

Informationsunterlage zur Pressekonferenz von **Bürgermeister Klaus Luger** und **Infrastrukturreferent Vizebürgermeister Markus Hein** zum Thema „**Nahverkehrsinitiative für die Stadt Linz**“ am Donnerstag, 3. September 2020, um 10.30 Uhr im Alten Rathaus, 4. Stock, Pressezentrum

Nahverkehrsinitiative für die Stadt Linz

Landeshauptstadt legt Grundstein für weitere Detailplanungen

Entscheidung für Stadtbahn und O-Buslösung in der nächsten Gemeinderatssitzung

Die Weichen für die städtische „Öffi-Offensive“ sind gestellt. Die Arbeitsgruppe „ÖV-Korridor Linz“ legt nun die Detailplanungen für den weiteren Ausbau des Nahverkehrs vor. Das von Stadt Linz und Land OÖ in den vergangenen Monaten ausgearbeitete Konzept skizziert die Stadtbahnlösung in Kombination mit zusätzlichen O-Buslinien sowie die weiteren Maßnahmen, die damit verbunden sind. Das Nahverkehrskonzept wird dem Linzer Gemeinderat am 24. September zum Beschluss vorgelegt.

„Um den Wirtschaftsstandort Linz zu stärken sowie die Lebensqualität der Linzerinnen und Linzer weiter zu erhöhen, benötigen wir dringend den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das umfassende Nahverkehrskonzept soll die Menschen zum Umsteigen bewegen und hohe Staubebelastungen reduzieren. Ich bin zuversichtlich, hierfür einstimmige Beschlüsse im Linzer Gemeinderat erwirken zu können“, verweist Bürgermeister Klaus Luger auf die vorrangigen Ziele der städtischen Öffi-Offensive.

„Der Ausbau der O-Buslinien, der neuen Buslinien sowie die neue Stadtbahn sind Großprojekte, die ganzheitlich gedacht werden müssen. Gemeinsam mit dem Land OÖ wurde deshalb eine einheitliche Verkehrslösung entwickelt. Mit diesem neuen, attraktiven Öffi-Angebot wird so der Grundstein für eine deutlich verkehrsberuhigte Stadt gelegt. Das ist die

Voraussetzung für mehr Lebensqualität“, unterstreicht Infrastrukturreferent Vizebürgermeister Markus Hein die Wichtigkeit eines allumfassenden Nahverkehrskonzepts.

Im Sinne der klimapolitisch notwendigen Reduktion von Treibhausgasen und Luftverschmutzung sowie dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und gesundheitsschädlichen Emissionen müssen in der Landeshauptstadt langfristig verkehrswirksame Maßnahmen im öffentlichen Verkehr gesetzt werden. Insbesondere die Forcierung derzeit nicht erschlossener öffentlicher Verkehrsachsen (ÖV), im Speziellen die alte ÖBB Hafenanbahntrasse, steht im Fokus. Eine Erschließung dieser Strecke soll der Bevölkerung gegenüber den bestehenden ÖV-Netzen sowie dem Individualverkehr deutliche Reisezeitvorteile in modernen und – im Sinne der CO₂-Emissionsnormen – sauberen Fahrzeugen bieten.

Zwei neue Stadtbahnen

Auf der Stadtbahnachse sollen künftig die S6 Mühlkreisbahn und die geplante S7 Gallneukirchen/Pregartner Stadtbahn unterwegs sein. Beim Gasthaus Lindbauer wird der Umstiegsknoten „Urfahr Ost“ eingerichtet. Die O-Bus-Linien 47/48 sollen beim Mühlkreisbahnhof bzw. im Bereich Karlhof starten und dann wie die Stadtbahn über die neue Donaubrücke geführt werden. Weiters ist die Streckenführung über die Hafenstraße und die alte City-S-Bahn-Trasse bis zur Derfflingerstraße und weiter unterirdisch das KUK-Gelände unterfahrend zum Europaplatz und bis zum Hauptbahnhof bzw. bis zur Lastenstraße geplant.

