

Medieninformation

Klimaschutz in OÖ noch immer ein Stiefkind

Die Ausgangssituation:

- > Es wird überlegt die S-Bahn S5 um 8 km von Eferding nach Aschach zu verlängern!
- > keine Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots dort wo hohes Fahrgästepotential besteht, entlang der Hauptstecken wie zB. S1
- > strategische Prioritätensetzung bei der S-Bahn Weiterentwicklung - Fehlanzeige
- > Das OÖ S-Bahnkonzept hatte von Anfang an einige Konstruktionsfehler, die schleunigst beseitigt werden müssen

Wenn Behörden ihren Aufgaben nicht nachkommen, muss Zivilgesellschaft mit Ideen einspringen und stellt folgendes Konzept vor:

Es ist Zeit für "*S-Bahn zentral*"

kürzerer Takt im Zentralraum, mehr Haltestellen, kürzere Fahrzeiten

Ersten Ansätze zur S-Bahn in OÖ gab es 1992, 1994-1998

LR Entholzer beauftragte 2014 schweizer Firma "Metron Verkehrsplanung AG" mit S-Bahn Konzept, welches stark reduziert und an ÖBB Realität in OÖ angepasst wird.

S-Bahn in OÖ startet im Dez 2016

von Anfang an gab es mehrere Konstruktionsfehler :

1. viel zu spät eingeführt

2. Das Konzept 2016 ist auf Hauptbahnhof Linz zentriert – Sternlinienkonzept
Was wäre wenn alle Tramlinien am Bahnhof enden ?

3. Schlecht abgestimmte Fahrpläne sorgen für unnötige Wartezeiten in Linz bei Weiterfahrt

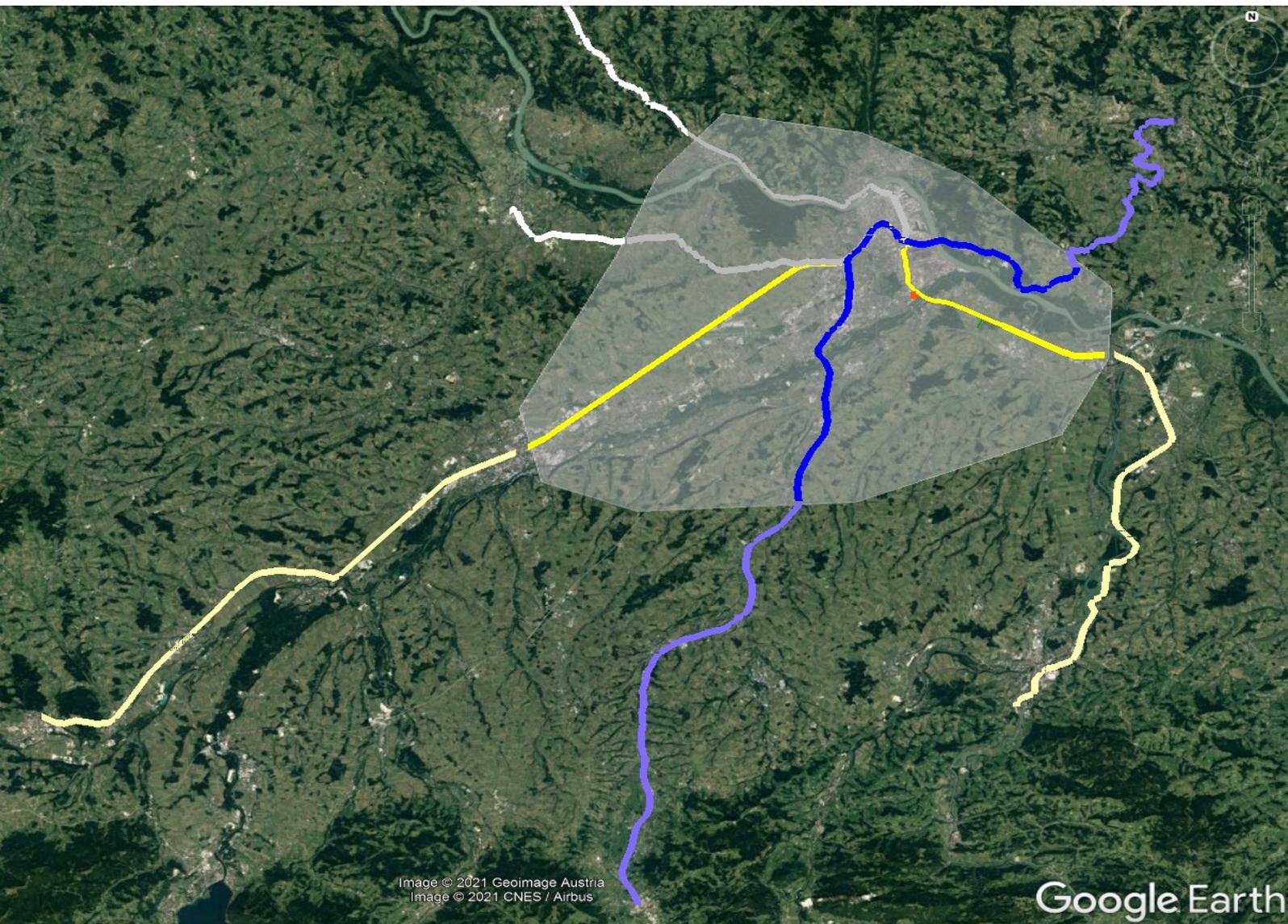
S2: Wels ab 12:36 an 12.59 Linz **24min Wz** S1 Linz ab 13.23 Ri Garsten
S2: Wels ab 13:36 an 13.59 Linz **6 min zu spät** S1 Linz ab 13.53 Ri Garsten

