SCHLOSS MUSEUM LINZ

KULTUR

Reader

Die geplante 4. Donaubrücke bzw. 3. Donaustraßenbrücke In Linz

Erstellt von: Mag. Ute Streitt
Linz 2010

Oberösterreichische Landes Museen

Die Linzer Höhenstraße bekommt unterirdische Konkurrenz

Die „Weinstraße" unter den Hügeln von Linz — Die Mühlkreisbahn verschwindet aus der Stadt — Ein gigantisches Projekt

Wir haben in unserer Ausgabe vom 11. März darüber berichtet, daß in einem Diskussionsabend über das Linzer Schloß auch von einem Straßentunnel durch den Schloßberg gesprochen worden ist. Wir haben damals keine Notwendigkeit gesehen, auf dieses Projekt näher einzugehen, weil uns bekannt war, daß sich — wieder einmal unter dem Ausschluß der Oeffentlichkeit — die zuständigen Stellen mit einem ähnlichen, aber ungleich größeren Projekt befaßten, das auch bereits vor der Verwirklichung steht. Wir sind heute in der Lage, von entscheidenden Schritten in dieser Richtung zu berichten, die bereits am kommenden Sonntag in aller Oeffentlichkeit und Feierlichkeit getan werden.

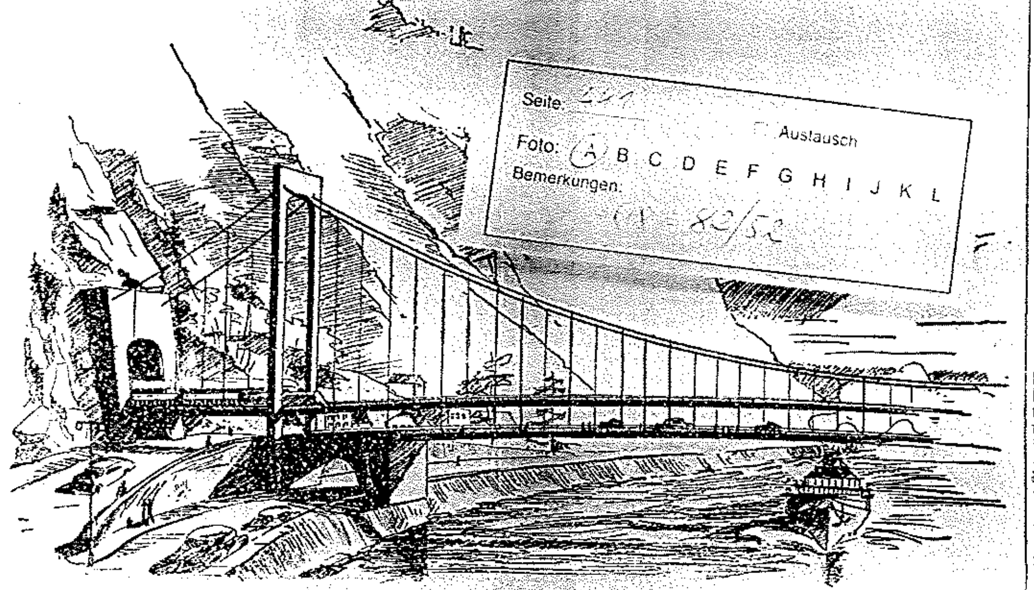
Es handelt sich um die Lösung zweier Verkehrsprobleme, welche die Linzer Stadtväter seit Jahrzehnten beschäftigen, nämlich um die Schaffung einer die Landstraße entlastenden Süd—Nord-Verbindung und gleichzeitig um die Entfernung der Mühlkreisbahn aus dem Urfahrer Stadtkern und von der Urfahrwände.

Bekanntlich sind über die Schaffung einer Entlastungsstraße schon verschiedene Projekte mit nicht unerheblichen Kosten aufgestellt und zum Teil in die Wirklichkeit umgesetzt worden. Vor zwanzig Jahren hat man die Sperre Harrachstraße und Graben beseitigt, dann wurde von der Franck-Straße eine Laststraße an die Donau geschaffen, die als Ringstraße gedacht war. Man mußte aber diese Projekte wieder begraben, weil beide Verkehrslinien an der Donaulände mündeten. Das Projekt, eine Brücke zwischen der Nibelungenbrücke und der Eisenbahnbrücke zu erbauen, scheiterte damals an den Kosten.

Während des Krieges aber hat Linz in seinen Luftschutzkellern eine Lösungsmöglichkeit entdeckt: die großen Sandhöhlen bieten einen hervorragenden Anlaß zu einer Tunnelierung. Beispielsweise haben die Kellereien der Zentralkellerei allein eine Länge von einem Kilometer, ebenso ist der Bauernberg durch die Kellereien der seinerzeitigen Aktienbrauerei unterhöhlt. Im Kapuzinerberg befinden sich die Weinkeller der Kapuziner. Man könnte also förmlich von einer „Weinstraße unter den Hügeln" sprechen. Es wäre also ohne übermäßige Kosten möglich, von der Gugl an bis zur Donaulände einen Straßentunnel zu schaffen.

Bei dieser Erkenntnis setzten nun unsere großstädtischen Projektemacher ein: die vorhandenen Sandkeller zu einer Umfahrungsstraße von der Weingartshofstraße bis zur Passauer Bundesstraße zu bauen, die etwa unterhalb des Königsweges aus dem Berg treten würde.

Bei dem Gedanken an den Königsweg kam den Projektanten ein Königsgedanke: zugleich könnte nämlich das leidige Problem der Mühlkreisbahn gelöst werden, die sich heute durch die engen Gassen von Urfahr durchschlängeln muß und an vielen Stellen den Verkehr behindert. Wenn man die Donau in einer Straßen- und einer Eisenbahnbrücke beim Urlaubsstein überquert, ist die Eisenbahnverbindung ins obere Mühlviertel gegeben. Hier gewinnt das Projekt nun amerikanische Formen: es ist nicht nur ein zweigeschossiger Tunnel, sondern auch eine zweigeschossige Brücke geplant, das obere Geschoß für die Bahn, das untere für die Straße.



Frappierende Einzelheiten

Im einzelnen ist zu dem Projekt bisher folgendes bekanntgegeben worden: Ein weiterer Ausbau der von der Waldeggstraße ausgehenden Abkürzung zur Salzburger Bundesstraße — verbunden mit einer Ueberführung der Eferdinger Lokalbahn südöstlich von Niederreith — wird diese Straße zu dem Haupteinfallstor nach Linz aus dem Westen machen. Der jetzigen Trassenführung der Eferdinger Lokalbahn entlang wird ein elektrifizierter Strang der Bundesbahn laufen. Beide, Straße und Bahn, werden dann etwa zwischen Ziegeleistraße und Weingartshofstraße in den Berg führen und dort in zwei nebeneinanderliegenden Tunnels unter dem Bergschlössel und der Gugl durch zur Kapuzinerstraße führen, wo sie etwa östlich der jetzigen Linzer Glashütte wieder ans Tageslicht kommen werden. Die Kapuzinergasse wird von beiden Trassen überbrückt werden.

U-Bahnhof Urlaubstein

Westlich vom Taubstummeninstitut verschwinden die beiden Tunnels wieder in der Bergwand, um unter der Kote 309 (Jungbauer), unter Mariahilfgasse, Lessingstraße und Römerstraße zum Urlaubstein zu führen. Dort wird ebenfalls eine Straßenabfahrt, die wegen der Knappheit des zur Verfügung stehenden Platzes schon im Berge anfängt, gebaut werden, während für die Eisenbahn ein nach den modernsten Gesichtspunkten ausgestatteter unterirdischer Bahnhof errichtet werden wird.

Die modernste Brücke Europas im Entstehen

Hier am Urlaubstein beginnt der zweite Großabschnitt des gigantischen Bauprogrammes, der zur gleichen Zeit durchgeführt werden soll. Hier wird eine kühne Doppelbrücke — für Eisenbahn und Straße — in zweistöckiger Bauweise den Fluß überspannen; der Stadt Linz damit endlich die so lange geforderte neue Flußüberquerungsmöglichkeit bietend. Am jenseitigen Urfahrer Flußufer wird die Bahn wieder in den Hängen des Spatzenbauernberges verschwinden, um dann in einem großen unterirdischen Bogen wieder an den Fluß zurückzukehren. Von hier bis zur jetzigen Straßenüberquerung knapp vor Ottensheim wird die Bahn an der dem Fluß abgewandten Straßenseite bleiben, stellenweise nach der Art der Flexenstraße in Galerien in die Bergwand eingebettet, vor allem in der sogenannten Urfahrwände.

Es braucht wohl nicht betont zu werden, daß mit dieser umwälzenden Aenderung und Verbesserung die gesamte Mühlkreisbahn elektrifiziert wird, die dann außerdem ihren Bahnhof in Urfahr auflassen wird, so daß der gesamte Linzer Bahnverkehr endlich am neuen Hauptbahnhof zentralisiert sein wird. Für die Urfahrer Bahnbenützer wird zwischen Brücke und Tunneleingang an der Gabelung Ottensheimerstraße—Rudolfstraße eine Haltestelle der Bahn errichtet werden.

Die Finanzierung ist gesichert

Das Erfreulichste an diesem Riesenprojekt ist, daß die Finanzierung gesichert ist. Dank der Verwendung der verschiedenen Kellereien werden die Kosten des Tunnelbaues nicht sehr hoch sein. Sie werden überdies dadurch hereingebracht werden, daß die Eisenbahnbrücke durch die Verlegung der Mühlkreisbahn überflüssig wird. Diese Brücke wird abgetragen und an eine zahlungskräftige Gemeinde an der unteren Donau verkauft werden. Es liegen bereits zahlreiche Anbote dafür vor. Mit dem Erlös glaubt man die gesamten Tunnelarbeiten decken zu können.

Das entscheidende Stück, die Finanzierung des Brückenbaues, wird jedoch aus Marshall-Plan-Mitteln genommen werden können. Durch direkte Verhandlungen mit dem ECA.-Departement I/IV ist es gelungen, einen Betrag von 32 Millionen Dollar freizubekommen, mit dem die Verlegung der Mühlkreisbahn finanziert werden kann. Die Stadt selbst wird die Kosten der Tunnelbeleuchtung übernehmen, erhofft sich aber anderseits einen großen Ertrag durch die Besteuerung der an dieser Kellerstraße entstehenden Lokale. Angesichts dieser Einnahmen ist die Stadt geneigt, sich in der Beleuchtung allerhand Effekte zu leisten.

Nach einem generellen Beschluß des Gemeinderates werden bekanntlich zwei Prozent der Bausumme bei öffentlichen Bauten für künstlerische Gestaltung aufgewendet. Aufträge an die bildenden Künstler werden vorbereitet, um die Straße mit den Denkmälern der Mitglieder des Gemeinderates zu schmücken.

Feierlicher Anstich am Sonntag

Der feierliche Anstich zum Tunnelbau wird am Sonntag um 11 Uhr vormittags an drei Stellen vorgenommen werden. Verkehrsminister Waldbrunner wird zu dieser Stund südwestlich des Gasthofes „Zur Lokomotive" das erste Bohrloch stechen, bei der Zentralkellerei wird Bundeskanzler Dr. h. c. Ingenieur Figl den Anstich vollziehen und Staatssekretär Uebeleis wird den ersten Spatenstich zum Bau der Brücke in seine Mühlviertler Heimat beim Urlaubstein vornehmen.

Ein einziges Hindernis

legt sich am Vorabend des für Linz historischen Ereignisses noch in den Weg. Da die Brücke die Verbindung zwischen zwei Zonen herstellen wird, ist die Zustimmung des Alliierten Rates notwendig. Zur Stunde ist die Sitzung, die sich mit dieser Angelegenheit befaßt, noch nicht beendet. Wir zweifeln aber nicht, daß sich in diesem Falle die so seltene Einmütigkeit herstellen lassen wird.

In diesem Falle wird der erste Anstich zur künftigen Weinstraße zweifellos unter großer Anteilnahme der Linzer Bevölkerung vor sich gehen.

Welser Nachrichten

Erbgut durch Besamung

Der Leiter der Bundesanstalt für künstliche Befruchtung in Wels, Dozent Doktor Raphael Koller, hat einen Katalog der in der Anstalt aufgestellten Zuchtstiere herausgegeben, bei dem in einem Vorwort der Wert der künstlichen Befruchtung betont und jenen der Dank ausgesprochen wurde, welche der Bundesanstalt zu ihrem guten Start verholfen haben. Während von den seit dem Bestehen der Anstalt bereits wieder abgestoßenen Stieren nur die Abstammungsdaten vermerkt sind, werden von den zur Zeit in Verwendung stehenden Tieren auch die Bilder gezeigt. Durch diesen Katalog, der für alle Interessenten durch die Bundesanstalt erhältlich ist, erfahren die guten Beziehungen der Leitung der Anstalt zu den Züchtern sicher noch weitere Festigung.

Eine neue Bahnlinie

In aller Stille ist in den letzten Monaten im oberösterreichisch-salzburgischen Grenzgebiet eine neue Bahnlinie entstanden, die am 1. April zunächst den öffentlichen Güterverkehr aufnehmen wird. Die von der Salzach-Kohlen-Bergbau-Gesellschaft errichtete Nebenbahn wird Bürmoos und Trimmelkam miteinander verbinden. Die Bahn ist normalspurig und schließt in Bürmoos an die Strecke Salzburg—Lamprechtshausen der Salzburger Verkehrsbetriebe an, so eine Verbindung mit dem Schienennetz der Oesterreichischen Bundesbahnen herstellend. Die Aufnahme des Personenverkehrs auf der neuen Strecke, die in die Frachtdurchrechnung der österreichischen Eisenbahnen einbezogen ist, wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Oh, dieses Telefon
Es macht den Chef nervös und die Beamtin noch mehr. Nervenkraft und Ruhe aus
BIOMALZ

Die „Lücke" schloß sich

Vor etwas mehr als einem Jahr schrieben wir, daß mit der Errichtung der Geschäftsfront im Linzer Ursulinengebäude die letzte Geschäftslücke an der Linzer Landstraße geschlossen werden konnte. Wie sich später herausstellte, war dies nicht ganz richtig, da das Eckgeschäft Klobasa infolge widriger, meist amtlicher Umstände geschlossen bleiben mußte. Jetzt konnte nun endlich auch das Modenhaus Otto Klobasa, des Initiators des Ursulinenausbaues, seine Pforten öffnen. Die geschmackvoll dekorierten Schaufenster des elegant gestalteten Geschäftes zeigen schon die Spezialitäten des Unternehmens: Damenwäsche, Strümpfe, Kinderbekleidung, Damenblusen und -röcke.

Raucher
MISSFARBENEN ZAHNBELAG BESEITIGT
CHLORODONT

Jenseits der Grenzen

Man meldet aus . . .

Berlin, daß die ostdeutsche Berliner Radiostation kürzlich gegen den undemokratischen und unerwünschten Brauch Stellung nahm, daß sich Filmdarsteller und Produzenten — wie dies im kapitalistischen Westdeutschland üblich sei —, bei den Premieren deutscher Filme vor dem Publikum verneigen. Die Darsteller sollten sich, so erklärte der Sender, unter das Publikum mischen und die Zuhörer nach Verbesserungsvorschlägen ausfragen.

Budapest, daß das Unterrichtsministerium den ungarischen Theaterdirektoren mitgeteilt hat, es würde zu seinem Mißfallen bei den Stellen, die die Entwicklung unserer Volksdemokratie hervorheben, nicht entsprechend geklatscht. „Ich erachte es deshalb als notwendig", hieß es, „daß die Theaterbilleteure und anderes Theaterpersonal nach vorheriger Instruktion die Initiative zum Beifallklatschen an geeigneten Stellen ergreifen."

Richmond, daß es aus eigenartigen Gründen vor dem Konzerthaus der Hauptstadt des Staates Virginia zu einer Demonstration kam. Am Abend sollte ein Konzert des farbigen Jazzdirigenten Duke Ellington stattfinden. Es stellte sich jedoch heraus, daß alle guten Sitze für farbige Besucher reserviert waren. Die weißen Konzertgänger demonstrierten gegen diese Aeußerung „rassischer Vorurteile".

New York, daß auf dem Fundamt ein Paket abgegeben wurde, von dem sich herausstellte, daß es Juwelen im Werte von rund 50.000 Dollar enthielt. Der New-Yorker Juwelier Irwing Meyer hatte das Paket im Autobus vergessen, während er in die Witzzeichnungen seiner Zeitung vertieft war.

Taft (Kalifornien), daß die dreizehn Jahre alte Betty Barnett von einem Hund niedergeschossen wurde, als sie mit einigen Freundinnen vor dem Fernsehapparat eine Wild-West-Show betrachtete. Der Hund sprang auf ein geladenes Gewehr, das auf einem Diwan lag. Dabei löste sich ein Schuß, der Betty in den Hals traf. Glücklicherweise stellte sich die Verletzung als nicht sehr schwer heraus.

Chikago, daß die deutsche Lehrmittelfabrik Physika auf der letzten Messe ein Atomspielzeug ausstellte, das es den Kindern erlaubt, ohne Gefährdung mit 100.000 Volt zu experimentieren. Ein amerikanischer Spielwarenerzeuger bestellte 100.000 Stück im Gesamtwert von etwa [illegible] Millionen D-Mark.

Philadelphia, daß Yolande Betbeze, die Miß Amerika 1950, die nun schon seit Monaten die Vereinigten Staaten bereist, um für die [illegible] Spitäler Blutspender zu werben, in Philadelphia selbst Blut für die kämpfende Truppe spenden wollte. Sie wurde wegen chronischer Blutarmut abgewiesen.

Tokio, daß Kaiser Hirohito jetzt einen neuen Wagen bekommen hat — einen Cadillac, den er vor drei Jahren bestellt hatte. Der Kaiser hat sich über den Wagen wie ein Kind gefreut [illegible]. Er hatte seit fünfzehn Jahren den gleichen Packard

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 7
Mi, 16. Nov. 1963

Wie die neue Donaubrücke die Autoströme in Linz verändert

LINZ (OÖN-mb). Wie immer die Zu- und Abfahrten für die neue Donaubrücke bei Margarethen auch ausschauen werden — im Endeffekt wird das Bauwerk zwar eine deutliche Entlastung für Urfahr und die Nibelungenbrücke bringen, die Verkehrsdichte auf der Westumfahrung aber bleibt gleich. Das berechneten die Planungs- und Verkehrsexperten der Stadt Linz.

Sie stellten den Zahlen über die derzeitigen Verkehrsströme zwei Zukunftsprognosen gegenüber: eine für jene Zeit, in der nur die Brücke existiert, die Donaulände in Linz aber noch unverändert ist, und eine zweite für die Zeit, wenn Obere und Untere Donaulände ausgebaut sind — wie, das steht derzeit ohnehin noch in den Sternen.

Momentan, so Planungschef Dipl.-Ing. Holzleitner und Verkehrsplaner Dipl.-Ing. Rathberger zu den OÖN, verteilt sich die Masse der Autos in der Morgenspitze zwischen 6.30 und 7.30 Uhr wie folgt:

● Von Puchenau wälzen sich in dieser Stunde im Durchschnitt 1200 Autos in Richtung Linz. 950 quälen sich durch das Nadelöhr der Rudolfstraße, 250 werden in die Obere Donaustraße, das ist die schmale Uferstraße am linken Donauufer, geleitet. Zusammen mit den anderen Verkehrsströmen führt das dazu, daß die Nibelungenbrücke in einer Stunde 2400 Autos verkraften muß.

● Auf der Oberen Donaulände, also am rechten Ufer, fahren zur selben Zeit 600 Fahrzeuge in Richtung Stadt, von denen 140 beim Römerbergtunnel nach rechts in die Westumfahrung einbiegen. Zusammen mit den 780 Autos, die aus Richtung Nibelungenbrücke den Tunnel ansteuern, ergibt das eine Verkehrsbelastung von 920 Fahrzeugen pro Stunde auf der Westumfahrung.

● Die erste Bauetappe — die Brücke allein — würde vor allem die Frequenz auf der Oberen Donaulände verstärken: Etwa 400 Fahrzeuge werden den Berechnungen zufolge die Donau auf der neuen Brücke queren und damit für eine Verkehrsspitze von 1000 Autos auf der Donaulände sorgen. Immer noch 800 würden die Rudolfstraße befahren, die Frequenz der Nibelungenbrücke würde leicht sinken, auf 2250 Fahrzeuge.

Entscheidend verändern wird die Situation erst ein Ausbau der Oberen Donaulände mitsamt einer befriedigenden Lösung der Abbiegeprobleme beim Römerbergtunnel. Dann kämen in den Zeiten der Morgenspitze mindestens 850 Autos über die neue Brükke nach Linz herüber, bei weiterem Ausbau der Wohnmöglichkeiten in Puchenau sogar 1000. Die Obere Donaulände hätte dann 1300 Autos pro Stunde zu verkraften, die Nibelungenbrücke nur noch 1800, die Gesamtfrequenz auf der Westtangente bliebe nach wie vor bei 920, weil sich die Zielrichtung der Autofahrer nicht verändert.

OÖ. Nachrichten, S. 2
SA, 16. Juli 1966

Baubeginn 3. Linzer Donaubrücke offen
Ohne Anleihe kein zügiger Autobahnbau

WIEN (OÖN). Verkehrsbauten in Oberösterreich kamen gestern in der Parlamentsfragestunde zur Sprache. Anfragen bezogen sich auf den Baubeginn der dritten Linzer Donaubrücke und des Autobahnzubringers Wels sowie auch der Traunbrücke. Bautenminister Kotzina vermied vorsichtshalber die Angabe von konkreten Terminen, vermittelte aber einen Einblick in die Vorhaben. Im übrigen bot die letzte Fragestunde der Frühjahrssession wenig interessante Neuigkeiten und verlief ohne Konflikte. Von 31 Fragen konnten nur 20 erledigt werden.

Obwohl der Bund für den Bau der dritten Linzer Donaubrücke, den die Stadt Linz betreibe, nicht zuständig sei, erfolgten unlängst Verhandlungen über eine gemeinsame Finanzierung, teilte Minister Kotzina dem Abg. Libal (SP) mit. Die Frage um den Baubeginn löste zunächst den lautstarken Zwischenruf aus: „Acht Tage vor der Wahl" (FP-Abg. Peter). Aber Minister Kotzina meinte gelassen: „Auch das wäre ein erheblicher Fortschritt, wenn ich heute garantieren könnte, daß acht Tage vor den nächsten Wahlen der Baubeginn erfolgen kann."

Auf die Frage des Abg. Pittermann (SP) über den Baubeginn beim Autobahnzubringer Wels wich Minister Kotzina ebenfalls der Terminfrage aus, legte aber die Fortschritte der Arbeiten dar. Da vor kurzem über die Trassen im Autobahndreieck Wels Klarheit gefunden worden sei, könnten nun die Grundeinlösungen beginnen. Hinsichtlich der neuen Traunbrücke seien die Voraussetzungen zur baldigen Vergabe der Baulose gegeben. Minister Kotzina erklärte auf eine Anfrage von Abg. Dr. van Tongel (FP), daß er das Ziel einer Anleihe für den Autobahnbau weiterhin verfolge, obwohl Finanzminister Schmitz Anleihen für nicht vertretbar halte. Aber ohne zusätzliche Wege zur Finanzierung könnte das vorgesehene Bauprogramm den Erfordernissen entsprechend nicht realisiert werden.

Kronenzeitung, 1976 (?), undat. Archiv OÖN

Erdgas-Fragen an die Mühlviertler

Linz. – Ab Ende 1979 wird die Erdgasleitung durch das Mühlviertel – von Liebenau über Bad Leonfelden bis Oberkappel – fertiggestellt sein. Durch sie wird persisches Erdgas nach Westeuropa transportiert – aber auch der Mühlviertler Bedarf kann dann aus dieser Leitung gedeckt werden. Nun will die Handelskammer feststellen, wie hoch dieser „Lokalbedarf" sein wird: Davon hängt die Dimension der von Freistadt in den Raum Perg-Pregarten geplanten Stichleitung ab.

5000 Nächtigungen im „Jung-Lentia"

Linz. – Bis einschließlich Juni hatte die neuen Jugendherberge im „Lentia 2000" etwa 4000 Nächtigungen zu verzeichnen, für Juli dürften weitere 1500 dazukommen – so daß jetzt bereits die 5000er-Grenze überschritten ist. Dies geht aus einem Bericht Landes-Vize Possarts hervor. Unter anderem waren bereits Jugendgruppen aus Indien, Senegal, Madagaskar und Nigeria zu Gast in den „Lentia 2000"-Räumen. Unter den Gästen befanden sich auffallend viele Sportler aus dem In- und Ausland.

Linz: Bei Brückenbau keinen Tag vergeuden

Linz. – „Ich wehre mich gegen den Versuch, Verwirrung über den Standort der von Linz geforderten zusätzlichen Donaubrücke zu schaffen", kommentierte SP-Vizebürgermeister Samhaber Meldungen einer anderen Zeitung, man wolle „Linz in ein Brückenabenteuer stürzen und die neue Donaubrücke beim Elmirastollen bauen".

„Die neue Brücke soll stromaufwärts des Römerbergtunnels entstehen – im Zuge einer neuen, modernen Westumfahrung", sagte Samhaber. Die Initiative der „Kronen-Zeitung" für gemeinsames Vorgehen zugunsten der Linzer Brückenwünsche gilt also genau jenem Bauwerk, das die Linzer seit einem 1975 gefaßten Gemeinderatsbeschluß anstreben.

Bei der Realisierung der Linzer Brückenforderung dürfte kein Tag vergeudet werden, betonte Samhaber weiter: Der Ausbau der Rohrbacher Bundesstraße werde erst durch einen Anschluß über die Donau endgültig sinnvoll – denn die derzeit benützten Straßen würden ab 1980 nicht mehr den Verkehr verkraften können.

Linz gönne den Mühlviertlern zwar die neue Donaubrücke bei Niederranna, dieses Bauvorhaben dürfe jedoch den Linzern „keinen Tag und keinen Schilling" für ihr eigenes Brückenprojekt kosten: Die neue Donaubrücke in Linz sei so wichtig, daß alle – Bund und Land – zusammensteuern müßten und daß für eine Beteiligung des Landes vorzusorgen sei.

Daß der Bund die derzeitige Westdurchfahrt verbreitern und mit Fußgängerüber- und -unterführungen ausstatten will, helfe lediglich die Zeit bis zur Fertigstellung der neuen Westumfahrung und der neuen Donaubrücke „halbwegs zu überstehen".

Stabile Oberösterreicher

Umfragen: Meinungen ähnlich wie 1975

Linz. – Umfragen in ganz Oberösterreich beweisen es: In grundsätzlichen Fragen herrscht die gleiche Auffassung wie 1975. Allerdings mit – zumeist kleineren – Varianten, die gewisse Trends erkennen lassen.

Waren beispielsweise 1975 genau 86 Prozent der Oberösterreicher der Meinung, „die Reichen müßten stärker besteuert werden", so sind es heuer „nur" noch 80 Prozent. Um lediglich ein Prozent sank die Zahl der Befürworter der Todesstrafe „bei schweren Verbrechen" – von 72 auf 71 Prozent. Stark gesunken ist hingegen das Interesse an Politik. Im Wahljahr 1975 waren 51 Prozent interessiert, jetzt sind es nur noch 37 Prozent.

Steigende Zustimmung findet hingegen die Meinung, daß die „Multis" (die multinationalen Großkonzerne) eine Gefahr bedeuten. 1975 glaubten dies erst 48 Prozent der Befragten, jetzt sind 60 Prozent dieser Auffassung. Auch das Verständnis für Frauen, die von der Fristenregelung Gebrauch machen, hat weiter zugenommen – sie finden Toleranz bei 78 Prozent der Befragten (1975: 67 Prozent).

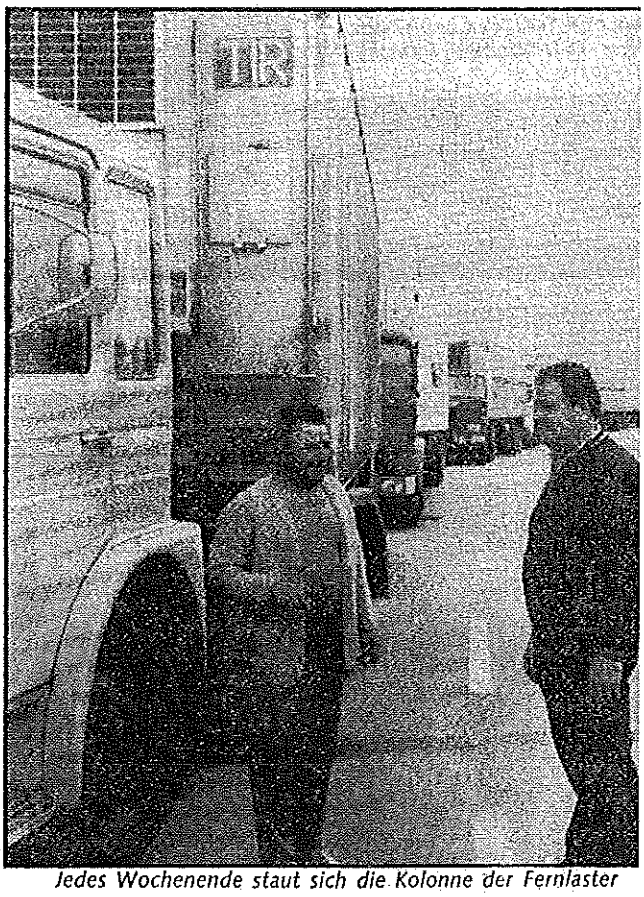
Unerträglicher Lärm von Lastwa

Straßenblockad den Schärdinge

Zur Selbsthilfe will nun die Schärdinger Bevölkerung g fen: Mit einer Straßenblockade soll am kommenden Woch ende dem Ansturm rumänischer Fernlaster, der den Anrain während der Nachtstunden den Schlaf raubt, entgegengel ten werden. Ein Schärdinger: „Es ist derzeit unerträglich."

Stein des Anstoßes sind die Sattelschlepper aus Rumänien. Die „dicken Brummer" werden von den Fahrern am Beginn jeden Wochenendes beim Schärdinger Grenzübergang abgestellt. Die Fahrzeugkolonne reicht bis ins Stadtgebiet.

Da die Sattelschlepper Früchte verderbliches Gut geladen ha müssen die Kühlaggregate ei schaltet bleiben. Der Sprecher Bürgerinitiative, Ernst Scheure (48), zur „Oberösterreich-Kro Zeitung": „Das hört sich dann



Jedes Wochenende staut sich die Kolonne der Fernlaster

Diebstour im Hafturlaub

Seinen fünftägigen „Häfenurlaub" nützte der verurteilte Dieb Ru dolf A. (27) aus Ampflwang am Hausruck zum Stehlen: Er schlich ein Sporthotel seines Heimatorts und plünderte in einem Gästez mer die Brieftasche einer Urlauberin, ehe er in einem zweiten F denzimmer ertappt und verscheucht wurde. Der Dieb flüchte einem gestohlenen Moped nach Vöcklabruck. Dort wurde e tet und ins Kreisgericht Wels zurückgebracht.

Kronenzeitung, undat. Archiv ÖON

Trauner: Brückenbau stärkt die Wirtschaft

Linz/Rohrbach. – „So teuer auch der Bau von Brücken kommt – in vielen Fällen bringt er auf dem Umweg über die Stärkung der Wirtschaft sowohl der Bevölkerung wie auch dem Finanzminister Gewinn!" erklärte Wirtschaftslandesrat Trauner der „Oberösterreich-Kronen-Zeitung". Darum unterstütze er die Initiative, die Oberösterreichs Parlamentarier zu gemeinsamem Handeln zugunsten des Baues einer weiteren Linzer Donaubrücke aufruft. Begrüßt wird unsere Initiative – unter anderem – auch vom Rohrbacher SP-Bezirksobmann Dr. Michlmayr: „Die neue Linzer Donaubrücke ist notwendig", erklärte er.

Die von Landesrat Trauner aufgestellte „Brückenrechnung": Durch den Bau neuer Donaubrücken in Niederranna und im Westen von Linz werde das obere Mühlviertel weitaus besser als bisher für den Verkehr erschlossen. Das erleichtere nicht nur die Fahrtbedingungen für Pendler, sondern auch die Schaffung von

VON HANS MANN

Arbeitsplätzen im Bezirk Rohrbach. Sowohl der Fremdenverkehr wie auch die Ansiedlung neuer Betriebe würden durch die Brückenbauten begünstigt. Dadurch steige die Steuerkraft im oberen Mühlviertel – und das „Plus an Steuern", das zu erwarten ist, werde die hohen Kosten der neuen Brücken wieder hereinbringen.

„Die Brücke im Raum Niederranna beispielsweise wird für die Bereiche des oberen Mühlviertels und des Sauwaldes eine ähnliche wirtschaftliche Belebung bringen wie der Bau der neuen Standseilbahn auf die Wurzeralm für den Raum Spital-Windischgarsten", erklärte Trauner wörtlich: Die 80 Millionen Schilling, die Oberösterreich für die Brücke in Niederranna ausgeben wird, seien also „bestens angelegt". Die positiven Auswirkungen dieses Brückenbaues würden vervielfacht, würde auch der Bund initiativ – und den Bau der Linzer „Donaubrücke West" übernehmen.

Der SP-Bezirksobmann von Rohrbach, Professor Dr. Michlmayr, tritt gleichfalls energisch für die Brückenbauten ein. „Die Maßnahmen des Landes im Raum Niederranna bringen dem oberen Mühlviertel zweifellos neue Entwicklungsmöglichkeiten. Nun müssen wir Mühlviertler auch dafür eintreten, daß Linz vom Bund eine zusätzliche Brücke im Westen der Stadt bekommt – eine Donaubrücke, die gleichfalls dem oberen Mühlviertel zugute kommen und beachtliche Wirtschaftsimpulse bringen wird!"

Chancen für den Tennissport

Neue Anlage im Hausruckviertel eröffnet

Neumarkt I. H. – Die Zahl der Tennisanlagen in Oberösterreich steigt weiter: Landesvize Possart eröffnete zum Wochenende in Neumarkt (Hausruck) einen neuen, vier Spielfelder umfassenden Tennisplatz.

In den letzten Jahren sind in Oberösterreich Dutzende neue Tennisanlagen entstanden, darunter etliche wetter- und winterfeste Tennishallen.

Gleichfalls in Neumarkt erfolgte der Spatenstich zu einer neuen Turnhalle. Sie wird – wie der Tennisplatz – vom örtlichen Turnverein gebaut. Später soll sie auch den Besuchern der benachbarten Schule zur Verfügung stehen.

Millionen für die Innviertel-Kultur

Ried. – 15 Millionen Schilling läßt sich die Stadt Ried den Um- beziehungsweise Anbau des Volkskundehauses kosten. In dem Kulturzentrum, das im Dezember eröffnet wird, sollen unter anderem Arbeiten der Innviertler Künstlergilde gezeigt werden.

Oberösterreich an Energie-„Spitze"

Linz. – 30 Prozent der in Österreich erzeugten Energie stammen aus Oberösterreich. Darüber hinaus zählt unser Bundesland aber auch zu den Energiegroßkonsumenten. Rund ein Viertel der Gesamtenergie wird in Oberösterreich verbraucht.

Schwimmer im Mondsee vermißt

Taucher suchen derzeit im Mondsee nach einem vermißten Schwimmer: Der 25jährige Fabriksarbeiter Hans-Dieter Euskirchen aus Deutschland hatte einen Arbeitskollegen am Campingplatz „Seestern" besucht und wollte den See durchschwimmen. Tatsächlich ging er beim gegenüberliegenden Ort Kreuzstein an Land und wurde auch beim Zurückschwimmen etwa dreißig Meter vom Ufer entfernt von Fischern beobachtet. Am Campingplatz kam er allerdings nicht mehr an.