Neue Buslinien attraktivieren ÖV-Angebot

Zu den wichtigsten Ausbauplänen der Linz AG Linien zählen die direkten öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Urfahr, dem Industriegebiet am Hafen sowie Ebelsberg und Pichling durch die neuen Buslinien 13 und 14. Diese sollen mit 18 Meter langen Elektro-Hybridbussen fahren. Als Ausgangspunkt der Linie 13 mit der Endhaltestelle Pichlingersee ist der Mühlkreisbahnhof vorgesehen. Die Schnellbus-Linie 14 beginnt im Hafen und verläuft via Umfahrung Ebelsberg zum Bahnhof Ebelsberg.

Weiters liegt der Fokus bei der Installation neuer O-Bus-Achsen im Osten von Linz. Installiert werden soll ein leistungsfähiger, im dichten Intervall verkehrender Linienverkehr zwischen Karlhof bzw. Reindlstraße (angrenzend Mühlkreisbahnhof) und der Neuen Welt durch die Linien 47 und 48. In Anlehnung an die bereits geplante Neue Schienenachse können potenziell aufkommensstarke Standorte auf der Achse Donaulände/Hafen – Universitätsklinikum – Neue Welt bis spätestens 2025 derart erschlossen werden, dass die entlang dieser Linie ansässigen Betriebe sowie die AnrainerInnen ein zur Straßenbahn äquivalentes Angebot nutzen können.

Das Nahverkehrskonzept im Detail

Seit Mai 2020 liegt der Endbericht der Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzung für den ÖV-Korridor Linz vor. Dieser soll eine Entscheidungsgrundlage für weitere Schritte für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Linz und dem Umland für die Entscheidungsträger des Landes Oberösterreich und die Stadt Linz ermöglichen.

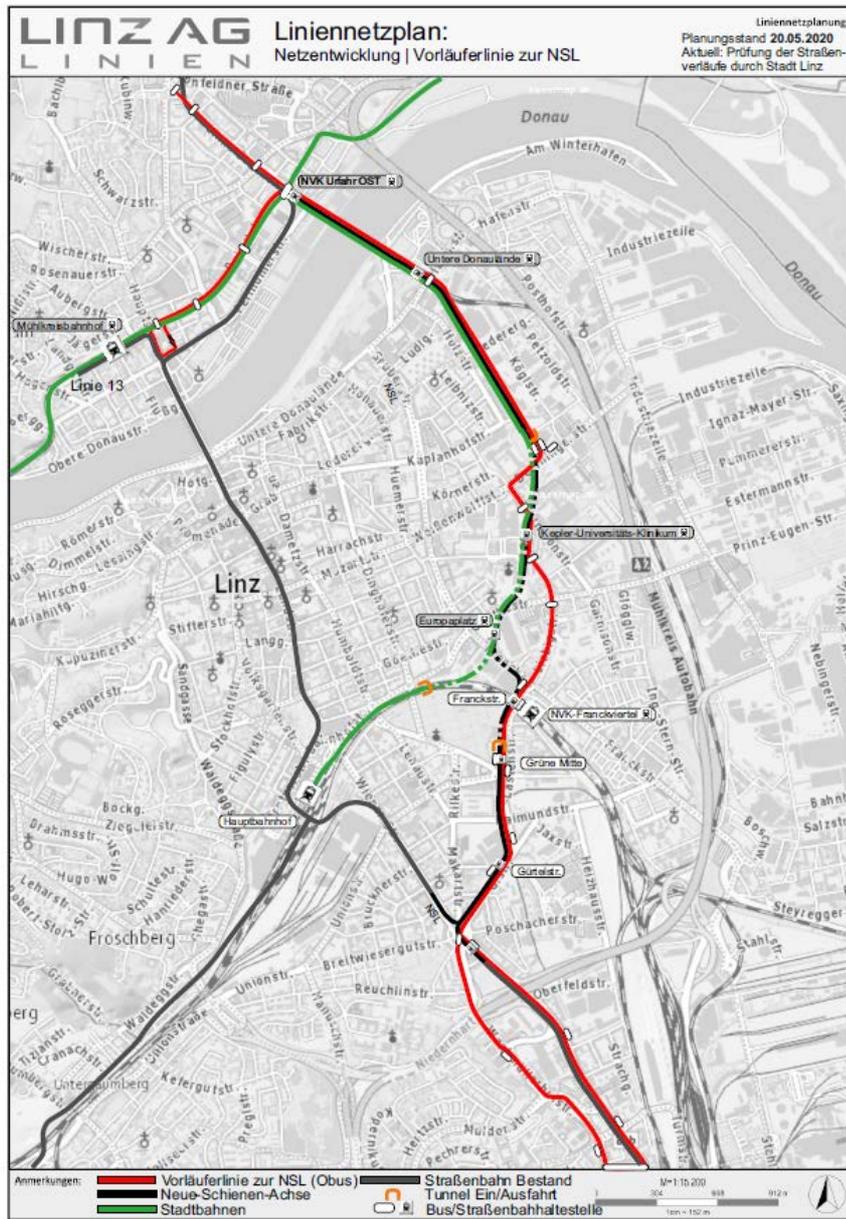
Zudem hat die Linz AG ein Buslinienkonzept ausgearbeitet, das als Ergänzung der schienengebundenen Verkehrsmittel und als zeitnahe Maßnahme zur Entlastung vom Autoverkehr dienen soll, speziell in den südlich und östlichen Stadtbereichen Industriezeile, Großbetriebe, Pichling, Ebelsberg.

