

Überlegungen zur 2. Straßenbahnachse in Linz



Dipl. Ing. Lukas Beurle

Initiative Nachhaltige Mobilität

info@inamo.at

Linz, in Jänner 2011

Überlegungen zur 2. Straßenbahnachse in Linz

Vorab. Ja zu einer neuen Straßenbahnachse, aber zu minimierten Kosten, d.h. überwiegend oberirdisch!

Das Projekt in Kürze beurteilt:

Extrem teuer! (mehr als 60 Mio EURO pro km)
Unüblich große Abschnitte unterirdisch!
Für diese großen Kosten ist der Nutzen für den Linzer Verkehr zu gering!

Auf den folgenden Seiten erfolgt eher eine pauschale Beurteilung des vorliegenden Projektes ohne viel auf die Details der geplanten 2. Straßenbahnachse einzugehen.

Was sind die Aufgaben einer 2. Straßenbahnachse durch Linz?

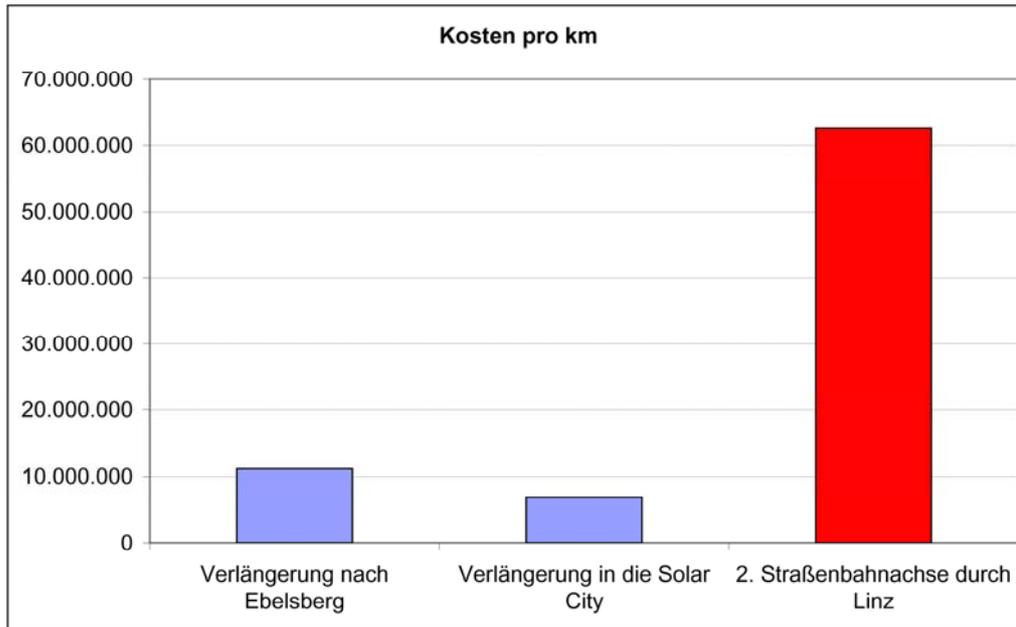
- Möglichkeit einer zweiten durchgängigen Straßenbahnverbindung im zentralen Bereich von Linz bei Blockaden und Veranstaltungen entlang der Landstraße
- Abzug eines gewissen Teiles derjenigen Straßenbahnbenutzer, die derzeit über die Landstraße fahren und dort in Busse umsteigen und Richtung Osten (Franckviertel, Hafen) fahren bzw. Anbieten von neuen Relationen im Bereich der östlichen Innenstadt
- Erweiterung des Straßenbahnnetzes vor allem dafür, dass die Stadt dadurch im Straßenbild zeigt, dass sie den ÖV noch stärker fördern will! Deshalb muss die Straßenbahn überwiegend oberirdisch unterwegs sein! (siehe auch Kapitel Straßenbahnboom in Frankreich)

Kosten

Wenn dieses Projekt nicht deutlich verbilligt wird, dann ist es sehr wahrscheinlich, dass diesem Projekt ein ähnliches Schicksal droht, wie manch anderem Projekt, das an den ständig steigenden bzw. von Anfang an zu hohen Kosten gescheitert ist. Jedes Projekt hat seine Kostenobergrenze.

Kosten pro Kilometer

Eine Straßenbahnerweiterung, deren Kosten schon bei der Projektvorstellung pro km bis zu zehnmal so teuer ist wie die letzten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes (Ebelsberg, solar City), hat von Anfang an nicht wirklich gute Karten.