3 Mähdrescher be Ernte ausgebrann

Während der Erntearbeiten gen auf Oberösterreichs Feld drei Mähdrescher Feuer: Dietach bei Steyr brannte Drescher, den der 19jährige La wirtssohn Karl Grünwald ienk total aus. Sachschaden 200.(Schilling. In Hochscharten Wels ging die Erntemaschine 36jährigen Landwirtes Rud Weiß in Flammen auf, und in R im Traunkreis wurde der Mähd scher des 39jährigen Franz He durch einen Brand schwer schädigt. Brandursache in al Fällen: Überhitzung des Motors

In Garstener Diskothel Gast niedergeschossel

Eine Schießerei in der Garstener Diskothek Hanke forderl in der Nacht auf Sonntag einen Schwerverletzten: In d Kellerbar hatte der Graveur Franz Heinz Nagenkögl (28) a Ludwigsburg (BRD) plötzlich eine Pistole gezogen und de Kraftfahrer Franz Maierl (24) aus Steyr niedergeschossen.

Bei den Einvernahmen durch Garstener Gendarmeriebeamte schrie der schießwütige Graveur immer nur nach seinem Rechtsanwalt und weigerte sich bisher beharrlich, Angaben über das Motiv zu machen. Die Beamten hatten daher einige Mühe, den Mordversuch zu rekonstruieren: Franz Heinz Nagenkögl, der seit sieben Jahren in der Bun-

VON JOHANN HAGINGER

desrepublik wohnt, war am Samstag in seinen Geburtsort Garsten zu seinen Eltern auf Besuch gekommen. Kurz nach Mitternacht tauchte er in der Kellerbar der Diskothek Hanke auf.

An der Theke unterhielt er sich mit dem 24jährigen Kraftfahrer Franz Maierl aus Steyr, der zu diesem Zeitpunkt bereits so stark alkoholisiert war, daß er später den Gendarmen nicht einmal mehr Angaben über das Gespräch mach konnte.

Plötzlich zog Nagenkögl aus s ner Herrenhandtasche eine Pisto Kaliber 7,65 Millimeter, richtete s gegen den Kraftfahrer und drück ab. Das Projektil verfehlte n knapp das Herz des Gastes u drang in den linken Arm in Brus höhe ein. Dann richtete Fra Nagenkögl die Waffe gegen d Kellner Hubert Bernöggér (19) u gegen einen weiteren anwesend Gast, den Postangestellten Vikt Walisch (27), beide aus Garsten.

Als der Kellner telefonisch Hil für den verletzten Kraftfahrer – d schließlich von einem Autofahr ins Krankenhaus gebracht wurde holte, steckte Nagenkögl die Pisto wieder ein.

Dann blieb der Täter bis zu Eintreffen der Gendarmerie in d Kellerbar sitzen.

Niedergeschossen: Franz Maierl

Diebische Elster wurde verhaftet

Nachdem sie bei einem Einschleichdiebstahl bei einer Landwirtin in Ansfelden bei Linz auf frischer Tat ertappt worden war, wurde die berüchtigte „Elster" verhaftet: Die 38jährige Linzerin Maria Kogler soll in Oberösterreich zahlreiche Schmuckdiebstähle begangen haben. Die Erhebungen der Gendarmerie laufen auf Hochtouren.

Nachrichten, S. 5, Von Tag zu Tag
FR, 22. Juli 1977

Kampf um die Donaubrücken
Linz attackiert Landespläne

LINZ. Seitdem das Land verkündet hat, daß es auf eigene Kosten den Bau der Donaubrücke Engelhartszell vorzieht, war eine Linzer Attacke gegen diese Pläne zu erwarten. Jetzt ist sie da: Linz drängt darauf, zuerst eine dritte Brücke in der Landeshauptstadt zu bauen.

„Der vorzugsweise Baubeginn der Donaubrücke in Engelhartszell bei gleichzeitiger weiterer Verschiebung des Baues einer dritten Straßenbrücke über die Donau in Linz ist in keiner Weise zu rechtfertigen", deponierte Bürgermeister Hillinger recht eindeutig in einer Stellungnahme an Landeshauptmann Wenzl. Er plädiert daher für eine Änderung in der Donaubrücken-Rangfolge.

Untermauert wird dies durch recht eindrucksvolle Zahlen. Zu Spitzenzeiten strömen jetzt schon pro Stunde bis zu 1100 Autos über die Rohrbacher Bundesstraße nach Linz herein, was für die bestehenden Brücken schwer zu verkraften ist.

Eine Prognose hat ergeben, daß im Jahr 1977 schon ein Spitzenverkehr von 1400 Autos pro Stunde auf einer dritten Donaubrücke im Bereich des Römerbergtunnels zu erwarten wäre — falls es diese Brücke schon gäbe. Außerdem wurde ermittelt, daß von den 3585 Auspendlern aus dem Bezirk Rohrbach der überwiegende Teil, nämlich 2863, nach Linz fährt.

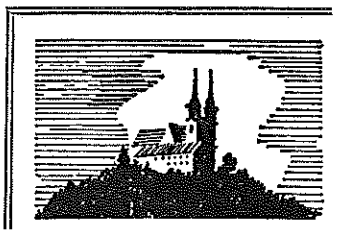
Auf der anderen Seite — so Hillinger — zeigt die Prognose, daß über die Engelhartszeller Donaubrücke lediglich 150 Berufspendler pro Tag fahren würden, also eine Situation ähnlich der auf der Greiner Donaubrücke.

Ob der Appell an Wenzl, mit gemeinsamen finanziellen Anstrengungen von Stadt und Land die dritte Donaubrücke in Linz rasch zu bauen, auf Gehör stößt, bleibt abzuwarten. Daß nach erfolgter Ankündigung des Baues der Engelhartszeller Brücke dieser Plan wieder aufgegeben wird, ist undenkbar, zumal Wenzl schon seit Jahren den Engelhartszellern im Wort ist.

Brücken-Schläge

Von MEINHARD BUZAS

SAMSTAG, 23. JULI 1977



In Oberösterreich werden Brückenschläge nicht nur vollzogen, sondern auch ausgeteilt. Die Ankündigung des Landes, den Bau der Engelhartszeller Donaubrücke in Angriff zu nehmen, hat die erwartete Reaktion der Stadt Linz provoziert: Sie schlägt zurück.

Die Frage, die aufgeworfen wird, ob der Bau einer Donaubrücke als Verbindung zwischen Mühl- und Innviertel eine Notwendigkeit oder ein aufwendiger Luxus ist, ist eine Frage, die derzeit vor allem emotionell beantwortet wird. Im Bezirk Rohrbach und im Raum Engelhartszell sieht man den Brückenschlag als Lebensnotwendigkeit an.

Es gibt Prognosen über die Frequenz — hohe, aber auch niedere. Wenn man sich die Donaubrücke Aschach anschaut, die bei weitem nicht so stark befahren wird, wie es sich ihre Erbauer vorgestellt hatten, können Zweifel an der Notwendigkeit einer Engelhartszeller Brücke schon kommen. Blickt man aber auf die isolierte Lage des Bezirks Rohrbach, den weit und breit die Donau vom Innviertel trennt, und der durch eine tote Grenze im Norden noch stärker abgeschnitten ist, dann versteht man den Wunsch, über eine Brücke aus dieser Lage herauszukommen.

Daß Linz eine dritte Donaubrücke braucht, ist unumstritten. Zu groß sind jetzt schon die Verkehrsströme, die sich aus dem Mühlviertel in den großen Arbeitsplatz, der sich Linz oder Zentralraum nennt, ergießen. Daß die Landeshauptstadt um Priorität kämpft, ist genauso ihr gutes Recht, wie es den Mühlviertlern zusteht, sich für Engelhartszell zu engagieren. Eine Brücke allein aber löst die Linzer Verkehrsprobleme nicht — bei weitem nicht. Nur den Verkehr über die Donau zu schaffen und dann in den bereits unzulänglichen Straßen zu kanalisieren, nützt gar nichts.

Der Bau der dritten Brücke kann also nur im Zusammenhang mit einer großzügigen Linzer Verkehrslösung Sinn bekommen, aber nicht als „Einzelstück". Über diese Verkehrslösung gibt es Pläne, mehr nicht.

Die Brückenschläge über die Donau sind allerdings auch eine politische Angelegenheit von einiger Brisanz. Der nächste Wahlkampf steht vor der Tür. Ein „Ja" dort und ein „Nein" hier oder umgekehrt bieten für die eine oder andere Partei Wahlkampfmunition. Obwohl die Entscheidung eigentlich eine rein sachliche sein sollte ...

Nachrichten
Von Tag zu Tag, S. 5

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
FR, 29. Juli 1977

Donaubrücke unter Beschuß

LINZ. Die Arbeiterkammer für Oberösterreich stößt nun ins gleiche Horn wie die Stadt Linz: Eine dritte Linzer Donaubrücke hat Vorrang gegenüber der vom Land favorisierten Engelhartszeller Brücke. Das betonten Arbeiterkammerpräsident Schmidl und Vizepräsident Kaiser bei einer Konferenz. Die Brücke Engelhartszell zu bauen, ist nach Meinung der Kammer nicht gerechtfertigt, weil das erwartete Verkehrsaufkommen viel zu gering ist. Der Bevölkerung der Bezirke Rohrbach und Schärding wäre mehr gedient, würden die 80 Millionen Schilling, die die Brücke kostet, für den Ausbau der bestehenden Infrastruktur und Betriebsansiedlungen verwendet werden, argumentiert die Arbeiterkammer. Die Stadt Linz drängt, wie berichtet, ebenfalls vehement auf Berücksichtigung ihrer Brückenwünsche.

Mi, 3. August 1977

NNZ

Jetzt tobt der Brückenkampf Mühlviertler attackieren hart

NIEDERRANNA. Rebellisch gemacht hat der Linzer Bürgermeister Hillinger mit seinen Äußerungen, die Donaubrücke Engelhartszell—Niederranna sei überflüssig, die dritte Linzer Brücke vorzuziehen, die Bürgermeister des oberen Mühlviertels. In einem geharnischten Schreiben attackieren sie jetzt ihren Linzer Amtskollegen.

Sie werfen Hillinger, dessen Ansicht sich auch die Arbeiterkammer angeschlossen hat, Einmischung in regionale Angelegenheiten und falsche Argumentation vor. Durch die Donaubrücke, deren Bau, wie berichtet, von Landeshauptmann Wenzl zugesichert wurde, profitieren rund 200.000 Menschen in Form verbesserter Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse, meinen die Bürgermeister in einem offenen Brief.

Ein großer Teil des Mühlviertels wird durch die Brücke an die künftige Autobahn Regensburg—Passau—Linz angebunden, was durchaus mit Verkehrsanliegen des Linzer Raumes vergleichbar sei, wird weiter betont.

Da bei der Brücke Engelhartszell immer die Ausrede gebraucht worden sei, sie verbinde eine Landes- mit einer Bundesstraße und deshalb könne sich der Bund nicht voll engagieren, solle sich Hillinger an die Bundesregierung wenden, um seine Linzer Brückenforderungen geltend zu machen, weil in der Landeshauptstadt ja Bundesstraßen miteinander verbunden würden. Diesen Rat enthält der Brief, den die Bürgermeister zahlreicher VP-Gemeinden von Atzesberg bis Oberkappel unterzeichnet haben.

Der Brückenstreit, der sich bereits ankündigte, tobt jetzt also in voller Stärke. Die Gefahr dabei ist, daß aus der Frage ein reines Politikum wird, in dem sachliche Argumente schließlich in den Hintergrund gedrängt werden.

Die „Oberösterreich-Kronen-Zeitung" schlägt gemeinsame Aktion der Parlamentarier für neue Linzer Donaubrücke vor:

Alle drei Parteien sollen in Wien um Brücke kämpfen

Seiten 8/9

Oberösterreich
Linz, Lederergasse 34, Telefon 78 4 84
Hauszustellung: Linz, Harrachstraße 19, Tel. 78 2 67/68.

Neue Kronen Zeitung
UNABHÄNGIG

Sonntag, 7. August 1977 / Nr. 6174, S 3,-

TV-Radio auf Seite 22

Wieder Erwin?

Schlägt „Super-Erwin" wieder zu? Auf der Donau in Aschach kämpft der Linzer Erwin Zimmermann heute ab 10 Uhr um seinen fünften Motorboot-Weltmeistertitel. Zimmermann will dem Berliner Kurt Mischke den Weltmeistertitel in der Klasse OB entreißen (Sportteil).

Gattin küßte Lenker: Tödlicher Autounfall

Pfarrkirchen. – Ein Kuß während der Autofahrt endete für die 21jährige Rosa Lechthaler aus Ellmannsberg, Gemeinde Pfarrkirchen, tödlich: Ihre Zärtlichkeit lenkte ihren Gatten Heinrich (21) ab, so daß er die Herrschaft über sein Auto verlor (Bericht auf Seite 11).

Terrorhölle in Rhodesien

Salisbury. – Bei dem ersten, schweren Terroranschlag der schwarzen Guerillas in der rhodesischen Hauptstadt Salisbury sind gestern, Samstag, vermutlich zwanzig Personen getötet und mindestens sechzig verletzt worden. Im obersten Stockwerk des größten Kaufhauses war eine Bombe explodiert. Der Anschlag verbreitete Angst und Schrecken (S. 2).

Ob der Enns

VON HANS MANN

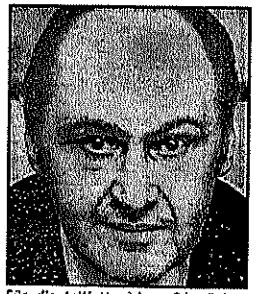
Gemeinsam!

Unserer Bundesverfassung nach ist die Republik Österreich föderalistisch aufgebaut. Sichtbarer Ausdruck dafür sind – unter anderem – National- und Bundesrat. Bei den Wahlen zum Nationalrat muß stets klar erkennbar bleiben, aus welchem Bundesland der einzelne Abgeordnete entsandt ist. Noch deutlicher gilt dies für den Bundesrat, dessen Mitglieder (zumindest formall) nicht von Parteien, sondern von den neun Landtagen bestimmt werden.

Wenn wir – die „Oberösterreich-Kronen-Zeitung" – nun erreichen wollen, daß in der Verfassung festgelegte Grundsätze zumindest in einer Frage praktisch angewandt werden, so hat das nichts mit Größenwahn, aber sehr viel mit kühler, zugunsten aller Oberösterreicher angestellter Berechnung zu tun. Uns ist – so wie etwa den Linzern und ihrem Bürgermeister Hillinger – klar, daß die Landeshauptstadt eine weitere Donaubrücke braucht. Die Westumfahrung und der Elmirastollen bleiben „Stückwerk", solange der Anschluß hinüber nach Urfahr fehlt. Uns ist aber auch klar, daß diese notwendige neue Brücke mehr kostet, als das Land aufbringen könnte – und daß sie die Verbindung zwischen zwei Bundesstraßen herstellen wird. Also müßte der Bund diese Brücke bauen – und zwar rasch!

Dieses Ziel ist am ehesten auf einem zwar verfassungsmäßigen, aber trotzdem relativ neuen Weg durchzusetzen: Durch gemeinsame Initiative aller von den Oberösterreichern in den National- oder Bundesrat entsandten Mandatare. Deshalb unser Aufruf: „Handelt gemeinsam – so, wie ihr gemeinsam Oberösterreicher seid! Hier geht es nicht um Forderungen des ‚roten Linz', des schwarzen Landes' oder der ‚blauen Opposition', hier geht es um Vorteile, die allen Oberösterreichern zugute kommen sollen. Findet darum zum gemeinsamen Vorgehen zugunsten aller Landesbewohnert"

Wird diese Gemeinsamkeit erzielt, so müßte auch der Erfolg erreichbar sein!



Für die Initiative der „Oberösterreich-Kronen-Zeitung": Friedrich Peter, FP-Bundesobmann, „seit eh und je begeisterter Linzer", gewiegter und erfahrener Parlamentarier

Für die Initiative der „Oberösterreich-Kronen-Zeitung": Dr. Albert Leibenfrost, VP-Wirtschaftssprecher, „Kämpfer für die Erfüllung wirtschaftspolitischer Notwendigkeiten"

Für die Initiative der „Oberösterreich-Kronen-Zeitung": Franz Köck, SP-Betriebsratsobmann, „aus der täglichen Praxis her mit den Sorgen und Wünschen der Pendler vertraut"

Kontaktlinsen – Optiker
BRILLEN Erwin RAPPAN
Linz (Mozartstraße) – Freistadt – Ried

„Krone"-Idee beendet Brückenstreit!

Zustimmung aus allen Parteien: Gemeinsame Aktion in Wien soll Linz neue Donaubrücke sichern!

Linz. – „Unser Land braucht zwei neue Donaubrücken – eine bei Niederranna, eine in Linz. Alle Nationalratsmandatare Oberösterreichs sollen in Wien gemeinsam durchsetzen, daß der Bund die Linzer Westbrücke baut!" Das schlägt die „Oberösterreich-Kronen-Zeitung" allen Parteien vor.

Was soll geschehen?

● Weil die künftige Linzer Westbrücke – sie soll die Westumfahrung nach Urfahr verlängern – zwei Bundesstraßen miteinander verbinden wird, ist der Bau dieser Brücke eindeutig Angelegenheit des Bundes.

● Um den Bund zum Bau dieser Brücke zu verpflichten, muß sie ins „Bundesstraßengesetz" (der Aufzählung aller vorhandenen und geplanten Straßenbauwerke des Bundes) aufgenommen werden.

● Durch gemeinsames Vorgehen aller oberösterreichischen Parlamentarier soll die Aufnahme der Linzer Westbrücke ins Bundesstraßengesetz erreicht werden.

● Dem müßte sofort der Auftrag zur Detailplanung folgen.

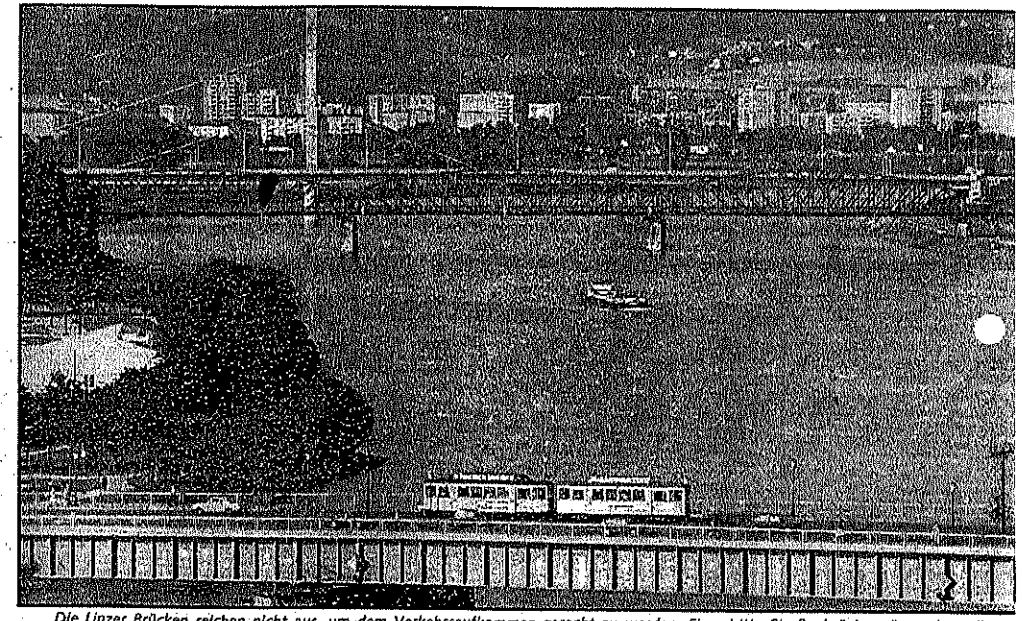
● Das Ziel: Sofort nach Fertigstellung der Steyregger Donaubrücke müßte der Bund „grünes Licht" für den Baubeginn der künftigen Linzer Westbrücke geben.

Dazu erste – und durchwegs positive! – Reaktionen von Oberösterreichmandataren aus SP, VP und FP:

Franz Köck, Betriebsratsobmann der DOKW, SP-Nationalratsabgeordneter des Wahlkreises Oberösterreich: „Es ist gut, daß eine neue Donaubrücke bei Niederranna gebaut wird, es ist dringendst notwendig, daß auch die Landeshauptstadt eine neue Donaubrücke in Richtung oberes Mühlviertel bekommt! Ich freue, mich, daß die ‚Oberösterreich-Kronen-Zeitung' den Anstoß zum gemeinsamen Vorgehen aller Parlamentarier dieses Bundeslandes gibt, und ich werde bei meinen Parteifreunden dafür eintreten, daß es zur gemeinsamen ‚Brückeninitiative' kommen wird: Es geht dabei nicht um parteipolitische Fragen, sondern um eine wirtschaftliche und humanitäre Notwendigkeit. Ich wohne in Aschach und weiß daher aus der täglichen Praxis, wie notwendig die zusätzliche Linzer Donaubrücke für alle Oberösterreicher, vor allem aber für die Pendler aus dem oberen Mühlviertel und dem Raum um Aschach wäre. Ich hoffe, daß ihr Bau sofort nach Vollendung der Steyregger Donaubrücke beginnen kann."

Dr. Albert Leibenfrost, Wirtschaftsbund, VP-Nationalratsabgeordneter des Wahlkreises Oberösterreich: „Es geht nicht darum, ob eine neue Donaubrücke bei Niederranna oder in Linz gebaut wird – denn beide Brücken sind notwendig! Der Bau einer neuen Brücke in Linz drängt, seit der Römerbergtunnel benützbar ist, denn da fehlt der Anschluß über die Donau. Weil der SP-Bautenminister die von den VP-Nationalräten seit vielen Jahren erhobenen Brückenforderungen hinhaltend behandelt, bezahlt nun Oberösterreich den Bau der Donaubrücke bei Niederranna. Das ist erfreulich – und für das Land gerade noch erschwinglich. Für den weitaus teureren Bau der Linzer Brücke ist der Bund zuständig, nur er kann das Geld dafür aufbringen. Ich hoffe, daß eine gemeinsame Initiative aller oberösterreichischen Nationalratsmandatare Erfolg bringen wird!"

Friedrich Peter, Bundesparteiobmann der FPÖ, Nationalratsabgeordneter des Wahlkreises Oberösterreich: „Ich bin äußerst interessiert daran, daß meine Vaterstadt Linz vom Bund nicht schlechter behandelt wird als andere Landeshauptstädte und Bundesländer! Ich freue mich, daß im Raum Niederranna eine neue Donaubrücke gebaut wird – ich bin aber der Überzeugung, daß auch Linz dringend einen weiteren Straßenübergang über die Donau benötigt. Linz ist die dynamischste Stadt Oberösterreichs, also darf man vom Bund erwarten, daß er den Problemen der Stadt Linz und des oberösterreichischen Zentralraums sein Augenmerk zuwendet – insbesondere dadurch, daß er den Bau einer weiteren Donaubrücke im Zuge der Linzer Westdurchfahrt möglich macht. Ich werde – sofort nach Beginn der Herbstarbeit im Parlament – energisch auf eine gemeinsame ‚Brückeninitiative' aller oberösterreichischen Abgeordneten drängen und dieses Vorgehen mit ganzer Kraft unterstützen!"



Die Linzer Brücken reichen nicht aus, um dem Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Eine dritte Straßenbrücke wäre notwendig

Krise um ein Mandat

Nach Kinzls Tod: Gurtner soll in den Nationalrat

Ried/Linz. – Der Tod des volkstümlichen Innviertler Bauernvertreters und VP-Parlamentariers Karl Kinzl dürfte schwierige Nachfolgediskussionen auslösen. Die Forderung der Innviertler Agrarier: Rudolf Gurtner, Pionier der bäuerlichen Maschinenring-Organisation, soll Kinzls Nationalratssitz einnehmen.

„Kinzl war Vertreter der Kleinbauern, Gurtner ist durch seine Arbeit für die Maschinenringe seit jeher Partner der Klein- und Nebenerwerbslandwirte", begründen auch Bauernsprecher aus anderen Teilen Oberösterreichs eine „Gurtner-Lösung". Bestärkt werden sie dadurch, daß andernfalls das Kinzl-Mandat „für immer" dem Bauernbund verloren ginge:

● Laut Kandidatenliste der VP aus dem Jahre 1973 nimmt den „Warteplatz Nummer eins" die Frauenvertreterin Dipl.-Ing. Marilies Möst (Weis) ein. Den Frauen wurde seinerzeit „Berücksichtigung bei der ersten sich bietenden Gelegenheit" zugesagt. Überdies ist Frau Möst vom Studium her mit Agrarfragen vertraut.

● „Warteplatz Nummer zwei" besetzt der Junge-VP-Landesobmann Dr. Sepp Pühringer. Auch die Junge VP erhielt 1973 statt eines Nationalratsmandates VP-interne Versprechungen.

● Noch vor Gurtner (Listenplatz 34) scheinen als bäuerliche Kandidaten der Weis-Vöcklabrucker Bauernbundsekretär Reisinger sowie der Landarbeitervertreter und Aurolzmünster Bürgermeister Ebner auf. Sie dürften allerdings zugunsten Gurtners, der als „Idealkandidat" gilt, Verzicht leisten.

Land hilft Steyrtal

Hundert Arbeitsplätze in Hammerwerk gesi[illegible]rt

Linz/Sierning. – Mit 2,5 Millionen Schilling will das Land Oberösterreich einen Betrieb sanieren, der die Erbschaft eines deutschen Unternehmers angetreten hat – und auf lange Sicht 100 Arbeitsplätze sichert. Den Antrag dafür stellt morgen, Montag, Wirtschaftslandesrat Trauner.

Die Sanierungsmaßnahmen gelten dem „Neuzeughammer" in Sierning-Neuzeug. Als vor Jahren der deutsche Industrielle Rosenthal dieses Werk übernahm, glaubte man die Arbeitsplätze „für immer" gerettet. Konkurrenz aus Japan und Korea sorgte dafür, daß die Produktion im Neuzeughammer (vor allem Bestecke) „zu teuer" und daher unrentabel wurde. Rosenthal zog sich zurück, überließ aber seinen Nachfolgern immerhin Aufträge für sein deutsches Stammwerk.

Diese Nachfolger – unter ihnen erfahrene Branchenkenner aus dem Ennstal – müssen, um künftig rentabel arbeiten zu können, den Betrieb ausbauen. Die dafür anfallenden Kosten (unter anderem entsteht eine neue Werkshalle) überstiegen die Mittel des Werkes.

Daraufhin wurde eine „Koalition des guten Willens" aktiv: SP-Landespolitiker sicherten dem Neuzeughammer per Jahresbeginn 1978 einen rettenden Kommunalkredit, für den die Gemeinde Sierning die Haftung übernommen hat. Und VP-Landesrat Trauner stellt nun Landesmittel zur Verfügung, um dem Werk den Anschluß an das Jahr 1978 zu sichern.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
DI, 9. Aug. 1977

Stadt Linz distanziert sich von absurder Brücken-Idee

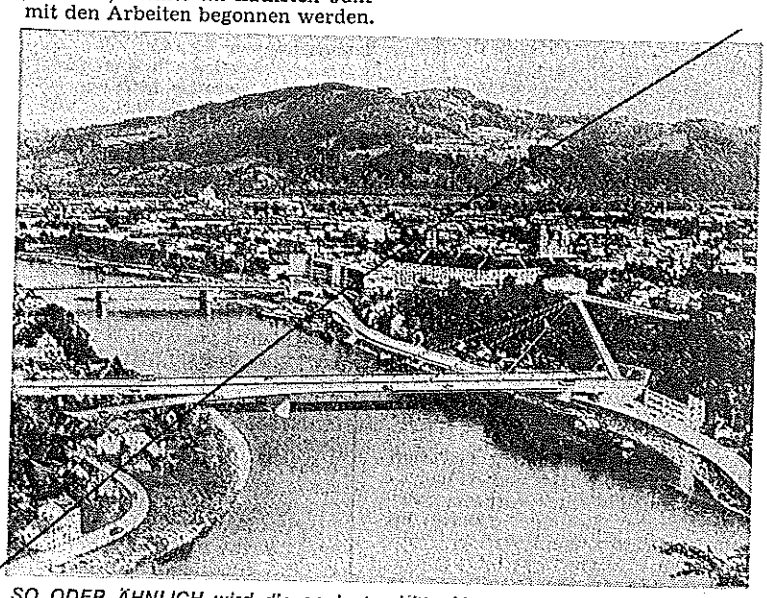
LINZ. Auch die Stadt Linz distanziert sich vehement von der absurden Idee, eine neue Donaubrücke in Verlängerung des bestehenden Römerbergtunnels (auch Elmirastollen genannt) zu bauen.

Dieser Vorschlag war von einer kleinformatigen Boulevardzeitung verfochten worden. Mit so seltsamen Argumenten wie „Die Westumfahrung und der Elmirastollen bleiben Stückwerk, solange der Anschluß hinüber nach Urfahr fehlt" hatte sie versucht, dafür Politikerzustimmung zu ergattern.

In einer Aussendung des Rathaus-Pressedienstes betonte gestern Bürgermeisterstellvertreter Samhaber, von Seite der Stadt her sei daran nie gedacht worden, weil allein schon technische Unmöglichkeiten dagegen sprechen, so die zu geringe Höhendifferenz zwischen Tunnelausfahrt und Wasserspiegel der Donau.

Bekräftigt wird in der Aussendung das Vorhaben, westlich des Römerbergtunnels die Brücke in Zusammenhang mit dem Bau der geplanten, umweltfreundlichen Westtangente zu errichten.

Was die sogenannten Sofortmaßnahmen für die bestehende Westumfahrung — also den Bereich zwischen Bahnhofsknoten und Klammstraße — angeht, soll das Projekt dafür demnächst beim Bautenministerium zur Genehmigung und Finanzierung eingereicht werden. Sollte diese Genehmigung rasch kommen, könnte im nächsten Jahr mit den Arbeiten begonnen werden.



SO ODER ÄHNLICH wird die geplante dritte Linzer Donaubrücke tatsächlich ausschauen: Westlich des bestehenden Römerbergtunnels, im Zusammenhang mit einer völlig neuen Straßenverkehrslösung für Linz, Westtangente getauft. Das eine ist ohne das andere nicht zu realisieren, eine Brücke allein hat keinen Sinn. Im Bild: Das Modell, das die Vöest-Alpine ausgearbeitet hat.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mi, 10. August 1977

Wenn Gesamtplanung fix ist: Landes-Ja zur Linzer Brücke

LINZ (OÖN-mb). „Sobald die Verkehrsvoraussetzungen von der Stadt Linz genau geklärt sind — also eine genaue Gesamtplanung vorliegt —, wird das Land natürlich mithelfen, daß Linz eine dritte Donaubrücke bekommt." So nahm gestern Finanzlandesrat Ratzenböck zum großen Brückentauziehen in Oberösterreich auf Anfrage der OÖN Stellung.

Er ließ keinen Zweifel daran, daß auch das Land der Ansicht ist, die Brücke allein zu verlangen, sei zuwenig, es müßten vorher die Verkehrslösungen auf beiden Seiten — also das, was man gemeinhin Westtangente und Umfahrung Urfahr nennt — im Detail geplant sein. Bisher gibt es zwar dazu etliche unterschiedliche Projekte, aber keine Entscheidung für eines davon und daher auch keine Detailpläne.

„Wenn die vorliegen, wird das Land die Stadt Linz beim Bund auf jeden Fall unterstützen; ich halte eine Linzer Verkehrslösung für einen Beitrag zur Lösung des Nahverkehrsproblems", sagte Ratzenböck.

Inzwischen sammelt Linz, das, wie berichtet, seine Brückenpläne durch den Bau der Engelhartszeller Donaubrücke gefährdet sieht, weitere Argumentationsmunition. Gestern wurden jüngste Verkehrszählungen publiziert, die schon sehr deutlich aufzeigen, wie notwendig die „große Linzer Verkehrslösung" ist.

Das Verkehrsaufkommen hat sich in der Landeshauptstadt in den vergangenen zwei Jahren um dreißig Prozent verdichtet; die erst fünf Jahre alte Vöest-Brücke hat jetzt schon mehr Autoverkehr zu bewältigen als die Nibelungenbrücke. Und so schaut das in Zahlen aus:

In der Morgenspitze rollen zwischen 6.30 und 7.30 Uhr auf der Vöest-Brücke rund 3600 Kraftfahrzeuge gegen Süden (in der Abendspitze sind es 1193). Richtung Norden sind am Morgen im Schnitt 760 Autos unterwegs, am Abend fast 2900.

Auf der Nibelungenbrücke dagegen werden zur Spitzenzeit (die liegt dort zwischen 7 und 8 Uhr) stadteinwärts fast 2700 Fahrzeuge registriert, stadtauswärts etwa 1120. Am Abend muß die Brücke den Ansturm von 2345 Fahrzeugen in Richtung stadtauswärts und 1219 stadteinwärts verkraften.

Aufschlußreich auch die Aufschlüsselung, woher die Autos in der Früh kommen: Die Frequenz aus Richtung Freistadt liegt etwa um ein Viertel über der aus der Richtung Rohrbach—Ottensheim—Puchenau.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
SA, 27. Aug. 1977

Engelhartszeller machen Front: „Brücke näher bei uns bauen"

ENGELHARTSZELL (OÖN-mb). Die Brückenstreitereien in Oberösterreich, bisher auf den Zwist zwischen Linz und Engelhartszell beschränkt, gehen jetzt auf andere Art weiter: Jetzt protestieren die Engelhartszeller gegen den Standort der Verbindungsbrücke vom Mühl- zum Innviertel in einem Brief an Landeshauptmann Wenzl.

Damit wächst sich das Brücken-Tauziehen langsam zu einer eher grotesken Auseinandersetzung aus. Der von zahlreichen Wirtschaftstreibenden unterfertigte Brief fordert von Wenzl schlicht dies: Die Brücke nicht im Raum Niederranna-Wesenufer zu bauen, sondern weiter stromaufwärts, etwa im Raum Oberranna.

EBG
Werfen Sie Ihren alten Herd nicht zum alten Eisen.
Bei uns bekommen Sie noch bis zu S 1.000.- dafür,
wenn Sie sich jetzt für den neuen SIEMENS MEISTERKOCH entscheiden.
ELEKTRO-BAU A.G.

Die Engelhartszeller kamen, so schreiben sie, darauf, daß der so lange geforderte und endlich auch zugesagte Brückenschlag den Ort vor schwere wirtschaftliche Probleme stellen würde — falls er bei Niederranna in die Tat umgesetzt wird. „Bei der vorliegenden Brükkenplanung wurde von völlig falschen Gesichtspunkten ausgegangen", fahren die Engelhartszeller gleich ein schweres Geschütz gegen das Land auf.

Was sie stört: Daß nach Fertigstellung der Brücke sowohl die Rollfähre in Engelhartszell als auch die Fähre Wesenufer-Niederranna eingestellt werden. Folge für die Wirtschaftstreibenden in Engelhartszell: Der Ort Neustift zum Beispiel, derzeit über die Rollfähre sieben Kilometer von ihnen entfernt, würde über die Brücke in eine 21 km weite Distanz gerückt. Also soll die Brücke zumindest zwischen die beiden jetzt noch bestehenden Fähren gelegt werden.

Weiters wird kritisiert: Ein Brückenschlag, wie er jetzt geplant ist, würde lediglich die Verbindung Mühlviertel—Zentralraum herstellen, nicht aber die vom Mühlviertel ins Innviertel.