Stadtbahn

Damit Pendlerinnen und Pendler künftig bequem, stau- und stressfrei innerhalb Linz unterwegs sein können, soll die Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Hauptbahnhof und eine Regiotram nach Gallneukirchen als das Projekt „Stadtbahn“ verstärkt bzw. umgesetzt werden. Optional ist betriebstechnisch eine Verknüpfung mit der Linzer Lokalbahn (LILLO) möglich. Die Fahrzeuge sollen laut Planungsbericht der Arbeitsgruppe „ÖV Korridor Linz“ künftig dieselben wie auf der Mühlkreisbahn und auf der Regiotram nach Gallneukirchen sein.

Die Gesamtinvestitionen für das Projekt „Stadtbahn“ auf Linzer Gebiet belaufen sich auf etwa 600 Millionen Euro. „Wir rechnen, dass der Bund 50 Prozent übernimmt. Die verbleibenden Kosten teilen sich Land und Stadt im Verhältnis

80:20. Somit rechnen wir damit, dass die Stadt Linz zwischen 60 und 80 Millionen Euro übernehmen wird“, informiert Infrastrukturreferent Vizebürgermeister Markus Hein.



Die aktuelle Trassenführung stellte die Stadt Linz kürzlich gemeinsam mit dem Land OÖ vor. Skizziert werden die Achsen der Stadtbahn Linien S6 und S7. Foto: Linz AG Linien.

