

Diplomarbeit

Identifizierung und Kategorisierung von Einflussfaktoren auf Planung und Realisierung von Schieneninfrastruktur

Dargestellt am Beispiel der geplanten RegioTram
Linz-Gallneukirchen-Pregarten

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl
280/5 Fachbereich für Verkehrssystemplanung
Department für Raumplanung

Eingereicht an der **Technischen Universität Wien**
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Jakob Hubmann
0256387

„2015 bis 2025 muss [ein] Jahrzehnt des öffentlichen Verkehrs werden. [...] Die verkehrspolitischen Herausforderungen der nächsten Jahre können nur durch eine massive Schwerpunktsetzung auf den öffentlichen Verkehr bewältigt werden.“

Auszug aus einer Presseaussendung von LH-Stellvertreter Reinhold Entholzer (SPÖ),
Landeskorrespondenz Nr. 181, 21. September 2015

Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet. Diese Schreibweise schließt aber selbstverständlich das jeweils andere Geschlecht mit ein.

Zusammenfassung

Die Planung und Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten ist eine Herausforderung für alle Beteiligten. Von der Idee über die Umsetzung bis hin zur Eröffnung vergeht oft eine Zeitspanne von mehreren Jahren oder sogar Jahrzehnten. Dabei kann es sein, dass sich das Projekt in diesem Zeitraum aufgrund der unterschiedlichsten Einflussfaktoren verändert und weiterentwickelt. Es ist aber auch möglich, dass die Einflüsse die Umsetzung des Vorhabens verhindern. Aufgrund der Vielschichtigkeit von solchen Unterfangen können schon kleinste Einflüsse eine große Wirkung haben und das Projekt nachhaltig beeinflussen.

In dieser Arbeit wird versucht, anhand eines geplanten regionalen Nahverkehrsprojekts die maßgeblichen Einflussfaktoren auf Schieneninfrastrukturprojekte zu identifizieren und zu kategorisieren. Als Beispielprojekt dient die in Planung befindliche RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten, die von der oberösterreichischen Landeshauptstadt in das nordöstliche Umland führen soll. In weiterer Folge werden die ermittelten Faktoren einer Bewertung unterzogen und deren Übertragbarkeit auf andere Schienenprojekte überprüft.

Abstract

Planning and realising rail infrastructure projects is challenging for all the parties involved and it may take many years or even decades from the initial idea of a project until its completion. Over such a long period of time a lot of different factors can influence the project. These influencing factors may lead to changes in the project's orientation or even to its cancellation. Due to the complexity of infrastructure projects even the smallest factors can have a great impact on the processes of planning and realisation.

This work tries to identify and classify the relevant factors that influence infrastructure projects. The planned Light-Rail Connection between the capital of Upper Austria, Linz, and the north-eastern urban hinterland around the municipalities of Gallneukirchen and Pregarten is used as an example for this procedure. Subsequently the identified factors are grouped whether or not they can be seen as indispensable for the project. The final step is to investigate the applicability of these factors to similar projects.

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG, ABSTRACT	II
INHALTSVERZEICHNIS	1
1. EINLEITUNG.....	3
2. AUFGABEN- UND ZIELSTELLUNG DER ARBEIT	4
3. VORGANGSWEISE.....	5
4. DAS PROJEKT REGIOTRAM LINZ-GALLNEUKIRCHEN-PREGARTEN	9
4.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN	9
4.2 GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK	12
4.3 AKTUELLE ENTWICKLUNG	13
5. DARSTELLUNG UND KATEGORISIERUNG DER EINFLUSSFAKTOREN	15
5.1 VERKEHRLICHE EINFLUSSFAKTOREN	15
5.1.1 Pendlerströme und Siedlungsentwicklung im Projektgebiet.....	16
5.1.2 Das bestehende Bussystem entlang der Planungsachse	18
5.1.3 Die Linzer Eisenbahnbrücke	21
5.1.3.1 Die Geschichte der Brücke bis zum Jahr 1982 und ihre Bedeutung	21
5.1.3.2 Denkmalschutz und Brückenzustand	23
5.1.3.3 Verkauf der Eisenbahnbrücke und Neubaubeschluss.....	25
5.1.3.4 Bedeutung für die Verbindung Linz-Gallneukirchen-Pregarten.....	28
5.1.4 Zusammenfassung der verkehrlichen Einflussfaktoren.....	29
5.2 ORGANISATORISCHE FAKTOREN	31
5.2.1 Gründung einer Errichtungsgesellschaft oder Planungsgemeinschaft.....	32
5.2.1.1 Die Nahverkehrsdrehscheibe	33
5.2.1.2 Die NAVEG und ihre Projekte	33
5.2.1.3 Die Schiene OÖ GmbH.....	35
5.2.1.4 Die NSL GmbH	36
5.2.1.5 Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz.....	37
5.2.2 Die öffentliche Meinung und Beteiligung der Betroffenen Bürger	38
5.2.3 Zusammenfassung der organisatorischen Faktoren	41
5.3 FINANZIELLE FAKTOREN	42

5.3.1	Finanzierung des Projekts – derzeitiger Stand.....	42
5.3.2	Kostenschätzung für den Bau der RegioTram-Strecke	42
5.3.3	Finanzierungsbeteiligung durch den Bund.....	46
5.3.4	Zusammenfassung der finanziellen Faktoren	47
5.4	NETZBEZOGENE FAKTOREN.....	48
5.4.1	Bestehende und in Bau befindliche Schienen- und Nahverkehrsinfrastruktur ...	48
5.4.1.1	Die Linzer Straßenbahn	48
5.4.1.2	Straßenbahnausbau über die Stadtgrenzen – Stadt-RegioTram Traun.....	50
5.4.1.3	Bedeutung für das RegioTram-Projekt.....	53
5.4.2	In Planung befindliche Schienen- und Nahverkehrsinfrastruktur.....	54
5.4.2.1	Planungsgeschichte Stadtbahn und City-S-Bahn	55
5.4.2.2	Der Regio-Liner als Alternative.....	60
5.4.2.3	City-S-Bahn vs. Regio-Liner.....	62
5.4.2.4	Entscheidung für das System RegioTram auf der Mühlkreisbahn Neu	63
5.4.2.5	Befürworter der City-S-Bahn und der Mühlkreisbahn in Normalspur.....	65
5.4.3	Die zweite Straßenbahnachse	65
5.4.4	Zusammenfassung der Netzbezogenen Faktoren.....	74
6.	WERTIGKEIT DER EINFLUSSFAKTOREN	76
6.1	HEMMENDE UND FÖRDERLICHE FAKTOREN	76
6.2	UNABDINGBARE EINFLUSSFAKTOREN	78
6.2.1	Die Eisenbahnbrücke / die Frage der Donauquerung.....	78
6.2.2	Die zweite Straßenbahnachse	79
6.2.3	Die Finanzierung / die Planungs- und Baukosten	80
6.2.4	Zusammenfassung der „unabdingbaren“ Faktoren.....	81
7.	ERKENNTNISSE FÜR DIE ZUKÜNFTIGE PLANUNG UND UMSETZUNG VON SCHIENENVERKEHRSPROJEKTEN	82
8.	LITERATURVERZEICHNIS	87
9.	ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS.....	102

1. Einleitung

Infrastrukturgroßprojekte stellen Politiker, Planer und Behörden vor große Herausforderungen. Zwischen der Idee und der Eröffnung stehen viele einzelne Prozessschritte und in vielen Fällen eine lange Zeitspanne. Manche derartige Projekte enden trotz großer Anstrengungen kurz vor Umsetzungsbeginn wieder in der Schublade der Planer oder der Politiker, andere werden bereits im Planungsstadium wieder verworfen. Die Gründe hierfür sind natürlich sehr unterschiedlich. Aufgrund der Vielfalt an Planungs- und Ausführungsoptionen bei umfangreicheren Projekten ergeben sich allerdings auch entsprechend viele Unsicherheiten. Die Vorhaben sind daher natürlich auch besonders anfällig für Einflüsse jeglicher Art. Schon die kleinsten Faktoren können die Planung oder Umsetzung um Jahre verzögern oder gar gänzlich verhindern.

Auch der geplante Neubau einer Verbindung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Form einer RegioTram zwischen der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz und ihrem nordöstlichen Umland ist ein Projekt, für welches schon verschiedenste Studien und Planungen durchgeführt wurden, ohne dass es bisher zur Umsetzung kam.

Aktuell wird ein Trassenfindungsverfahren, zum Teil unter Beteiligung der betroffenen Bevölkerung, durchgeführt, welches im Jahr 2012 offiziell gestartet wurde. Gleich zu Beginn wurde auch schon ein Fertigstellungstermin für das gesamte Projekt genannt. Der Baubeginn sollte im Jahr 2021 erfolgen, der Zeitplan sah eine Errichtung bis 2025 vor.¹ Mittlerweile ist von einem Baubeginn frühestens 2023 die Rede, ein Zeitpunkt für den Abschluss des Projekts wird nicht mehr bekannt gegeben.²

Die Trassenfindung für die Bahnstrecke läuft nach verkehrs- und raumplanerischen sowie verkehrstechnischen Gesichtspunkten ab. Aufgrund unterschiedlicher Kriterien wird dabei die optimale Trasse ausgewählt. Für den östlichen Abschnitt zwischen der Stadtgrenze von Linz und dem geplanten Ende in Pregarten konnte am 09. Februar 2015 die Trassenfestlegung bei einer Abschlusskonferenz der Öffentlichkeit präsentiert werden.³

Das Projekt selbst und seine Umsetzung hängen aber nicht allein von der Auswahl einer geeigneten Strecke ab. Auch nach Abschluss der Planungen liegt es an den Entscheidungsträgern, sämtliche ausstehende Hürden zu meistern und das Projekt umzusetzen und nicht in der Schublade verschwinden zu lassen.

1 Oberösterreichische Landesregierung (2012a), S. 4

2 Oberösterreichische Landesregierung (2015a), o. S.

3 ebenda

2. Aufgaben- und Zielstellung der Arbeit

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Planung und Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten und den Einflussfaktoren, die auf ein solches Vorhaben wirken. Das Ziel dieser Arbeit ist die Klärung der Fragestellung ob es Einflussfaktoren, die auf das Projekt wirken, gibt und ob und in welcher Form eine Kategorisierung und Bewertung dieser Faktoren möglich und zweckmäßig ist.

Diese schwierige Aufgabe der Identifizierung und Kategorisierung der Faktoren soll am Beispiel des Projekts RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten durchgeführt werden. In weiterer Folge soll überprüft werden, ob diese Erkenntnisse auf andere, vergleichbare Projekte übertragbar sind und eine "Allgemeingültigkeit" der Faktoren feststellbar ist. So kann möglicherweise ein Beitrag zu einer zielgerichteten Umsetzung von ähnlichen Projekten geleistet und der Planungs- und Diskussionsprozess, der der Realisierung vorausgeht, effizienter und sachlicher gestaltet werden.

Das als Beispiel herangezogene Vorhaben ist aus mehreren Gründen gut als Untersuchungsgegenstand geeignet. So weist es eine lange Planungsgeschichte auf, es gibt daher eine größere Menge an Unterlagen, die in die Betrachtung einfließen können. Außerdem ist es ein Neubauprojekt entlang einer Siedlungsachse die seit Jahrzehnten im Wachstum begriffen ist. Diese Achse ist für den Individualverkehr, dank einer hochrangigen Straßenverbindung, bereits gut erschlossen. Dazu kommen noch topographische Herausforderungen wie das hügelige Mühlviertel oder die Überwindung der Donau als natürliches Hindernis mit hoher Barrierewirkung. Es handelt sich also um ein Projekt, das eine große Bandbreite an verkehrsplanerischen und -politischen Anforderungen abdeckt.

3. Vorgangsweise

Beeinflusst werden ein derartiges Projekt und seine Umsetzung von verschiedensten Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren mit unterschiedlichen Auswirkungen. Aufbauend auf den bisherigen Planungen, den bereits getroffenen und noch ausstehenden Entscheidungen sowie den in Umsetzung begriffenen oder schon abgeschlossenen anderen Projekten und Studien, sollen die maßgeblichen Einflussfaktoren für das Projekt RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten, sowohl auf den Planungsprozess als auch auf die Realisierung, identifiziert und kategorisiert werden. In weiterer Folge soll eine Bewertung der Faktoren hinsichtlich der Wertigkeit ihres Einflusses durchgeführt werden. Am Schluss soll die Übertragbarkeit auf andere, ähnlich gelagerte Projekte geprüft werden. Daraus könnte sich ein möglicher Beitrag zur effizienteren Umsetzung von zukünftigen Vorhaben ergeben. Die Vorgangsweise gliedert sich also in folgende Schritte:

- Grobrecherche in Planungsunterlagen, Studien, Konzepten, Zeitungsberichten etc.
- Identifizierung und Vorstrukturierung der Einflussfaktoren in
 - Kategorien und
 - Wertigkeit
- Überprüfung und Anpassung der Kategorien/Wertigkeit anhand des Beispielprojekts
- Übertragbarkeit auf andere Schienenprojekte
- Möglicher Beitrag zur effizienteren und zielgerichteten Umsetzung ähnlicher Vorhaben

Die angegebenen Schritte und deren Durchführung stellen einen iterativen Prozess dar und werden ggf. in mehreren, sich wiederholenden Schleifen ausgeführt, um neuen Erkenntnissen Rechnung tragen zu können.

Das nachfolgende Diagramm (Abbildung 1) stellt die in dieser Arbeit angewendete Vorgangsweise mit den einzelnen Schritten vereinfacht in graphischer Form dar. Danach folgt eine ausführliche Beschreibung der Abläufe.

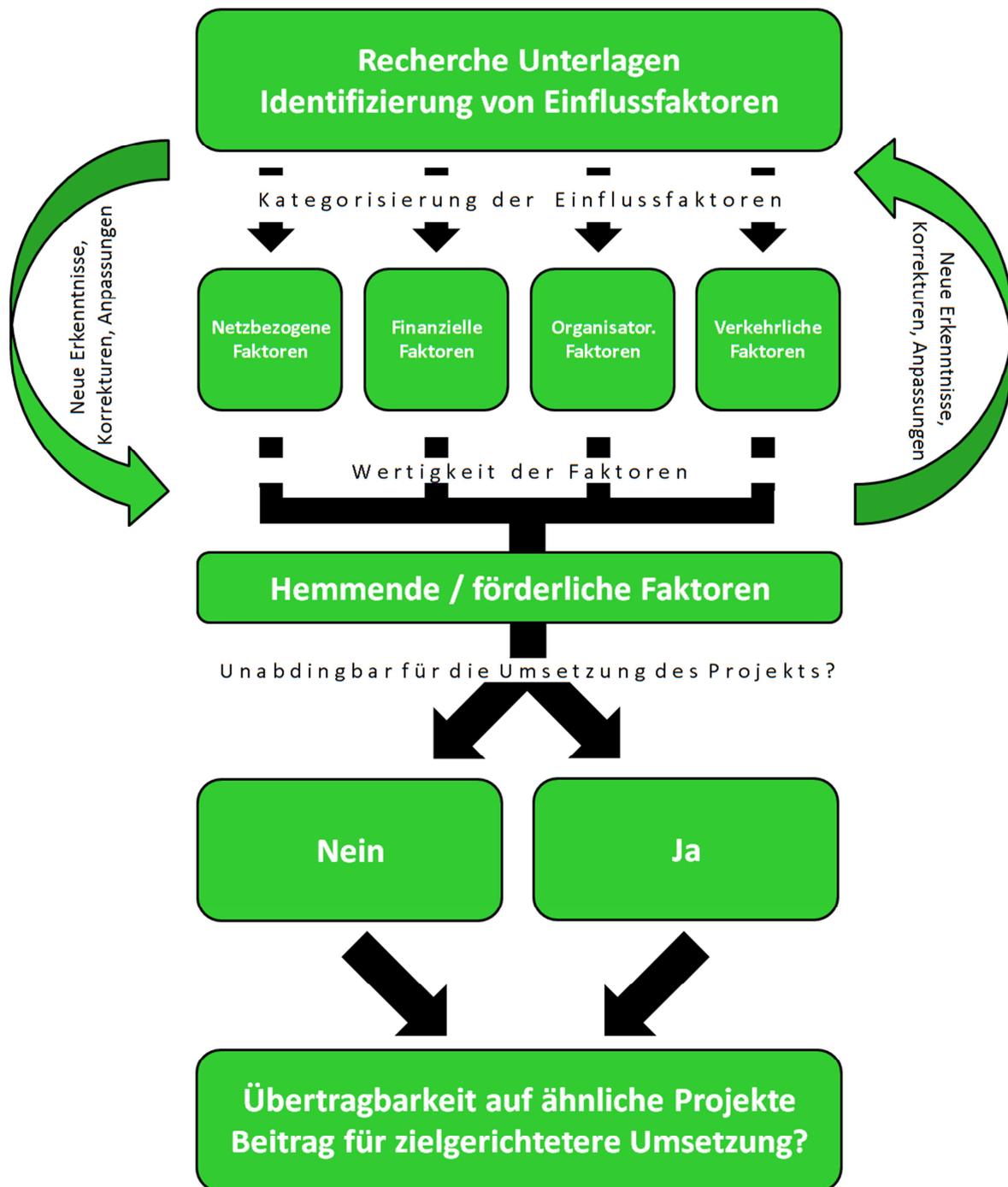


Abbildung 1: Graphische Darstellung der Vorgangsweise
Quelle: eigene Darstellung

➤ **Grobrecherche in Planungsunterlagen, Studien, Konzepten, Zeitungsberichten etc.**

Nach Auswahl des Projekts RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten als Beispielprojekt, wurden Unterlagen zu Pressekonferenzen und im Auftrag des Landes Oberösterreich durchgeführte Konzepte gesichtet. Aus diesen Unterlagen ließ sich erkennen, dass dieses Projekt mit anderen Rahmenbedingungen schon bereits seit Jahrzehnten diskutiert wurde. Außerdem gab es auch eine durchaus bemerkenswerte mediale Berichterstattung in lokalen

Zeitungen und Onlineportalen. Da während der Erstellung dieser Arbeit zudem ein Trassenfindungsverfahren für das Beispielprojekt gestartet wurde, gab es in regelmäßigen Abständen neue Unterlagen und Veröffentlichungen zu den Planungsschritten.

➤ **Identifizierung und Strukturierung der Einflussfaktoren in**

- **Kategorien und**
- **Wertigkeit**

Aufbauend auf dieser intensiven Recherche und der Analyse der vorhandenen Unterlagen zu diesem Vorhaben, sowie zu anderen relevanten Planungen, die darauf beeinflussend wirken, konnten die einzelnen (Einfluss-)Faktoren ermittelt werden. Diese wurden als jeweils einer von vier grundsätzlichen Typen kategorisiert. Als welcher Typ ein Einflussfaktor kategorisiert wird, hängt davon ab, auf welchen Teilbereich in Planung und Umsetzung er hauptsächlich wirkt. Die Auswahl der Kategorien erfolgte auf Basis von Gemeinsamkeiten, die die einzelnen Faktoren aufweisen.

In folgende Kategorien wurden die Einflussfaktoren eingeteilt:

- Verkehrliche Faktoren
- Organisatorische Faktoren
- Finanzielle Faktoren
- Netzbezogene Faktoren

In weiterer Folge wurden die Faktoren auch noch mit einer Wertigkeit gemäß dem Bivalenzprinzip (z.B. wahr/falsch, ja/nein) versehen. Diese zusätzliche Klassifizierung ist deswegen wichtig, weil es Faktoren gibt, die das Projekt so maßgeblich beeinflussen, dass ohne Berücksichtigung dieser Faktoren selbiges gar nicht realisierbar ist. Sie sind für das Vorhaben also unabdingbar, es handelt sich um „*conditiones sine quibus non*“ (Bedingungen, ohne die [es] nicht [geht], Anm.). Dazu zählen auch Faktoren, welche, wenn sie unberücksichtigt bleiben, zwar das Projekt nicht verhindern oder zum Scheitern bringen, aber eine sinnvolle Realisierung unmöglich machen.

Die Einteilung erfolgt in zwei Schritten. Zuerst werden die Faktoren als entweder *hemmend* oder *förderlich* für das Vorhaben klassifiziert. Danach wird untersucht, ob es sich um unabdingbare Faktoren handelt, oder nicht.

➤ **Überprüfung & Anpassung der Struktur und der Kategorien/Wertigkeit anhand des Beispielprojekts**

Die Überprüfung der festgelegten Kategorien und der Wertigkeit, sowie der Zuteilung der einzelnen Einflussfaktoren erfolgte als kontinuierlicher Prozess, der parallel mit der Identifizierung und Kategorisierung ablief. Neue Erkenntnisse und Entwicklungen machten eine regelmäßige Anpassung und Überarbeitung sowohl der Struktur, als auch der Kategorien und der Einteilung der einzelnen Faktoren notwendig. Ebenso wurden zusätzliche Faktoren aufgenommen, andere wiederum wurden verworfen.

➤ **Übertragbarkeit auf andere Schienenprojekte**

und

➤ **Möglicher Beitrag zur effizienteren und zielgerichteten Umsetzung ähnlicher Vorhaben**

Nach der erfolgten Kategorisierung und Bewertung der Einflussfaktoren wurde die Übertragbarkeit auf andere, vergleichbare Projekte überprüft. Außerdem wurde versucht, auf einen möglichen Beitrag dieses Prozesses zur Umsetzung von gleichartigen Vorhaben einzugehen.

Zusammenfassung der Vorgangsweise:

In dieser Arbeit wird von folgender These ausgegangen: Es gibt unterschiedliche Einflussfaktoren, die Auswirkungen auf ein Schienenprojekt haben. Diese Einflussfaktoren können einerseits in Kategorien eingeteilt werden, andererseits besitzen die Faktoren auch eine spezifische Wertigkeit mit der ihre Maßgeblichkeit für die Umsetzung des Projektes ausgedrückt wird. Diese Wertigkeit wird mit den Bezeichnungen (für die Umsetzung des Projekts, Anm.) „unabdingbar“ bzw. „nicht unabdingbar“ ausgedrückt.

Diese These zur „Dualität“ der Einflussfaktoren wird dieser Arbeit zugrunde gelegt. Aus den Ergebnissen der Analysen werden außerdem Erkenntnisse für andere, vergleichbare Projekte abgeleitet und deren Übertragbarkeit überprüft. Weiters kann sich daraus ein Beitrag für eine raschere und zielorientiertere Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten ergeben.

4. Das Projekt RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten

4.1 Allgemeine Informationen

Die Renaissance des Systems Straßenbahn in Ländern wie Frankreich und der Erfolg von Stadtbahnsystemen in Städten und Stadttagglomerationen, wie zum Beispiel in Karlsruhe oder Zwickau in Deutschland, hat den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr wieder in den Fokus der Politiker und Planer gerückt.

Auch in Österreich finden derartige Systeme vermehrten Zuspruch. In Innsbruck entsteht durch die Umsetzung des Tram/Regionalbahnkonzepts eine neue Ost-West-Verbindung mit dem Umland⁴ und in der oberösterreichischen Stadt Gmunden ist die Verbindung des Straßenbahnbetriebes mit der Regionalbahn Gmunden-Vorchdorf geplant. Die zur Umsetzung notwendigen Beschlüsse des Gmundner Gemeinderates sowie des Landes Oberösterreich wurden im Jahr 2013 gefasst.⁵ Am 02. September 2014 erfolgte der Spatenstich zur ersten Bauphase der Stadt-RegioTram Gmunden-Vorchdorf. Die Kosten für die Durchbindung betragen ca. € 30 Millionen und werden zu 80% vom Land Oberösterreich und zu 20% von der Stadt Gmunden getragen.⁶

Die Umsetzung dieses Projekts hätte eigentlich bereits unmittelbar mit dem Bau der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf im Jahr 1912 erfolgen sollen und war bereits projektiert. Aufgrund von baulichen Gegebenheiten (Durchfahrt Trauntor, Traunbrücke) konnte der Zusammenschluss der Bahnen jedoch nicht erfolgen.⁷ Seit dem Jahr 1990 verfolgte der Verein "Pro Gmundner Straßenbahn" als Ziel den Erhalt der Straßenbahn und in weiterer Folge die Zusammenführung der Bahnen. Im Jahr 2003 beschloss der Gemeinderat der Stadt Gmunden dieses Vorhaben und vom Land Oberösterreich konnten Zusagen für die weiteren Planungen erreicht werden. Es dauerte aber weitere zehn Jahre, bis es auf Stadt- und Landesebene zu den endgültigen Finanzierungs- und Umsetzungsbeschlüssen kam.⁸

Es kann also festgehalten werden, dass auch bei diesem Projekt ein langer Zeitraum zwischen Idee und Umsetzung liegt und die Planungen keineswegs reibungslos abliefen.

4 Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (2013), o. S.

5 Knoll, O. (2013a), S. 27

6 Oberösterreichische Landesregierung (2014c), S. 1ff

7 Knoll, O. (2013b), S. 443

8 ebenda, S. 446ff

Auch im Linzer Zentralraum ist eine die Stadtgrenze überschreitende Überland-Straßenbahnlinie in Bau befindlich, beziehungsweise ist die erste Etappe bereits realisiert. Die Linzer Straßenbahnlinie 3 wurde in den Jahren 2009 bis 2011 vom Hauptbahnhof der Landeshauptstadt bis in die Nachbargemeinde Leonding verlängert.⁹ Die beiden nächsten Bauabschnitte werden die großen Einkaufszentren im Westen von Linz, sowie die Stadt Traun erschließen. Die Kosten von € 70 Millionen werden auch hier zu 80% vom Land Oberösterreich getragen, der Rest wird von den anliegenden Gemeinden finanziert. Der Spatenstich für die Verlängerung erfolgte am 07. Mai 2014.¹⁰

Um die Region nordöstlich von Linz mit den kontinuierlich wachsenden Siedlungsräumen rund um Treffling, Gallneukirchen, Schweinbach, Wartberg, Hagenberg und Pregarten, welche unter anderem durch die Autobahn A7 mit der Landeshauptstadt verbunden ist (siehe Abbildung 2), mit einem schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel anzubinden, wird seitens der Politik aktuell das Konzept einer „RegioTram“ verfolgt. Dabei handelt es sich um eine Bahn, die einerseits das Schienennetz der Straßenbahn in der Landeshauptstadt Linz mitverwenden kann, andererseits auf neu zu errichtenden Strecken ins Umland fahren soll.

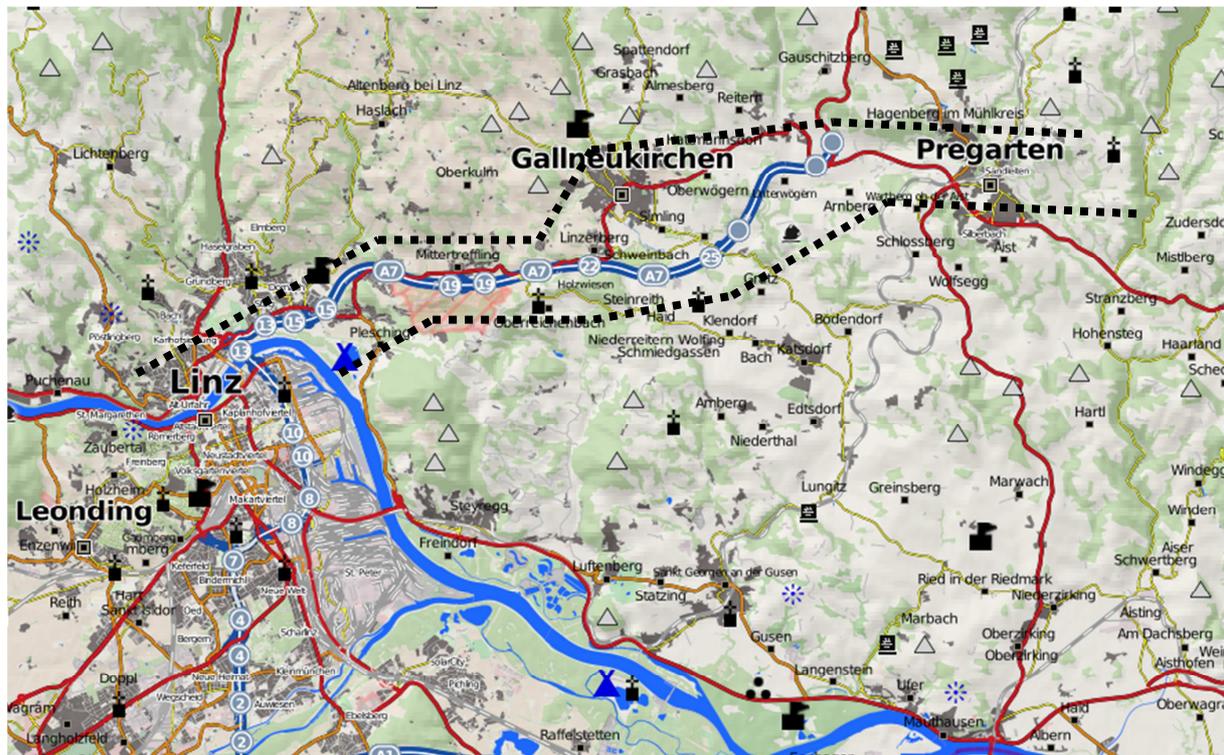


Abbildung 2: Das nordöstliche Linzer Umland mit grober Abgrenzung des Planungskorridors der RegioTram
Quelle: ergänzt nach: Gladebeck, M. (o.J.), o. S.

9 Hubmann, R. (2011b), S. 23

10 Oberösterreichische Landesregierung (2014a), S. 2ff

Anders als bei bekannten Stadtbahnmodellen, wie zum Beispiel der Karlsruher Stadtbahn, werden nicht bestehende Linien aus dem Umland in ein bestehendes Schienennetz (zumeist in 1435 mm Normalspur) integriert und so (ggf. mittels Zweistrom-Fahrzeugen) eine Anbindung des Umlandes an das Zentrum des Ortes hergestellt, sondern die bestehende Straßenbahn-Infrastruktur wird in die Region erweitert.

Da die Strecke in den Raum Gallneukirchen-Pregarten ohnehin neu errichtet werden muss, wurde seitens der politischen Entscheidungsträger beschlossen, diese in der Spurweite der Linzer Straßenbahn (900 mm Schmalspur)¹¹ sowie mit dem gleichen Stromsystem zu planen und umzusetzen.

Das Straßenbahnnetz der Stadt Linz wurde, anders als in anderen Städten, bereits in den 1970er und 1980er-Jahren sukzessive erweitert, der Straßenbahn-Einstellungswelle des Automobil-Zeitalters zum Trotz. Seit der Jahrtausendwende wurden weitere Strecken und wichtige Verkehrsinfrastruktur-Bauwerke für den öffentlichen Verkehr errichtet.

Die Straßenbahn hat sich in der oberösterreichischen Landeshauptstadt zur Lebensader des öffentlichen Verkehrs entwickelt, die Linien 1 und 2 zählen mit jeweils mehr als 60.000 Fahrgästen täglich zu den meistfrequentierten Linien Österreichs.¹²

Die Erweiterung dieses funktionierenden Netzes in das Umland erscheint demnach als eine adäquate Lösung um den Modal-Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs zu verschieben und die Verkehrssituation auf den Einfall- und Hauptverkehrsstraßen in und um die Landeshauptstadt zu entschärfen. Dies wird auch von den verantwortlichen Politikern so kommuniziert.¹³ Die nachstehende Abbildung (Abbildung 3) zeigt die im Februar 2015 präsentierte Trassenvariante zwischen der Linzer Stadtgrenze und der Endstation in Pregarten.



Abbildung 3: Trassenverlauf der RegioTram zwischen Linz und Pregarten
Quelle: ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH et al. (2015), S. 21

11 Hager, C., Schrempf, R. (2004), S. 37

12 Linz AG (2013), o. S.

13 Oberösterreichische Landesregierung (2014b), S. 7

4.2 Geschichtlicher Überblick

Die ersten Ideen für eine Bahn in den Raum Gallneukirchen-Pregarten stammen aus dem Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts, dem „goldenen Zeitalter“ der Lokalbahnen. Zwischen 1910 und 1919 gab es verschiedene Projekte und Trassenrevisionen für die Erschließung des Gallneukirchner Beckens und des Mühlviertels rund um Linz.¹⁴ Die nachstehende Grafik (Abbildung 4) zeigt die Fülle an Planungen und die tatsächlich gebauten Schienenstrecken als gestrichelte bzw. durchgezogene Linien. Der Korridor der aktuell geplanten RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten ist rot umrandet eingezeichnet.



Abbildung 4: Geplante Bahnstrecken im oberen Mühlviertel und Planungskorridor der RegioTram
Quelle: ergänzt nach Hager, C. (1988), S. 20

Der erste Weltkrieg sowie die schlechte wirtschaftliche Lage in der Zwischenkriegszeit verhinderten jedoch die Umsetzung dieses Projekts und anderer ambitionierter Vorhaben. Ab den 1990er-Jahren gab es erneute Bestrebungen diese Schienenverbindung zu konkretisieren.