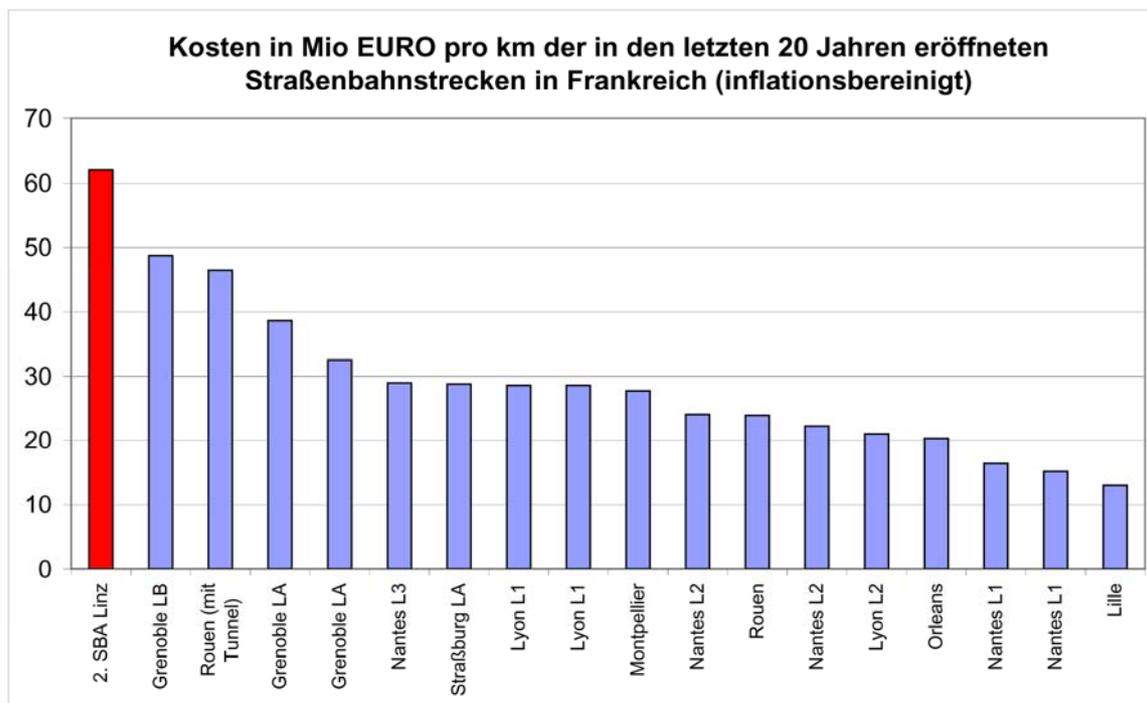


Grafik 1: Vergleich der Kilometerkosten der Linzer Straßenbahnprojekte (inflationsbereinigt)

Man muss sich aber auch an anderen Städten orientieren und da liegen teure Kilometerkosten schon bei 25-30 Mio EURO.

Mehr als 60 Mio EURO pro km sind da für eine zweitrangige Straßenbahnachse nicht mehr zulässig!

In der Folge wird Linz mit zahlreichen französischen Städten verglichen, wo in den letzten 20 Jahren ganz neue Straßenbahnsysteme entstanden sind.



Grafik 2:

Kilometerkosten der 2. Straßenbahnachse im Vergleich zu den Straßenbahnneubauten in Frankreich

Im Vergleich zur 2. Straßenbahnachse in Linz - wo bei hohen Annahmen mit bis zu 15.000 Fahrgästen pro Tag zu rechnen ist – liegen die Zahlen bei den oben angeführten Straßenbahnlinien in Frankreich zwischen 30.000 und 110.000 Fahrgästen pro Tag. Zusätzlich zu den deutlich geringeren Baukosten pro km haben sie also 2 bis 7 mal so viele Fahrgäste.

Kosten pro täglichem Weg (spezifische Kosten)

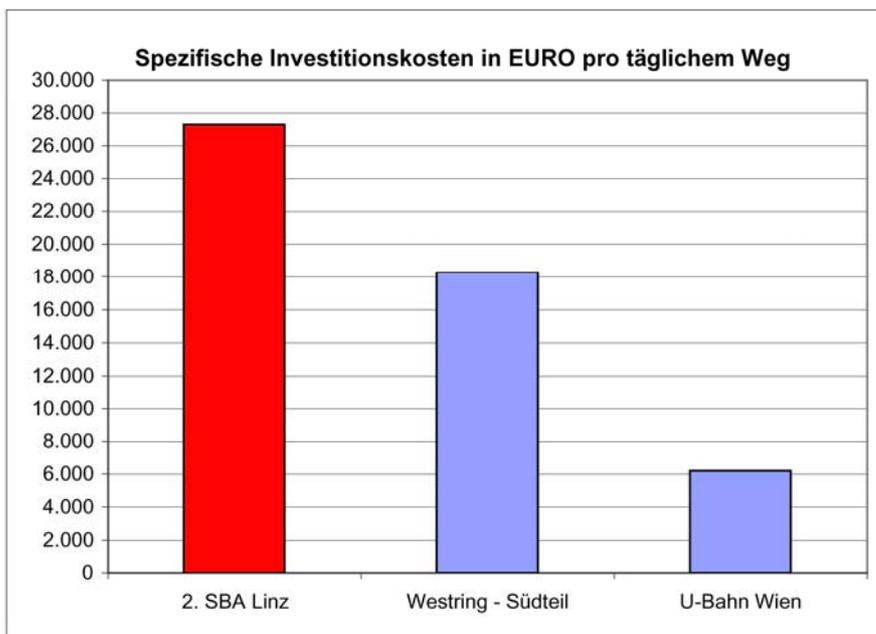
Wenn man schon so viel Geld in die Hand nimmt, dann muss also auch eine entsprechend große Zahl an Fahrgästen mit diesem Verkehrsmittel fahren.

Die Kombination, von der Trasse eher weg vom Schuss zu sein und dennoch sehr teuer zu bauen, spricht nicht für diese teure Tunnellösung.

