird**, somit nicht vorhanden, somit nicht fachlich behandelt und auch nicht mit anderen Trassenvarianten in 2\_1\_Verkehrsuntersuchung verglichen, aber dennoch ausgewählt wurde!!

105 **Für diese in der Verordnung des Landes OÖ festgeschriebene Trasse wurde somit das vorgeschriebene SUP-Verfahren gar nicht durchgeführt.**

**Es fehlt somit die entscheidende rechtliche Grundlage für die Festlegung dieser Trasse.**

#20 Die Auflage der Strategischen Umwelt Prüfung (SUP) erfolgte im Mai 2018. Ergänzend wäre noch zu erwähnen, dass **in der Verkehrsuntersuchung undokumentierte acht Seiten zum Schluß**, scheinbar nachträglich und vermutlich in täuschender Absicht, **angehängt wurden.**  
110

Diese „unkonventionelle“ Vorgangsweise sollte auf strafrechtliche Relevanz untersucht werden.

#21 Der **Faktor Natur-, Lebens-, Freizeitqualität** bleibt im Varianten-Bewertungsmodell unberücksichtigt, denn die Erholungsräume Traun-Donauauen (Natura2000) mit dem Weikerl (Bade-)see und dem Schiltbergwald verlieren erheblich durch die OUL an Erholungswert.  
115 Die Zerschneidung des Auegebietes der Donau in Steyregg kann durch Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeglichen werden, denn die Durchtrennung des zusammenhängenden Auegebietes von Plesching bis Abwinden am linken Donauufer ist ein erheblicher Eingriff in eine große Naturlandschaft die eigentlich zum Natura2000 Schutzgebiet auf der rechten Donauseite gehört.

120 #22 Die von Politikern öfter vorgebrachte Meinung, dass ohne OUL der Verkehr im Innenstadtbereich von Linz „zusammenbricht“ ist hanebüchen und unrichtig.  
**Ebenso ist die Aussage, Linz wird durch die OUL verkehrsmäßig entlastet, unrichtig.**

125 **Stellungnahme zu den behaupteten Entlastungswirkungen** im Umweltbericht 7.3 AUSWIRKUNGEN IM BEREICH VERKEHR & TECHNIK S 81 f.

#23 Es ist richtig, dass die A7 im Nordosten und im Stadtgebiet von Linz durch die OUL entlastet wird, **aber insgesamt fahren durch die OUL mehr KFZ auf Autobahnen durch Linz als ohne OUL und die klimaschädlichen Emissionen im Stadtgebiet nehmen insgesamt zu.**

130 #243 „Deutliche Entlastungseffekte im untergeordneten Netz sind vor allem im Bereich Ebelsberg, auf der Umfahrung Ebelsberg sowie der B1 Wiener Straße zu verzeichnen (Verlagerung auf A1 / Ostumfahrung)“  
Diese Aussage ist unrichtig, gemäß Verkehrssimulation im Szenario L30 N50 Ü5 für die Trasse 1-A-5.1B ist eine erhebliche Zunahme des Verkehrs durch Ebelsberg über die Traunbrücke nach Linz und auf der Ebelsberger Umfahrung ablesbar.  
135

#25 Zu „der maßgebliche VOEST/Chemie-Knoten... wird entlastet“ dies trifft nicht zu, weil auf der Umfahrungsstraße Ebelsberg der Verkehr nachweislich zunimmt und nicht abnimmt, wie das Land OÖ behauptet.

140 #26 „deutliche Entlastungswirkung im Bereich Ebelsberg, Umfahrung Ebelsberg und B1 Wiener Straße“ siehe Regionskonferenz 10 vom Feb 2015 Seite 15 und 40  
**Diese Aussage ist unrichtig, weil bei der Verkehrssimulation mehrfach Parametrisierungsfehler von**