4. keine Durchmesserlinien wie international üblich zB. Wels - Linz – Garsten

5. unattraktiver Studenttakt, zu Hauptverkehrszeiten 30 min Takt

6. zu wenig Haltestellen in Linz, damit kaum zeitschonende Umstiegsmöglichkeiten

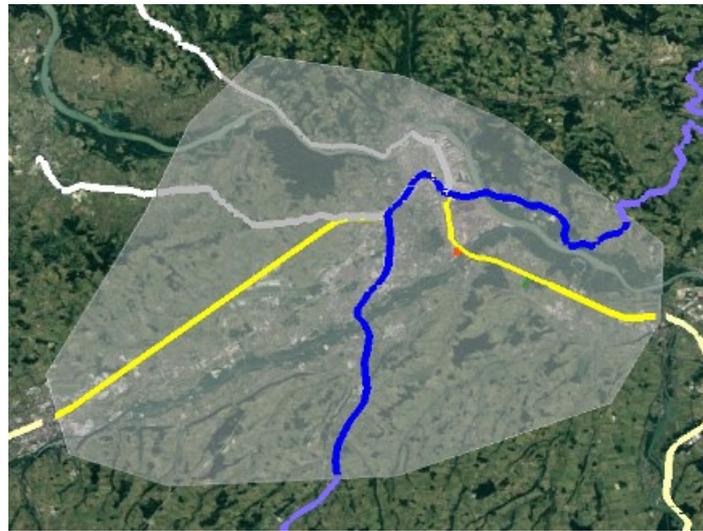
Die Lösung: *"S-Bahn zentral"*



S-Bahn *zentral*

Ziel:
*erhöhte Attraktivität für Fahrgäste,
Angebote deutlich verbessern*

das bedeutet:



weniger Umsteigen, schnellere Verbindungen, kürzere Fahrzeit

- > **räumliche und zeitliche Angebotsverdichtung für „Zentralregion Linz“**
- > **durch Taktverdichtung: 10 bis 15 min
als Ergänzung zur bereits bestehenden S-Bahn**
- > **durch mehr Haltestellen im Stadtbereich:
für besseren Umstieg auf andere Verkehrsanbieter**
- > **durch teilweise neue Linienführungen**
- > **neue zusätzliche Umsteigeknoten
für kürzere Gesamtreisezeit**
- > **und Durchmesserlinien für weniger Umsteigen**

S-Bahn-zentral

zusätzlich für **Zentralregion Linz**

- * dichter Takt
 - * neue Haltestellen
 - * neue zusätzliche Umsteigeknoten
- = weniger umsteigen
= kürzere Gesamtreisezeit

Durchmesser-Linien:

Wels - Enns S1/S2

Alkoven - Rottenegg S5/S8

Neuhofen - St.Georgen S3/S4

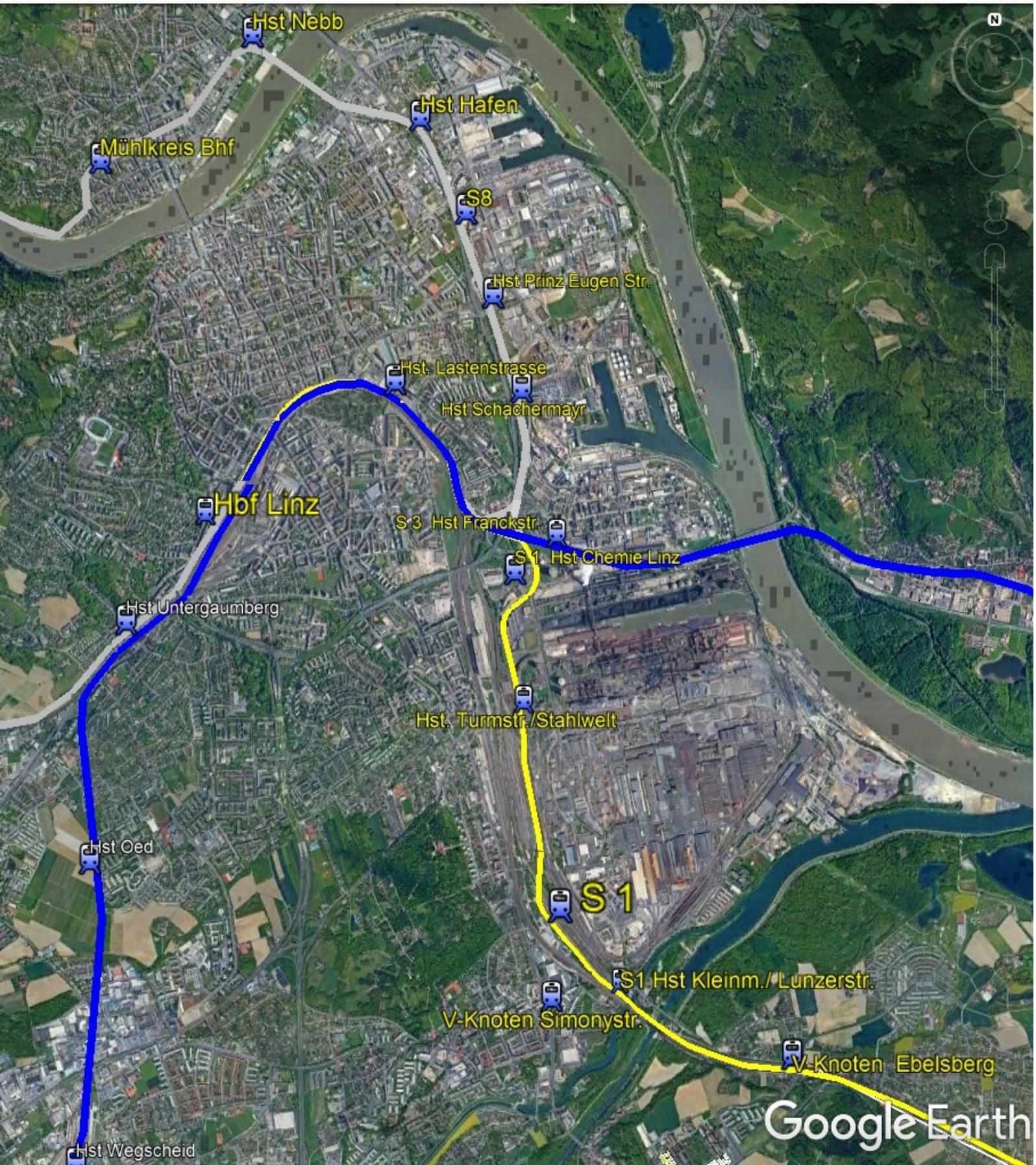
 neue Umsteigeknoten

> Flughafenanbindung

> zusätzliche Haltestellen im Stadtbereich

zusätzliche Haltestellen im Stadtbereich erleichtern den Umstieg

Streckenführung in Linz



eigene Grafik, Google Earth

Einzugsgebiet für S-Bahn zentral

S-Bahn OÖ Netzplan Zentralzone

- S1/S2 Wels – Linz – Enns – Garsten
- S3/S4 Kirchdorf - Neuhofen – Linz - St. Georgen - Pregarten
- S5 Eferding – Alkoven – Linz - Rottenegg



Schema ÖBB und eigene Grafik

S1/S2 Wels	22min	Linz	17min	Enns	gesamt 39 min	Fahrzeit-
S3/S4 Neuhofen	23min	Linz	19min	St. Georgen	gesamt 42 min	Fahrzeit
S5/S8 Alkoven	26min	Linz	15+20min	Rottenegg	gesamt 61 min	Fahrzeit

aktuell S3: 11min Stehzeit Linz - 42 min Fahrzeit - 7min Stehzeit in Pregarten = 60 min Takt !!