Irgendwie müssen die Kosten von Verkehrsprojekten miteinander vergleichbar sein. Dazu gibt es einige Ansätze, die aber auch für den Normalverbraucher nachvollziehbar sein sollten (was bei der teilweise verwendeten „Standardisierten Bewertung“ – eine Berechnungsmethode aus Deutschland- kaum mehr der Fall ist).

Der Nutzen eines Verkehrsprojektes kann u.a. in der Anzahl der verlagerten bzw. zurückgelegten Wege pro Tag gemessen werden. Die Effizienz eines Projektes kann daher abgeschätzt werden, indem das Verhältnis von Aufwand zu Nutzen betrachtet wird, also die **Kosten des Projekts auf die Anzahl der zurückgelegten Wege pro Tag bezogen** werden. Diese so gebildeten „spezifischen Kosten“ betragen z.B. bei der immer wieder sehr teuer hingestellten Wiener U-Bahn 6.200 EURO. Dieser Wert ergibt sich aus bisherigen Gesamtbaukosten von rd. 8 Milliarden EURO und 1.300.000 Fahrgästen pro Tag.

	Investitionskosten Mio EURO	tägliche Wege	Investitionskosten pro täglichem Weg
2. SBA Linz	410	15.000	27.300
Westring - Südtail	550	30.000	18.300
U-Bahn Wien	8.000	1.300.000	6.200



Grafik 3: Vergleich der spezifischen Kosten von Verkehrsprojekten

Bei der 2. Straßenbahnachse in der jetzigen Form liegen die spezifischen Kosten – unter einer optimistischen Annahme von 15.000 Fahrgästen pro Tag - bei fast 30.000 EURO. Reduzieren kann man diese Kosten, indem man die Investitionskosten deutlich reduziert oder die Anzahl der Fahrgäste stark erhöht. Ersteres ist möglich, wenn man eine oberirdische Lösung sucht, Zweites ist nicht so einfach erreichbar.

Zusammenfassend kann man sagen: Verkehrsprojekte mit spezifischen Kosten von 10.000,- bis 20.000 EURO sind teuer, mit spezifischen Kosten ab 20.000 EURO meist zu teuer.

Gerade in Sparzeiten sollte man diesem Kriterium großes Augenmerk schenken.

400 Millionen EURO ist verdammt viel Geld!

Für die Aufgabe, eine zweite Straßenbahnachse durch Linz zu bauen, die nicht wirklich sehr viel am Linzer Verkehr verändert, ist aber auch schon 100 Millionen EURO sehr viel. Und diese dürfen auch nur dann ausgegeben werden, wenn gleichzeitig eine 500 bis 1.000 Millionen EURO schwere ÖV-Offensive im Großraum Linz gestartet wird.

Es ist mehr eine Philosophiefrage als eine technische Frage, ob und wie viel eine Straßenbahn im Untergrund verschwinden soll.

Generell kann man sagen, dass es sehr unüblich ist, die Straßenbahn auf großen Abschnitten einen Stock tiefer zu legen.

Vor allem ist die Zeit, das zu tun, schon wieder vorbei.

Im Europavergleich ähnlich unüblich wie die exotische Spurweite von 900 mm.

Das Tieferlegen der Straßenbahn ist eher out, das Integrieren von neuen Straßenbahnen in das Gefüge der Stadt eher in (siehe Kapitel Straßenbahnboom in Frankreich).

Enorme Folgekosten

Es dürfen hier nicht nur die Investitionskosten, sondern es müssen auch die Betriebskosten betrachtet werden.

Laut Zeitungsmeldungen soll die 2. Straßenbahnachse einen jährlichen Abgang von 8 Millionen EURO bringen.

Kapitalisiert ergibt das $8 \times 25 = 200$ Millionen EURO, also noch einmal eine Kostensteigerung um 50 %. Damit ist man bei mindestens 600 Millionen EURO.

Vergleich mit dem Radverkehr

Eine Stadt, die nicht bereit ist, jährlich mehr als 300.000 EURO für den Radverkehr aufzubringen, ist auch nicht berechtigt, Jahr für Jahr das 25fache dafür auszugeben, dass weniger Personen täglich mit der Straßenbahn unterwegs sind als derzeit schon Wege mit dem Fahrrad in dieser Stadt zurückgelegt werden. Zusätzlich ist das Potenzial der Steigerung des Radverkehrs in Linz unter vergleichbaren Städten in Österreich am höchsten, das Potenzial zur Steigerung des ÖV-Anteils (aufgrund des hohen Wertes) am niedrigsten.

Mit einer oberirdischen Führung der Straßenbahn können die Betriebskosten jedenfalls drastisch reduziert werden!

Diskussion über die Verwendung des öffentlichen Gutes notwendig!

Die jetzige Grundfestlegung, in großen Abschnitten unterirdisch zu gehen, kommt nach unserer Meinung aus der Vorgabe, den vorhandenen Autoverkehr, egal ob fließend oder ruhend, möglichst nicht anzutasten.

Dabei ist es absurd, jenes Verkehrsmittel, das Auto, das mit Abstand den größten Platzbedarf hat, derart zu bevorzugen und das öffentliche Gut alleine dafür zu reservieren.