Die Engelhartszeller rufen Landesrat Trauner zum Zeugen auf: In einem Landesentwicklungsmodell, daß er publizieren ließ, ist eine Wirtschaftsachse Ried—Schärding—Engelhartszell—Mühlviertel vorgesehen. Die, so behaupten die Kritiker, kann aber nur zustande kommen, wenn die Brücke weiter stromaufwärts entsteht.

kurz berichtet

■ **Erheblich verletzt** wurde der Lehrling Josef Resch (16) aus Molln, als er Donnerstag in seinem Wohnort mit dem Moped gegen ein Auto gefahren war.

■ **In eine Stanzmaschine** geriet Donnerstag ein 30jähriger Türke in der Schuhfabrik Anton Lintner in Molln. Der Gastarbeiter wurde erheblich verletzt.

Nachrichten, S. 13

MITTWOCH, 7. SEPTEMBER 1977

Donaubrücke: Land und Linz an einem Strang

LINZ. An einem Strang ziehen will nun das Land mit Linz, um möglichst rasch eine große Verkehrslösung mitsamt einer neuen Donaubrücke zu bekommen. Für den Brückenbau ist eine Änderung des Bundesstraßengesetzes notwendig. Ein Antrag dafür soll rasch im Nationalrat eingebracht werden. Die Landesbaudirektion hat aus den verschiedenen Varianten, die ihr von Linz vorgelegt wurden, eine Studie gemacht, die den Planungsorganen der Stadt vorgelegt werden sollen, damit man eine Detailplanung als gemeinsame Basis ausarbeiten kann.

Nachrichten, S. 5
SA, 21. Jänner 1978

VON TAG ZU TAG

Linzer Verkehrs-Provisorium rückt Donaubrücke in weite Ferne

LINZ (OÖN-mb). Zwei Jahre und zwei Monate sind vergangen, seitdem zum erstenmal im Linzer Verkehrsbeirat der Gedanke von Sofortmaßnahmen auftauchte, um die Verkehrsmisere an der Westumfahrung zu beheben. Jetzt liegen nach vielen Verzögerungen drei Landesvarianten vor, die alle einen großen Pferdefuß haben: Sie potenzieren das Verkehrsaufkommen ins Vielfache und bergen die Gefahr eines dauernden Provisoriums in sich.

Damit aber würde dem Bund, der dafür zahlen soll, quasi frei Haus ein planerisches Argument geliefert werden, eine großzügige Tunnelumfahrung für alle Zeiten zu vergessen und die Übergangslösung — eine neue, kurze Tunnelröhre durch den Römerberg — als endgültige Verkehrslösung bestehen zu lassen.

Diese Gefahr besteht ganz ernsthaft, wenn man sich anschaut, was da in drei verschiedenen Varianten von den Bundesstraßenplanern geliefert wurde. Sie alle haben eine zweite Tunnelröhre durch den Römerberg zur Donau im Konzept, die ungefähr auf Höhe der Klammstraße münden soll. Was sie unterscheidet, ist nur die verschiedene Art der Einbindung der Verkehrsströme in diesen Tunnel. Von der Donau aus müßte man über eine Stelzenbrücke in die neue Röhre einfahren.

Den Anrainern beim Römerberg und im Bereich Klammstraße/Kapuzinerstraße würden diese Pläne vor allem eines bescheren: Zusätzlichen, geballten Verkehr, mehr Lärm und die traurige Gewißheit, daß dies auf Jahrzehnte hinaus so bleiben wird. Denn anzunehmen, daß der Bund neben dieser Tunnelzwischenlösung dann auch noch die geplanten, längeren Röhren für eine komplett neue Westtangente durch den Römerberg finanziert und die jetzt ausgeheckte „Sofortmaßnahme" als verlorenen Bauaufwand einfach abschreibt, ist wohl unrealistisch.

Wohlgemerkt: Der Bund selber hatte eine solche Planung verlangt, weil ihm verkehrstechnische Sofortmaßnahmen an der Westeinfahrt, die vor dem Römerberg einfach aufhören würden, nicht sinnvoll erschienen. Das könnte auch Taktik gewesen sein, unter dem Motto: Lassen wir die Linzer ein zweites Röhrl durch den Römerberg planen und belassen es dann bei diesem Provisorium.

Die drei Pläne, die zur Zeit innerhalb der Stadt heftig diskutiert werden, bergen auch noch eine andere Gefahr: Sie rücken den Bau einer dritten Donaustraßenbrücke in weite Ferne, weil sie sich entweder an den Tunnel nicht anschließen ließe oder zumindest nur mit großen Schwierigkeiten realisiert werden könnte.

Nach Lage der Dinge bieten sich jetzt nur zwei andere Möglichkeiten an: Entweder, wie es die VP bereits im vorigen Jahr befürwortet hat, als Sofortmaßnahme einen Teil der endgültigen Verkehrsplanung zu präsentieren, das heißt, jene Tunnellösung, auf die sich bereits alle drei Rathausfraktionen eingeschworen haben, vorerst zur Hälfte zu realisieren, mit einer Röhre durch den Berg, die bis zur Stifterstraße reicht. Das hätte den Vorteil, daß später nahtlos weiter an einer neuen Westtangente gebaut werden könnte und auch der Bau einer Donaubrücke nicht von vornherein erschwert würde.

Andererseits ist noch immer nicht befriedigend geklärt, warum man mit der ganzen Westtangente nicht doch weiter vom Stadt gebiet abrückt und sie in Richtung Westen verschiebt. So eine Planung hieße zwar, auf dem Reißbrett noch einmal von ganz vorne anzufangen; ob das bei der Zeit, die bisher mit Plänen, Diskussionen, neuen und abermals anderen Ideen verstrichen ist, noch ins Gewicht fiele, sei dahingestellt.

OÖ. Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mi, 15. Nov. 1978

Donautunnel statt Brücke: Bisher bloß ein Denkanstoß

LINZ (OÖN-mb). Der Hamburger Straßentunnel unter der Elbe hat den Linzer Bürgermeister-Stellvertreter Dr. Carl Hödl auf den Geschmack gebracht: Seitdem er ihn bei einer Studienreise der Stadt gesehen hat, wälzt er Pläne, ob so etwas nicht auch in Linz realisierbar wäre.

„Das soll vorläufig ein Denkanstoß sein, ob es machbar und finanzierbar ist, steht auf einem anderen Blatt, aber überprüfenswert wäre es", rückt Hödl die Idee ins richtige, nämlich realistische Licht. Bei der Unmenge von Planungsvarianten zum Linzer Verkehr kann eine mehr zumindest auch nicht mehr schaden.

Die Vorstellung: Anstatt das Donautal mit einer mächtigen Brücke zu überspannen, sollte man dem Autoverkehr ein Loch unter der Donau buddeln, das auf der Höhe der Stifterstraße beginnen soll. Das hätte einen Mehrfacheffekt: In Urfahr könnte sich der Tunnel teilen, nach Westen im Bogen zu den Urfahrwänd und nach Osten bis zum Beginn der Freistädter Straße geführt werden. Damit hätte man das ganze Verkehrsproblem jenseits der Donau vom Hals.

Soweit die Idee; nicht geprüft wurde, ob die geologische Beschaffenheit so etwas zuließe und was es kosten würde. Auf jeden Fall mehr als eine Donaubrücke, so viel steht fest.

Hödl will versuchen, auch die anderen Fraktionen für diese Idee zu erwärmen — immerhin so sehr, daß das Ganze einmal auf seine Realisierbarkeit zu testen.

Nachrichten, Politik, S. 2
SA, 18. Aug. 1979

Hartl gegen Straßen-Geheimdiplomatie
Winetzhammer aber will 3. Linzer Brücke

LINZ. Der sozialistische Landeshauptmann-Stellvertreter Rupert Hartl polterte gestern heftig gegen den VP-Straßenbaureferenten des Landes, Landesrat Winetzhammer. Vor allem, weil er ohne Landtag und Landesregierung zu informieren beim Bautenministerium die Auflassung der S 38, einer geplanten Schnellstraße zwischen Linz und Wels, vorgeschlagen hatte. Die nach Hartl dabei freiwerdende Summe von über einer Milliarde Schilling soll auf andere Bundes- und Landesstraßen verteilt werden. „Es geht mir nicht um die Straße, die ich auch nicht für erforderlich halte, sondern um die Praxis. Über die Umschichtung solcher Gelder müßte im Landtag beraten werden."

Das bei bisher allen Landtagswahlkämpfen aufgetauchte Thema über eine bessere Durchsichtigkeit und Kontrolle bei Straßenbauten im Land, erhält aber diesmal eine neue Variante. Hartls Angriff gegen Winetzhammers Straßenbau-Geheimdiplomatie enthält eine Pikanterie: Winetzhammer erklärte gestern nachmittag, daß dieser Brief an den Bautenminister „auf Beamtenebene einen Eintausch einleiten soll, um andere wichtige Vorhaben zu verwirklichen".

● Darunter ist der Vorschlag sensationell, entsprechende Gelder für eine dritte Linzer Donaubrücke bereitzustellen. Ein Wunsch, der schon des öfteren laut wurde, nicht zuletzt vom sozialistischen Linzer Bürgermeister Franz Hillinger.

● Weiters soll der von den Sozialisten auch gestern verlangte Ausbau der Donauuferstraße (B 3) mit den freiwerdenden Geldern forciert werden. Pläne bestünden auch, eine verbesserte Verbindung zwischen der künftigen Innkreis-Autobahn und der neuen Brücke in Rannariedl herzustellen.

Hartl und Landtagsvizepräsident Leo Habringer betonten bei der gestrigen Pressekonferenz auch, daß ihrer Meinung nach der Schnellstraße nach Steyr eine erhöhte Bedeutung zukomme und die Planung endlich abgeschlossen werden müßte. Hartl lehnte auch eine Umgruppierung der den Bundesländern zugeteilten Gelder zugunsten des Ausbaues der Südautobahn ab. „Auf keinen Fall dürfen die Autobahnvorhaben in Oberösterreich — Innkreis- und Pyhrnautobahn — dadurch beeinträchtigt werden", sagte er. Im übrigen unterstrich Hartl, daß das Land die Prioritäten im Straßenbau festlege und daher auch im Land eine bessere Information über Planungen erfolgen müsse.

Ratzenböck fordert mehr Geld für Autobahnen im Land

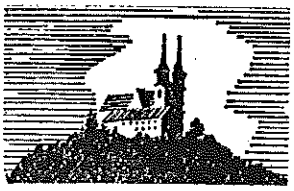
„Oberösterreich rechnet im kommenden Jahr mit einem wesentlich höheren finanziellen Bundesbeitrag für den Autobahnbau im Hinblick auf die Dringlichkeit des Ausbaues der Pyhrn- und Innkreisautobahn." Dies stellte gestern Landeshauptmann Ratzenböck in der Landeskorrespondenz fest. Er verlangte auch, daß sich die Bundesregierung um eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Europäischen Gemeinschaft für diese Transitstrecken bemühen solle.

Woran Energiesparen im Wohnbau scheitert

LINZ. Eine Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes schlug Landesrat Neuhauser vor. Energiesparende Maßnahmen im Eigentumswohnbau könnten nur durchgesetzt werden, wenn 100 Prozent der Eigentümer den Verbesserungsmaßnahmen zustimmen. Oft scheitern daran die energiesparenden Maßnahmen. Neuhauser will das Gesetz so geändert wissen, daß die Mehrzahl der Eigentümer (51 Prozent) für die Realisierung solcher Maßnahmen genügen.

Neue Kurier

SAMSTAG, 12. JÄNNER 1980



Goldene Brücke

Von MEINHARD BUZAS

Da spitzte der für Verkehrsplanung zuständige Stadtrat Enzenhofer selbst überrascht die Ohren, als sein Parteifreund Bürgermeister Hillinger Freitag bei einer Pressekonferenz plötzlich von sich gab, er sei zur Ansicht gekommen, eine Donaubrücke solle nicht in Linz, sondern weiter stromaufwärts gebaut werden. Schließlich hatte Hillinger jahrelang Landes- und Bundestüren eingerannt, um eben jene Brücke für Linz finanziert zu bekommen.

Allem Augenschein nach hatte der Stadtrat von diesem Umschwenken bisher selbst noch nichts erfahren. Jetzt weiß er es, und mit ihm wissen es auch Tausende von Menschen, die diese Sinnesänderung unmittelbar betrifft.

Daß die Aussage ernst gemeint war, daran sollte es wohl kaum Zweifel geben. Ob sich Hillinger damit gegen die Straßenplaner im Magistratsverband durchsetzt, die einer groß ausgebauten Westtangente, einer gewaltigen Nordumfahrung Urfahr und der Brücke als Bindeglied noch immer das Wort reden, wird sich zeigen.

Beide großen Straßenprojekte, die Grundstücke und Häuser und Milliarden verschlingen würden, hätte man ohne Brücke plötzlich in ganz anderen Dimensionen zu sehen: Eine Nordumfahrung für Urfahr erübrigt sich wohl total, wenn die Straßenbrücke stromaufwärts entstehen sollte. Auch die Gigantomanie zweier kompletter Tunnelröhren für eine Westtangente wäre unter solchen Voraussetzungen wohl durch nichts mehr zu rechtfertigen. Falls eine grundsätzliche Entscheidung in diesem Sinn darüber tatsächlich noch 1980 fällt — dies kündigte Hillinger an —, dann wäre einer der Streitfälle erledigt, an dem Stadt und Bevölkerung in den vergangenen Jahren am heftigsten herumgekaut haben.

Vorausgesetzt, der Sinneswandel des Rathauschefs war mehr als ein Versuchsballon oder eine Spontanidee, die bald wieder vergessen wird, wäre mit dem Verzicht auf die Brücke direkt in Linz auch eine goldene Brücke zwischen Wohnbevölkerung und Rathaus gebaut.

Nachrichten
Von Tag zu Tag
S. 5

Hillinger schwenkte um 3. Donaubrücke nicht in Linz

LINZ (OÖN-mb). Jahrelang hatte der Linzer Bürgermeister Hillinger für eine neue Linzer Donaubrücke die Werbetrommel gerührt — ein Projekt, das wegen seiner Auswirkung auf Alt-Urfahr zumindest stark umstritten war. Jetzt trommelt er anders und leiser: Er will eine zusätzliche Donaubrücke ein Stück aus Linz hinaus donauaufwärts rücken.

Freitag sagte er es bei der Präsentation einer Ausstellung über die Zukunft von Alt-Urfahr erstmals ganz deutlich: „Es kristallisiert sich heraus, daß man doch nicht die Westtangente mit Urfahr durch eine Brücke verbinden, sondern ein Stück vor die Stadt hinausrücken soll. Das würde den Durchzugsverkehr noch vor den Stadtgrenzen abfangen und nur den Zielverkehr hereinleiten."

Diese Aussage signalisiert ein deutliches Umdenken beim Stadtoberhaupt, und sie ist bedeutsam: Geht es ja nicht um eine Donaubrücke allein, sondern die nötigen Straßenanschlüsse auf beiden Seiten. Läßt man den Brückenplan wirklich fallen, bedeutet das auch den Verzicht auf eine Nordumfahrung Urfahr mit gewaltig dimensionierten Anschlußschleifen. Die Projekte für diese Nordumfahrung hatten bisher größten Widerspruch in der Bevölkerung gefunden.

Ein Brückenverzicht heißt aber genauso, daß sich die ganze Problematik des Ausbaues der Westtangente verschiebt, daß auch in diesem Bereich die Notwendigkeit, überdimensioniert auszubauen, immer deutlicher wegfällt.

Man mag also gespannt sein, ob sich auch die Linzer Verkehrsplaner dieser Ansicht anschließen. Hillinger hält eine Donaubrücke jetzt im Bereich zwischen Puchenau und Ottensheim für wünschenswerter. „Die Entscheidung über die Linzer Verkehrsfragen soll auf jeden Fall noch im Jahr 1980 getroffen werden", kündigte er an.

Der Grund für die Pressekonferenz, an der auch Vize Schanovsky und Verkehrsplaner Holzleitner teilnahmen, war allerdings ein anderer — wenn auch er Umdenken in der städtischen Verwaltung signalisiert: Den Bewohnern von Alt-Urfahr wird am Samstag, 12. Jänner, in einer Ausstellung in der Weberschule vor Augen geführt, wie dieser alte, abgewohnte und entvölkerte Stadtbereich saniert werden könnte. Die Ausstellung ist von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr offen, Mittwoch jeweils bis 20 Uhr.

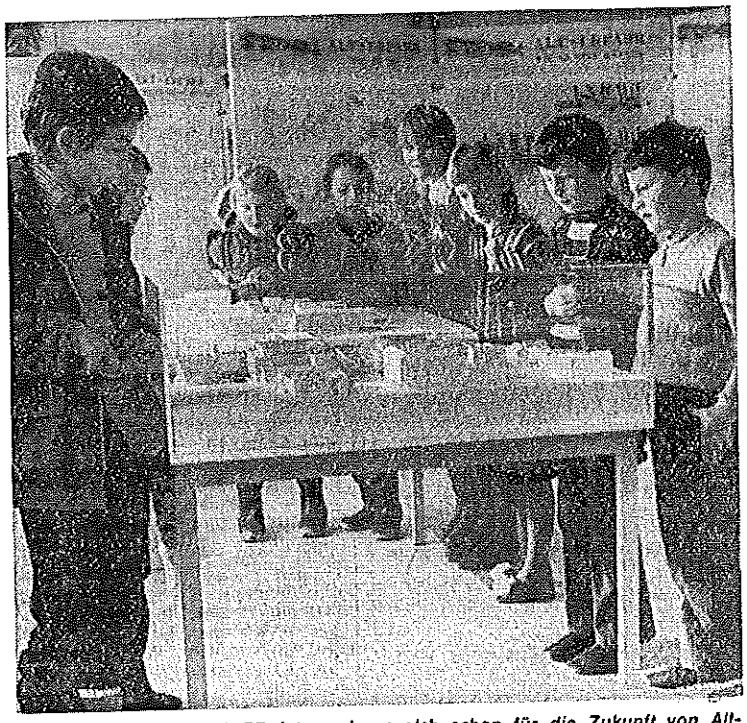
Was wird bezweckt? Den Alt-Urfahranern all jene Pläne und Vorschläge zu zeigen, die über die Zukunft ihres Stadtteils existieren. Nicht nur das städtische Planungsamt hat verschiedenste Vorschläge und Varianten parat, auch eine Arbeitsgemeinschaft Urfahr West darf ihre Vorstellungen von der Zukunft ins Bild rücken.

Klarheit herrscht über zwei Dinge: Der noch immer rechtsgültige Bebauungsplan der Stadt, der vorsah, das ganze Gebiet niederzureißen und eine moderne Verbauung hinzupflanzen, ist nicht mehr aktuell. So eine Flächensanierung, wie der Fachausdruck heißt, kommt nicht in Frage. Vielmehr sollen die Hausbesitzer unter Ausnützung aller Förderungsmöglichkeiten (die beträchtlich sind) den alten Bauwerken zeitgemäßen Komfort und damit neues Leben einhauchen.

Klar ist auch, daß die Anrainer zur Donau hin nicht, wie es ursprünglich hieß, abgesiedelt werden müssen. Mit der Wasserrechtsbehörde ist sich die Stadt darüber einig.

Die Sanierung — wie immer sie ausfallen wird — soll auch nicht der Spekulation dienen oder die noch verbliebene, seit 1960 auf die Hälfte geschrumpfte Wohnbevölkerung vertreiben. Im Gegenteil, die Leute sollen bleiben, und weitere hinziehen.

Mit dieser Informationsschau auf breiter Basis geht die Stadt einen Weg, der sicher zu begrüßen ist. Es bleibt zu hoffen, daß die Urfahraner die Gelegenheit auch beim Schopf packen und sich die Ausstellung nicht nur ansehen, sondern auch ihre Anmerkungen, Vorschläge und Kritiken zu Papier bringen und an Ort und Stelle in eine vorbereitete Urne werfen. Die Ergebnisse, die so gesammelt werden, wird das Planungsamt der Stadt überarbeiten und daraus dann eine weitere Ausstellung basteln.



AUCH DIE SCHULKINDER interessieren sich schon für die Zukunft von Alt-Urfahr in der Ausstellung in der Weberschule.

Nachrichten, Politik, S. 2
FR, 13. Feb. 1981

Wirtschaft für eine weitere Donaubrücke

LINZ. Eine Übertragung eines erheblichen Teils des Bundesstraßennetzes an die Länder könne nur mit einer Änderung des Finanzausgleiches einhergehen. Diese Meinung vertritt die Linzer Handelskammer, wobei sie vor allem darauf hinweist, daß es volkswirtschaftlich falsch sei, wichtige Querverbindungen, etwa von Braunau nach Straßwalchen, in eine bloße Bundesstraße umzuwandeln und nicht wie vorgesehen als Schnellstraße einzureihen: Auf bayrischer Seite wird es zu einer Autobahnverbindung zwischen München und Simbach kommen! Als wichtig sieht die Handelskammer die Projektierung einer Donaubrücke oberhalb von Linz im Bereich Ottensheim—Puchenau an, während es richtig sei, den Mühlkreis-Autobahnabschnitt ab Unterweitersdorf zur Staatsgrenze lediglich als Schnellstraße zu führen.

Nachrichten, S. 5, Von Tag zu Tag
Mi, 18. März 1981

Linz: Brückenstandort wird zum Zankapfel zwischen SP und VP

LINZ (OÖN-mb). Eine politische Auseinandersetzung bahnt sich um den Standort der geplanten neuen Donaubrücke im Raum Linz an: Während sich die VP sowohl beim Land als auch in der Stadt auf den Brükkenschlag in Margarethen, also im Stadtgebiet, eingeschworen hat, pocht die SP, konkret Bürgermeister Hillinger, wie berichtet, auf eine Brücke im Gebiet Puchenau-Ottensheim.

Hillinger, der dies bereits in einem OÖN-Gespräch geäußert hatte, bekräftigte gestern seinen Standpunkt noch einmal im Rathauspressedienst. Er wird heute mit Bautenminister Sekanina in Wien konferieren und dabei vor allem die Brückenfrage aufs Tapet bringen. Nach seiner Aussage tendiert auch das Ministerium für den Brückenschlag bei Ottensheim oder Puchenau.

„Ich verstehe das nicht — schließlich waren auch die zuständigen Beamten der Stadt bei Vorgesprächen der Ansicht, daß in Margarethen gebaut werden soll", kontert Bau-Landesrat Winetzhammer, der in der kommenden Woche eine Aussprache mit Hillinger zu diesem Thema hat. Und der Linzer VP-Vizebürgermeister Hödl sekundiert: „Die Brücke sollte man nicht auf andere Gemeinden abschieben."

Eines ist klar: Die Anzahl der Autos, die täglich aus dem Raum des oberen Mühlviertels über Ottensheim Linz anfahren, wird durch eine Brücke ja nicht vermehrt, höchstens umgeleitet. Derzeit rollen aus Richtung Ottensheim zur Spitzenzeit 1422 Autos pro Stunde Richtung Linz, aus Richtung Wilhering 700.

Eine neue Verkehrsverbindung zur Westbrücke zu schaffen, wie das Hillinger für nötig hält, wenn die Brücke nach Margarethen kommt, erscheint der VP überflüssig. „Der Verkehr ließe sich von der Oberen über die Untere Donaulände lenken, vorausgesetzt, man macht den Römerbergtunnel zur Einbahn Richtung Donau. Das hätte für die Westumfahrung eine große Verkehrsberuhigung zur Folge", argumentiert Hödl.

Wie's weitergeht, steht in den Sternen — das Ministerium wird allerdings unter dem Motto „Wer zahlt, schafft an" ein gewichtiges Wort zu reden haben. Einigung in Brückenfragen herrscht nur darüber, daß man die desolate Eisenbahnbrücke kaum neu bauen wird, sondern für eine schlichte Reparatur ist.

Di, 24. März 1981

Von Tag zu Tag

Leonding protestiert

LINZ. Bei Bürgermeister Hillinger marschierten gestern die Leondinger Gemeindeväter mit Bürgermeister Finster an der Spitze auf, um gegen einen Donaubrücken-Standort bei Puchenau zu protestieren. Falls die Brücke dort gebaut wird, hat Leonding die Verkehrsauswirkungen zu tragen, weil dann der sogenannte Hainzenbachgraben als Anschluß an die Brücke ausgebaut wird. Linz bekäme bei dieser Lösung nur den Zielverkehr in die Stadt zu spüren, Leonding den Durchzugsverkehr. Hillinger meinte dazu, daß auch Nachbargemeinden, die von Linz viel profitieren, ihren Beitrag zum Brückenbau leisten müßten. Wenn die Brücke, wie vom Land vorgeschlagen, in Margarethen, im Linzer Stadtgebiet, errichtet werde, müßte ein Tunnel bis zur Westbrücke angelegt werden. Mit Bautenminister Sekanina, der demnächst nach Linz kommt, soll das Problem Brückenstandort ausgiebig besprochen werden.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
SA, 28. März 1981

Linz und Land einigten sich
Neue Brücke in Margarethen

LINZ. Auf die Linie des Landes schwenkte bei einem klärenden Gespräch über den Standort einer neuen Donaubrücke im Linzer Raum Bürgermeister Hillinger ein: Er kam mit Landesrat Winetzhammer überein, die Brücke solle, wie vom Land vorgeschlagen, in Margarethen im Linzer Stadtgebiet gebaut werden.

Hillinger hatte sich, wie berichtet, noch vor kurzer Zeit vehement dagegen ausgesprochen und für eine Brücke bei Puchenau oder Ottensheim plädiert. Dagegen trafen postwendend Proteste der betroffenen Gemeinden ein. Allerdings setzte sich auch Hillinger mit der Bedingung durch, die er an einen Brückenstandort Margarethen geknüpft hatte: Linz wird, im Einvernehmen mit dem Land, den Bau eines drei Kilometer langen Tunnels von der Donaulände bis zur Westbrücke fordern, um im Bereich der Westtangente eine Verkehrsberuhigung und eine Verbesserung der Wohnqualität zu erzielen.

Die Brücke soll 1,7 Kilometer stromaufwärts der Nibelungenbrücke geschlagen, mit Rad- und Gehwegen versehen werden und für Urfahr eine wesentliche Verkehrsentlastung bringen. Damit wären auch alle Nordumfahrungsprojekte für Urfahr endgültig hinfällig. Die Eferdinger Bundesstraße soll nach erfolgtem Brückenschlag über die Untere Donaulände bis zur Mühlkreisautobahn weitergeführt werden, die Rudolfstraße in Urfahr könnte als „Gegengeschäft" von der Bundes- zur Gemeindestraße abgewertet werden.

Was Minister Sekanina, der beim Straßen- und Brückenbau zum Sparen gezwungen ist, dazu sagt, wird man demnächst hören, wenn er zur „Brükkenbesprechung" nach Linz kommt.

•

In der Theorie überaus gut klingen diese Pläne, vor allem der drei Kilometer lange Tunnel von der Donau bis zur Westbrücke zeigt, daß sich so etwas wie Umweltgesinnung in Linz gebildet hat. Einen Schönheitsfehler hat das Projekt halt: Während die Finanzierung der Brücke durch den Bund gar nicht so unwahrscheinlich ist, ist schwer vorstellbar, daß das gewaltige und ungleich teurere Tunnelprojekt auch vom Bund mitgezahlt wird — zumindest bei der derzeitigen Finanzlage. Wo der Tunnel „bei der Westbrücke" herauskommen soll, ist außerdem schleierhaft: Die einzig mögliche Tunnelmündung wurde schon vor vielen Jahren durch ein Hochhaus verbaut ... -mb-

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 10. April 1981

Linzer VP: Neue Donaubrücke nur zusammen mit Tunnel

LINZ (OÖN-mb). Eine neue Donaubrücke im Raum Margarethen ja — aber nur dann, wenn gleichzeitig auch der anschließende Tunnel ins Bundesstraßennetz aufgenommen und mitgebaut wird. Das ist die Ansicht der Linzer VP, die ihre Ortsgruppen in den betroffenen Stadtteilen (Römerberg, Domviertel, Stockhof, Froschberg) befragte.

„Gegen den Brückenstandort östlich der Kalvarienbergkirche ist nichts einzuwenden. Abgesiedelt werden müßten voraussichtlich ein Wohnhaus und ein Bootshaus. Aber an die Brücke müßte sich der (übrigens auch von der SP verlangte) Tunnel anschließen, mit einer Ausfahrt bei der Stifterstraße, wobei dort ein kleiner Knoten zu ebener Erde mit Anbindungen in die Innere Stadt und in die Kapuzinerstraße genügte", ist die Ansicht von Vizebürgermeister Hödl.

Der Tunnel müsse aber weiter mindestens bis zum Bahnhofknoten oder zur Westbrücke führen und als Einbahn konzipiert sein. Da gleichzeitig auch der bestehende Römerbergtunnel dann zur Einbahn gemacht werden könnte, ergäbe sich eine Halbierung der Verkehrsbelastung auf der Westumfahrung.

Parallel dazu, meint Hödl, sei aber der Ausbau der Oberen und Unteren Donaulände als Verkehrsspange notwendig, um diejenigen Autos aufzunehmen, die in den östlichen Teil der Landeshauptstadt wollen. Kommenden Samstag wird sich die VP-Gemeinderatsfraktion über dieses Thema ausführlich unterhalten. Mitte nächster Woche ist Bautenminister Sekanina in Linz, um die Brückenfrage an Ort und Stelle zu begutachten.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Do, 16. April 1981

Sekanina segnete Linzer Wünsche für neue Brücke und Tunnel ab

LINZ (OÖN-hw). Was die Linzer Stadtväter und Vertreter des Landes gestern Bautenminister Sekanina in Linz zu sagen hatten, macht unter dem Strich mehr als 800 Millionen Schilling aus. So viel würde der Bau der neuen Donaustraßenbrücke im Bereich von Magarethen, der Ausbau der Oberen Donaulände von der neuen Brücke bis zur Westtangente sowie die Errichtung eines Straßentunnels von der Donau bis zur Westbrücke kosten.

Sekanina parierte diesen hart getretenen Millionenball der Linzer in gewohnter Manier: Er will sich dafür einsetzen, daß die Finanzierung ehestmöglich gesichert ist. Wollte man das weniger diplomatisch sagen: Gebaut wird, wenn der Bund Geld hat. Leider hat er derzeit keines.

Technisch wünschen sich die Experten von Stadt und Land eine bauliche Aufgliederung in drei Etappen. Demnach soll der Anfang mit dem Bau der Donaubrücke, dem Ausbau der Oberen Donaulände und der Errichtung des Straßentunnels von der Donau bis zur Stifterstraße gemacht werden.

Diese Vorhaben würden sich allein auf 400 Millionen Schilling stehen; davon entfallen 111 Millionen Schilling auf die 252 Meter lange Brücke, 205 Millionen auf den Tunnel und der verbleibende Rest auf den Ausbau der Oberen Donaulände. 1986 soll, so lautete zumindest gestern die Absichtserklärung, diese Bauetappe abgeschlossen sein.

Darnach würde man darangehen, den Tunnel in weiteren zwei Bauetappen bis zur Westbrücke voranzutreiben. Das allein würde dann noch einmal 400 Millionen Schilling kosten. Bei der ganzen Tunnelsache ist allerdings — die OÖN haben schon darauf hingewiesen — eines unklar: wo der Tunnel bei der Westbrücke herauskommen soll. Die schon vor etlichen Jahren gewälzten Pläne hatten den Tunnelausgang genau dort vorgesehen, wo die Stadt Linz ein Hochhaus hinsetzen ließ.

Die Stadtväter und das Land haben im Zusammenhang mit diesem Großvorhaben dem Bund auch einen Straßentausch vorgeschlagen: Wenn der Bund ein 1,8 Kilometer langes Straßenstück der Oberen Donaulände in das Bundesstraßennetz übernimmt, würde die Rohrbacher Bundesstraße im Bereich Urfahr aus dem Bundesstraßennetz ausscheiden.

Beim gestrigen Straßengipfel kamen aber nicht ausschließlich Probleme der Landeshauptstadt zur Sprache. Es wurde auch über die S 37, die Schnellstraße von Steyr zur Westautobahn, diskutiert. Man einigte sich darauf, vorerst ein rund sieben Kilometer langes Teilstück voll auszubauen. Über den weiteren Ausbau soll dann erst nach Abschluß der ersten Etappe entschieden werden. Bekanntlich gibt es wegen dieser Straße seit längerem Reibereien: Für die wirtschaftliche Entwicklung Steyrs ist die Straße unbedingt notwendig, die betroffenen Anrainer sind allerdings strikt dagegen.

Auch die B 1 zwischen Linz und Enns stand zur Diskussion. Der Linzer Bürgermeister Hillinger schlägt eine Verlegung der Trasse nach Osten vor. Die Begründung: die Erhaltung der Wohnqualität sowie des Erholungsraumes Pichlingersee. Nach Linzer Wünschen sollte sie zwischen dem geplanten Industriegebiet und dem Wohnbereich trassiert werden, damit Aufschließungsstraßen für die Betriebe nicht durch Wohngebiete geführt werden müssen.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
SA, 19. Mai 1984

Hin und Her um Donaubrücke Land hofft auf Verkehrserhebung

LINZ (OÖN-mb). Die große Verkehrserhebung des Landes, deren Ergebnisse in etwa 14 Tagen vorliegen, soll neue Beurteilungsgrundlagen dafür liefern, wie sinnvoll der Bau einer neuen Donaubrücke in Linz bei Margarethen ist. Dieser Ansicht ist man beim Land, dessen Bundesstraßenplaner durch die vermehrten Widerstände gegen den Brückenstandort in eine Art von Zwickmühle gekommen sind: Sie bereiten auf dem Papier weiterhin etwas vor, von dem man nicht weiß, ob es Wirklichkeit aus Beton werden soll.

„Eine Brücke in Ottensheim, wie sie jetzt von verschiedenen Seiten aufs Tapet gebracht wird, ist aus mehreren Gründen illusorisch. Sie würde von jenen, die stromabwärts wohnen, sicher nicht angenommen werden, und ließe man den Verkehr dann auf dem rechten Donauufer Richtung Linz rollen, würde sich im Vergleich zum Standort Margarethen ja erst wieder nichts ändern", sagt Straßenbau-Landesrat Winetzhammer.

Die Beamten beim Land planen daher vorläufig weiter, während auf der einen Seite mehrere Bürgergruppen gegen die neue Brücke sind, auf der anderen Seite aber auch Bewohner der Rudolfstraße in Urfahr aktiv werden und die Brücke fordern, weil sie endlich von den unzumutbaren Lebensbedingungen befreit werden wollen, die für sie als Anrainer herrschen.

Eine offene Frage ist, ob und wann der Bund mit den Grundeinlösen beginnt, was theoretisch jederzeit der Fall sein könnte, da alle bundesgesetzlichen Wege für den Brückenbau geebnet sind.

„Ich erwarte mir von den neuesten Zahlen, die die Landes-Verkehrserhebung bringt, zusätzliche Aufschlüsse über den Sinn dieser Brükke", meint Winetzhammer, der auf eine weitere Tatsache hinweist: In absehbarer Zeit wird die Nibelungenbrücke total saniert werden müssen. Das wird dann kritische Situationen für den donauquerenden Verkehr in Linz heraufbeschwören.

Genauso unbestimmt wie bei diesem Brückenprojekt ist derzeit auch die Lage bei der Planung der Pyhrnautobahn. Die frühere, sogenannte Amtstrasse ist noch gesetzlich verordnet, die neue „Sparvariante" Sekaninas nicht. Gegen die neue Planung gibt es ebenfalls zahlreiche Widerstände, außerdem erscheint sie dem Land um kaum einen Deut kostengünstiger als das alte Projekt. Am dringendsten wäre laut Winetzhammer der Autobahnanschluß zwischen Wels und Sattledt, ein Stück, das aus unbegreiflichen Gründen nicht mehr der Innkreisautobahn zugeordnet ist, sondern bereits der Pyhrnautobahn angerechnet wird.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7

MITTWOCH, 12. AUGUST 1981

Neue Donaubrücke mit Radweg

LINZ. Mit einem Radweg soll die geplante neue Donaubrücke bei Margarethen ausgestattet werden, teilte Landeshauptmann Ratzenböck den OÖN auf Anfrage mit. Allerdings sei die Weiterführung des Radweges sehr schwierig, weil die Obere Donauländ sehr schmal ist. Ein Nachteil ist es auch, daß beim Brückenkopf Süd der Nibelungenbrücke keine radfahrgerechten Straßeneinbindungen bestehen. Auf jeden Fall wird durch den Radweg auf der Brücke auch eine Radfahrverbindung nach Leonding über das Zaubertal hergestellt werden.