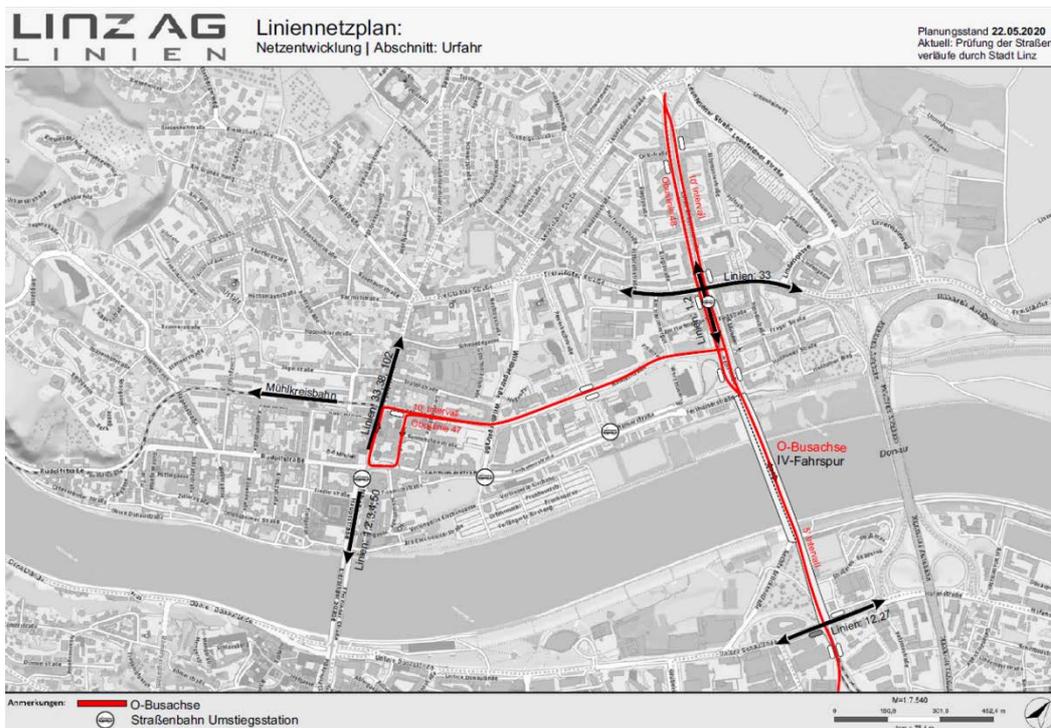
O-Bus Linie 47/48

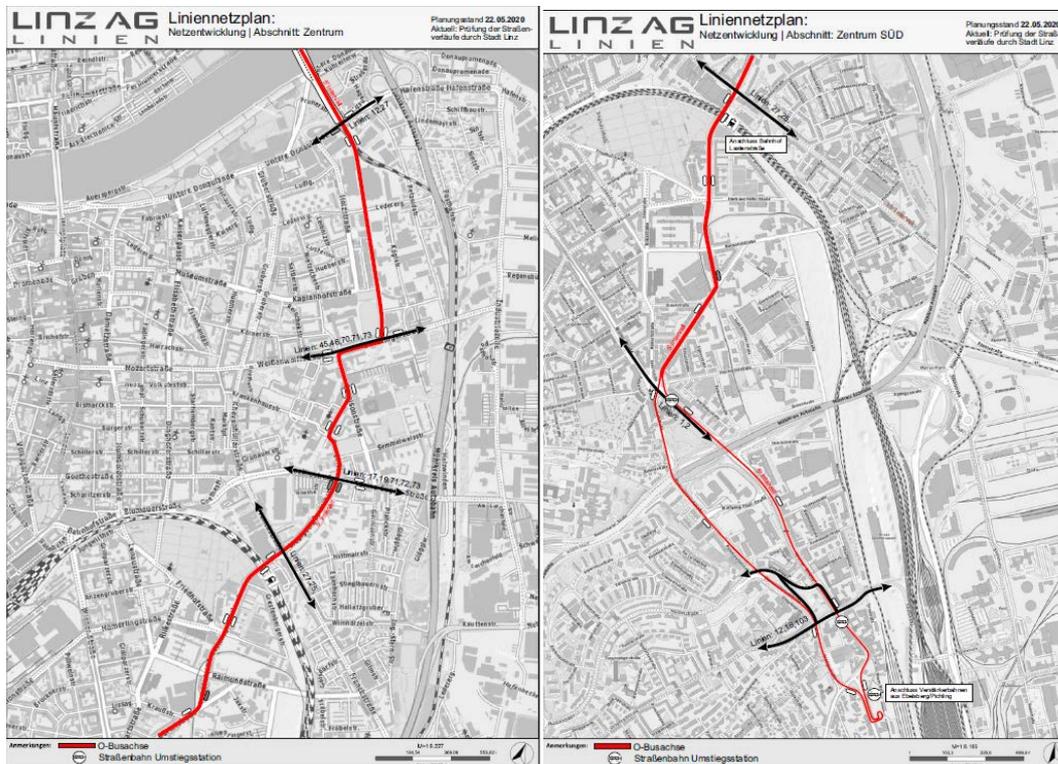
Linie 47: Reindlstraße – Neue Welt

Linie 48: Karlhof – Neue Welt

Das O-Bus-Konzept sieht zwei Linien vor. Die Linie 47 beginnt an der Endhaltestelle Reindlstraße/Hauptstraße, die Linie 48 in Karlhof. Gemeinsam werden beide Linien ab der Linke Brückenstraße auf der Stadtbahntrasse bis zur Derfflingerstraße geführt. Dort fahren die O-Busse über die Garnisonstraße und Liebigstraße zur Lastenstraße, wo ein neuer Umstiegsknoten (Bahnhof Franckstraße) entstehen soll.

