

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner,

Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner,

Bürgermeister MMag. Klaus Luger

Vize-Bürgermeister Dipl.-Ing. Markus Hein

Freitag, 13. Dezember 2019, 11:30 Uhr

OÖ. Presseclub, Saal A, Landstr. 31, Linz

zum Thema

**"Land und Stadt stellen Weichen für
leistungsfähige ÖV Korridore in Linz"**

Rückfragen-Kontakt:

Michael Herb, MSc: +43 732 77 20- 11106

michael.herb@ooe.gv.at

Mag. Bettina Gumpenberger: +43 732 70 70 1005

bettina.gumpenberger@mag.linz.at

Mag. Ulrich Püschel +43 732 70 70 2117

ulrich.pueschel@mag.linz.at>

Mag. Marco Sterk: +43 732 77 20- 17205

marco.sterk@ooe.gv.at

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Die Kehrseite des wirtschaftlichen Erfolges

Linz hat Wien bereits überholt. Die Region Linz ist mittlerweile jene mit der höchsten Wirtschaftsleistung pro Einwohner in Österreich. Die Landeshauptstadt Linz weist mehr Arbeitsplätze als Einwohner/innen auf und gilt als industrielles Herz und Jobmotor des Landes. Die pulsierende und lebendige Hauptstadt entwickelt sich dynamisch und wird auch in Zukunft für zahlreiche Menschen der Lebensmittelpunkt sein. Bis 2030 wird ein weiterer Einwohnerzuwachs in der Region Linz um 8 % erwartet.

Die Kehrseite des Erfolges ist die hohe Auslastung der Infrastruktur und die kontinuierliche Zunahme des Verkehrs. Das derzeitige Verkehrssystem stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Überlastete öffentliche Verkehrsmittel wie auch Straßen und Autobahnen sind die Folge. Zu den aktuell bereits bestehenden 300.000 Stadtgrenzen überschreitenden Fahrten jeden Tag wird bis 2030 mit einer Zunahme von weiteren 74.000 täglichen Fahrten zu rechnen sein. Darüber hinaus zeigt auch eine Studie des ÖIR¹ dass bis 2030 bereits beim derzeitigen Fahrplanangebot in den S-Bahnen die Fahrgastzahlen um 18 % zunehmen werden. Damit werden sich in der Hauptverkehrszeit bereits vorhandene Kapazitätsengpässe weiter verschärfen. Die Auslastung des Infrastrukturnetzes wird im Großraum Linz somit weiter steigen. Es braucht somit den Ausbau starker und leistungsfähiger ÖV-Korridore, um diese Entwicklungen bestmöglich abfangen zu können. Für diesen attraktiven ÖV-Ausbau werden die Weichen nun gestellt.

„Der Wirtschaftsstandort Linz ist auf zahlreiche Pendlerinnen und Pendler aus dem Umfeld der Landeshauptstadt angewiesen, die als Fachkräfte in Unternehmen in Linz arbeiten. Es ist unzumutbar, dass diese Pendlerinnen und Pendler laut einer aktuellen Studie 73 Stunden pro Jahr im Stau stehen müssen. Hier muss insbesondere auch mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln eine sinnvolle Alternative zum Autoverkehr innerhalb von Linz geschaffen werden. Auch die Studierenden an der Johannes Kepler Universität Linz brauchen attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen im Großraum Linz. Daher ist der Ausbau leistungsfähiger ÖV-Korridore aus der Sicht des Wirtschafts- und Universitätsstandortes Linz sehr zu begrüßen“, unterstreicht Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner.

¹ ÖIR – Österreichisches Institut für Raumplanung

Das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz stehen dem Bund gegenüber in der berechtigten Erwartungshaltung, dass dieser ein Finanzierungsinstrument schafft, welches die Umsetzung von Schienenprojekten an der Schnittstelle der Stadt und Region, im Sinne der Nahverkehrsmilliarde, ermöglicht. Auch ganz im Sinne der notwendigen Reduktion von Treibhausgasen und Luftverschmutzung müssen im Großraum Linz verkehrswirksame Maßnahmen im öffentlichen Verkehr gesetzt werden. Gewinner sollen die Bürgerinnen und Bürger sein, die durch den Ausbau des Mobilitätsangebots deutliche Reisevorteile und einen höheren Komfort erhalten sollen.