¹⁴ Hager, C. (1988), S.20f

Ein Vorschlag des Verkehrsplaners der Stadt Freistadt aus dem Jahr 1992 sah den Bau einer Bahntrasse entlang der Mühlkreisautobahn bis nach Pregarten vor.¹⁵

Aufbauend auf die Pläne zu einer normalspurigen innerstädtischen Schienenverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Mühlkreisbahnhof (City-S-Bahn) aus dem Jahr 1995 wurden 1999 und 2002 durch das Planungsbüro Trafico weitere Studien erstellt. Die letzte Untersuchung kam zu einem negativen Ergebnis: Zu hohe Kosten bei zu geringem Nutzen würden eine Errichtung nicht rechtfertigen.

Im Jahr 2006 wurde in einer von der Firma ZIS+P durchgeführten Studie zum ersten Mal die Möglichkeit einer Straßenbahnverlängerung als eine Variante genannt.

Die Ausführung als Straßenbahn/RegioTram wurde 2009 in einer eigenen Untersuchung weiter vertieft und mehrere Trassenvarianten vorgeschlagen.

Trotz dieser Fülle an Betrachtungen konnten keine nennenswerten Fortschritte bei der Planung und Umsetzung erzielt werden. Einzig die Spurweite der zukünftigen Bahn wurde festgelegt: Um die Infrastruktur der Linzer Straßenbahn nutzen zu können, soll die Schienenverbindung nach Gallneukirchen und Pregarten ebenso in 900 mm ausgeführt werden.

4.3 Aktuelle Entwicklung

Seitdem in der Landespolitik Einigkeit darüber herrscht und beschlossen wurde, dass eine derartige Bahnverbindung als Straßenbahnverlängerung mit einer Spurweite von 900 mm realisiert werden soll, gab es weitere Überlegungen und planerische Vorarbeiten.¹⁶

Nach einem Beschluss der Oberösterreichischen Landesregierung vom Dezember 2011 wird seit dem Jahr 2012 an einer neuen Studie zur Trassenfindung gearbeitet, welche die optimale Variante für eine derartige Bahnverbindung ermitteln soll.¹⁷ Wie bei den meisten großen Infrastrukturprojekten ist auch bei diesem die Frage der Finanzierung eine der wesentlichsten. Neben der Finanzierung bedarf es jedoch einiger anderer „Vorleistungen“, ohne die diese Bahnstrecke gar nicht oder nicht in der derzeit angestrebten Form realisiert werden kann. Außerdem gibt es unterschiedlichste Einflussfaktoren, die vor und während des Planungs- und Umsetzungsprozesses auf das Projekt wirken.

Im Zuge der Planungen gibt es auch einen laufenden Beteiligungsprozess, der die betroffenen und interessierten Bürger der Region einbinden soll. So erwartet man sich

¹⁵ Oberösterreichische Nachrichten (1992), o. S.

¹⁶ Oberösterreichische Landesregierung (2009b), S. 1f

¹⁷ Oberösterreichische Landesregierung (2012a), S. 1f

einerseits eine höhere Akzeptanz für das Projekt, andererseits auch konstruktive Kritik sowie konkrete Vorschläge und Ideen zur Trassenführung. Die Menschen in den Gemeinden sind gewissermaßen Experten für ihren Lebensraum, deren Anregungen und Beiträge auf jeden Fall gehört werden müssen. Dieser Beteiligungsprozess wird von den verantwortlichen Politikern als „intensiv“ bezeichnet. Für den östlichen Abschnitt der Strecke gab es 17 Konferenzen, insgesamt dauerte der Beteiligungsprozess zwei Jahre. Die Anliegen und Anregungen der Bevölkerung flossen auch in einigen Fällen direkt in die Planung ein.¹⁸ Mittlerweile gibt es im östlichen Abschnitt der geplanten Strecke, zwischen der Stadtgrenze von Linz und dem geplanten Ende in Pregarten, eine konkrete Trassenfestlegung. Der Antrag auf Sicherung dieser Trasse wurde am 22. Dezember 2014 von der Landesregierung beschlossen.¹⁹ Am 09. Februar 2015 wurde bei einer Abschlusskonferenz die Trasse von den verantwortlichen Planern und Politikern der Öffentlichkeit präsentiert. Bis Mitte 2016 sollen die notwendigen raumplanerischen Verfahren zur Verordnung der Trasse abgeschlossen sein. Als Termin eines möglichen Baustarts wird das Jahr 2023 genannt.²⁰ Nachstehende Grafik (Abbildung 5) zeigt eine Übersicht über den geplanten Ablauf des Projekts mit Stand Februar 2015.



Abbildung 5: Übersicht möglicher Projektablauf
Quelle: ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH (2015), S. 26

Die Einflussfaktoren auf diese nunmehr fixierte Trassenführung und auf den bisherigen und weiteren Planungs- und Realisierungsprozess werden in den nächsten Kapiteln dargestellt.

¹⁸ Oberösterreichische Landesregierung (2015a), o. S.
¹⁹ Oberösterreichische Landesregierung (2014d), o. S.
²⁰ Oberösterreichische Landesregierung (2015a), o. S.

5. Darstellung und Kategorisierung der Einflussfaktoren

5.1 Verkehrliche Einflussfaktoren

Bevor ein (Infrastruktur-) Projekt dieser Größenordnung umgesetzt werden kann, muss dafür unter anderem ein Bedarf nachgewiesen werden. Dies trifft auf jeden Fall dann zu, wenn es sich, wie in diesem Fall, um ein Projekt, das mit öffentlichen Geldern finanziert und realisiert werden soll, handelt.

Auch bei diesem Projekt wurden die ersten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung diesem Aspekt gewidmet. Die Untersuchung der aktuellen und zukünftigen Siedlungsentwicklung in der Projektregion, die Zahl der potentiellen Fahrgäste, sowie eine Analyse der bestehenden Verkehrsverbindungen und Verkehrsinfrastruktur, sowohl im Öffentlichen- als auch im Individualverkehr, sollen eine Entscheidung über den Nutzen und auch über die Notwendigkeit des Projekts ermöglichen. Dafür werden vor allem Pendlerrelationen und die Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und der öffentlichen Verkehrsmittel betrachtet.

Neben der Frage des Nutzens ist auch die Betrachtung der Umsetzbarkeit unerlässlich. Und auch hier spielen verkehrliche Einflussfaktoren eine große Rolle, vor allem, wenn - wie es bei diesem Projekt der Fall ist - auf bestehende Verkehrsinfrastruktur aufgebaut werden soll.

Folgende verkehrliche Einflussfaktoren konnten auf Basis der Unterlagen identifiziert werden:

- Derzeitige Fahrgastpotenziale und Fahrgastströme in der Region
- Bestehende Verkehrssituation sowie -systeme und deren Auslastung
- Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Planungsregion
- Die Eisenbahnbrücke in Linz

Diese Umstände und deren Auswirkungen werden im folgenden Teil näher besprochen.

5.1.1 Pendlerströme und Siedlungsentwicklung im Projektgebiet

Den offiziellen Zahlen der Statistik Austria zufolge hatte die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz im Jahr 2010 189.227 Einwohner. Davon waren 93.123 Erwerbspersonen, von denen wiederum 87.938 tatsächlich erwerbstätig waren.²¹ Da es in Linz aber insgesamt Arbeitsplätze für 169.337 Erwerbstätige gibt, und etwa 23.000 Menschen aus Linz auspendeln, liegt die Zahl der täglichen Einpendler bei knapp 107.000. Hinzu kommen noch circa 17.000 einpendelnde Schüler und Studierende.²²

Bei einer Pressekonferenz der Linzer Stadträtin Susanne Wegscheider (ÖVP) am 7. Februar 2008 zum Thema „Pendler-reiche Stadt mit Verkehrsproblemen“ wurde in den ausgegebenen Unterlagen die Zahl der Einpendler mit 106.000 beziffert.²³

In einer Ausgabe der Zeitung „Unser Oberösterreich“ aus dem Jahr 2007 wird die Zahl der täglich nach Linz fahrenden Menschen mit 150.000 angegeben.²⁴

Berechnungen zufolge, die von der Firma ZIS+P im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes für den Großraum Linz, auf Basis der Mobilitätshebung des Landes Oberösterreich aus dem Jahr 2001, durchgeführt worden sind, entfallen zwischen 72 und 76 Prozent aller Wege zwischen Linz und dem, in diesem Konzept definierten, „Großraum Linz“ auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Obwohl diese Statistik für alle Wege auf dieser Relation erstellt wurde, kann trotzdem davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrsmittelwahl der Pendler (als Teilmenge aller Wege) ähnlich darstellt. Der öffentliche Verkehr (ÖV) kommt demnach nur auf einen Anteil von etwa 22 bis 28 Prozent. Insgesamt (Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr) hat der ÖV sogar nur einen Anteil von 18 Prozent.²⁵

Der Trend zeigt, dass sich der Modal-Split noch weiter zuungunsten des ÖV verschieben wird. Im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (2012) wird daher eine Trendumkehr zugunsten des ÖV als ein Ziel vorgegeben.²⁶

Bei allen Wegen aus dem und in den Großraum Linz, derzeit etwa 1,9 Millionen täglich, liegt der Anteil des MIV bei ca. 60 Prozent und damit vor anderen vergleichbaren Raumeinheiten

21 Statistik Austria (2010a), o. S.

22 Statistik Austria (2010b), o. S.

23 ÖVP Linz (2008), S. 4

24 Oberösterreichische Landesregierung (2007), S. 4

25 Sammer et al. (2012a), S. 83

26 Sammer et al. (2012b), S. 43f

in Österreich.²⁷ In den, durch den Bau einer Schienenverbindung Linz-Gallneukirchen-Pregarten direkt berührten Gemeinden (Engerwitzdorf, Gallneukirchen, Hagenberg im Mühlkreis, Pregarten, Wartberg ob der Aist und Unterweikersdorf), wohnen derzeit (im Jahr 2013) mehr als 28.000 Menschen. Seit 1991 ist damit die Bevölkerungszahl in diesem Siedlungsraum um knapp 30 Prozent gestiegen. Gemäß der aktuellsten verfügbaren Erwerbsstatistik der Statistik Austria, pendelten im Jahr 2010 täglich etwa 7.000 Personen aus dieser Region zur ihrer Arbeitsstätte nach Linz (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Einwohner und Pendler der Gemeinden an der geplanten Schienenverbindung

Gemeinde	Einwohner			Erwerbspendler nach Linz (2010)
	1991	2001	2013	
Engerwitzdorf	6.019	7.516	8.552	2.358
Gallneukirchen	5.114	5.915	6.204	1.597
Hagenberg im Mühlkreis	2.137	2.513	2.652	668
Pregarten	4.199	4.815	5.090	1.076
Unterweikersdorf	1.415	1.704	2.008	552
Wartberg ob der Aist	3.190	3.731	4.092	985
Summe	22.074	26.194	28.598	7.236

Quelle: eigene Berechnung, eigene Darstellung
 Datengrundlage: Statistik Austria (2010c), o. S.; Statistik Austria (2013a), o. S.

Hinzu kommen noch Schul- und Ausbildungspendler, sowie weitere Pendler aus den Bezirken Freistadt, Perg und Urfahr-Umgebung, welche im Einzugsbereich der Stadt Linz liegen und über die Mühlkreisautobahn (A7) in die Landeshauptstadt fahren. Auf der Autobahn vor der Stadtgrenze von Linz wird ein jahresdurchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von etwa 34.000 Fahrzeugen verzeichnet.²⁸ An Werktagen sind ca. 38.000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden unterwegs.²⁹

Auf der parallelführenden Landesstraße B125 Prager Straße wurden im Jahresdurchschnitt 4.100 Fahrzeuge pro Tag gezählt.³⁰

²⁷ ebenda S. 93

²⁸ BMVIT (2011), S. 9

²⁹ ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH (2012), S. 4

³⁰ BMVIT (2011), S. 26

Der Siedlungsraum nordöstlich von Linz hat in den vergangenen Jahrzehnten eine besonders dynamische Entwicklung erfahren. Im Bezirk Urfahr-Umgebung stieg die Bevölkerung von 1981 bis 1991 und von 1991 bis 2001 jeweils um mehr als 10% an. Zwischen 2001 und 2011 lag das Wachstum immerhin noch bei über 4%.³¹ Auch wenn in der Bevölkerungsprognose der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) bis zum Jahr 2050 für die Region ein geringeres Bevölkerungswachstum als in den vergangenen Jahren angegeben wird,³² so steigt die Einwohnerzahl dennoch kontinuierlich an.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich, einhergehend mit dem Bevölkerungswachstum, auch die Menge an Pendlern und daher auch die Zahl der Kraftfahrzeuge und der täglichen Fahrten in die und aus der Landeshauptstadt weiter erhöhen wird.

Zusammenfassend lässt sich also anhand dieser Zahlen festhalten, dass die positive Siedlungsentwicklung und der damit einhergehende kontinuierliche Bevölkerungszuwachs in der Region, sowie das damit steigende Bedürfnis nach Mobilität und die Notwendigkeit von Erwerbs- und Ausbildungspendlerfahrten in die Landeshauptstadt Linz definitiv wichtige Einflussfaktoren auf die Planung und Realisierung einer leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsverbindung darstellen.

5.1.2 Das bestehende Bussystem entlang der Planungsachse

Gemäß einer Analyse für die Realisierung einer Linzer Ostumfahrung, durchgeführt im Auftrag des Landes Oberösterreich im Jahr 2012, entfallen von den gezählten 38.000 Fahrzeugen nur 6.600 auf den Durchzugsverkehr, der Rest ist größtenteils dem Ziel- und Quellverkehr in der Landeshauptstadt zuzuordnen.³³ Man könnte die A7 also durchaus als „Pendler-Autobahn“ bezeichnen.

Auch wenn die gesamte tägliche Belastung im Querschnitt auf der A7 knapp unter 40.000 Fahrzeugen liegt, so ist die Autobahn an Werktagen trotzdem nahezu jeden Morgen überlastet und es bilden sich Stauungen, die manchmal bis zur Anschlussstelle Treffling oder sogar Gallneukirchen zurückreichen.

31 Statistik Austria (2013b), o. S.

32 Hanika, A. et al. (2011), o. S.

33 ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH (2012), S. 5

Diese Verkehrsstaus betreffen natürlich auch die Busse des öffentlichen Verkehrs. Um die Stautellen zu umgehen, wurde im Jahr 2004 der Standstreifen der Autobahn in der morgendlichen Spitzenzeit für Busse im öffentlichen Verkehr freigegeben.³⁴

Seit jedoch die Bildung einer Rettungsgasse unter Verwendung des Standstreifens bei Staubildung verpflichtend ist, kommt es für den ÖV wieder zu größeren Behinderungen und Verspätungen³⁵.

Von den, im Diskussionsentwurf für das Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz untersuchten Regionalbus-Korridoren, weist jener ins untere Mühlviertel in Richtung Gallneukirchen, Pregarten und Freistadt entlang der A7 und der B125 die höchste Zahl an Linien und Kursen auf (siehe Tabelle 2). Der Busverkehr entlang dieser Achse kann also definitiv als sehr gut ausgebaut bezeichnet werden.

Tabelle 2: Verkehrsangebot entlang der Regionalbus-Korridore ins Linzer Umland

Korridor	Anzahl Buslinien (inkl. VOEST-Verkehr)	Anzahl Kurse pro Richtung (werktags, inkl. VOEST-Verkehr)
Oberes Mühlviertel (B127)	14	87
Haselgraben (B126)	13	63
Unteres Mühlviertel (Bezirk Freistadt, B125)	25	90
Unteres Mühlviertel (Bezirk Perg, B3)	8	31
Eferdinger Land - Sauwald (B 129)	7	51
Zentralraum Linz-Südost (B1b)	6	34
Kremstal - Wels (B139)	5	58
Summe	78	414

Quelle: Sammer et. al. (2012a), S. 70

Die Auslastung der derzeitigen Buslinien, vor allem in den Raum Gallneukirchen-Pregarten, ist in Teilabschnitten allerdings so hoch, dass seit 2009 auch Stockbusse mit höheren Fahrgastkapazitäten zum Einsatz kommen.³⁶

34 Oberösterreichische Landesregierung (2006a), o. S.

35 Fohler, G. (2012), o. S.

36 Oberösterreichische Landesregierung (2009e), o. S.

Ein Schienenverkehrsmittel entlang dieser Relation wäre demnach auch aufgrund der größeren Gefäßgröße auf jeden Fall sinnvoll. Die Möglichkeit der Betriebsabwicklung mit größeren Fahrzeugen wirkt sich natürlich auch auf die Effizienz aus und das Fahrgastpotenzial kann besser ausgeschöpft werden.

Aus den Präsentationsunterlagen zur neuen Schienenachse geht außerdem hervor, dass derzeit täglich etwa 8.100 Personenfahrten bzw. Fahrgäste im öffentlichen Busverkehr an der Stadtgrenze gezählt werden. Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr beträgt demnach nur etwa 14% und liegt damit unter dem ÖV-Durchschnittswert, welcher im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz genannt wird. Hier wird ein Wert von 22 bis 28%, je nach Ziel des Weges, angegeben.³⁷ Die an der Erstellung der Machbarkeitsstudie für die Schienenverbindung nach Pregarten beteiligte Firma Areal Consult hat ermittelt, dass die Zahl an Personenfahrten noch weit höher, nämlich bei etwa 15.000 liegen würde, wenn die RegioTram bereits realisiert wäre (siehe Abbildung 6).

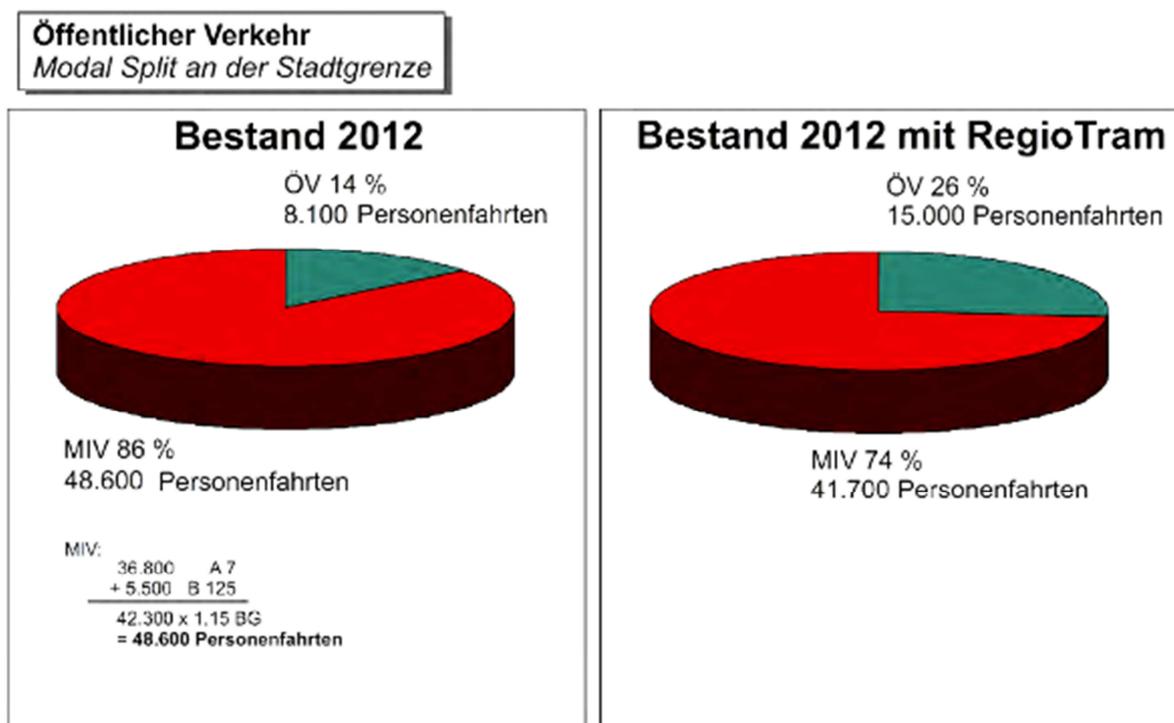


Abbildung 6: Modal Split an der Stadtgrenze - Bestand 2012 ohne/mit RegioTram

Quelle: ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH et al (2013b), S. 10

Diese in der Grafik angegebenen Fahrgastzahlen lassen sich natürlich nur dann erreichen, wenn es keinerlei parallelgeführten Busverkehr gibt. Es ist daher auch geplant, das Busnetz

³⁷ Sammer et al. (2012a), S. 83

auf ein Zubringersystem umzustellen und jegliche Parallelführung zu vermeiden.³⁸ Eine Ausnahme bilden hierbei die Schichtbusse ins Linzer Industriegebiet, diese sollen erhalten werden.

Der prognostizierte Fahrgastzuwachs ist sicherlich auch dem Schienenbonus einer RegioTram zuzuschreiben, allerdings gilt es zu beachten, dass auch die Fahr- und Reisezeit für die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend sind. In dieser Hinsicht muss die RegioTram auf jeden Fall dem motorisierten Individualverkehr Paroli bieten können.

5.1.3 Die Linzer Eisenbahnbrücke

Besonderes Augenmerk ist bei den verkehrlichen Faktoren auf die Eisenbahnbrücke in Linz zu legen. Die durch Linz fließende Donau teilt die Landeshauptstadt und trennt das Mühlviertel vom restlichen Oberösterreich. Die Querung dieser natürlichen Barriere ist unerlässlich für eine Anbindung der RegioTram an das Linzer Schienennetz. Es bestünde allerdings auch die Möglichkeit die bestehende Schienenverbindung der Straßenbahn auf der Nibelungenbrücke zu verwenden. Aufgrund der geplanten größeren Breite der RegioTram-Fahrzeuge im Vergleich zu den Garnituren der Linzer Straßenbahn würde dies jedoch zusätzliche Probleme bereiten. Einerseits gibt es Engstellen im bestehenden Netz, wo eine Begegnung der Straßenbahnen dann nicht mehr möglich wäre. Zudem müssten die Haltestellen auf die neue Breite adaptiert werden. Fahrgäste der schmäleren Straßenbahn müssten dann eine größere Lücke zwischen Fahrzeug und Haltestellenkap überwinden. Zusätzlich ist die Auslastung auf der zentralen Straßenbahnachse entlang der Linzer Landstraße, die durch alle drei Linien benutzt wird, schon so hoch, dass eine weitere Verdichtung, die eine zusätzliche Linie mit sich bringen würde, nicht möglich ist.³⁹

5.1.3.1 Die Geschichte der Brücke bis zum Jahr 1982 und ihre Bedeutung

Die Eisenbahnbrücke in Linz ist eine von drei Donauquerungen, die komplett im Gemeindegebiet der Stadt Linz liegen. Als zweite der drei Brücken wurde die genietete Eisenfachwerk-Konstruktion am 14. November 1900 nach einer Bauzeit von drei Jahren eröffnet.⁴⁰ Anlass für den Bau der Brücke war die Absicht, die im Jahr 1888 fertiggestellte Bahnstrecke zwischen Linz-Urfahr und Aigen-Schlögl an das restliche österreichische Schienennetz anzubinden. Aufgrund ihres markanten, das Stadtbild prägenden, Aussehens

³⁸ ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH et al. (2013a), S. 11

³⁹ Oberösterreichische Landesregierung (2013c), S. 3

⁴⁰ Manlik, K. (1994), S. 45

ist die Brücke seit Anbeginn ein Blickfang im Stadtbild der Landeshauptstadt (siehe Abbildung 7).



Abbildung 7: Die Eisenbahnbrücke in Linz
Quelle: Stadt Linz (2012a), o. S.

Ursprünglich war die Brücke im Besitz der „Mühlkreisbahn-Gesellschaft“, welche für die Ausübung der Konzession auf der Strecke von Linz nach Urfahr gegründet wurde. Im Jahr 1942 wurde die Gesellschaft aufgelöst, die Mühlkreisbahn und auch die Brücke gingen an die Deutsche Reichsbahn. Seit Kriegsende liegt die Eigentümerschaft an Mühlkreisbahn und Eisenbahnbrücke bei den Österreichischen Bundesbahnen.⁴¹

Derzeit wird die Brücke jedoch hauptsächlich von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt. So führen unter anderem zwei Buslinien (12, 25) der Linz AG Linien, ein Radweg und ein Fußweg über die Brücke. Außerdem ist sie für den Individualverkehr freigegeben. Täglich überqueren 15.000⁴² bis 20.000⁴³ Kraftfahrzeuge die Donau auf diesem Weg. Ein regelmäßiger

41 Hager, C. (1988), S. 21f

42 Stadt Linz (2009b), o. S.

43 ORF online (2008), o. S.

Zugsverkehr findet nicht statt, weder im Personen- noch im Güterverkehr. Es gibt jedoch Überstellungs- und Betriebsfahrten.⁴⁴

1981 musste die Brücke für dringend notwendige Reparaturmaßnahmen für ein Jahr gesperrt werden. Der Zahn der Zeit in Kombination mit dem Einsatz von Streusalz im Winter hatte die Stahlkonstruktion schwer in Mitleidenschaft gezogen. Bereits damals wurden auch Stimmen laut, die einen Neubau der Brücke forderten. Letztlich kam es jedoch zu einer Sanierung des Bauwerkes. Wichtige Tragwerkselemente wurden getauscht und im September 1982 konnte die Brücke erneut freigegeben werden.⁴⁵

Für die Stadt Linz ist die Brücke ein unverzichtbarer Verkehrsweg. Ohne diese dritte Donauquerung wären die Nibelungenbrücke und die VÖEST-Brücke wohl schon längst überlastet. Aus diesem Grund müsste auch die Stadt an allen Entscheidungen über die Zukunft der Donauquerung, sowohl in Hinsicht auf die Planung als auch auf die Finanzierung und Umsetzung, beteiligt werden.

5.1.3.2 Denkmalschutz und Brückenzustand

Im Zuge der Planungen zur City-S-Bahn rückte auch die Eisenbahnbrücke wieder ins Blickfeld. Zur Frage der Donauquerung gab es mehrere Ansätze: sowohl die Benützung der bestehenden Brücke als auch ein Neubau waren in Diskussion.

Im Zuge der langwierigen Planungen und vielschichtigen Diskussionen rund um diese Schienenverbindung wurde das Bundesdenkmalamt auf die Situation der Brücke aufmerksam. Gemäß §2 des Denkmalschutzgesetzes (DMSG) befinden sich Objekte unter Schutz, sobald sie im alleinigen oder überwiegenden Eigentum des Bundes oder anderer Körperschaften stehen.⁴⁶ Mit der Ausgliederung der ÖBB aus dem Staatshaushalt ab 1992⁴⁷ erlosch dieser Denkmalschutz folglich. Anfang des Jahres 2003 wurde seitens des Bundesdenkmalamtes ein Verfahren zur „Unterschutzstellung“ eingeleitet. Im Jahr 2012 wurde das Bauwerk als „per Bescheid geschützt“ in der Datenbank des Bundesdenkmalamtes geführt.⁴⁸

44 Stadt Linz (2009b), o. S.

45 Manlik, K. (1994), S. 45

46 DMSG (1923), §2

47 BMF (2012), S. 5

48 Bundesdenkmalamt (2012), S. 86

Im Jahr 2008 informierten die ÖBB in einem Brief an die Stadt Linz, dass sich die Brücke in bedenklichem Zustand befinde und in spätestens zwei Jahren für den Verkehr gesperrt werden müsse.⁴⁹

Nach einem ersten Zwischenbericht des beauftragten Gutachters Dr. Josef Fink im Juni 2009, welcher die Einschätzung der ÖBB-internen Fachkräfte bestätigte, kam es im Dezember 2009 zu einem Gipfeltreffen der einzelnen Interessensgruppen. Vertreten waren die ÖBB, das Bundesdenkmalamt, das Land Oberösterreich, die Stadt Linz und das Verkehrsministerium.⁵⁰

Beschlossen wurde die Umsetzung eines vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmenpaketes, um die Lebensdauer der Brücke bis Ende 2012 zu verlängern. Im gleichen Zeitraum müsse jedoch ein Brückenneubau geplant und realisiert werden. Von einer Generalsanierung riet der Experte ab.

Der Endbericht des Gutachters wurde im 1. Quartal 2010 veröffentlicht und bestätigt das vorläufige Ergebnis des Zwischenberichts, aus welchem hervorging, dass sich die Fachtragwerke in sehr schlechtem Zustand befänden.⁵¹

Ein Abbau der Eisenbahnbrücke und die Errichtung einer neuen, zeitgemäßen Brücke, deren Aussehen sich an der Form der bestehenden Eisenbahnbrücke orientiert (siehe Abbildung 8) an der gleichen Stelle, die allen Anforderungen gerecht wird, beziffert der Experte in einem zweiten Gutachten aus dem Jahr 2012 mit € 57 Millionen Brutto. Eine Generalsanierung sei weiterhin die aufwändigste aller Lösungen, mehr als 50% der bestehenden Substanz seien in irreparablen Zustand.⁵²

49 ORF online (2008), o. S.

50 Oberösterreichische Landesregierung (2009a), o. S.

51 Fink, J. (2010), S.63ff

52 Fink, J (2012), S.71f



Abbildung 8: Neue Solitärbrücke vom linken Donauufer aus gesehen
Quelle: Stadt Linz (2012a), o. S.

Zu einem anderen Ergebnis kam ein vom Verein „Rettet die Eisenbahnbrücke“ beauftragtes Gutachten, welches die Festigkeit und den Zustand der untersuchten Brückenteile als gut bewertete. Eine Sanierung ist laut diesem Gutachten möglich.⁵³

Noch im Sommer des Jahres 2012 stellten die Österreichischen Bundesbahnen einen Antrag auf Bewilligung der Zerstörung oder Veränderung des Denkmals beim zuständigen Bundesdenkmalamt. Diesem Antrag wurde am 2. September 2013 stattgegeben.⁵⁴ Ein Schutz der Brücke durch das DMSG besteht also seit diesem Zeitpunkt nicht mehr.

5.1.3.3 Verkauf der Eisenbahnbrücke und Neubaubeschluss

Bereits 2010 teilte die Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) in der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage mit, dass für den Betrieb der Mühlkreisbahn die Eisenbahnbrücke nicht erforderlich sei. Eine Sanierung sei zwar prinzipiell möglich, werde aber, ebenso wie ein Neubau, seitens der ÖBB nicht angestrebt.

⁵³ Pachner, J. (2013), o. S.

⁵⁴ Hubmann R. (2014), S. 29

Für eine zukünftige Nutzung als reine Fußgeher- und Radfahrerbrücke müssten Regelungen mit der Stadt Linz getroffen werden.⁵⁵

Im Zuge der vertieften Planungen der Linz AG für die zweite Straßenbahnachse durch das Linzer Stadtgebiet seit dem Jahr 2011 wurde auch, wie im Gutachten empfohlen, die Errichtung einer neuen Brücke berücksichtigt. So konnte unabhängig von Diskussionen und Entscheidungen durch das Bundesdenkmalamt, das Land Oberösterreich und die ÖBB agiert werden. Außerdem wurde argumentiert, dass selbst nach einer Sanierung die bestehende Brücke für eine zweigleisige Straßenbahnführung nicht geeignet wäre.⁵⁶

Parallel dazu begannen Verhandlungen zwischen dem Land Oberösterreich und den ÖBB über die Übernahme einzelner Regionalbahnen durch das Land. Teil dieser Verhandlungen war auch die Mühlkreisbahn.^{57 58}

Im Februar 2012 berichtete das Onlineportal orf.at, dass bereits in den nächsten Monaten 220 Kilometer Nebenbahnen an das Land abgetreten werden sollten.⁵⁹ Im Oktober desselben Jahres wurde verlautet, dass es bis Jahresende eine Grundsatzvereinbarung zur Übernahme geben würde.⁶⁰

Im November 2012 sprach Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer (SPÖ) in einem Interview über den genauen Zeitplan der Übernahme der einzelnen Bahnstrecken. Bei der Mühlkreisbahn müsse man sich jedoch zuerst über die Zukunft der Eisenbahnbrücke einigen. Laut ÖBB sei die Brücke Teil der Strecke, das Land weigere sich jedoch, den Sanierungsfall mit zu übernehmen.⁶¹ Gemäß Landeshauptmannstellvertreter Franz Hiesl (ÖVP) liege die Verantwortung für die Brücke bei den ÖBB und bei der Stadt Linz. Der Vizebürgermeister der Stadt Linz, Klaus Luger (SPÖ) sah im Gegensatz dazu das Land in der Pflicht, weil die Brücke für die geplanten Schienenprojekte, an denen auch das Land Oberösterreich maßgeblich beteiligt ist, unverzichtbar sei.⁶²

55 Bures, D. (2010), S.1ff

56 Hubmann, R. (2011a), S. 38

57 Wiener Zeitung Online (2011), o. S.

58 Oberösterreichische Landesregierung (2011a), S. 15

59 ORF online (2012a), o. S.

60 ORF online (2012b), o. S.

61 Brandstätter, S. (2012), o. S.

62 Oberösterreichische Nachrichten Online (2012), o. S.

Kurz vor Ende des Jahres 2012 hieß es in einer Presseaussendung von Bundesministerin Doris Bures, dass die Eisenbahnbrücke von Beginn der Verhandlungen an ein Teil des nunmehr fertig ausverhandelten Paketes zur Übernahme der Regionalbahnen gewesen sei und vom Land Oberösterreich mit übernommen werden müsse. Eine Entscheidung des Bundesdenkmalamtes über die Zukunft der Brücke sei für die Verhandlungen und die Übernahme nur von untergeordneter Bedeutung.⁶³

Nach der Aufhebung des Denkmalschutzes im Jahr 2013 gaben die Österreichischen Bundesbahnen bekannt, ab Sommer 2014 für die Brücke keine Verwendung mehr zu haben. Am 24. Jänner 2014 wurde daher ein Treffen zur Zukunft der Brücke einberufen. An diesem Gespräch nahmen Vertreter der Stadt Linz, des Landes Oberösterreich, der ÖBB und auch der Linz AG teil. Als Ergebnis wurde die Übernahme der Verbindungsbahn ab dem Mühlkreisbahnhof in Urfahr bis zur Hafestraße am rechten Donauufer inklusive der Eisenbahnbrücke durch die Linz AG präsentiert.⁶⁴

Nachdem bereits im Herbst 2013 im Linzer Gemeinderat der Antrag „Neue Donaubrücke Linz“ (Ersatz für bestehende Eisenbahnbrücke) mit Stimmenmehrheit genehmigt wurde, wurde im Jänner 2014 die Durchführung eines EU-weiten Realisierungswettbewerbes für die neue Brücke beschlossen.⁶⁵ Dieser Wettbewerb wurde am 17. September desselben Jahres entschieden und das Siegerprojekt von einer Jury gekürt.⁶⁶

Die Errichtung der neuen Brücke ist bis 2020 vorgesehen, die Behördenverfahren und die Errichtungszeit wurden mit jeweils zwei bis zweieinhalb Jahren veranschlagt. Die Herstellungskosten werden sich auf etwa 60 Millionen Euro belaufen, dieser Betrag wurde bereits bei der Ausschreibung des Wettbewerbs vorgegeben.⁶⁷

Damit schien die Zukunft der Brücke fixiert und ein wichtiger Schritt in Richtung des, für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr so bedeutenden, Neubaus gemacht zu sein.