Grundsätzlich soll eine neue Straßenbahn dazu beitragen, viele Wege aus dem Auto auf den Öffentlichen Verkehr zu verlagern. Und wenn das eintritt, dann muss es in Abschnitten auch möglich sein, Flächen vom Kfz-Verkehr zurück zu gewinnen (z.B. zwei Autofahrspuren auf eine zu reduzieren).

Auch der ruhende Verkehr darf kein Hindernis sein, wenn dieser sich auf der möglichen Straßenbahntrasse befindet. Es ist jedenfalls weit billiger, Parkplätze in den Untergrund zu verlegen als wegen der Parkplätze die Straßenbahn. Noch dazu sind die Gebühren für das Jahresparkpickerl in Linz im Österreichvergleich sehr niedrig (Linz 46,-, Wien 193,-, Graz 293,-). Die Parkplätze im öffentlichen Raum sind in Linz also ohnehin von der öffentlichen Hand stark subventionierte Flächen.

Der Autoverkehr hat den öffentlichen Grund nicht gepachtet.

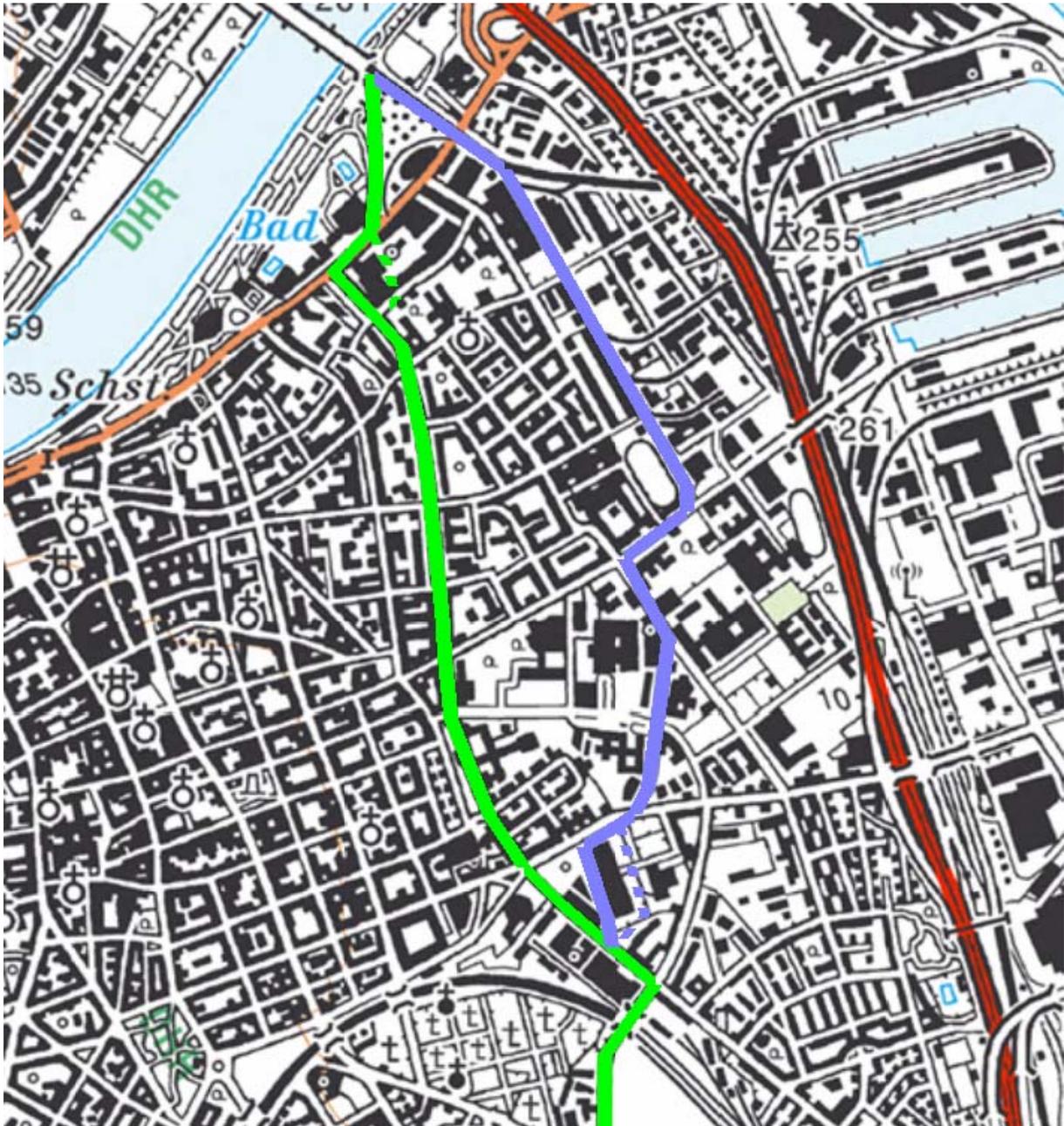
Weder die Autofahrer auf der Straße noch die Autofahrer für ihre auf der Straße abgestellten Fahrzeuge kommen für die Abdeckung der gesamten Kosten der öffentlichen Straßenflächen auf.

Letztendlich geht es darum, ein Band von ca. 6 – 7 m Breite für die Straßenbahn im Straßenraum unterzubringen. Das entspricht im Bereich der Achse Gruberstraße - Khevenhüllerstraße – Franckstraße nur einem Drittel der vorhandenen Breite, teilweise ist der Anteil auch deutlich geringer. Es geht da nicht um ein entweder oder sondern um ein sowohl als auch.