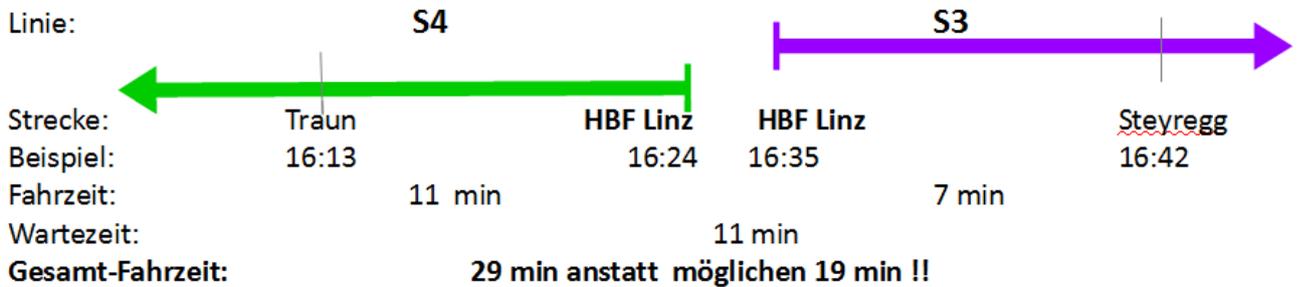
Unterschied zwischen Sternlinien und Durchmesserlinien - Auswirkungen

Fahrstrecke von Neuhofen durch Linz Hbf nach St. Georgen und retour

Das Fahrzeit-Problem bei fehlender Durchbindung, mangels Durchmesserlinien

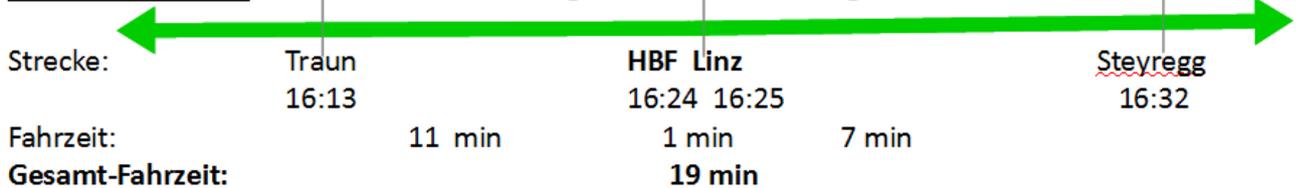
Sternlinien:

umsteigen und oft Bahnsteigwechsel am Hauptknoten!!



Durchmesserlinien

kein umsteigen und kein Bahnsteigwechsel



Die S-Bahnzüge S3 und S4 stehen je Fahrt jeweils 11 min im Endbahnhof in Linz, anstatt zu fahren!

Bei Durchmesserlinien wird in Linz Hbf nur kurz angehalten und dann weitergefahren!!

eigenes Foto, eigene Grafik



Die Geschichte der Bekehrung von Franz und Franziska M. :

Es ist Zeit für "S-Bahn zentral"

kürzerer Takt im Zentralraum, mehr Haltestellen, kürzere Fahrzeiten

Franz und Franziska M. wohnen im Zentralraum, fahren mit dem Auto zur Arbeit und sagen: „Die S-Bahn ist für uns unpassend.“ Warum ist das so? Dem wollen wir nachgehen.

Die ersten Ansätze zur S-Bahn in OÖ gab es 1992, die schließlich im Dezember 2016 in Betrieb ging.

„Böse Zungen behaupten die S-Bahn ist nichts anderes als die bisherige Regionalbahn, bloß die Züge wurden hellblau angestrichen.“

Experten wunderten sich, dass eine Sternlinien-Konzept und nicht das international üblich Durchmesserlinien-Konzept (z.B. Neuhofen/Pregarten) verwendet wurde. Weniger Umstiege und kürzere Gesamtfahrzeiten hätte man damit erreicht. Das OÖ S-Bahnkonzept hatte von Anfang an einige Konstruktionsfehler, die jetzt nach fünf Jahren Betriebserfahrung beseitigt werden müssen.

Um Franz und Franziska M. vom Auto auf die Bahn zu bringen und dabei auch klimaschonend vorzugehen braucht es mehr als nur hellblaue Farbe.

Deshalb wurde von der *Verkehrswende – jetzt!* und *Klimaallianz OÖ* die Idee der **"S-Bahn zentral"** als *leistungsfähiges Mobilitätsrückgrat für die Zentralregion Linz* entwickelt, weil res ja sonst niemand tut.

Damit können Franz und Franziska M. mit dem Auto oder Rad nur zum nächsten P&R Platz fahren und dann klimaschonend auf Öffis umsteigen.

Attraktiv bedeutet schnell (und ohne Stau), auf kurzem Weg (wenig Umstiege), kurze Wartezeiten (kurze Taktzeiten) und kostengünstig (Klimaticket) das Fahrziel zu erreichen. Sinkt die Attraktivität, auch nur wenig, steigt man auf das vorhandene KFZ um und nimmt Staus in Kauf, auch weil man mit dem Auto (gefühl) flexibler zu sein glaubt.

Das Angebot für Franz und Franziska M. der bisherigen S-Bahn bleibt aufrecht. Dieses wird um ein zusätzliches Fahrangebot in einer der dicht besiedelten Zentralzone um Linz mit einem kurz getakteten Fahrplan ergänzt. Die Umstellung auf das neue Durchmesserlinienkonzept verbessert gemeinsam mit vier neuen Linzer Haltestellen die Umstiegsmöglichkeiten.