Die O-Bus-Linien werden weiter über den Bulgariplatz und die Wankmüllerhofstraße zur Neuen Welt geführt, wo ebenfalls ein neuer Umsteigeknoten von den O-Bussen mit der Straßenbahn und den Regionalbussen entstehen soll. Durch eine neue Umkehrschleife könnte bis zur Neuen Welt aus Ebelsberg/Pichling ein dichter Takt mit der Straßenbahn eingerichtet werden, ohne die derzeit schon stark ausgelastete Innenstadt-Kernstrecke (Hauptbahnhof/Hinsenkampplatz) zusätzlich zu belasten.





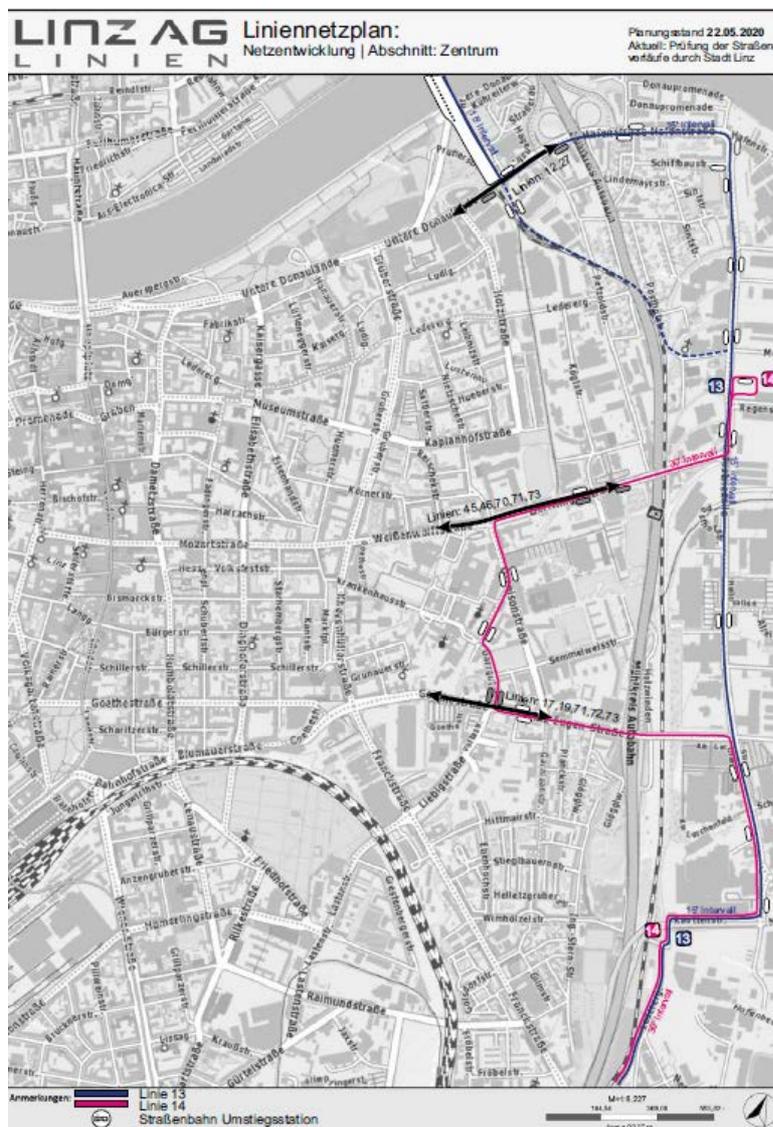
Visualisierung Linienetzplan O-Buslinie 47 und 48

Zusätzlich zu den bereits genannten Punkten muss die mit der Einrichtung der neuen O-Bus-Achse einhergehende Verknüpfung des Linienverkehrs mit der bereits bestehenden Straßenbahnachse im Norden und Süden des Stadtzentrums angeführt werden. Diese dargestellten Maßnahmen werden auch zur Entlastung des an die Kapazitätsgrenze gestoßenen Verkehrsknotens Hauptbahnhof beitragen.