Attraktive ÖV-Lösungen in und für Linz

„Mit dem gemeinsamen Leitbild ‚Kumm Steig um‘ wurden in unterschiedlichsten Arbeitsgruppen die bisherigen Pläne zum ÖV-Netz in Linz entscheidend weiterentwickelt. Durch nunmehr weiterzuerfolgende Lösung der neuen Schienenachsen und des O-Busses wird sowohl das ÖV-Angebot für Pendlerinnen und Pendler, als auch für Linzerinnen und Linzer spürbar verbessert“, sind sich Infrastruktur-Landesrat Günther Steinkellner, Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner, Bürgermeister Klaus Luger und Vizebürgermeister Markus Hein einig. Um schnellstmögliche Schritte zur Entlastung zu setzen, forcieren die Stadt Linz und das Land Oberösterreich die Umsetzung eines leistungsfähigen O-Bus-Konzepts, das eine flotte und effiziente Entlastungswirkung bringen soll. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist deutlich zeitnäher als ein Bahnkorridor realisierbar.

„Für 80.000 Linzerinnen und Linzer, die im Einzugsgebiet des Schienenkorridors arbeiten und leben, bringt dieses wichtige ÖV-Projekt eine realistische Perspektive. Die nunmehr vereinbarten Detailprüfungen bringen zum Ausdruck, dass wir endlich in die Umsetzung kommen. Mit der neuen O-Buslinie soll die Zeit bis zur Realisierung einer neuen Schienenachse überbrückt und die dringend notwendige Entlastung der Straßenbahn in der Innenstadt rasch erreicht werden. Die Planungen dafür sind bereits weit fortgeschritten. Wir bemühen uns damit glaubwürdig, konkrete Schritte

für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in und rund um Linz zu setzen“, so Bürgermeister MMag. Klaus Luger.

Von Seiten des Landes wurde das Konzept einer Stadtbahn-Trasse entwickelt, die sich an der bereits im Oö. Gesamtverkehrskonzept 2008 empfohlenen, leistungsfähigen Schienennahverkehrsverbindung Hauptbahnhof – Mühlkreisbahnhof („City-S-Bahn“) orientiert. Auf dieser Trasse sollen künftig die Mühlkreisbahn (als S-Bahnlinie S6) und die Stadtbahn Gallneukirchen/Pregarten (als S-Bahnlinie S7) zahlreiche Pendlerinnen und Pendler aus dem nördlichen Mühlviertel in die Landeshauptstadt befördert. Mit diesen beiden aufeinander abgestimmten und vernetzten Projekten wird eine verkehrswirksame, zukunftsfitte und umweltbewusste Mobilitätslösung konzipiert.

„Mit der attraktiven Stadtbahn-Lösung durch die Landeshauptstadt entlasten wir einerseits die täglich stark belasteten Einfahrtskorridore nach Linz und bieten darüber hinaus für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler aus dem Mühlviertel eine Variante mit attraktiven Reisezeiten nach Linz an“, so Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner.

Das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz haben die Prüfung des Rechnungshofes und besonders die Kritik des Rechnungshofberichts hinsichtlich der Kosten der unterschiedlichen Trassenführung, sehr ernst genommen. Darüber hinaus gab es im Zuge der Untersuchungen und Planungen im synchronen Streckenbetrieb via Tram-Train und Straßenbahn technische und planerische Barrieren. Während mit dem Tram-Train-System besonders stadtgrenzenüberschreitende Fahrten gemacht werden, ist die Straßenbahn für die innerstädtische Verteilung geeignet. Daraus resultieren unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten, unterschiedliche Bedürfnisse der Anzahl an Haltestellen, Differenzen in der Länge von Haltestellen und vieles mehr. Die Nutzung von zwei Systemen auf einem gemeinsamen Korridor bringt somit auch die Gefahr mit sich, einen effektiven Taktplan nicht einhalten zu können. Ebenfalls sind durch die Komplexität zweier Systeme auch Fragen hinsichtlich von Eventualitäten wie bspw. der Bergung liegen gebliebener Fahrzeuge, rechtlich und technisch überaus komplex. Mit dem Stadtbahnssystem können nicht nur überaus schnelle Reisezeiten gewährleistet werden, sondern auch wichtige und zentrale Knotenpunkte im Linzer