Die Abriss-Gegner brachten jedoch im Oktober des Jahres 2014 einen Antrag auf Abhaltung einer Volksbefragung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke beim Magistrat der Stadt Linz

63 BMVIT (2012), o. S.

64 Hubmann R. (2014), S. 30

65 Stadt Linz (2014b), o. S.

66 Stadt Linz (2014c), o. S.

67 Hirhager, P. (2014), S. 8

ein. Dieser wurde vom Bürgermeister als unzulässig abgewiesen. In weiterer Folge legte die Bürgerinitiative beim Oberösterreichischen Landesverwaltungsgericht Beschwerde gegen diesen Bescheid ein. Am 22. Mai 2015 wurde vom Landesverwaltungsgericht eine mündliche Verhandlung zu diesem Thema durchgeführt. Es wurde der Beschwerde stattgegeben und die Abweisung des Antrages wurde aufgehoben.⁶⁸

Als Konsequenz dieser Entscheidung gab der Bürgermeister der Stadt Linz bekannt, dass er diesen Rechtsspruch respektiere und keine weiteren Rechtsmittel einlegen wolle. Da die Abhaltung einer Volksbefragung nun rechtmäßig sei, solle diese am 27. September 2015, gleichzeitig mit der Landtagswahl 2015 durchgeführt werden.⁶⁹

Am 05. Juni wurde in einer Pressemitteilung der Landeshauptstadt informiert, dass der Termin am 27. September 2015 nunmehr fixiert sei. Außerdem wurde der genaue Wortlaut der Fragestellung bekanntgegeben. Bürgermeister Klaus Luger (SPÖ) stellte zudem klar, dass das Ergebnis der Befragung für ihn bindend sein werde, obwohl es sich um keine Volksabstimmung, sondern nur um eine Volksbefragung handelt.⁷⁰

5.1.3.4 Bedeutung für die Verbindung Linz-Gallneukirchen-Pregarten

Unbestritten ist, dass ohne eine funktionierende, sichere Verbindung über die Donau weder die zweite Schienenachse in Linz noch die RegioTram nach Gallneukirchen verwirklicht werden können. Und auch die neue Mühlkreisbahn benötigt für eine sinnvolle Einbindung in das Linzer Schienennetz diese Querung. Die Brücke stellt also das „Nadelöhr“ für diese Infrastrukturprojekte dar und ist gleichzeitig auch unverzichtbar für alle anderen Verkehrsteilnehmer abseits des öffentlichen Verkehrs.

Dank der Übernahme-Pläne durch die Linz AG und einem bereits beschlossenen und ausgeschriebenen Gestaltungswettbewerb für eine neue Donauquerung könnte die Realisierung dieser Projekte in naher Zukunft durchaus gelingen. Voraussetzung dafür wäre jedoch ein Votum für die bisherigen Pläne, also für den Abriss der alten Brücke und den Bau einer neuen Querung, im Rahmen der Volksbefragung am 27. September 2015. Sollten die Wahlberechtigten für den Erhalt der Brücke stimmen, müsste mit den Planungen wieder von vorne begonnen werden, was eine erhebliche Verzögerung bedeuten würde. Diese zeitliche Verschiebung würde sich natürlich auch auf alle Projekte, die sich auf die neue Brücke stützen, auswirken.

⁶⁸ Oberösterreichisches Landesverwaltungsgericht (2015), o. S.

⁶⁹ Stadt Linz (2015a), o. S.

⁷⁰ Stadt Linz (2015b), o. S.

Bis zur endgültigen Entscheidung über die zukünftige Brückenlösung, die am Tag der Landtagswahl 2015 im Rahmen der Volksbefragung von den Bürgern getroffen werden soll, wird die alte Brücke auf jeden Fall eine Engstelle im Verkehrsnetz bleiben, deren Fortbestand nur mit großem Aufwand sichergestellt werden kann. Derzeit ist die Nutzung der Eisenbahnbrücke bis auf weiteres verlängert. Ursprünglich sollte das Bauwerk Ende 2012 endgültig gesperrt werden.⁷¹ Dann wurde jedoch die Frist, auf Basis eines weiteren Gutachtens und aufgrund der Erfüllung der Auflagen des Experten Dr. Josef Fink und unter der Bedingung der zukünftigen Einhaltung dieser Kriterien, zuerst bis 31. März 2013⁷² und in weiterer Folge bei eingeschränkter Nutzung bis auf unbestimmte Zeit ausgedehnt.⁷³ Aufgrund dieser „Gnadenfrist“ ist die Entscheidung über Abriss oder Erhalt der alten Brücke zwar nicht weniger dringlich, aber ein mögliches Verkehrschaos durch den kompletten Wegfall dieser wichtigen Querung ist nun nicht unmittelbar zu erwarten, regelmäßige Wartungsarbeiten vorausgesetzt.

5.1.4 Zusammenfassung der verkehrlichen Einflussfaktoren

Die in diesem Kapitel dargelegten Punkte zeigen ganz klar vier verkehrliche Einflussfaktoren und Problemfelder, welche für die prinzipiellen Überlegungen zur Errichtung einer Schienenverbindung in den Raum Gallneukirchen-Pregarten maßgeblich sind:

- Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung
- Verflechtung zwischen Linz und dem Umland
- Aktuelle Verkehrssituation und -entwicklung
- Die Frage der Donauquerung

Erstens handelt es sich bei der Region nordöstlich von Linz um ein Gebiet, dessen Bevölkerung seit Jahrzehnten kontinuierlich wächst.

Daraus ergeben sich in als zweiter Punkt eine steigende Zahl von Pendlern und Fahrten in das Arbeitsplatzzentrum Linz. Die Situation auf den, in den Stoßzeiten ohnehin schon übermäßig belasteten und stauanfälligen, Straßenverbindungen wird sich daher weiter verschlechtern. Allerdings ist eine Erhöhung des ÖV-Anteils durch einen weiteren Ausbau des bestehenden Bussystems oder dessen Neuordnung angesichts der derzeitigen Zahlen nicht möglich. Mit einer Regio-Tram-Verbindung könnten jedoch, so zeigen es die

71 Fink, J. (2012), S. 86

72 ORF Online (2012c), o. S.

73 Stadt Linz (2013), o. S.

Berechnungen, wesentlich mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. Durch die Errichtung der Regio-Tram und die Neuorganisation des Bussystems auf ein reines Zubringersystem (parallele Busverbindungen würden eingestellt) könnte der ÖV-Anteil lt. Berechnungen der Planer auf 26% erhöht werden.⁷⁴

Die Querung des „natürlichen Hindernisses“ Donau ist ebenfalls ein maßgeblicher Faktor der das gesamte Projekt beeinflusst. Die Diskussionen rund um Abriss, Erhalt und Brückenneubau bringen nicht nur eine zeitliche Verzögerung mit sich. Denn ohne die Lösung der „Brückenfrage“ kann das Projekt nicht sinnvoll umgesetzt werden.

Man kann also festhalten, dass die Schienenverbindung mehr Fahrgäste als das bestehende Bussystem transportieren kann und außerdem den Modal-Split zugunsten des ÖV verschieben wird. Die Realisierung des Projekts wird demnach maßgeblich von diesen Faktoren beeinflusst. Vor allem aber rechtfertigen diese Faktoren die Investitionen in ein Infrastrukturprojekt dieser Größe. Trotzdem könnte das Projekt unter Umständen noch an der „Brückenfrage“ scheitern.

74 Oberösterreichische Landesregierung (2013b), S. 2

5.2 Organisatorische Faktoren

Das Projekt RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten befindet sich bereits in der Planungsphase, das Trassenfindungsverfahren läuft bzw. ist für den östlichen Streckenteil bereits abgeschlossen. Die verantwortlichen Politiker haben beschlossen, dass das Projekt umgesetzt werden soll, obwohl erste Untersuchungen und in den letzten 15 Jahren durchgeführte Studien zu unterschiedlichen Ergebnissen bezüglich der verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit kamen.⁷⁵ Dieser Grundsatzbeschluss der Landesregierung erging am 17. August 2009, wurde jedoch vorbehaltlich einer Einigung über die Finanzierung zwischen Stadt, Land und Bund getroffen.⁷⁶

Neben diesen Kriterien sind aber auch organisatorische Faktoren für die Umsetzung maßgeblich. Das betrifft vor allem die Abwicklung des Projektes nach Ende der Trassenfindung, also die Durchführung der Detail- bzw. Ausführungsplanung und die Errichtung der Strecke. Für die Realisierung dieser weiteren Schritte ist ein koordinierendes Organ in Form einer Gesellschaft nahezu unerlässlich. Das wird vor allem an Beispielen zu anderen Planungen, bei denen entsprechend vorgegangen wurde, deutlich.

Die Beteiligung von betroffenen Menschen im Rahmen der Planung und Trassenfindung ist ebenfalls ein organisatorisches Kriterium, gilt es doch, die Anliegen der Bevölkerung möglichst zur Zufriedenheit aller in die Planung einfließen zu lassen. Es ist jedoch auch darauf zu achten, dass die Planungen am Ende die prinzipiellen Anforderungen an das Projekt nicht verfehlen. Denn die Wünsche der Betroffenen stehen oft im Gegensatz zu den Zielen des Vorhabens.

Man kann also zwei organisatorische Faktoren benennen:

- Gründung einer Errichtungsgesellschaft oder Planungsgemeinschaft
- Bürgerbeteiligung und öffentliche Meinung

Diese Aspekte und deren Einfluss auf das Projekt sollen in weiterer Folge näher erläutert werden.

⁷⁵ Sammer et al. (2006), S. 55f

⁷⁶ Oberösterreichische Landesregierung (2009b), S. 2

5.2.1 Gründung einer Errichtungsgesellschaft oder Planungsgemeinschaft

Die Einrichtung einer Gesellschaft, die sämtliche Abläufe in und um ein Projekt übernimmt, kann als ein überaus zielführender Faktor bei der Planung und Umsetzung bewertet werden. Vor allem bei Vorhaben an denen verschiedene Gebietskörperschaften mit Entscheidungsträgern von ggf. unterschiedlichen politischen Parteien als Vertreter, private Firmen und/oder Investoren, Verkehrsträger sowie die betroffenen Bürger beteiligt sind. Je größer die Zahl der an einem Projekt Mitwirkenden wird, desto wichtiger wird eine übergeordnete Gesellschaft.

Ein gutes Beispiel für den Erfolg und die Notwendigkeit einer derartigen Gesellschaft lässt sich anhand der Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe unter dem Linzer Hauptbahnhof und der Erweiterungen des Linzer Straßenbahnnetzes zeigen.

Auch reine Planungsgemeinschaften können wichtige Funktionen übernehmen und gewinnen immer mehr an Bedeutung bei der Entwicklung und Ausarbeitung von körperschaftsübergreifenden Konzepten und Zielsetzungen.

Die folgenden Unterkapitel sollen zeigen, dass es solche Gesellschaften beziehungsweise Zweckgemeinschaften in der Vergangenheit bereits gab und dass diese auch sinnvolle und funktionierende Institutionen darstellten. Außerdem werden Gesellschaften, die entweder in direktem Zusammenhang mit der geplanten RegioTram ins Leben gerufen wurden oder solche, die eine weitläufigere Verbindung zu diesem Projekt haben, beschrieben und deren Aufgaben erläutert.

5.2.1.1 Die Nahverkehrsdrehscheibe

Im Zuge des letzten großen Ausbauschnitts des öffentlichen Verkehrs im Linzer Zentralraum wurde neben Verlängerungen von Straßenbahnlinien unter anderem die so genannte Nahverkehrsdrehscheibe unter dem Hauptbahnhof Linz errichtet. Diese wurde ab dem Jahr 2002 im Zuge des Neubaus des Linzer Hauptbahnhofs durch die Österreichischen Bundesbahnen realisiert. Mit der Straßenbahnstation in doppelter Tieflage, sowie einem neuen Busterminal für regionale und städtische Buslinien im Erdgeschoß, konnte ein zentraler und moderner Knotenpunkt für Reisende im öffentlichen Verkehr geschaffen werden (siehe Abbildung 9).⁷⁷



Abbildung 9: Die Nahverkehrsdrehscheibe am Linzer Hauptbahnhof
Quelle: Hager, C., Schrempf, R. (2004), S. 65

5.2.1.2 Die NAVEG und ihre Projekte

Für die Errichtung wurde im Jahr 1996 die Gründung der Nahverkehr-Errichtungsgesellschaft m.b.H. (NAVEG) durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz beschlossen, welche mit 1. Jänner 1997 ihre Arbeit aufnahm.⁷⁸ Ziel dieser Gesellschaft, an der sich die Stadt Linz und das Land Oberösterreich mit jeweils 50% beteiligten, war die Realisierung der in der Prognos-Studie von 1995 enthaltenen Vorschläge für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz.⁷⁹ Dazu zählten unter anderem das Nahverkehrsbauwerk am Linzer Hauptbahnhof (Eröffnung am 3. Dezember 2004)⁸⁰ in Kombination mit der unterirdischen Anbindung aller drei Straßenbahnlinien⁸¹, oder die Verlängerung der

⁷⁷ Hager, C., Schrempf, R. (2004), S. 64ff

⁷⁸ Stadt Linz (1996), o. S.

⁷⁹ Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2007), S. 1

⁸⁰ Hager, C., Schrempf, R. (2004), S. 14

⁸¹ Dobusch et al. (2003), S. 24

Straßenbahnlinie 2 nach Ebelsberg (Eröffnung im April 2002)⁸² bzw. in weiterer Folge bis in die SolarCity (Eröffnung im September 2005)⁸³.

Bei der Errichtung der Straßenbahnunterführung des Hauptbahnhofes wurde dieser Ausbau der Linie 3 bereits berücksichtigt. Es wurden zwei Wendeschleifen für die Straßenbahn errichtet, von denen die südliche mit „Anschlußtrompeten“ für die geplante Fortführung der Bahnlinie ausgeführt wurde (siehe Abbildung 10).⁸⁴ Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 wird im Kapitel 5.4.1.2 detailliert beschrieben.

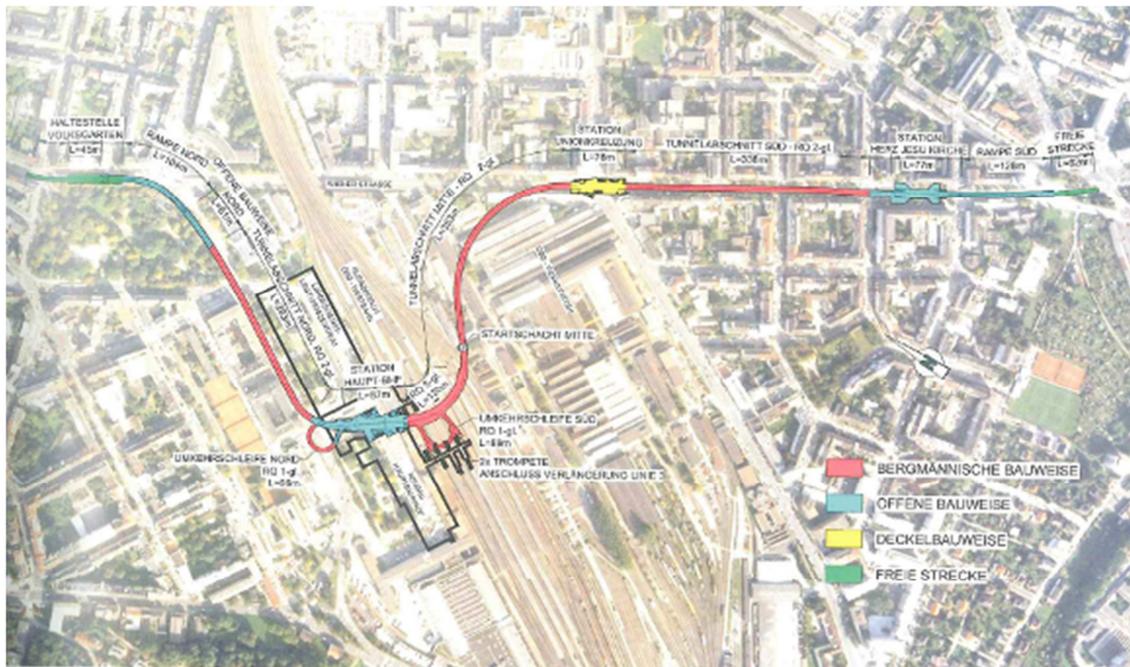


Abbildung 10: Straßenbahn-Unterführung Hauptbahnhof Linz
Quelle: Eder, M. et al. (2004), S. 119

Die Stadt Linz machte am 30. Juni 2005, noch vor der Eröffnung der Straßenbahnverlängerung in die SolarCity, von ihrem vertraglich zugesicherten Kündigungsrecht Gebrauch und zog sich noch im selben Jahr aus der Gesellschaft zurück. Die NAVEG wurde in weiterer Folge, mit Gesellschafterbeschluss vom 05.12.2005, liquidiert.⁸⁵ Zwei wichtige Ziele der NAVEG wurden bis zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht erreicht: die Errichtung einer City-S-Bahn, sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in den Südwesten von Linz, in der ersten Etappe bis auf das sogenannte „Harter Plateau“.⁸⁶ Der Ausbau dieser Linie war im November 2001 durch den NAVEG-Aufsichtsrat beschlossen

82 Stadt Linz (2011d), o. S.

83 ebenda

84 Hager C., Schrempf R. (2004), S. 161

85 Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2007), S. 1

86 ebenda, S. 3

worden. Die Konzession und den Auftrag für die Errichtung, Erhaltung, Ergänzung, sowie den Betrieb erhielt die Linz Linien GmbH im August 2003.⁸⁷

Der Landesrechnungshof stellte in seinem Bericht fest, dass der Rückzug der Stadt Linz aus der NAVEG zu einem ungünstigen Zeitpunkt erfolgte, weil der Zweck der Gesellschaft noch nicht erfüllt war.⁸⁸ Trotzdem ist die Arbeit der NAVEG in den knapp neun Jahren ihres Bestehens als erfolgreich anzusehen, da die wichtigsten Projekte erfolgreich umgesetzt wurden. Ohne eine solche Gesellschaft als treibende Kraft und zentrale Institution für Projektmanagement und -koordination wäre eine Umsetzung sicherlich nicht zu bewerkstelligen gewesen.

5.2.1.3 Die Schiene OÖ GmbH

Nach dem Ausstieg der Stadt Linz aus der NAVEG und deren Liquidation gab es bis 2013 keine derartige Gesellschaft mehr. Im März 2013 wurde auf einer Pressekonferenz mit Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer (SPÖ) die abgeschlossene Einreichplanung für den Bauabschnitt nach Traun präsentiert. Baubeginn sollte im Frühjahr 2014 sein, die Bauzeit für die gesamte 4,5 Kilometer lange Strecke wird etwa zwei Jahre betragen, die Eröffnung ist 2016 vorgesehen.⁸⁹ Das Projekt wird nun nicht mehr als die Verlängerung einer Straßenbahnlinie, sondern als Stadt-RegioTram bezeichnet, analog zu den Schieneninfrastruktur-Planungen des Landes Oberösterreich nach Rottenegg/Rohrbach und Gallneukirchen.

Außerdem wird die Strecke vom Land Oberösterreich selbst errichtet, wohingegen die erste Etappe der Verlängerung der Linie 3 noch von der Linz AG gebaut wurde. Aus diesem Grund wurde die „Schiene OÖ GmbH“ gegründet, eine 100%ige Tochterfirma der OÖ Verkehrsholding. Diese landeseigene Infrastruktur-Gesellschaft wird als Errichterin und Eigentümerin fungieren und soll dem Land Oberösterreich mehr Einfluss auf die Gestaltung des Verkehrs im Großraum Linz verschaffen. Auch zur Gründung der Schiene OÖ GmbH gab es eine Pressekonferenz mit Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP) und Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer (SPÖ). Das erste Projekt der neuen Gesellschaft ist die Errichtung der Straßenbahnverlängerung nach Traun, sowie der Bau von Busterminals und Park-and-Ride-Parkplätzen.⁹⁰

⁸⁷ Oberösterreichische Landesregierung (2006c), o. S.

⁸⁸ Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2007), S. 1

⁸⁹ Oberösterreichische Landesregierung (2013a), S. 3

⁹⁰ Oberösterreichische Landesregierung (2013f), S. 2f

Die Gründung dieser Gesellschaft ist trotz der Gründung für die Abwicklung der Verlängerung der Linie 3 nach Traun von großer Bedeutung für andere Schieneninfrastrukturprojekte im Bundesland, auch für die Verbindung nach Gallneukirchen und Pregarten. Einerseits könnten so einzelne Nebenbahnen in die Eigentümerschaft des Landes übernommen werden. Übernahmegespräche zwischen dem Land Oberösterreich und den ÖBB für Regionalbahnstrecken gibt es schon seit einigen Jahren.⁹¹ Andererseits gibt es nun wieder eine Gesellschaft, ähnlich wie zwischen 1997 und 2005 die NAVEG, deren Aufgabe das Vorantreiben und die Realisierung, sowie die Verwaltung von Schieneninfrastrukturprojekten ist. Die Idee einer landeseigenen Schienen-Infrastruktur-Gesellschaft ist nicht neu, die Verlängerung der Linie 3 als Stadt-RegioTram nach Traun hat die Gründung aber auf jeden Fall beschleunigt.⁹²

5.2.1.4 Die NSL GmbH

Am 1. Oktober 2014 wurde auch innerhalb der Linz AG eine neue Gesellschaft eingerichtet, die „Neue Schienenachsen in Linz (kurz NSL, Anm.) GmbH“. Als Aufgaben dieses Unternehmens werden die Planung und Errichtung der neuen Straßenbahnstrecken in Linz genannt, aber auch die Verlängerung der Obuslinie 43 zur Trauner Kreuzung. Die Durchführung der Planung und Errichtung der zweiten Schienenachse zur Entlastung der Strecke über die Landstraße ist jedoch der wichtigste Unternehmenszweck. Gleichzeitig wird die NSL GmbH auch die firmeninterne Koordination bei der Verlängerung der Linie 3 nach Traun übernehmen, deren Errichtung durch die Schiene OÖ als Gesamtkoordinatorin erfolgt.⁹³ Die Vorzüge von Gesellschaften, die einen sehr eingeschränkten Aufgabenbeziehungsweise Wirkungsbereich haben, sind offensichtlich nicht von der Hand zu weisen. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch die Linz AG sich durch diesen Schritt eine präzise und effiziente Abwicklung der Projekte erhofft.

91 Wiener Zeitung Online (2011), o. S.

92 Der Standard Online (2011), o. S.

93 Linz AG (o.J.), o. S.

5.2.1.5 Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz

Bei der „Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz“ handelt es sich um einen freiwilligen Zusammenschluss von Gebietskörperschaften im Großraum Linz. Das Land Oberösterreich, die Stadt Linz, sowie die Umlandgemeinden arbeiten seit dem Jahr 2013 in dieser übergreifenden Projektgruppe zusammen. Dadurch soll die Erreichung der Ziele, die im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz formuliert wurden, unterstützt und sichergestellt werden.⁹⁴ Der Vorschlag zu dieser Interessensgemeinschaft entstammt den Planungen zum Gesamtverkehrskonzept. In einer Präsentation zu diesem Thema, welche im Rahmen einer Sitzung des zuständigen Unterausschusses des Oberösterreichischen Landtages vorgetragen wurde, wird eine Arbeitsgruppe beziehungsweise ein Planungsverband als „jedenfalls und dringend erforderlich“ bezeichnet.⁹⁵

Die nachstehende Grafik zeigt den Aufbau und die Arbeitsstruktur der Interessensgemeinschaft (siehe Abbildung 11.)

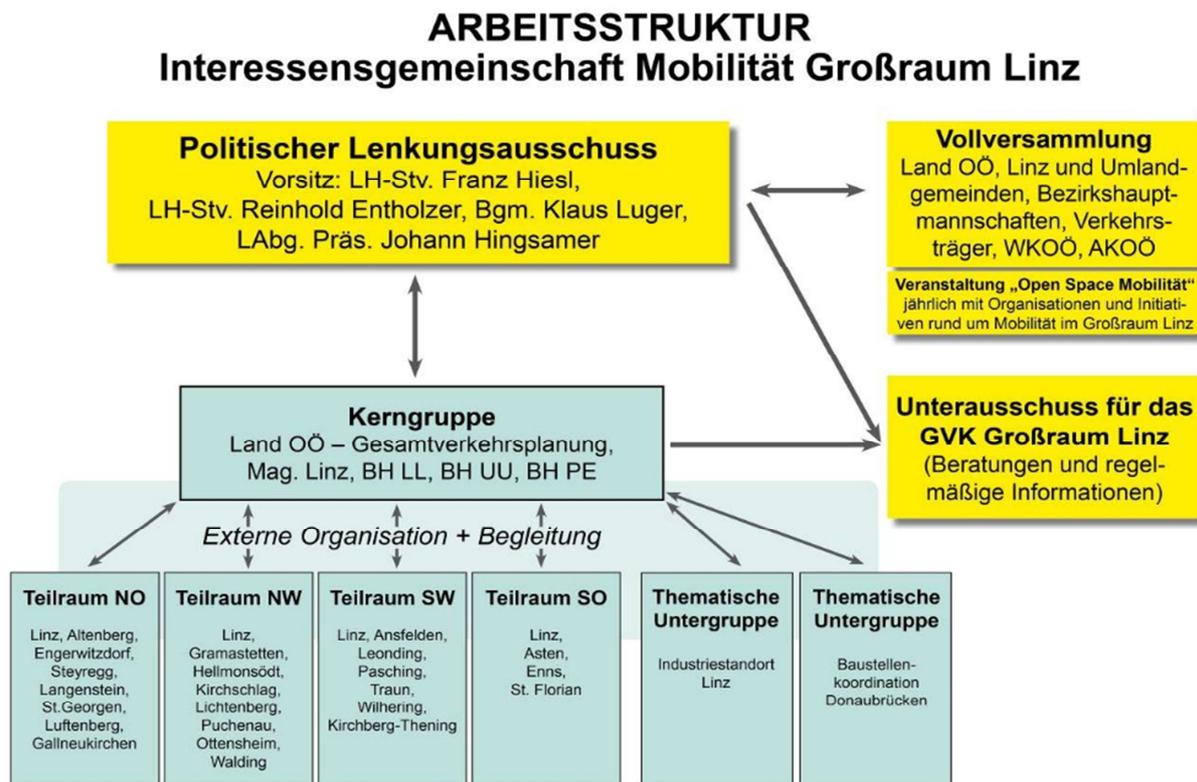


Abbildung 11: Arbeitsstruktur Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz
Quelle: Oberösterreichische Landesregierung (2015b), o. S.

94 Oberösterreichische Landesregierung (2015b), o. S.

95 Oberösterreichische Landesregierung (2013d), o. S.

Es wurde bei der Zusammenstellung des Gremiums auch darauf Wert gelegt, dass externe Berater und Vertreter der Wirtschaft und der arbeitenden Bevölkerung eingebunden werden. Außerdem sind auch Mitarbeiter von Verkehrsträgern Teil des erweiterten Teams. Diese möglichst breitgefächerte Aufstellung soll eine hohe Akzeptanz und Transparenz bei den Planungs- und Umsetzungsprozessen sicherstellen. Außerdem erfolgte eine Einteilung der Umlandgemeinden in vier Teilräume, um die einzelnen Arbeitsgruppen klein zu halten und dadurch effizientere Abläufe zu ermöglichen. Im Rahmen der Pressekonferenz am 07. Mai 2015 zum Status des Gesamtverkehrskonzepts lobte einer der im politischen Lenkungsausschuss tätigen Politiker genau diese Effizienz.⁹⁶

5.2.2 Die öffentliche Meinung und Beteiligung der Betroffenen Bürger

Einen zusätzlichen wichtigen Einflussfaktor stellt sicherlich die öffentliche Meinung und, daraus resultierend, politisches Kalkül dar. Schienenverbindungen bzw. Infrastrukturprojekte stehen im Fokus der Öffentlichkeit und werden von den Betroffenen und Interessierten ausgiebig diskutiert. Durch die Gründung von Bürgerinitiativen soll den Wünschen der Menschen mehr Nachdruck verliehen und ein Mitspracherecht erwirkt werden. Auch bei diesem Projekt haben sich derartige Interessensgemeinschaften formiert und sich aktiv in den Planungsprozess eingebracht. Vor allem aber wird schon seit Jahren eine Schienenverbindung in den Raum Gallneukirchen-Pregarten von den Bürgern gefordert. Im Jahr 2009 wurde der Verein „Bahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten“ gegründet, um den verantwortlichen Politikern zu zeigen, dass eine Schienenverbindung in das nordöstliche Linzer Umland auch im Interesse der Bewohner ist.⁹⁷

Seit dem Beginn des Trassenfindungsverfahrens haben sich zwei weitere Bürgerinitiativen konstituiert, die „Initiative Lebensraum Gallneukirchen Süd“ und „LEBE Lebensraum Bewahren“. Für beide Gruppierungen gilt der gleiche Grundsatz: Ja zur RegioTram, aber unter Berücksichtigung der Einwände und Wünsche der betroffenen Bürger. Die Beteiligten setzen sich intensiv mit den Vorschlägen der Politiker und Planer auseinander, hinterfragen die Ergebnisse und erstellen eigene Trassenvarianten, um diese mit den Verantwortlichen zu diskutieren. Vor allem wird aber immer wieder ein transparentes Verfahren eingefordert.

⁹⁶ Oberösterreichische Landesregierung (2015b), o. S.

⁹⁷ Die Grünen Engerwitzdorf – BfE (2009), S. 6

Die Interessen der einzelnen Gruppen entsprechend zu berücksichtigen und trotzdem eine verkehrsplanerisch sinnvolle Lösung zu finden, ist hier die große organisatorische Herausforderung. Denn vor allem Orts- und Gemeindepolitiker können die Auswirkungen von aufgebracht und/oder ignorierten Bürgern, spätestens bei den nächsten Kommunalwahlen, direkt zu spüren bekommen. Dies gilt natürlich auch für das vollkommene Scheitern oder aber im Gegenteil die Umsetzung des Projekts – abhängig vom Standpunkt der Bürger zu diesem Vorhaben.