Diese Haltestellen in Kleinmünchen/Lunzerstraße, VOEST/Stahlwelt, Chemiepark/Franckstraße/S3 und Lastenstraße/Grüne Mitte sind ideale Umstiegspunkte ins Netz der Linz Linien und erleichtern Franz und Franziska M. (den Fahrgästen) eine kostengünstige schnellere Verbindung zum Zielpunkt und damit eine Fahrzeitverkürzung.

Im Gleisumbaubereich Verschiebebahnhof Kleinmünchen, welcher erst frühestens 2030 abgeschlossen sein wird, kann die Streckenführung über die sogenannte „VOEST-Schleife“ erfolgen.

Damit werden auch die drei neuen Nahverkehrsknoten bei der Voest/Chemiepark Einfahrt (S-Bahn und Bus 25,27), in Linz-Untergaumberg (S-Bahn, Tram,Bus) und auch Urfahr-Ferihumerstraße (S-Bahn, Tram,Bus) möglich. Ausserdem erschließt sich die Möglichkeit die S5 über den Hbf hinaus zum NVK Chemiepark in den Hafen, die neue Eisenbahnbrücke, mit bis dann gelegten Schienen, über den Mühlkreisbahnhof bis nach Rottenegg als S-Bahn geführt wird.

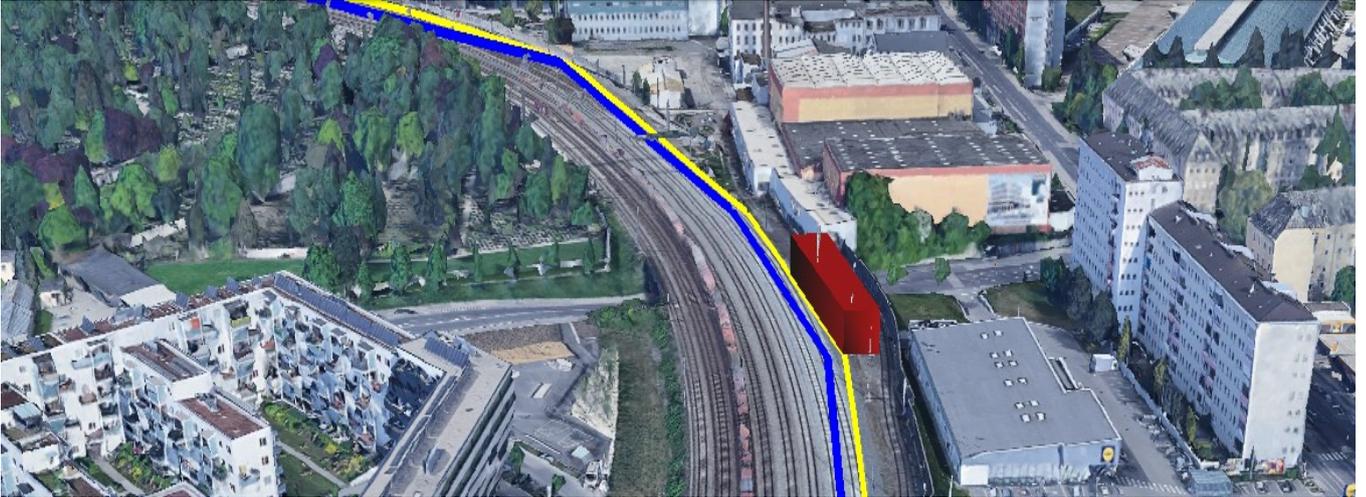
Für den weiteren Nahverkehrsknoten Kleinmünchen-Simonystrasse (S-Bahn, Tram,Bus) bedarf es aber noch einer Shuttle-Verbindung zur S-Bahn Hst Lunzerstraße.

Im Gegensatz zum bis vor kurzen breitenwirksam diskutierten Seilbahnprojekt von Ebelsberg bis in den Hafen, sind die Gleise für den Ausbau der S-Bahn in Linz schon gelegt und die Investitionskosten betragen nur einen Bruchteil.

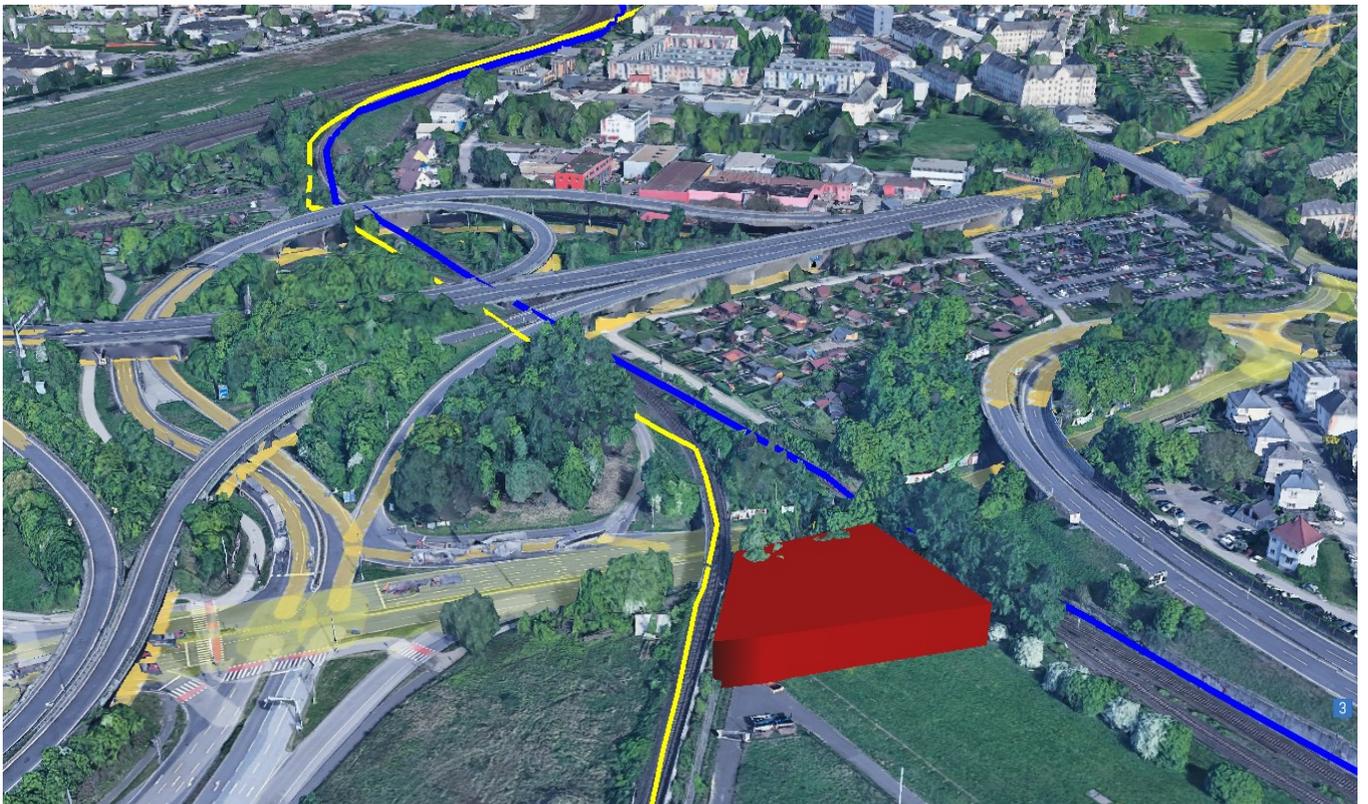
Für Franz und Franziska M. ist ein leistungsstarkes S-Bahn Netz die „pulsierende Schlagader des öffentlichen Verkehrs“, welche einen enormen Beitrag zum Klimaschutz und zur Entlastung von Kfz-Stauzonen leistet und den Ausbau von Straßen größtenteils unnötig macht.