Nachrichten, S. 7, Von Tag zu Tag
Mi, 12. Mai 1982

Neue Donaubrücke ist Bedingung für Sanierung von Alt-Urfahr

LINZ (OÖN-mb). Ob der Bau der neuen Donaubrücke bei Margarethen vom Bund finanziert werden kann, entscheidet auch über die künftige Gestaltung von Alt-Urfahr westlich der Nibelungenbrücke mit: Denn nur durch den neuen Donauübergang würde es möglich sein, die von den Planern der Arbeitsgemeinschaft Alt-Urfahr-West erwünschte Verkehrsberuhigung in Urfahr herbeizuführen.

Damit die Bewohner dieses Stadtteils sehen, wie sich eine eigens gegründete Arbeitsgemeinschaft von Architekten und das Planungsamt die Revitalisierung des abgewohnten, aber reizvollen Viertels vorstellen, wurde in der Weberschule eine Ausstellung eingerichtet, die bis 28. Mai jeweils von Montag bis Freitag von 7 bis 17 Uhr geöffnet ist.

Die ersten Erneuerungsvorhaben haben in Alt-Urfahr bereits eingesetzt, weitere, so hoffen die Planer, darunter der Chef des Linzer Planungsamtes Holzleitner und der Altstadtexperte Brunner, werden folgen. Für die Revitalisierung alter Häuser, so kündigte Bürgermeister Hillinger an, sollen alle Förderungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden können, die Stadt selbst zahlt bis zu 30prozentige Zuschüsse.

Dennoch, das ist klar, wird es der Privatinitiative und des finanziellen Einsatzes interessierter Hausbesitzer bedürfen, sollten diese städtebaulich wichtigen Pläne zum Tragen kommen. Die Arbeitsgemeinschaft und die Stadt stehen mit Rat und Tat zur Verfügung.

Wenn nötig, soll ein Ensembleschutz verfügt werden, auch könnten Teile des Gebiets zum Assanierungsgebiet erklärt werden. In etwa zwei Jahren soll der endgültige Bebauungsplan, gestützt auf die vorliegenden Grundlagenuntersuchungen und Projekte, beschlossen werden.

Hillinger hofft, daß die neue Donaubrücke, die den Verkehr schon vor Urfahr über die Donau leiten soll, in die Novelle zum Bundesstraßengesetz hineinkommt, was Voraussetzung für die Finanzierung und den Bau ist. Derzeit versucht er gerade, gemeinsam mit Landesrat Winetzhammer, Bautenminister Sekanina eine solche Zusage zu entlocken.

SA, 10. Juli 1982

Linz: Ausbau der Donaulände läßt Tunnelvariante wackeln

LINZ. Alles deutet darauf hin, daß der Linzer Römerberg kein zweites Mal für eine Tunnelröhre angebohrt wird. Der ursprünglich geplante Bau eines 600 Meter langen Tunnels von der Oberen Donaulände bis zur Stifterstraße könnte jetzt durch ein Projekt ausgestochen werden, das nicht nur wegen seiner Einfachheit überzeugt: Der neu zur Diskussion gestellte vierspurige Ausbau der Oberen und Unteren Donaulände wäre auch ungleich billiger. Und das allein dürfte genügen, daß die zweite Tunnelröhre zur Planungsleiche wird.

Die Vorgeschichte zu dieser Variante war ja in den OÖN schon im Detail vorgestellt worden: Der geplante und in den nächsten Jahren hoffentlich spruchreif werdende Bau der vierten Donaubrücke im Bereich Linz—Sankt Margarethen hätte mit dem Tunnel seine Fortsetzung als neue Westtangente finden sollen.

JETZT
Leder- und Pelzmode
bis 50% verbilligt
LEDER LADY MEN,
Linz, Altstadt 28

Der Geistesblitz der Planer der Bundesstraßenverwaltung im Linzer Hauserhof kam allerdings nicht ganz freiwillig: Das Bautenministerium hatte neue Projektunterlagen eingefordert, „um die bisher bereits vorgeschlagenen technischen Lösungen für einen Ausbau der bestehenden Straßenzüge in Verbindung mit dem Brückenneubau besser beurteilen zu können".

Der jetzt zur Diskussion gestellte vierspurige Ausbau der Donaulände ist das Ergebnis von Untersuchungen, nach denen der Verkehr zu den Spitzenzeiten auf dieser Trasse leicht aufgenommen werden kann. Allerdings wäre ein Opfer notwendig: Im Bereich der Unteren Donaulände, etwa von der Rechten Donaustraße bis zur Kaserngasse, müßte die erste, donauseitig gelegene Kastanienbaumreihe gefällt werden.

Damit aber der Spitzenverkehr einwandfrei bewältigt werden könnte, wäre eines erforderlich. Beim Römerbergtunnel müßte eine Unterführung gebaut werden, damit die Verkehrsströme dort kreuzungsfrei sind. Das allein, so die Verkehrsplaner in ihrer „Studienvariante 1982", brächte schon eine deutliche Entlastung der Westtangente.

„Es liegt jetzt am Bautenministerium, zu entscheiden, ob man dieser Lösung, die sicherlich wesentlich billiger kommt, oder der teureren Tunnellösung den Vorzug gibt", erklärt dazu Landesrat Winetzhammer. Für den Standort der vierten Linzer Donaubrücke würde sich nichts ändern: Die Brücke wird auf der Linzer Seite etwa im Bereich des Ister-Bootshauses zu liegen kommen. Für den Urfahrer Brückenkopf stehen eine teurere (kreuzungsfreie) und billigere Variante zur Auswahl.

Die Kosten für die kreuzungsfreie Variante der Brücke kämen auf 282 Millionen Schilling. Um 40 Millionen wäre es billiger, eine niveaugleiche Lösung zu wählen. Der Ausbau der Eferdinger Bundesstraße vom Ister-Bootshaus bis zum Römerbergtunnel auf vier Fahrstreifen müßte mit rund 85 Millionen Schilling veranschlagt werden. Die Fahrstreifen würden ohne Mittelstreifen ausgeführt.

Auch Radfahrer und Fußgeher kämen in dem neuen Projekt zu ihrem Recht: Gegen die Donau hin, etwas tiefer liegend, wäre ein vier Meter breiter Rad- und Gehweg situiert.

Von Tag zu Tag
Fr, 23. Juli 1982

Projekt für Donaubrücke fertig
Kammer fordert raschen Bau

LINZ. Von der Landesbaudirektion und dem Planungsamt der Stadt Linz wurde gemeinsam ein generelles Projekt für die Donaubrücke in Linz-St. Margarethen sowie den vierspurigen Ausbau der Oberen und Unteren Donaulände erarbeitet. Die Kammer für Arbeiter und Angestellte trat in einem Schreiben an Bautenminister Sekanina für den raschen Bau der neuen Brücke und der geplanten „Nordspange" in Steyr ein.

Die Kammer erhofft sich durch die Verwirklichung der Vorhaben positive Beschäftigungseffekte und eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die vor allem Industrie und Gewerbe zugute kommen würde. Nachdem, wie berichtet, ursprünglich im Anschluß an die neue Donaubrücke eine relativ teure Tunnellösung als Verbindung zur Linzer Westtangente vorgesehen war, wurde nun die billigere Variante mit dem vierspurigen Ausbau der Donaulände fertiggestellt.

Arbeiterkammer-Vizepräsident Kaiser bezeichnete den Brückenbau wegen der starken Zunahme des Verkehrs als notwendig. Eine Vorrangstellung sollte nach seiner Meinung auch dem Bau der Steyrer Nordspange mit einer Brücke über die Enns eingeräumt werden.

Zunächst müßte das Bautenministerium das generelle Donaubrückenprojekt genehmigen und die Landesbaudirektion mit der Ausarbeitung der Detailpläne beauftragen.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Mi, 9. Feb. 1983

Ohne Donaubrücke versinkt Urfahr im Verkehrschaos

LINZ. Zu einer wichtigen Entlastung der Rudolfstraße in Urfahr, die jetzt vor allem am Morgen hoffnungslos verstopft ist, wird der Bau der neuen Linzer Donaubrücke bei Margarethen beitragen. Derzeit quälen sich in der Früh zwischen 6.30 und 7.30 Uhr an Werktagen im Durchschnitt 1200 Fahrzeuge von der Rohrbacher Bundesstraße durch die enge Rudolfstraße. Dieses Verkehrsaufkommen könnte durch die neue Brükke um rund ein Drittel verringert und auf die rechte Donauseite umdirigiert werden.

Über den Brückenstandort an der engen Stelle der Donau gibt es Einigkeit zwischen Stadt Linz, Land und Bund, die Brücke soll ins neue Bundesstraßennetz aufgenommen werden. Bei der Landesbaudirektion wird seit längerem schon zügig vorgeplant. Wie dringlich der Brückenschlag für Linz ist, untermauert die Prognose, daß die Verkehrslawine auf der Rohrbacher Bundesstraße in Richtung Landeshauptstadt in wenigen Jahren zur Spitzenzeit auf 1450 Fahrzeuge pro Stunde anwachsen wird. Damit würde die Situation in Urfahr katastrophal werden, und die Pendler aus dem oberen Mühlviertel würden noch weitaus größere Schwierigkeiten bekommen, ihre Arbeitsplätze in Linz zu erreichen, als sie sie bisher schon erdulden müssen.

Zusammen mit dem Brückenschlag müssen die Obere und Untere Donaulände auf dem rechten Ufer ausgebaut werden. Dann könnten bei Margarethen in der Stunde etwa 850 Fahrzeuge den Strom queren, der Verkehr in Urfahr würde sich deutlich reduzieren, und auch die Spitzenfrequenzen auf der Nibelungenbrücke würden von 2400 auf 1800 Fahrzeuge in der Stunde absinken.

Rund die Hälfte der Einpendler, die aus dem Nordwesten von Linz kommen, haben ein Fahrziel, das im östlichen Stadtgebiet liegt. Sie könnten über die Donaulände dorthin gelangen. Nach Ansicht der Verkehrsplaner liegt die größte Schwierigkeit bei der Einmündung des Römerbergtunnels auf die Obere Donaulände, weil sich dort die Verkehrsströme dann kreuzen und eine Ampelregelung vor allem wegen der Abbieger wieder zu größeren Stauungen führen würde.

Die Lösung ist, die Donaulände in diesem Bereich als Unterführung auszubauen, so daß sich die Fahrzeuge vom und zum Tunnel und die Geradeausfahrer auf der Donaulände nicht behindern. Der früher einmal geplante zusätzliche Tunnel von der Donaulände, der im Bereich der Kapuzinerstraße münden sollte, scheint nun nicht mehr zur Diskussion zu stehen. Für dieses Projekt wäre auch kaum Geld aufzutreiben.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mi, 2. März 1983

Linzer Brücke fix

LINZ. Der Bau einer neuen Linzer Donaubrücke bei Margarethen ist fix. Das Bauwerk wurde in die Novelle zum Bundesstraßengesetz aufgenommen. Die Brücke wird 20 Meter breit werden und einen Rad-Gehweg bekommen.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.6
Do, 24. März 1983

Ruhe an der Westtangente
Leises Ja zur Brückenlösung

LINZ (OÖN-ub). In der vierten Diskussionsrunde, bei der sich am Dienstag abend Vertreter der Bürgerinitiative Westtangente und interessierte Zuhörer aus anderen Stadtteilen mit den Spitzenvertretern der drei im Linzer Stadtsenat vertretenen Parteien aussprechen konnten, zeichnete sich eine Lösung ab. Sie wurde, wenngleich mit einigem Gemurre, offenbar doch zur Kenntnis genommen.

Seit feststeht, daß die vierte Linzer Donaubrücke in der ~~Gegend von~~ Margarethen gebaut wird, war auch folgendes klar: Den 80 Prozent der Einpendler aus dem Mühlviertel, die nach Linz (Voest, Chemie, Industriegelände...) wollen, wird die Untere Donaulände ausgebaut. Das heißt, daß nur noch ein geringer Prozentsatz durch den Tunnel auf die Westtangente fahren wird.

Bürgermeister Hillinger rechtfertigte diese Lösung damit, daß an der Unteren Donaulände kaum Leute betroffen seien, weil an dieser Straße fast ausschließlich Banken und Versicherungen angesiedelt sind. Vizebürgermeister Hödl sprach sich, wenn auch nicht mehr so vehement wie früher, für eine Tunnelvariante durch den Römerberg bis zur Westbrücke aus. Auch dieser Vorschlag bekam Applaus. Hofrat Schacherl von der Landesbaudirektion rechnete vor, daß diese Lösung laut Verkehrszählungen wegen der Kosten unwirtschaftlich sei. Und der Obmann der „Westtangentler", Walter Rumpfhuber, erklärte, daß ihm Bautenminister Sekanina in einem Gespräch zu verstehen gegeben hatte, daß die Tunnelvariante frühestens in 15 Jahren fertiggestellt sein könne. Stadtrat Seyr tischte Luftmeßdaten auf, aus denen hervorging, daß an manchen Punkten dieses Straßenzuges die Toleranzwerte während der Stoßzeiten überschritten werden.

Verkehrszählungen haben ergeben, daß der Autostrom seit der Gründung der Bürgerinitiative vor fünf Jahren spürbar geringer geworden ist, wenngleich Diskussionsredner behaupteten, sie hätten davon nichts gemerkt. Hillinger sicherte abschließend zu, daß das oft umgangene Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge durch verstärkte Polizeikontrollen überwacht wird. Auch der Vorschlag, den Schwerverkehr überhaupt aus diesem Straßenzug zu verbannen, wird geprüft werden.

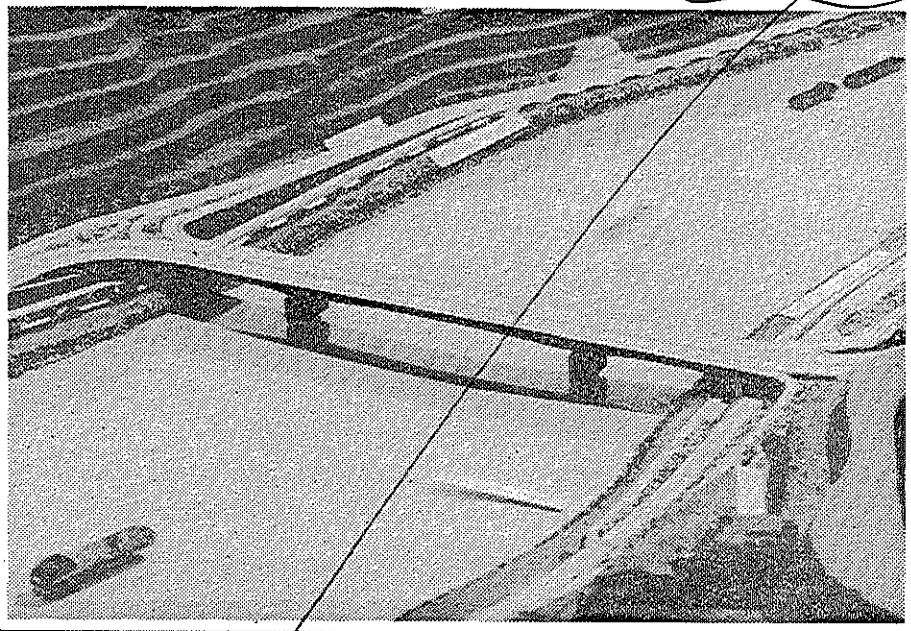
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
SA, 2. Juli 1983

Grünes Licht bis 1985 für Donaubrücke erhofft

LINZ. Termingemäß ist Ende Juni das Baulos „Rudolfstraße – Puchenau II" abgeschlossen worden. Für die 1,6 Kilometer wurden einschließlich Grundeinlösen 61 Millionen Schilling aufgewendet. Zwar ist das teilweise vierspurig ausgebaute Straßenstück ein leistungsfähiger Zubringer, der allerdings bei der Rudolfstraße, wo die ÖBB eine Ampelanlage installiert haben, endet. Ein Ende der Verkehrsmisere wird allerdings erst die neue Donaubrücke bringen, die den Verkehr auf die Eferdinger Bundesstraße und die Donaulände verlagert und eine Verbindung zur Mühlkreisbahn herstellt. Für spätestens 1985 erhofft sich Landesrat Winetzhammer grünes Licht zum Brückenbau. Er ist im Bundesstraßengesetz ja bereits enthalten, es geht nur noch um die Finanzierung.

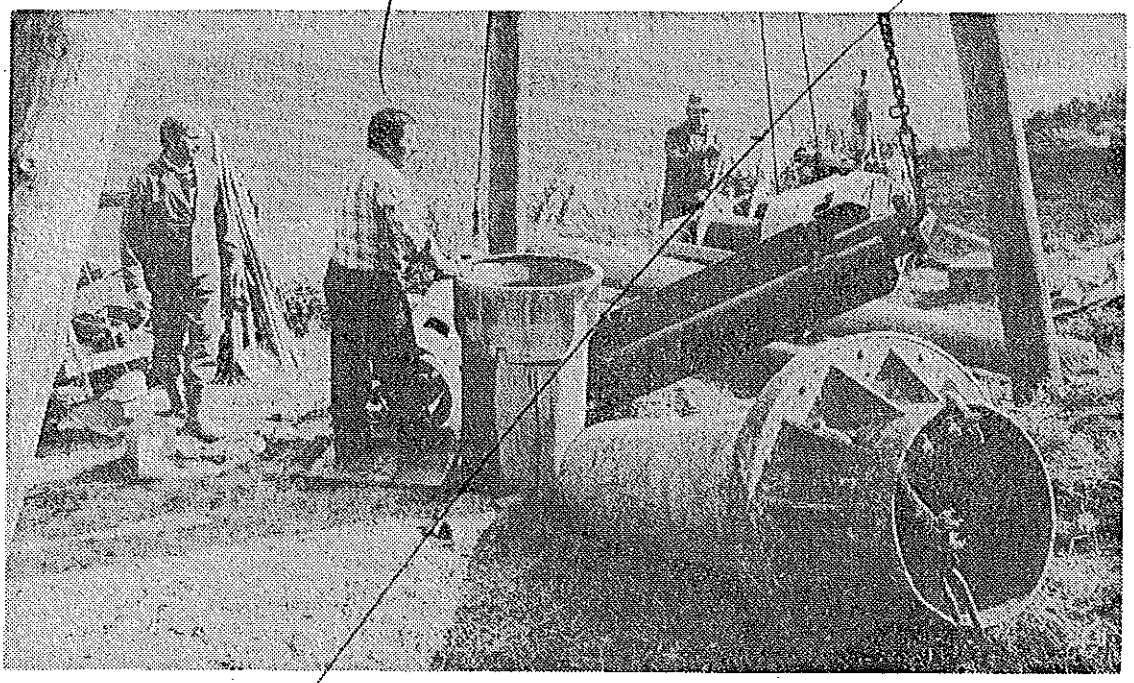
OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865
S 5.— Lire 1000 Dinar 50.— Nr. 200** Dienstag, 30. August 1983
PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Linz: Noch ist sie eine „Luftbrücke"



SO SOLL die geplante neue Linzer Donaubrücke bei Margarethen ausschauen, wenn es nach dem Wunsch des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz geht: 251 Meter lang, 240 Millionen teuer, aus Beton, Stahl oder beiden Materialien. Als Baubeginn erhofft man das Jahr 1985, dann wäre die Brücke 1988 fertig und die Nibelungenbrücke könnte endlich repariert werden. Noch ist der Bau allerdings eine „Luftbrücke": Der Bund hat zwar die Finanzierung zugesagt, aber das Geld muß er erst hergeben. Foto: G. Aigner

Nachrichten / S. 7



AM DONAUUFER werden 12 Löcher bis in 15 Meter Tiefe getrieben: Die Bodenproben sind die ersten Vorbereitungsarbeiten für den Bau der neuen Donaubrücke in Linz-Margarethen. *Foto: OÖN/Wassermann*

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Mo, 10. Oktober 1983

Vier kritische Punkte beim Anschluß an neue Donaubrücke

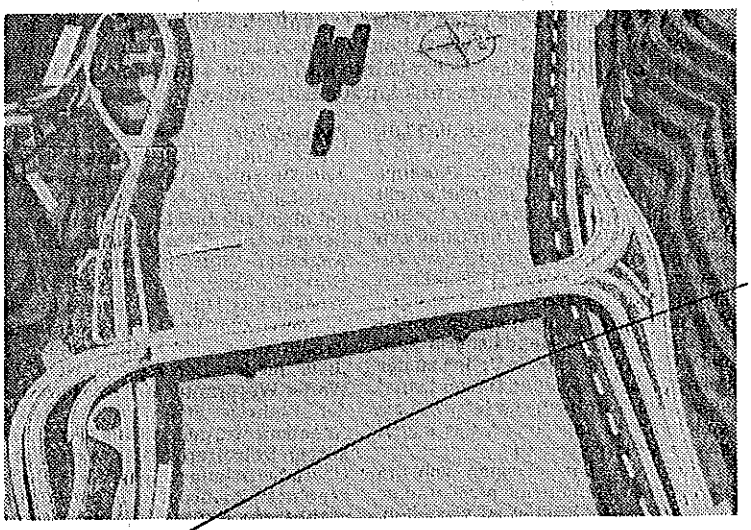
LINZ (OÖN-mb). Während der Standort einer neuen Linzer Donaubrücke bei Margarethen zumindest zwischen den Parteien unumstritten ist, stellten sich jetzt immer mehr Fragen darüber, wie der Verkehr nach der Brücke auf dem rechten Donauufer bewältigt werden kann, ohne daß es zu größeren Baumfällaktionen kommen muß. Vor allem eine Allee auf der Oberen Donaulände soll erhalten bleiben, aber auch auf der Unteren Donaulände das Umschneiden von Kastanien vermieden werden.

Vier kritische Punkte zeichnen sich bei der Neugestaltung des Straßenanschlusses an die Brücke auf dem rechten Donauufer ab:

- Die Baumreihe, die gleich oberhalb des Restaurants Donautal beginnt, sollte nicht dem Verkehr geopfert werden. Mögliche Variante, die technisch durchführbar ist: eine Fahrbahn zur Donau hinaus zu verlegen, sodaß die Bäume in der Mitte zwischen den Fahrstreifen stehenbleiben können.
- Bei der Ausfahrt aus dem Römerbergtunnel würden die Verkehrsströme gebremst, falls es dort bei einer ganz normalen Ampelregelung bleibt. Da nach dem Bau der neuen Donaubrücke natürlich mehr Autos auf der rechten Seite des Stromes fahren und Urfahr damit meiden könnten, könnte es beim Tunnel zu großen Schwierigkeiten kommen. Ein Lösungsvorschlag: die Fahrbahn der Oberen Donaulände als Unterführung zu bauen, sodaß die Geradeausfahrer, die nicht in den Tunnel abbiegen, keine Hindernisse vor sich haben.
- Die Zeile kleiner Häuser vom Tunnel flußabwärts, die nach ursprünglichen Plänen weichen müßten, könnte ebenfalls erhalten werden, falls man mit der Straße ein paar Meter in die Donau hinausrückt.
- Die erste Reihe der Kastanienallee am Beginn der Unteren Donaulände bis zum Stifterhaus schließlich müßte nicht geopfert werden, falls man den Verkehr über die Zollamtstraße ableitet oder ein ähnliches Umfahrungssystem findet.

Während die drei erstgenannten Möglichkeiten ausschließlich vom Bund verwirklicht werden müßten, der dort der Zahler ist, hat die Stadt es in der Hand, wie auf der Unteren Donaulände vorgegangen wird.

Gegen die Unterführung beim Römerbergtunnel sprechen höchstens Bedenken wegen des sogenannten 500jährigen Hochwassers, aber in solchen Extremfällen könnte man sich mit kurzfristigen Sperren wahrscheinlich behelfen. Für den Ausbau der Straße in Richtung Donau hinaus braucht man die Zustimmung der Schiffahrtsbehörden.



DAS MODELL der geplanten dritten Linzer Donaubrücke. Links das Linzer Donauufer bei Margarethen, rechts die Mühlviertler Seite. Schwierig wird es sein, den Straßenanschluß auf der Oberen und Unteren Donaulände halbwegs umwelt- und baumfreundlich zu gestalten.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
Do, 23. Feb. 1984

Neue Donaubrücke stieß bei Diskussion auf Ablehnungsfront:

„Diese Scheußlichkeit ist ein Schildbürgerstreich"

LINZ (OÖN-fsa). Der Bau der neuen Donaubrücke St. Margarethen wird von Politikern und Verkehrsexperten zwar längst als „g'mahte Wies'n" gehandelt, in der Bevölkerung ist das Projekt aber keineswegs unumstritten. In einer vom VP-nahen Verein „Besser leben" veranstalteten Diskussion im Linzer Studentenheim „Guter Hirte" zum Thema „Neue Donaubrücke — Fluch oder Segen?" stieß das Vorhaben auf eine dichtgeschlossene Ablehnungsfront. In dem dreistündigen Gespräch, an dem sich ein Großteil der 250 Menschen beteiligte, wurde die Donaubrücke St. Margarethen in keiner einzigen Wortmeldung als wünschenswert bezeichnet.

Unter der Diskussionsleitung des Baumeisters Hans-Peter Kretschmer stellten sich Hofrat Diplomingenieur Emil Schacherl von der Landesbaudirektion und der mit der Brückenplanung beauftragte Zivilingenieur Dr. Paul Atzwanger den unangenehmen Fragen des Publikums. Neben ihnen saßen der Sprecher der Bürgerinitiative „St. Margarethen", Diplomingenieur Gerold Lorenz, und Walter Rumpfhuber von der Bürgerinitiative „Westtangente" auf dem Podium. Der Sessel von Diplomingenieur Walter Rathberger vom städtischen Planungsamt blieb frei, weil er dem Vernehmen nach vom Magistrat kein grünes Licht für die Diskussion bekommen hatte. Er wurde mit „Terminschwierigkeiten" entschuldigt.

Schacherl und Atzwanger erklärten, warum sich die Planer für das Brückenprokjekt auf der Höhe von St. Margarethen entschieden haben: Die zunächst vorgesehene Nordumfahrung Urfahr, am Mühlkreisbahnhof vorbei mit Anbindung Spatzenberg, über die der aus Richtung Rohrbach kommende Verkehr in die Stadt geleitet werden sollte, könne nicht realisiert werden. Um, wie es jetzt der Fall ist, in den Stoßzeiten kilometerlange Staus in der Urfahrer Rudolfstraße zu verhindern, müsse man den Großteil des Berufsverkehrs mit Hilfe der neuen Brücke vom linken auf das rechte Donauufer leiten.

Schacherl: „Verkehrszählungen haben ergeben, daß 88 Prozent der auf der Rohrbacher Bundesstraße Richtung Urfahr fahrenden Verkehrsteilnehmer ins Stadtzentrum wollen." Drei Brückenstandorte kamen in die engere Wahl: Jener stromabwärts von Ottensheim mit Verbindung nach Wilhering, eine Brücke unterhalb Puchenaus (auf Linzer Seite mit einer Abfahrt hundert Meter stromabwärts der Anschlußmauer) und die Brücke auf der Höhe von St. Margarethen.

Letztere sei die billigste, weil kürzeste Brücke (251 Meter lang, 240 Millionen). Das Projekt habe weiters den Vorteil, daß auf der Urfahrer Seite keine Häuser im Weg stehen. Die geologischen Voraussetzungen sind günstig und auch die Schiffahrt halte den Brückenstandort für den einzig akzeptablen. Für die Diskussionsteilnehmer reichten diese Argumente allerdings nicht aus.

„Das Problem wird verlagert"

„Durch die neue Brücke wird das Verkehrsproblem von der Urfahrer auf die Linzer Donauseite verlagert. Damit würden alle unsere Bemühungen, die Westtangente zu entlasten, zunichte gemacht. Der gesamte Bereich wäre in diesem Fall als Wohngebiet abzuschreiben", kritisierte Bürgerinitiativenchef Rumpfhuber und wurde in einigen Wortmeldungen mit Aussprüchen, wie: „Eine Brücke im landschaftlich reizvollen Donaudurchbruch ist eine Scheußlichkeit, diese Planung ist ein Schildbürgerstreich", unterstützt.

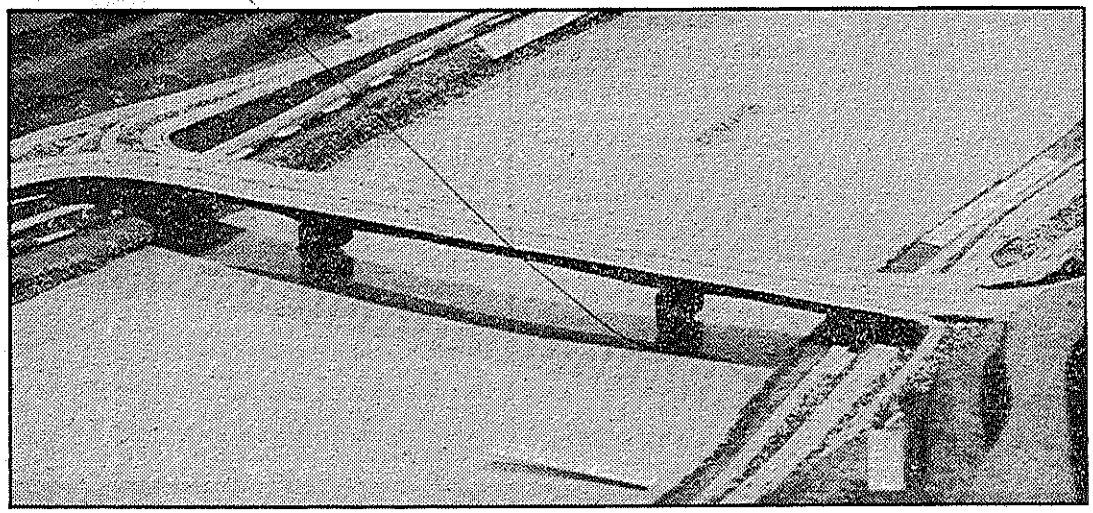
Dazu Atzwanger und Schacherl: „Über die neue Brücke würden in der Stoßzeit etwa 1000 Fahrzeuge pro Stunde zum rechten Donauufer fahren. Richtung Linz wären dann auf der Nibelungen-Bundesstraße rund 1600 Fahrzeuge pro Stunde unterwegs. Wir können aber versprechen, daß es keine Staus geben wird. Über die Westtangente würde nur ein geringer Teil der Autos fahren. Alle Fahrzeuge, die nicht in den Römerbergstollen einbiegen, würden in einer grünen Welle über die Obere und Untere Donaulände bis zur Mühlkreisautobahn und von dort Richtung Industriegebiet fahren."

Margarethener fürchten Abgase

Die Bürgerinitiative Margarethen sprach sich in Dutzenden (zum Teil emotionsgeladenen) Stellungnahmen gegen das Projekt aus: „Man bringt den Verkehr ins Zentrum, statt ihn draußen zu lassen. Die St. Margarethener werden mit zusätzlichem Lärm sowie Abgasen belastet und die Brücke würde das Donautal und den denkmalgeschützten St. Margarethener Kreuzweg verschandeln", wetterte Diplomingenieur Lorenz. Schacherl versuchte zu beruhigen: „Der Verkehrslärm würde durch die Brücke am rechten Donauufer nur von derzeit 67 auf 70 oder 72 Dezibel ansteigen. Für den Kreuzweg wurde schon einen Lösung gefunden."

Stadtbaudirektor in Ruhe Diplomingenieur Herwig Gartner hält den Bau einer Donaubrücke in Ottensheim („bei der Rodlmündung, die ist jetzt ohnehin ein Schutthaufen") mit einer Schnellstraße Walding—Pasching—Traun für die beste Lösung. Atzwanger: „Abgesehen von den enormen Kosten muß man bedenken, daß die Leute aus dem oberen Mühlviertel auf schnellstem Weg nach Linz fahren wollen."

Bürgermeister-Stellvertreter Hödl versprach, daß alle Vorschläge in den kommenden Wochen geprüft werden: „Wenn diese Diskussion in Urfahr stattgefunden hätte, wären wahrscheinlich die meisten für den Bau der neuen Brücke eingetreten. Man muß alle Linzer anhören, zum jetzigen Zeitpunkt ist aber ein 'Ja' meiner Fraktion zu dieser Brücke nicht möglich." Er könne sich eine Volksbefragung zu diesem Thema vorstellen, die endgültige Entscheidung falle aber im Bautenministerium.



SO soll die neue Linzer Donaubrücke bei St. Margarethen ausschauen.

Nachrichten, Von Tag zu Tag,
Mo, 2. April 1984

Kampf gegen Brücke

LINZ. Weiter kämpft die Bürgerinitiative „Donautal" gegen den Bau einer Donaubrücke bei Margarethen. Sie brachten auch bei Bürgermeister Schanovsky kürzlich ihre Argumente vor: Die Brücke bedeute nur eine Umschichtung, aber keine Lösung der Verkehrsprobleme und beeinträchtige die Donautal-Landschaft schwer.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
FR, 6. April 1984

Kirche kontra Donaubrücke: „Zweifel an Sinnhaftigkeit"

LINZ. Jetzt meldet sich eine weitere Stimme in der Diskussion um die geplante neue Donaubrücke bei Margarethen in Linz: Die Kirche bezieht gegen das Projekt Stellung, weil es mehr zerstören als bringen würde.

Diese Ansicht wird von der Pfarre St. Margarethen vertreten, die durch das bischöfliche Ordinariat Rückendeckung bekommen hat. Betroffen von den Auswirkungen des Brükkenbaus wären der Kreuzweg, dessen unterste Stationen wahrscheinlich sogar verlegt werden müßten, und die Heilbrunnkapelle.

In Schreiben an Bürgermeister Schanovsky und den Landeshauptmann meldet der Pfarrkirchenrat von St. Margarethen Zweifel an der „Sinnhaftigkeit des Brückenstandorts und der Brücke überhaupt" an. „Wenn der Straßenausbau nicht geschieht, bevor die Brücke fertig ist, bringt sie für alle Betroffenen einschließlich der westlichen Innenstadt sogar eindeutige Verschlechterung", heißt es in den Schreiben. „Aber auch wenn alle unsere Wünsche berücksichtigt werden, bleibt der Brückenbau ein starker Eingriff in die Kalvarienberganlage und bringt eine starke Lärmbelästigung, die den Kreuzweg für Gruppenwallfahrten und gemeinsames Beten vielleicht überhaupt unmöglich macht, weil man wegen des Verkehrslärms überhaupt nichts mehr versteht", werden große Bedenken formuliert. Die Kirche weist darauf hin, daß der Kreuzweg besonders in der vorösterlichen Zeit Ziel vieler Gläubiger sei. So finden zum Beispiel am heutigen Freitag zwei Kreuzweg-Prozessionen statt.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
Do, 19. April 1984

Linzer FP sagt der neuen Donaubrücke den Kampf an

LINZ (OÖN-mb). Verstärkung durch die Linzer FP haben nun die Gegner der geplanten Donaubrücke in Margarethen bei Linz erhalten. Bezirksparteiobmann und Stadtrat Uwe Seyr: „Wir sind gegen den Standort, das Verkehrschaos würde nur von der linken auf die rechte Donauseite verlagert werden, die Westtangente und die anderen großen Verkehrsadern der Stadt würden keine Entlastung spüren." Er fordert nun, das Projekt von Grund auf neu zu überdenken, eine neue Verkehrszählung durchzuführen, weil die vorliegenden Zahlen über die Verteilung der Verkehrsströme nicht mehr aktuell seien, und bis dahin keinen Baubeginn zuzulassen.