Seit der östliche Teil der Trasse offiziell, mit Beschluss der Landesregierung vom 22.12.2014, fixiert ist⁹⁸, steht auch fest, wie viel Einfluss die Bürgerinnen und Bürger auf die Planung in diesem Abschnitt hatten. Laut Aussage des Verkehrslandesrates Reinhold Entholzer (SPÖ) kamen insgesamt 152 Eingaben mit alternativen Vorschlägen und Ideen zur Trassenführung von Seiten der Bürgerinitiativen. Sämtliche Vorschläge wurden durch ein objektives Bewertungsverfahren von den Planern geprüft und die beste Trasse ausgewählt. Dabei fanden zahlreiche Anregungen Eingang in die Planung. Die Zusammenarbeit zwischen Bürgern, Planern und Politik verlief in den meisten Fällen auf einer guten Basis, am Ende muss jedoch eine Entscheidung getroffen werden, wobei es naturgemäß unmöglich ist, alle Betroffenen zu 100% zufrieden zu stellen.⁹⁹

In einem Zeitungsbericht vom 26. Februar 2015 wird eine andere Seite beleuchtet. Mitglieder der Bürgerinitiative „LEBE – Lebensraum Bewahren“ kritisieren, dass die RegioTram die Situation in der Gemeinde Engerwitzdorf nicht verbessere. Die Fahrzeit sei zu lang, die Trasse führe nicht auf einem direkten, schnellen Weg nach Linz, aufgrund von Eisenbahnkreuzungen entstünden gefährliche Punkte und die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel werde durch die RegioTram verschlechtert. Insgesamt sei die Trasse nicht mit den Bürgern abgestimmt, obwohl die Bürgerinitiative alle diese Punkte aufgezeigt habe. Die Streckenführung im Teilabschnitt zwischen Außertreffling und Linzerberg werde daher in dieser Form abgelehnt.¹⁰⁰

Im Dezember 2013 hingegen waren noch beide Bürgerinitiativen begeistert von ihrem Einfluss auf das Trassenfindungsverfahren. Im Bereich Gallneukirchen-Schweinbach-Engerwitzdorf wurden die Vorschläge der Bürger aufgenommen und die ursprünglich von den Planern vorgeschlagenen Varianten wurden fast komplett durch die Eingaben der

98 Oberösterreichische Landesregierung (2014d), o. S.

99 ebenda

100 Oberösterreichische Nachrichten Online (2015b), o. S.

Betroffenen ersetzt. Alles andere als zufrieden zeigte sich damals der Bürgermeister der Gemeinde Engerwitzdorf, der die Trassenführung aufgrund der Entfernung zum Siedlungskern in Schweinbach kritisierte, außerdem ortete er in der geplanten Eisenbahnkreuzung eine Unfallhäufungsstelle. Ebenfalls unzufrieden mit dem Streckenverlauf zeigten sich die Bewohner der Siedlung Klaus.¹⁰¹

Warum zwischen diesen beiden Meldungen aus den Jahren 2013 und 2015 ein bemerkenswerter Unterschied im Hinblick auf die Bürgerbeteiligung besteht, erklärt Christian Wagner von den Grünen in einem Zeitungsbericht im Jänner 2015. Es sei gut, dass die Trasse endlich von der Landesregierung beschlossen worden sei, aber offensichtlich wurde die Zusammenarbeit zwischen Politik und Planern einerseits und den Bürgerinitiativen andererseits gegen Ende immer spärlicher. Als Grund hierfür sieht er den Druck, noch im Jahr 2014, wie vom Verkehrslandesrat ursprünglich angekündigt, eine Trasse beschließen zu müssen.¹⁰²

Es ist außerdem auch zu beobachten, dass sich die Politiker der verschiedenen politischen Ebenen beziehungsweise Gebietskörperschaften unterschiedlich verhalten. Im Fall der RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten wird das Projekt vom Land Oberösterreich initiiert und vorangetrieben. Natürlich wird auf eine Zusammenarbeit mit den Bürgermeistern der Anrainergemeinden großen Wert gelegt, um gegenüber der Bevölkerung, aber auch bei Entscheidungen bezüglich der Finanzierung eine breite politische Basis vorweisen zu können. Diese gute und wichtige Zusammenarbeit wurde auch seitens des Verkehrslandesrates Reinhold Entholzer kurz vor dem Beschluss der geplanten Trasse durch die Landesregierung nochmals besonders hervorgehoben.¹⁰³

Die Bürgermeister selbst stellen sich jedoch oftmals auf die Seite der Anrainer und Bürgerinitiativen und äußern Kritik an der Vorgangsweise der Landespolitiker und der Planer, wie aus Zeitungsartikeln hervorgeht.¹⁰⁴ Diese Vorgangsweise ist angesichts der Tatsache, dass die Bürgermeister der Anrainergemeinden noch unmittelbarer von der Bevölkerung für ihre Aussagen und Standpunkte zu einem Projekt zur Verantwortung gezogen werden können, mehr als verständlich. Es gilt also für alle beteiligten Politiker, einen möglichst guten Kompromiss zwischen den Wünschen der Bevölkerung und den planerischen und politischen Vorgaben zu finden.

101 Fohler, G. (2013), o. S.

102 Fohler, G. (2015), o. S.

103 Oberösterreichische Landesregierung (2014d), o. S.

104 Gstöttner, E. (2015), o. S.

5.2.3 Zusammenfassung der organisatorischen Faktoren

Wie das Beispiel der „Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H.“ zeigt, ist eine ausgelagerte Planung und Abwicklung solcher großen Projekte auf jeden Fall zielführend und erhöht die Realisierungschancen enorm.

Dank der Gründung der „Schiene Oberösterreich GmbH“ ist dieser Punkt beim gegenständlichen Vorhaben bereits abgehakt. Diese Gesellschaft wird nach Abschluss des Projekts Stadt-RegioTram nach Traun an der weiteren Umsetzung des RegioTram-Konzeptes arbeiten. Vorteilhaft an dieser Vorgangsweise ist zudem, dass sich die Politiker größtenteils nur noch um die Finanzierung der Gesellschaft und damit der Projekte kümmern müssen. Sämtliche anderen Tätigkeiten werden ausgelagert. Das ermöglicht eine leichtere, weil politik-unabhängigere Umsetzung.

Gemeinsam mit der „Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz“ als koordinierendes Gremium und der NSL GmbH, die sich auf die Planung und Realisierung der neuen Straßenbahnachse in Linz konzentriert, werden diese Gesellschaften maßgeblich an der erfolgreichen Umsetzung des Projekts beteiligt sein. Die politischen Entscheidungsträger werden dadurch entlastet und können sich wieder auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren.

Nicht ersetzt werden können die verantwortlichen Politiker jedoch, wenn es um Fragen der Bürgerbeteiligung in den betroffenen Gemeinden geht. Es gilt hier einen vernünftigen Kompromiss zwischen der, aus verkehrlicher Sicht, „sinnvollsten“ Lösung und den Wünschen der betroffenen Anwohner zu schaffen. Die politischen Entscheidungsträger werden von den Bürgern in direkten Zusammenhang mit dem Projekt gebracht und auch definitiv dem Erfolg entsprechend beurteilt, spätestens bei den nächsten Gemeinderats- und Landtagswahlen.

5.3 Finanzielle Faktoren

Das Bereitstellen der erforderlichen finanziellen Mittel für den Bau der RegioTram ist angesichts einer stagnierenden Wirtschaft sicherlich eine der schwierigsten Aufgaben, vor der die verantwortlichen Politiker stehen. Und dass eine Neubaustrecke in dicht besiedeltem Gebiet mit anspruchsvollen topographischen Gegebenheiten nicht einfach und mit geringem finanziellem Aufwand zu realisieren ist, liegt auf der Hand.

5.3.1 Finanzierung des Projekts – derzeitiger Stand

Die Finanzierung des Projektes ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht gesichert und wird in den veröffentlichten Unterlagen meistens auch nicht thematisiert. In der Pressekonferenz zu Beginn der Korridoruntersuchung für die RegioTram am 30. März 2012 wurde ein grober Zeitplan präsentiert. Dieser sei jedoch von einer „gesicherten Finanzierung“ abhängig, ein Betrag oder eine nähere Information, wie diese Finanzierung aussehen könnte, ist nicht vorhanden.¹⁰⁵

Im Mai 2014 präsentierte Landesrat Reinhold Entholzer bei einer Pressekonferenz Zahlen und Fakten zum öffentlichen Verkehr in Oberösterreich. Auch zukünftige Ausbaumaßnahmen im Schienennetz des Großraums Linz, basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept, wurden vorgestellt. Die Planungen zur RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten werden ebenfalls erwähnt, Angaben zu Kosten und zur Finanzierung sind allerdings auch hier nicht zu finden. Die Realisierung sei jedoch nicht allein vom politischen Willen, sondern auch von den finanziellen Bedingungen abhängig, heißt es. Daher plädiert der Landesrat für einen „Schulterschluss“ aller Betroffenen, um ein Investitionspaket für den öffentlichen Verkehr schnüren zu können.¹⁰⁶

5.3.2 Kostenschätzung für den Bau der RegioTram-Strecke

Es versteht sich von selbst, dass ohne ausreichende Geldmittel die Umsetzung nicht gelingen wird. Dass die Kosten für das Projekt, mit allen erforderlichen begleitenden Maßnahmen, bei mehreren hundert Millionen Euro liegen werden, darf aber angenommen werden.

In der bereits erwähnten Studie zur Machbarkeit und Zweckmäßigkeit einer neuen Schienenverbindung Linz–Gallneukirchen–Pregarten des Planungsbüros Trafico aus dem Jahr

¹⁰⁵ Oberösterreichische Landesregierung (2012a), S. 4

¹⁰⁶ Oberösterreichische Landesregierung (2014b), S. 7f

1999, wurden die Investitionskosten für Fahrweg und ortsfeste Einrichtungen mit ca. 2,76 Mrd. ATS, also etwa 200 Millionen Euro, beziffert. Neue Fahrzeuge, Betriebskosten etc. wurden in dieser Summe nicht berücksichtigt.¹⁰⁷ Außerdem ging diese Planung von einer Bahn in Normalspur aus, allerdings sollte die Ausgestaltung nicht als Vollbahn sondern als Light-Rail beziehungsweise Stadtbahn erfolgen, um die Ansprüche in Bezug auf die Trassierung und somit auch die Kosten geringer halten zu können. Die in dieser Studie untersuchte Strecke von der Eisenbahnbrücke in Linz bis nach Pregarten hat eine Länge von 21,22 km¹⁰⁸ und entspricht damit in etwa der Länge für die Trasse der RegioTram gemäß den derzeitigen Plänen.

Es gibt zwar noch keine genauen Angaben zur Streckenlänge dieser neuen Schienenverbindung, da bisher ja nur ein Korridor für die Trasse festgelegt wurde und sich im Zuge der Detailplanungen noch Verschiebungen ergeben können. In einer „Information der Region“ zur Planung und Errichtung der RegioTram wurde die Streckenlänge mit 17,25 km angegeben.¹⁰⁹ Bei Summierung aller im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) untersuchten Abschnitte der RegioTram-Trasse zwischen Linz und Pregarten, ergibt sich jedoch eine Streckenlänge von 20,65 km.¹¹⁰ Der Unterschied liegt wahrscheinlich in der (Nicht-) Berücksichtigung der geplanten Stichstrecke nach Gallneukirchen begründet. Darüber hinaus wird bei den aktuellen Planungen eine mögliche Neubaustrecke im Stadtgebiet von Linz zwischen dem Stadtrand bei Linz-Auhof bzw. der derzeitigen Straßenbahn-Endhaltestelle und der Eisenbahnbrücke ausgeklammert.

In der im Jahr 2009, im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes für den Großraum Linz, durchgeführten Untersuchung zu einer Straßenbahnverbindung zwischen Linz und Gallneukirchen wurden die Errichtungskosten mit ca. 140 Millionen Euro abgeschätzt.¹¹¹ Der in dieser Planung betrachtete Abschnitt zwischen Linz und Gallneukirchen hat jedoch nur eine Länge von ca. 10 km, also etwa die Hälfte der Gesamtstrecke von Linz bis Pregarten. Außerdem ist in dieser Studie der Großteil der Strecke eingleisig geplant.¹¹² Die Kosten müssten also, um einen realistischen Wert zu erhalten, wesentlich höher angesetzt werden.

107 Koch, H., Madreiter, M. (1999), S. 14

108 ebenda, S. 2

109 ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH (2015), S. 21

110 Birngruber, H., (2015), S. 23ff

111 ZIS+P Verkehrsplanung, Sammer & Partner ZT GmbH et al. (2009): S. 6-1a

112 ebenda, S. 3-1

Es zeigt sich also, dass beide Studien aufgrund der abweichenden Vorgaben zur Trassierung und zur Ausführung eher nicht als Vergleich für die Schätzung der Kosten der derzeit geplanten RegioTram herangezogen werden können.

Seitens der Planer und Politiker gibt es noch keine veröffentlichte Kostenschätzung. Bei einer Diskussion im Rahmen der Sitzung des Oberösterreichischen Landtags wurde bei einer Anfrage von FPÖ-Klubobmann Günther Steinkellner an den zuständigen Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer (SPÖ) ein Betrag von € 700 Millionen für die Errichtung der RegioTram nach Pregarten genannt. Von Kosten in dieser Höhe sei man aber, laut Aussage des Befragten, weit entfernt. Allerdings sei es noch zu früh für eine seriöse Kostenschätzung, eine solche könne erst im Zuge der Detailplanung erstellt werden. Als Zeithorizont wurde der Beginn des Jahres 2017 genannt.¹¹³

Für den Streckenteil im Stadtgebiet von Linz gibt es ebenfalls noch keine Kostenschätzung, die Trassenfindung für diesen Abschnitt ist allerdings noch im Gange.

Ein gangbarer Weg, um einen groben Schätzwert zu erhalten, wäre es, die Baukosten der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Leonding / Doblerholz aus den Jahren 2009 bis 2011 heranzuziehen. Die 5,3 km lange Trasse, von der ca. 1,3 km (25 %) im Tunnel verlaufen, kostete etwa 143 Millionen Euro.¹¹⁴ Diese Summe beinhaltet allerdings die Anschaffung von sieben neuen Straßenbahngarnituren. Da 23 Garnituren 69 Millionen Euro kosten, ist von einem Stückpreis von 3 Millionen Euro auszugehen.¹¹⁵ Demnach wurden 21 Millionen Euro für den Ankauf der Bahnen investiert, der Bau der Trasse schlägt mit 122 Millionen Euro zu Buche. Mittlerweile ist auch der zweite Bauabschnitt der Verlängerung zum Schloss Traun in Bau. Dieser hat eine Länge von 4,5 km, die Kosten werden mit geschätzten 70 Millionen Euro beziffert.¹¹⁶ Diese Zahl beinhaltet keine Anschaffung von Straßenbahngarnituren. Die zum Betrieb der Verlängerung erforderlichen Fahrzeuge sind mit nochmals 10 Millionen Euro veranschlagt.¹¹⁷

Insgesamt werden also geschätzte 192 Millionen Euro für den Bau Verlängerung aufgewendet. Dies entspricht einem Kilometer-Preis von ca. 19,6 Millionen Euro.

113 ORF Online (2015), o. S.

114 Hubmann, R. (2011b), S. 23

115 ebenda, S. 26ff

116 Oberösterreichische Landesregierung (2015c), S. 3f

117 Oberösterreichische Landesregierung (2012b), S. 2

Legt man diesen Kilometer-Preis auf die Trasse der Regiotram Linz-Gallneukirchen-Pregarten um, so ergibt sich, bei einer angenommenen Streckenlänge von 20,65 km eine Summe von 405 Millionen Euro für den Abschnitt von Linz-Auhof bis nach Pregarten. Die Stichstrecke nach Gallneukirchen ist damit ebenfalls berücksichtigt. Dazu kommen noch die Kosten für die Strecke in Linz zwischen dem derzeitigen Ende der Planungen in Linz-Auhof bei der Universität und der Einbindung in die neue Straßenbahnachse bei der Linken Brückenstraße, kurz vor der Donauquerung. Je nach Streckenführung sind hier nochmals drei bis vier Kilometer zu bewältigen. Insgesamt lägen die Kosten also in etwa bei 450 bis 500 Millionen Euro. Diese Zahl berücksichtigt natürlich nicht etwaige Preissteigerungen in den nächsten Jahren. Da der Baubeginn erst im Jahr 2023 erfolgen soll, wird es hier, allein schon aufgrund der Inflation, noch zu Steigerungen kommen. Allerdings sind vor allem Kunstbauten wie Tunnel, Brücken, Dämme usw. teure Elemente beim Bau von Infrastrukturprojekten. Der Tunnelanteil der gesamten Verlängerung der Linie 3 nach Traun beträgt etwa 13 % (1,3 von 9,8 km). Bei der RegioTram nach Pregarten sind es nur etwa 1,49 km oder 7 % der Gesamtstrecke. Auch dieser Wert wurde auf Basis der SUP durch Addition der einzelnen Tunnelabschnitte ermittelt. Die Kosten je Streckenkilometer könnten bei der RegioTram also niedriger sein. Da jedoch der Tunnelanteil und die Länge der Strecke im Linzer Stadtgebiet noch nicht bekannt sind und der Bau erst in einigen Jahren erfolgen soll, können der höhere Tunnelanteil und die daraus resultierenden höheren Kosten als Sicherheitspolster für Teuerung, steigende Preise etc. beibehalten werden. Die Schätzung von ca. 500 Millionen Euro ist daher als durchaus plausibel zu bewerten.

Ob eine Summe dieser Größenordnung in den nächsten Jahren aufgebracht werden kann, wird sich zeigen. Zum Vergleich: der ordentliche Haushalt des Landes Oberösterreich hatte im Jahr 2014 ein Volumen von ca. 5,5 Milliarden Euro. Die Ausgaben für die Gebarungsguppe „Straßen- und Wasserbau, Verkehr“, der diese Investition am ehesten zuzurechnen wäre, beliefen sich auf insgesamt etwa 445 Millionen Euro. Von diesen wurden für die Voranschlagstelle Nr. 650 „Eisenbahnen“ 56,5 Millionen verwendet.¹¹⁸ Die geschätzten Kosten für die RegioTram übersteigen in diesem Fall also nicht nur die jährlichen Ausgaben der für Eisenbahnen vorgesehenen finanziellen Mittel, sondern die der gesamten Gebarungsguppe. Derzeit gibt es noch keinen Grundsatzbeschluss zur Finanzierung seitens der Landesregierung.

118 Oberösterreichische Landesregierung (2015d), o. S.

5.3.3 Finanzierungsbeteiligung durch den Bund

Eine Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Errichtung eines Regio-Tram-Systems ist aufgrund der Bestimmungen im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), eher nicht zu erwarten. Gemäß der dort festgelegten Kompetenzverteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ist der Bund für den Erhalt des Grundangebotes im ÖV, welches in den Jahren 1999 und 2000 vorhanden war, zuständig. Darüber hinausgehende Leistungen werden nicht finanziert. Planungen und Anpassungen im Verkehrsnetz, also zum Beispiel der Ausbau von Schieneninfrastruktur, sind den Ländern und Gemeinden überlassen.¹¹⁹

Dieser Umstand ist zwar im Gesetz nicht genau geregelt, es gibt jedoch Beispiele, die eine dahingehende Auslegung beziehungsweise Interpretation des Gesetzestextes naheliegend erscheinen lassen. Im Jahr 2011 antwortete Doris Bures, damals Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, auf eine parlamentarische Anfrage bezüglich der Beteiligung des Ministeriums an der Finanzierung der zweiten Straßenbahnachse unter der Voraussetzung der Weiterführung auf der Mühlkreisbahn, dass eine solche nicht vorgesehen sei, weil Straßenbahnen seitens des Bundes nicht unterstützt werden.¹²⁰

Dem Innsbrucker Regionalbahnprojekt Hall-Völs, welches ebenfalls ein schmalspuriges Stadtbahn-Konzept unter Einbindung der Straßenbahn vorsieht, wurde im Jahr 2004 eine Teilfinanzierung des Bundes zugesagt, wenn ein Nachweis über den Nebenbahncharakter der Regionalbahn gemäß Eisenbahngesetz erbracht werden kann.¹²¹ Sofern dieser Nachweis auch im Fall der RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten erbracht werden kann, scheint eine Beteiligung des Bundes realistisch. Ein anderer Anreiz für eine teilweise Finanzierung des Projekts durch Bundesmittel wäre die Entlastung der Summerauerbahn vom Personennahverkehr im Bereich Pregarten-Linz. Notwendige Investitionen in die Bestandsstrecke könnten dadurch geringer gehalten werden, die Einsparungen sollten dann dem Bau der RegioTram zugutekommen.

¹¹⁹ Köfel, M, Mitterer, K. (o.J.), S. 17

¹²⁰ Bures, D. (2011), S. 2

¹²¹ Landesrechnungshof Tirol (2011), S. 24

Allerdings ist aufgrund des langen Zeithorizonts bei der Umsetzung der RegioTram keine definitive Aussage möglich. Weiters ist die Summerauerbahn nicht Teil des TEN-Kernnetzes der Europäischen Union. Dieser Umstand mindert möglicherweise die Investitionsbereitschaft des Bundes, ebenso wie die Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG als Eigentümerin der Strecke die Nebenbahnen an die Bundesländer zu veräußern.

5.3.4 Zusammenfassung der finanziellen Faktoren

Es gibt bei der Finanzierung drei Faktoren, die miteinander in direkter Beziehung stehen:

- Die noch unbekanntenen Planungs- und Errichtungskosten der RegioTram-Strecke
- Die finanziellen Möglichkeiten des Landes Oberösterreich
- Eine allfällige Finanzierungsbeteiligung des Bundes

Zentraler Punkt dieser Aufstellung sind natürlich die Kosten für die Umsetzung des Projekts, aus denen sich die Möglichkeiten zur Finanzierung, mit oder ohne Beteiligung des Bundes, ergeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Finanzierung des Projekts RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten noch gänzlich unklar ist. Ohne Detailplanungen wird es seitens der verantwortlichen Planer und Politiker keine öffentliche Kostenschätzung geben, da noch zu viele Unsicherheiten vorhanden sind. Es ist außerdem noch gar nicht absehbar, ob das Land Oberösterreich den Bau der Bahnstrecke überhaupt alleine finanzieren könnte, falls der Bund keine Mittel zuschießt. Ob vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr eine finanzielle Beteiligung zu erwarten ist, kann nicht endgültig beantwortet werden. Generell sind für Straßenbahnprojekte keine Zuschüsse vorgesehen, außer es handelt sich um eine Bahn mit Nebenbahncharakter. Möglicherweise ist der Bund jedoch zu einer Umschichtung der Mittel vom geplanten Ausbau der Summerauerbahn auf die RegioTram bereit, wenn durch dieses Projekt geringere Investitionen an der Bahnstrecke zwischen Linz und Pregarten notwendig werden würden.

Die Kosten würden sich, abgeschätzt anhand der Errichtungskosten der Verlängerung der Straßenbahn nach Traun, im Bereich zwischen 450 und 500 Millionen Euro für die insgesamt etwa 24 km lange Strecke bewegen.

5.4 Netzbezogene Faktoren

Während die bisher beschriebenen Faktoren das Entstehen des Projektes und dessen Sinnhaftigkeit beziehungsweise Erforderlichkeit beeinflussen, oder gar eine Umsetzung des Projektes unmöglich machen, sollen nunmehr netzbezogene Kriterien, welche sich auf die Art und Weise der Ausführung eines Schienennahverkehrsprojektes auswirken, betrachtet werden.

Hierbei sind vor allem die Wahl des Systems, also ob eine Vollbahn oder eine Straßenbahn errichtet werden soll, sowie die Spurweite der Bahn als wichtige Faktoren zu nennen.

Diese ergeben sich logischer Weise in den meisten Fällen aus der bereits vorhandenen Infrastruktur der Region beziehungsweise des Planungsraumes. Auch bestehende Planungen oder bereits in Umsetzung begriffene ähnliche Projekte können ein neues Projekt maßgeblich beeinflussen. Ebenso können eigens für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen gegründete Firmen einen entscheidenden Faktor darstellen. Daher erscheint die Betrachtung der bisherigen Entwicklung und Planungen im Linzer Zentralraum und dem Umland mehr als zweckmäßig.

5.4.1 Bestehende und in Bau befindliche Schienen- und Nahverkehrsinfrastruktur

Auf Basis des in Planung und Umsetzung befindlichen Ausbaus des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (SPNV), wird derzeit auch ein Schnellbahn-Konzept für den Großraum Linz entwickelt. Dieses wird sich nicht nur auf bestehenden Trassen erstrecken, auch die geplanten Neubaustrecken der (Stadt)-RegioTram-Linien sollen integriert werden. Da das Bestandsnetz der Stadt ins Umland erweitert wird und dieses vorhandene Netz für den Betrieb eines bestimmten Systems, nämlich der Straßenbahn, gedacht ist, müssen diese Erweiterungen natürlich auch an den Bestand angepasst werden. Die bestehende und in Bau befindliche Infrastruktur beeinflusst demnach die Systemwahl maßgeblich.

5.4.1.1 Die Linzer Straßenbahn

Linz ist eine von fünf Städten in Österreich, in der im Jahr 2014 eine Straßenbahn betrieben wird. Seit den 1970er Jahren wurde das Netz immer wieder erweitert und modernisiert. Im

Mai 2014 fand der Spatenstich zu einer weiteren Verlängerung der Straßenbahn in die südwestliche Nachbarstadt Traun statt.¹²²

Besondere Auswirkungen auf die geplante Bahn nach Gallneukirchen und Pregarten haben das bestehende und im Ausbau befindliche Straßenbahnsystem der Stadt Linz und der Umstand, dass die Stadt an diesem Verkehrsmittel entgegen des Trends des Automobilzeitalters festhielt.

Am 1. Juli 1880 wurde in Linz die erste Linie der Pferdestraßenbahn zwischen Westbahnhof (heute Hauptbahnhof Anm.) und Urfahr eröffnet. Um die Engstelle in der Schmidttorstraße ohne Probleme passieren zu können, wurde vom Gemeinderat die Errichtung der Bahn mit einer Spurweite von 900 Millimetern beschlossen.¹²³

Bis zum Jahr 1932 wurde das Straßenbahnnetz immer weiter vergrößert und reichte im Süden bis in die Gemeinde Ebelsberg. Mit der Eingemeindung von Ebelsberg 1938 (Urfahr war bereits 1919 eingemeindet worden), lagen, erstmals seit der Eröffnung der Straßenbahn, alle Linien im Stadtgebiet von Linz. Entgegen weitverbreiteter Meinung ist somit die Straßenbahnlinie 3 mit der Verlängerung auf das Harter Plateau nicht die erste Linie, die über die Stadtgrenzen hinausreicht.

Zwar fielen bis 1974 dem allgemeinen Trend zum motorisierten Individualverkehr, welcher ab den 60er Jahren einsetzte, die Querlinie „M“ sowie die Verbindung nach Ebelsberg zum Opfer, die Stadt hielt jedoch, der allgemeinen Entwicklung zum Trotz, am System Straßenbahn fest. Noch im selben Jahr begannen die Bauarbeiten an der Verlängerung der Linie 1 in Richtung St. Magdalena und Auhof, welche 1977 eröffnet wurde. Bis 1985 wurde ein weiteres Teilstück der Linie 1 im Süden der Stadt, in den Stadtteil Auwiesen, realisiert.¹²⁴

Obwohl bereits 1992 beschlossen, dauerte es zehn Jahre bis der nächste Streckenabschnitt für den Verkehr freigegeben wurde. Nach fast 30 Jahren ohne Anbindung, fuhr am 2. April 2002 wieder eine Bahn nach Ebelsberg. Diese wurde mit der Liniennummer 2 versehen und bis 2005 in die SolarCity verlängert.

Die folgende Darstellung (Abbildung 12) zeigt die Situation nach der ersten Ausbaustufe der Linie 2 bis zur Haltestelle „Hillerstraße“ in Ebelsberg, sowie die Planungen zur Verlängerung in die SolarCity.

122 Oberösterreichische Landesregierung (2014b), S. 2ff

123 Hager C., Schrempf, R. (2004), S. 37

124 Rathberger, W. (2011), S. 30ff



Abbildung 12: Ausbau der Linie 2 nach Ebelsberg und Pichling/SolarCity
 Quelle: Hager, C., Schrepf R. (2004), S. 159

Das System Straßenbahn stellt in Linz das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar und ist für eine funktionierende und ansprechende Abwicklung desselbigen unerlässlich.

5.4.1.2 Straßenbahnausbau über die Stadtgrenzen – Stadt-RegioTram Traun

Die Idee, das Umland der Stadt Linz mit der Straßenbahn zu erschließen, wurde bereits im Zuge der Verlängerung der Linie 1 diskutiert. Erste Pläne für eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes über die Stadtgrenzen hinaus nach Leonding gab es in den 70er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. Dieses „Generelles Projekt“ genannte Vorhaben datiert aus dem Jahr 1973. In den 80er Jahren machte sich der damalige Bürgermeister der Stadt Leonding für ein derartiges Vorhaben stark, zu einer Realisierung kam es jedoch nicht.¹²⁵

Erst als das Projekt „Nahverkehrs Drehscheibe“ am Linzer Hauptbahnhof konkrete Formen anzunehmen begann, wurden erneut Pläne für die Erweiterung der Straßenbahnlinie 3 gefasst. In den Plänen des Verkehrskonzeptes der Stadt Linz aus dem Jahr 2001 wird die Verlängerung nach Traun noch als „Linie 4“ bezeichnet. Ebenso wird damals noch eine Verlängerung dieser Linie vom Hauptbahnhof nach Osten in Richtung Mühlkreisautobahn und Industriezeile als mögliche Streckenführung gezeigt¹²⁶ (siehe dazu Abbildung 13).

¹²⁵ Zehetner, S. (2011), S. 47f

¹²⁶ Stadt Linz (2001), S. 50



Abbildung 13: Straßenbahn Netzergänzungen
ergänzt nach: Stadt Linz (2001), S. 50

Der erste Teil der Trasse der Straßenbahnlinie 3 verläuft vom Hauptbahnhof in Tieflage nach Südwesten, bevor nach etwa 1,3 Streckenkilometern die Tunnelstrecke endet. Hier, bereits auf Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Leonding, ist die erste Haltestelle „Untergaumberg“ situiert. Hier ist eine Umsteigemöglichkeit zur Linzer Lokalbahn (LILo) gegeben. Dem Verlauf der Westbahn folgend, liegt vor der Brücke über die Gaumbergerstraße die nächste Haltestelle. Hierauf wird die Westbahnstrecke unterquert und die Trasse schwenkt auf die Kremstalstraße (B 139) ein. Hier wurde bereits im Zuge des Vollaubaus der Straße im Jahr

1999 die neue Straßenbahnlinie eingeplant und ein Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen angelegt.¹²⁷ Diesen nutzend, folgt die Straßenbahn dem Verlauf der Straße bis zum derzeitigen Endpunkt „Doblerholz“ (siehe Abbildung 14). Hier wurde außerdem eine Remise für 14 Straßenbahngarnituren errichtet.¹²⁸



Abbildung 14: Streckenverlauf der Linie 3 nach der Erweiterung auf das Harter Plateau
Hubmann, R. (2011b), S. 31

127 Hubmann, R. (2011b), S. 24
128 ebenda

Auch die Weiterführung der Linie bis nach Traun wurde beim Bau dieses Teilstücks bereits berücksichtigt; ein Gleisdreieck für die Ausfahrt aus der Remise, sowie die Anschlussgleisstücke Richtung Traun wurden bereits gelegt.

Finanziert wurde der Bau der Strecke zu 80% vom Land Oberösterreich und zu 20% von der Stadt Leonding. Weder die Stadt Linz noch die Erbauerin und zukünftige Betreiberin der Strecke, die Linz AG, beteiligten sich an der Finanzierung. Die Kosten beliefen sich auf ca. € 140 Millionen und lagen damit unter den kalkulierten € 150 Millionen Euro.¹²⁹

Die Einreichplanung zum Bau der Verlängerung der Straßenbahn bis zur Trauner Kreuzung und weiter in die Stadt Traun wurde Ende Februar 2013 abgeschlossen.¹³⁰ Die Bauarbeiten an der Strecke begannen offiziell mit dem feierlichen Spatenstich am 07. Mai 2014. Auch bei diesem Bauabschnitt werden die Kosten allein durch das Land Oberösterreich und die Anrainergemeinden getragen. Im Unterschied zum ersten Teilstück bis zur Haltestelle „Doblerholz“ tritt nun das Land Oberösterreich nicht nur als Geldgeber, sondern auch als Bauherr auf.¹³¹ Zur Umsetzung dieses und weiterer derartiger Vorhaben wurde eine eigene Gesellschaft gegründet, die „Schiene Oberösterreich GmbH“. Dieser Schritt wird als „erforderlich“ beschrieben, da die Strecke nicht im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Linz liegt.¹³² Dies ist auch bei der geplanten Bahn nach Gallneukirchen und Pregarten der Fall. Die Projekte sind daher auf jeden Fall in einigen Aspekten vergleichbar.

5.4.1.3 Bedeutung für das RegioTram-Projekt

Das Festhalten an und der konsequente Ausbau der Straßenbahn-Infrastruktur in der Landeshauptstadt und über die Stadtgrenzen hinaus, vor allem mit Unterstützung des Landes Oberösterreich als Financier und sogar als Bauträger, beeinflusst die Systemwahl des Schienenprojektes nach Gallneukirchen und Pregarten in besonderem Maße. Ein derartiges Bekenntnis zur Übernahme der Errichtungskosten und sogar des Baus von Schieneninfrastruktur, ohne jegliche Beteiligung oder Unterstützung des Bundes, ist ein starkes Zeichen.