Osten wie bspw. Krankenhaus – Europaplatz oder die Untere Donaulände bedient werden. Mit einem abgestimmten umweltfreundlichen O-Bus-Konzept können innerstädtische Anbindungen vorgenommen werden.

Ziele der ÖV-Maßnahmen im Korridor

Allen beteiligten Akteuren ist bewusst, dass es hinsichtlich der geschilderten gesellschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen nachhaltige ÖV-Lösungen braucht und dass diese so rasch als möglich zum Wohl der Pendler/innen und Bürger/innen in Umsetzung zu bringen sind. Die vorrangigen Ziele eines zweiten Linzer Schienenkorridors sind nicht nur die optimale Erschließung und maximale Ausschöpfung des Fahrgastpotentials des Linzer Ostens, sondern ebenso die Entlastung der Straßenbahnlinie auf der Landstraße und am Hauptbahnhof. Diese Ziele sollen mit der Realisierung leistungsfähiger ÖV-Trassen umgesetzt werden. Bis Ende März 2020 soll ein Endergebnis aller Prüfungen und Vorstudien präsentiert werden und eine endgültige Einigung zu dem gegenständlichen Korridor zwischen Land und Stadt präsentiert werden. Die Primärziele der ÖV-Trassen sind:

- Die Schaffung eines leistungsfähigen Stadtbahnverkehrs zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof, welcher potenziell aufkommensstarke Standorte auf der Achse Untere Donaulände/Hafen-Universitätsklinik–Europaplatz bis spätestens 2030 erschließt. Weiteres muss dazu auch die Trassenführung des O-Busses mitberücksichtigt werden.
- Im Hinblick auf den begrenzten Platz und mögliche Trassen muss die Stadtbahn so konzipiert werden, dass eine spätere Umsetzung einer Straßenbahnachse möglich ist.
- Schaffen einer deutlich zeitnäher realisierbaren, leistungsfähigen O-Busachse, die eine stabile Schnellverbindung zwischen Urfahr und des geplanten Nahverkehrsknotens „Linz Franckviertel“ (S-Bahn) ermöglicht und die städtischen Verkehrsbedürfnisse berücksichtigt.
- Die Trassenführung einer Stadtbahn zwischen Mühlkreisbahnhof und Nahverkehrsknoten Urfahr-Ost ist besonders auch hinsichtlich ihrer Auswirkung auf Verkehrssicherheit, ruhenden und fließenden MIV grundsätzlich zu prüfen und eine Empfehlung für eine ober- oder unterirdische Trassenführung in diesem Abschnitt zu erarbeiten.

Die Vorteile des ÖV-Konzepts

1. Verkehrswirkung

Eine Untersuchung des ÖIR prognostiziert, dass in Kombination leistungsfähiger Schienen- und Busachsen ein nahezu gleich hohes Fahrgastpotenzial und daher gleichwertige Verkehrswirksamkeit realisiert wird, als mit der bislang zugrunde gelegten Zweisystemachse aus Stadtbahn und Straßenbahn.

So würden die Stadtbahnen S6 und S7 und die O-Buslinien im am stärksten nachgefragten Querschnitt zwischen dem Europaplatz und dem Universitätsspital zusammen gut 35.000 Fahrgäste transportieren (davon gut 21.000 mit dem O-Bus). Zum Vergleich: bei der Kombination der Stadtbahnen S6 und S7 mit einer Straßenbahn wären es nur um 4.000 mehr bzw. insgesamt 39.000 Fahrgäste (davon rund 22.500 mit der Straßenbahn). Somit erreicht die Kombination der Stadtbahn mit dem O-Bus eine nahezu gleich hohe Verkehrswirksamkeit.