Nicht zuletzt wird mit dieser leistungsfähigen und stabilen Schnellverbindung der geplante Nahverkehrsknoten „Linz-Franckviertel“ für eine weitere bessere Verteilung der Fahrgäste im Netz der Linz Linien GmbH beitragen. Durch die neuen Linien besteht im Gesamtnetz ein Fahrgastpotenzial von bis zu 6.400 Personen pro Werktag. Die Gesamtinvestitionen der neuen O-Buslinien 47 und 48 werden auf 58,8 Millionen Euro veranschlagt (inkl. Fahrbetriebskosten, Fahrzeugkosten, Infrastruktur).

Das Intervall der Fahrzeuge orientiert sich am Takt der Straßenbahnen im Netz der Linz Linien GmbH. Geplant ist ein 5-Minuten-Takt zu den Verkehrsspitzen, außerhalb dieser Spitzenzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen ist ein abgestufter Takt im 7,5-Minuten und 15 Minuten-Takt beabsichtigt. Betriebsbeginn ist wie im übrigen Linienverkehr ab ca. 5 Uhr morgens bis zum Betriebsende (ca. 1 Uhr) beabsichtigt.

O-Bus Linie 13/14



Visualisierung Liniennetzplan O-Buslinie 13 und 14

Linie 13: Reindlstraße – Pichling

Die neue Buslinie 13 startet ebenfalls in Urfahr/Reindlstraße, fährt über die Neue Donaubrücke Linz und führt dann über die Hafestraße/Industriezeile zum Chemie-Park und weiter über die Umfahrung Ebelsberg. Über die Moosfelderstraße führt die Trasse zur Heliosallee und durch die solarCity zum Betriebsbaugelände Südpark und weiter über die Schwaigaustraße nach Alt-Pichling, wo im Bereich Raffelstettnerstraße die Endhaltestelle liegt.

Die Linie 13 bildet das Kernelement in der Erschließung des Industrie- und Gewerbeknotenpunktes in Linz. Sie bindet aus den neuen Siedlungsgebieten in Ebelsberg in einem Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit das Industriegebiet Voest, den Chemiepark, das Areal rund um das Fernheizkraftwerk, die gesamte Industriezeile mit seinen Gewerbegebieten, das Hafenaerial sowie wie Digitale Meile direkt an und führt weiter bis zum ÖV Knotenpunkt in der Ferihumerstraße mit dem Endpunkt in der Nähe des Mühlkreisbahnhofes.

Aus der Gegenrichtung fährt die Linie verdichtet in der Hauptverkehrszeit im 15 Minutenintervall bis zum Chemiepark und bildet hier eine starke ÖV Schnittstelle zu den bestehenden Linien der Linz AG Linien sowie des Regionalverkehrs (S3 & Regionalbusse)

Linie 14: Hafen – Ennsfeld

Die neue Buslinie 14 beginnt am Hafen in der Industriezeile, verläuft über die Derfflingerstraße/Garnisonstraße zur Goethestraße/Prinz-Eugen-Straße und über die A7-Umfahrung Ebelsberg. Über die Moosfelderstraße und die Traundorferstraße führt diese neue Buslinie jedoch zur Kaserne Ebelsberg und hat eine Endhaltestelle im Bereich Ennsfeld. Das Betriebskonzept sieht einen Takt von jeweils 30 Minuten vor, woraus sich auf dem gemeinsamen Abschnitt (Voest-Knoten/Bahnhof Ebelsberg) ein 15-Minuten-Takt ergibt.