- 145 **Straßenabschnitten der untergeordneten Verkehrswege gemacht wurden.** Somit wurden hohe Verkehrsmengen auf parallel zur A1, B1 und B309 verlaufende Nebenstraßen, Güterwege, Straßen mit Fahrverbot usw. verlegt und damit das hochrangige Verkehrsnetz SCHEINBAR entlastet. Diese überproportionale Verkehrsverlagerung (Erhöhungsfaktor bis zu 260%) auf untergeordneten Verkehrswege ist im Raum Ansfelden bis zur B309, beiderseits der A1 feststellbar. Die behauptete Entlastung findet aber nur am Papier statt, nicht in der Realität, weil rechtliche oder
- 150 straßenkapazitätsmäßige Gründe dies nicht zulassen.  
**Somit wäre die korrekte Verkehrsbelastung für die B1 um ca. 7.600 Kfz/d und die der A1 um ca 7.000 Kfz/d höher als angegeben und dass ca 6.000 Kfz/d der B309 zuzurechnen sind und nicht der L1403 !!**
- 155 #27 Diese Mängel sind dem Land OÖ im Rahmen der Einwendungen 2018 bekannt gegeben worden. **Richtig ist, dass es zu keiner Entlastung im Linzer Süden kommt, sondern zu einer Mehrbelastung.**
- #28 Auch im **Großraum Katsdorf** ist eine ähnliche überproportionale Verkehrsverlagerung (Erhöhungsfaktor bis zu 170%) auf untergeordneten Verkehrswege feststellbar.
- 160 #29 Die **Trassen-Variante N3-M4-S4** vom Ende der A7 über Mauthausen und mit einer Anbindung an den Ennschafan und die A1 Anbindung bei St. Valentin wurde sehr bald ausgeschieden, vermutlich auch deshalb, weil ein Teil der Trasse über NÖ Gebiet verläuft. Obwohl es sich offensichtlich um die kostengünstigste Trasse handelt die den Transitverkehr durch
- 165 dünn besiedeltes Gebiet direkt zum Ennschafan und zur A1 lenken würde, wurde diese sehr bald im Auswahlverfahren **ausgeschieden.**
- #30 Die verkehrsmäßigen **Auswirkungen der „Osttangente“** auf die zukünftige Verkehrsbelastung der jetzt schon **staubelasteten A1 im Bereich Ast Ebelsberg bis Knoten Haid**, bei der deswegen ein
- 170 Ausbau auf 4 Fahrbahnen je Fahrtrichtung notwendig ist, **wurde in der SUP 2018 nicht berücksichtigt, auch nicht die damit verbundene zusätzlichen Auswirkungen von Feinstaub, NOx und Lärm** auf die Bewohner der Wambachersiedlung in Linz Ebelsberg gleich neben der AST Ebelsberg.
- 175 #31 In einzelnen Berichten der SUP sind Rechen-, Darstellungs-, Übertragungsfehler und Auslassungen, die ein weiteres Indiz für eine nicht angemessen korrekte Dokumentenerstellung sind. Von Anfang 2015 bis Anfang 2018 wurden **bis dato keine Datenaktualisierungen**, Verbesserungsmaßnahmen oder Mängelbehebungen, trotz deren Kenntnis aus SUP, durchgeführt, obwohl dies aus
- 180 vielen Gründen mehr als angebracht gewesen wäre und im Zeitalter der Digitalisierung nur einen geringen Zeitaufwand und damit geringe Kosten verursacht hätte, aer einen hohen Mehrwert gebracht hätte.
- #32 Aufgrund einer **veralteten und teilweise überholten Daten- und Sachlage** wurde vom Land OÖ trotzdem eine Trassenentscheidung unternommen.
- 185 #33 **Bei einer Untersuchung in einem derart sensiblen Raum mit vielen sich gegenseitig beeinflussenden Parametern und in Anbetracht der enormer Baukosten ist die durchgeführte SUP einerseits über weite Strecken mit unverhältnismäßig wenigen Mitteln, wenig detaillierter Durchdringung und fachlicher Vertiefung erstellt worden und andererseits mit vielen fachlichen**
- 190 **Mängeln behaftet.**
- Am 25.6.2019 berichtet der ORF von der Pressekonferenz des Landes OÖ , dass die endgültige Trasse der geplanten Ostumfahrung von Linz, nämlich die schon seit Feb 2015 bevorzugte Trasse, vorgestellt worden sei.
- 195 Am 31.7.2019 wurde in OÖ Landtag die Verordnung Nr 63 (LGBLA\_OB\_20190731\_63) zur Trassenfreihaltung der Osttangente Linz (OUL) (Trasse 1-A-5.1B), dargestellt in Anlage 2/1-3, beschlossen.
- 200 #34 Das sehr ambitionierte **EU Klimaschutzziel einer 55 %igen CO2 Reduktion bis 2030** zu erreichen

wird mit einer zusätzlichen Autobahn durch bereits vorbelastetes Linzer Stadtgebiet mit noch mehr Verkehr genau das Gegenteil bewirken.