S-Bahn-zentral

zusätzliche Haltestellen im Stadtbereich von Linz



Haltestelle S1/Bus: Lastenstraße/GrüneMitte/Franckstr. alle Bilder von Google Earth und eigene Grafiken
Grafiken



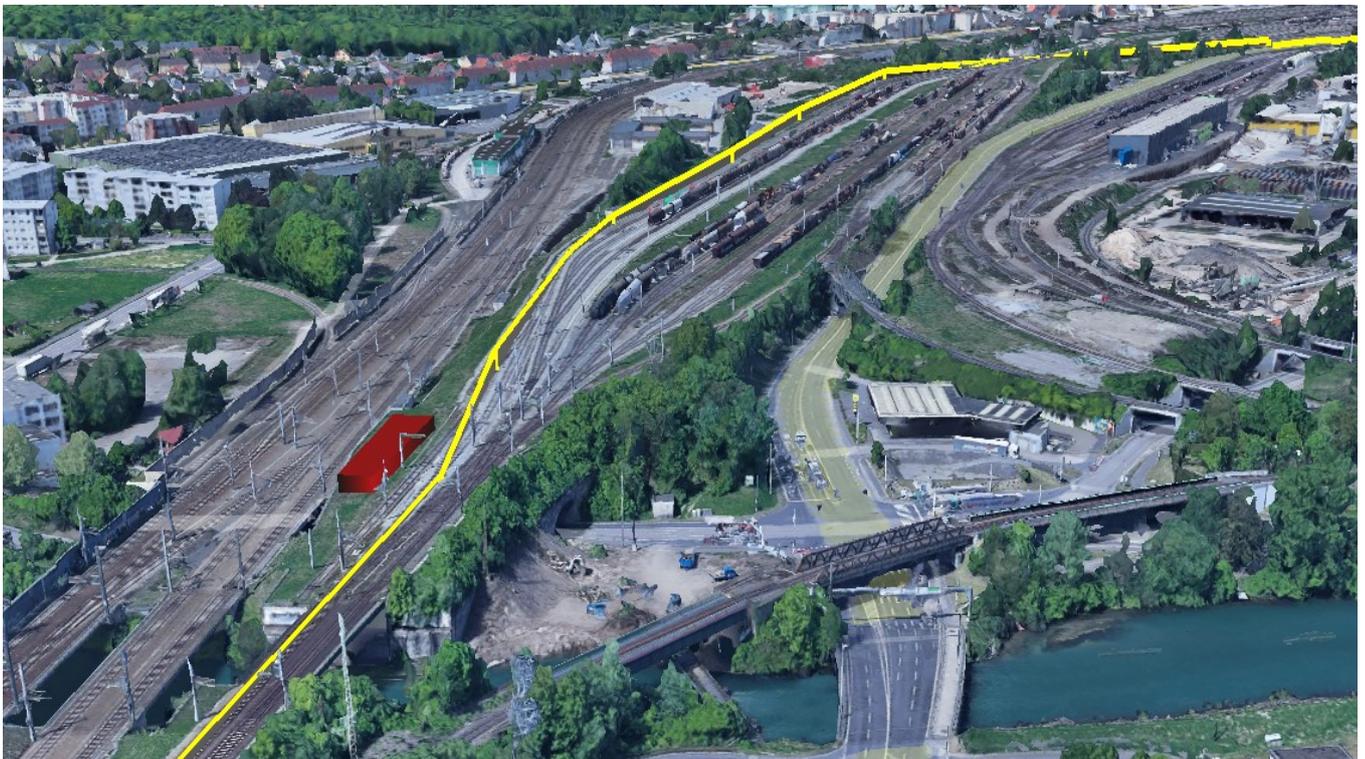
Haltestelle S1 / S3 / Bus: Chemiepark/VOEST A7 alle Bilder von Google Earth und eigene Grafiken