Brüskiert fühlt sich die Linzer FP davon, daß sie vom sogenannten Hearing mit den Kandidaten für den Posten eines zweiten LIVA-Direktors ausgeschlossen worden war. Weil Seyr gerade eine Waffenübung des Bundeheers absolvierte, hatte er als Vertreter den Rechtsanwalt und Gemeinderat Dr. Thewanger delegiert, der jedoch nicht teilnehmen durfte. Ebenfalls als Kampfansage faßt es die Gemeinderatsfraktion auf, daß bei der Erstellung der Richtlinien, wie die zehn Umweltschutz-Millionen verteilt werden, auf ihre Argumente überhaupt nicht eingegangen wurde. Die FP wird den Richtlinien im Gemeinderat daher nicht zustimmen. Sie hatte verlangt, daß auch die Installierung von Wärmemeßgeräten in Wohnungen gefördert werden sollte, weil das erwiesenermaßen Energieeinsparungen bringt, was sich wiederum umweltfreundlich auswirkt. Außerdem sollten die Zinsenzuschüsse sechs- und nicht vierprozentig sein und eine fünfzehn- statt einer fünfjährigen Laufzeit haben. Bürgermeister Schanovsky lehnte dies aber schriftlich ab.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.6
Do, 5. Juli 1984

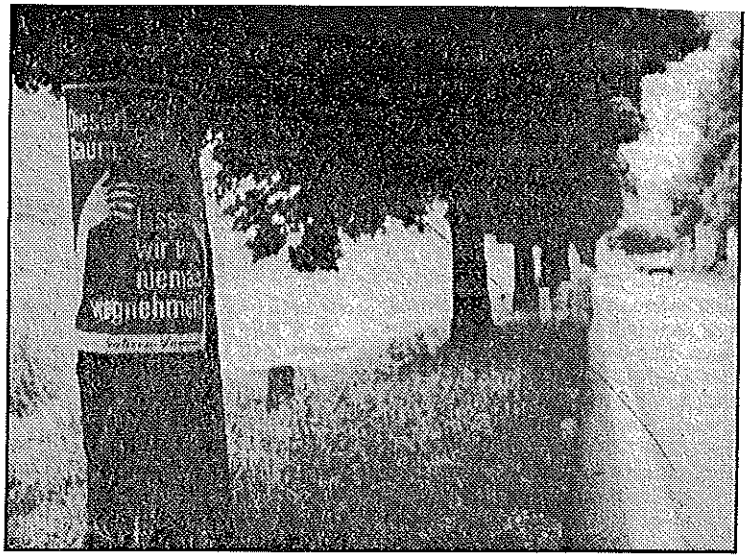
Nun auch Bürgerinitiative für Linzer Brückenbau

LINZ (OÖN-mb). Nun rühren sich auch jene Linzer, die nicht gegen, sondern vehement für den Bau der geplanten neuen Donaubrücke bei Margarethen sind: In Urfahr, westlich der Nibelungenbrücke, wurde eine Unterschriftenaktion gestartet, die den Zweck hat, den Bau der umstrittenen Brücke zu beschleunigen.

Zu den Hauptinteressenten am Brückenbau gehören die Bewohner der Rudolfstraße, durch die sich zu Spitzenzeiten bis zu 1600 Fahrzeuge quälen. Daß das große Lärmbelästigung, gesundheitliche Gefahren wegen der Abgase und Unsicherheit für Fußgeher, vor allem Kinder, bedeutet, ist das Argument, mit dem die „Pro B 127 a Donaubrücke Margarethen" benannte Initiative operiert.

Gegen den Brückenschlag sind, wie berichtet, zahlreiche andere Linzer Bürgerinitiativen, zu denen sich nun eine neue Aktion gesellte, die sich „(Über-)leben in Linz" nennt. Diese Gruppe sorgt sich vor allem um die Bäume auf der Oberen und Unteren Donaulände, die der Erweiterung der Straßen im Anschluß an den Brückenbau zum Opfer fallen würden.

Um ihrem Unmut darüber Ausdruck zu verleihen, haben diese Brückengegner die Bäume mit Plakaten „Diesen Baum lassen wir uns nicht nehmen" verpflastert. Ob das gerade besonders umweltfreundlich ist, mag bezweifelt werden.



PROTEST gegen das Umschneiden von Bäumen, leider keine Zierde für die Bäume: Plakataktion an der Oberen Donaulände.

Nachrichten, S. 7 SA, 1. Sept. 1984

VON TAG ZU TAG

Verkehrserhebung beweist: Ottensheim kein Brückenstandort

LINZ. Sinnlos wäre Ottensheim als Standort für eine neue Donaubrücke. Diese Ansicht vertrat nun das Land Oberösterreich, gestützt auf Zahlenmaterial aus der großen Verkehrserhebung. Vor allem schon deshalb, weil die Puchenauer, die zu 76 Prozent mit einem privaten Verkehrsmittel am Morgen nach Linz fahren, kaum gewillt wären, zuerst einen Umweg über das stromaufwärts gelegene Ottensheim zu machen.

Außerdem sollte eine als Alternative zur Donaubrücke Margarethen ins Spiel gebrachte Ottensheimer Variante ja auch nicht am rechten Donauufer fortgesetzt werden, sondern den Verkehr im Bogen um die Landeshauptstadt herum in den Süden von Linz leiten. Auch das wäre verkehrsplanerisch ein Fehlschlag, fand die Raumordnungsabteilung des Landes (Landesrat Winetzhammer) anhand der Zahlen heraus:

Die räumliche Aufsplitterung des Verkehrs aus dem ganzen Bezirk Rohrbach und sechs signifikanten Gemeinden des Bezirks Urfahr-Umgebung sowie aus Aschach und Eferding zeigt nämlich, daß 36 Prozent aller Bewohner, die Linz ansteuern, ins Zentrum wollen, fast 30 Prozent in das Industriegebiet und 19 Prozent nach Urfahr. Der Anteil derer, die in den Bereich des südlichen Linz unterwegs sind, ist verhältnismäßig gering.

Allein von Puchenau würden 1700 Wege nach Linz, ausgenommen Urfahr, führen, ergab das Zahlenmaterial, das, wie berichtet, bei der umfassenden Verkehrserhebung zusammengekommen ist und jetzt speziell im Hinblick auf einen Brückenstandort ausgewertet wurde.

Der Entlastungseffekt bleibt aus

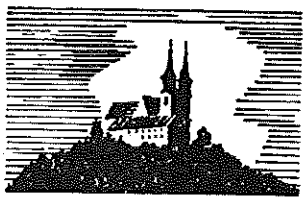
Der Entlastungseffekt, den man sich für den innerstädtischen Verkehr von einem Brückenstandort in Ottensheim erhofft hätte, käme also nicht zum Tragen. Auch über die Zeit, innerhalb der die Verkehrswelle aus dem westlichen Mühlviertel auf Linz zurollt, brachte die Erhebung Aufschlüsse.

Mehr als die Hälfte der Wege verteilt sich auf die Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr, fast drei Viertel aller Wege nach Linz werden zwischen 6 und 9 Uhr absolviert. Während aus den Gemeinden des Bezirks Rohrbach 49 Prozent ein privates Verkehrsmittel und 40 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren (der Rest verteilt sich auf Mischformen), benützen aus Puchenau nur 31 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel.

Das ausgewertete Zahlenmaterial wird vom Land der Stadt Linz zur Verfügung gestellt werden.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.5

SAMSTAG, 1. SEPTEMBER 1984



Zahlenspiele

Von MEINHARD BUZAS

In Zahlen kann man viel hineininterpretieren, oft sind sie aber auch eine wertvolle Entscheidungshilfe. So zeigt die Verkehrserhebung des Landes — siehe Bericht auf Seite 7 — ganz deutlich, warum der von Brückengegnern in Margarethen vorgebrachte Alternativplan einer Donaubrücke in Ottensheim nicht zielführend wäre: Die Brücke hätte kaum Chancen, von den Mühlviertler Autofahrern benützt zu werden — es sei denn, man würde den Verkehr weiter auf dem rechten Donauufer nach Linz führen, und damit wäre der Sinn ja erst wieder dahin.

Beweisen diese Zahlen aber nun auch schon, daß die Brücke in Margarethen der Weisheit letzter Schluß ist? Sicher nicht. Ein Umkehrschluß „Weil nicht Ottensheim, deshalb Margarethen" ist unzulässig. Auf jeden Fall so lange, als die Margarethener Brücke noch in der Luft hängt und das ist beim jetzigen Planungszustand ja der Fall.

Sie würde zwar Urfahr entlasten, die Probleme aber ungelöst auf die Obere und Untere Donaulände transferieren. Die Ausbaufähigkeit dieser beiden Verkehrsadern ist beschränkt und würde empfindliche Eingriffe in Stadtbild und Grün bedingen.

Das Zahlenspiel hat daher zwar eine Frage beantwortet, läßt aber die zweite so weit offen, wie sie es bisher schon war.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Mi, 5. Sept. 1984

Von neuer Linzer Brücke drohen gravierende Eingriffe

LINZ (OÖN-mb). Es herrscht zwar eitel Einigkeit zwischen der Stadt Linz (zumindest der Rathausmehrheit) und dem Land Oberösterreich darüber, daß die Donaubrücke bei Margarethen gebaut werden soll — aber die Probleme dieses Brückenstandortes sind damit nicht gelöst. Auch Bautenminister Sekanina, der heute zu einer Aussprache über Anliegen der Stadt nach Linz kommt, wird nichts daran ändern können, daß durch die Brücke große Eingriffe drohen:

So werden sowohl auf der Oberen als auch auf der Unteren Donaulände zahlreiche Bäume verschwinden und einer Straßenverbreiterung Platz machen müssen. In den Kalvarienberg wird eine Schneise geschlagen werden, falls die Pläne so verwirklicht werden, wie sie jetzt auf dem Papier stehen. Die Eingriffe am rechten Donauufer bei Margarethen bis herunter zur Nibelungenbrücke und darüber hinaus werden auf jeden Fall gewaltig sein.

Auch die verkehrstechnische Lösung wirft einige Probleme auf, vor allem bei der Einmündung des Römerbergtunnels auf die Obere Donaulände. Das Ministerium ist nicht bereit, dort für den Verkehr auf der Donaulände eine Unterführung zu bauen, damit die Autos aus dem Tunnel problemlos abbiegen können. Diese Lösung zu finanzieren wurde in Wien abgelehnt. Jetzt bleibt nur die Möglichkeit, weiter in die Donau hinauszubauen und die Verkehrsströme so halbwegs zu koordinieren. Der Naturschutz muß zu dem ganzen Projekt auch noch gefragt werden.

Mit Sekanina soll heute in Linz außerdem über einen Autobahn-Halbanschluß in der Neuen Heimat und über Lärmschutzeinrichtungen verhandelt werden.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 7
Do, 13. Sept. 1984

Linz: VP-Nein macht die neue Donaubrücke zu Wahlkampfthema

LINZ (OÖN-mb). Der geplante Bau einer neuen Linzer Donaubrücke bei Margarethen ist dabei, sich zu einem Wahlkampfthema für 1985 zu entwickeln. Nach einer Klausur am Wochenende rang sich die Linzer VP ein eindeutiges Nein zu den Brückenplänen ab. Die SP befürwortet den Bau.

Vizebürgermeister Hödl faßte gestern bei einer Pressekonferenz die Argumente, die die Volkspartei gegen den Brückenschlag vorbringt, zusammen. Die Brücke bringe nur eine Verlagerung der Verkehrsprobleme von der linken auf die rechte Donauseite, ohne etwas zur Lösung dieser Probleme beizutragen, lautet das Hauptargument.

Nach Ansicht der VP ist die Frage, wie der über die Brücke flutende Verkehr auf dem rechten Donauufer weitergeleitet werden soll, nicht gelöst. Bäume würden an der Oberen und Unteren Donauländе geopfert werden müssen, bei der Ausfahrt des Römerbergtunnels und bei der Nibelungenbrücke sei erst recht wieder mit Verkehrsstauungen zu rechnen, und schließlich würde das ganze Landschaftsbild des Donautals schwer in Mitleidenschaft gezogen.

„Dieser Standort mit diesen Eingriffen ist nicht zu vertreten", kann man die Argumentation auf einen kurzen Nenner bringen. Aus dem Nein zur Brücke einen Gegensatz zwischen der Linzer VP und dem Straßenbauressort von VP-Landesrat Winetzhammer herauszulesen, sei falsch, betonte Hödl. Das Land plane die Brücke ja nicht in eigener Initiative, sondern in mittelbarer Bundesverwaltung. Die Einschätzung dieser Pläne müsse man aber schon den Linzern überlassen.

Die Stellungnahmen von Naturschutz und Denkmalschutz liegen noch nicht vor. Sobald sie da sind, geht der Akt ans Ministerium, das das entscheidungsreife Projekt der Stadt Linz vorlegt, die im Gemeinderat dann dazu Stellung beziehen kann. Erst danach werden die bundesgesetzlichen Verordnungen über den Brückenbau erlassen.

Bürgerinitiativen pro und kontra Brücke gibt es schon in größerer Anzahl. Der Linzer Gemeinderat wird sich am kommenden Donnerstag in einer aktuellen Stunde mit dem Thema Donaubrücke befassen.

Grundsätzlich kranke es überhaupt daran, daß Linz keinen Gesamtverkehrsplan hat, kritisiert die VP, die zur Entlastung des Verkehrs in der Rudolfstraße an den Bau einer Straßenbahn nach Puchenau und eine Ampelregelung für die Stauzonen als Verkehrsleitsystem für Urfahr vorschlägt.

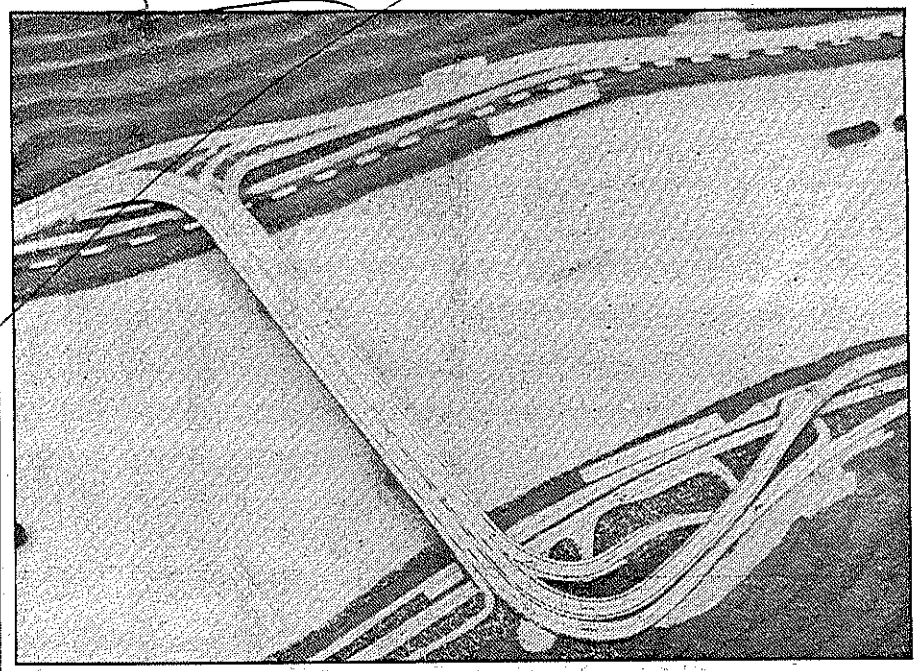
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.6

DIENSTAG, 18. SEPTEMBER 1984

Gewerkschaft für Brückenbau

LINZ. In die Diskussion für und wider den geplanten Donaubrücken-Neubau in Linz greift nun die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter Oberösterreichs ein. Sie stellt sich in einer Stellungnahme hinter die Brükkenpläne, weil durch den Verkehr an der Oberen Donaulände weniger Menschen belästigt würden als in Urfahr. Daß dabei Bäume gefällt werden müssen und eine Kapelle abgesiedelt werden muß, sei, so wird wörtlich angeführt, „eine Nebensächlichkeit".

Linz: Brückenbau als heißes Thema



ZUM HEISSESTEN: Thema für Linz und das westliche Mühlviertel wird der Plan, bei Margarethen eine neue Donaubrücke (im Bild das Modell) zu bauen. Die Fronten der Gegner und der Befürworter sind starr und scheinen unverrückbar. Das bewies gestern eine eigene Brücken-Diskussion im Linzer Gemeinderat. Die Rathausmehrheit will das 600-Millionen-Vorhaben durchziehen, alle anderen Parteien sind dagegen.
Foto: OÖN/Wassermann

LESEN SIE WEITER AUF SEITE 5

OÖ. Nachrichten, S. 1
FR, 21. Sept. 1984

S. 5

Linzer Donaubrückenpläne wackeln immer kräftiger

LINZ (OÖN-mb). Immer mehr wackelt jetzt das Projekt einer neuen Donaubrücke in Linz im Raum Margarethen. Daß vor dem Jahr 1985 — in dem neben den Landtagswahlen auch die Wahlen in den oberösterreichischen Gemeinden stattfinden — noch eine definitive Entscheidung getroffen wird, ist ohnehin unwahrscheinlich. Vor allem deshalb, weil bei der jetzigen Lage die Linzer SP das Projekt allein, gegen die Stimmen der anderen Parteien und vieler Bürger, beschließen müßte.

„Es wird nicht sehr rasch gehen", gibt sich daher Bürgermeister Schanovsky auch eher vorsichtig zum heißen Brückenbauthema. Er will vorerst einmal weitere Gespräche mit Bau-Landesrat Winetzhammer führen und danach „die Bevölkerung aufklären". Springender Punkt beim Projekt ist der: Eine Brücke allein hat wenig Sinn, solange nicht befriedigend und überzeugend klargestellt ist, wie der Verkehr auf dem rechten Donauufer dann weitergelenkt und verteilt werden kann. Und dafür eine Lösung zu finden, ist äußerst schwierig. „Wenn wir die Lösung auf der rechten Seite nicht haben, brauchen wir keine Brücke", sagt Schanovsky jedenfalls auch.

Die VP als zweitstärkste Kraft im Gemeinderat ist ganz eindeutig auf die Seite der Brückengegner eingeschwenkt. „So nicht", ist die Meinung von Vizebürgermeister Hödl auf eine knappe Formel zu bringen, und für das „wie denn dann" hat er zumindest eine „Variation zum Thema" bereit: Einer Überprüfung wert sei, ob nicht doch die alte Vorstellung verwirklicht werden könnte, die Mühlkreisbahn schon oberhalb von Puchenau über die Donau zu bringen und in den Hauptbahnhofbereich einzubinden. Damit würde die Trasse der Bahn in Urfahr frei, die entweder über Tag oder untertunnelt für den Straßenverkehr genützt werden könnte.

Dazu müßte ein Stollen durch die Urfahrwänd geschlagen werden. „Eine kurzfristige Lösung gibt es nicht, eine Straßenbrücke ohne Anschlüsse ist sinnlos. Langfristig wäre die Bahnvariante überlegenswert, sie müßte technisch und finanziell geprüft werden", argumentiert Hödl. Der Kern des Übels sei, so kritisierte er, daß ein großer Verkehrsplan für Linz überhaupt seit Jahren fehle und immer nur Einzellösungen gesucht würden.

„Nachdenken und umdenken" ist die Devise, die sich auch die FP zum Thema Brücke gegeben hat. „Die Auswirkungen der Donaubrücke auf die Linzer Straßenzüge wie Westtangente und Dametzstraße müssen überprüft werden, ein Brükkenbau um viel Geld würde für den Innenstadtverkehr sicher keine Verbesserung bringen und wäre damit nicht sinnvoll", ist die Ansicht von Stadtrat Seyr. Auch frühere Varianten eines Tunnelprojekts zur Entlastung der Westtangente sollten abermals untersucht werden.

Daß sich der Bund bei dieser Sachlage vordrängt und darum reißt, viel Geld für die Brücke auszuspucken, ist wenig wahrscheinlich. Was allerdings passiert, wenn der Bund den Auftrag gibt, mit den Grundeinlösungen zu beginnen, und damit ein gesetzliches Verfahren auslöst, das schwer oder gar nicht mehr zu stoppen ist, bleibt die Frage, die derzeit kein Politiker schlüssig beantworten kann oder will.

Nachrichten, S. 5
FR, 21. Sept. 1984

VON TAG ZU TAG

Linz: Geplante Donaubrücke wird zum heißesten Thema

LINZ (OÖN-mb). Der politische Brückenschlag zwischen den Linzer Parteien blieb aus, Standort und Bau einer neuen Donaubrücke bei Margarethen werden zum heißesten Kommunalthema. Auch eine mehr als einstündige Diskussion im Gemeinderat brachte gestern keine Annäherung der Standpunkte: Die SP will die Brücke, alle anderen sind dagegen.

Da die Fronten festgefahren sind, gab es auch keine echte Diskussion. Alle Parteiredner brachten ihre Argumente vor, ohne auch nur die geringste Bereitschaft zu zeigen, auf die Ideen der anderen einzugehen. Eines ist ganz klar: Wenn die sozialistische Rathausmehrheit den Brükkenbau verwirklichen will, muß sie ihn allein beschließen.

Und daß sie die Brücke bauen lassen möchte, daran ließ Vizebürgermeister Enzenhofer keinen Zweifel. Die Notwendigkeit untermauerte er mit Zahlen: Der Stoßverkehr zur Morgenzeit, der sich aus dem westlichen Mühlviertel auf Urfahr zuwälzt, nimmt noch immer zu. 850 Autos pro Stunde wurden 1976 gezählt, 1400 sind es heuer. Die Generalsanierung der Nibelungenbrücke steht bevor, der Standort Ottensheim sei passe; das mache einen Brückenschlag in Margarethen notwendig, der so umwelt- und naturfreundlich wie möglich verwirklicht werden sollte, postulierte der SP-Fraktionssprecher.

Ihm widersprachen die Redner aller anderen Parteien. Vizebürgermeister Hödl (VP): Die Brücke verlagere den Stau nur von Urfahr nach Linz, das schaffe dort drei neue Verkehrsinfarktgefahren, belaste die Westtangente noch stärker. Gewaltige Einschnitte in die Landschaft an den neuen Brückenköpfen, das Umsägen zahlreicher Bäume, die Schleifung von Häusern seien große, nicht wieder gutzumachende Eingriffe. Sein Plädoyer: Noch einmal nachdenken, eine bessere Lösung finden.

Diese Lösung glaubt die FP schon zu haben, so Stadtrat Seyr: Er trat für eine totale Tunnelvariante an der Westumfahrung ein, erst dann sei eine neue Brücke verkraftbar und sinnvoll. Dann könne auch auf den zerstörerischen Ausbau von Oberer und Unterer Donaulände verzichtet werden.

„Eine Lösung eines Problems von heute und morgen mit den Mitteln von gestern und vorgestern", nannte Gemeinderat Stürmer (VP) die Brükkenpläne. Er richtete einen feurigen Appell zum Umdenken an die Rathauspolitiker. Man müsse sich von der Illusion lösen, daß man die Stadt autogerecht machen könne.

Ebenfalls eine Absage erteilte KP-Vertreter Kain dem Vorhaben, weil es die zahlreichen Verkehrsungereimtheiten der Landeshauptstadt nur noch verstärke. Außerdem müsse um jeden Baum im Stadtgebiet gekämpft werden — und dem Bau fielen viele Bäume zum Opfer.

Bürgermeister Schanovsky nannte abschließend ein Ja zum Brückenbau einen Solidaritätsbeweis für Tausende Pendler, die von dem Bauwerk profitieren würden. „Wir wollen das Für und Wider abwägen und uns dann einen Weg zimmern." Daß dieser Weg bei Margarethen über die Donau führen soll, daran ließ er keinen Zweifel.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 6
Do, 4. Okt. 1984

Linz: FP für Tunnel

LINZ. Nur gemeinsam mit einem Tunnel von der Donau bis zur Westbrücke in Linz sei der Bau einer neuen Donaubrücke bei Margarethen sinnvoll. Diese Devise vertritt FP-Landesobmann Schender. In einem Schreiben an Bautenminister Sekanina wies er darauf hin, daß die bisherige Brückenplanung auf großen Widerstand stoße, die Tunnelvariante solle geprüft werden.

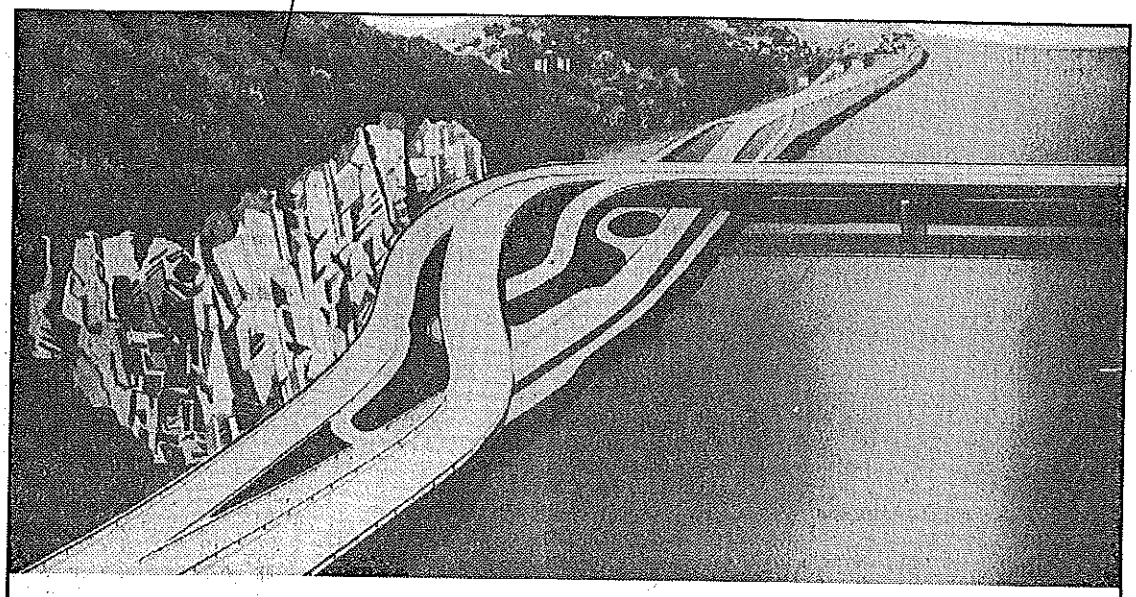
Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
DI, 16. Oktober 1984

Linz: Resolution gegen geplante Donaubrücke

LINZ. Einen Verzicht auf den Bau einer Donaubrücke bei St. Margarethen in Linz verlangt der Österreichische Naturschutzbund. In einer vom Bundesverband beschlossenen Resolution heißt es, die Stadt Linz besitzt durch die Granitpforte ein unverwechselbares, einzigartiges, charakteristisches Gepräge. Diese sensible Zone einer österreichischen Kernlandschaft von überregionaler Bedeutung würde durch den geplanten Brückenschlag zerstört werden.

Nachrichten, S. 5
DI, 16. Okt. 1984

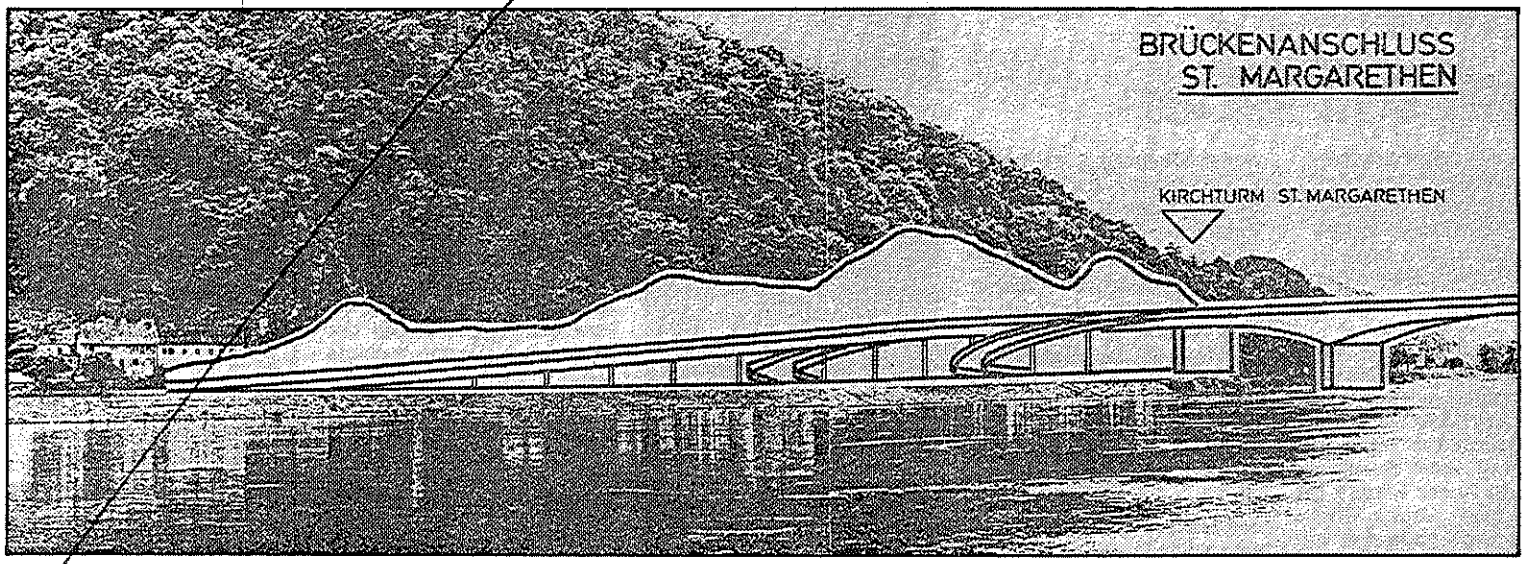
VON TAG ZU TAG



Brücken-Realismus

Weil ihr das offizielle Modell der umstrittenen Donaubrücke in Margarethen bei Linz zu niedlich war, ließ die Linzer VP nun ein ihrer Ansicht nach realistischeres Bild vom Brückenbau und seinen Auswirkungen pinseln. Fast 40 Meter hoch müßte der Fels am Donauufer abgesprengt werden, das Auf- und Abfahrtenkarussell wäre gewaltig, die Natur würde stärkstens leiden, Hunderte Bäume müßten weg: Mit diesen Argumenten bekämpft die VP weiterhin die Brückenpläne. Sie hat etliche Bürgerinitiativen im Rücken.

 Nachrichten, S.7



SCHWERE EINGRIFFE in Kalvarienberg und Bannwald-Schutzzone befürchten die Gegner des Brückenbaus bei Margarethen auf dem rechten Donauufer (siehe Montage). Auch auf der Urfahraner Seite wären die Eingriffe in die Landschaft gewaltig. „Das ist Brutalität", sagen die Bürgerinitiativen.

Bereits 9000 Unterschriften gegen Brücke in Margarethen

LINZ (OÖN-hl). 9000 Unterschriften haben sieben Bürgerinitiativen — sie heißen Alternative Stadtplanung, Froschbergbewohner, Linzer Luft, Urfahr-Ost, Westtangente und Puchenau — schon gegen die geplante Donaubrücke bei Margarethen gesammelt. Mit einer Fotomontage, die sie nun auf den Tisch legten, wollten sie zeigen, wie schwer die Eingriffe in die Natur sein würden, falls die Brücke in dieser Gegend zustande kommt.

Das Ende des erst zwei Jahre alten Naturschutzgebietes Urfahrwänd, das bis zu 50 Meter abgegraben werden müßte, wäre genau so abzusehen wie auf der gegenüberliegenden Seite das Ende des Bannwaldes am Freinberghang und der Landschaftsschutzzone entlang der Donau.

Die Linzer Gruppen wehren sich vor allem auch dagegen, daß die Lebensqualität noch mehr verschlechtert wird, wenn durch leistungsfähigere Straßen noch mehr Verkehr in die Stadt strömt. Sie glauben, daß das Geld für die Brücke sinnvoller in einem Nahverkehrskonzept mit funktionierenden öffentlichen Verkehrsmitteln angelegt wäre. Doch, so Dipl.-Ing. Gerold Lorenz, der als Sprecher für die Gruppe Donautal fungiert, seien Alternativen zur Brücke nicht Sache der Brückengegner, sondern der Politiker.

Warum sich auch 1100 Puchenauer, vor allem Menschen, die entlang der vielbefahrenen Rohrbacher Bundesstraße wohnen, den Brükkengegnern angeschlossen haben, erklärt Architekt Tischler so: „Wir haben am eigenen Leib erfahren, wie brutal eine Straße einen Ort trennen kann, und haben darum Verständnis für die Linzer." Wahrscheinlich ist auch, daß die Puchenauer befürchten, daß die stündlichen Spitzenwerte nicht tausend, sondern vielleicht 1500 Autos wären, die dann durch Puchenau rasen. Die VP des Bezirkes Urfahr schlägt ein wenig andere Töne an: Sie ist zwar auch gegen den Standort St. Margarethen, möchte aber eine Brücke, die in einen zweiten Römerbergtunnel bis zur Westbahnbrücke eingebunden wird. Wobei sie darauf hinweist, daß eine neue Brücke für Pendler unbedingt nötig sei.

OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865
S 5.— Dinar 90.— ☎ 0732/2805-0 Nr. 280** Montag, 3. Dezember 1984
PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Linz: Straßenbahn als Ausweg aus dem Brückendilemma

LINZ/PUCHENAU. Umfehdet und wild umstritten bleibt weiterhin das Vorhaben, bei Margarethen in Linz eine zusätzliche Donaubrücke zu schlagen. Die seit langem hoch aufbrandende Protestwelle aus der Bevölkerung hat die Planer unsicher gemacht. Wie sehr das zeigte am Samstag eine Diskussion in Puchenau, bei der Politiker der Stadt Linz und des Landes nun plötzlich von einer „Zwangsbeglückung" mit einer Brücke nichts mehr wissen wollten. Sie klammerten sich im Gegenteil an einen Strohhalm: Eine neue Straßenbahnlinie solle von Linz nach Puchenau gelegt werden. Ließen dann genügend Puchenauer ihr Auto daheim stehen, wäre das Verkehrsproblem für das Nadelöhr in Urfahr deutlich gemildert. Eines wurde klar: Im Ruck-Zuck-Verfahren wird die Brücke nicht gebaut. (Lesen Sie weiter auf Seite 5.)

S.5

Brückenbauer grübelten über Straßenbahnprojekt

LINZ (OÖN-ho). Wie breit die Ablehnung für die geplante Linzer Donaubrücke St. Margarethen ist, zeigte am Samstag abend eine öffentliche Diskussion, zu der Puchenaus Bürgermeister Dipl.-Ing. Gabriel — selbst kein Freund des umstrittenen Brückenprojekts — geladen hatte. Und dabei staunten viele Anwesende nicht schlecht, als Landesrat Winetzhammer und der Linzer Vizebürgermeister Enzenhofer plötzlich nicht mehr so an ihrer „Zwangsbeglückung" festhielten, sondern, wenn auch sehr gebremst, über einem Vorschlag grübelten, der statt der Brücke eine Straßenbahnverbindung nach Puchenau vorsieht.