Da der Ausbau der Schieneninfrastruktur nach Traun als Stadt-RegioTram unter Führung des Landes und die Koordination der verschiedenen Akteure und betroffenen Gebietskörperschaften und Bürger offensichtlich zur Zufriedenheit aller abgewickelt wird, ist

129 Baumgartner, P. (2011), S. 19

130 Oberösterreichische Landesregierung (2013a), S. 2

131 Oberösterreichische Landesregierung (2014a), S. 2

132 Oberösterreichische Landesregierung (2013a), S. 2f

davon auszugehen, dass andere Projekte mit den gleichen systemischen Voraussetzungen umgesetzt werden – so auch das RegioTram-Projekt ins Mühlviertel. Dafür spricht auch die Gründung der bereits erwähnten Errichtungsgesellschaft „Schiene OÖ GmbH“.

5.4.2 In Planung befindliche Schienen- und Nahverkehrsinfrastruktur

Nicht nur bereits in Umsetzung begriffene oder schon abgeschlossene Projekte können ein anderes Vorhaben beeinflussen, sondern natürlich auch solche, die sich noch in Planung befinden. Vor allem der Planungsprozess als iterativer Vorgang kann für ähnlich gelagerte Unterfangen besonders bedeutend sein. Immer wieder kommt es zu neuen Ideen und Änderungen in der Zielsetzung etc., eine Berücksichtigung bei anderen Planungen ist daher unerlässlich.

Am Beispiel der Schienenverbindung nach Gallneukirchen und Pregarten ist dies besonders gut festzumachen, da das Projekt seit mehr als zwei Jahrzehnten diskutiert wird. Im Laufe dieser Jahre wurde die Frage nach dem System, der Ausführung und der Bezeichnung immer wieder neu gestellt und mit Studien zu beantworten versucht.

Ihren Ausgang nahm diese Diskussion jedoch immer im Rahmen der Planungen zu anderen Nahverkehrsprojekten im Großraum Linz. Die folgenden vier Vorhaben sind hier hervorzuheben:

- Die Stadtbahn Linz
- Die City-S-Bahn
- Die Mühlkreisbahn NEU /Der Regio-Liner
- Die zweite Linzer Straßenbahnachse / Straßenbahn Linie „4“

Diese Projekte stellen gewissermaßen das Fortschreiten des Planungsprozesses rund um eine zweite Nord-Süd-Schienenverbindung im öffentlichen Verkehr der Landeshauptstadt dar. Anhand der Planungsgeschichte und der politischen Diskussion zu diesen Projekten soll der Einfluss auf die Systemwahl der Schienenverbindung nach Gallneukirchen gezeigt werden. Neben diesem netzbezogenen bzw. systembestimmenden Einflussfaktor gibt es noch einen weiteren wichtigen Aspekt: den der Realisierbarkeit beziehungsweise der Realisierungschancen.

Die politische Diskussion rund um die angesprochenen Projekte und die Unvereinbarkeit der unterschiedlichen politischen Parteien, Gebietskörperschaften und Verwaltungsebenen haben die Realisierung über Jahrzehnte verhindert und nichts außer einen Wildwuchs an verschiedenen Planungen und Ideen hervorgebracht.

5.4.2.1 Planungsgeschichte Stadtbahn und City-S-Bahn

Bis zur Eröffnung der Eisenbahnbrücke und der Verbindungsbahn zwischen dem Mühlkreisbahnhof und der Anschlussbahn am rechten Donauufer im Jahr 1900 war die Mühlkreisbahn ein Inselbetrieb ohne Anschluss an das restliche Gleisnetz der Habsburger-Monarchie. Auf der Verbindungsbahn erfolgte jedoch niemals regelmäßiger Personenverkehr.¹³³

Die Idee zur Verbindung des Mühlkreisbahnhofes mit dem Linzer Hauptbahnhof oder mit der Strecke der Linzer Lokalbahn in Form einer Stadtbahn oder S-Bahn wurde Ende der 1980er-Jahre bzw. Anfang der 1990er-Jahre entwickelt. So gibt es zum Beispiel in den Referenzen der Firma Knoll Traffic & Touristic Consulting einen Eintrag „Entwicklung von Planungs- und Betriebsführungsgrundsätzen für die City-S-Bahn Linz“ aus den Jahren 1988-1990.¹³⁴

Und auch in den Oberösterreichischen Nachrichten findet sich in dieser Zeit eine Meldung zu dieser geplanten Bahnverbindung und den Befürchtungen des Landes, dass durch, von der Stadt Linz genehmigte, Bauprojekte die geplante Trasse verbaut werden könnte.¹³⁵

Im Jahr 1992 wurde der Wiener Planer DI Helmut Oismüller von der Stadt Linz beauftragt, eine Studie zu einer möglichen S-Bahn in Linz zu erstellen. Die Verantwortlichen der Stadtpolitik hatten erkannt, dass ein zusätzliches schienengebundenes Verkehrsmittelangebot, insbesondere für die Pendler des stark wachsenden Linzer Umlandes, unbedingt notwendig wäre.¹³⁶

Ergebnis der Planungen waren zwei Machbarkeitsstudien. Eine für das Stadtgebiet Linz (1993), sowie eine weitere für die Verflechtung des bestehenden Angebotes mit dem Linzer Umland (1994). Innerhalb von Linz sollte die Stadtbahn oberirdisch auf Straßenniveau vom Hauptbahnhof über den Blumauer- und den Europaplatz, durch die Gruberstraße und die

133 Hager, C. (1988), S. 21f

134 Knoll (2013), o. S.

135 Oberösterreichische Nachrichten (1989), S. 5

136 Atzgersdorfer, A. (1997), S. 116f

Donaulände zur Eisenbahnbrücke und über diese nach Urfahr geführt werden. Die Kosten wurden mit etwa 527 Millionen Schilling beziffert, im Jahr 1998 sollte die Errichtung der Bahn abgeschlossen sein.^{137 138}

Kurz darauf präsentierten die ÖBB eigene Pläne für den öffentlichen Nahverkehr in der oberösterreichischen Landeshauptstadt: die City-S-Bahn. Die Trasse sollte, ähnlich wie die der Stadtbahn, vom Hauptbahnhof zum Designcenter führen, weiter zum Allgemeinen Krankenhaus, dann über Hafestraße und Eisenbahnbrücke nach Urfahr und durch die Reindlstraße zum Mühlkreisbahnhof. Aufgrund der vorgesehenen kreuzungsfreien Trassenführung wäre die Beeinträchtigung des Individualverkehrs geringer als bei der Stadtbahn-Variante.¹³⁹

Gleichzeitig brachte auch die Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (die Vorläufergesellschaft der Linz AG, welche im Jahr 2000 gegründet wurde, Anm.) wieder ihre Pläne für die Straßenbahn-Untertunnelung des Hauptbahnhofes, sowie die Verlängerungen der Straßenbahn nach Ebelsberg und Pichling aufs Tapet. Diese Vielfalt an unkoordinierten Ideen rief das Land Oberösterreich auf den Plan. Landesrat Pühringer (ÖVP) wollte alle Projekte mit den Beteiligten und Planern diskutieren und auf einander abstimmen.¹⁴⁰

Im Herbst desselben Jahres wurde schließlich die Firma Prognos AG aus Basel (CH) mit der Prüfung und Beurteilung der gesammelten Projekte beauftragt.¹⁴¹

Das Ergebnis dieser Studie, welche im Jahr 1995 veröffentlicht wurde, sah die Errichtung der City-S-Bahn vor, ebenso sollten die Straßenbahnlinien nach Ebelsberg und Wegscheid verlängert, sowie die Straßenbahnunterführung des Hauptbahnhofes realisiert werden.¹⁴²

Der Linzer Gemeinderat entschied sich in seiner Sitzung vom 14. Dezember 1995 trotz einiger Bedenken und gegen die Stimmen der FPÖ-Mandatäre für die Realisierung der in der Prognos-Studie genannten Maßnahmen. Der Stadtbaudirektor der Stadt Linz, selbst ein Verfechter der Stadtbahn-Lösung, kritisierte das Ergebnis der Studie und bezeichnete sie als „geschoben“. Das Ergebnis sei für ihn völlig inakzeptabel. Weiters warf er den

137 Atzgersdorfer, A (1997), S. 117ff

138 Oberösterreichische Nachrichten (1993), S. 25

139 Atzgersdorfer, A (1997), S. 124

140 Buzas, M. (1994), S. 1f

141 Oberösterreichische Nachrichten (1994), S. 16

142 Prognos AG (1995), S. 130ff

Gemeinderäten vor, die Studie gar nicht zu kennen und trotzdem abgestimmt zu haben. Das Thema City-S-Bahn war also von Anfang an ein umstrittenes.^{143 144 145}

Im Jahr 1998 beauftragte das Land Oberösterreich eine Studie bei der Firma Basler und Partner in Kooperation mit der Siemens AG. Diese „Systemstudie“ sollte die vorhandenen Ideen und Projekte für den Verkehr in Linz und Oberösterreich in ihrer Machbarkeit, den voraussichtlichen Kosten, sowie dem verkehrlichen Nutzen analysieren und beurteilen. Außerdem sollte der Vorschlag für ein regionales, schienengebundenes Verkehrsmittel erarbeitet werden. Auch in dieser Studie wurde die Errichtung der City-S-Bahn und, als Ergänzung dazu, die Elektrifizierung der Mühlkreisbahn bis Rottenegg empfohlen. Allerdings gab die Studie den Straßenbahnerweiterungen in den Süden (Ebelsberg, Pichling) und Westen (Harter Plateau, Traun) den zeitlichen Vorzug. Zuerst müsse die Zukunft der Eisenbahnbrücke geklärt werden, Umsetzungszeitpunkt wurde keiner empfohlen.^{146 147}

Außerdem machte die Finanzierung dem Projekt zu schaffen. Weil der Bund keinen Beitrag leisten wollte, wurden der Ausbau der Straßenbahn und die Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe durch das Land Oberösterreich, die Stadt Linz und durch die Linz AG finanziert. Bei der City-S-Bahn sollte jedoch eine Finanzierungszusage des Bundes eingeholt werden, da es sich um ein regionales und kein rein städtisches Projekt handelt.^{148 149}

In einer schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Gabriela Moser (die Grünen) an den Minister für Wissenschaft und Verkehr betreffend die City-S-Bahn Linz und der darauffolgenden Beantwortung, wurde seitens der anfragenden Partei eine Führung der Bahn als Straßenbahn vorgeschlagen. Außerdem wurde nach den Finanzierungsmöglichkeiten durch den Bund gefragt.¹⁵⁰

In der Antwort wird die Straßenbahnvariante mit Hinweis auf die systemischen Unterschiede als „nicht sinnvoll“ und die Finanzierung als „derzeit nicht geklärt“ bezeichnet.¹⁵¹

143 Hofbauer G.M., (1995), S. IV

144 Oberösterreichische Nachrichten (1995a), S. 16

145 Oberösterreichische Nachrichten (1995b), S. 15

146 Sammer et al. (2012a), S. 28f

147 Oberösterreichische Nachrichten (1999a), S. 16

148 Stadt Linz (2011d), o. S.

149 Oberösterreichische Nachrichten (1999b), S. 16

150 Moser, G. (2000), o. S.

151 Schmid, M. (2000), o. S.

Im gleichen Jahr wurde auch das Thema „Eisenbahnbrücke“ in Kombination mit der City-S-Bahn aufgegriffen. Für eine S-Bahn mit 15-Minuten Takt werde eine neue Brücke benötigt, hieß es von den ÖBB.¹⁵²

In dem im Jahr 2001 erstellten Verkehrskonzept „Linz in Bewegung“ der Landeshauptstadt wird auch die City-S-Bahn erwähnt. Die offenen Systemfragen sollten mit einem Planungsvertrag zwischen dem Land und dem Bund geklärt werden. Die Stadt Linz sah ihre Aufgabe bei der Unterstützung des Projekts in der Stadtentwicklung entlang dieser Achse bzw. in diesem Einzugsgebiet und hoffte so, das Vorhaben vorantreiben zu können.¹⁵³

In dem im Jänner 2002 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) veröffentlichten Generalverkehrsplan ist die City-S-Bahn Linz im „Paket 1b“ mit Gesamtkosten von € 181,7 Millionen für die Zeiträume 2007 bis 2011 und 2012 bis 2021 zu finden.¹⁵⁴

In einer parlamentarischen Anfrage des Nationalratsabgeordneten Helmut Kukacka (Verkehrssprecher, ÖVP) am 31. Jänner 2002 an die damalige Verkehrsministerin Monika Forstinger (FPÖ) und der Beantwortung dieser Anfrage durch ihren Nachfolger Mathias Reichhold (FPÖ) werden unter anderem Fragen zur Finanzierung, zum Zeitrahmen und zur baulichen Ausführung der Strecke behandelt. Seitens des Ministers wird der Generalverkehrsplan zitiert, gleich darauf werden diese Aussagen jedoch wieder relativiert und die Notwendigkeit eines Konzeptes, sowie detaillierter Planungen hervorgehoben. Außerdem sei abzuklären „ob und in welcher Form eine Finanzierung dieses Projektes gewährleistet werden kann“.¹⁵⁵

In weiterer Folge kam es zu Zusicherungen seitens des Verkehrslandesrates Erich Haider (SPÖ), dass die ÖBB die Strecke bis 2006 fertig geplant haben würden und danach der Bau beginnen könnte. Außerdem bringe das System City-S-Bahn die meisten Vorteile.¹⁵⁶

Ebenso wurde die Eisenbahnbrücke erneut thematisiert. Auch eine Tunnellösung zur Querung der Donau wurde angedacht¹⁵⁷, später jedoch wieder verworfen, weil das Risiko als zu hoch eingeschätzt wurde.¹⁵⁸

152 Oberösterreichische Nachrichten (2000), o. S.

153 Stadt Linz (2001), S. 51

154 BMVIT (2002), S. 64

155 Reichhold, M. (2002), o. S

156 Gstöttner, E. (2002), S. 31

157 Hebestreit, C. (2003), S. 33

Der Landtagsabgeordnete Rudolf Anschöber (die Grünen) brachte trotz der unklaren Zukunft des Projekts die Möglichkeit der Erweiterung der City-S-Bahn nach Gallneukirchen und Pregarten ins Spiel, nachdem es eine erste Studie zu dieser Verbindung im Jahr 1999 und eine weitere im Jahr 2002, die die Zweckmäßigkeit einer derartigen Strecke bestätigten, gegeben hatte.¹⁵⁹

Verkehrslandesrat Erich Haider (SPÖ) erteilte dieser Idee eine Absage, weil sich aufgrund der Probleme bei der Trassenführung Kosten in der Höhe von €180 Millionen ergeben würden. Er sprach sich im Gegenzug für Schnellbusse auf der Mühlkreisautobahn A7 aus, welche gegebenenfalls auch den Pannestreifen benützen könnten. Außerdem zeigte er sich besorgt um die Finanzierung, denn bei neuen Ideen und Diskussionen könnte sich der Bund aus den Finanzierungsplänen zurückziehen.¹⁶⁰

Im Februar 2003 wurde Helmut Kukacka Staatssekretär im BMVIT. Kurz nach seinem Amtsantritt äußerte er sich zur City-S-Bahn Linz. Wie bei Nahverkehrsprojekten üblich, sollte die Finanzierung zu 80% durch den Bund und zu 20% durch das Land oder die Gemeinde erfolgen.¹⁶¹ Nur kurze Zeit danach ruderte er zurück und gab zu, dass für die Maßnahmen des Paket 1 des Generalverkehrsplans, welche nach 2007 realisiert werden sollten, das Geld fehle. Man arbeite jedoch gemeinsam mit dem Finanzministerium an einem Public-Private-Partnership-Modell.¹⁶²

Im Juni 2004 kam die „Planungsgruppe City-S-Bahn“ der ÖBB zur der Entscheidung, dass der Bau möglich, aber teuer sei. Um Kosten zu sparen, sollte auf eine Elektrifizierung verzichtet werden, dennoch wurden die Kosten auf € 190 Millionen geschätzt. Die Realisierung sollte bis 2014 erfolgen.¹⁶³

Staatssekretär Helmut Kukacka (ÖVP) forderte daraufhin konkrete Entscheidungen seitens des Landes und der Stadt Linz zu den Ergebnissen der Planungsgruppe ein. Außerdem sollte über die Möglichkeit, die Straßenbahn anstelle der Mühlkreisbahn nach Puchenau oder Rottenegg zu verlängern, nachgedacht werden.¹⁶⁴

158 Hebestreit, C. (2004a), S. 23

159 Anschöber, R. (2006), o. S.

160 Affenzeller, P. (2002), S. 27

161 Oberösterreichische Nachrichten (2003a), S. 22

162 Oberösterreichische Nachrichten (2003b), S. 22

163 Affenzeller, P. (2004), S. 23

164 Oberösterreichische Nachrichten (2004), S. 23

Im Juli und November 2004 gab es zwei Gipfeltreffen zwischen den beteiligten Parteien. Zuerst waren für den Staatssekretär noch zu viele Fragen offen, am Ende ließ er jedoch verlauten, dass es zu einem tragfähigen Kompromiss gekommen sei. Das Projekt City-S-Bahn werde zügig weiterverfolgt. Das Land Oberösterreich, die Stadt Linz und die ÖBB sollten die letzten finanziellen Fragen klären und die notwendigen Verfahren durchführen, damit die Detailplanung beginnen könne.^{165 166}

Der Baubeginn für die großen Infrastrukturprojekte, darunter die City-S-Bahn, wurde für 2010 angekündigt, Landesverkehrsreferent Erich Haider bezeichnete die Gespräche als „Durchbruch für die City-S-Bahn“.¹⁶⁷

Alle diese politischen Versprechungen, die Gipfeltreffen und Beschlüsse auf den unterschiedlichsten politischen Ebenen konnten das Projekt jedoch nicht maßgeblich voranbringen. Es folgte ein verbaler Schlagabtausch mit gegenseitigen Schuldzuweisungen und Erklärungsversuchen zwischen den beteiligten Politikern und Parteien, an dessen Ende wiederum Beteuerungen über die rasche Realisierung des Projekts City-S-Bahn standen.^{168 169 170 171 172}

Ende 2006 sprach Erich Haider in einer Landeskorespondenz von der Zurückreihung einiger ÖBB-Projekte, unter anderem der City-S-Bahn. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Basis des oberösterreichischen Schienenverkehrskonzeptes wäre damit gefährdet bzw. unmöglich.¹⁷³

5.4.2.2 Der Regio-Liner als Alternative

Im Jahr 2007 kam es aufgrund der permanenten Verzögerungen beim Projekt City-S-Bahn in der Fachabteilung Öffentlicher Verkehr des Landes Oberösterreich zu Überlegungen zu alternativen Konzepten für den regionalen Schienenpersonennahverkehr. Auf Basis der Spurweite der Linzer Straßenbahn (900 mm) sollte ein (Stadt-)RegioTram-System eingerichtet werden. Die vier angedachten Achsen umfasste unter anderem eine RegioTram nach Rohrbach, anstelle der Mühlkreisbahn, sowie eine Stadt-RegioTram von Pregarten über

165 BMVIT (2004a), o. S.

166 BMVIT (2004b), o. S.

167 Hebestreit, C. (2004b), S. 28

168 BMVIT (2005), o. S.

169 SPÖ Oberösterreich (2005), o. S.

170 BMVIT (2006a), o. S.

171 SPÖ Oberösterreich (2007), o. S.

172 BMVIT (2006b), o. S.

173 Oberösterreichische Landesregierung (2006b), o. S.

Gallneukirchen nach Linz. Auch die zu diesem Zeitpunkt bereits in Planung befindliche Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau (Verlängerung Linie 3) und eine Linie nach St. Florian scheinen in diesem Konzept auf.¹⁷⁴

Im Sommer des darauffolgenden Jahres wurde in einer gemeinsamen Pressekonferenz von Verkehrsminister Werner Faymann (SPÖ), Verkehrslandesrat Erich Haider und dem Linzer Bürgermeister Franz Dobusch das Projekt Regio-Liner als innovative Alternative zur City-S-Bahn der Öffentlichkeit präsentiert.

Anstelle einer Vollbahn sollte nun eine schmalspurige Bahnverbindung die Mühlkreisbahn ersetzen und gleichzeitig die umsteigefreie Verbindung zwischen Mühlkreis- und Hauptbahnhof ermöglichen (siehe Abbildung 15).¹⁷⁵

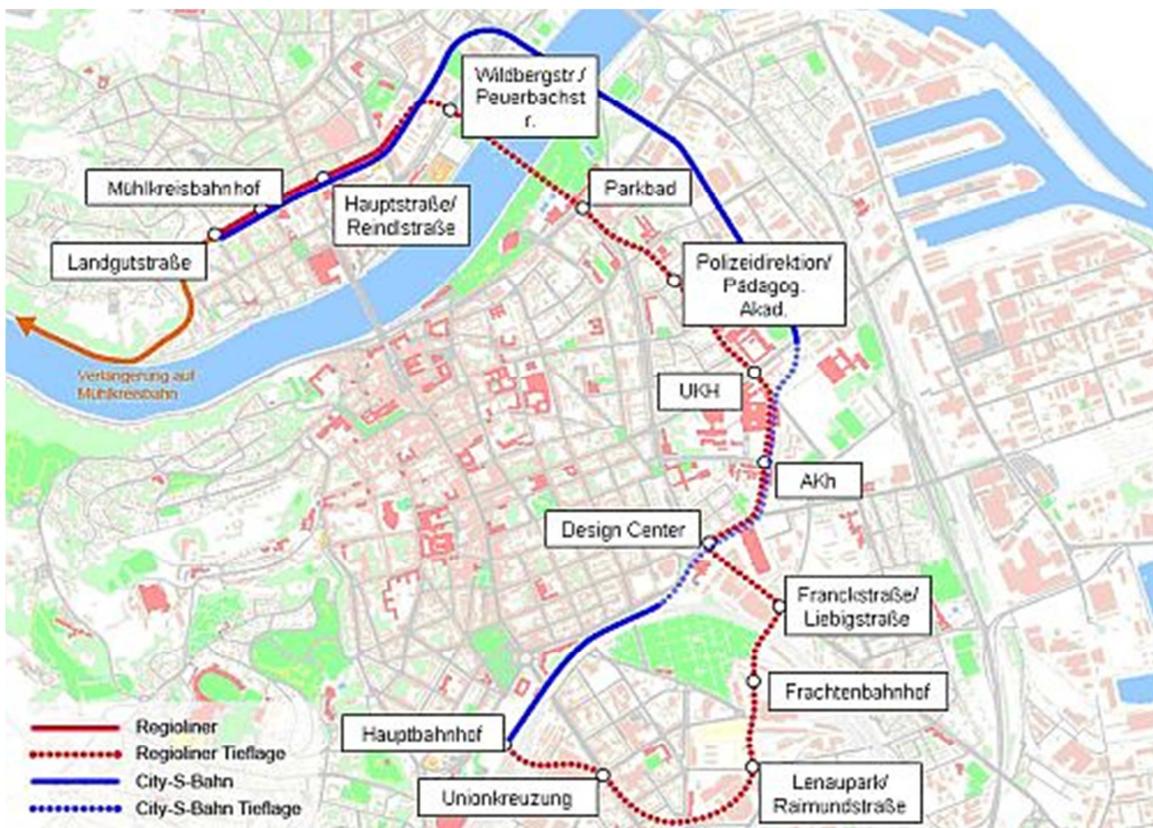


Abbildung 15: Trassenvergleich City-S-Bahn/Regioliner
Quelle: Stadt Linz (2009a), o. S.

Auch der Oberösterreichische Verkehrsverbund (OÖVV) schien nicht über dieses Projekt bzw. über das vorangestellte Konzept Bescheid zu wissen, denn in der Frühjahrsausgabe des OÖVV-Magazins „Unterwegs“ war noch von der „City-S-Bahn“ berichtet worden.¹⁷⁶

174 Sammer et al. (2012a), S. 34f

175 Oberösterreichische Landesregierung (2008a), S. 2f

Außerdem ist die City-S-Bahn im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008, welches im Mai 2008 im oberösterreichischen Landtag beschlossen wurde, festgehalten¹⁷⁷. Haiders Vorstoß war demnach auch ein bewusster Bruch mit den Beschlüssen der Schwarz-Grünen Landesregierung.

Die Reaktion der anderen politischen Parteien folgte umgehend. Das Projekt wurde als „Luftschloss“ und „Wahlkampf-Gag“ bezeichnet, mangelnde bzw. fehlende Zeit- und Finanzierungspläne wurden kritisiert.¹⁷⁸

Wenig später folgte eine zweite Pressekonferenz von Erich Haider, gemeinsam mit dem Vorstandsdirektor der Linz AG Linien Walter Rathberger, in der die weiteren Schritte für das Projekt Regio-Liner sowie offene Fragen und Diskussionspunkte thematisiert wurden. Auf Basis einer Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung wurde eine Variante ausgewählt, welche eine Untertunnelung der Donau vorsah. Auch die restliche Strecke war größtenteils als unterirdische Trasse geplant. Dies führte natürlich zu einer sehr hohen Kostenschätzung bei den Errichtungskosten.¹⁷⁹

5.4.2.3 City-S-Bahn vs. Regio-Liner

Die folgenden Monate waren von Streit und Uneinigkeit der politischen Parteien über die unterschiedlichen Nahverkehrsprojekte geprägt. Während der Landesverkehrsreferent Erich Haider (SPÖ) das Projekt „Regio-Liner“ vorantreiben und die Detailplanung beauftragen wollte, kam Kritik von der ÖVP und den Grünen, welche mangelnde Klarheit und fehlende Informationspolitik anprangerten.¹⁸⁰

Im Jänner 2009 wurde schließlich von der oberösterreichischen Landesregierung ein Variantenvergleich zwischen der City-S-Bahn und dem Regio-Liner, als Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Großraum Linz, beschlossen. ÖVP, FPÖ und die Grünen sprachen sich für einen derartigen Vergleich aus, welcher bis Mitte 2009 abgeschlossen sein sollte, Erich Haider (SPÖ) lehnte einen solchen ab. Die politischen Streitigkeiten zwischen

176 OÖVV (2008), S. 7

177 Oberösterreichische Landesregierung (2008c), S. 122

178 Der Standard Online (2008), o. S.

179 Oberösterreichische Landesregierung (2008b), S. 4f

180 Kullmann, E.-C. (2008), o. S.

Franz Hiesl und Erich Haider dauerten an, man warf sich gegenseitige Verzögerung, Machtmissbrauch, chaotische und rechtlich nicht gedeckte Vorgehensweisen sowie vorzeitigen Wahlkampf vor.^{181 182}

Die Ergebnisse dieses Variantenvergleiches, welcher im August 2009 den Landesgremien zur Kenntnis gebracht wurden, wurden von den politischen Fraktionen unterschiedlich ausgelegt. Franz Hiesl und die ÖVP sowie Rudi Anschöber und die Grünen entnahmen der vorgelegten Studie, dass einerseits die Mühlkreisbahn als Vollbahn zu attraktivieren und mit dem Hauptbahnhof zu verbinden sei, andererseits aber auch die zweite Straßenbahnachse in Linz realisiert werden müsse.^{183 184}

In der landeseigenen Illustrierten „Unser Oberösterreich“ wurde das Ergebnis sogar als „Jahrhundertchance“ und als bereits beschlossene Sache bezeichnet.¹⁸⁵

Erich Haider und die SPÖ wiederum sahen das Ergebnis als ein klares Votum für den Regio-Liner und gaben bekannt, eine elektrifizierte Vollbahn wie die City-S-Bahn durch Linz nicht zu unterstützen.¹⁸⁶

5.4.2.4 Entscheidung für das System RegioTram auf der Mühlkreisbahn Neu

Nach den Verlusten der SPÖ bei der Landtagswahl am 27. September 2009 trat Erich Haider zurück. Sein Nachfolger als Verkehrslandesrat wurde Hermann Kepplinger (SPÖ).

Dieser beauftragte im Juni 2010 eine weitere Studie, um eine endgültige Entscheidung über das in Zukunft zu verwendende System (Vollbahn/RegioTram) treffen zu können.¹⁸⁷ In einer Pressekonferenz am 20. April 2011 wurden die Ergebnisse der Studie von den Landesräten Kepplinger und Hiesl präsentiert. Anstelle der bisher verwendeten Bezeichnung „Regio-Liner“ ist nunmehr von einer „RegioTram“ auf der „Mühlkreisbahn Neu“ die Rede. Eine RegioTram ist gemäß dieser Betrachtung zwar teurer, insgesamt jedoch besser geeignet, den Ansprüchen an eine neue Schienenverbindung gerecht zu werden. Vor allem der Entfall

181 SPÖ Oberösterreich (2009), o. S.

182 ÖVP Oberösterreich (2009), S. 1f

183 Oberösterreichische Landesregierung (2009b), S. 1

184 Oberösterreichische Landesregierung (2009c), S. 1f

185 Rechberger, H. (2009), S. 5

186 Oberösterreichische Landesregierung (2009d), o. S.

187 Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2013), S. 5

einer zweiten (normalspurigen) Schienenachse durch Linz, sowie die Fahrzeitverkürzung wurden als Argument vorgebracht.¹⁸⁸

Gerade das Argument der Fahrzeitverkürzung war jedoch eine Vorgabe bei der Erstellung der Studie. Erreicht wurde die kürzere Fahrzeit unter anderem durch eine geplante Verkürzung der Strecke um etwa 10 Kilometer und die Errichtung eines neuen zentrumsnahen Endbahnhofes bei der Stadt Rohrbach.¹⁸⁹

Das Argument, dass aufgrund der angepassten Spurweite keine zusätzlichen Investitionen auf der Strecke durch Linz für die Realisierung notwendig seien, ist ebenso kritisch zu betrachten. Einerseits ist die derzeitige Straßenbahnachse auf der Landstraße bereits am Ende ihrer Kapazitäten.¹⁹⁰ Andererseits sind die Fahrzeuge der neuen Mühlkreisbahn mit 2,40 Metern zu breit für die Bestandsstrecke durch Linz. Ohne eine zweite Straßenbahnachse durch Linz (Linie 4, Anm.), welche auch für breitere RegioTram-Fahrzeuge ausgelegt ist, kann ein sinnvoller Betrieb nicht durchgeführt werden.¹⁹¹ ¹⁹² Folglich müssten auch die Kosten dieser neuen Verbindung mit eingerechnet werden.

Der aktuellste Planungsstand zur neuen Mühlkreisbahn sowie die Ergebnisse und Erkenntnisse des Vorprojektes wurden schließlich in Form einer Präsentation der dazugehörigen Unterlagen im April 2013 veröffentlicht. Vorgestellt wurden Fahrzeitsimulationen, einzelne Streckenveränderungen ebenso wie eine Argumentationskette für das System „RegioTram“. Bemerkenswert ist, dass die Haltestelle Rohrbach-Berg wieder berücksichtigt wird.¹⁹³ Bisherige Planungsansätze sahen eine Auflassung der Strecke ab Rohrbach vor.

Die Regionalbuslinien sollen, wie auch bei der RegioTram nach Gallneukirchen und Pregarten, auf ein reines Zubringersystem ausgerichtet werden, Parallelverkehre werden eingestellt.¹⁹⁴

188 Oberösterreichische Landesregierung (2011a), S. 11

189 ebenda, S. 4f

190 Oberösterreichische Landesregierung (2013c), S. 3

191 Gstöttner E. (2011), o. S.

192 Oberösterreichische Landesregierung (2013d), S. 2

193 Oberösterreichische Landesregierung (2013e), S. 4

194 ebenda, S. 2

5.4.2.5 Befürworter der City-S-Bahn und der Mühlkreisbahn in Normalspur

Das Konzept der City-S-Bahn in Normalspur sowie der Erhaltung der Mühlkreisbahn in ihrer derzeitigen Form wird aktuell nur noch von Günter Steinkellner und der FPÖ verfolgt. Bestärkt sieht sich Klubobmann Steinkellner in diesem Kurs durch die betroffene Bevölkerung. Anfang September wurde Landeshauptmann Pühringer (ÖVP) und Verkehrslandesrat Entholzer (SPÖ) eine Liste mit mehr als 11.000 Unterschriften von Menschen, die den Erhalt und die Attraktivierung der Bahn in Normalspur fordern, überreicht.¹⁹⁵ Unterstützung kommt des Weiteren von Robert Struger, dem pensionierten Regionalmanager der ÖBB. In einem Interview spricht er sich für ein S-Bahn-Netz in Normalspur aus.¹⁹⁶

Allerdings sind mit der bereits erfolgten Streichung der City-S-Bahn und ebenso der vom Bund für die Planungen einer derartigen Schienenverbindung in Aussicht gestellten Finanzmittel aus dem Rahmenplan 2011-2016 die Chancen für eine Realisierung des Projekts in dieser Form wohl endgültig auf null gesunken.¹⁹⁷

5.4.3 Die zweite Straßenbahnachse

Die geplante zweite Straßenbahnachse, welche das Stadtgebiet von Linz in Nord-Süd-Richtung durchqueren soll, wurde im Rahmen der Präsentation der Regio-Liner-Idee vorgestellt. Dieser neu zu errichtende Streckenabschnitt soll den Bedürfnissen einer Regionalbahn in Bezug auf Bahnsteiglängen, Gleisabständen, dem Lichtraumprofil etc. gerecht werden. Die Straßenbahn-Bestandsstrecke könnte nämlich nur mit Einschränkungen von der geplanten Regionalbahn benützt werden. Damit würden natürlich auch Einbußen in der Servicequalität und in weiterer Folge auch eine geringere Attraktivität für potentielle Fahrgäste einhergehen.