Haltestelle S1/Bus: Turmstraße- VOEST - Stahlwelt

Earth und eigene Grafiken

alle Bilder von Google

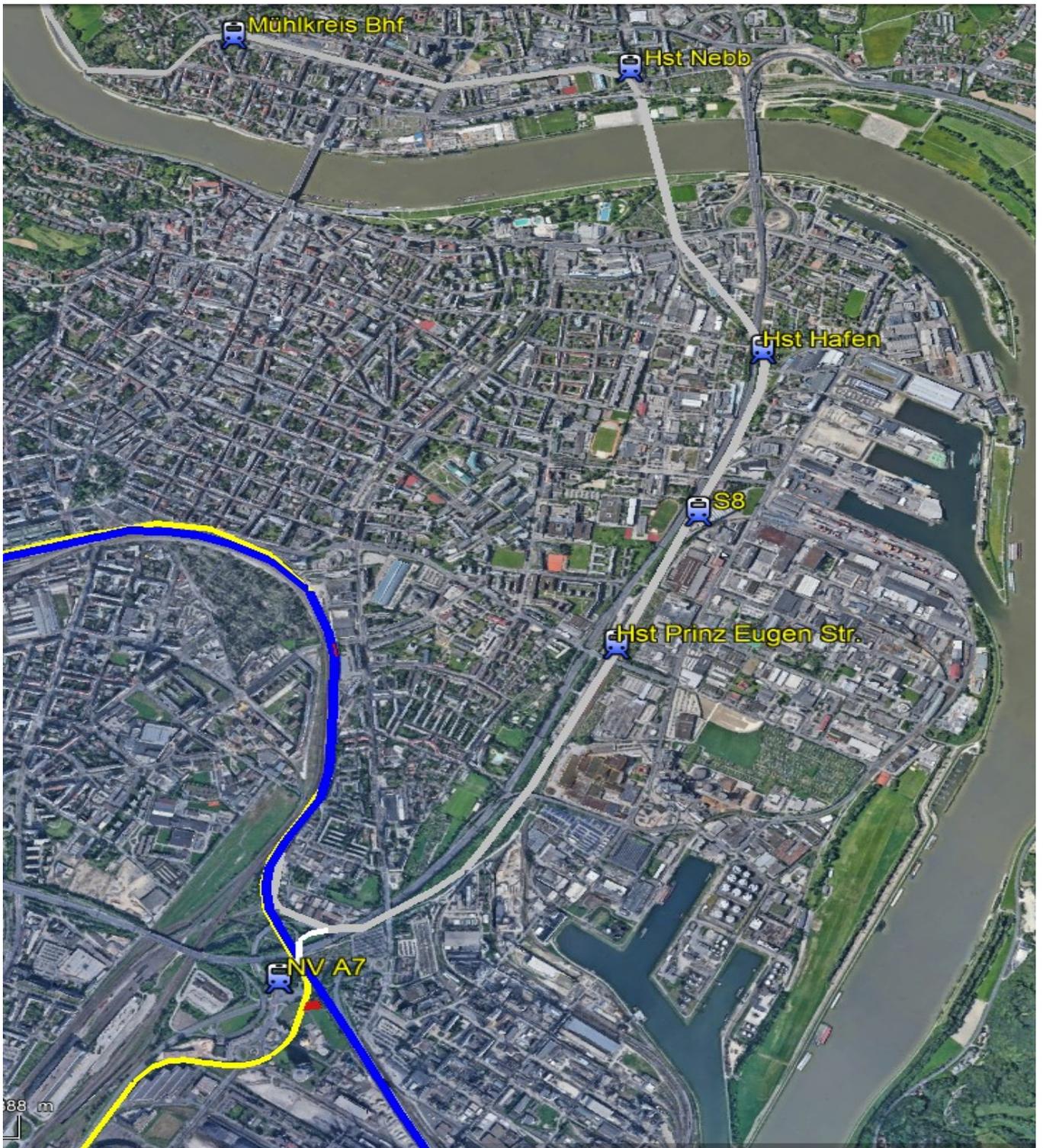


Haltestelle S1/Tram/Bus: Kleinmünchen/Lunzerstraße

und eigene Grafiken

alle Bilder von Google Earth

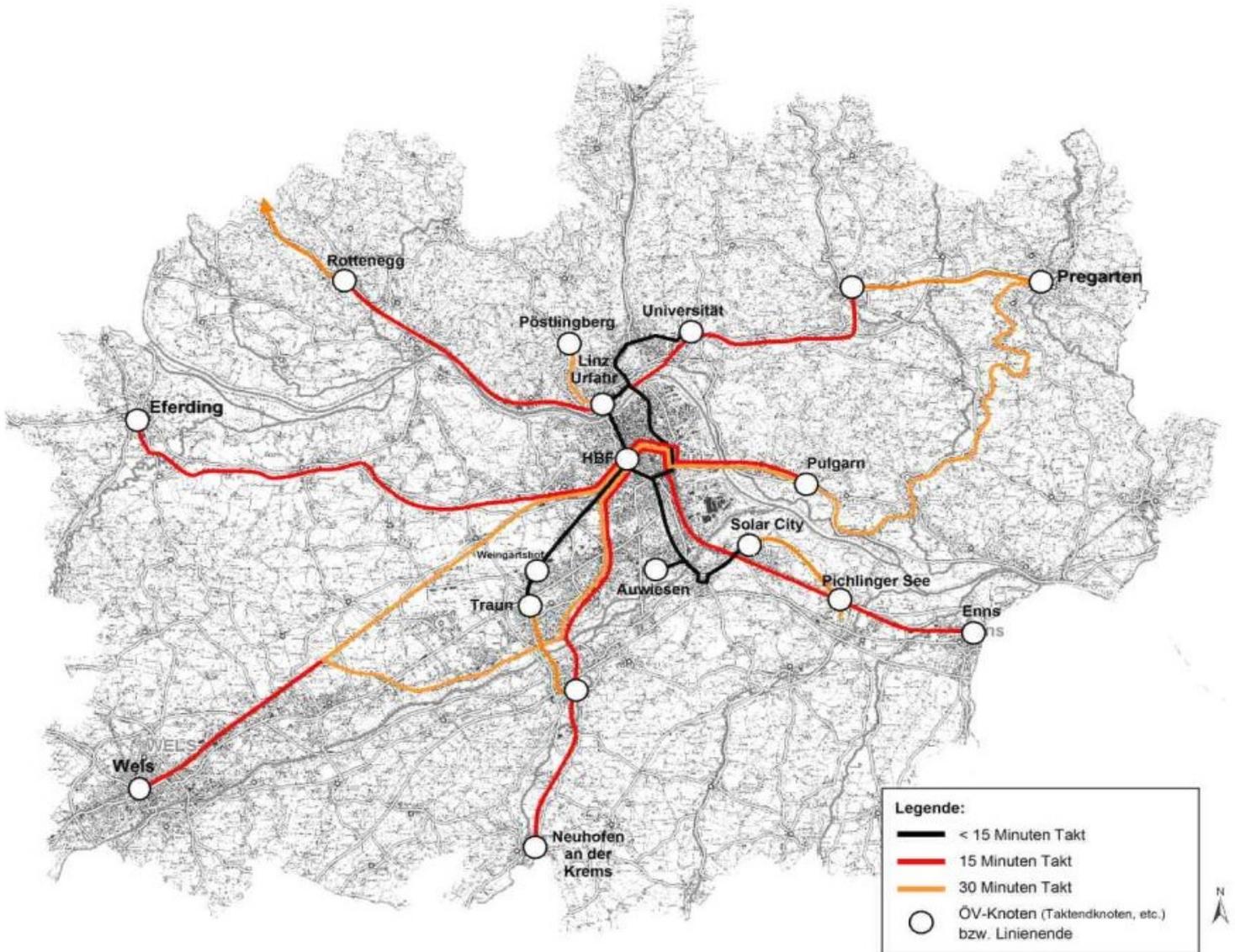
S8 Streckenführung HBF Linz bis Mühlkreis Bhf