Warum nicht oberirdisch?

Nachdem die Gründe für die überwiegend unterirdische Straßenbahnführung nicht in der Öffentlichkeit transportiert wurden, ist es müßig, hier auf die schnelle Art mögliche oberirdische Trassen vorzuschlagen.

Trotzdem bieten sich – von außen gesehen – auf der Linzer Seite bis zur Lastenstraße grundsätzlich 2 oberirdische Trassen an, in denen durchwegs eigene Straßenbahnkörper geschaffen werden könnten. (siehe Grafik auf nächster Seite)



Grafik 4: Zweite Straßenbahnachse Linz; zwei mögliche oberirdische Trassen
(grüne Linie: Gruberstraße - Khevenhüllerstraße – Franckstraße,
blaue Linie: Trasse der City-S-Bahn – Derfflingerstraße – Garnisonstraße - P. Scherlweg -
R.Koch Straße - Goethestraße - am Designcenter vorbei (West oder Ost) – Franckstraße)

1) Achse Gruberstraße - Khevenhüllerstraße - Franckstraße

Diese Achse ist sicher diejenige mit der höchsten Fahrgastfrequenz bei oberirdischer Führung. An keiner Stelle dürften die auf Seite 10 genannten Breiten unterschritten sein. Wenn schon vor 15 Jahren im Zuge der Stadtbahnstudie diese Achse grundsätzlich als machbar angesehen wurde, dürfte eine Straßenbahnachse mit geringerer Breitenerfordernis auch machbar sein. Für die teilweise wegfallenden Parkplätze können spezielle Regelungen gefunden werden (allenfalls einstöckige Tiefgaragen für Pkw, T = 4 m).

Auch für den Kreuzungsbereich Rechte Brückenstraße - Untere Donaulände - Gruberstraße wird sich eine Lösung finden lassen (allenfalls Führung durch das Areal der Tabakfabrik)

Gerade die auf Seite 12 genannten Gründe (Chance für eine Aufwertung der Stadt) sprechen für diese Trasse.

2) Trasse der City-S-Bahn – Derfflingerstraße – Garnisonstraße - P. Scherlweg - R.Koch Straße - Goethestraße - am Designcenter vorbei (West oder Ost) - Franckstraße – Lastenstraße (Verbreiterung der ÖBB Unterführung)

Dann, wenn die erstgenannte Trasse aus wirklich driftigen Gründen nicht durchzubringen ist. Diese Trasse ist natürlich davon abhängig, ob einer weiteren Schienenachse durch Linz (dann in Normalspur) nahe getreten wird. Diese Frage kann nur im Zuge eines Gesamtverkehrskonzeptes Großraum Linz geklärt werden.

Bei dieser Trasse ist nur auf etwas mehr als 1 km Länge (Bereich Untere Donaulände bis Derfflingerstraße) ein gewisser Abstand (bis zu 400 m) zur jetzt geplanten unterirdischen Trasse der 2. Straßenbahnachse gegeben. Diese laut Projekt der 2. Straßenbahnachse näher zur Stadt verlaufende unterirdische Trasse lässt sich gegenüber dem oberirdischen Verlauf auf der City-S-Bahn Trasse jedenfalls durch keinerlei Mehr an Fahrgästen begründen. Für den Fall einer parallelen Führung einer Normalspurdurchbindung durch Linz müsste bis zum Bau der Straßenbahn auch das Konzept der Normalspurbahn stehen und alle dafür erforderlichen Koordinationsschritte gesetzt werden.

Der Busverkehr in der Gruberstraße sollte erhalten bleiben.

Konflikt mit möglichen anderen Verkehrsprojekten

Durch die Führung der 2. Straßenbahnachse in der vorgelegten Form ergeben sich da und dort Konfliktpunkte mit weiteren geplanten Verkehrsprojekten.

Reindlstraße in Urfahr

Es wäre absurd, hier die Straßenbahn tiefer zu legen und die oberirdische Trasse für die Eisenbahn freizulassen. Wenn dann umgekehrt! Es ist kaum vorstellbar, dass hier später oberirdisch noch eine schwere Eisenbahn durchfährt wenn zuerst die Straßenbahn dort einen Stock tiefer gelegt wird.

Straßenbahn- und Normalspurachse durch Linz?

Wenn schon einmal eine (sehr teure) Schienenachse da ist, dann wird keine zweite mehr kommen. Davon kann man ausgehen! Eine zweite Schienenachse (mit anderer Spurweite) kann allenfalls dann noch kommen, wenn die erste relativ billig gebaut wurde.

Ist die City-S-Bahn oder eine ähnliche Normalspurdurchbindung durch Linz damit gestorben? Diese steht aber als Verkehrslösung noch im OÖ Gesamtverkehrskonzept (2008)!

Bereich Urfahr

In Zentrum von Urfahr gibt es ja in weiten Teilen ein funktionierendes Straßenbahnsystem. In Sparzeiten ein vorhandenes Netz herauszureißen und durch ein viel teureres System zu ersetzen, erfordert eine sehr umfangreiche und nachvollziehbare Argumentation. Die Lösung, den Autoverkehr einspurig am Hinsenkampplatz Richtung Osten durchzubinden, ist ja schon gefunden. Dafür müssen nur auf 300 m Länge die Straßenbahnschienen oberirdisch neu verlegt werden.