Nachdem das Land Oberösterreich von der Idee der Durchbindung der Mühlkreisbahn als City-S-Bahn abgerückt war – Grund dafür dürfte die Überarbeitung des Generalverkehrsplans durch die ÖBB im Jahr 2006 gewesen sein, welche zu einer Abwertung

¹⁹⁵ FPÖ Oberösterreich (2013), o. S.

¹⁹⁶ Eder, H. (2012), o. S.

¹⁹⁷ Bures, D. (2011), S. 1

des Projekts „City-S-Bahn“ führte¹⁹⁸ – wurde 2008 auf einer Pressekonferenz das Regio-Liner-Projekt vorgestellt.

Der Trassenabschnitt im Stadtgebiet von Linz wird bei dieser Pressekonferenz bereits als „zweite Schienenachse“ und als „Nord-Süd-Straßenbahnverbindung“ bezeichnet. Auch die Trassierung soll nach Straßenbahnkriterien erfolgen, aber auch für den Regio-Liner geeignet sein. Die Teilnahme des Linzer Bürgermeisters Franz Dobusch (SPÖ) an dieser Pressekonferenz ist ein zusätzlicher Hinweis darauf, dass dieses Projekt nicht nur eine Idee des Landes Oberösterreich war.¹⁹⁹ Laut einer Pressemitteilung aus dem Jahr 2012 beschäftigte sich die Linz Linien GmbH bereits seit 2004 mit der Möglichkeit einer zweiten Schienenachse.²⁰⁰

Die bei diesem Termin vorgestellte Variante E2 hat ihren Ausgangspunkt am Hauptbahnhof. Die vorhandene zweite Umkehrschleife (Nord) der Station wird genutzt, um die bestehende Straßenbahnstrecke in Richtung Süden bzw. Osten nutzen zu können. Nach der Station „Unionkreuzung“ verläuft die Trasse in einem Bogen zum Areal Frachtenbahnhof, einem zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsgebiet. Unterirdisch geht es weiter Richtung Norden, es werden das Design Center, das Krankenhausareal und die Donaulände auf Höhe des Parkbades angebunden. Die Querung der Donau soll unterirdisch erfolgen, erst in Urfahr soll in der Reindlstraße wieder Straßenniveau erreicht werden. Die Strecke verläuft dann bis zum Mühlkreisbahnhof oberirdisch. Insgesamt sind zehn neue Haltestellen vorgesehen, die Kosten des Linzer Abschnitts werden mit €270 Millionen beziffert.²⁰¹

Bemerkenswert an diesem Projekt ist die unterirdische Donauquerung. Dank dieser Variante kann das Nadelöhr Eisenbahnbrücke komplett vermieden werden (siehe Abbildung 16).

198 Die Grünen Linz (o.J.), o. S.

199 Oberösterreichische Landesregierung (2008b), S. 3ff

200 Stadt Linz (2012b), o. S.

201 Oberösterreichische Landesregierung (2008a), S. 6ff

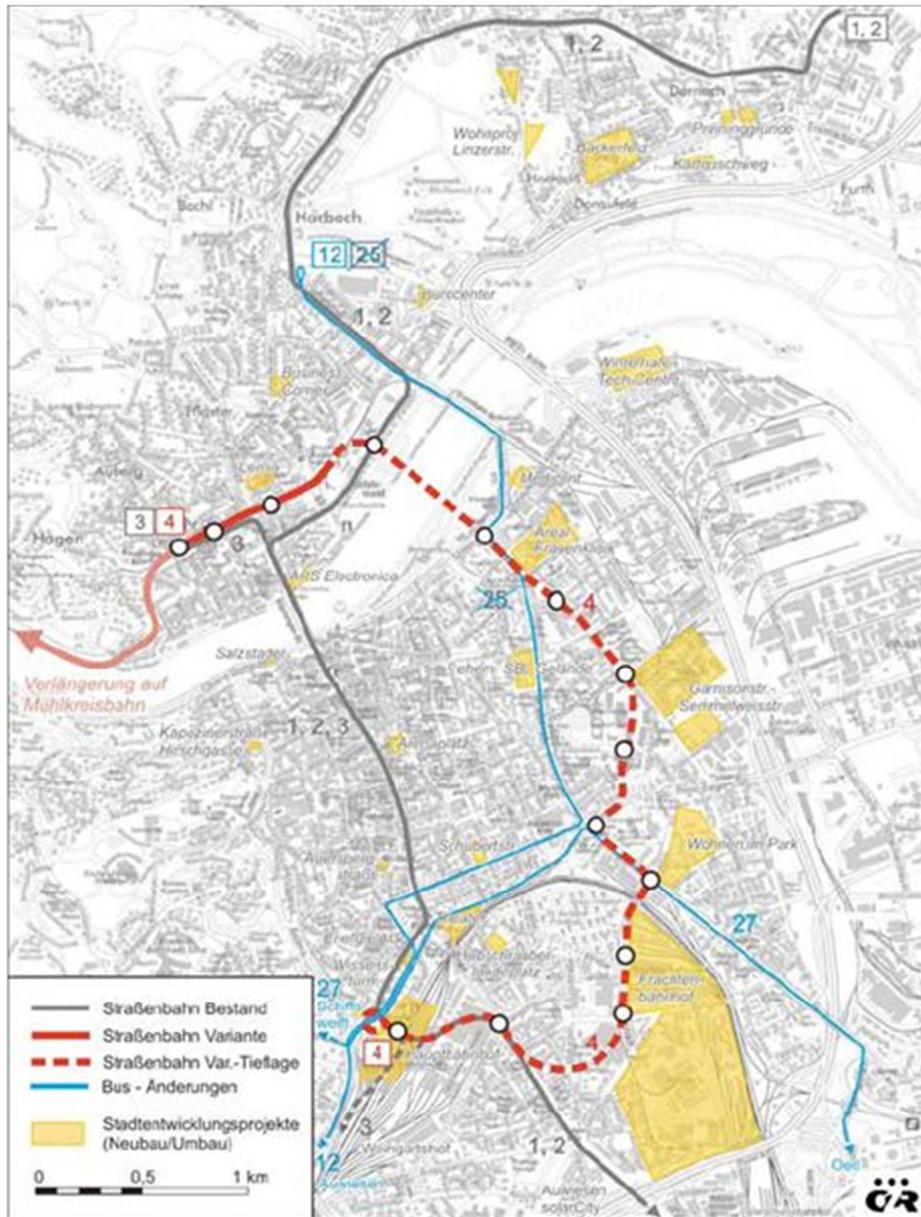


Abbildung 16: Zweite Straßenbahnachse Linz (Linie 4), Stand 2008
 Quelle: Stadt Linz (2008), o. S.

Bereits für 18. September 2008 wurde im Linzer Gemeinderat ein Grundsatzbeschluss bezüglich der Umsetzung des Projektes erteilt. Die Errichtung und der Betrieb sollten durch die Linz Linien GmbH erfolgen.²⁰²

In einer Presseausendung der Stadt Linz vom 16. März 2009 wurde die neue Schienenachse als U-Bahn bezeichnet, und die Trassenführung des Regio-Liners auf Linzer Stadtgebiet beschrieben. Außerdem werden die Vorteile der Tunnelbauweise, der Untertunnelung der

²⁰² Oberösterreichische Landesregierung (2008b), S. 3

Donau, sowie der Linienführung im Allgemeinen, vor allem im Vergleich zur City-S-Bahn hervorgehoben. Eine Angabe zu den Kosten gibt es nicht.²⁰³

Während auf Landesebene der Vorstoß von Erich Haider mit der Regio-Liner-Idee für hitzige Debatten und reichlich Diskussionsstoff vor der im Herbst 2009 stattfindenden Landtagswahl sorgte, wurde von der Linz Linien GmbH am 29. Juni 2009 die Einleitung eines Vorprojektes zur neuen Straßenbahnachse beschlossen.²⁰⁴

Am 9. Dezember 2009 berichteten die Oberösterreichischen Nachrichten, dass laut Linz AG Generaldirektor Alois Froschauer im Jahr 2010 ein genehmigungsfähiges Projekt vorliegen sollte - allerdings ausschließlich für den Streckenabschnitt im Stadtgebiet von Linz. Die Planungen würden aber eine Verlängerung über die Mühlkreisbahn oder nach Gallneukirchen zulassen.²⁰⁵

Das Ergebnis des Vorprojektes wurde bei einer Pressekonferenz der Linz AG im September 2010 präsentiert.

Im Vergleich zum ersten Entwurf führt die Bahn unterirdisch durch Urfahr, quert die Donau auf Höhe der Eisenbahnbrücke jedoch oberirdisch auf einem neuen Brückenbauwerk. Dafür sollen die Linien 1 und 2, sowie die neue Linie 4 in diesem neuen Tunnel durch Urfahr geführt werden, die Bestandstrecke durch die Ferihumerstraße würde aufgelassen. Auch der Hinsenkampplatz an der derzeitigen Strecke der Linien 1, 2 und 3, soll bereits eine unterirdische Station erhalten. Direkt nach der Nibelungenbrücke soll die Strecke in Tieflage übergehen. Die Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung Rudolfstraße/ Hauptstraße/ Ferihumerstraße könnte so für den Individualverkehr adaptiert werden. Die weitere Strecke im Osten von Linz unterscheidet sich nur in Details von der Idee aus dem Jahr 2008. So soll z.B. der letzte Teil vom Areal Frachtenbahnhof bis zur Einmündung am Bulgariplatz auf Straßenniveau geführt werden. Zusätzlich soll jedoch, auf Wunsch des Landes Oberösterreich, eine Stichstrecke vom Europaplatz zum Hauptbahnhof geführt werden, um mit Zweirichtungsfahrzeugen direkt in den Hauptbahnhof einfahren zu können (siehe grüne Linie zw. Hst. Europaplatz und Hst. Hbf in Abbildung 17). Die Kosten werden nunmehr auf € 335 bis 450 Millionen geschätzt.^{206 207}

203 Stadt Linz (2009a), o. S.

204 Hubmann, R. (2010), S. 20

205 Mascher, D. (2009), o. S.

206 Linz AG (2010a), S. 3ff

207 ÖÖVV (2010), S. 7



Abbildung 17: Streckenführung zweite Straßenbahnachse
 Quelle: Hubmann, R. (2012), S. 52

In einer weiteren Pressekonferenz im Dezember 2010 werden die Kosten mit € 407 Millionen beziffert, die Bauzeit soll voraussichtlich 3,5 Jahre betragen. Das Vorprojekt soll mit den notwendigen Bodenerkundungen für Geologie und Hydrologie bis 30.11.2011 abgeschlossen werden.²⁰⁸

²⁰⁸ 208 Linz AG (2010b), S.4ff

Der Präsentation folgten im Jänner 2011 ein Grundsatzbeschluss im Linzer Gemeinderat, sowie die gleichzeitige Beauftragung der Planungsgruppe, für den Abschnitt Urfahr auch oberirdische Trassenführungen zu erarbeiten, um die Kosten zu senken. Die Vorstellung der Ergebnisse vor dem Verkehrsausschuss erfolgte im Mai 2011.²⁰⁹

Ein Variantenvergleich der Linz Linien GmbH zeigte einen klaren Vorteil einer unterirdischen Führung im Bereich Hinsenkampplatz. Auch betroffene Wirtschaftstreibende präferierten eine Tunnellösung und die damit einhergehende Möglichkeit der Neugestaltung des Zentrums von Urfahr. Das Land Oberösterreich prüfte zusätzlich noch die vorgeschlagenen Varianten unter besonderer Beachtung möglicher zukünftiger Mühlkreisbahn-Varianten.²¹⁰

Der Linzer Gemeinderat bekannte sich in einer Sitzung im März 2012 zu der von der Linz Linien GmbH favorisierten Variante der Streckenführung. Als letztes Hindernis vor der endgültigen Planung und der Errichtung der Straßenbahnlinie wurde nur mehr die Zukunft der Eisenbahnbrücke gesehen. Ein Gutachten zum Zustand der Brücke war für April 2012 zu erwarten.²¹¹²¹²

Mit dem im August 2012 abgeschlossenen Variantenvergleich kam das Land Oberösterreich zu der Erkenntnis, dass die langen Tunnelstrecken unzweckmäßig wären. Vorgebracht wurden Sicherheitsbedenken und die schwerere Erreichbarkeit der Stationen, sowie die geringen Unterschiede in der geplanten Fahrzeit. Das wohl gewichtigste Argument für die oberirdische Führung der Linie sind jedoch die Errichtungskosten. Geschätzte 350 bis 407 Millionen Euro für die Tunnellösung stehen 150 Millionen Euro gegenüber. Der neue Verkehrslandesrat Reinhold Entholzer (SPÖ) befürwortete daher eine oberirdische Führung der zweiten Straßenbahnachse.²¹³

Bei einer Sitzung stellte er die Studie Vertretern der Linz AG, sowie Bgm. Franz Dobusch (SPÖ) und Vizebgm. Klaus Luger (SPÖ) vor. Als Ergebnis dieses Treffens einigte man sich auf die Beibehaltung der unterirdischen Streckenführung im südlichen Abschnitt vom Parkbad bis zum Lenaupark. Im Abschnitt Urfahr und bei der Einbindung der neuen Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof sollten jedoch Alternativen geprüft werden.²¹⁴

209 Stadt Linz (2011a), o. S.

210 Stadt Linz (2011b), o. S.

211 Hubmann, R. (2012), S. 51ff

212 Stadt Linz (2011c), o. S.

213 Gstöttner, E. (2012), o. S.

214 Schorn, H. (2012), o. S.

Daraufhin wurde im Herbst 2012 eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern des Landes, der Stadt Linz, sowie der Linz Linien GmbH ins Leben gerufen, um die offenen Fragen zu behandeln. Besonderes Augenmerk sollte auf die Tunnelstrecken im Bereich Urfahr und beim Europaplatz gelegt werden.²¹⁵

Bis Ende Jänner 2013 sollte die Expertengruppe die Trassenführung weiter untersuchen und hinterfragen und zu einer endgültigen Entscheidung gelangen. Aufgrund von Unstimmigkeiten und längeren Verhandlungen zwischen Stadt Linz und Land Oberösterreich wurde die Untersuchungsdauer bis Ende März 2013 verlängert.

Aufgrund der Verzögerungen scheint den verantwortlichen Politikern ein Baustart vor dem Jahr 2016 als wenig wahrscheinlich.²¹⁶ Etwa zehn Monate zuvor hoffte man noch auf einen Baustart mit Ende 2014.²¹⁷

Im August 2013 wurde schließlich bei einer Pressekonferenz mit Reinhard Entholzer und dem Linzer Vizebürgermeister Klaus Luger die Einigung bei allen Unstimmigkeiten in der Trassenführung erklärt. Der südliche Teil der neuen Straßenbahnachse wird weiterhin, wie auch schon 2012 vereinbart, unterirdisch verlaufen. Ebenso ist eine eigene Trasse für die, als RegioTram mit 900 mm Spurweite, umgebaute Mühlkreisbahn als grüne Linienführung mit der Bezeichnung "Mühlkreisbahn umgespurt" in der Grafik dargestellt (siehe Abbildung 18). Für die Situation in Urfahr konnte in keinem Abschnitt eine befriedigende Alternative zur Verlegung der Trasse unter das Straßenniveau gefunden werden. Es wurde daher vereinbart, die bestehende Linienführung beizubehalten und zuerst den südlichen Abschnitt und die Frage der Donauquerung voranzutreiben. Eine Entscheidung, die vor allem im Lichte der Finanzierbarkeit der geplanten Straßenbahnachse zu sehen ist.²¹⁸

215 Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2013), S. 6

216 Schorn, H. (2013), o. S.

217 Hubmann, R. (2012), S. 54

218 Oberösterreichische Landesregierung (2013c), S. 7

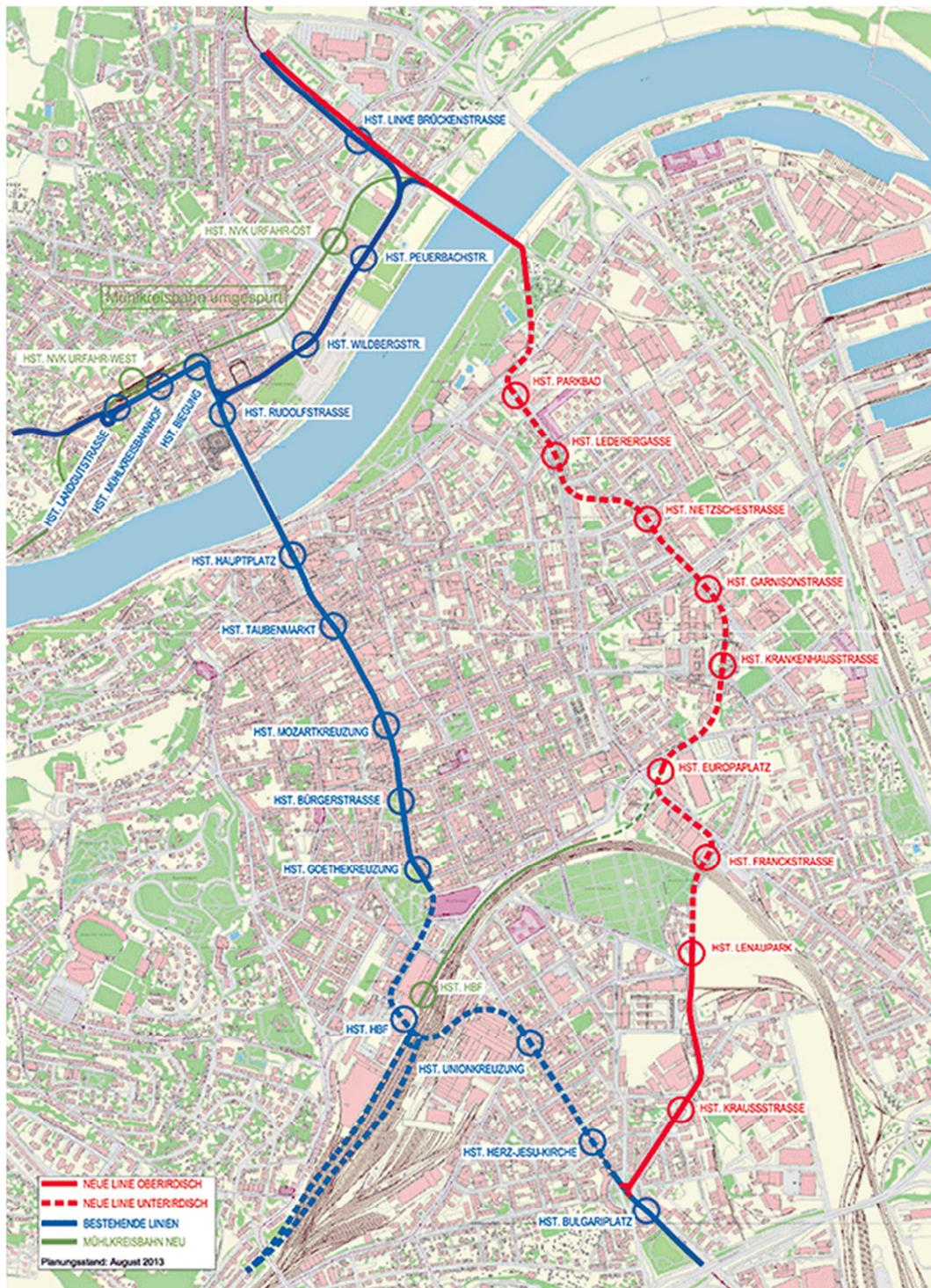


Abbildung 18: Streckenführung zweite Straßenbahnachse, Stand August 2013
 Quelle: Hubmann, R. (2014), S. 33

Im Dezember 2014 gab es nach langen Verhandlungen zwischen der Stadt Linz und dem Land Oberösterreich eine endgültige Einigung über die Trassenführung der neuen Schienenachse. Auf der Südseite der Donau soll diese, wie auch in den vorhergehenden Planungsschritten angedacht, zum größten Teil unterirdisch verlaufen. Auf der Nordseite im Stadtteil Urfahr bleibt der derzeit bestehende Verlauf nach der Einmündung der neuen

Strecke im Bereich Linke Brückenstraße unverändert, da keine Einigung über eine mögliche Trassenführung erzielt werden konnte. Auch die für die umgespurte Mühlkreisbahn adaptierte Strecke in Urfahr wird nicht mehr erwähnt. Für die Planung und die Errichtung werden insgesamt sechs Jahre veranschlagt.²¹⁹

Auch bei der Realisierung einer möglichen zweiten Straßenbahnachse stand die Frage der Donauquerung beziehungsweise die Zukunft der Eisenbahnbrücke als unüberwindbares Hindernis im Weg der Planungen. Mit der Aufhebung des Denkmalschutzes der Donaubrücke ist der Weg für die konstruktive Weiterverfolgung des Projektes einfacher geworden. Wie realistisch eine rasche Umsetzung jedoch ist, lässt sich kaum abschätzen. Vor allem die Finanzierung dieses Projektes wird noch ein großer Schritt sein. Eine finanzielle Unterstützung seitens des BMVIT ist laut Ministerin Doris Bures auf jeden Fall nicht zu erwarten.²²⁰

Generell ist zu bemerken, dass die Baukosten mit circa 50-60 Millionen Euro je Streckenkilometer für die 6,6 km lange Trasse extrem hoch sind. Die Verlängerung der Linie 3 auf das Harter Plateau mit einer Länge von 5,3 km, davon 1,3 km als Tunnelstrecke, wurde mit 193 Millionen Euro veranschlagt. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich auf 138 Millionen Euro²²¹. Dies sind weniger als 30 Millionen je Kilometer.

Die „Initiative Nachhaltige Mobilität“ hat die spezifischen Investitionskosten je täglichem Weg von verschiedenen Projekten mit einander verglichen. Diese werden aus dem für die Errichtung notwendigen investierten Betrag, dividiert durch die Zahl der täglichen Wege/Fahrgäste ermittelt. Bei der neuen Straßenbahnachse belaufen sich diese auf mehr als 27.000 Euro. Bei der Wiener U-Bahn liegt dieser Wert bei 6.200 Euro.²²² Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 kommt, bei derzeit ca. 2.500.000 Fahrgästen pro Jahr²²³, also etwa 6.900 Fahrgästen pro Tag, auf einen Wert von etwa 20.000 Euro.

Mit der Verlängerung der Linie 3 und dem zusätzlichen Fahrgastpotenzial können sich die spezifischen Investitionskosten noch weiter verringern. Die neue Straßenbahnachse hingegen ist jedoch nicht beliebig erweiterbar.

219 Oberösterreichische Nachrichten Online (2014), o. S.

220 Bures, D. (2011), S. 2

221 Linz AG (2012), o. S.

222 Beurle, L. (2011), S. 4

223 Oberösterreichische Landesregierung (2013a), S. 2

Aus planerischer Sicht ist vor allem auch die überwiegend unterirdische Führung der Linie zu bemängeln. Die Straßenbahn in Tieflage auszuführen ist in Teilbereichen vielleicht durchaus notwendig und sinnvoll, wie zum Beispiel bei der Unterfahrung des Hauptbahnhofes. Die Unvereinbarkeit von ÖV und MIV in der gleichen Ebene als Argument für eine Tieferlegung ist jedoch mehr als fragwürdig. Es wäre einerseits auch denkbar den Individualverkehr an neuralgischen Punkten unterirdisch zu führen. Andererseits könnten durch die konsequente Bevorrangung des ÖV bei gleichzeitiger Einschränkung des Individualverkehrs wohl wesentlich mehr Menschen zum Umstieg vom persönlichen Kfz auf die Straßenbahn bewegt werden. Diese Verbesserung des Modal-Split zu Gunsten des ÖV wäre eigentlich ein erklärtes Ziel sowohl der Stadt Linz als auch des Landes Oberösterreich. Und die jüngsten Beispiele unter anderem aus Frankreich zeigen, wie gut sich Straßenbahnen in das Stadtbild einfügen und durch die Trassen sogar zusätzliche Grünflächen geschaffen werden können.

5.4.4 Zusammenfassung der Netzbezogenen Faktoren

Als Netzbezogene Faktoren werden Einflüsse kategorisiert, die sich auf die Systemwahl und die Realisierungsform der RegioTram auswirken. Das RegioTram-Projekt selbst ist ein Baustein in der Gesamtplanung und -gestaltung des Schienennetzes in der Region der Landeshauptstadt. Die Planung und Ausgestaltung des Gesamtnetzes und etwaige andere Vorarbeiten stellen maßgebliche Einflüsse dar.

In diesem Zusammenhang sind vor allem die früheren Planungen von Schienenverkehrsprojekten, sowohl auf der gleichen Strecke, als auch in andere Gebiete, sowie bestehende und in Umsetzung stehende Bahnstrecken, von Bedeutung.

Diese Ideen, Planungen und Studien zeigen den über die Jahre beziehungsweise Jahrzehnte hinweg stattfindenden Wandel in der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik einerseits, sowie die Entstehung und Entwicklung der Bahninfrastruktur in der Region andererseits.

Die Entwicklung der Idee einer Stadtbahn in Linz, die ähnlich dem Vorbild des Karlsruher Modells, als Straßenbahn respektive als Bahn auf Straßenniveau in die Innenstadt geführt werden sollte, stellte den Ausgangspunkt dar. Aus diesem Vorhaben eine normalspurige Bahnverbindung mit Personenverkehr in Linz zu errichten, wurde in weiterer Folge das Projekt der City-S-Bahn entwickelt, um auch die Mühlkreisbahn in das geplante Netz einbinden zu können und eine durchgehende Schienenachse zu schaffen. Zusätzlich wurde das erste Mal über eine Verlängerung zur Universität und weiter in das nordöstliche Linzer Umland nachgedacht. Zu dieser neuen Schienenverbindung wurden auch

Machbarkeitsstudien erstellt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Umsetzung dieses Projekts für die politischen Entscheidungsträger durchaus realistisch erschien.

Da es jedoch aufgrund von parteipolitischen Überlegungen zu keiner breiten Basis für das Projekt kam und auch der Bund und die Österreichischen Bundesbahnen nicht zu einer gemeinsamen Lösung bewegt werden konnten, wurde die normalspurige Schienenverbindung nicht realisiert.

Um Bewegung in das Thema zu bringen, wurde 2008 von der SPÖ das Projekt „Regio-Liner“ präsentiert, eine schmalspurige Überland-Straßenbahn mit eigener Trasse im Linzer Stadtgebiet. Man erhoffte sich durch den Wechsel von Eisenbahn zu Straßenbahn eine raschere und unbürokratischere Umsetzung. Allerdings wurde auch der „Regio-Liner“ von den anderen politischen Parteien bekämpft und als leeres Wahlkampf-Versprechen abgetan. Allerdings blieb die prinzipielle Idee des Regio-Liners, nämlich die Straßenbahn ins Umland zu Verlängern, erhalten. In weiterer Folge entstanden daraus die (Stadt)-RegioTram-Projekte, die derzeit seitens der Verantwortlichen weiterverfolgt werden.

6. Wertigkeit der Einflussfaktoren

Neben den bisher besprochenen vier Kategorien für die Einflussfaktoren (Verkehrliche Faktoren, Organisatorische Faktoren, Finanzielle Faktoren, Netzbezogene Faktoren) wird davon ausgegangen, dass es ein weiteres Kriterium gibt, dem die Faktoren zuordenbar sind. Wie bereits gezeigt wurde, beeinflussen die Faktoren einerseits einen bestimmten speziellen Teil des Projekts beziehungsweise dessen Ausformung. Andererseits kann es aber Faktoren geben, die sich zusätzlich auch auf die grundsätzliche Durchführbarkeit des Projekts auswirken, also entscheidend dafür sind, ob das Vorhaben überhaupt oder in einem sinnvollen Rahmen umgesetzt werden kann. Diese Einflussfaktoren werden, je nach Wertigkeit, entweder als „für die Umsetzung des Projekts unabdingbar“ bezeichnet (und müssen bei Planung und/oder Realisierung also auf jeden Fall berücksichtigt werden) oder nicht. Diese Feststellung der Wertigkeit der Faktoren öffnet eine zweite Ebene der Betrachtung und Kategorisierung und ermöglicht eine differenziertere Betrachtung der maßgeblichen Einflüsse.

In einem ersten Schritt wird versucht, die in dieser Arbeit genannten Einflussfaktoren in zwei verschiedene Gruppen zu unterteilen und zwar in Faktoren mit förderlicher und in Faktoren mit hemmender Wirkung auf das Projekt. Im zweiten Schritt wird untersucht, ob es sich um „unabdingbare“ Faktoren handelt, oder nicht.

6.1 Hemmende und förderliche Faktoren

Die folgenden Einflussfaktoren können eher als ‚sich förderlich auf das RegioTram-Projekt nach Gallneukirchen und Pregarten auswirkend‘ bezeichnet werden:

- Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Planungsregion
- Derzeitige Fahrgastpotenziale und Fahrgastströme in der Region
- Bestehende Verkehrssituation sowie -systeme und deren Auslastung
- Gründung einer Errichtungsgesellschaft oder Planungsgemeinschaft

Das Bevölkerungswachstum und die daraus resultierenden Fahrgastpotenziale und -ströme sind förderliche Faktoren, da sie das Projekt nach objektiven Kriterien, sowohl verkehrsplanerischer als auch wirtschaftlicher Natur, legitimieren. Gleiches gilt für die aktuelle Verkehrssituation, sowohl im Individualverkehr als auch im Öffentlichen Verkehr. Die Errichtung der Bahn ist von diesen Gesichtspunkten aus sinnvoll und wichtig.

Die Gründung der Schiene Oberösterreich GmbH als Gesellschaft, die für die Planung und Umsetzung von Schieneninfrastrukturprojekten zuständig ist, kann sich ebenfalls positiv auf die Planung und Umsetzung des Projekts auswirken. Dies zeigen Beispiele wie das der Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H. (NAVEG), die maßgeblichen Erfolg an der raschen und konsequenten Umsetzung der Ausbaupläne für die Linzer Straßenbahn hatte.

Als eher hemmende Faktoren können bezeichnet werden:

- Der Zustand der Eisenbahnbrücke in Linz / die Frage der Donauquerung.
- Die noch unbekanntenen Planungs- und Errichtungskosten der RegioTram-Strecke
- Die finanziellen Möglichkeiten des Landes Oberösterreich
- Eine allfällige Finanzierungsbeteiligung des Bundes
- Bürgerbeteiligung und öffentliche Meinung

Die Diskussion rund um den Zustand der Eisenbahnbrücke und die Frage über den Erhalt oder den Abriss und Neubau des Bauwerks, hat definitiv eine hemmende Wirkung auf das Projekt. Auch die ungeklärte Frage der Kosten und der Finanzierung des Vorhabens verlangsamt und behindert dessen Planung und Realisierung.

Die umfassende Bürgerbeteiligung hat den Planungsprozess ebenfalls spürbar verlangsamt und ist daher eher als ein hemmender Faktor zu beurteilen, auch wenn die Einbindung der Betroffenen natürlich ein unerlässlicher Bestandteil der aktuellen Planungskultur ist.

Bei den hier nicht erwähnten netzbezogenen Einflussfaktoren ist eine Einteilung in ‚hemmend‘ oder ‚förderlich‘ problematisch. Einerseits wurden zwar durch den Schwenk von einer normalspurigen Bahn in Kombination mit der City-S-Bahn hin zu einer RegioTram die Unsicherheiten bezüglich Zuständigkeiten und möglicher Finanzierung (ÖBB, Bund) ausgeräumt. Dies hätte zu einer rascheren Umsetzung führen können. Andererseits musste mit der Planung der Bahn wieder von vorne begonnen werden. Und auf politischer Ebene konnte durch diese neuen Ideen ebenfalls keine gemeinsame Basis für das Projekt geschaffen werden. Die Meinungen über das beste System gingen im Gegenteil sogar noch weiter auseinander. Das Projekt wurde zu einem politischen Zankapfel und jede Partei versuchte ihre eigenen Ideen zu forcieren und die der Gegenseite zu torpedieren. Diese Vorgangsweise führte zu immer größeren Verzögerungen und hemmte den Fortschritt des Projekts signifikant.

6.2 Unabdingbare Einflussfaktoren

Zusätzlich zur Einteilung in hemmende und förderliche Faktoren werden nun die Faktoren ermittelt, ohne die das Projekt nicht oder nicht sinnvoll umgesetzt werden kann.

Zu diesen, für die Umsetzung des Projekts unabdingbaren Faktoren zählen:

- Der Zustand der Eisenbahnbrücke / die Frage der Donauquerung
- Die zweite Straßenbahnachse
- Die Finanzierung des Projekts / die Planungs- und Baukosten

Warum diese Faktoren unbedingte Rahmenbedingungen für die Realisierung der RegioTram darstellen, soll in weiterer Folge erläutert werden.