Die Linie 14 wird als Schnellbuslinie in den Hauptverkehrszeiten betrieben und bindet die zwei größten Siedlungsprojekte in Ebelsberg an das Linzer Stadtzentrum an. Das Ennsfeld sowie das revitalisierte Kasernengelände in der Hillerstraße verfügen ab Inbetriebnahme über eine direkte Verbindung in das Industriegebiet Voest, den Chemiepark, das Areal rund um das Fernheizkraft-

werk, die gesamte Industriezeile mit seinen Gewerbegebieten, in das Krankenhausviertel sowie dem Hafengelände. Durch die neuen Linien besteht im Gesamtnetz ein Fahrgastzuwachs von 1.300 Personen pro Werktag.

Die direkte öffentliche Verkehrsverbindung zwischen Pichling, dem Industriegebiet am Hafen sowie Ebelsberg und Urfahr zählt zu den wichtigsten Ausbauplänen der Stadt Linz. Aufgrund der starken Verbauung und Verdichtung der Wohngebiete in Ebelsberg und Pichling ist eine öffentliche Erschließung der Wohngebiete, sowie die Verbindung mit den Gebieten mit hoher Arbeitsplatzdichte eine Notwendigkeit für die Zukunft der Stadt Linz.

Da das Angebot für den privaten Individualverkehr zumeist erschöpft ist und nicht ohne starke Eingriffe in die Natur erhöht werden kann, ist ein Mobilitätsangebot mit öffentlichen Verkehrslinien aus einer ökologischen Betrachtung eine zukunftsfähige Möglichkeit mit hoher Klimaverträglichkeit.

Beide Linien sollen daher auf einer möglichst staureduzierten Strecke einen Reisezeitvorteil gegenüber dem privaten PKW haben und dadurch einen echten Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bieten. Durch die Erschließung neuer Bedienungsgebiete und bisher nicht befahrener Streckenabschnitte wie die Nutzung des Boschwegs (Direktverbindung Chemiepark – Fernheizkraftwerk) sowie der Moosfelderstraße wird dieses Vorhaben unterstrichen.

Die Gesamtinvestitionen der neuen O-Buslinien 13 und 14 werden auf 28,6 Millionen Euro veranschlagt (inkl. Fahrbetriebskosten, Fahrzeugkosten, Infrastruktur).

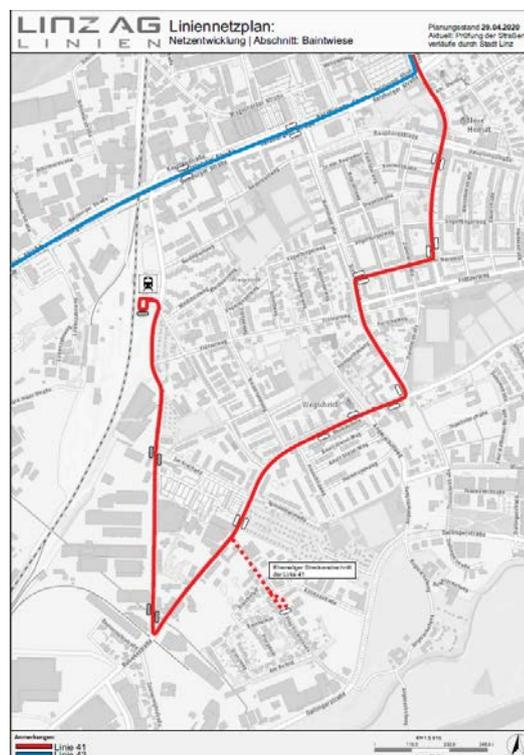
Umstiegsknoten Linz-Franckstraße

Im Zuge der neuen Streckenführung soll auch der neue Umstiegsknoten Linz-Franckstraße im Bereich der Bahnunterführung Lastenstraße realisiert werden. Dort ist ein Bauvorhaben für ein regionales Stadtteilzentrum „Franckkontor“ geplant, gleichzeitig soll die ÖBB-Strecke endlich viergleisig und nahverkehrstauglich ausgebaut werden. Somit soll ein integrierter Taktverkehr auf der Westbahn nach Ebelsberg/Pichling ermöglicht werden. Am Umsteigeknoten Franckstraße sind Haltestellen, sowohl für die Summerauerbahn als auch für die Westbahn, vorgesehen. Die Gleisanlagen werden in Abstimmung mit