Wenn man die Linie 4 in der Landgutstraße enden lassen will, dann kann sie auch auf diesem System fahren, vielleicht stellt sich aber ohnehin heraus, dass ein Teil der Straßenbahnen statt im Zentrum von Urfahr ins Richtung Uni weiterfährt. Die Untersuchung der letzten beiden Jahre hat für die Fahrgastwirksamkeit nur geringfügige Unterschiede zwischen den möglichen Enden der neuen Straßenbahnachse gebracht. Dieses minimale Mehr an Fahrgästen rechtfertigt jedenfalls nicht diese sehr teure Tieferlegung in Urfahr. Wenn dieser Endpunkt (Landgutstraße) ja wirklich so attraktiv ist, dann dürfte im Verkehrsangebot der Linz Linien dieses Verkehrsziel nicht zurückgestuft worden sein.

Mit dem Abtauchen der Straßenbahn im Bereich des Urfahrner Brückenkopfes wäre die Chance für eine positive Veränderung dieser kahlen Verkehrsfläche an einem städtebaulich so wichtigen Punkt vertan. Statt einer menschenfreundlichen Verkehrslösung würde eine fünfspurige Straße mit einem großen Loch in der Mitte die bisherige Tristesse fortsetzen. Die Trennwirkung der Hauptstraße bleibt bestehen.

Bereich Krankenhäuser (AKH, UKH, ..)

Für das Krankenhausviertel sollte genau angeschaut werden, von wo die meisten Personen dieses Ziel aufsuchen. Vielleicht sind die Zielwege von außerhalb von Linz ohnehin stärker als die Linzer Binnenwege ins Krankenhausviertel, weswegen eine Normalspuranschluss (Durchmesserlinie durch Linz mit möglichst vielen Einbindungen) wichtiger wäre als die Aufschließung durch die Straßenbahn.

Außerdem sollte ernsthaft geprüft werden, ob auf Basis der Hunderten Parkplätze in diesem Bereich ein Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel überhaupt in größerem Stil stattfinden wird.

Erst ein Gesamtverkehrskonzept Linz kann viele offene Fragen klären!

Es macht nicht viel Sinn, in Linz isoliert von Gesamtzusammenhängen einzelne größere Verkehrsprojekte zu entwickeln. Es gibt dazu gar keine sinnvolle Alternative, als alle hier Beteiligten (Stadt, Land, Linz Linien, ÖBB, ...) zusammenzutrommeln und an einem großen Tisch das Gesamtbild der Linzer Verkehrs zu betrachten. Auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs erfordert es einen ähnlichen Schulterschluss wie in den letzten Wochen für den Westring, nur dass auch noch die Grünen dazunehmen sind.

Erst danach können die einzelnen Beteiligten ans Werk gehen und die abgestimmten Projekte umsetzen.

Dazu werden in naher Zukunft von der Initiative Nachhaltige Mobilität eigene Überlegungen vorgelegt werden.

Die Intention der Stadt Linz, hier schneller vorwärts zu kommen – vor allem im Zusammenhang mit der Eisenbahnbrücke - ist hier grundsätzlich zu verstehen, muss allerdings dazu führen, noch stärker mit dem Land Oberösterreich zu kommunizieren, weil bei derart großen Projekten Alleingänge nicht möglich sein werden.

Erforderlicher Platz für die Straßenbahn

Die Achse Gruberstraße / Khevenhüllerstraße / Franckstraße weist 2 bis 4 Autofahrspuren sowie beidseitige Fuß- und Radwege auf.

Welche Mindestbreite ist jetzt in einer derartigen Straße notwendig um alle Verkehrsträger (Straßenbahn, Autoverkehr, Radfahrer und Fußgänger) unterzubringen?

Bei 2 Autofahrspuren pro Richtung ergibt das eine erforderliche Breite von 24 - 25 m,
bei beengten Verhältnissen 21 - 22 m.

Reduziert man die Straße auf je eine Fahrspur je Richtung, dann kommt man mit
18 - 19 m
durch.

Die Achse Gruberstraße / Khevenhüllerstraße / Franckstraße ist nirgends schmaler als 20 m. Nur auf kurzer Länge gibt es unmittelbar neben der Fahrbahn beidseitige Parkspuren, für die ein geeigneter Ersatz gefunden werden kann.

Beispiel von engen Führungen der Straßenbahn in Linz

Wienerstraße in Ebelsberg 20 m (nur ein Gleis, dafür beidseitige Parkspuren)
Schmidtorstraße 10 m

Wann in den Untergrund?

In den Untergrund sollte man dann, wenn wirklich schneller gefahren werden muss. Das ist der Vorteil von U-Bahnen mit höheren Geschwindigkeiten und größeren Haltestellenabständen.

In Linz wäre das nicht der Fall. Die Geschwindigkeit würde der einer normalen Straßenbahn entsprechen.

In den Untergrund macht auch dann Sinn, wenn eine höhere Leistungsfähigkeit einer Achse erforderlich ist, was aber hier kein Thema ist.

Dann kann eine U-Bahn ca. das Doppelte einer Straßenbahn befördern. Eine Unterflur-Straßenbahn ist aber keine U-Bahn. Linz ist zu klein für eine U-Bahn! Dazu müsste die Stadt 2 - 3-mal so groß sein.