6.2.1 Die Eisenbahnbrücke / die Frage der Donauquerung

Solange es keine fixe Lösung für die Frage der Donauquerung gibt, ist die Umsetzung der RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten nicht sinnvoll möglich. Seit der Entscheidung, die Bahn in der Schmalspur der Linzer Straßenbahn auszuführen, ist klar, dass die bestehende Brücke nicht verwendet werden kann. Es muss also eine Alternative gefunden werden. Noch gibt es für das Linzer Stadtgebiet keine Planungen über den Verlauf der RegioTram. Die Grünen kritisierten diesen Umstand bereits und appellierten an den Verkehrslandesrat, die Planungen ehestmöglich in Angriff zu nehmen.²²⁴ Es gilt aber als wahrscheinlich, dass zwischen Linz-Dornach und der Eisenbahnbrücke eine neue Trasse nur für die RegioTram errichtet wird, da ansonsten das Fahrzeitziel zum Hauptbahnhof Linz nicht oder nur schwer eingehalten werden kann. Ohne die neue Donaubrücke ist die Erreichung des Fahrzeitziels auf jeden Fall unmöglich, da dann die bestehende Strecke der Straßenbahn ab der Endhaltestelle Universität mitbenützt werden müsste. Die RegioTram müsste also, da es keine Ausweich- oder Überholmöglichkeiten gibt, in den Fahrplan der Straßenbahn integriert werden. Die Fahrzeit der RegioTram würde sich dadurch so verlängern, dass eine attraktive, schnelle Verbindung in das Zentrum nicht mehr gegeben wäre. Das ist aber eines der erklärten Ziele der Planungen zur RegioTram. In den Präsentationen, welche im Rahmen des

224 Oberösterreichische Nachrichten Online (2015a), o. S.

Trassenfindungsverfahrens gezeigt wurden, wird eine Fahrzeit von 30 Minuten zwischen Pregarten und Linke Brückenstraße als Projektziel genannt.²²⁵

Dieser Einflussfaktor ist daher eindeutig als „unabdingbar“ für die sinnvolle Umsetzung des RegioTram-Projektes zu bewerten.

6.2.2 Die zweite Straßenbahnachse

Auch die zweite Straßenbahnachse ist ein Faktor, ohne den eine Umsetzung der RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten nicht oder nicht sinnvoll möglich ist.

Die Gründe sind hierbei nahezu ident mit denen aus dem vorhergehenden Kapitel. Die RegioTram „braucht“ die neue Straßenbahnachse, damit eine schnelle und direkte Verbindung in das Zentrum möglich ist. Vor allem ist ja bei der Planung der zweiten Straßenbahnachse eine eigene, oberirdische Einbindung in den Linzer Hauptbahnhof vorgesehen. Dies würde die Umsteigerrelation an diesem ÖV-Knoten weiter verbessern. Ohne diese neue Achse und diese Anbindung ist die Sinnhaftigkeit der RegioTram äußerst fraglich.

Ein weiterer Punkt ist die Breite der zukünftigen RegioTram-Garnituren. Diese sollen, anders als die bestehenden Straßenbahnen des Typs „Flexity Outlook“ der Firma Bombardier mit einer Breite von 2,30 m, mit einer Breite von 2,40 m gebaut werden. Diese zehn Zentimeter stellen das Bestandsnetz der Straßenbahn vor Probleme. Denn einerseits wurden im Zuge der Modernisierung der Linzer Straßenbahn sämtliche Haltestellenkaps auf den Einsatz der 2,30 m breiten Garnituren ausgelegt, andererseits erlaubt der Abstand zwischen den Gleisachsen teilweise keine Begegnung von breiteren Garnituren.²²⁶

Dieser Punkt ließe sich natürlich mit dem Einsatz von schmälere Fahrzeugen beheben, allerdings wäre es dann fraglich, ob die Mitnahme von Fahrrädern und der Einbau von barrierefreien WC-Anlagen möglich wären.

Dazu kommt noch der Umstand, dass die derzeitige Hauptachse der Straßenbahn auf der Landstraße mit den drei verkehrenden Linien im Bestand bereits komplett ausgelastet ist. Eine weitere Verdichtung des Taktes, die aufgrund des zusätzlichen RegioTram-Verkehrs notwendig wäre, ließe sich in den Spitzenzeiten nicht bewerkstelligen.²²⁷

225 ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH et al. (2015), S. 10

226 Gstöttner, E. (2011), o. S.

227 Gstöttner, E. (2011), o. S.

Die neue Linzer Straßenbahnachse würde explizit auf den Betrieb mit den neuen RegioTram Garnituren ausgelegt werden und könnte diese Probleme beseitigen. Ohne diese neue Schienenstrecke ist ein sinnvoller Betrieb beider geplanten Mühlviertler RegioTram-Strecken, also auch der Linie nach Rottenegg und weiter nach Rohrbach nicht sinnvoll möglich. Daher ist auch dieser Einflussfaktor als „unabdingbar“ zu bewerten.

6.2.3 Die Finanzierung / die Planungs- und Baukosten

Während bei den vorher genannten Einflussfaktoren eine Umsetzung zwar prinzipiell möglich wäre, aber angesichts des Verfehlens der Projektziele als nicht sinnvoll eingestuft werden kann, ist die Finanzierung der geplanten Schienenverbindung in jeder Hinsicht ein unabdingbarer Faktor bei der Realisierung.

Noch ist nicht offiziell bekannt, wie hoch die Kosten für dieses ehrgeizige Projekt sein werden. Es kann jedoch auf jeden Fall mit einem dreistelligen Millionenbetrag für die etwa 24 Kilometer lange Strecke gerechnet werden, wenn sich die in Kapitel 5.3.2 dieser Arbeit angestellte Kostenschätzung bewahrheitet. Da der aktuell angepeilte Baubeginn und der Umsetzungszeitraum noch etwa acht bis zehn Jahre in der Zukunft liegen, sind außerdem die Teuerung und etwaige Preissteigerungen zu berücksichtigen. Anhand von vergleichbaren Projekten könnte daher der gesamte finanzielle Aufwand für die RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten mit ca. 500 Millionen Euro beziffert werden.

Bis dato ist die Finanzierung weder geklärt, geschweige denn gesichert. Und so lange kein auf einer konkreten (Detail-)Planung basierender notwendiger Geldbetrag für die Umsetzung des Projekts bekannt ist, wird es auch keine Verhandlungen mit möglichen zusätzlichen Geldgebern wie dem Bund oder den Gemeinden geben können. Ob das Land Oberösterreich die Finanzierung des Vorhabens alleine bewerkstelligen kann, ist fraglich.

6.2.4 Zusammenfassung der „unabdingbaren“ Faktoren

Zusätzlich zur Kategorisierung der Einflussfaktoren nach ihren Wirkungsbereichen bei der Planung und Umsetzung von Projekten, ist es auch möglich und zielführend, eine Wertigkeit für die Faktoren zu vergeben. Durch diese weiterführende Klassifizierung der Einflussfaktoren in solche, die unbedingt notwendig sind, ist einfach zu erkennen, welche Einflüsse das Projekt tatsächlich zum Scheitern bringen können und welche „nur“ die Rahmenbedingungen verändern.

Einer dieser „unabdingbaren“ Faktoren ist auf jeden Fall die (Projekt-) Finanzierung. Ein Projekt ohne gesicherte Finanzierung hat keine Chance auf Umsetzung. Da das Geld der öffentlichen Hand meist nur knapp bemessen ist und private Geldgeber äußerst selten in Schieneninfrastrukturprojekte investieren, müssen auf jeden Fall der Umsetzungswille der Entscheidungsträger ausreichend groß und die Sinnhaftigkeit des Vorhabens gegeben sein, damit dieser Faktor nicht das Aus bedeutet.

Neben dem finanziellen Aspekt gibt es zwei weitere Faktoren, die das Vorhaben verhindern können oder dessen sinnvolle Umsetzung unmöglich machen. Hierbei handelt es sich um die Donauquerung und die neue Schienenachse. Da die Projektziele unter anderem die direkte Einbindung der RegioTram in den Hauptbahnhof, sowie eine schnelle Verbindung in das Linzer Stadtgebiet vorsehen, braucht es diese beiden Faktoren. Außerdem gibt es ohne die neue Achse mit Donauquerung ein Kapazitätsproblem auf der bestehenden Strecke der Linzer Straßenbahn im Bereich der Landstraße, da diese von den Fahrzeugen der neuen Bahn mitbenutzt werden müsste. Diese ist aber aufgrund der dichten Intervalle der drei bestehenden Straßenbahnlinien zu den Hauptverkehrszeiten jetzt schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.

7. Erkenntnisse für die zukünftige Planung und Umsetzung von Schienenverkehrsprojekten

Das Projekt einer Schienenverbindung von der Landeshauptstadt Linz in Richtung Gallneukirchen und Pregarten wird seit Jahrzehnten diskutiert und geplant. Daher gibt es auch eine große Zahl an Machbarkeitsstudien und genauen und groben Planungen, basierend auf den jeweiligen Ideen und Vorschlägen der verantwortlichen Politiker. Darüber hinaus wurde das Projekt immer wieder intensiv politisch „vermarktet“, entsprechend viele Informationen zu Pressekonferenzen und Bürgerinformationsveranstaltungen, oder aber Zeitungsartikel, Presseaussendungen, Presseinformationen etc. sind daher vorhanden.

Aufgrund dieser Fülle an Unterlagen konnte die Entstehung des Projekts RegioTram Linz-Gallneukirchen-Pregarten bis hin zu seiner derzeit geplanten Form sehr genau analysiert und untersucht werden. Andererseits wurde dadurch die Recherche und Untersuchung des Vorhabens sehr viel aufwändiger. Das Projekt war und ist in ständigem Fluss, es gab immer wieder Änderungen, neue Ideen, Studien und Konzepte. Auch das derzeit laufende Trassenfindungsverfahren, das für den Teilbereich zwischen der Stadtgrenze von Linz und Pregarten bereits abgeschlossen ist, verändert das Projekt immer wieder. Maßgeblich verantwortlich für diese Anpassungen sind natürlich die Wünsche und Forderungen der betroffenen Bürger. Trotz dieser kontinuierlichen Weiterentwicklung des RegioTram-Projekts, konnten in weiterer Folge die maßgeblichen Einflussfaktoren ermittelt und entsprechend dem Aufbau der vorliegenden Arbeit kategorisiert und bewertet werden.

Bei Projekten, die noch nicht so lange diskutiert und immer wieder aufs Neue geplant werden, fehlt diese Menge an Informationen. Die Faktoren, sowohl die unabdingbaren als auch die, die nicht zwingend für eine Realisierung notwendig sind, sowie deren Einflüsse und Auswirkungen, lassen sich durchaus auch auf andere Schienenverkehrsprojekte übertragen, beziehungsweise anwenden. Und diese Übertragbarkeit der Faktoren gilt auch dann, wenn nur wenige Informationen zu einem Vorhaben bekannt sind, weil es sich – zum Beispiel – noch in der konzeptiven Phase befindet. In so einem Fall kann durch die Ermittlung und Betrachtung der möglichen relevanten Einflussfaktoren das Vorhaben konkretisiert werden. Oder aber es kann aufgrund der Feststellung von unabdingbaren Faktoren sofort

entschieden werden, dass die Idee, beziehungsweise das Projekt, nicht umsetzbar ist und daher nicht weiter verfolgt werden soll.

Die beschriebenen verkehrlichen Faktoren werden bei den meisten Projekten ohnehin in der Planungsphase oder sogar schon bei den ersten Projektideen berücksichtigt. Schieneninfrastruktur ist nur auf stärker befahrenen Relationen sinnvoll, es bedarf z.B. einer bestimmten Menge an täglichen Fahrgästen, um die Investitionen zu rechtfertigen. Verkehrsmengen, Fahrgastzahlen, die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung sind demnach relevante Kennzahlen und zu berücksichtigende Vorgänge, die noch vor der konkreten Planung in Betracht gezogen werden sollten. Oft ersetzt eine Schienenverbindung ein bestehendes ÖV-Angebot auf einer Relation, weil zum Beispiel das bestehende System an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Dann sind vor allem die Fahrgastzahlen im Bestand ein guter Indikator für die Zweckmäßigkeit der Errichtung einer Bahnlinie.

Aber auch die organisatorischen Einflüsse können von den ersten Projektschritten an ermittelt und berücksichtigt werden. Als besonders wichtig ist sicherlich die Einbindung der betroffenen Bürger zu sehen, unabhängig davon ob diese Befürworter der Idee sind, oder sie dem Vorhaben eher kritisch beziehungsweise sogar ablehnend gegenüberstehen. Denn eine umfassende Bürgerbeteiligung ab Anfang des Projekts kann ein gutes Standbein für die spätere Umsetzung sein. Allerdings ist zu beachten, dass die verkehrsplanerischen Zielsetzungen gegenüber den Forderungen der Betroffenen nicht vernachlässigt werden.

Außerdem ist es auch möglich im Vorfeld der Planungen zu bestimmen, wie und ob die Gründung einer Errichtungsgesellschaft das Projekt beeinflussen kann. Es ist auch möglich, dass eine solche Gesellschaft bereits existiert und Aufgabenbereiche wie Organisation, Koordination und Abwicklung übernehmen kann. So wird eine Politik-unabhängigere Planung und Realisierung ermöglicht.

Die netzbezogenen Faktoren weisen ebenfalls eine allgemeine Gültigkeit für andere Schieneninfrastrukturprojekte auf, sofern es ein bestehendes Netz gibt, auf das aufgebaut wird. Vorhandene Strukturen beeinflussen nahezu immer neue Vorhaben, weil so, im Gegensatz zu einer „Insellösung“, potentielle Synergien leichter genutzt werden können.

Die finanziellen Aspekte und deren Einflüsse sind ebenfalls auf andere Vorhaben übertragbar, da die Projektfinanzierung immer ein allumfassendes Thema ist. Die Gelder für die Planung und Umsetzung, oder eine Zusicherung über die Bereitstellung derselbigen, müssen vor Beginn der Realisierung zur Verfügung stehen. Gerade bei hohen Kosten und/oder mehreren Geldgebern können sich die Verhandlungen über die notwendigen Mittel und deren Aufteilung sehr in die Länge ziehen. Eine rechtzeitige Ermittlung und Analyse der finanziellen Einflussfaktoren und deren Auswirkungen können daher bei jedem größeren Projekt von Nutzen sein.

Und es ist natürlich auch wichtig vorab unabdingbare Bedingungen, die für die Umsetzung notwendig sind, zu ermitteln. So kann bei den weiteren Schritten in Richtung Projektrealisierung gezielter vorgegangen werden.

Als Beispiel für einen unabdingbaren Faktor bei einem anderen Schieneninfrastrukturprojekt sei die Traunbrücke in der Stadt Gmunden in Oberösterreich genannt. Wie auch in Linz handelt es sich hier um einen **verkehrlichen Einflussfaktor**.

Im Rahmen der Errichtung der Stadt-RegioTram Gmunden-Vorchdorf, ein Projekt, bei dem zwei bestehende Linien, nämlich die Traunseebahn von Vorchdorf nach Gmunden und die Gmundner Straßenbahn miteinander verbunden werden sollen, gilt es unter anderem den Fluss Traun zu überwinden, um den Lückenschluss herstellen zu können. Die bestehende Traunbrücke ist alt und müsste in den nächsten 10 bis 15 Jahren erneuert werden.²²⁸ Ohne Erneuerung kann die Zusammenführung der Linien nicht umgesetzt werden. Es gibt also auch hier einen Faktor, der die Umsetzung des Projekts beeinflusst und ohne den eine Realisierung nicht möglich ist und auch hier handelt es sich um ein Brückenbauwerk.

Allerdings gibt es in diesem Fall keine Konflikte mit dem Denkmalschutz oder dem Eigentümer der Brücke. Über die Brücke führt eine Landesstraße (B120 Scharnsteiner Straße), das Land Oberösterreich ist aber eine treibende Kraft hinter dem Stadt-RegioTram-Projekt und legt sich daher natürlich in der Brückenfrage nicht selbst Steine in den Weg.

Dass die Brücke für die Stadt-RegioTram neu gebaut werden muss, stand bereits vor Beginn der Detailplanungen fest. Es war klar, dass ohne eine neue Brücke die Verbindung nicht möglich ist. Dementsprechend konnte die Brücke direkt in die Planungen eingebunden und dieser Einflussfaktor somit berücksichtigt werden.

228 Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG (2014), S. 7

Ein beispielhafter **organisatorischer Faktor** ist der Verein "Pro Gmundner Straßenbahn" und dessen Einfluss zu nennen. Der Verein betreibt seit seiner Gründung im Jahr 1989 intensives Lobbying für den Erhalt des Straßenbahnbetriebs in der Bezirkshauptstadt. Die Arbeit des Vereins hat definitiv einen maßgeblichen Beitrag zum Erhalt der Straßenbahn und in weiterer Folge zur Umsetzung des Stadt-RegioTram-Projektes Gmunden-Vorchdorf geleistet. Es wird aber nicht nur Öffentlichkeitsarbeit und Lobbying betrieben. Der Verein stellt dem Projekt auch sein angespartes Vermögen, einen sechsstelligen Eurobetrag, zur Verfügung.²²⁹ Diese Bereitschaft zur Mitfinanzierung eines öffentlichen Schieneninfrastrukturprojekts durch einen privaten Verein war ein entscheidender Impuls, um die Frage der Finanzierung des Projekts zu klären. Dieser **finanzielle Faktor** war auch hier unabdingbar für das Projekt. Nachdem im Gemeinderat der Stadt beschlossen wurde, dem vom Land Oberösterreich vorgeschlagenen Schlüssel zur Aufteilung der Kosten von € 30 Millionen im Verhältnis von 80:20 (Land OÖ : Stadt Gmunden) zuzustimmen, wurde auch seitens des OÖ Landtags die Umsetzung und Finanzierung beschlossen.²³⁰

Ein unabdingbarer **netzbezogener Faktor** war die Verlängerung der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf von der Haltestelle Gmunden-Traundorf bis zum Seebahnhof in Gmunden im Jahr 1990. Dadurch rückten die beiden Endhaltestellen näher zusammen und machten die Umsetzung des Zusammenschlusses der beiden Bahnen realistischer. Die Verlängerung erfolgte mittels Dreischienengleis, da der Seebahnhof vorher nur von den ÖBB mit einer normalspurigen Strecke angebunden war. Diese Verlängerung der Lokalbahn bewirkte zudem eine Steigerung des Bekanntheitsgrades der Bahn aufgrund der näher am Zentrum und direkt am See gelegenen Endhaltestelle und in weiterer Folge einen Anstieg der Fahrgastzahlen.²³¹

Es erscheint also durchaus zweckmäßig, die unterschiedlichen Einflussfaktoren, die auf ein Vorhaben wirken, zu identifizieren und in weiterer Folge zu kategorisieren. Diese Vorgangsweise ermöglicht unter Umständen eine neue Sicht auf die Probleme und Notwendigkeiten bei der Umsetzung. Es ist so leichter möglich, das Projekt an veränderte Gegebenheiten anzupassen oder verhindernde Einflüsse zu neutralisieren. Die objektive

229 Knoll, O. (2013b), S. 450

230 ebenda

231 ebenda, S. 443

Betrachtung der Projektziele gemeinsam mit den einwirkenden Einflussfaktoren kann daher eine einfachere und reibungslosere Planung und Realisierung ermöglichen. Natürlich ist auch eine breite politische Basis für die Umsetzung notwendig, besonders bei teuren Infrastrukturprojekten. Aber die Darstellung der Einflussfaktoren und deren Wirkungen ermöglicht eine sachlichere Diskussion über das Projekt, die die Konsensfindung und auch die Beschlussfassung erleichtert und somit die Realisierungschancen erhöht.

Diese Vorgangsweise kann demnach auch tatsächlich einen Beitrag zur effizienteren Planung und Umsetzung von Schienenprojekten leisten, da die Faktoren und deren Einflüsse unter Umständen, je nach Situation, viel zielgerichteter neutralisiert oder verstärkt werden können.

8. Literaturverzeichnis

Affenzeller, P. (2002): „*Rot-grüner Streit um Stadtbahn-Idee für Linie Linz – Gallneukirchen – Pregarten*“; in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 214, 14. September 2002

Affenzeller, P. (2004): „*City-S-Bahn kostet ohne Brücke schon 190 Millionen*“; in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 129, 03. Juni 2004

Anschober, R. (2006): „*SP-Haider verschlampt die Chancen für eine attraktive Stadtbahn zwischen Pregarten, Gallneukirchen und Linz*“; Presseausendung Büro LR Rudi Anschober, 26. September 2006
<http://www.anschober.at/presse/artikel/anschober-sp-haider-verschlampt-die-chancen-fuer-eine-attraktive-stadtbahn-zwischen-pregarten-gall/>
[abgerufen am 30.06.2015]

Atzgersdorfer, A. (1997): „*Die Verkehrspolitik der Landeshauptstadt Linz ab Mitte der achtziger Jahre*“; unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Salzburg

Baumgartner, P. (2011): „*Die Bim fährt zum Harter Plateau*“; in: Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Präsidium, Abteilung Presse [Hrsg.], Unser Oberösterreich Nr. 4/2011, Linz

Beurle, L. (2011): „*Überlegungen zur 2. Straßenbahnachse in Linz*“
http://www.inamo.at/wp/wp-content/uploads/Zweite-Strassenbahnachse-Linz-INAMO-1_11.pdf
[abgerufen am 30.06.2015]

Birngruber, H. (2015): „*RegioTram Linz – Pregarten Strategische Umweltprüfung Umweltbericht*“; Amt der OÖ. Landesregierung, Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung, Abt. Raumordnung – überörtliche Raumordnung [Hrsg.], Linz
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_BauRO/Umweltbericht_SUP.pdf
[abgerufen am 30.06.2015]

BMF (2012): „*Ausgliederungen und Beteiligungen des Bundes*“; Bundesministerium für Finanzen [Hrsg.], Oktober 2012, Bericht gemäß §42 Abs. 5 BHG 2013
[https://www.bmf.gv.at/budget/das-budget/Ausgliederungen_und_Beteiligungen_des_Bundes_\(Okt_2012\).pdf](https://www.bmf.gv.at/budget/das-budget/Ausgliederungen_und_Beteiligungen_des_Bundes_(Okt_2012).pdf)
[abgerufen am 30.06.2015]

BMVIT (2002): „*Generalverkehrsplan Österreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. Bericht Januar 2002*“; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [Hrsg.], Wien

BMVIT (2004a): „*Kuckacka: Projekt der City- S -Bahn lässt derzeit noch zu viele Fragen offen!*“; Presseausendung des Staatssekretariats im BMVIT, 12. August 2004
http://www.ots.at/presseausendung/OTS_20040812_OT0100/kuckacka-projekt-der-city-s-bahn-laesst-derzeit-noch-zu-viele-fragen-offen
[abgerufen am 24.07.2013]

BMVIT (2004b): „*Kuckacka: City S-Bahn Gipfel bringt tragfähigen Kompromiss - Planungen für City-S-Bahn werden weiter vorangetrieben*“; Presseausendung des Staatssekretariats im BMVIT, 18. November 2004
http://www.ots.at/presseausendung/OTS_20041118_OT0104/kuckacka-city-s-bahn-gipfel-bringt-tragfaehigen-kompromiss-planungen-fuer-city-s-bahn-werden-weiter-vorangetrieben
[abgerufen am 24.07.2013]

BMVIT (2005): „*Kuckacka: Haider versucht bei City-S-Bahn eigene Versäumnisse auf den Bund abzuschieben*“; Presseaussendung des Staatssekretariats im BMVIT, 11. November 2005
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20051111_OTS0198/kuckacka-haider-versucht-bei-city-s-bahn-eigene-versaeumnisse-auf-den-bund-abzuschieben
[abgerufen am 26.07.2013]

BMVIT (2006a): „*Kuckacka: Stadtrat Luger verwechselt Äpfel mit Birnen*“;
Presseaussendung des Staatssekretariats im BMVIT, 30. Jänner 2006
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20060130_OTS0133/kuckacka-stadtrat-luger-verwechselt-aepfel-mit-birnen
[abgerufen am 26.07.2013]

BMVIT (2006b): „*Kuckacka: Summeraubahn und City-S-Bahn sind nicht gefährdet*“;
Presseaussendung des Staatssekretariats im BMVIT, 06. Dezember 2006
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20061206_OTS0214/kuckacka-summeraubahn-und-city-s-bahn-sind-nicht-gefaehrdet
[abgerufen am 26.07.2013]

BMVIT (2011): „*Straßenverkehrszählung 2010, Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010 auf Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B*“; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abteilung IV/ST1 und II/Infra 5 [Hrsg.], Wien, Oktober 2011
<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/downloads/strassenverkehrszaehlung2010.pdf>
[abgerufen am 22.06.2013]

BMVIT (2012): „*Bures zu Nebenbahnen: Zukunftsfähige Lösung für oberösterreichische Regionalbahnen war bereits Ende November 2012 fertig ausverhandelt*“; Presseaussendung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, 28. Dezember 2012
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20121228_OTS0082/bures-zu-nebenbahnen-zukunftsaehige-loesung-fuer-oberoesterreichische-regionalbahnen-war-bereits-ende-november-2012-fertig-ausverhandelt
[abgerufen am 30.01.2013]

Brandstätter, S. (2012): „*Das Land als Eisenbahn-Unternehmer*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 22. November 2012
<http://www.nachrichten.at/nachrichten/wirtschaft/Das-Land-als-Eisenbahn-Unternehmer;art15,1013361>
[abgerufen am 01.08.2015]

Bundesdenkmalamt (2012): „*Unbewegliche und archäologische Denkmale unter Denkmalschutz*“;
Liste Oberösterreich, Status 06. Juni 2012
<http://www.bda.at/documents/208410259.pdf>
[abgerufen am 20.01.2013]

Bures, D. (2010): „*Anfragebeantwortung durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris Bures zu der schriftlichen Anfrage (6568/J) der Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Zukunft der Linzer Eisenbahnbrücke*“; 23. November 2010, Wien
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_06382/imfname_200743.pdf
[abgerufen am 02.02.2013]

Bures, D. (2011): „*Anfragebeantwortung durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris Bures zu der schriftlichen Anfrage (9062/J) der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Finanzierung von Bahnprojekten im Linzer Zentralraum*“; 08. September 2011, Wien
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_08960/fname_230014.pdf
[abgerufen am 24.08.2013]

Buzas, M. (1994): „*Land will alle Verkehrsplaner an einen Tisch zwingen*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 125, 22. März 1994

Der Standard Online (2008): „OÖ: Diskussion um geplanten ‚Regio-Liner‘ ins Mühlviertel“;
in: Der Standard Online, 29. August 2008
<http://derstandard.at/1219938464083>
[abgerufen am 01.09.2013]

Der Standard Online (2011): „Aus ‚Regio-Liner‘ wird die ‚Regio-Tram‘“;
in: Der Standard Online, 20. April .2011
<http://derstandard.at/1303291086776/Muehlkreisbahn-Aus-Regio-Liner-wird-die-Regio-Tram>
[abgerufen am 05.05.2013]

Die Grünen Engerwitzdorf – BfE (2009): „Interview mit Herbert Schustereder vom Verein Bahn Linz-Gallneukirchen-Pregarten“; in: Die Grünen Engerwitzdorf – BfE [Hrsg.], BfE – Brennessel Bürger für Engerwitzdorf Information der Grünen Engerwitzdorf, Nr. 02/2009

Die Grünen Linz (o.J.): „City S-Bahn: Politische Voraussetzungen“
<http://linz.gruene.at/aktuelles/oev-kampagne/city-s-bahn/politische-voraussetzungen/>
[abgerufen am 20.02.2013]

DMSG (1923): Denkmalschutzgesetz BGBl. Nr. 533/1923 i.d.F. BGBl. I Nr. 170/1999

Dobusch et al. (2003): „Linz. Die Richtung stimmt : Zukunftsprogramm und Bilanz der Arbeit von Bürgermeister Dr. Franz Dobusch“; SPÖ Bezirksorganisation Linz-Stadt [Hrsg.], Linz

Eder, H. (2012): „S-Bahn ist überfällig – machen wir ersten Schritt!“;
in: Bezirksrundschau Oberösterreich Online, 08. März 2012
<http://www.meinbezirk.at/haslach-an-der-muehl/politik/s-bahn-ist-ueberfaellig-machen-wir-ersten-schritt-d136382.html>
[abgerufen am 06.11.2013]

Eder, M et al. (2004): „Nahverkehrsdrehscheibe Linz – Straßenbahnunterfahrung Hauptbahnhof“;
in: Hager C., Schrepf R. „Linz steigt um – Die Nahverkehrsdrehscheibe“, Verlag Denkmayr, Linz

Fink, J. (2010): „Gutachten zum Zustand der Eisenbahnbrücke Urfahr“
http://linz.gruene.at/fileadmin/PDF/gutachten_eisenbahnbruecke.pdf
[abgerufen am 21.01.2013]

Fink, J. (2012): „Gutachten, Analysen und Stellungnahmen zur Eisenbahnbrücke Urfahr“
http://www.linz.at/images/gutachten_prof_fink_eisenbahnbruecke.pdf
[abgerufen am 21.01.2013]

Fohler, G. (2012): „A7-Rettungsgasse behindert Postbus“;
in: Bezirks Rundschau Online, 19. April 2012
<http://www.meinbezirk.at/ottensheim/chronik/a7-rettungsgasse-behindert-postbus-d165522.html>
[abgerufen am 29.09.2013]

Fohler, G. (2013): „RegioTram: Erleichterung, aber auch Ärger“;
in: Bezirksrundschau Online, 11. Dezember 2013
<http://www.meinbezirk.at/freistadt/politik/regiotram-erleichterung-aber-auch-aerger-d782952.html>
[abgerufen am 30.05.2015]

Fohler, G. (2015): „Grüne: ‚Vorschläge bei Regiotram nicht berücksichtigt‘“;
in: Bezirksrundschau Online, 12. Jänner 2015
<http://www.meinbezirk.at/urfahr-umgebung/politik/gruene-vorschlaege-bei-regiotram-nicht-beruecksichtigt-d1208839.html>
[abgerufen am 30.05.2015]

FPÖ Oberösterreich (2013): „*Klubobmann Steinkellner: Schluss mit Diskussionen – Mühlkreisbahn erhalten und modernisieren!*“; Presseausendung vom 15. Oktober 2013

[http://partei.fpoe-ooe.at/service/pressemitteilungen/pressemitteilung/?tx_ttnews\[tt_news\]=8130&cHash=677bda7faebe6708ba8aa2a5b43223c8](http://partei.fpoe-ooe.at/service/pressemitteilungen/pressemitteilung/?tx_ttnews[tt_news]=8130&cHash=677bda7faebe6708ba8aa2a5b43223c8)
[abgerufen am 06.11.2013]

Gladebeck, M. (o.J.): *Mapped Planet - Umgebungskarte Linz;*

<http://www.mappedplanet.com/karten/1119/5.png>
[abgerufen am 30.09.2015]

Gstöttner, E. (2002): „*2006 ist die Planung der Stadtbahn fertig – Zweifel begleiten die Vorbereitung*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, 09. April 2002

Gstöttner, E. (2011): „*Bleibt die Mühlviertler Regio-Tram in der Linzer City stecken?*“;

in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 24. August 2011

<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Bleibt-die-Muehlviertler-Regio-Tram-in-der-Linzer-City-stecken;art66,695043>
[abgerufen am 30.05.2015]

Gstöttner, E. (2012): „*SP-Landesrat: ,Neue Straßenbahn in Linz muss nicht unterirdisch fahren‘*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 23. August 2012

<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/SP-Landesrat-Neue-Strassenbahn-in-Linz-muss-nicht-unterirdisch-fahren;art66,951644>
[abgerufen am 02.10.2013]

Gstöttner, E. (2015): „*Erneut Gerangel um die Mühlviertel-Straßenbahn*“;

in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 16. Juli 2015

<http://mobil.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Erneut-Gerangel-um-die-Muehlviertel-Strassenbahn;art66,1906012>
[abgerufen am 01.08.2015]

Hager, C. (1988): „*Die Mühlkreisbahn: Strecke Linz Urfahr – Aigen-Schlägl und Linzer Verbindungsbahn*“; Verlag Ennsthaler, Steyr

Hager, C., Schrempf, R. (2004): „*Linz steigt um – die Nahverkehrs Drehscheibe*“; Verlag Denkmayr, Linz

Hanika, A. et al. (2011): „*ÖROK Regionalprognosen 2010 – 2030, Modellrechnung bis 2050 – Bevölkerung, Erwerbspersonen und Haushalte in den NUTS 3-Regionen und Bezirken Österreichs*“;

in: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) Schriftenreihe Nr. 184, Wien

