

Überlegungen zu einem

Gesamtverkehrskonzept ÖV Großraum Linz

Kurzfassung

Gerade auf den Zielwegen nach Linz wurde der öffentliche Verkehr in den letzten Jahrzehnten immer mehr vom Auto verdrängt. Mit einer umfassenden Ausbauoffensive des Schienensystems und darauf verkehrendem dichten Zugverkehr (ergänzt mit ebenfalls verdichteten Busverkehren auf den Achsen ohne Schienenverbindung) sollten 80 - 120.000 Wege pro Tag vom Auto auf die Öffentlichen Verkehrsmittel umgelagert werden.

Nur mit einem entschlossenen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs kann eine nachhaltige Veränderung des Verkehrs im Großraum Linz stattfinden und besteht die Chance, die Staus auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

In den letzten Jahren wurden im Schienennetz im Großraum Linz die Straßenbahnunterführung Hauptbahnhof und die Straßenbahn aufs Harter Plateau errichtet. Jetzt sollen aber mit der MKB NEU und der zweiten Straßenbahnachse noch größere Projekte realisiert werden.

Ob diese Projekte langfristig die Voraussetzung für die beste Gesamtlösung darstellen, kann nur ein **Gesamtkonzept ÖV für den Großraum Linz** zeigen, das alle Achsen nach und in Linz im Gesamten betrachtet und vor allem deren Einbindung in und Durchführung durch das Linzer Stadtgebiet genau untersucht.

Welche möglichen zukünftigen **Verkehrsszenarien** gibt es für den Öffentlichen Verkehr im Großraum Linz? Soll mehr auf das **Szenario Schmalspur** oder das **Szenario Normalspur** gesetzt werden?

In den verschiedenen Szenarien und in weiterer Folge auch bei konkreten Varianten müssen u.a. Errichtungskosten, Fahrgastwirksamkeit, Betriebskosten, Auslastung und Leistungsreserve des Gesamtnetzes, Umsteigerfordernis, Investitions- und Reinvestitionskosten der Garnituren, Externe Kosten, usw... untersucht werden.

Auch ein Betriebskonzept für alle zukünftigen Netz- und Fahrgastentwicklungen muss erstellt werden. Wo kann es mittel- bis langfristig zu möglichen Engpässen kommen?

Die **Vorteile** von einem Szenario müssen offen mit den **Nachteilen** abgewogen werden. So ist z.B. der Vorteil der Umsteigefreiheit der Schmalspur bei Einbindung in das Linzer Straßenbahnnetz den Nachteilen des verringerten Raumangebotes in den Fahrzeugen, der begrenzten Möglichkeiten der Radmitnahme (speziell bei Überlandverkehr), dem Verzicht auf den Gütertransport und dem Einsatz von geringeren Spannungen für den Antrieb gegenüberzustellen.

Ein schlüssiges **S-Bahn-System für den Zentralraum Linz** muss nach wie vor ein vorrangiges Ziel sein.

Je nach gewählter Variante könnte das S-Bahn System auf alle Achsen ausgedehnt oder nur in abgespeckter Form realisiert werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich auch eine wesentliche Frage, ob es in Zukunft eine neue **Durchmesserachse durch Linz** geben soll, die die verschiedenen Verkehre von außen aufnehmen kann.

Exemplarisch werden im gegenständlichen Papier **7 Varianten** des Gesamtnetzes angeführt, die sich vor allem in der Durchquerung des Linzer Stadtgebietes unterscheiden. Bei der konkreten Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes sollten bewusst alle denkbaren weiteren Varianten hineingenommen werden.

Eine entscheidende Rolle in der Gesamtbetrachtung spielt der **Hauptbahnhof Linz als zentraler Knoten** des Schienennetzes. Hier muss geprüft werden, welches Konzept langfristig die höchste Leistungsfähigkeit besitzt, um alle möglichen Steigerungen des Fahrgastaufkommens im Zentralraum bewältigen zu können

In diesem Zusammenhang muss auch die effizienteste Anbindung des Krankenhausviertels gesehen werden, die sehr unterschiedlich gelöst werden kann.

Die **Westbahnstrecke** im Stadtgebiet von Linz muss viel intensiver in die Überlegungen über die Organisation des Nahverkehrs in Linz eingebunden werden (z.B. neue Haltestellen im Stadtgebiet).

Bei der Achse Gallneukirchen – Pregarten müssen offen die unterschiedlichen Möglichkeiten einer Erschließung (Normalspur/Schmalspur) untersucht werden.

Ein zukünftiges Gesamtsystem Schiene im Großraum Linz setzt sich – aufbauend auf dem Bestand - aus zahlreichen Einzelprojekten zusammen; mögliche Gesamtkosten von 1.200 bis 1.600 Millionen EURO.

(Zum Vergleich: Westring und S10 kosten in Summe 1.400 Millionen EURO)

Ganz entschlossen muss an einer **Mitfinanzierung durch den Bund** gearbeitet werden. Wenn ein schlüssiges Gesamtkonzept vorliegt, kann auch viel besser für eine Mitfinanzierung des Bundes argumentiert werden.

Für die Erstellung eines derartigen Gesamtkonzeptes darf man mit mind. 2-3 Millionen EURO rechnen.

Wichtig wird sein, die Rolle der einzelnen Bahnorganisationen bzw. ÖV-Betreiber langfristig zu definieren und für den über einen längeren Zeitraum stattfindenden Ausbau des Schienennetzes wieder eine eigene **Nahverkehrserrichtungsgesellschaft** zu gründen.

Ein derartiges Konzept ist auch im Sinne des **Klimaschutzes** mehr als überfällig.

Parallel kann damit auch für den Lärmschutz und die Verbesserung der Luftgüte im Zentralraum Linz viel erreicht werden.

Die Umsetzung des Gesamtkonzeptes soll in zahlreichen Einzelschritten erfolgen, alle Einzelschritte sollten aber nur in Abstimmung mit dem Gesamtkonzept erfolgen.