alle Bilder von Google Earth und eigene Grafiken

Auszug aus Generalverkehrsplan Großraum Linz 2013

Abb. 7.3-4: Vorgeschlagenes Taktangebot für die Schienenstrecken bis 2025 (Vollbahn, Straßenbahn und Stadt-RegioTram HVZ – Hauptverkehrszeit; in der Nebenverkehrszeit wird die Zeitdauer des Taktintervalls verdoppelt).



Auszug aus Generalverkehrsplan Großraum Linz 2013

Tab. 7.3-1: Vorschlag für ein definiertes Mindestangebot an Taktzeiten des Öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz

	Taktzeiten		
	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit tagsüber	Abend und Wochenende
ÖV-Hauptachsen innerhalb von Linz	5/7,5/10 Minuten	10/15/30 Minuten	15/30 Minuten
ÖV-Nebenachsen innerhalb von Linz	15/30 Minuten	15/30 Minuten	30/60 Minuten, in dünn besiedelten Gebieten mit AST
ÖV-Hauptachsen im Großraum Linz nach Linz	15/30 Minuten	30/60 Minuten	60/120 Minuten
Andere Linien im Großraum Linz	30/60 Minuten	60/120 Minuten	120 Minuten bzw. flexible nachfragegesteuerte Systeme AST, Rufbus etc.

Interviews/Berichte:

Radio FRO Neue S-Bahn zentral für Linz 8,6 min <https://cba.fro.at/545705>

lifeRadio Bericht: <https://www.liferadio.at/on-air/detail/bessere-s-bahn-fuer-zentralraum-linz-gefordert>

Interview: https://www.liferadio.at/fileadmin/user_upload/Audio/B7964EE5-550C-FOC6-46da6029614a8a0fab50aa46cf161819-C5EF-C9621DAD402F.mp3

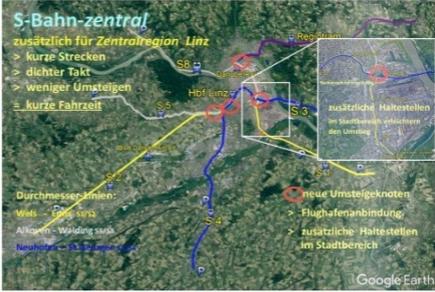
Bericht in Solidarisches Linz 1/2022 Seite 8 und 9 <https://www.solidarwerkstatt.at/region-kommunal/solinz-solidarisches-linz-onlinezeitung>

Verkehr 8

Es gibt Alternativen

S-Bahn für die Zentralregion Linz

Es gibt Alternativen zum Bau neuer Autobahnen in Linz. Gerald Ludwig, engagiert bei der Bürgerinitiative Linz-Süd, stellt seine Überlegungen für eine „S-Bahn zentral“ dar, die dem Öffentlichen Nahverkehr in und um Linz einen neuen Schub geben würde. SOLINZ hat sich mit ihm darüber unterhalten.



SOLINZ: Du engagierst dich gegen den Bau der sogenannten „Ostdurchführung Linz“, also der geplanten Autobahn durch den Süden von Linz. Welchen konkreten Vorschlag für eine umweltfreundliche Off-Alternative für Menschen, die nach Linz pendeln, hast du gemacht?

Gerald Ludwig: Der Ausgangspunkt der Idee einer leistungsfähigen „S-Bahn zentral“ für die Zentralregion Linz liegt bei der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zur „Ostdurchführung von Linz“. Dabei wurden 2018 viele erhebliche Fehler gemacht, unter anderem auch bei der Grundlagenforschung. Es wurden KEINE alternativen Verkehrslösungen, weder für Personen noch für Güterbeförderung auf der Schiene untersucht, sowie es das SUP Gesetz verlangt. Das haben wir Bürgerinitiativen jetzt nachgeholt und eine Alternativlösung vorgelegt.

Der Linz Süden ist schon seit über 10 Jahren eine verkehrsmäßig vernachlässigte Region mit tagtäglich regelmäßigem Staus an mehreren Stellen und nichts passiert zur Problemlösung.

Die Verkehrsuntersuchungen des Landes OÖ zeigen, dass die Situation durch die „Ostdurchführung“ nicht verbessert wird. Im Gegenteil es wird aus mehreren Gründen noch schlimmer, aber das wird vernachlässigt.

Zusätzlich wurde bei dieser Untersuchung auch „vergessen“, dass bis 2025 ca. 6.000 Wohnungen zwischen Ebelberg und Asten geplant sind, die auch zusätzlichen Verkehr auslösen.

Um diesem Verkehrsdilemma Einhalt zu gebieten und gleichzeitig das Klima zu schützen, muss das Potenzial einer leistungsfähigen S-Bahn genutzt und Fahrzeit verkürzt werden. Gleichzeitige soll vom sternförmigen Liniennetz mit „Anfangs-Endpunkt Hbf Linz auf das moderne Konzept der international üblichen Durchmessersysteme“ umgestellt werden mit dem Vorteil von weniger Umstiegen und damit einer Fahrzeitverkürzung. S1 und S2, S3 und S4 werden dann jeweils zu einer Linie und S5 bis nach Rottenegg verlängert.