Die vorrangigen Ziele einer zweiten Schienenachse waren jedoch nicht nur die optimale Erschließung und maximale Ausschöpfung des Fahrgastpotentials des Linzer Ostens, sondern auch die Entlastung der Straßenbahnlinie in der Landstraße und des Hauptbahnhofs. Auch diese Verkehrswirkung kann mit der O-Bus-Konzeption und der Stadtbahn umgesetzt werden. Bereits am Bahnhof gibt es eine bestmögliche Verteilung der Pendelströme, da die Fahrgäste der Stadtbahn auf dem oberirdischen Bahnhofsgleisen 21 transferiert werden und sich somit von den Straßenbahnfahrgästen räumlich abgrenzen.

Besonders die Verkehrswirkungen, die sich durch die weiterführenden Verbindungen in die Region ergeben, sind überaus effizient und attraktiv um zahlreiche Pendler/innen, Schüler/innen oder Freizeitreisende in die Landeshauptstadt zu führen. Über den Korridor der Stadtbahn Gallneukirchen-Pregarten ergeben sich im Linzer Norden weitere Anbindungspunkte wie die Freistädterstraße oder das Universitäts-Areal. Auch über den Verlauf der Mühlkreisbahn ist der Nahverkehrsknoten Urfahr Ost und der Mühlkreisbahnhof angebunden.

2. Kosteneffizienz

Auch im Vergleich der Investitionssummen unterscheidet sich die priorisierte O-Busvariante in Kombination mit zusätzlicher Stadtbahndurchbindung vom dualen Schienensystem (Stadtbahn und Straßenbahn).

Das Projekt Stadtbahn sieht die Durchbindung über die als „City-S-Bahn“ bekannte Trasse bis zur Derfflingerstraße und dann weiter über die Garnisonstraße, das KUK-Gelände und den Europaplatz zum Hauptbahnhof vor. Aufgrund bereits bestehender Infrastrukturen und oberirdischen Führungen, ist diese Realisierung wesentlich kostengünstiger. Besonders in Kombination der beinahe gleichwertigen Verkehrswirksamkeit erweist sich das Stadtbahn Projekt als vorteilhafter und kosteneffizienter. „Mit der Umsetzung des Stadtbahnprojektes setzen wir den Wunsch zahlreicher Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher, nach attraktiven Mobilitätslösungen, um. Durch diese Umsetzungsschritte zeigt sich auch der verantwortliche Umgang mit Steuergeld, da ähnliche Verkehrswirksamkeiten mit wesentlich geringeren Investitionen umgesetzt werden“, so Steinkellner.

Vor allem das von der Stadt präferierte O-Bus-Konzept ist modern, umweltfreundlichen und rasch umsetzbar. Die Linienführung der O-Busse orientiert sich am Verlauf der NSL-Trasse. Hier können stark frequentierte Zielpunkte im Linzer Osten effizient angefahren werden. Dadurch ist eine gute innerstädtische Verteilung der Fahrgäste ausführbar.