Hunderte waren in die Aula der Hauptschule in Puchenau gekommen, um die Brückenbauer von Stadt und Land zu einem Umdenken zu bewegen. Zuvor gab man Landesrat Winetzhammer, Vizebürgermeister Enzenhofer, ÖBB-Präsident Hoch, Bürgermeister Gabriel und Mag. Tischler von der Bürgerinitiative Puchenau Gelegenheit, ihre Ansichten auf den Tisch zu legen. Dabei reagierten die Brückenbauer recht zimperlich, als sich einige Zwischenrufer das ungeliebte Wort „Zwangsbeglückung" nicht verkneifen konnten. „Davon kann überhaupt keine Rede sein", stellte daraufhin Winetzhammer fest.

Auch Enzenhofer stieß ins selbe Horn und versicherte, daß gegen den Wunsch und Willen der Puchenauer nichts unternommen werde. „Aber eine Lösung muß gefunden werden." Er schloß sich der Auffassung Winetzhammers an und meinte, auf die Brücke nur dann verzichten zu können, wenn fast ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel verwendet werden. Da wiederum konterten die Puchenauer, unter die sich auch viele Linzer gemischt hatten, und wetterten gegen die hohen Preise und den Fahrtakt.

Hoch stellte in seinem Statement fest, daß er eigentlich gar nicht wisse, warum er hier sei, machte dann aber den Zuhörern die Zunge wäßrig, als er plötzlich die Straßenbahn ins Gespräch brachte. „Damit könnte man, ohne ins Auto steigen zu müssen, in vier Minuten in Linz sein." Gleichzeitig stellte er aber fest, daß er nichts gegen eine Brücke habe.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt waren alle Zuhörer aufgewacht und ließen nun selbst allerlei Vorschläge vom Stapel. Ein Voest-Angestellter wartete mit dem weniger begeisternden Plan für zwei Brücken auf, während ein anderer Besucher auf Enteignung von Bauern drängte, um beispielsweise Gründe im Mühlbachtal ohne „viel Aufhebens" für Bauprojekte zu ergattern.

Doch die Diskussion kam immer wieder auf den Straßenbahnplan zurück. Sogar die Verantwortlichen für den geplanten Brückenbau, gegen den schon zahlreiche Unterschriftenaktionen gestartet wurden, grübelten darüber nach. Allerdings zogen sie von vornherein die Notbremse und meinten, daß ein solches Projekt nicht nur viel kosten, sondern auch einer jahrelangen Planungs- und Bauphase bedarf. „Doch die Verkehrslawine muß rasch abgefangen werden." Und damit ist der Brückenplan noch lange nicht vom Tisch.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
DI, 29. Jänner 1985

Schnellbahn statt Donaubrücke: Bundesbahn läßt die VP abblitzen

LINZ (OÖN-mb). Mit einem ebenso ehrgeizigen wie teuren Projekt will die Linzer VP eine Alternative zum Bau einer Donaubrücke bei Margarethen schaffen: Sie schlägt den Bau einer 22 Kilometer langen Schnellbahnstrecke von Rottenegg bis ins Linzer Industriegebiet bzw. zum Hauptbahnhof vor, die zum allergrößten Teil auf bestehenden Bahntrassen eingerichtet werden könnte, in Urfahr aber auf 1,8 Kilometer Länge als Unterflurtrasse, also unterirdisch, gebaut werden soll. Damit will man die Autofahrer massiv zum Umsteigen auf das Schienenverkehrsmittel verlocken und den Stau in Urfahr abbauen. Die Bundesbahndirektion für Oberösterreich jedoch winkt gleich ab: Zu große technische und verkehrsmäßige Probleme, zu teuer, zu wenig Frequenz.

Als Denkanstoß und Diskussionsbeitrag will Vizebürgermeister Hödl diesen vom Nationalratsabgeordneten Bergsmann entworfenen Plan verstanden wissen, der eine große Schwachstelle hat: Die Bundesbahn, die diese Strecke betreiben soll, hält das Konzept für wenig realistisch.

Die Trassenstudie ist, so betonte Bergsmann, nicht einfach auf dem Papier entstanden, sondern Ergebnis detaillierter Lokalaugenscheine und Gespräche mit Technikern. Die Vorstellung schaut so aus: Auf dem existierenden Gleis der Mühlkreisbahn soll ab Rottenegg in Richtung Linz ein Schnellbahnverkehr in 30-Minuten-Intervallen eingerichtet werden. Wo die Bahn derzeit durch Urfahr fährt, soll die Trasse bis kurz vor die Eisenbahnbrücke unter die Erde verlegt werden. Dann sollen die Garnituren auf ebenfalls zum Großteil existierenden Gleisen weiter Richtung Chemie Linz geführt werden. Dort wäre eine nur 400 Meter lange neue Gleisschleife zu bauen, und dort würde sich die Strecke auch teilen: In einen Ast Richtung Hauptbahnhof, in einen zweiten in Richtung Süden zur Turmstraße (Voest) und weiter zur Lunzerstraße. In diesem Bereich würde sich das Konzept mit bereits existierenden Schnellbahnplänen decken.

Der angestrebte Effekt: Die Autofahrer aus dem Bereich des westlichen Mühlviertels dazu zu veranlassen, ihre Wagen stehenzulassen und umzusteigen. Von Rottenegg errechnet sich bei acht Haltestellen eine Fahrzeit von 30 Minuten bis zu den Linzer Industriebetrieben. Eine solche Schnellbahn würde Puchenau mitbetreuen, was eine Bahn- oder Straßenbrücke bei Ottensheim nicht könnte, und sollte, so die Vorstellung der VP, die Brückenpläne bei Margarethen ablösen und überflüssig machen. Die Brücke würde schließlich auch mindestens 600 Millionen kosten. Die Schnellbahn käme auf geschätzte 550 Millionen zu stehen.

Unterirdische Trasse mit großen Problemen

Unterirdisch müßte die Strecke durch Urfahr geführt werden, um Behinderungen des Straßenverkehrs durch Kreuzungen etc. zu vermeiden. Zu ebener Erd ließe sich die alte Bahntrasse dann als Straße im Einbahnsystem nützen, das würde das morgendliche Verkehrschaos in Urfahr endgültig entschärfen.

Die OÖN befragten den oö. Bundesbahnpräsidenten Hoch zu dem Vorschlag. „Das Projekt mag auf den ersten Blick verblüffend ausschauen, aber es stehen ihm große technische Schwierigkeiten entgegen", meinte Hoch, der bedauerte, daß mit ihm darüber vorher nicht geredet worden sei. Man habe ähnliche Verianten schon vor vielen Jahren durchgespielt und sei draufgekommen, daß sie kaum durchführbar seien. Der Unterflurbahn sei der Donaudüker in Urfahr im Weg, eine technische Schwierigkeit, die sich kaum lösen lasse. Die Eisenbahnbrücke, über die die Züge fahren müßten, würde dadurch viel zu oft für den Autoverkehr gesperrt werden, und außerdem habe eine seinerzeitige Befragung ergeben, daß zu wenig Menschen deswegen auf die Bahn umsteigen würden.

Mit dieser Aussage fällt allerdings auch die Hoffnung der VP weg, daß die Bahn sich zum Vorreiter der Idee machen könnte. „Sollte das Land diesen Vorschlag ins Nahverkehrskonzept aufnehmen, müßte man darüber reden, aber wir von uns aus werden das nicht betreiben", meinte Hoch abschließend. Die Bundesbahn hängt derzeit noch eher der Variante einer Bahnbrücke bei Ottensheim an.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 5
Do, 28. Feb. 1985

Linzer Wissenschafter gegen Donaubrücke

LINZ. Gegen den Bau einer Donaubrücke bei Margarethen tritt der Leiter der naturkundlichen Station der Stadt Linz, Magister Pfitzner, in der neuesten Folge der Zeitschrift für Natur- und Umweltschutz, ÖKO-L, ein. Der bewaldete Bereich der sogenannten Linzer Pforte sei als mögliches Landschaftsschutzgebiet einzustufen und eine Besonderheit von nationaler Bedeutung, die durch den Brückenbau zerstört würde, stellt Pfitzner in einer Untersuchung der Linzer Wälder auf ihre ökologische Bedeutung fest. Ebenfalls abzulehnen seien der Bau einer Traunufertangente und die — derzeit allerdings verschobene — Aufschüttung des Weikerlsees mit Voest-Schlacke.

OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865
S 5.— Dinar 90.— ☎ 0732/2805-0 Nr. 75** Freitag, 29. März 1985
PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Grabgesang für Donaubrücke Auch die Linzer SP stimmt ein

LINZ. Die Grabgesänge für das problematische und landschaftsverschandelnde Projekt einer neuen Linzer Donaubrücke werden immer lauter, sodaß man mit Recht annehmen kann, daß das Vorhaben so gut wie gestorben ist. Auch die Linzer SP, die noch im vergangenen Herbst in einer eigens einberufenen aktuellen Stunde im Gemeinderat den Brückenschlag vehement befürwortet hatte, geht nun deutlich auf Distanz.

„Die Brücke könnte sich überhaupt erübrigen, wenn man die Pendler auf der linken Donauseite mit Schnellbussen heranbringen kann", rückte auch Bürgermeister Schanovsky gestern ganz deutlich von den Brückenplänen ab, die ihm nicht nur massive Opposition im Rathaus, sondern auch Proteste von zahlreichen Bürgergruppen eingebrockt hatten.

Die Brücke hätte die Verkehrsmisere auf dem Linzer Donauufer nur noch verschlechtert. Daher soll jetzt „mit aller Kraft" das zehn Jahre alte Projekt eines Tunnels parallel zur Westtangente wieder forciert werden. In der Innenstadt wird Verkehrsberuhigung angestrebt.

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 6. Dez. 1985

Linz: Brückenproblem ungelöst
VP verlangt neue Gutachten

LINZ (OÖN-mb). Eines der heißen Themen, die in Linz lange vor der Gemeinderatswahl nicht mehr angerührt wurden, ist der Bau einer neuen Donaubrücke. In der SP hat ein neuer Meinungsbildungs-Prozeß eingesetzt, der noch nicht abgeschlossen ist. Die VP bleibt bei ihrem Nein zum Standort Margarethen, läßt aber über andere Möglichkeiten mit sich reden.

Die bisher einzige SP-Aussage zum Thema seit der Wahl stammt von Umweltschutz-Stadtrat Ackerl, der sich nicht vorstellen kann, daß die alte Planung einer vierspurigen Brücke, verbunden mit gewaltigen Landschaftseingriffen, realisiert wird. Es sei auch gar nicht nötig, so groß zu bauen, eine zweispurige Brücke müßte auch genügen. Der neue Baustadtrat Nöstlinger möchte erst noch Gespräche mit Bürgermeister Schanovsky führen, der noch bis Ende der Woche auf Kur ist, bevor er sich über die Vorgangsweise festlegt.

Die VP hat bei einem Seminar am vergangenen Wochenende ihre Ablehnung der Brücke Margarethen bekräftigt. „Es muß ein neues Gutachten geben, das sagt, ob man Brücke und daran anschließende Straßenausbauten braucht. Dieses Gutachten muß auch eine Prüfung der Umweltverträglichkeit enthalten. Jede Entscheidung über eine Brücke müßte Bestandteil eines Gesamtverkehrsplanes sein, bei dessen Erstellung wiederum nicht nur Verkehrsfachleute, sondern auch Architekten und Ärzte mitreden sollten", skizziert Vizebürgermeister Hödl die Marschrichtung seiner Fraktion.

Die mitentscheidende Frage im Zusammenhang mit einer Brücke ist immer noch ungelöst — nämlich die, wie der Verkehr auf der rechten Donauseite dann weitergeführt werden soll. Die Obere und Untere Donauländе könnten derzeit eine Verkehrslawine auch nicht besser verkraften als die Rudolfstraße.

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 17. Jänner 1986

Neuer Anlauf zu Linzer Donaubrücke: Kleiner und naturschutzgerecht

LINZ (OÖN-mb). Ein ganzes Bündel ungelöster Bauprobleme hat der neue Linzer Baustadtrat Hans Nöstlinger geerbt, der das Ressort nach den Herbstwahlen übernahm. Ganz oben an der Spitze dieser offenen Fragen steht die nach der Zukunft einer weiteren Donaubrücke. Er unternimmt einen neuen Anlauf: „Die Brücke am Standort Margarethen, aber kleiner, nicht so gewaltig dimensioniert, könnte gebaut werden. Ein entscheidendes Wort haben dabei Naturschutz und Verkehrsplaner mitzureden."

Das Vorwahlkampfthema Nummer eins ist jetzt so weit abgekühlt, daß es die Politiker wieder anfassen können. Nöstlinger gibt sich keinen Illusionen hin: „Mit dem alten Projekt braucht man nicht mehr zu kommen, die Finanzierung durch den Bund wird auch sehr schwierig sein. Eine kleinere Brücke aber würde weniger Eingriff ins Donautal bedeuten." Darüber, ob der Eingriff vertretbar wäre, soll der Naturschutz entscheiden, über die Möglichkeiten, den Verkehr am rechten Donauufer dann befriedigend weiterzuleiten, die Verkehrsplaner.

„Eine Tunnellösung ist sicher illusorisch, die finanziert niemand", meint er und führt eines ins Treffen: „Der Mittelgassendurchbruch in Urfahr ist zwar derzeit gestorben, er hat keine Rechtsgrundlage. Gibt es aber keine Brücke, würde dieser Plan wieder aufleben." Damit wäre ein schwerer Eingriff in die Bausubstanz in Urfahr-West verbunden.

Unverbindlich gibt er sich bei der Frage nach Alt-Urfahr-Ost: „Das Gutachten des Assanierungsbeauftragten sagt, daß ein Großteil der Bausubstanz schlecht ist. Im Grund gibt es zwei Möglichkeiten: Fast das ganze Gebiet zu schleifen, oder kleinteilig zu sanieren." Er läßt wenig Zweifel, daß ihm die zweite Möglichkeit eher liegt, zumal fast 70 Prozent der Grundstücke im Eigentum der Stadt Linz stehen, die mit Initiativen vorangehen müßte. Und was ist mit dem Opernhaus oder Musiktheater? Der Stadtrat paßt: Da sollten sich Landeshauptmann und Bürgermeister zuerst einig werden.

Die Liste der Probleme ist natürlich weit länger. Einige der Fragen, die in den nächsten Jahren entschieden werden müssen, herausgegriffen:

- Parkgaragen: Seilerstätte und Promenade sind die ins Auge gefaßten Standorte, wobei Nöstlinger Präferenz für die Seilerstätte zeigt, weil auch ihm klar ist, wie schwierig die Zufahrten zu einer Promenadengarage wären.
- Parkgebühren: Sind nur sinnvoll, wenn zum selben Zeitpunkt zusätzlicher Parkraum in Garagen geschaffen wird, der für Längerparker auch finanziell attraktiver ist als das Gebührenparken am Straßenrand.
- Lärmschutz: Dringlich sollen Lärmschutzwände für die Hanuschstraße gebaut werden, sobald das Ministerium die Finanzierung zusichert, soll es damit losgehen. Aber auch Kopernikusstraße, Poschacherstraße und Vierthalerstraße brauchen Lärmschutzwände.
- Gesamtverkehrsplan für Linz: Eine Notwendigkeit, aber er soll in Teilen erstellt werden, für Linz-Nord, Mitte und Süd.

Grundsätzlich will Nöstlinger dem Schlagwort von der Bürgerinformation, die vor der Verwirklichung von Bauvorhaben erfolgen soll, mehr Inhalt geben. Erster Schritt dazu: die Bürgerinitiative Froschberg, die sich gegen Verbauungs- und Verkehrspläne in dem Wohngebiet sträubt, soll im Planungs- und Hochbauausschuß Gelegenheit bekommen, ihre Argumente zu präsentieren, ebenso wie der planende Architekt.

Linzer SP will jetzt den Bau einer neuen Donaubrücke durchziehen

LINZ (OÖN-mb). „Wir wollen das jetzt durchziehen." So sieht der Linzer SP-Bürgermeister Schanovsky die Situation in Sachen neuer Donaubrücke in Linz. Wie die OÖN schon vor Monaten berichteten, bastelt die SP seit der Wahl an den alten Brückenplänen herum, will eine kleinere Ausführung, um die Landschaft nicht so stark zu beeinträchtigen. Die VP steht diesen Bestrebungen, die ihr offiziell noch nicht bekanntgegeben wurden, zumindest skeptisch gegenüber, Grüne und Bürgerinitiativen haben ihr klares Nein wiederholt.

Der vorherrschende Eindruck: Es soll die Sache wieder in Gang gebracht werden, die Rathausmehrheit will versuchen, die VP einzubinden, wenn es nur irgendwie möglich ist. Baustadtrat Nöstlinger hat vom Bürgermeister den Auftrag, das Projekt vorzubereiten, Standort unverändert Margarethen.

Die SP-Marschroute: Weniger aufwendige Auf- und Abfahrten, schmälere Ausführung, ein Tunnelprojekt auf dem rechten Donauufer in Richtung Innenstadt soll gleich mit eingebracht werden, auch wenn Schanovsky klar ist, daß beides zur selben Zeit ohnehin kaum Finanzierungsmöglichkeiten hat.

Mit dem Land sieht er sich eines Sinnes. Dort allerdings herrscht größere Skepsis als im Rathaus: „Finanziell wird das äußerst schwierig werden, denn im Investitionsprogramm des Bautenministeriums für die nächsten fünf Jahre ist die Brücke nicht mehr drin", sieht Baulandesrat Winetzhammer die Lage realistisch. Und: „Mit der Brücke allein ist es wohl nicht getan."

Genau das ist das immer noch unausgeräumte Argument, bei dem auch die Bürgerinitiativen (insgesamt sind es sieben) und die Linzer Grünen einhaken. „Durch die Brücke würde der Autoverkehr ja nur von einer Donauseite auf die andere verlagert, dadurch würde sich die Situation der Bewohner entlang der Westtangente noch wesentlich verschlechtern. Die Brücke bedeutet keine Verbesserung der Verkehrssituation in Linz", protestiert die VGÖ.

Die SP ist anderer Meinung: Die Brücke wird den Verkehr entflechten, ein Teil fährt weiter in Urfahr, der andere quert die Donau, wo auf der Oberen Donaulände kaum Wohnbevölkerung beeinträchtigt sei, lautet das Gegenargument. Wie man das gestiegene Verkehrsaufkommen aber dann im Bereich des Römerbergtunnels, der Nibelungenbrücke und der Unteren Donaulände bewältigen kann, ist tatsächlich noch eine ungelöste Frage.

Die Linzer VP bemängelt, daß eine schmale Brücke sehr anfällig für Stauungen sei, weil ein einziger Unfall genügt, um sie zu blockieren. Sie scheint sich aber mit dem Gedanken weniger aufwendig ausgeführter Auf- und Abfahrten anfreunden zu können, auch eine Verschiebung weiter stromaufwärts möchte sie prüfen lassen.

Wie immer das Projekt auch ausfällt: Der Naturschutz muß auch ein Wort mitzureden haben bei diesem unbestreitbar großen Eingriff in das Bild des Donautals. Auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist angebracht.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 18. April 1986

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 6
Do, 5. Juni 1986

VP fordert Umweltprüfung für Linzer Donaubrücke und Tunnel-Anschluß

LINZ (OÖN-mb). Falls eine neue Linzer Donaubrücke bei Margarethen gebaut werden sollte, fordert die Linzer VP eine umfangreiche Umweltverträglichkeits-Prüfung für das Vorhaben. Diese Untersuchung müßte nicht nur die Auswirkungen auf das Landschaftsbild prüfen, sondern auch andere Folgen wie Lärmbelästigung und Schadstoffanreicherung im Boden. Außerdem hat die VP vier Varianten für Tunnels zur Entlastung der Westtangente ausgearbeitet.

Das Thema, wie man die Westtangente vom Verkehrs-Terror befreien könnte, beschäftigt derzeit praktisch alle Linzer Parteien. Die VP legte gestern ihre Vorstellung zum Brückenbau und zu Tunnel-Lösungen auf den Tisch. Sie befürchtet, daß durch die Verlagerung des Verkehrs von Urfahr auf die rechte Donauseite die Westtangente zwischen Donau und Bahnhof noch stärker belastet würde und arbeitete vier Varianten aus, wie man durch Tunnels die Situation entschärfen könnte.

Zwei dieser Varianten sehen Tunneleinfahrten direkt am südlichen Brückenkopf mit Ausfahrt bei der Bahnhofskreuzung oder bei der Westbrücke vor, die allerdings sehr teuer wären und nur geringere Frequenz erwarten ließen. Der dritte Vorschlag betrifft einen Tunnel weiter östlich parallel zur Westtangente (Ausfahrten Kapuzinerstraße und Bahnhof), die vierte Variante gefällt VP-Vizebürgermeister Hödl am besten: kein durchgehender Tunnel, sondern drei, von denen der erste bei der Kapuzinerstraße, der zweite beim Märzenkeller endet und der dritte ab der Ziegeleistraße parallel zur Waldeggstraße geführt würde. Dieses Projekt würde 625 Millionen kosten und nach Berechnungen 60 Prozent des Verkehrs in diesem Bereich unter die Erde verlagern.

Die Finanzierbarkeit ist ungewiß

Ob das finanzierbar ist, steht auf einem anderen Blatt, aber es würde sich nach VP-Meinung um eine zukunftsweisende Lösung handeln.

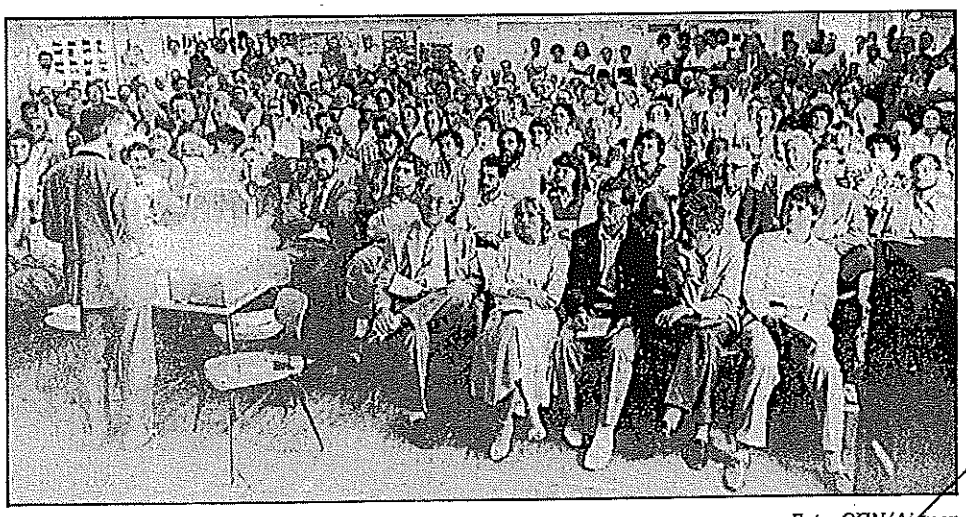
Bedenken hat die zweitgrößte Fraktion im Linzer Rathaus gegen den Bau des Autobahnknotens Neue Heimat, wenn nicht auch die sogenannte Traunufertangente von Traun bis Ebelsberg gebaut wird. Der Bau dieser Straße durch die Traunauen ist allerdings höchst umstritten, auch bei der Linzer SP-Mehrheit. Umwelt-Stadtrat Ackerl läßt dem Vernehmen nach eine ökologische Bestandsaufnahme der Au durchführen, um Argumente gegen die Traunufer-Tangente zu sammeln.

Problematischer Autobahnknoten

Der Autobahnknoten allein würde aber erst wieder mehr Verkehr durch bestehende Wohngebiete schleusen. Dieser Knoten ist, wie berichtet, im Flächenwidmungsplan als Vorbehaltsfläche eingezeichnet. Laut Baustadtrat Nöstlinger wird noch im Juni von der Autobahnverwaltung des Bundes der Auftrag für ein generelles Vorprojekt erteilt werden.

Problematisch ist auch die Aufschließung des vorgesehenen und dringend benötigten Betriebsbaugebietes in Pichling. Das alte Lied: Auch dort würde Schwerverkehr durch Wohngebiete geführt. In einer Unterflurtrasse sieht die VP die einzige, wenn auch sehr teure, Möglichkeit, Umweltschutz und Verkehr auf einen Nenner zu bringen. Die SP wiederum, so Nöstlinger, hofft, daß doch eine nördliche Umfahrung Ebelsberg gebaut werden kann, die dann auch zur Aufschließung des Betriebsbaugebietes dienen und das Problem mit dem Wohngebiet hinfällig machen würde. An Umfahrungsprojekten wird gearbeitet.

Linzer haben Verkehrslärm und Abgase satt



GESTECKT voll war der Saal im „Guten Hirten". *Foto: OÖN/Aigner*

Stadtrat Nöstlinger: „Klares Ja zu neuer Brücke"

Viele Linzer haben den nervenzerfetzenden Verkehrslärm und die Autoabgase vor ihren Fenstern satt. Bei der von der Bürgerinitiative „Westtangente", dem Katholischen Bildungswerk und weiteren sieben Bürgerinitiativen veranstalteten Publikumsdiskussion „Über-Leben in Linz" im „Guten Hirten" forderten Teilnehmer am Montag abend von den Politikern in zahlreichen Wortmeldungen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Neben zum Teil recht vagen Versprechungen gab es eine konkrete Aussage, die allerdings bei mehr als der Hälfte der Anwesenden auf wenig Gegenliebe stieß. Planungsstadtrat Hans Nöstlinger bekannte sich „mit einem klaren Ja" zum Bau einer neuen Donaubrücke in Margarethen.

Von FRIEDRICH SALMEN

Eine Bewohnerin der Waldeggstraße hatte sich zuvor gegen eine neue Brücke ausgesprochen, da diese zwangsläufig noch mehr Autos auf die Westtangente bringen würde. Der Diskussionsleiter Chef des OÖN-Regionalressorts, Dr. Meinhard Buzas, nagelte die Politiker daraufhin fest: „Wird die Brücke gebaut oder nicht?" Bürgermeister-Stellvertreter Dr. Carl Hödl: „Das weiß ich nicht. Es ist jetzt eine andere Brükken-Variante mit vier Tunnelmöglichkeiten da. Ich glaube, man sollte sich das gut überlegen ..."

Straßenbahn-Freifahrten statt Tunnel-Zinnober

Stadtrat Nöstlinger begründete sein Ja zur neuen Brücke so: „Die Stadt braucht eine Verkehrsaufschließung vom Westen her. Ich verstehe die Sorgen der Westtangentenanrainer, muß aber auch ein Ohr für die Wünsche der Bewohner von Urfahr-West haben, die ebenfalls unter dem starken Durchzugsverkehr leiden." Den Hinweis, daß man mit Hilfe eines Tunnels zwischen Westbrücke und der Donau oder einer Unterführung Lärm und Abgase von den Anrainern fernhalten könnte, bezeichnete der Sprecher der Bürgerinitiative „Westtangente", Walter Rumpfhuber, als Illusion: „Wir waren am 12. Juni bei Bautenminister Übleis. Er sagte uns, für einen Tunnel habe er ganz sicher kein Geld. Der Brückenbau läßt sich jedenfalls mit einer Verkehrsberuhigung nicht vereinbaren."

Diese Meinung wurde auch in zahlreichen anderen Wortmeldungen vertreten: Ein Bewohner der Karl-Wiser-Straße formulierte es besonders griffig: „Die Tunnel-Abgase würden auf die Gugl geblasen. Um den Preis, den der ganze Tunnel-Zinnober kosten würde, könnte die Stadt für alle Waldeggstraßen-Bewohner Reihenhäuser auf dem Froschberg bauen oder alle Linzer gratis mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren lassen."

Dozent Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer von der Technischen Universität Graz hatte am Beginn der Diskussion in einem Impulsreferat verkehrspolitische Leitlinien für ein lebenswerteres Wohnen in der Stadt aufgezeigt und dafür bei den Anwesenden Zustimmung geerntet: „In Linz werden nur rund 25 Prozent der Wege zu Fuß und fünf Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt. 25 Prozent entfallen auf den öffentlichen Verkehr und 45 Prozent auf die Kraftfahrzeuge. Der Autoverkehr kann wesentlich reduziert werden, ohne daß es dabei zu wirtschaftlichen Einbußen kommt oder die Menschen weniger glücklich sind."

Andere Städte machten es möglich

Andere Städte wie Erlangen oder Hannover hätten den Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs zum Wohle der Bürger in den vergangenen Jahren durch eine Reihe von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Wohn- und Fußgeherstraßen, den forcierten Ausbau der Radwege, das „Park and ride"-System sowie die Verengung und Begrünung zu breiter Fahrspuren erheblich gesenkt. Im holländischen Delft werden von den Bewohnern gar 40 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad bewältigt. Sammer sprach sich auch für „Tempo 30" auf Nebenstraßen im Ortsgebiet aus.

In mehreren Wortmeldungen wurde den Politikern von Linzer Bürgern vorgehalten, von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nur zu reden. Von positiven Auswirkungen sei kaum etwas zu bemerken. Im Gegenteil: „Immer mehr Linzer ziehen in die Vororte, weil sie es in der Stadt nicht mehr aushalten, und verstärken dann durch ihr tägliches Pendeln das Problem. Die zurückbleibenden Stadtbewohner müssen dann den Lärm und die Autoabgase schlukken. Warum wird nicht dafür gesorgt, daß die Pendler ihre Fahrzeuge am Stadtrand abstellen und dann öffentliche Verkehrsmittel benützen müssen?" wollte eine empörte Dame wissen.

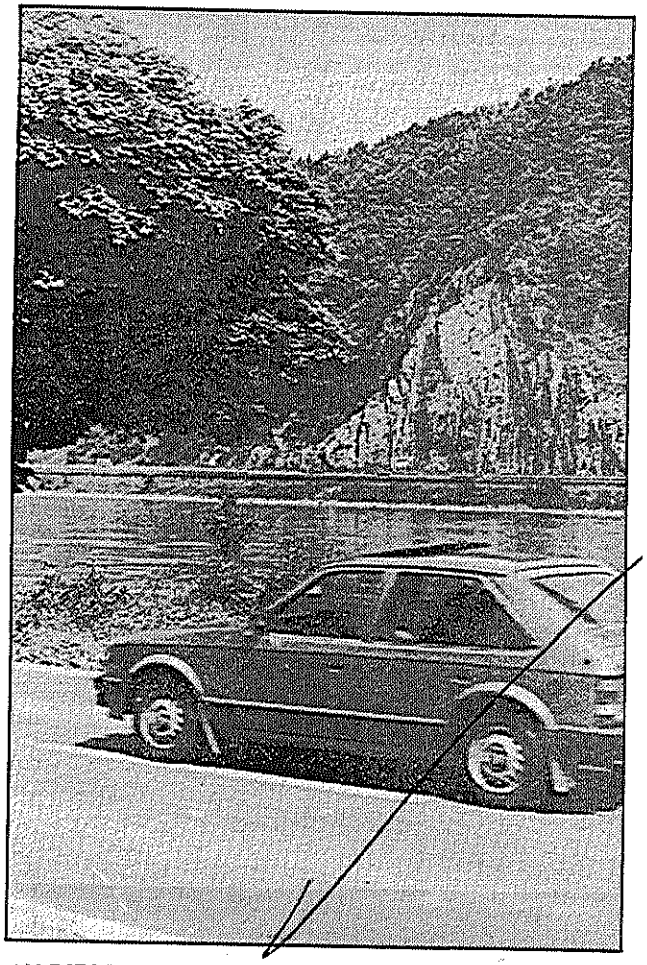
Buspendelverkehr Jahrmarktgelände-Taubenmarkt

Dazu Hödl: „Auf dem Urfahrer Jahrmarktgelände haben wir fast das ganze Jahr über einen großen Parkplatz, der sich für das Park and ride anbietet. Ich werde mich dafür einsetzen, daß mit Hilfe von City-Bussen ein Pendelverkehr zum Hauptplatz und Taubenmarkt eingerichtet wird. Eine geeignete Autoabstellfläche im Süden von Linz fehlt noch."

Unter Beschuß geriet auch die ESG wegen der zu hohen Tarife: „Man kann einer Familie mit drei Personen, die vom Biesenfeld zu einem Konzert ins Brucknerhaus fahren will, nicht zumuten, für die Straßenbahn 84 Schilling zu zahlen. Mit dem Auto kostet sie die Fahrt höchstens ein Fünftel", ärgerte sich ein Urfahraner.

Tips und Nachrichten

An einen Haushalt • Postgebühr bar bezahlt • 24. Woche 1986



AN DIESER STELLE soll die geplante neue Brücke die Donau queren.

Leserdiskussion: Brauchen wir die Donaubrücke?

Jetzt wollen es „Tips und Nachrichten" einmal nicht von den Politikern, sondern von den Betroffenen wissen: Brauchen wir eine neue Donaubrücke in Linz oder nicht? Die Leser sind eingeladen, uns zu schreiben. Die Entscheidung über den Brükkenbau ist ja noch nicht gefallen. Vieles spricht dafür, vieles dagegen.

Die Gründe dafür, warum die Linzer Stadtgewaltigen schon vor Jahren den Bau eines weiteren Donauübergangs für die Landeshauptstadt ansteuerten, sind bekannt: Tausende Autos drängen an jedem Morgen vom Oberen Mühlviertel her in Richtung Linz, bis sie beim Nadelöhr Rudolfstraße gestoppt werden. Dort entwikkelt sich dann regelmäßig der große Stau.

Entlastung für ganz Urfahr und schnellere Anfahrtsmöglichkeit für die Autofahrer soll nach dem Willen der Planer die neue Brücke bringen. Und das sind ihre Argumente für den Brückenbau:

- Verkehrsentflechtung für weite Bereiche der Linzer Innenstadt.
- Erleichterung für die Pendler.
- Reduzierung der Staus zur täglichen Morgenspitze.

Im Gegensatz zu früheren Plänen soll jetzt eine Brücke in Sparausführung ohne aufwendige Auffahrtsknoten entstehen, die auch die Landschaft des Donauraumes nicht so sehr beeinträchtigen würde.

Gegen das Projekt treten nach wie vor zahlreiche Bürger, die sich auch zu Bürgerinitiativen zusammengeschlossen haben, auf. Sie lehnen das Vorhaben aus folgenden Hauptgründen ab:

- Schwerer Eingriff in das Landschaftsbild.
- Bloße Verlagerung des Verkehrsproblems von der linken auf die rechte Donauseite, aber keine Lösung.
- Noch größere Belastung der ohnehin stark durch Lärm und Abgase beeinträchtigten Westtangente.
- Weitere Zerstörung des Baumbestandes auch an der Unteren Donaulände.

Die Frage „Brücke ja oder nein?" betrifft ja nicht die Linzer allein, sondern berührt wichtige Interessen der Mühlviertler, aber auch aller anderen, die sich mit dem Auto durch die Stadt quälen müssen. Eine Planskizze, die zeigt, wie und wo die Brücke geschlagen werden soll, finden Sie mit weiteren Informationen auf Seite 2.

Daher: Schreiben Sie uns, teilen Sie uns Ihre Meinung zum Thema Donaubrücke mit. Senden Sie Ihre Leserbriefe an „Tips und Nachrichten", Redaktionssekretariat, 4010 Linz, Postfach 78.

Bürgermeister Gahleitner: „Für das obere Mühlviertel würde eine ‚Kürnberg-Variante' mit Tunnel am meisten bringen"

Neufelden mischt beim umstrittenen Linzer Donaubrücken-Projekt mit

(OÖN-gmh). In Linz ist es über den Sommer wieder etwas ruhiger um den Bau der vierten Donaubrücke in St. Margarethen geworden, doch sollte niemand denken, daß nicht auch in der heißen Jahreszeit an dem in der Luft hängenden Projekt gearbeitet wird. Bürgermeister Hugo Schanovsky zum Beispiel holte sich bei seinen Amtskollegen im Mühlviertel Meinungen über die Standortfrage ein und schrieb zu diesem Zweck die Oberhäupter der Pendlergemeinden an. Neufeldens Gemeindevater sah sich die Situation an Ort und Stelle an und erarbeitete gleich einen Vorschlag.