Auf der 8km langen S1-Strecke Ebelberg bis Hauptbahnhof sind keine Haltestellen. Das muss geändert werden, denn die zusätzlich Haltestellen von Kleinnünchen, VOEST/ Stahlwelt, Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten. Die Streckenführung über die sogenannte „VOEST/Stahlwelt“ ermöglicht dies. Die Errichtung eines Öffi-Knotens, Busse und mehrere S-Bahnen, unterhalb des A7 Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten. Die Streckenführung über die sogenannte „VOEST/Stahlwelt“ ermöglicht dies. Die Errichtung eines Öffi-Knotens, Busse und mehrere S-Bahnen, unterhalb des A7 Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten. Die Streckenführung über die sogenannte „VOEST/Stahlwelt“ ermöglicht dies. Die Errichtung eines Öffi-Knotens, Busse und mehrere S-Bahnen, unterhalb des A7 Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten.

erleichtern den Fahrgästen zum Zielpunkt und damit eine Fahrzeitverkürzung. Ein weiterer Punkt ist die Schienenstreckenführung, welche bis 2030 durch den Ausbau der Weststrecke im Bereich Verschiebebahnhof Kleinnünchen beinträchtigt sein wird. Selbst nach 2030 wäre bei dieser Schienenstrecke keine Möglichkeit die Haltestellen VOEST/ Stahlwelt und Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufahren. Die Streckenführung über die sogenannte „VOEST/Stahlwelt“ ermöglicht dies. Die Errichtung eines Öffi-Knotens, Busse und mehrere S-Bahnen, unterhalb des A7 Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten. Die Streckenführung über die sogenannte „VOEST/Stahlwelt“ ermöglicht dies. Die Errichtung eines Öffi-Knotens, Busse und mehrere S-Bahnen, unterhalb des A7 Chemiepark/ Franckstraße/ S3 anzufrachten.

Verkehr 9

S-Bahn zentral

für weniger Umstiegen und schnellere Verbindungen

Angebotsverbetterung für „Zentralregion Linz“ durch zusätzliche Mobilitäts-Dienstleistung

Ziel: erhöhte Attraktivität für Fahrgäste
Angebote deutlich verbessern

durch kurze Strecken: max 25 km vom Hbf Linz entfernt durch Taktverdichtung: 10 bis 15 min Fahrzeit der bisherigen „S-Bahn“ bis nach mehr Haltestellen im Stadtbereich: No-Busson-Übergang auf andere Verkehrsmittel durch teilweise neue Linienführungen neue Umsteigeknoten als Vor-Bahnhofe und Durchmesserserien



ein Impuls für Klimaschutz und Verkehrslösungen

VERKEHRSWENDE-JETZT!

Linz 2021 erstellt von Gerald Ludwig

„Neue Eisenbahnbrücke“ bis nach Rottenegg fahren könnte.

SOLINZ: Welche Details habt ihr zu den Nahverkehrsknoten angeordnet?

Gerald Ludwig: Drei Nahverkehrsknoten bei Voest/Chemiepark Einfahrt (S-Bahn und Bus), in Linz-Untergaumburg (S-Bahn, Tram, Bus) und auch Urfahr/Ferihmenstraße (S-Bahn, Tram, Bus) sind möglich. Für den potenziellen Nahverkehrsknoten Kleinnünchen-Simronystraße (S-Bahn, Tram, Bus) bedarf es aber noch einer Shuttle-Verbindung zur S-Bahn Haltestelle Lunzerstraße.

Durch diese Verbesserung der Mobilitätsangebote könnte ein Teil der KFZ-Fahrwege von Pendlern klimaschonend entfallen und die „zerstörte“ Autobahn durch Linz Süd“ und seine Naherholungs- und Naturschutzgebiete wird noch unnötiger.

Mehr Details bitte dem Folter-„S-Bahn zentral“ entnehmen (zu bestellen bei: info@verkehrswende-jetzt.at)

SOLINZ: Wie reagiert bisher die Politik auf diesen Vorschlag?

Gerald Ludwig: Das Grundkonzept wurde 2018 mehreren Parteien vorgestellt. Bürgermeister Luger (SP) und Ex-Stadtrat Hein (FP) haben hingewiesen, die S-Bahn sei ein Thema des Landes OÖ mit seinem ÖÖ Verkehrsverbund und deswegen könne die Stadt Linz nichts unternehmen. Die Grünen haben dazu im Herbst 2018 eine Resolution im Linzer Gemeinderat eingebracht, diese wurde aber abgelehnt. Im Spätherbst 2021 wurde das erweiterte „S-Bahn zentral“ Konzept dem neuen Linzer Verkehrsstadtrat Baier vorgestellt.

SOLINZ: Wie erklärst du dir diese Widerstände von seiten der politisch Verantwortlichen?

Gerald Ludwig: Der ÖÖ Verkehrsverbund (ÖÖVV) als Mobilitätskoordinator und die Linz Linien GmbH als städtischer Mobilitätsdienstleister werden als Konkurrenten wahrgenommen. Erfreulich ist, dass die S-Bahnstrecke S5 (Lil) von Eferding nach Aschach verlängert werden soll, aber warum wird die S1 mit einem viel größeren Fahrgästepotential nicht vorrangig weiter verbessert? Ich finde es schade, dass Konkurrenzneid und strategische Fehleinschätzungen politischer Entscheider die so notwendige Verbesserung des ÖPNV und den dringend notwendigen Klimaschutz beeinträchtigen, insbesondere weil dieses Konzept der dringend notwendigen Verstärkung des Klimaschutzes sehr zuträglich wäre und ein wesentlicher Ansatz zur Lösung des Stauproblems in Linz Süd ist.

SOLINZ: Was sind aus deiner Sicht die nächsten Schritte, um diese „S-Bahn zentral“-Region um Linz zu verwirklichen?

Gerald Ludwig: Wir haben den Informationsfolder „S-Bahn zentral“ erstellt und werden eine Pressesauberung an Medien und politische Parteien in Stadt und Land, sowie ans Bundesministerium für Klimaschutz und Infrastruktur und die Klimallianz OÖ senden. Wir stehen bereit unsere Vorschläge auch in persönlichen Gesprächen mit kooperationsbereiten Fachexperten zu erörtern.

ein Angebot, das man einfach nicht ablehnen kann