**#35 Im konkreten Fall stellt sich die Frage:**

205 „Wie kann es sein, dass obige Fehler keinem der Experten von der Abt. Raumordnung des Landes OÖ aufgefallen sind, zumal man doch annehmen muss, dass derart wichtige und bedeutenden Dokumente zumindest von sach- und fachkundigen Personen vor Veröffentlichung Korrektur gelesen werden?“

210 #36 Es hat den Anschein, dass die **Qualität der Verkehrsuntersuchung auf ein Mindestmaß reduziert wurde**, um den Mindestanforderungen einer SUP nachzukommen. Dabei blieben Professionalität, Seriosität und Ehrlichkeit gegenüber den betroffenen Bewohnern auf der Strecke.

215 #37 Die Verhältnismäßigkeit des getätigten Aufwandes, die fehlende Aktualisierung veralteter und überholter Basisdaten und deren durchschnittliche Qualität zur Trassenanalyse ist im Verhältnis zur Bedeutung und der Tragweite bzw. zu den Kosten des Straßenbauprojekts nicht gegeben.

**#38 Der Schiltenbergwald** (Grst Nr 852/1 in KG 45201 Ebelsberg) im Ausmaß von mind . 57ha steht im Eigentum der Stadt Linz und es wurde **am 27.5.2021 im Gemeinderat der Stadt Linz die Resolution :**

220 **TO-N18:** *Ausweisung des Schiltenbergwaldes in Linz/Ebelsberg als Landschaftsschutzgebiet oder als geschützter Landschaftsteil* <https://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GrSitzungen/GetAnfrageAntrag?AnfrageAntragId=242>

**mehrheitlich angenommen.** (ausgenommen Stimmen der ÖVP)

225 Aus diesen obig genannten Gründen ist die als „Osttangente Linz“ gemäß der in LGBLA\_OB\_20190731\_63 beschriebenen Trasse **die Aufnahme in das Bundesstraßennetz zu verwehren.**

230 **Die vielen fachlichen Schwächen, die zu vielen vagen Annahmen und die umfassend dokumentierten Mängel in der SUP rechtfertigen die Forderung nach einer NEUPLANUNG der Nord-Süd Verkehrsverbindung zu Tschechien.**

235 *Es wurden 38 Vorhalte (#xx) aufgelistet.*

Mit freundlichen Grüßen

die Plattform „**Kein Transitverkehr in Linz**“ [www.kein-transit-linz.at](http://www.kein-transit-linz.at) vertreten durch:

|     |                           |  |
|-----|---------------------------|--|
| 240 | Johannes Posch            | betroffener Trassenanrainer in Linz-Ebelsberg  |
|     | Klaus Hart                | betroffener Trassenanrainer in Linz-Ebelsberg  |
|     | Erwin Leitner             | Bundesvorstand von Mehr Demokratie   |
|     | Gerald Ludwig             | Sprecher von Bürgerinitiative Linz-Süd - <i>Kontaktperson für Fragen 0699-13582051</i>                   |
| 245 | Armin Kraml               | Bürgerinitiative Linz-Süd <a href="http://www.facebook.com/BI.LinzSued">www.facebook.com/BI.LinzSued</a> |
|     | Gerald Oberansmayr        | Verkehrswende jetzt!-Linz  |
|     | Anni und Erich Jank       | Verkehrswende jetzt!-Ansfelden-Haid  |
|     | Friedrich Grünberger      | Rettet den Rodelberg, St. Florian bei Linz   |
|     | Renate Ortner             | Sprecherin von Linzer Grüngürtel schützen, jetzt!  |
| 250 | Christian Trübenbach      | Sprecher von Linzer Grüngürtel schützen, jetzt!  |
|     | Lorenz Potocnik           | Gemeinderat Linz, Neos   |
|     | Erich Gusenbauer          | Sprecher von Initiative „Zukunft Klostergarten“ Linz   |
|     | Michael Radhuber          | Gemeinderat Steyregg , Bürgerplattform Steyregg  |
|     | Stefanie Rechberger       | Gemeinderätin Steyregg , Fraktionsführerin ÖVP   |
| 255 | Gerhard Hintringer        | Gemeinderat Steyregg , Fraktionsführer SPÖ   |
|     | Johann Honeder            | Gemeinderat Steyregg , Fraktionsführer FPÖ   |
|     | Gerhard Giessauer         | Sprecher der Bürgerinitiative keine Ostumfahrung(BIKO) Luftenberg/St.Georgen                             |
|     | und Solidarwerkstatt Linz |  |