Ganz kurz zusammengefaßt hält Johann Gahleitner als Bürgermeister der schmucken Mühlviertler Gemeinde Neufelden vom Margarethner Standort nichts. „Es nützt daher wenig, wenn die Donaubrükke hier errichtet wird, weil sie den Verkehr nur von der Rohrbacher Bundesstraße auf die Passauer Bundesstraße umleitet und wieder keine Verbindung zur Westautobahn als Oberösterreichs Verkehrsader hergestellt wird", ließ er Bürgermeister Schanovsky wissen.

Um nach der Ablehnung des diskutierten Standortes nicht mit leeren Händen dazustehen, machte sich Gahleitner auf den Weg in den Raum Linz und schaute sich die verzwickte Lage einmal ganz genau an. Er kam zum Schluß, daß eine Querung der Donau schon vor Puchenau optimal wäre und man mit einer Straße und einem kurzen Tunnel durch den Kürnberger Wald über Leondinger Gemeindegebiet am schnellsten Wege zur Westautobahn gelangen und damit die Verbindung vom oberen Mühlviertel mit der „großen weiten Welt" am besten hergestellt werden könnte. Das Gahleitner-Konzept sieht eine Auflassung des Mühlkreisbahnhofes in Linz-Urfahr vor, will mit den Autos auch die Eisenbahn über die neue Donaubrücke schleusen und auf einer gemeinsamen Trasse bis zur Westbahn-Einbindung führen.

Alle anderen Varianten wären für Gahleitner nicht zielführend, da die Pendler in Urfahr weiterhin umsteigen müßten, auf dem Weg zur Arbeit viel Zeit verlieren und der Verkehrsfluß zur Autobahn noch immer durch die Linzer Innenstadt geleitet würde. Übrigens ganz allein steht Neufeldens Bürgermeister mit seinen Vorschlägen nicht da: Alle anderen Gemeindeoberhäupter des Bezirkes Rohrbach stärkten Gahleitner den Rücken und erhoffen sich ebenfalls durch die vorgesehene bessere Verkehrsverbindung in die Landesmetropole, zum Flughafen sowie zur Westautobahn einen Aufschwung. Auch der Fremdenverkehr sollte von einer derartigen Verkehrslösung profitieren, das erhoffen sich zumindest die Befürworter der „Gahleitner-Trasse".

Ausständig ist bisher noch eine Reaktion von Bürgermeister Schanovsky auf die Brücken-Tunnel-Variante. Völlig außer acht gelassen wurde außerdem vorderhand der Kostenfaktor, der bei einer Standortwahl ebenfalls eine große Rolle spielt: Die neue Trasse durch den Kürnberger Wald mit einem Tunnel für Autos und Bahn dürfte nicht gerade billig geraten.

HALT NICHTS von einer Brücke in St. Margarethen, sondern will eine Schneise durch den Kürnberg: Johann Gahleitner. Foto: OÖN/Hofbauer

Fast noch etwas näher als das vage Projekt um die vierte Linzer Donaubrücke liegt die Umfahrung von Neufelden, die im Jahr 1988 in Angriff genommen wird. 12,5 Millionen Schilling wurden für die Grundablösungen bereitgestellt und werden noch heuer ausbezahlt. Ohne eine Brücke wird es bei der Verlegung des Durchzugsverkehrs übrigens auch in Neufelden nicht gehen, dafür ist hier wenigstens schon der Standort fix. Eine große Mühltalbrücke wird im Süden des Marktes mit einer Länge von 340 Metern errichtet. Nicht zuletzt deshalb wird die Umfahrung von Neufelden verhältnismäßig teuer und derzeit auf insgesamt 185 Millionen geschätzt.

Extra-Nachrichten / ~~Kontrast~~ / Do, 28. August 1986, S. 19

Von Tag zu Tag, S. 6
Mi, 10. Sept. 1986

Linzer VP schwört sich auf Donaubrücke mit Tunnels ein

LINZ (OÖN-mb). So weit dürften die Linzer Parteien in der Frage eines Donaubrückenschlages bei Margarethen gar nicht mehr auseinander sein. Jetzt hat sich nämlich auch die VP zu einem Ja zu einer sparsamer gebauten Brücke durchgerungen, allerdings unter einer unwiderruflichen Bedingung: Das Bautenministerium müßte gleichzeitig Tunnels parallel zur Westtangente finanzieren, damit der zusätzliche Verkehr nicht in den ohnehin schon schwer belasteten Linzer Straßenzug gelockt wird.

Auf diese Marschroute schwor sich die VP am Montag abend in einer Fraktionssitzung ein. „Das neue, kleinere Brückenprojekt erscheint uns umweltverträglich, es gibt in Urfahr gar keine, auf der Linzer Seite nur minimale Eingriffe in die Landschaft. Aber nur dann, wenn auch die Tunnels dazu garantiert werden, können wir zustimmen", bekräftigte Vizebürgermeister Hödl gestern vor Pressevertretern. Für diese Tunnels stehen, wie berichtet, vier mögliche Varianten zur Auswahl.

Auch die Freiheitlichen pochen schon länger auf eine Tunnel-Lösung, und die SP wird sich wahrscheinlich diesen Argumenten, die im Gemeinderat am 25. September auf den Tisch kommen werden, auch nicht verschließen.

In der Frage des Betriebsbaugebiets Pichling bleibt die VP dabei: keine Zufahrt durch die Wohngegend des Klettfischerwegs. Die Aufschließung des Areals und die Ansiedlung neuer Betriebe komme als Hilfsmaßnahme für gekündigte Voestler ohnehin zu spät, weil dies mindestens vier, wahrscheinlich fünf Jahre dauern werde. Man solle statt dessen versuchen, sofort Betriebe in stillgelegten Bereichen im Voest-Gelände selbst anzusiedeln.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
Do, 11. Sept. 1986

Bautenminister verspricht die neue Donaubrücke samt Tunnel-Lösung

LINZ (OÖN-mb). Wenn die Zusicherungen von Bautenminister Übleis halten, ist der Bau einer neuen Donaubrücke bei Linz-Margarethen eine abgemachte Sache: Er versprach gestern Landeshauptmann-Stellvertreter Grünner und Bürgermeister Schanovsky den Brückenbau samt „sparsamer Tunnel-Lösung" und sicherte zu, daß der Auftrag zur Detailplanung sofort an das Land ergehen wird.

Damit scheint das jahrelange Hin und Her nun durch eine Entscheidung abgelöst zu sein, die unwiderruflich ist, auch wenn es von seiten der Grünen weiter Proteste gegen den Brückenbau hagelt, weil damit nur noch mehr Verkehrs- und Abgasbelastung provoziert werde und man statt dessen den öffentlichen Verkehr forcieren solle.

Was der Begriff „sparsame Tunnel-Lösung" bedeutet, war gestern noch nicht klar. Das Land hat, wie berichtet, sechs mögliche Varianten parat. Welche davon zum Zug kommt, muß sich erst herausstellen.

Die beiden oberösterreichischen SP-Politiker drängten in Wien auf eine Sonderfinanzierung für dieses Großbauvorhaben, weil das Verkehrsaufkommen aus dem oberen Mühlviertel und aus dem Eferdinger Becken weiter steigt. Spitzenwerte von 1400 Autos pro Stunde werden bereits erreicht.

Herumgeplant hatte das Land an der Brücke bekanntlich schon seit Jahren, doch hatten sich laufend die Vorgaben geändert. Nun soll, wie berichtet, die Brücke in sparsamer Ausführung entstehen, ohne kreuzungsfreie Auf- und Abfahrten, um den Eingriff in die Natur möglichst klein zu halten.

Die Linzer VP hatte angekündigt, dieser Sparvariante ihre Zustimmung zu geben, falls auch die Tunnels von der Oberen Donaulände bis zur Westbrücke garantiert würden.

Die FP warf deshalb gestern der VP vor, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen, weil die Volkspartei im Wahlkampf das (damals allerdings noch viel größer geplante) Brückenprojekt abgelehnt hatte.

Keinen Erfolg dürften die Bemühungen von Bürgergruppen haben, die eine Brücke in Ottensheim durchsetzen wollen. Schon auf Grund des Ottensheimer Flächenwidmungsplanes wäre dort die Brücke nicht mehr zu bauen, ganz davon abgesehen, daß die benötigten neuen Straßen als Anschluß an die Brücke erst recht Widerstände betroffener Gemeinden herausfordern würden.

Befriedigt kommentierte Bau-Landesrat Kukacka die Übleis-Ankündigung. Der Minister habe sich der Landesmeinung angeschlossen, daß eine Brücke nur mit Tunnels Entlastung für den innerstädtischen Verkehr bringt.

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 6
Do, 18. Sept. 1986

Linzer Bürgerinitiativen formieren sich gegen Donaubrücken-Pläne

LINZ (OÖN-mb). Die meisten Linzer Bürgerinitiativen, die sich bisher mit den Verkehrsproblemen in der Landeshauptstadt beschäftigten, stehen dem von Bautenminister Übleis zugesicherten Bau einer Donaubrücke bei Margarethen samt Tunnels parallel zur Westtangente skeptisch bis ablehnend gegenüber.

Dies ergab eine Versammlung am Dienstag abend, an der sich Vertreter der Initiativen Westtangente, Donautal, Puchenau, Linzer Luft, Urfahr-Ost und noch einige andere beteiligten.

„Wir halten vor allem das Vorgehen für falsch. Zuerst müßte Linz einen Gesamtverkehrsplan machen, und erst dann könnte begründet über Baumaßnahmen geredet werden, deren Auswirkungen derzeit kaum abzuschätzen sind", faßte Westtangenten-Sprecher Rumpfhuber die Bedenken der Bürgerinitiativen zusammen. Auch sei die Zusage, Tunnels zu bauen, von denen derzeit keiner genau weiß, wo sie verlaufen und wie sie beschaffen sein sollen, nicht konkret genug, um gleich einen Gemeinderatsbeschluß über Bau von Brücke und Tunnels zu rechtfertigen.

Schließlich, so die Bürgerinitiativen, sei es vordringlich, vorerst alle Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auszunützen und den öffentlichen Verkehr so zu forcieren, daß eine Entlastung für die Innenstadt bewirkt werde.

Der Brückenschlag würde natürlich den Bewohnern von Urfahr Entlastung bringen, die Auswirkungen auf die anderen Teile der Stadt seien aber nicht genügend untersucht, meinen die Gegner des Vorhabens, die derzeit Politiker in Linz und beim Land mit Alternativ-Vorschlägen bombardieren und zum Beispiel eine Linzer Westumfahrung mit einer Donaubrücke bei Puchenau zur Diskussion stellen. Damit würde der Verkehr aus dem oberen Mühlviertel allerdings auf Leondinger Gebiet geleitet werden, wogegen sich die Nachbargemeinde schon vor vielen Jahren deutlich gewehrt hat.

Eine weitere Bürgerinitiative hat sich im Bereich der Unionstraße formiert. Ihr sind die Ausbaupläne für diese Einfallstraße nach Linz zu groß dimensioniert.

Nachrichten, S. 12
Do, 2. Oktober 1986

Diözese gegen Donaubrücke und Tunnelbauten in Linz

LINZ. Geistliche Unterstützung haben die Bürgerinitiativen, die sich gegen den Bau einer neuen Linzer Donaubrücke bei Margarethen und die anschließenden Tunnelbauten parallel zur Westtangente stemmen, jetzt durch die Diözese Linz erhalten: Der Arbeitskreis Ökologie im Pastoralamt kritisierte gestern diese Baupläne scharf als eine „überholte Straßenbau-Mentalität der Nachkriegszeit", von der sich die Politiker endlich befreien sollten. Statt dessen sollten sie sich mit Ideen zur Verkehrsberuhigung anfreunden.

„Eine wirkliche Lösung der Verkehrsprobleme kann nur in einer Reduzierung des Autoverkehrs durch Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und im Nahbereich auf das Fahrrad bestehen", postuliert der kirchliche Öko-Kreis. Eine neue Brücke hingegen verlagere nur den Verkehr von einer Donauseite auf die andere, die Probleme der Innenstadt würden verschärft.

Die Kritiker haben folgenden Vorschlag als Alternative bereit: Die Mühlkreisbahn bei Ottensheim über die Donau zu führen und in den Hauptbahnhof einzubinden und auf der freien Trasse nach Puchenau eine Straßenbahnlinie einzurichten. Im Gemeinderat soll der Grundsatzbeschluß über den Brükkenbau im Oktober gefaßt werden.

Postkastl

Brückenvorschlag aus Neufelden stößt in Linz auf keine Gegenliebe

Der Vorschlag des Neufeldner Bürgermeisters, die Mühlkreisbahn oberhalb von Linz über die Donau zu führen und in den Hauptbahnhof einzubinden, ist bereits sehr alt und wurde auch seitens der Bundesbahnen mehrfach in Entwicklungskonzepte aufgenommen. Durch die erst vor kurzer Zeit getätigten Investitionen bei der Renovierung der Eisenbahnbrücke und bei der Neuherstellung der Gleisanlage entlang der Rohrbacher Bundesstraße ist die Realisierung dieses Konzeptes jedoch sicher vor der Jahrtausendwende nicht zu erwarten. Da sich die Stadt Linz der Bedeutung und des vielfachen Nutzens einer Einbindung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof bewußt ist, wurde dieser Wunsch in die „Ziele der örtlichen Raumordnung" aufgenommen und bereits am 21. 2. 1982 durch den Gemeinderat beschlossen.

Zum Vorschlag der Straßenbrücke mit Verbindungsstraße zur B 139/Kremstal-Bundesstraße darf ich feststellen, daß es natürlich legitim ist, wenn sich Bürgermeister aus dem oberen Mühlviertel aus Gründen des Fremdenverkehrs und der Wirtschaft einen verbesserten Anschluß an die A 1/Westautobahn wünschen. Die Verkehrserhebungen des Landes zeigen leider, daß der tägliche Verkehr aus dem oberen Mühlviertel fast ausschließlich in das Zentrum von Linz und nicht zur Westautobahn will. In diesem Sinne ist aber die Lösung zweier völlig verschiedener Probleme mit einem gemeinsamen Brückenstandort nicht möglich, wobei ich darauf hinweisen möchte, daß zur Strukturverbesserung des oberen Mühlviertels bereits die Brükke in Niederranna gebaut wurde. Auch die Brücke in Aschach bietet einen günstigen Anschluß an die A 25/Linzer Autobahn, A 8/Innkreisautobahn, A 1/Westautobahn und A 9/Pyhrnautobahn.

Die Linzer Verkehrsprobleme sind jedenfalls mit einer Brücke oberhalb von Puchenau und einer Verbindung zur Paschinger Straße nicht zu lösen, wobei ich darauf hinweisen möchte, daß es auch seitens der betroffenen Gemeinden Puchenau und Leonding seit langer Zeit entschiedene Absagen an solche Projekte gibt. Vor allem auf Leondinger Gebiet wären durch den Trassierungsvorschlag für Bahn und Straße ausgedehnte Wohnbereiche betroffen. Im übrigen würde der Brückenstandort das starke und noch wachsende Verkehrsaufkommen aus Puchenau nach Linz nicht berücksichtigen, den übrigen Verkehr auf die völlig ausgelasteten westlichen Einfahrtsstraßen, wie Union- und Salzburger Straße, leiten und St. Margarethen mit zusätzlichem Verkehr belasten.

Prof. Hugo Schanovsky,
Bürgermeister, Linz

Nachrichten
Extra-Nachrichten
S. 21
Do, 16. Oktober 1986

Linz: Donaubrücke und Tunnels mit 57 gegen 4 Stimmen beschlossen

LINZ (OÖN-mb). Sie bemühten sich zwar nach Leibeskräften, den anderen Linzer Gemeinderäten eine weitere Donaubrücke und anschließende Tunnels auszureden, weil diese Projekte die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern nur verstärken würden, am Ende aber blieben Grüne und Alternative gestern in der Minderzahl: 57 zu vier ging das Votum der versammelten Mandatare aus.

Die Ausgangslage ist bekannt: Urfahr erstickt im Verkehr aus dem oberen Mühlviertel, die Westtangente ist als Wohngebiet schwer belastet. Die Idee der Planer: Die Autos oberhalb von Linz abzufangen, auf einer Brücke über die Donau zu leiten und jene, die weiter in Richtung Bahnhof fahren wollen, durch drei Tunnels zu schleusen, damit die Westtangente nicht noch stärker befahren wird.

Sozialisten, Volkspartei, Freiheitliche und der kommunistische Mandatar machten sich für dieses Projekt, das zwischen 700 Millionen und einer Milliarde kosten wird, stark. Die gründenkenden Gegner lehnten es klipp und klar ab: Verkehr beruhigen, öffentlichen Verkehr ausbauen, lautete ihre Devise.

Die Standpunkte waren von vornherein unvereinbar, der Beschluß, mit dem man die Brücken/Tunnel-Variante empfahl, stand ebenso unverrückbar fest. Am Wort sind nun die Techniker.

Denen stellen sich allerdings noch große, bisher ungelöste Probleme, vor allem bei den Tunnels, deren es drei geben soll: den „Römerberg II" mit 614 m Länge, der bis zur Stifterstraße führt, daran anschließend den Gugl-Tunnel (560 m) bis zum Märzenkeller. Danach soll der Verkehr bis zur Ziegeleistraße auf der Waldeggstraße bleiben und anschließend wieder im Tunnel „Waldegg" 605 m weit zur Westbrücke geführt werden.

Ungelöste Frage: Wie entlüftet man die Tunnels, wohin leitet man die Abgase? Ebenso problematisch: Durch die Ein- und Ausfahrten wird es für die unmittelbaren Anrainer erhöhten Lärm geben. Schließlich: Ein Stück der Westumfahrung wird so stark belastet wie bisher, wenn nicht stärker.

Nachrichten / Von Tag zu Tag, S. 5
MI, 5. Nov. 1986

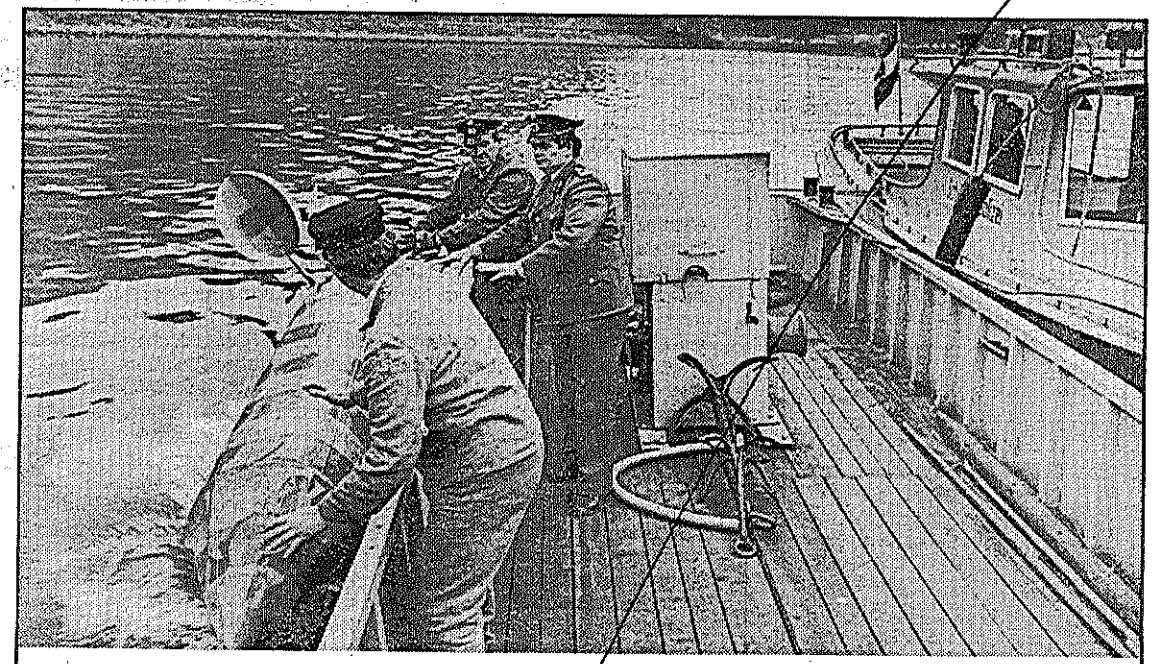
Bürgerinitiativen machen breite Front gegen die Donaubrücke

LINZ. Acht Bürgerinitiativen, die in Linz und in Puchenau tätig sind, machen jetzt massive Front gegen den vom Linzer Gemeinderat bereits grundsätzlich abgesegneten Bau einer Donaubrücke samt Tunnels. Sie seien nicht gewillt, diesen Beschluß widerspruchslos hinzunehmen, formulieren sie in Schreiben an das Bautenministerium, den Landeshauptmann und den Linzer Bürgermeister.

Was ihnen besonders gegen den Strich geht, ist, daß der Gemeinderat zur Brücke ja gesagt hat, ohne die im Bundesstraßengesetz vorgeschriebenen Umweltverträglichkeits-Prüfungen des Projekts abzuwarten. Linz werde zur autogerechten Stadt ausgebaut, die Umweltqualität für die Bewohner aber bleibe auf der Strecke.

Die Bürgerinitiativen (darunter auch die Westtangentler) verlangen die Einsetzung eines unabhängigen Expertenforums zur Überprüfung der Pläne, eine öffentliche Diskussion noch vor den Wahlen und die Einleitung einer Bürgerbefragung, bei der auch die Initiative Urfahr-West gehört werden soll; das sind jene Leute, die den Verkehr aus Urfahr weghaben wollen.

Besonders pikant ist die Lage in Puchenau, wo sich die VP in einer Resolution gegen den Brückenbau aussprach, der von der Linzer VP mit beschlossen wurde. Die SP der Nachbargemeinde wiederum, deren Fraktionsobmann selbst auch Brükkengegner ist, drängt auf eine Prüfung der Umweltverträglichkeit und eine Straßenbahn von Linz nach Puchenau.



Test-Boje *Mit der Verankerung einer Farb-Radar-Testboje (links neben dem Schiff) in der Donau wurde gestern früh bei St. Margarethen der erste konkrete Schritt in Richtung neuer Donaubrücke getan. Die über Auftrag der Strombauleitung von der Schiffahrtspolizei in der Mitte der Donau angebrachte Boje markiert genau jene Stelle, an der der Stützpfeiler der geplanten Brücke hinkommen soll. Mit Hilfe der Boje will man herausfinden, wie die Schiffe, besonders an Nebeltagen, auf das „Hindernis" reagieren.*

Foto: OÖN/Aigner

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S.5
Do, 2. Dez. 1986

Ja zur Donaubrücke

LINZ. Die dringend benötigte neue ~~Linzer~~ Donaubrücke bei Margarethen wird im Bundesstraßengesetz 1983 noch berücksichtigt und ist damit ihrem Bau ein bedeutendes Stück nähergerückt. Bautenminister Sekanina teilte das Bürgermeister Hillinger schriftlich mit.

OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865
S 6.— ☎ 0732/2805-0 Nr. 44** Montag, 23. Februar 1987
PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

Um die Millionen für die Linzer Donaubrücke wird erst gebettelt

LINZ. Vor den Wahlen im vergangenen Herbst hatte alles ganz anders geklungen: Da schien die Finanzierung der mit 700 Millionen Schilling veranschlagten Linzer Donaubrücken- und Tunnelbauten schon gesichert, zumindest, wenn man dem damaligen Bautenminister Übleis zuhörte. Jetzt aber müssen Land und Stadt erst recht beim Bund um das Geld schnorren gehen: Für das ohnehin immer noch umstrittene Bauvorhaben ist nämlich zumindest im Investitionsprogramm des Bundes bis 1990 derzeit kein Groschen vorgesehen.

Die Landesbaudirektion nahm deshalb in einen Katalog von Bauvorhaben, die noch gar nicht im Programm sind oder erst in den neunziger Jahren drankommen würden, aber vorgezogen werden sollten, auch den Linzer Brückenbau mit auf. Jetzt soll bei Minister Graf, der in der Koalitionsregierung auch das Bauressort übernommen hat, zusätzliches Geld lockergemacht werden — bei dem Zustand der Staatsfinanzen keine so einfache Sache.

Je weiter die Verwirklichung des Brücken-Tunnel-Projekts aber gegen das Ende der achtziger Jahre hin verschoben wird, desto sicherer wird es wieder ein brisantes Thema für die nächsten Gemeinderatswahlen, die 1991 ins Haus stehen.

OBERÖSTERREICHISCHE
Nachrichten
VEREINIGT MIT DER · TAGES-POST · GEGRÜNDET 1865
S 6.— ☎ 0732/2805-0 Nr. 70** Mittwoch, 25. März 1987
PARTEIFREIE UND UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG

S.5

Neue Studie heizt Streit um Linzer Donaubrücke wieder an

LINZ. Jetzt flammt der Streit über den Standort einer neuen Linzer Donaubrücke, der durch den Regierungs- und Ministerwechsel im Bautenministerium etwas eingeschlafen zu sein schien, wieder voll auf. Auslösendes Moment ist eine von Gegnern der Margarethen-Brücke beim Verkehrsplaner Dr. Knoflacher in Auftrag gegebenes Vorgutachten, in dem dieser zum Schluß kommt, daß eine kombinierte Bahn- und Straßenbrücke oberhalb von Puchenau wesentlich günstiger für Linz sei. Die Mühlkreisbahn würde in den Hauptbahnhof eingebunden, der Straßenverkehr über Leonding nach Linz geführt, wobei in kritischen Bereichen Bahn und Straße in einem Tunnel geführt werden sollten.

Diese Vorstudie forderte die beiden für Verkehrsprojekte zuständigen Politiker, Landesrat Kukacka und Stadtrat Nöstlinger, gestern zu einem einhelligen ablehnenden Aufschrei heraus. Der Denkanstoß dürfte damit nicht auf fruchtbaren Boden gefallen sein. Neben den Standort-Streitern gibt es auch noch Gruppen, die jede Brücke überhaupt ablehnen. Für das Margarethen-Projekt ist die Umweltverträglichkeits-Prüfung überfällig, ohne die nach Ansicht des Linzer Umweltstadtrats Ackerl nicht gebaut werden kann. (Bericht Seite 5.)

Naturschutz-Betonierer

Von MEINHARD BUZAS

Aus dem Füllhorn, das Bautenminister Ubleis schon zum zweiten Mal kurz vor der Wahl über Oberösterreich ausschüttete (siehe Bericht an anderer Stelle), fließt naturgemäß Beton. Oder Asphalt, wie man will. Das ist bei einem Bautenminister eben so, daß seine Gaben in Straßenkilometern, Brückenspannweiten, Umfahrungen und Hochbauten bestehen.

Wenn sich zu einer solchen „Geschenkverteilung" auch der oberste Naturschutzpolitiker in Gestalt von Landesrat Habringer gesellt, wird man neugierig. Er, der zum Beispiel so vehement gegen eine neue Straßenverbindung im Mühlviertel auftritt, die sogenannte Variante 5, wird doch nicht dem Ubleis ein paar Naturschutz-Prügel zwischen die Beine werfen?

Die Vermutung stellt sich als völlig unberechtigt heraus. Im Gegenteil: Der Naturschutz wird zwar zu der geplanten Donaubrücke bei Margarethen, die in einem landschaftlich bedeutsamen Stück des Donautals geschlagen werden soll, Stellung nehmen, aber: „Wir werden nichts verzögern oder gar verhindern."

Der oberste Landesnaturschützer stellte damit gestern dem Brückenbau einen Blankoscheck aus, ohne das Projekt im Detail zu kennen, ohne zu wissen, was bei der Umweltverträglichkeitsprüfung herauskommt, die ein unabhängiger Wiener Gutachter anstellen wird. Eine starke Ankündigung, fürwahr.

Auch für Umplanungswünsche an der Trasse der neu projektierten Bundesstraße 3 hat Habringer nichts übrig. Da soll gefälligst nicht mehr über andere Varianten diskutiert, sondern gebaut werden, fordert er.

Wer als Naturschützer so differenziert an die Probleme von Straßenbau und Landschaftsschutz herangeht, ist entweder vom Vorwahlfieber angesteckt oder im falschen Ressort. Nehmen wir gutgläubig und hoffnungsvoll ersteres an, denn diese Art von Viruserkrankung legt sich wieder.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
Do, 26. März 1987

Brückenstudie gefällt Grünen
Scharfe Proteste aus Leonding

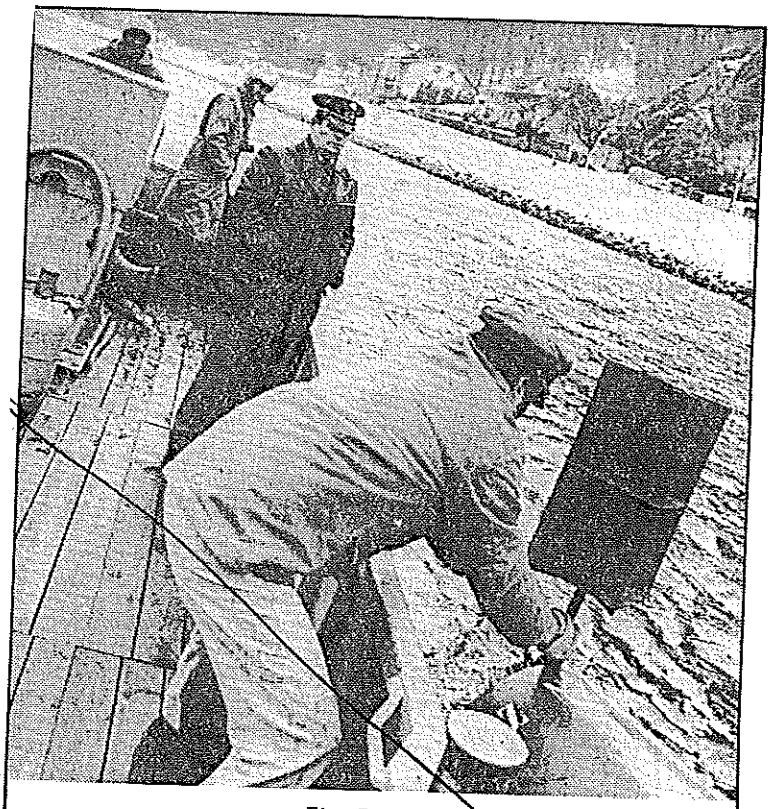
LINZ. Die unterschiedlichsten Reaktionen hat die wieder aufgeflammte Debatte um den Bau der Linzer Donaubrücke auch gestern ausgelöst. Wie berichtet, hatte der Verkehrsplaner Dr. Knoflacher eine Studie vorgelegt, die für eine kombinierte Bahn- und Straßenbrücke oberhalb von Puchenau plädiert.

Die Linzer Grünen sehen sich durch die Knoflacherstudie in ihrer Ablehnung der Margarethen-Brükke bestätigt. Ihnen gefällt vor allem der Vorschlag, die Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof einzubinden, eine Straßenbahn nach Puchenau zu führen und dort attraktive Umsteigebedingungen für die Auto-

Die Linzer FP hingegen fordert, endlich mit neuen Varianten aufzuhören und die Brücke bei Margarethen samt Tunnels im Stadtgebiet rasch zu verwirklichen. Das Projekt sei ausführlich diskutiert worden und beschlossene Sache.

Starker Protest gegen eine Puchenauer Brücke kommt, wie nicht anders zu erwarten, aus Leonding. Die SP-Gemeinderäte beschlossen sofort eine Resolution, weil sie die Verlagerung des Verkehrs in ihr Gemeindegebiet fürchten, was zu einer großen Umweltbelastung und zur Vernichtung wertvollen Grünlandes führen würde. Leonding sei vom Verkehr schon so belastet, daß jede

Nachrichten, Von Tag zu Tag
Mi, 9. März 1988



Brücken-Boje

Eine Boje setzte gestern die Strompolizei in der Donau 30 Meter vom rechten Ufer entfernt auf der Höhe von Margarethen. Sie markiert die Stelle, wo ein Pfeiler der geplanten, aber bisher finanziell nicht gesicherten Linzer Donaubrücke hinkommen soll. Mit Hilfe der Boje will man Erfahrungen gewinnen, wie ein Pfeiler die Schifffahrt beeinflussen würde.

Foto: OÖN/Aigner

Studie läßt Streit um Pläne für Linzer Donaubrücke neu aufflammen

LINZ (OÖN-mb). „Ein Straßenbrücken-Standort St. Margarethen widerspricht den elementaren städtebaulichen und verkehrsplanerischen Prinzipien. Ein Brückenstandort Puchenau mit Eisenbahn- und zweispuriger Straßenbrücke entspricht diesen Zielen und berücksichtigt Entwicklungsmöglichkeiten nicht nur für Linz, sondern auch für das Mühlviertel." Diese zusammenfassende Erkenntnis des Verkehrsplaners Dr. Knoflacher in seinem Vorgutachten über eine neue Donaubrücke hat die Kontroverse um das Projekt neu aufflammen lassen.

Knoflacher ist den etablierten Straßen- und Baupolitikern lange schon ein Dorn im Auge, weil er immer wieder auf Fehlplanungen und mangelnde Gesamtkonzepte hinweist, und dies sehr pointiert tut. Gestützt auf vorliegendes Zahlen- und Datenmaterial kam er in seinem Vorgutachten über den Brückenstandort Margarethen samt anschließenden Tunnels entlang der Westtangente zu einer ablehnenden Haltung. Sein Gegenvorschlag:

Kombinierte Bahn- und Straßenbrücke oberhalb von Puchenau, Straßenbahn Linz—Puchenau mitsamt großem Park- und Ride-Platz. Mühlkreisbahn und Straße sollten rechts der Donau in einem Tunnel Richtung Süden geführt werden und bei Leonding ins Verkehrsnetz einmünden. Das Mühlviertel erhielte damit einen attraktiven Anschluß an das Hauptnetz der Bahn, die dann überflüssige Trasse in Urfahr könnte städtebaulich hochwertig genützt werden. Die Straßenbrücke würde sich verkehrsberuhigend für Linz auswirken, was beim Standort Margarethen nicht der Fall wäre.

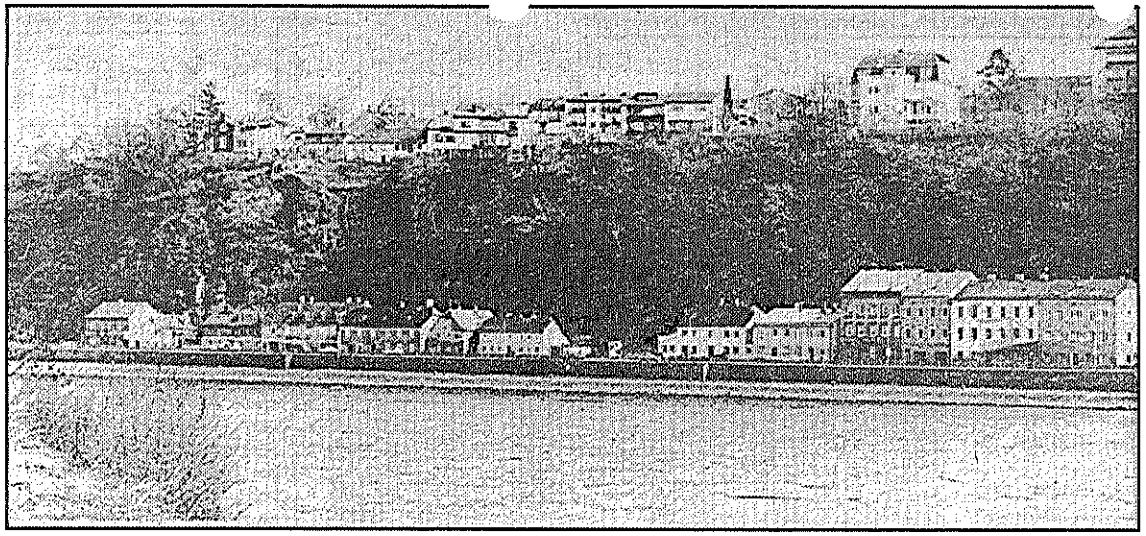
Erwartungsgemäß fielen die oberösterreichischen Politiker gestern über diesen Vorschlag her. Schließlich gibt es bereits einen Gemeinderatsbeschluß über einen Brückenbau in Margarethen.