ÖV-Kunden wünschen sich nicht unbedingt Tunnelstrecken. Sie nehmen die Nachteile der Tunnelfahrten und der Aufenthalte in unterirdischen Haltestellen nur deswegen in Kauf, wenn sie in U-Bahnen deutlich schneller unterwegs sind. Dieses Argument fällt bei der 2.

Straßenbahnachse – u. a. wegen dem engen Haltestellenabstand – weg.

Linz braucht nach der Mini-U-Bahn keine Maxi-U-Bahn!

Mit der Mini U Bahn und der Linie 3+ aufs Harter Plateau sollte eher das Ende als der Beginn des Baus von langen Tunnelstrecken im Linzer Straßenbahnnetz erreicht sein.

Die Baufirmen müssen deswegen in den nächsten Jahren nicht weniger bauen. Sie sollen nur mit ihren Werken weit größeren Nutzen stiften. D.h. wenn durch die oberirdische Führung viel Geld gespart werden kann, können ein bis zwei weitere wichtige ÖV-Projekte im Großraum Linz realisiert werden.

Mögliche Verkehrswirksamkeit der 2. Straßenbahnachse

Orientieren kann man sich sicher an den Fahrgastzahlen der derzeitigen Buslinien (12, 25).

Wie viele Fahrgäste könnten durch die 2. Straßenbahnachse erfasst werden?

Dazu wurden seit Beginn der Überlegungen zu dieser neuen Achse schon viele Überlegungen angestellt.

Eine gute Einschätzung kann der Vergleich mit der Innenstadt, die das Hauptgebiet der Verkehrsziele (sowohl Zielwege außerhalb von Linz als auch Binnenwege) in Linz ist, geben.

Die verwendeten Zahlen stammen aus der Verkehrserhebung 1992, markante Veränderungen dürfte es in der Zwischenzeit nicht gegeben haben, deshalb sollten aber auch diese Zahlen für eine größenordnungsmäßige Einschätzung reichen. Von 1992 bis zur nächsten Verkehrserhebung im Jahr 2001 haben die Binnenwege in Linz stark abgenommen, gleichzeitig hat sich die Anzahl der Ziel- und Quellwege erhöht.

Tabelle 1: Tägliche Wege in die Innenstadt und ins Franckviertel

Zielwege von außen in die Innenstadt	38.100	Zielwege von außen ins Franckviertel	9.300
Binnenwege in die Innenstadt	52.600	Binnenwege ins Franckviertel	15.600
Summe	91.000		25.000

Von den Binnenwegen ins Franckviertel kommt aber fast ein Drittel aus der Innenstadt, diese Wege können also nicht von einer landstraßenparallelen Straßenbahn abgedeckt werden, die 25.000 Wege reduzieren sich damit auf 20.000.

Die Innenstadt ist also von den Zielwegen 5 x so bedeutend wie das Franckviertel, durch das die neue 2. Straßenbahnachse geführt werden soll.

Wege, die über die neue 2. Straßenbahnachse durch das Franckviertel durchführen könnten (z.B. von Auhof nach Kleinmünchen) spielen im Vergleich schon eine eher untergeordnete Rolle.

Die oben erwähnten 20.000 Zielwege ins Franckviertel sind aber alle Wege mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die dort hinführen.

Welchen Anteil davon die Straßenbahn übernehmen kann, wird sich zeigen.

Der derzeitige Verkehr an der Landstraße lässt sich nicht so einfach auf eine 1.000 bis 1.300 m entfernte Achse verlagern. D.h. die 2. Straßenbahnachse wird einen gewissen Anteil übernehmen, aber nicht einen derart großen, wie die Größe des Projektes es vermuten lässt.

Lässt man einmal die größeren Netzüberlegungen und die Erhöhung der Flexibilität im Linzer Straßenbahnsystem weg, liegt das mögliche Fahrgastpotenzial für eine Straßenbahn im Bereich des Franckviertels eher an der unteren Grenze eines sinnvollen Einsatzes und könnte auch weiterhin mit einem (verstärkten) Busangebot abgedeckt werden.

Mit dem Schienenbonus einer Straßenbahn können aber wahrscheinlich doch einige zusätzliche Fahrgäste in diesem Viertel gewonnen werden.

Größte Entlastung bei möglichst landstraßennaher Trasse

Die größte Entlastung der Achse Landstraße brächte sicher eine 2. Straßenbahn unterhalb der derzeitigen Achse, wo mit 3 - 5-mal so vielen Fahrgästen zu rechnen wäre.

Dazu könnte z.B. ein Tunnel von der Haltestelle Unionkreuzung unter der Landstraße, Hauptplatz, Donau, dem Zentrum von Urfahr bis in den Bereich Harbach verlaufen. Durch die größere Tiefenlage sollte die Anzahl der Haltestellen auf 4-5 reduziert werden, dafür wäre die Straßenbahn hier deutlich schneller unterwegs als oberirdisch. Dieser Tunnel müsste ausschließlich bergmännisch vorgetrieben werden, hätte aber mit rd. 4 km Länge eine kürzere Tunnellänge als die jetzt geplante 2. Straßenbahnachse.

Allerdings würde man mit einer derartigen Lösung hauptsächlich nur die überfüllten Straßenbahnen entlasten und die Innenstadt noch stärker anbinden.

