

PRÜFUNG DER 2-ACHSEN LÖSUNG!

INITIATIVE VERKEHRSWENDE JETZT!

info@verkehrswende-jetzt.at
www.verkehrswende-jetzt.at

Linz, 02.07.2018

MEDIENINFORMATION

- **2. Schienenachse Linz** - OÖ Landesrechnungshof (LRH) fordert eine überwiegend oberirdische Trasse und umfassendere Variantenuntersuchungen
- **Die von uns vorgeschlagene „2-Achsen-Lösung“ darf nicht weiterhin ignoriert werden und muss in neue, offene Variantenuntersuchungen aufgenommen werden!**

Der OÖ LRH hat in seiner Initiativprüfung zur geplanten 2. Schienenachse Linz klar zum Ausdruck gebracht, dass die Trasse auch auf dem Abschnitt südlich der Donau weitgehend oberirdisch verlaufen soll.

Damit hat er genau das eingefordert, was wir seit Jahren aufgezeigt haben, aber von Politik und Medien bisher beharrlich ignoriert wurde.

Außerdem ist durch die Projektpartner Stadt Linz und Land OÖ das Fahrgastpotenzial und die genauen Kosten aller möglichen Varianten noch viel besser zu ermitteln, woraus sich dann die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der einzelnen Varianten ergeben. Diese sind laut oö LRH bei den einzelnen Varianten unzureichend geprüft worden.

Viel zu wenig hat sich der LRH allerdings mit der Frage beschäftigt, ob eine gemeinsame Führung von Straßenbahn und Normalspurbahnen sinnvoll und notwendig ist.

Diese Frage kann und darf keine politische Festlegung sondern in erster Linie eine offene Variantenuntersuchung klären.

Das große Potenzial der Einbindung von zusätzlichen Normalspurbahnen kann nur mit einer eigenen Trasse für die Normalspur aktiviert werden. Nur eine getrennte Führung hat das Potenzial, die für eine Umstellung in ein wirklich nachhaltiges und klimaverträgliches Verkehrssystem im Großraum Linz notwendigen Verkehrsmengen aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang bezweifeln wir auch, dass beim Neubau der Eisenbahnbrücke jetzt schon die dafür notwendigen Schritte gesetzt werden, und damit eine riesige Chance für die Zukunft verbaut wird.

Die schienenmäßige Erschließung des Linzer Osten kann nur der erste von mehreren notwendigen Schritten für eine ÖV-Offensive in Linz sein!

Weil die Politik keine Visionen für die nächsten und übernächsten notwendigen Schritte des Umbaus des Verkehrssystems in den nächsten 20 - 30 Jahren hat, dominiert der Glaube, dass man mit einem großen Projekt wie die 2. Schienenachse die anstehenden Probleme lösen kann.

Klar ist, dass für diese weiteren Schritte auch noch viel Geld notwendig sein wird und es deswegen nicht jetzt im ersten Schritt in einem nicht notwendigen Tunnel vergraben werden darf.

Hier wirkt sich auch das Fehlen eines schlüssigen Gesamtverkehrskonzepts für den Großraum Linz sehr negativ aus.

Für die Reduktion des Modalsplits des MIV auf den Straßenachsen nach Linz von dzt. mehr als 70 % auf ca. 50 % und bei den Binnenwegen von 40 % auf ca. 30 % müssen rd. 140.000 tägliche Autowege auf den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr verlagert werden.

Da kann eine unterirdische 2. Schienenachse mit 15 -20.000 zusätzlichen ÖV-Wegen maximal nur 15 bis-20 % davon aufnehmen, kann also nur ein Teil eines umfassenden Umbaus des Verkehrssystems sein.

Auf Basis der Ermittlung der jeweiligen Fahrgastpotenziale und Gesamtkosten haben wir aufgezeigt, dass eine getrennte Führung von 2 oberirdischen Trassen für Straßenbahn und S-Bahn („2-Achsen-Lösung“) gegenüber der gemeinsamen unterirdischen Führung ein mindestens doppelt so gutes Nutzen Kosten- Verhältnis ergibt.

Nähere Details dazu unter <https://www.verkehrswende-jetzt.at/2-straßenbahnachse/>

Wir können dazu keine Detailprüfung durchführen, können hier aber festhalten, dass diese Option der Nutzung der Hafenbahn bei der Systemstudie im Jahr 2016 ungerechtfertigter Weise fast ungeprüft (d.h. ohne die Ermittlung von Kosten und Fahrgastpotenzial) ausgeschieden wurde.

Nicht die Fahrzeit vom Mühlkreisbahnhof bis zum Hauptbahnhof ist entscheidend sondern die Möglichkeit der Fahrgäste durch Verlängerung einiger Bahnlinien direkt in den Linzer Osten zu gelangen. Da geht es also nicht um einen Umweg über das Hafenviertel sondern ganz im Gegenteil um kürzere Wege zu den Zielen im Hafengebiet, das ja in den nächsten Jahren einen enormen Aufschwung durchmachen soll. Dass auch so ein aufstrebendes Gebiet schienenmäßig erschlossen werden soll - v.a. auch aufgrund der großen Konkurrenz der nahen Autobahn - ist mehr als naheliegend.

Potenziale für neue Verbindungen in den Linzer Osten nicht nur mit der LILO sondern v.a. auch von anderen Schienenachsen (Westbahn West und Pyhrnachse)

Was beim Autoverkehr seit Jahrzehnten selbstverständlich ist, dass man auf gut ausgebauten Straßen bis zum Ziel kommt, sollte ansatzweise auch für ein dichtes Schienennetz im wachsenden Ballungsraum Linz gelten.

Es wird aber nur über eine mögliche Einbindung der LILO gesprochen, obwohl die Relationen Westbahn West und Pyhrnachse in den Linzer Osten viel bedeutender sind (in Summe 7 x so viele!). Weil die unterirdische Schienenachse keine Leistungsreserven hat, zusätzliche Linien aufzunehmen, denkt man diese notwendigen Erweiterungen um zusätzliche

Bahnverbindungen erst gar nicht an.

Die Entwicklung der besten Lösung für die Zukunft des Verkehrs im Großraum Linz benötigt aber Visionen und ein offenes Denken in Varianten und keine Trotzreaktionen auf die berechnete Kritik des oö Landesrechnungshofes.

für weitere Informationen:

Lukas Beurle, 0664 1640650

Hayk Pöschl, 0664 73167071

Die INITIATIVE VERKEHRSWENDE JETZT! ist ein Netzwerk von über 20 Bürgerinitiativen und Vereinen, die sich für eine umwelt- und menschenfreundliche Verkehrswende in OÖ einsetzen.