dem Projekt „Franckkontor“ dementsprechend festgelegt. Die Planungen sehen auch einen Personentunnel vor, sodass später die Neue Schienenachse Linz (NSL) mit einem vertretbaren Aufwand realisiert werden kann. Vorgesehen sind sechs Stiegenanlagen und Lifte, um rasche Umsteigebeziehungen zu den als Vorläufer zur NSL geplanten O-Bus-Linien zu gewährleisten. Die zukünftigen O-Bus-Haltestellen sind direkt bzw. nahe der Bahnhaltestelle in der Unterführung angeordnet.

Nahverkehrsknoten Wegscheid

Der Bahnhof Wegscheid soll durch die Verknüpfung der Linie 41 zu einem Nahverkehrsknoten ausgebaut werden. Bewohnerinnen und Bewohner aus Kleinmünchen sollen dadurch bequem und schnell zum Bahnhof Wegscheid gelangen, um von dort aus in wenigen Minuten am Hauptbahnhof zu kommen. Die Taktung der Fahrpläne orientiert sich an dem bestehenden Angebot der Linie 41. Für den Nahverkehrsknoten Wegscheid sollen etwa 4,8 Millionen Euro investiert werden.



Visualisierung des neuen Streckenabschnitts der Linie 41 in Wegscheid

Weitere Maßnahmen

Weitere – im Mobilitätskonzept der Linz Linien enthaltenen Buslinienprojekte – sind eine Verlängerung der Schnellbuslinie 70/71 in das Industriegebiet mit einer Intervallverdichtung sowie die Verlängerung der O-Bus-Linie 41 in der Neuen Heimat bis zum neuen Nahverkehrsknoten beim Bahnhof Wegscheid.

Zusätzlich arbeitet die Stadt Linz im Einvernehmen mit dem Land Oberösterreich an einem Busbeschleunigungskonzept für die Achsen B126 – Leonfeldner Straße, B139 – Obere Donaulände und die Busachsen Gruberstraße/Goethestraße, wo neue Doppelhaltestellen in der Goethestraße untersucht werden sollen (Projekt Land Oberösterreich).

Auch die Stadt Linz begutachtet weitere Busspuren und Busschleusekonzepte, wie z.B. Prinz-Eugen-Straße, Landwiedstraße, Ramsauerstraße, Muldenstraße und in der Dauphinestraße zwischen Schörgenhub- und Laskahofstraße.

Das Beschleunigungsprogramm LIBE wird bei Neuplanungen und Adaptierungen von Lichtsignalanlagen konsequent weiterverfolgt. Ebenso erfolgen laufend Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr durch den Bau von Haltestellenkaps und Attraktivitätsverbesserungen bei den Haltestellen.

„Der öffentliche Verkehr wird durch die Nahverkehrsinitiative gestärkt. Mit der neuen Stadtbahn sowie dem ausgebauten O-Busnetz wird der heimischen Bevölkerung aber auch den zahlreichen Pendlerinnen und Pendlern eine tolle Mobilitätsalternative geboten. Auch jede innerstädtische Buslinie hat regionalen Charakter, denn sie erweitern das Versorgungsgebiet auch für Einpendelnde“, bekräftigt Vizebürgermeister Infrastrukturreferent Markus Hein.

„Die Linzer Nahverkehrsinitiative wird weiter intensiviert und soll – bei positiven Beschlüssen – sukzessive ab 2024 umgesetzt werden. Diesbezüglich ist eine entsprechende politische Willensbildung Grundvoraussetzung. Neben der intensiven Zusammenarbeit mit dem Land Oberösterreich brauchen wir auch den Bund als Partner, um dieses Mammutprojekt finanziell stemmen zu können“, ist Bürgermeister Klaus Luger überzeugt.