Auf den sonstigen Öffentlichen Verkehr in Linz hätte diese ebenfalls sehr teure Variante wahrscheinlich nicht viel Auswirkung.

Straßenbahnboom in Frankreich

Frankreich hat in den letzten 25 Jahren einen wahren Boom an neuen Straßenbahnstrecken erlebt. In ca. 25 Städten wurden komplett neue Strecken in teils alte Stadtzentren integriert. Diese wurden hauptsächlich oberirdisch angelegt, auf kurzen sensiblen Abschnitten verzichtete man mit Sonderlösungen sogar auf die Oberleitung.

Frankreich hat es damit ganz anders gemacht als Deutschland, wo in einigen Großstädten in den 60er und 70er Jahren Tunnelstrecken für die Straßenbahn angelegt wurden, die oft aber für einen späteren U-Bahn Betrieb vorgesehen waren.

Frankreich war aber auch 30 Jahre später dran, wo es eine Weiterentwicklung in der Philosophie gegeben hat und das deutsche Vorbild nicht übernommen wurde.

Oft wurde die (Wieder-)Errichtung der Straßenbahn auch dazu genutzt, den immer stärker werdenden Autoverkehr mit all seinen Nachteilen auf die Lebensqualität in der Stadt zurückzudrängen. Hauptstraßen wurden zu normalen Straßen bzw. in Extremfällen überhaupt aufgelöst. Zweirichtungsstraßen wurden zu Einbahnen, neue Fußgängerzonen entstanden.

Die neuen Straßenbahnsysteme genießen eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung, die Geschäftsumsätze in den Bereichen der neuen Trassen haben deutlich zugenommen.

Chance für eine Aufwertung der Stadt

Die Straßenbahn sollte nicht als notwendiges Übel zur Verkehrserschließung, das so weit wie möglich im Untergrund verschwinden sollte, sondern als Teil des städtischen Lebens gesehen werden. Eine Straßenbahn gehört – wie der Name schon sagt – im Normalfall in die Straße!

Durch die geringeren Straßenbreiten würde das Geschwindigkeitsniveau und damit die Lärmbelastung sinken. Das Sicherheitsniveau würde steigen.

Mit der Anordnung von Rasengleisen könnte wieder etwas mehr an Grün in die teils öden und sehr breiten Asphaltflächen Einzug halten.

Bei rd. 4.000 m Länge der Straßenbahnachse im Linzer Abschnitt wären das immerhin 25.000 m² an zusätzlichem Grün, eine Fläche doppelt so groß wie der Linzer Hauptplatz bzw. fast so groß wie der Volksgarten.

Nächste Schritte

Nachdem hier über 400 Millionen EURO ausgegeben werden sollen – somit mehr als 4-mal so viel wie beim größten bisherigen ÖV-Projekt in Linz – sollten vor einem Planungsauftrag viele weiteren Fragen geklärt bzw. beantwortet werden:

Darunter u.a.

- Offenlegung einer exakten Bedarfsanalyse und Verkehrsprognose für die
2. Straßenbahnachse
- Darstellung aller Argumente, die dafür sprechen, derart große Abschnitte unterirdisch zu errichten
- Suchen nach großen Sparpotenzialen durch eine weitgehend oberirdische Führung

Parallel dazu arbeitet derzeit ein Team von fünf Studenten der FH St. Pölten und der TU Wien an einer Projektarbeit zum Thema Neue Schienenachsen für Linz, u.a. mit dem Ziel, billigere Alternativen zur unterirdischen Straßenbahnachse zu finden. Ergebnisse dazu werden im April/Mai dieses Jahres vorliegen. Man sieht also, dass auch Außenstehende die seit zwei Jahren geplanten teuren Linzer Straßenbahnlösungen hinterfragen.

Es ist also besser, lieber noch ein bisschen über Varianten nachzudenken!

Die Entscheidung über den Bau einer neuen Brücke im Bereich der Eisenbahnbrücke soll vorgezogen werden. Vor Festlegung der Brücke sollte aber auch eine endgültige Klärung erfolgen, ob es eine weitere Schienenachse durch Linz geben wird. Dann kann man die neue Brücke auch halb so breit bauen.

Einige Zitate zu diesem Thema:

Haider: *Six wolle mit Milliardenaufwand die Gruberstraße für eine Minderheit erschließen.* (LR 12.5.94)

Kommentar: Was hat sich in den letzten 17 Jahren an den Voraussetzungen geändert?

Haider ist gegen einen Schienenstrang in der Gruberstraße. (LR 12.5.94)

Eigens eine völlige neue Stadtbahntrasse über Blumauer- und Gruberstraße zu schlagen – wie von der Stadt Linz einmal überlegt – sei wirtschaftlich nicht vertretbar. (LR 23.7.98)

Kommentar: Was hat sich in den letzten 13 Jahren an den Voraussetzungen geändert?

Dobusch zur Landstraße: *Zwei Gleise über und zwei Gleise unter der Erde.* Damit die Kapazität dieses Nadelöhrs steigt (OÖN 8.7.93)

Quellenangaben:

Die Zukunft der Städte, Harald A. Jahn, Phoibos Verlag, 2010

Französische Planungsleitbilder für Straßenbahnsysteme im Vergleich zu Deutschland, Dr. Christoph Groneck, 2007