Die Brücke würde von den Pendlern kaum angenommen, die Bahn ebenfalls nicht, das Projekt würde zur Verschlechterung der Lebensbedingungen in allen Bereichen entlang der neuen Trasse führen, reagierte der Linzer Stadtrat Nöstlinger und nannte die Studie eine „oberflächliche Aussage ohne neue Aspekte".

Ins selbe Horn stieß Bau-Landesrat Kukacka: Das sei keine Lösung des Linzer Verkehrsproblems, die Bahn habe schon lange abgelehnt, eine teure Donauquerung zu finanzieren, es gäbe nur neue Belastungen der Umwelt, aber keinen verkehrsentlastenden Effekt.

Auf ein ganz anderes Problem wies im Gespräch mit den OÖN Umwelt-Stadtrat Ackerl hin: Die im Vorjahr von Bautenminister Übleis zugesagte Umweltverträglichkeits-Prüfung für die Margarethen-Brükke ist überfällig. Bisher ist nichts geschehen. Jetzt hat das Bautenministerium eine Stellungnahme des Landes angefordert, ob so eine Prüfung sinnvoll sei. Ohne durch ein genaues Gutachten festzustellen, wie die Umwelt durch die Brücke beeinflußt wird, sei ein Bau aus seiner Sicht aber nicht möglich, stellte Akkerl fest.

Nachrichten
Von Tag zu Tag
Mi, 25. März 1987



DIE HÄUSER an der Oberen Donaulände sollen nach dem Wunsch des Denkmalamtes nicht der Straßenverbreiterung weichen. *Foto: OÖN/Aigner*

Nachrichten
Von Tag zu Tag, S. 7
FR, 10. April 1987

Wenn neue Linzer Donaubrücke kommt: Straße wird in den Fluß verschwenkt

LINZ (OÖN-mb). Ursprünglich hätte ein Teil der Häuser an der Oberen Donaulände den Straßenplanungen im Zusammenhang mit der neuen Donaubrücke weichen sollen. Dann aber legte das Denkmalamt ein Veto ein. Jetzt muß die Straße deswegen in die Donau hinaus verschwenkt werden, wenn die Brücke gebaut wird. Allerdings sind noch immer zahlreiche Hausbesitzer in Unruhe um das Schicksal ihrer Bauten.

„Alle Objekte oberhalb des Römerbergtunnels bis zum Urlaubsstein müssen erhalten bleiben", lautete die Forderung des Denkmalamts an die Landesplaner, die sich daraufhin eine neue Lösung für eine breitere Obere Donaulände einfallen lassen mußten. Nach langen Verhandlungen mit dem Strombauamt wurde eine Variante gefunden, die beide Teile akzeptieren konnte.

Auch das Problem mit dem Verkehr, der aus dem Römerbergstollen kommt und sich mit dem starken Autostrom auf der Nibelungen-Bundesstraße kreuzen muß, wurde gelöst bzw. verlagert: Ein Kreuzungsbauwerk, das Stau verhindert, soll schon bei der Einmündung des ersten der geplanten neuen Tunnels entstehen, man will möglichst viele Autos in die neuen Tunnels lenken, damit wäre die Situation beim Römerbergstollen entschärft.

Derzeit wird beim Land untersucht, ob es nicht doch möglich ist, einen Tunnel auch im Bereich Stockhofstraße/Waldeggstraße anzulegen. Nach den früheren Plänen wäre dort der Verkehr auf den bestehenden Straßen gerollt, was bekanntlich heftige Proteste der betroffenen Bewohner auslöste.

An der Oberen Donaulände ist die Unsicherheit aber weiter groß, weil Hausbesitzer befürchten, daß die Tunneleinfahrt direkt neben ihre Objekte kommt, was ihre Situation schwer verschlechtern würde, ohne daß sie dafür entschädigt würden. Angeblich gibt es einen Hausbesitzer, der sowohl eine Abbruchgenehmigung der Stadt Linz als auch einen Auftrag, seine Fassade herzurichten, hat. Daß er sich überhaupt nicht mehr auskennt, ist verständlich.

Die weiterhin offene Frage ist, ob und wann aus den ganzen Plänen Wirklichkeit wird. Eine Brückenvariante oberhalb von Puchenau wurde von den Verkehrspolitikern zwar, wie berichtet, einstimmig verworfen, aber das Geld für den Brückenbau in Margarethen und die neuen Tunnels ist noch nirgends in Sicht, und die Umweltverträglichkeitsprüfung ebenfalls nicht.

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 6
FR, 3. Juli 1987

Neuer Anlauf für Brücke und Tunnels Bund soll im Herbst Geld zusichern

LINZ (OÖN-mb). Einen neuen Anlauf für eine weitere Donaubrükke bei Margarethen und ein inzwischen abermals geändertes Tunnelprojekt unternehmen Stadt Linz und Land: Im Herbst soll Verkehrsminister Graf eine mittelfristige Finanzierungszusage für das Projekt entlockt werden, das auf heutiger Preisbasis an die 800 Millionen kostet. Argumentation: Das sei kein reiner Straßenbau, sondern eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung.

Landesrat Kukacka und Stadtrat Nöstlinger ziehen an einem Strang: Wenn der Bund das Geld flüssigmachen kann, soll gebaut werden. Befürchtungen, daß zwar die Brücke, nicht aber die Tunnels finanziert werden und das Ganze dann ein Torso ist, teilen sie ebensowenig wie das Mißtrauen, daß die Autofahrer teure Tunnels entlang der Westtangente ignorieren und weiterhin auf der bisherigen Straße fahren werden.

Eingeschworen hat man sich auf eine Variante, die zusätzlich zur Brücke einen Tunnel von der Oberen Donaulände bis zur Kapuzinerstraße (Ausfahrtsmöglichkeit), daran anschließend eine fast einen Kilometer lange Röhre bis zum Bahnhofsknoten (ohne Ausfahrt Stockhofstraße) und einen weiteren Tunnel bis zur Westbrücke vorsieht.

Bisher war, wie berichtet, ein Teil der Waldeggstraße zwischen Stockhofstraße und Bahnhofsknoten als „tunnelfrei" geplant, was dort zu noch größeren Bewohnerbelastungen geführt hätte. Die wird es allerdings so auch geben, vor allem bei den Tunnelausfahrten, aber auch vor dem Bahnhofsknoten, wo Überführungen gebaut werden müssen.

Wohlgemerkt: Das sind Konzepte auf dem Papier. Falls sie finanzierbar sind, soll große Bürgerdiskussion gepflegt und gleichzeitig ein Wettbewerb für die städtebauliche Gestaltung der bisherigen Westtangente veranstaltet werden.

Einen Brückenstandort bei Ottensheim mit neuer Anschlußstraße in Richtung Leonding lehnen die Politiker ab (zuwenig Frequenz, zu große Natur- und Anrainerbelastung). Daß eine attraktivere Mühlkreisbahn den Straßenverkehr reduzieren könnte, hält Kukacka für unwahrscheinlich, außerdem zeige die Bahn überhaupt kein Interesse, die Bahn dort auszubauen. Die Bundesbahn habe Nahverkehrsprojekte ganz generell zurückgestellt, um sich dem überregionalen Konzept „Bahn 2000" zu widmen, vermutet er.

Gleichzeitig aber hätten Bahn und Post angekündigt, daß sie ESG-Wünsche, eine Busverbindung nach Puchenau zu führen, durch ihr Veto gegen die Erteilung der Verkehrsrechte blockieren würden. Also bleibe nur der Brücken- und Tunnelbau.

Nachrichten, von Tag zu Tag, S. 6
FR, 3. Juli 1987

Linz: Verkehrsmisere soll doch durch neue Brücke beendet werden

LINZ (OÖN-ho). Das Thema „Neue Donaubrücke" ist wieder aktuell. Sah es vor Jahren aus, als wäre der Bau bei St. Margarethen sowieso eine „g'mahte Wies'n", mußte der Plan nach Protesten der Anrainer zähneknirschend auf Eis gelegt werden, weil sich niemand die Finger verbrennen wollte. Landesrat Kukacka hat gestern das heiße Eisen wieder angepackt. Er stellte vier Varianten zur Entschärfung der Linzer Verkehrsprobleme vor, die in einem Punkt immer auf dasselbe herauskamen: Ohne den Bau einer neuen Donaubrücke („vielleicht etwas näher bei Linz") geht in der Landeshauptstadt gar nichts.

Ob überhaupt etwas gehen wird, hängt allerdings von der Stadt Linz und vom Bund ab. Das Land kann zur Linzer Verkehrsproblematik nur Ideen und Diskussionsvorschläge einbringen. Und genau als solche will Landesrat Kukacka auch seinen gestrigen Vorstoß verstanden wissen. „Uns ist klar, daß es sich hier um ein sehr sensibles Thema handelt, bei dem man äußerst behutsam vorgehen muß."

Behutsam vor allem deswegen, weil man für eine Verkehrsentlastung in Urfahr nicht andere zum Handkuß kommen lassen darf. Brückenfreund Kukacka wartete mit vier unterschiedlich teuren Varianten auf, die sich in einem Punkt wie ein Haar dem anderen glichen. Überall stand der Bau einer neuen Donaubrücke bei St. Margarethen an oberster Stelle. Und so sieht die mit 625 Millionen Schilling billigste und zugleich favorisierte Lösung aus:

- neue Donaubrücke bei St. Margarethen;
- Ausbau der Oberen Donaulände;
- Tunnelverbindung parallel zur Westtangente von Oberer Donaulände bis Westbrücke mit Knotenstelle Kapuzinerstraße;
- Stockhofstraße bis Ziegeleistraße offen.

Was die Finanzierung betrifft, setzt Kukacka voll auf Minister Übleis. Zum einen, weil er Oberösterreicher ist, und zum anderen, weil der Bund in den letzten Jahren kein einziges großes Projekt in unserem Bundesland durchgezogen hat. „Der Bund wird eben einmal etwas tiefer in die Tasche greifen müssen. Schließlich wurde ja auch in Kärnten auf Teufel komm raus gebaut. Wir haben ein moralisches Anrecht auf eine zügige Verkehrslösung."

Wie groß durch dieses Projekt die Eingriffe in die Natur wären und wie viele Häuser der Spitzhacke weichen müßten, konnte der Landesrat nicht im Detail sagen: „Dazu ist es noch zu früh."

Nachrichten, Von Tag zu Tag, S. 7
Do, 24. August 1989

Schüssel: Linzer Donaubrücke nur mit Sonderfinanzierung

LINZ (OÖN-mb). An zwei Dingen ließ Wirtschafts- und Bautenminister Schüssel bei seinem gestrigen Besuch in Oberösterreich keinen Zweifel: Er will die Pyhrnautobahn auf jeden Fall fertig bauen lassen, allerdings so umweltschonend wie möglich, und er braucht für die Vielzahl von großen Projekten, die im ganzen Bundesgebiet verwirklicht werden sollen, ein Sonderfinanzierungs-Programm, das zu Beginn der nächsten Legislaturperiode verfügbar sein müßte.

Zu den Großvorhaben, die ohne zusätzliches Geld keine Realisierungschance haben, gehört auch die Donaubrücke bei Linz-Margarethen mitsamt den weiterführenden Tunnels. Schüssel an Ort und Stelle zu Bau-Landesrat Pühringer und Bürgermeister Dobusch: „Ich stehe dazu, daß dies ein vorrangiges Projekt ist. Bis 1990 soll die baureife Detailplanung vorliegen, die Finanzierung kann aber erst in der nächsten Legislaturperiode gefunden werden." Die Abmachungen über den Bau der Linzer Autobahn-Anschlüsse Neue Heimat und Nebingerknoten, die auf Beamtenebene getroffen wurden, werden halten, bestätigte der Minister, der sich auch über die Umfahrung Traun, die Fremdenverkehrs-Entwicklung im Donautal und das gestern eröffnete Altstoff-Sammelzentrum in Freistadt informierte.

Landeshauptmann Ratzenböck hatte Schüssel in einem Gespräch ersucht, der Bund solle auch das geplante Linzer Design-Center finanziell fördern. Zusagen darüber machte der Minister nicht.

Die Linzer Donaubrücke wird nun als reine Straßenbrücke geplant. „Wir können den Bau nicht immer weiter verzögern, nur weil es Vorstellungen gibt, auch eine Bahnbrücke zu errichten. Die Bundesbahn hat sich zu diesen Vorschlägen uns gegenüber nicht bindend geäußert", sagte Bürgermeister Dobusch.

Lokalaugenschein am Standort der geplanten Donaubrücke: Pühringer, Schüssel und Dobusch. Foto: OÖN/Wassermann

Bei uns vor 40 Jahren

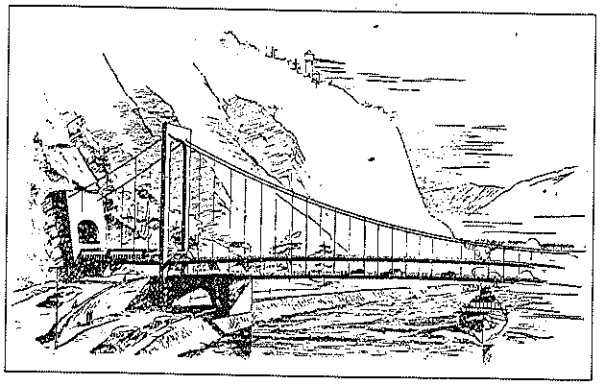
Traum von modernster Brücke Europas

Es war am 31. März des Jahres 1951, als die OÖN fast eine ganze Seite des Lokalteils einem gigantischen Projekt widmeten, das die Stadt Linz auf den Tisch gelegt hatte. Dieses sollte bald in Angriff genommen werden.

Die OÖN nannten das Straßen-Brücken-Mühlkreisbahnprojekt eine „unterirdische Konkurrenz zur Linzer Höhenstraße" oder noch blumiger „Weinstraße unter den Hügeln von Linz", weil der geplante Tunnel die Kellereien der Zentralkellerei, Aktienbrauerei und der Kapuziner am Bauernberg berühren sollte.

Doch halten wir uns an den Originaltext: „Es wäre ohne übermäßige Kosten möglich, von der Gugl an bis zur Donaulände einen Straßentunnel zu schaffen. Bei dieser Erkenntnis setzten nun unsere großstädtischen Projektemacher ein: die vorhandenen Sandkeller zu einer Umfahrungsstraße von der Weingartshofstraße bis zur Passauer Bundesstraße zu bauen, die etwa unterhalb des Königswegs aus dem Berg treten würde."

Das Ergebnis – den Elmire-Stollen, der Anfang der sechziger Jahre eröffnet wurde – kennen wir ja, doch die Weiterführung des kühnen Plans steht noch aus. Da ging es nämlich um die Verlegung der Mühlkreisbahn und eine neue Donaubrücke. Die OÖN schrieben: „Wenn man die Donau in einer Straßen- und Eisenbahnbrücke beim Urlaubsstein überquert, ist die Eisenbahnverbindung ins obere Mühlviertel gegeben. Hier gewinnt das Projekt amerikanische Formen: Es ist nicht nur ein zweigeschossiger Tunnel, sondern auch eine zweigeschossige Brücke geplant." Sogar ein unterirdischer Bahnhof für die Mühlkreisbahn war beim Urlaubsstein vorgesehen. Die „modernste Brükke Europas" (siehe OÖN-Zeichnung) sollte die Donau überspannen und „der Stadt Linz damit endlich die so lange geforderte neue Flußüberquerungsmöglichkeit bieten". Am Urfahrer Ufer sollte die Bahn „in den Hängen des Spatzenbauernberges verschwinden, um dann in einem großen unterirdischen Bogen an den Fluß zurückzukehren. Von hier bis zur jetzigen Straßenüberquerung knapp vor Ottensheim wird die Bahn an der dem Fluß abgewandten Straßenseite bleiben, stellenweise nach Art der Flexenstraße in Galerien in die Bergwand eingebettet."



So stellten sich die Planer vor 40 Jahren die neue Linzer Donaubrücke vor.

Die OÖN meldeten auch, daß die Finanzierung gesichert sei, die Eisenbahnbrücke hinterher abgetragen und nach Niederösterreich verkauft würde; 32 Millionen Dollar aus dem Marshall-Plan würden für den Neubau der Brücke kommen und hübsch auch der Satz: „Aufträge an bildende Künstler werden vorbereitet, um die Straße mit den Denkmälern der Mitglieder des Gemeinderats zu schmücken." Den Anstich für den Tunnelbau sollte Verkehrsminister Waldbrunner am Sonntag, 1. April, vornehmen.

Nachrichten
Regional Nachrichten, S. 13
Fr, 11. Dez. 1992

Linz: Ruhiger Auftakt zum Kampf um vierte Donaubrücke

Proteste bei erstem Bewilligungsverfahren hielten sich in Grenzen

LINZ (OÖN-ag). Für die vierte Linzer Donaubrücke und die dazugehörigen Tunnels auf der Linzer Seite ist zwar kein Geld da, aber es wird so getan als ob: Gestern fand in Margarethen die erste Verhandlung für den Brückenbau statt. Es ging dabei um eine Rodungsbewilligung für knapp 2500 Quadratmeter Bannwald.

Auf den Plänen, mit denen die Landesbeamten gestern hantierten, ist schon alles klar. Wo jetzt noch eine Kapelle an der Oberen Donaulände steht, soll die Brücke über die Donau gezogen werden. Für den Brückenkopf und die Abfahrten muß ein Streifen Bannwald weg, und dazu benötigt man eine Rodungsbewilligung.

Die Landesregierung argumentiert damit, daß es nicht schaden könne, wenn alle Bewilligungsverfahren durchgeführt sind – es könne ja sein, daß die nötigen Milliarden überraschenderweise auftauchen.

Die Brückengegner argwöhnen, daß den Linzern eine Brücke ohne Tunnelfortsetzung untergejubelt werden soll. Und daß die Rodungsbewilligung, eine rein forstrechtliche Angelegenheit, ein erster „Versuchsballon" ist, mit dem der Widerstand für härtere Brocken wie die Naturschutzverhandlung getestet werden soll.

Proteste gegen die Rodungsverhandlung waren von der Diözese Linz (Arbeitskreis Ökologie) und vom Naturschutzbund gekommen, die Grüne Alternative hatte zum Protest an Ort und Stelle geladen. Bei der Verhandlung ging es aber ziemlich ruhig zu, von einem breiteren Volkszorn war nichts zu bemerken.

Große Sorgen machen sich natürlich die Anrainer, die direkt betroffen wären. Gestern ging es streng genommen nur darum, ob im Falle eines Brückenbaues 2500 Quadratmeter Wald abgeholzt werden dürfen, was die Anrainer natürlich nicht gern sehen. Das wirkliche Problem ist aber nicht der Verlust der Bäume, sondern die Gewißheit, daß nach einem Brückenbau die ganze Gegend nicht wiederzuerkennen sein wird. Und daß auf die Zerstörung der Landschaft eine Verkehrswelle folgt, die der Oberen Donaulände den Rest gibt.

1995 könnte mit dem Bau begonnen werden, drei Jahre später könnte die Brücke fertig sein, teilte ein Beamter bei der Verhandlung mit. Wenn alles glattläuft. Die Einsprüche, die es gegen einen Rodungsbescheid geben wird, sind da vermutlich schon eingerechnet.

An der Oberen Donaulände begann gestern der Kampf um die Brücke, für die kein Geld da ist. *Foto: Harrer*

Li/Brückenbau

Archiv

Linzer Donaubrücke

4. e.

Medienservice
Kommunales

Generelles Projekt für Donaubrücke genehmigt

Tunnel Planung bis Ende 1995 fertig

(APT) - Das Projekt für die vierte Donaubrücke bei St. Magdalena und die anschließende Radial- und Ringstraße (B 127) zur bestehenden Röserbergtunnel wurde seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten am 29. Dezember 1994 genehmigt und somit für die Detailplanung freigegeben. Die Projektierung für die Tunnelkette soll noch bis Ende dieses Jahres von der zuständigen Bauabteilung der oberösterreichischen Landesregierung ausgearbeitet und anschließend beim Bundesministerium eingereicht werden.

Im Rahmen der jüngsten Verkehrsausschuß-Sitzung wurden die Mitglieder dieses Gremiums über den derzeitigen Stand der gesamten Projekte informiert. Der Verkehrsausschuß, der [illegible] Sitzungen [illegible] Radial- und Ringstraße [illegible] Ende des Jahres [illegible] Fertigstellung der vierten Donaubrücke und des anschließenden Tunnels zur einer sehr wichtigen Entlastung für die Wohngebiete in Urfahr und zum [illegible] Ziel der [illegible] am Zentrum vorbeigeführt werden.

Medienservice
Kommunales

Geplant ist eine Bogenbrücke [illegible] mit einer Spannweite von 218 Metern. Die [illegible] der Brücke soll mit 17 Metern vier Fahrspuren [illegible] beiderseitigen Gehsteigen aufnehmen. Die Ebene [illegible] soll dazu abschnittsweise auf vier Fahrspuren erweitert werden.

Nachdem bereits einige der Behördenverfahren eingeleitet beziehungsweise abgeschlossen sind, ergibt sich unter günstigsten Voraussetzungen (Sicherung der Finanzierung bis in die Sommermonate 1995 und Abschluß der Umweltverträglichkeitsprüfung) ein voraussichtlicher Baubeginn im Jahr 1998. Mit einer Fertigstellung wäre dann im Jahr 2001 zu rechnen. Für den anschließenden Abschnitt der Tunnelkette wird ein Baubeginn im Jahr 2000 angegeben, wobei mit einer Bauzeit bis sechseinhalb Jahren zu rechnen ist. Voraussetzung ist darauf [illegible] die Sicherstellung der [illegible] Finanzierung [illegible] Ende 1996). Der Bau des Tunnels ist in drei Abschnitten von der Donau-Voralpenbahn bis zur Nordbrücke geplant. Die Ausführung der [illegible] abschnitte soll gemeinsam in Richtung Donau erfolgen.

(Bei 2395/1355)

Linz: Brücke und Tunnels müssen her

VON MEINHARD BUZAS

LINZ. In den vergangenen 30 Jahren ist bis zum Überdruss geplant, verworfen, gestritten und geredet worden. Jetzt muss eine Linzer Donaubrücke samt Tunnelkette kommen.

46.000 Kraftfahrzeuge täglich auf der Waldeggstraße, 24.000 aus Richtung Ottensheim/Puchenau, 13.000 auf der Leonfeldner Straße, immer wieder gewaltige Staus: Nur eine neue Donaubrücke und eine daran anschließende Tunnelkette können die Belastungen für Linz und das Umland vermindern, und zwar massiv bis zu 72 Prozent.

Der Ausbauplan unter dem Stichwort „Westring Linz" sieht Folgendes vor: Bau einer vierspurigen Brücke über die Donau im Raum St. Margarethen, anschließend zwei zweiröhrige Tunnels von der Donau bis zum Bahnhof/Ziegeleistraße und weiter zur Westbrücke. Geschätzte Gesamtkosten: 3,3 Milliarden Schilling. Diese Tunnels würden das Verkehrsaufkommen auf der Rudolfstraße, dem notorischen Flaschenhals aus Richtung Puchenau, um 65 Prozent reduzieren, das auf der Linzer Westtangente zwischen Bahnhofskreuzung und Donau um 35 Prozent, könnten der Nibelungenbrücke, über die täglich 48.000 Kraftfahrzeuge kriechen, ein Drittel davon ersparen.

weg mit dem stau

EINE INITIATIVE DER OÖNachrichten UND IHRER LESER.

Tunnel auch für Urfahr

Mitgeplant für die Zukunft wird ein weiterer, zwei Kilometer langer Nordspangen-Tunnel vom Brückenkopf in Urfahr bis zur Mühlkreisautobahn in Höhe Pro-Kaufland. Kosten: 1,2 Milliarden. Der gesamte Westring könnt den Linzer Stadtstraßen ein Viertel der jetzigen Verkehrslawine ersparen.

Wenn alles gut geht, ist mit dem Baubeginn ab 2003 zu rechnen, sagt Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl, zuständig für Straßenbau. Aber: Diese Rechnung ist ohne den Geldgeber Bund gemacht: Verkehrsminister Schmid hat im oberösterreichischen Straßenbauprogramm die ersten mickrigen 22 Millionen für die Donaubrücke erst im Jahr 2004 vorgesehen und für die Westtangenten-Tunnels gar erst ab dem Jahr 2008 Beträge eingeplant.

Stadt Linz und Land, die über Trassenführung und Planungskompetenz viele Jahre stritten, sind sich aber jetzt einig: Brücke und Tunnels müssen gemeinsam verwirklicht werden. Nur einröhrige, also zweispurige Tunnels wären ein Sicherheits- und Verkehrsrisiko.

Für Bürgermeister Franz Dobusch ist es ganz klar: „Wir werden nicht akzeptieren, dass nur eine Donaubrücke gebaut wird und wir mit den Anschlussbauwerken auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertröstet werden.

Woher Geld kommen soll

Wo sollen die gut drei Milliarden herkommen? Hiesl gibt sich zuversichtlich: „2003 werden die Spitzen der Republik sagen müssen, wie sie das finanzieren. Ich glaube, die werden eine pragmatische Lösung finden und das der Asfinag (der Finanzierungsgesellschaft für Autobahnen und Schnellstraßen) übertragen. Also aus dem Topf bezahlen, in dem künftig Geld da ist, weil auch Einnahmen aus der Schwerverkehrsmaut fließen."

Der Linzer Baudirektor Goldner malt ein düsteres Bild: „Wenn nicht wirklich rasch gebaut werden kann, dann ist das Stau-Chaos nicht mehr abwendbar, dann müssen 100.000 Linz-Einpendler damit rechnen, dass es vor der Stadt eigene Stau-Ampeln geben wird, denn dann steht im Jahr 2010 alles. 2008 zu beginnen, ist viel zu spät, dann ist nichts mehr reparabel."

Er drängt auf eine Zwischenfinanzierung der Baukosten, abgesichert durch Verträge mit dem Bund, um die Rückzahlung zu garantieren.

Donaubrücken-Vision, aktuell. Aber bei Visionen darf es nicht bleiben, es ist Zeit für Taten.

Nachrichten LESERSTIMMEN

weg mit dem stau

EINE INITIATIVE DER OÖNachrichten UND IHRER LESER.

Uneffizient

Verkehrsinfrastruktur ist unbestritten ein wichtiger Faktor für einen Wirtschafts- und auch Lebensraum, doch darf die uneffiziente Verkehrsgestaltung mit Fokussierung auf den Individualverkehr und straßengebundenen Frachtverkehr der vergangenen drei bis vier Jahrzehnte nicht den Blick auf zukunftsweisende und nachhaltige Verkehrsträger verstellen. Für alle Ballungsräume ist der Platzbedarf das hauptsächliche Problem: Benötigt der öffentliche Verkehr für seinen Bewegungsraum etwa ein Sechstel bis ein Achtel und benötigt dieser praktisch keinen Parkraum im Vergleich zum Individualverkehr, ist daraus eine Orientierung für Linz nicht nur logisch, sondern im Vergleich zu anderen nationalen und internationalen Städten längst überfällig.

Für den Straßenverkehr sind die vielen notwendigen Ausgabenbereiche so gestreut und vielfältig, dass jeder Nichtmotorisierte immense Summen jährlich diesen Bereichen als Steuer zukommen lässt, ein oftmalig diskutierter Ökobonus wäre nur ein sozialer Gerechtigkeitsakt. Die Tendenzen, dass Linz Einwohner mit Hauptwohnsitz verliert, der Pendlerstrom jedoch stark steigt, sollte als Zeichen gesehen werden, dass bestimmte Grundbedürfnisse so nicht befriedigt werden können.

H. UNTERWADITZER, *Linz*

Alternativen fehlen

In Linz nimmt der Verkehr stetig zu und wird für Bewohner und Verkehrsteilnehmer unerträglich. Ereignet sich dann noch ein Unfall, bricht der Verkehr zusammen. Seit Jahrzehnten wird nach Lösungen gesucht, wird diskutiert, geplant, geprüft, aber noch sind die großen Projekte immer noch nicht begonnen. All die notwendigen baulichen Maßnahmen bedeuten eine Menge Zeit, bis sie zum Tragen kommen. Deshalb ist ein Prioritätenplan und sein umgehendes Umsetzen notwendig, denn allzuviel Zeit ist schon verstrichen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel könnten das Verkehrsproblem entschärfen. Es sollte aber in diesem Zusammenhang danach getrachtet werden, den Individualverkehr schon vor der Stadtgrenze zu stoppen und die Autoinsassen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Leider ist der jetzige Verkehrsverbund unattraktiv und somit keine Alternative zum eigenen Auto. Und auch Fahrpreiserhöhungen, wie sie jetzt die ESG vorgenommen haben, sind auch kein besonders zusätzlicher Anreiz zur Benützung öffentlicher Verkehrsmittel.

DI HEINZ KRANCSICS, *Linz*

Leitsystem mit Ampeln

In den USA fahren seit ca. zwei Jahrzehnten auf bestimmten High- oder Freeways nur Fahrzeuge, die mit zumindest drei Insassen besetzt sein müssen; hier zu Lande sitzt fast durchwegs nur ein Lenker in seinem Vehikel. Weiters wird an vielen neuralgischen Stellen der Verkehr durch ein ausgeklügeltes, ampelgesteuertes Leitsystem dermaßen geregelt, dass – jeweils zu den „rush hours" – am Vormittag z. B. drei Spuren stadteinwärts geführt werden und eben nur eine Spur stadtauswärts. Am Abend wird das System einfach nur umgekehrt.

Vielleicht eine überlegenswerte Idee, wenn auch nicht recht einfach umzusetzen. Jedenfalls sollte bald etwas geschehen, wollen wir nicht direkt auf einen totalen Verkehrsinfarkt zusteuern. Die allgemeine Aggressionsbereitschaft und Intoleranz bei vielen Verkehrsteilnehmern hat außerdem schon ein beunruhigend hohes Ausmaß angenommen.

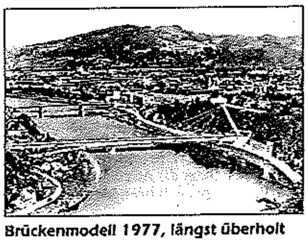
A. REDER, *e-mail*

Schreiben Sie an die
OÖNachrichten, Kennwort
„Weg mit dem Stau"
Postfach 888, 4010 Linz
E-Mail-Adresse: Stau@OON.at.
Internet: Berichte unter
www.nachrichten.at/stau

UNENDLICHE Geschichte

Am Anfang war ein Plan

Die unendliche Geschichte einer Linzer Verkehrslösung umspannt 30 Jahre. 1970 begannen Arbeiten an einem Generalverkehrsplan, der eine neue Donaubrücke vorsah. Da die Straße vom Bahnhof zur Donau (Westtangente) oberirdisch massiv ausgebaut werden sollte, gab es harten Widerstand von Bürgern und Parteien.



Brückenmodell 1977, längst überholt

Zwischen Ottensheim und Linz

Zehn Jahre später waren drei Standorte in Diskussion: Ottensheim, Puchenau und St. Margarethen in Linz. Der Brückenstandort Linz wurde 1983 im Bundesstraßengesetz rechtskräftig verankert.

Erstmals mit Tunnels

Auf Widerstände gegen einen isolierten Brückenbau reagierten Linz und das Land 1985 mit der Planung daran anschließender Tunnels parallel zur Westtangente. Eine fertige Studie wurde ein Jahr später präsentiert.

1986 grundsätzlich einig

Der Linzer Gemeinderat fasste im Oktober 1986 mehrstimmig (gegen die Stimmen der Grünparteien VGÖ und GALL) den Beschluss für Brückenbau und Tunnels. Bautenminister Übleis teilte mit, dass alle Verordnungen „in die Wege geleitet" würden.

Pühringer, Schüssel, Dobusch 1989 am geplanten Brücken-Standort. Foto: wa

„Vorrangiges Projekt"

Im August 1989 sagt Bautenminister Schüssel bei einem Lokalaugenschein in Linz: „Ich stehe zu diesem vorrangigen Projekt. Bis 1990 soll die baureife Detailplanung vorliegen." Er kündigte eine Sonderfinanzierung an.

Ministerium stimmt zu

Das Wirtschaftsministerium genehmigte 1992 die Planung der Brücke und eine weitere Tunnel-Studie. Geschätzte Kosten damals: 290 Millionen für die Brücke, 750 Millionen für die Tunnels.

Drei Röhren geplant

Das Projekt 4. Donaubrücke wurde 1994 vom Wirtschaftsministerium genehmigt. Ab 1996 liefen Messprogramme für die Umweltverträglichkeits-Prüfung. Eine Studie für drei Westtangenten-Tunnels wurde positiv beurteilt.

Alles wieder von vorn

Bis 1999 wuchsen Bedenken und Widerstände gegen die Ausfahrten aus den Tunnels bei der Stifterstraße und beim Bahnhof. Linz und das Land beschlossen, das ganze Vorhaben einer grundlegenden Überprüfung zu unterziehen. Ergebnis einer „Kreativphase": Neue Trassenführung für einen „Westring" Linz: weiter westlich, nur zwei Tunnels, einzige Ausfahrt zwischen Donau und Westbrücke beim Bahnhof, Tunnel-Umfahrung auch für Urfahr. Im Jänner des heurigen Jahres begann damit alles wieder von vorn. Das neue Projekt wurde zum einzig Richtigen erklärt. Allein die Planungskosten werden 140 bis 200 Millionen betragen.

Linz. Die Richtung stimmt.

2003

Zukunftsprogramm und Bilanz der Arbeit von Bürgermeister Dr. Franz Dobusch

S. 29

4. Donaubrücke mit Tunnelanlagen

Die Errichtung der vierten Donaubrücke mit Tunnelanlagen zählt zu den wichtigsten zukünftigen Verkehrsprojekten für Linz. Die beiden Tunnels sind durchgängig vierspurig geplant und sollen großteils unterirdisch von der Westbrücke bis in den Bereich Heilham verlaufen. Dort ist die Anbindung bei der VOEST-Brücke an die A7 vorgesehen.
Diese Strecke ist 7,5 Kilometer lang und bestünde aus: dem Südtunnel (von der Westbrücke bis zum Bahnhofsknoten sowie vom Bahnhofsknoten unter dem Freinberg bis zur Donau), der Donaubrücke, dem Nordtunnel (von der Donau bis zur Leonfeldner Straße) und dem Knoten Heilham mit der Anbindung an die A7.

Dieses Projekt würde für die BewohnerInnen von Teilen Urfahrs und der Innenstadt spürbare Verkehrsentlastungen bringen und neue Chancen der Stadtentwicklung in diesen Gebieten ermöglichen. Die neuralgischen Punkte an der Waldeggstraße und in Urfahr bedürfen jedoch einer Planungsverbesserung.

Nach jahrzehntelanger Diskussion liegt mit dem sogenannten Westring ein realisierbares Projekt auf dem Tisch. Innerstädtische Verkehrswege, wie Rudolfstraße, Obere und Untere Donaulände, die bestehende Westtangente und Einbahnäste könnten dadurch beruhigt und in Folge neu organisiert werden.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Technik Reader

Jahr/Year: 2011

Band/Volume: 4_Donaubruecke

Autor(en)/Author(s): diverse

Artikel/Article: Technik Reader 4. Donaubrücke Linz 1