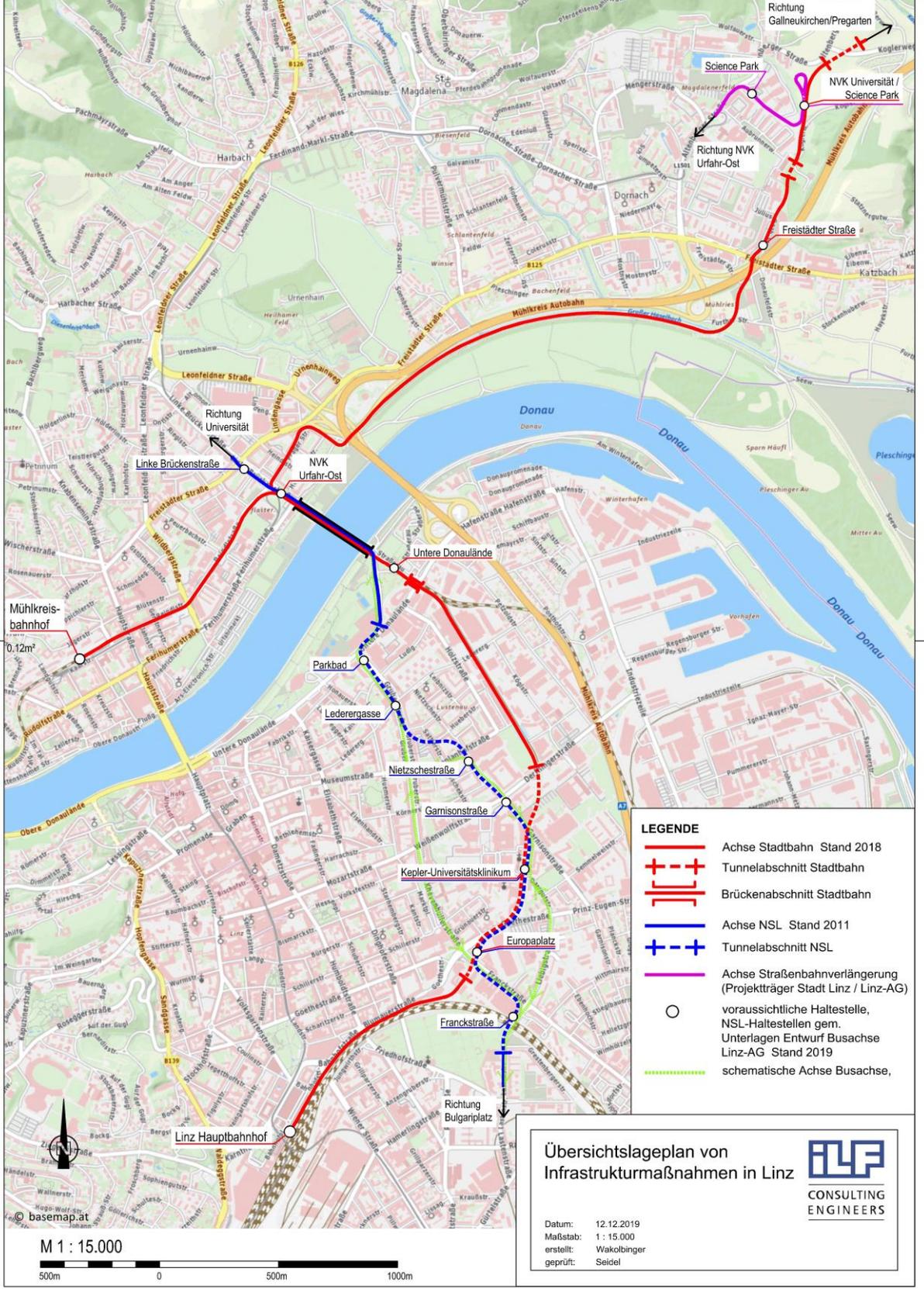


Abbildung 3: Systemübersicht und Trassierungen in Linz

Quelle: ILF

3. Neue, zukunftsfitte und effektive Strukturen schaffen

Die Entlastung durch ein O-Buskonzept und die Führung von einer attraktiven Stadtbahn-Schienenachse lässt einer langfristigen Umsetzung der zweiten Linzer Straßenbahnachse genügend Raum. Darüber hinaus können mit der Konzeption einer abgestimmten O-Bus und Stadtbahnvariante weitere Synergieeffekte erzielt werden.

Da die Planungen der beiden zukünftigen S-Bahn-Achsen, der S6 Mühlkreisbahn und der S7 Gallneukirchen/Pregartner Stadtbahn eng miteinander verzahnt sind, sollen die Ausschreibungen als Rahmenvertrag erfolgen. Dieses Vorgehen schafft neben Kosten- und Planungseffizienz auch den Vorteil, dass alle Planungen aus einer Hand erfolgen und dadurch komplizierte Strukturen verhindert werden können. Ziel ist es, dass bis im Jahr 2030/2031 die ersten Fahrzeuge auf dem neuen Schienenkorridor durch Linz fahren. Die attraktiven Reisezeiten können durch Tram-Train-Fahrzeuge realisiert werden. Diese Tram-Train-Fahrzeuge sind optisch einer Straßenbahn ähnlich, verkehren aber mit deutlich höheren Geschwindigkeiten. In zahlreichen modernen Metropolen kommen diese praktischen Multifunktionsfahrzeuge bereits zum Einsatz.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der zeitnahen Umsetzung eines O-Bus-Konzeptes in Kombination einer leistungsfähigen Stadtbahn-Schienenachse wichtige Öffi-Strukturen für Linz umgesetzt werden können. Die prognostizierten Fahrgastpotentiale erreichen eine gleichwertige Verkehrswirksamkeit bei niedrigeren Investitionskosten. Das bedeutet nicht nur einen sinnvollen und bewussten Umgang mit Steuergeldern, sondern auch effiziente Strukturen im Sinne eines ganzheitlichen Projektmanagements. Das Land und die Landeshauptstadt handeln somit ganz im Sinne der erteilten politischen Aufträge. Auf Landesebene ist dies der einstimmige Landtagsbeschluss zur Durchbindung der Mühlkreisbahn. Seitens des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz wurde ein gemeinsamer Projektauftrag unterzeichnet. Aufbauend auf den vorhandenen Planungen sollen bis spätestens 31. März 2020 die letzten Details der ÖV-Konzepte erarbeitet und eine Einigung des Korridors zwischen Stadt und Land verabschiedet werden.

Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner:

„Fakt ist, die Geschichte rund um die zweite Schienenachse hat einen langen Bart, und bevor dieser immer länger wird, sollen endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden. Wir brauchen zukunftsfähige und ökologische Mobilitätslösungen in Linz. Mit der Umsetzung der Stadtbahn erhalten zahlreiche Pendlerinnen und Pendler, Linzerinnen und Linzer eine effektive, kostengünstige und attraktive Mobilitätslösung. Angenehme Reisezeiten werden für gute innerstädtische Anbindungen sorgen und auch zahlreiche Pendlerinnen und Pendler aus der Region sicher an den gewünschten Zielort bringen. Wer in Zukunft von 15 Minuten vom Hauptbahnhof zur JKU kommt wird nicht lange überlegen, ob das Auto oder die Stadtbahn präferiert wird“.

Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner:

„Ich unterstützte dieses Projekt, weil sowohl die Pendlerinnen und Pendler, die in Linz als dringend benötigte Fachkräfte arbeiten, als auch beispielsweise die Studierenden an der Johannes Kepler Universität Linz attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen bekommen sollen, um so nicht länger dem täglichen Stau auf den Straßen in und um Linz ausgeliefert zu sein.“

Bürgermeister Klaus Luger:

„Die nunmehrige Entscheidung hat tatsächlich lange Zeit in Anspruch genommen. Ich glaube jedoch, dass Land und Stadt jetzt an einem Strang ziehen. Wir werden nach Vorliegen der Detailprüfungen den Linzer Gemeinderat mit den entsprechenden Beschlüssen befassen. Die Sicherung der Lebensqualität der Bevölkerung und die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Linz hängen eng mit dem konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in und rund um die Landeshauptstadt zusammen.“

Vize-Bürgermeister Markus Hein:

„Der Großteil des Linzer Verkehrs hat seinen Ursprung außerhalb der Stadtgrenzen. Wenn wir uns nur auf innerstädtische ÖV-Lösungen konzentrieren, würde sich die Verkehrssituation in der Stadt nicht wesentlich verbessern. Der vorliegende Projektauftrag legt seinen Fokus nicht nur auf das unmittelbare Stadtgebiet, sondern bezieht den nördlichen Großraum Linz mit ein. Zudem spart diese Lösung dem Steuerzahler viele Millionen Euro.“