Hebestreit, C. (2003): „*Donautunnel für die Linzer City-S-Bahn plus Straßenbrücke um 49 Millionen €*“;

in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 73, 28. Mai 2003

Hebestreit, C. (2004a): „*Brücke statt Tunnel für City-S-Bahn: Unter Donau ist das Risiko zu hoch*“;

in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 60, 12. März 2004

Hebestreit, C. (2004b): „*Haider: ,City-S-Bahn wird ab 2010 gebaut*“;

in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 269, 19. November 2004

Hirhager, P. (2014): „*Die neue Linzer Donaubrücke – mit Potenzial zu einem neuen Wahrzeichen*“;

in: Stadt Linz, Stadtkommunikation Linz [Hrsg.]: Lebendiges Linz, Stadtmagazin Dezember 2014
Nr. 216, 37. Jahrgang, Linz, S. 8

Hofbauer, G.M. (1995): „*Nach der Stadtbahn-Entscheidung: ,Verlierer‘ glaubt an Schiebung*“

in: Oberösterreichische Nachrichten Extra, 07. Dezember 1995, S. IV

Hubmann, R. (2010): „Linz Linien – fast 100 Millionen Fahrgäste jährlich“; in: Landeshauptstadt Linz [Hrsg.]: Linz Aktiv 194, Kommunale Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Linz, S. 17-25

Hubmann, R. (2011a): „Offensive für den öffentlichen Verkehr“; in: Landeshauptstadt Linz [Hrsg.]: Linz Aktiv 198, Kommunale Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Linz, S. 37-45

Hubmann, R. (2011b): „Neue Straßenbahnlinie 3 verbindet Linz und Leonding“; in: Landeshauptstadt Linz [Hrsg.]: Linz Aktiv 200, Kommunale Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Linz, S. 23-31

Hubmann, R. (2012): „Nachhaltig wirksame Lösungen für Linz“; in: Landeshauptstadt Linz [Hrsg.]: Linz Aktiv 202, Kommunale Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Linz, S. 51-63

Hubmann, R. (2014): „Ausbau des öffentlichen Verkehrs hat Vorrang“; in: Landeshauptstadt Linz [Hrsg.]: Linz Aktiv 210, Kommunale Vierteljahresschrift der Stadt Linz, Linz, S. 29-39

ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH (2012): „Ostumfahrung Linz 1. Zwischenbericht“, 17. August 2012
http://www.engerwitzdorf.at/index.php?option=com_content&view=article&id=1775:ostumfahrung-linz-1-zwischenbericht&catid=149:ostumfahrung-&Itemid=100074
[abgerufen am 22.06.2013]

ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH et al. (2013a): „Planung und Errichtung einer (Stadt)RegioTram in den Raum Gallneukirchen – Pregarten“; Unterlage zur Bürgerinformation, 15. Mai 2013
http://www.wartberg-aist.gruene.at/pdf/20120515_Buergeninformation_r3_EMail.pdf
[abgerufen am 30.06.2015]

ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH et al. (2013b): „Planung und Errichtung einer (Stadt)RegioTram in den Raum Gallneukirchen – Pregarten“; Unterlage zur Information der Region, 02. Dezember 2013
<http://www.engerwitzdorf.at/index.php/component/phocadownload/file/333-regionskonferenz-02-12-2013>
[abgerufen am 01.07.2015]

ILF Beratende Ingenieure ZT Gesellschaft mbH et al. (2015): „Planung und Errichtung einer (Stadt)RegioTram in den Raum Gallneukirchen – Pregarten“; Unterlage zur Information der Region, 09. Februar 2015
<http://www.engerwitzdorf.at/index.php/component/phocadownload/file/163-praesentation-der-regionskonferenz-vim-09-02-2015>
[abgerufen am 30.05.2015]

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (2013): „Eine gute Verbindung. Die Tram/Regionalbahn“; Informationsbroschüre der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Onlineausgabe
http://www.ivb.at/fileadmin/download/aktuelles/tram/ivb_magazin_tram_regbahn_ausgabe_1_0913.pdf
[abgerufen am 04.04.2014]

Knoll (2013): Referenzen der Firma Knoll Traffic & Touristic Solutions auf der Firmen-Homepage
<http://www.knoll-tts.com/referenzen/ermittlung-infrastruktureller-nachholbedarf-auf-regionalbahnen.html>
[abgerufen am 20.07.2013]

Knoll, O. (2013a): „Projekt StadtRegioTram Gmunden – Vorchdorf“, in: ETR Eisenbahntechnische Rundschau, Nr. 9, 62. Jahrgang, September 2013, S. 24-27

Knoll, O. (2013b): „Vom kleinsten Strassenbahnbetrieb der Welt zur Stadt - Regio -Tram Gmunden - Vorchdorf“, in: Eisenbahn Österreich, Ausgabe 9/2013, 65. Jahrgang, September 2013, S. 443-453

Koch, H., Madreiter M. (1999): „Konzept für den öffentlichen Verkehr im Korridor Linz-Gallneukirchen 1999; Schlußbericht – Teil 2; Machbarkeit und Zweckmäßigkeit einer neuen Schienenverbindung Linz-Gallneukirchen-Pregarten“; Trafico Verkehrsplanung im Auftrag des Amt der OÖ Landesregierung, Abt. Verkehrskordinierung, Gmunden, Oktober 1999

Köfel, M., Mitterer, K. (o.J.): „ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle“; Onlineversion des Endberichts einer Studie des Zentrum für Verwaltungsforschung – KDZ, Wien
[http://kdz.eu/sites/default/files/documents/kdz/news/PDF Attachment/13_06/KDZ_OePNVFinanzierung_Endbericht.pdf](http://kdz.eu/sites/default/files/documents/kdz/news/PDF%20Attachment/13_06/KDZ_OePNVFinanzierung_Endbericht.pdf)
[abgerufen am 02.05.2015]

Kullmann, E.-C. (2008): „Trotz Unmut von VP und Grünen feilt Haider Regio-Liner-Pläne aus“; In: Oberösterreichische Nachrichten Online, 24. Oktober 2008
<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Trotz-Unmut-von-VP-und-Gruenen-feilt-Haider-Regio-Liner-Plaene-aus;art4,27939>
[abgerufen am 04.04.2014]

Landesrechnungshof Tirol (2011): „Bericht über die Prüfung Regionalbahn Projektstruktur Kosten- und Terminentwicklung“; Onlineversion des Berichts zur Prüfung des LRH Tirol, LR-1040/35 vom 28. Dezember 2011
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/landtag/landesrechnungshof/downloads/ber_2012/E2011Regionalbahn.pdf
[abgerufen am 30.06.2015]

Linz AG (o.J.): „NSL GmbH – eine neue Gesellschaft der LINZ AG“; Website der Linz AG
www.linzag.at/portal/portal/linzag/linzag/linzag_1/unternehmensdaten_3/nsl_gmbh
[abgerufen am 05.10.2014]

Linz AG (2010a): „Neue Schienenachse Linz“; Unterlage zur Pressekonferenz am 27. September 2010
http://www.linz.at/images/Neue_Schienenachse_Linz.pdf
[abgerufen am 01.05.2013]

Linz AG (2010b): „Vorstudie für die neue Schienenachse Linz“; Unterlage zur Pressekonferenz am 07. Dezember 2010
http://www.linz.at/images/Vorstudie-Neue_Schienenachse_Linz.pdf
[abgerufen am 01.05.2013]

Linz AG (2012): „4 Mio. Fahrgäste: Erfolgreiche Jahresbilanz der verlängerten Linie 3“; Pressemitteilung der Linz AG vom 14. August 2012
http://www.linzag.at/portal/portal/linzag/linzag/linzag_1/presse_1/pressemeldungen_4_p_34816;jsessionid=749FEE892A51584DEBE528AB865BA478.node1
[abgerufen am 06.11.2013]

Linz AG (2013): „Mehr als 160.000 Fahrgäste täglich mit der Straßenbahn unterwegs“; Website der Linz AG, News-Eintrag, 15. Mai 2013
http://www.linzlinien.at/portal/portal/linzag/linzag/linzag_1/news_1/news_2_p_44609;jsessionid=6FC4DF4CBCD43521420D8D316FFD3329.node1
[abgerufen am 05.10.2014]

Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG (2014): „stadt.regio.tram. Gmunden-Vorchdorf Presseinformation 4. Juli 2014“; Presseinformation vom 04.07.2014
http://traunsee.salzkammergut.at/fileadmin/user_upload/traunsee/Gmunden/Stadt_Regio_Tram/stadt.regio.tram_Presseinformation_04.07.2014.pdf
[abgerufen am 20.08.2015]

Manlik, K. (1994): „Donauübergänge in Österreich“; Landesverlag im Veritas-Verlag Linz, Linz

Mascher, D. (2009): „Linz AG: 2015 kommt zweite Straßenbahn durchs Zentrum“;
in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 09. Dezember 2009
<http://www.nachrichten.at/nachrichten/wirtschaft/Linz-AG-2015-kommt-zweite-Strassenbahn-durchs-Zentrum;art15,305933>
[abgerufen am 01.05.2013]

Moser, G. (2000): „Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend City-S-Bahn für Linz“;
Nr. 498/J, Nationalrat - XXI.GP
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/J/J_00498/index.shtml
[abgerufen am 20.07.2013]

Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2007): „Initiativprüfung Liquidation der Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H. in Ligu. Bericht“; Linz, Mai 2007
http://www.lrh-ooe.at/_files/downloads/berichte/2007/IP_NAVEG_Bericht.pdf
[abgerufen am 03.08.2014]

Oberösterreichischer Landesrechnungshof (2013): „Bericht Initiativprüfung Mühlkreisbahn neu“;
Linz, Februar 2013
https://www.lrh-ooe.at/_files/downloads/berichte/2013/IP_Muehlkreisbahn_Bericht.pdf
[abgerufen am 03.05.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2006a): „Seit 11. Oktober 2006 können Linienbusse bei Stau den Pannestreifen auf den letzten 800 Metern der A 7 Richtung Norden benützen“;
in: Landeskorrespondenz Nr. 237, 13. Oktober 2006
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/51552_DEU_HTML.htm
[abgerufen am 20.11.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2006b): „LH-Stv. Haider: ‚Wenn die ÖBB ihre Ausbautvorhaben in Frage stellen, wird in den Regionen der gesamte Ausbau des öffentlichen Verkehrs verhindert‘“;
in: Landeskorrespondenz Nr. 282, 07. Dezember 2006
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/53207_DEU_HTML.htm
[abgerufen am 23.08.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2006c): „Vorlage der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend die Fassung eines Grundsatzbeschlusses über die Errichtung und Betrieb der verlängerten Straßenbahnlinie "3" auf das Harter Plateau (Bauabschnitt Weingartshof)“; Beilage 914/2006 zum kurzschriftlichen Bericht des OÖ. Landtags, XXVI. Gesetzgebungsperiode, Linz, 29. Mai 2006
<http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Regierungsvorlage.pdf?id=2950&n=914&j=2006>
[abgerufen am 30.06.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2007): „Neue Straßenbahn zum Harter Plateau“;
In: Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Präsidium, Abteilung Presse [Hrsg.], Unser Oberösterreich, Nr. 2/2007, Linz

Oberösterreichische Landesregierung (2008a): „Regio-Liner – Innovative Alternative zur City-S-Bahn“; Information zur Pressekonferenz am 28. August 2008,
in: Landeskorrespondenz Nr. 201 vom 29. August 2008
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PK_Haider_28.08.2008_Internet.pdf
[abgerufen am 30.04.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2008b): „Regio-Liner - Die moderne Bahn ins Mühlviertel - Linz Hauptbahnhof - Aigen-Schlögl“; Information zur Pressekonferenz am 09. September 2008,
in: Landeskorrespondenz Nr. 211 vom 10. September 2008
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/Haider_Regio_Liner_9.9.2008_internet.pdf
[abgerufen am 30.04.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2008c): „*Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008*“; konsolidierte Fassung, Jänner 2008
<http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%201411/2008%20-%20Ausschussbericht.pdf?id=5371&n=1411&j=2008>
[abgerufen am 30.06.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2009a): „*Ergebnis des Gipfels zur Linzer Eisenbahnbrücke: ‚Brücke kann voraussichtlich bis Ende 2012 mit erhöhten Wartungsarbeiten benutzt werden‘*“, in: Landeskorrespondenz Nr. 297 vom 28. Dezember 2009
<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/92091.htm>
[abgerufen am 02.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2009b): „*ÖV-Konzept für den Großraum Linz: Beschlüsse der Oö. Landesregierung*“; Information zur Pressekonferenz am 17. August 2009, in: Landeskorrespondenz Nr. 188 vom 17. August 2009
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PK_Hiesl_17.08.2009_Internet.pdf
[abgerufen am 02.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2009c): „*‚Stadt-Regional-Bahn Linz‘: Jahrhundertchance für Linz und das Mühlviertel. Ergebnisse der vergleichenden Bewertung von City-S-Bahn und Regioliner durch internationales Expertenteam*“; Information zur Pressekonferenz am 11. August 2009, in: Landeskorrespondenz Nr. 183 vom 11. August 2009
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PK_Hiesl_Anschober_11.8.2009_Internet.pdf
[abgerufen am 02.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2009d): „*Verkehrsreferent LH-Stv. Haider setzt sich weiter für einen modernen Öffentlichen Verkehr in OÖ ein – optimale Lösungen werden angestrebt*“; in: Landeskorrespondenz Nr. 189 vom 18. August 2009
<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/88390.htm#Sub%20Verkehr1892009>
[abgerufen am 02.10.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2009e): „*LH-Stv. Erich Haider: ‚Zehn neue Stockbusse für Oberösterreich‘*“; in: Landeskorrespondenz Nr. 210 vom 11. September 2009
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/89128.htm#Sub%20Stockbusse2102009>
[abgerufen am 02.07.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2011a): „*Die Mühlkreisbahn NEU - Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine attraktive Schienenverbindung ins Obere Mühlviertel*“, Information zur Pressekonferenz am 20. April 2011, in: Landeskorrespondenz Nr. 78 vom 21. April 2011
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_Hiesl_Kepplinger_20.4.2011_Internet.pdf
[abgerufen am 02.02.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2011): „*Verkehrs-Landesrat Dr. Hermann Kepplinger: ‚Trassenstudie für RegioTram Gallneukirchen / Pregarten gestartet – Land OÖ will Schienenverbindung in den Nordosten von Linz‘*“; In: Landeskorrespondenz Nr. 236 vom 13. Dezember 2011
<http://www.oberoesterreich.gv.at/109130.htm#Sub%20Trassenstudie2362011>
[abgerufen am 10.07.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2012a): „*Start der Korridoruntersuchung für die RegioTram Linz – Gallneukirchen – Pregarten*“; Unterlage zur Pressekonferenz am 30. März 2012, in: Landeskorrespondenz Nr. 64 vom 30. März 2012
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_Kepplinger_30.3.2012_Internet.pdf
[abgerufen am 22.11.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2012b): „*Bericht des Verkehrsausschusses betreffend die Errichtung und den Betrieb der verlängerten Straßenbahnlinie nach Traun*“; Beilage 734/2012 zu den Wortprotokollen des Oö. Landtags XXVII. Gesetzgebungsperiode 29. Sitzung des OÖ Landtags online – XXVII. Gesetzgebungsperiode, 08. November 2012
<http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%20734/2012%20-%20Ausschussbericht.pdf?id=4776&n=734&j=2012>
[abgerufen am 30.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2013a): „*Straßenbahn nach Traun – Abgeschlossene Planung und weitere Schritte*“; Information zur Pressekonferenz am 04. März 2013; In: Landeskorrespondenz Nr. 44 vom 04. März 2013
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_LR_Ing._Entholzer_4.3.2013_Internet.pdf
[abgerufen am 28.04.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2013b): „*RegioTram Abschnitt Gallneukirchen - Pregarten: Ergebnisse der Trassenuntersuchung und aktueller Projektstand*“; Presseinformation von Landesrat Ing. Reinhold Entholzer am 03. Dezember 2013;
http://www.reinhold-entholzer.at/internetpressearchiv/dateien/dokument/3165/Info_Regiotram_Trassenf%C3%BChrung_Gallneukirchen-Pregarten.pdf
[abgerufen am 18.05.2014]

Oberösterreichische Landesregierung (2013c): „*2. Schienenachse – Verkehrsuntersuchung Urfahr*“; Information zur Pressekonferenz am 13. August 2013; in: Landeskorrespondenz Nr. 153 vom 13. August 2013
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_LR_Entholzer_13.8.2013.pdf
[abgerufen am 30.01.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2013d): „*Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz Stand: Februar 2013*“; Präsentationsunterlage
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf
[abgerufen am 15.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2013e): „*Vorprojekt Mühlkreisbahn-Neu*“; Präsentationsunterlage vom 19. April 2013
http://www.reinhold-entholzer.at/Mediendateien/Vorprojekt_M_hlkreisbahn-NEU.pdf
[abgerufen am 05.08.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2013f): „*Gründung der Schiene OÖ GmbH - Großer Schritt zur Realisierung der Straßenbahn Traun*“; Information zur Pressekonferenz am 12. April 2013; in: Landeskorrespondenz Nr. 72 vom 12. April 2013
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PK_LH_Dr._Puehringer_LR_Ing._Entholzer_12.4.2013_Internet.pdf
[abgerufen am 05.08.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2014a): „*Spatenstich für die Tram nach Traun*“, Information zur Spatenstichfeier am 07. Mai 2014; in: Landeskorrespondenz Nr. 87 vom 07. Mai 2014
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_LH_LH-Stv._Ing._Entholzer_7.5.2014_Internet.pdf
[abgerufen am 28.04.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2014b): „*Wachstum im Öffentlichen Verkehr & Maßnahmen für die Pendler/innen in Oberösterreich*“; Information zur Pressekonferenz am 09. Mai 2014; in: Landeskorrespondenz Nr. 89 vom 09. Mai 2014
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_LH-Stv._Ing._Entholzer_9.5.2014_Internet.pdf
[abgerufen am 30.06.2013]

Oberösterreichische Landesregierung (2014c): „*Spatenstich für die StadtRegioTram Gmunden-Vorchdorf*“; Information zur Pressekonferenz am 02. September 2014;
in: Landeskorrespondenz Nr. 164 vom 02. September 2014
http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/PK_Entholzer_Hiesl_2_9_2014.pdf
[abgerufen am 10.09.2014]

Oberösterreichische Landesregierung (2014d): „*Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer nach Beschlussfassung in der Sitzung der Landesregierung am 22. Dezember 2014: ,Trasse für die RegioTram Linz – Gallneukirchen – Pregarten ist gesichert‘* “,
in: Landeskorrespondenz Nr. 243 vom 23. Dezember 2014
<http://www.land-oberoesterreich.gv.at/141424.htm>
[abgerufen am 20.06.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2015a): „*Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer: ,Rund 250 Interessierte bei der öffentlichen Abschlusskonferenz zur Trassenfindung der RegioTram im Bereich Gallneukirchen – Pregarten‘* “; in: Landeskorrespondenz Nr. 27 vom 10. Februar 2015
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/149740.htm>
[abgerufen am 20.06.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2015b): „*Verkehrskonzept für Großraum Linz nimmt Gestalt an! Radrouten, Park & Ride und Öffentlicher Verkehr nehmen weiter Fahrt auf*“; Information zur Pressekonferenz am 07. Mai 2015; in: Landeskorrespondenz Nr. 87 vom 07. Mai 2015
http://www.oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PKHieslEntholzer07052015_Internet.pdf
[abgerufen am 14.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2015c): „*Die ersten Baufortschritte der StadtRegioTram Leonding – Pasching – Traun*“; Information zur Pressekonferenz am 17. April 2015;
in: Landeskorrespondenz Nr. 74 vom 17. April 2015
<http://www.oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PKLNH-Stv.Entholzer17.4.2015.pdf>
[abgerufen am 19.05.2015]

Oberösterreichische Landesregierung (2015d): „*Rechnungsabschluss des Landes Oberösterreich für das Verwaltungsjahr 2014*“, Band 3, Anlage 1
http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/vara/2014/ra/RA_2014_HHR_Ausgaben.pdf
[abgerufen am 12.08.2015]

Oberösterreichisches Landesverwaltungsgericht (2015): „*Eisenbahnbrücke Linz Landesverwaltungsgericht gibt der Beschwerde statt und behebt die Zurückweisung des Antrages der Bürgerinitiative ,Rettet die Linzer Eisenbahnbrücke‘* “; Presseaussendung vom 22. Mai 2015, Homepage des OÖ Landesverwaltungsgerichtes
http://www.lvwg-ooe.gv.at/Presseaussendung_zu_LVwG_950033.pdf
[abgerufen am 31.05.2015]

Oberösterreichische Nachrichten (1989): „*Landesvorwurf an Linzer Planung: ,Schnellbahn-Chance wird verbaut‘* “; in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 125, 02. Juni 1989

Oberösterreichische Nachrichten (1992): „*Neuer Vorschlag um die Verkehrsprobleme des Mühlviertels zu lösen*“; Artikel vom 23.04.1992, Online Archiv der Oberösterreichischen Nachrichten
<http://www.nachrichten.at/archiv/>
[abgerufen am 31.03.2013]

Oberösterreichische Nachrichten (1993): „*Linz setzt im Kampf gegen das Auto auf die Stadtbahn*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe 89, 17. April 1993

Oberösterreichische Nachrichten (1994): „*Schweizer Firma als Verkehrsgutachter*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 232, 06. Oktober 1994

Oberösterreichische Nachrichten (1995a): „*Weichenstellung für Verkehrszukunft*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 289, 15. Dezember 1995

Oberösterreichische Nachrichten (1995b): „*Baudirektor bleibt dabei: Keine Freude mit Prognos*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 293, 20. Dezember 1995

Oberösterreichische Nachrichten (1999a): „*Hohe Folgekosten: S-Bahn durch Linz nur in Etappen*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 10, 04. Mai 1999

Oberösterreichische Nachrichten (1999b): „*Stadt Linz und Land fordern vom Bund Finanzhilfe für den Nahverkehr*“; in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 35, 11. Februar 1999

Oberösterreichische Nachrichten (2003a): „*Kuckacka: Straße, Schiene Standortfaktoren mit Vorrang*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 74, 29. März 2003

Oberösterreichische Nachrichten (2003b): „*Paket 1 ab 2000 nicht finanziert*“
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 90, 17. April 2003

Oberösterreichische Nachrichten (2004): „*Kuckacka: Tram verlängern statt City-S-Bahn?*“
in: Oberösterreichische Nachrichten, Ausgabe Nr. 131, 08. Juni 2004

Oberösterreichische Nachrichten Online (2012): „*Eisenbahnbrücke als Knackpunkt bei Übernahme der Mühlkreisbahn*“; in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 26.11.2012
<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Eisenbahnbruecke-als-Knackpunkt-bei-Uebernahme-der-Muehlkreisbahn;art66,1014758>
[abgerufen am 31.03.2013]

Oberösterreichische Nachrichten Online (2014): „*Zweite Schienenachse: Stadt und Land einigten sich auf unterirdische Trasse*“; in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 05. Dezember 2014
<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Zweite-Schienenachse-Stadt-und-Land-einigten-sich-auf-unterirdische-Trasse;art66,1552446>
[abgerufen am 31.05.2015]

Oberösterreichische Nachrichten Online (2015a): „*Regiotram-Trasse von Dornach bis Pregarten fix*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 11. Februar 2015,
<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Regiotram-Trasse-von-Dornach-bis-Pregarten-fix;art66,1644742>
[abgerufen am 31.05.2015]

Oberösterreichische Nachrichten Online (2015b): „*Proteste gegen Trasse für Tram ins Mühlviertel*“;
in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 26. Februar 2015
<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Proteste-gegen-Trasse-fuer-Tram-ins-Muehlviertel;art66,1662256>
[abgerufen am 16.04.2015]

OÖVV (2008): „*Große Fortschritte im öffentlichen Verkehr*“; in: OÖ Verkehrsverbund Organisations GmbH Nfg. & Co KG [Hrsg.], Unterwegs, Ausgabe 61, Frühjahr 2008, S. 7

OÖVV (2010): „*Große Pläne für Linzer Bim*“; in: OÖ Verkehrsverbund Organisations GmbH Nfg. & Co KG [Hrsg.], Unterwegs, Ausgabe 72, Winter 2010, S. 7

ORF Online (2008): „*Tauziehen um Linzer Eisenbahnbrücke*“; Meldung auf ORF.at, 12 August 2008
<http://oeev1.orf.at/stories/299639>
[abgerufen am 21.01.2013]

ORF Online (2012a): „Überraschende Übergabe von Bahnstrecken“;
Meldung auf ORF.at, 07. Februar 2012
<http://ooe.orf.at/news/stories/2520067/>
[abgerufen am 31.01.2013]

ORF Online (2012b): „Grundsatzvereinbarung bei Regionalbahnen“;
Meldung auf ORF.at, 08. Oktober 2012
<http://ooe.orf.at/news/stories/2553605/>
[abgerufen am 31.01.2013]

ORF Online (2012c): „Gnadenfrist für Eisenbahnbrücke“; Meldung auf ORF.at, 20. Dezember 2012
<http://ooe.orf.at/news/stories/2563945/>
[abgerufen am 13.03.2013]

ORF Online (2015): „Diskussion über RegioTram im Landtag“; Meldung auf ORF.at, 16. April 2015
<http://ooe.orf.at/news/stories/2705638/>
[abgerufen am 20.05.2015]

ÖVP Linz (2008): „‘Pendler-Reiche‘ Stadt mit Verkehrsproblemen“;
Unterlage zur Pressekonferenz am 07. Februar 2008
http://cms.ooevp.at/fileadmin/Inhaltsdateien/Bezirke/Linz-Stadt/PK_Pendlerverkehr.pdf
[abgerufen am 20.08.2012]

ÖVP Oberösterreich (2009): „LH-Stv. Franz Hiesl: SP-Haider scheut Vergleich wie ‚Teufel das Weihwasser‘“; Presseinformation der Oberösterreichischen Volkspartei, 20. Jänner 2009
<http://www.mypv.at/fileadmin/Inhaltsdateien/MYVPOOE/Dokumente/Politik/Extern/Presseaussendungen%202009/05-20-01-09.doc>
[abgerufen am 04.04.2014]

Pachner, J. (2013): „Historische Eisenbahnbrücke bestand den Härtetest im Labor“;
in: Kurier Online, 06. Februar 2013
<http://kurier.at/chronik/oberoesterreich/historische-linzer-eisenbahnbruecke-bestand-den-haertetest-im-labor/3.218.016>
[abgerufen am 30.02.2013]

Prognos AG (1995): „Studie zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz“; Studie der Firma Prognos AG im Auftrag des Landesoberösterreich und der Stadt Linz; Prognos AG, Basel 1995

Rathberger, W. (2011): „Die Straßenbahn in Linz – Innovation seit 130 Jahren“; in: Linz AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste [Hrsg.], Straßenbahnlinie Harter Plateau: schneller auf Schiene zwischen Harter Plateau und Stadtzentrum Linz, S. 19-40

Rechberger, H. (2009): „Alles auf Schiene!“; in: Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Präsidium, Abteilung Presse [Hrsg.], Unser Oberösterreich Nr. 5/2009, S. 5

Reichhold, M. (2002): „Anfragebeantwortung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Mathias Reichhold zu der schriftlichen Anfrage (3365/J) der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka, Kolleginnen und Kollegen an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend den Bau der City-S-Bahn in Linz“, Nr. 3336/AB, Nationalrat - XXI.GP
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/AB/AB_03336/index.shtml
[abgerufen am 22.07.2013]

Sammer et al. (2006): „Machbarkeitsstudie S-Bahn Linz-Pregarten“; Studie im Auftrag des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung Landesbaudirektion, Abteilung Verkehrstechnik, Verkehrscoordination und öffentlicher Verkehr, ZIS+P Verkehrsplanung Graz, Wien; Mai 2006

Sammer et al. (2012a): „*Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz, Bestandsanalyse 2009/2010, Diskussionsentwurf*“; Konzept im Auftrag des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung, April 2012

<http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%20611/2012%20-%20Subbeilage%201.pdf?id=1148&n=611&j=2012>
[abgerufen am 20.08.2012]

Sammer et al. (2012b): „*Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz, Verkehrspolitische Leitlinien – Maßnahmenprogramm, Diskussionsentwurf*“; Konzept im Auftrag des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung, April 2012

<http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%20611/2012%20-%20Subbeilage%202.pdf?id=1149&n=611&j=2012>
[abgerufen am 20.08.2012]

Schmid, M. (2000): „*Anfragebeantwortung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Dipl.-Ing. Michael Schmid zu der schriftlichen Anfrage (498/J) der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betreffend City-S-Bahn für Linz*“; Nr. 505/AB, Nationalrat - XXI.GP

http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/AB/AB_00505/index.shtml
[abgerufen am 20.07.2013]

Schorn, H. (2012): „*Neue Straßenbahn in Linz bleibt größtenteils U-Bahn*“; in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 01. September 2012

<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/Neue-Strassenbahn-in-Linz-bleibt-grossteils-U-Bahn;art4,958006>

Schorn, H. (2013): „*Dobusch über geplante Straßenbahn: ‚Brauchen heuer eine Entscheidung‘*“; in: Oberösterreichische Nachrichten Online, 30. Jänner 2013

<http://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Dobusch-ueber-geplante-Strassenbahn-Brauchen-heuer-eine-Entscheidung;art66,1053950>
[abgerufen am 03.05.2013]

SPÖ Oberösterreich (2005): „*SP-Haider: Kukacka und die VP ÖÖ betätigen sich als Totengräber der City-S-Bahn*“; Presseaussendung der SPÖ Oberösterreich, 11. November 2005

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20051111_OTS0062/sp-haider-kukacka-und-die-vp-ooe-betaetigen-sich-als-totengraeber-der-city-s-bahn
[abgerufen am 24.07.2013]

SPÖ Oberösterreich (2007): „*SP-Haider: Landtag klar für City-S-Bahn Linz*“;

Presseaussendung der SPÖ Oberösterreich, 10. Mai 2007

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20070510_OTS0188/sp-haider-landtag-klar-fuer-city-s-bahn-linz
[abgerufen am 24.07.2013]

SPÖ Oberösterreich (2009): „*Erich Haider: ÖÖ - Öffentliche Verkehrsprojekte wegen Arbeitsmarkt rasch umsetzen*“; Presseaussendung der SPÖ Oberösterreich, 19. Jänner 2009

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090119_OTS0222/erich-haider-ooe-oeffentliche-verkehrsprojekte-wegen-arbeitsmarkt-rasch-umsetzen
[abgerufen am 04.04.2014]

Stadt Linz (1996): „*Gründung einer Nahverkehrs-Errichtungs-Gesellschaft*“;

Presseaussendung der Stadt Linz; 19. Dezember 1996

www.linz.at/presse/archiv/medis/4358gr.htm
[abgerufen am 18.10.2014]

Stadt Linz (2001): „*Linz in Bewegung – Verkehrskonzept*“; Stadt Linz [Hrsg.], Linz

Stadt Linz (2008): „Pendlerproblematik und Stadtplanung“;
Presseaussendung der Stadt Linz, 09. Oktober 2008
http://www.linz.at/presse/2008/200810_41932.asp
[abgerufen am 30.04.2013]

Stadt Linz (2009a): „*Pressekonferenz: Linzer Osten*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 16. März 2009
http://www.linz.at/presse/2009/200903_44695.asp
[abgerufen am 30.04.2013]

Stadt Linz (2009b): „*Eisenbahnbrücke ist für Linz unverzichtbar!*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 01. Dezember 2009
http://www.linz.at/presse/2009/200912_49157.asp
[abgerufen am 08.05.2013]

Stadt Linz (2011a): „*Variantenvergleich zur Straßenbahntrasse im Zentrum Urfahr*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 05. Mai 2011
http://www.linz.at/presse/2011/201105_56652.asp
[abgerufen am 30.04.2013]

Stadt Linz (2011b): „*Verkehr in Linz – Bilanz und Ausblick auf 2012*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 21. Dezember 2011
http://www.linz.at/presse/2011/201112_60841.asp
[abgerufen am 02.05.2013]

Stadt Linz (2011c): „*Stadt Linz und LINZ LINIEN präsentierten aktuelle Planung zur 2. Schienenachse*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 03. November 2011
http://www.linz.at/presse/2011/201111_59674.asp
[abgerufen am 02.05.2013]

Stadt Linz (2011d): „*Fast 440 Millionen Euro Investitionen in den öffentlichen Verkehr seit 2000*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 11. März 2011
http://www.linz.at/presse/2011/201103_55746.asp
[abgerufen am 08.05.2013]

Stadt Linz (2012a): „*Ergebnis des Gutachtens zur Linzer Eisenbahnbrücke*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 08. Mai 2012
http://www.linz.at/presse/2012/201205_63024.asp
[abgerufen am 30.04.2013]

Stadt Linz (2012b): „*Studienvergleich zur 2. Schienenachse im Linzer Verkehrsausschuss*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 07. September 2012
http://www.linz.at/presse/2012/201209_64897.asp
[abgerufen am 30.04.2013]

Stadt Linz (2013): „*Eisenbahnbrücke vorübergehend eingeschränkt weiter nutzbar*“;
Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 28. März 2013
http://www.linz.at/presse/2013/201303_67780.asp
[abgerufen am 20.04.2013]

Stadt Linz (2014a): „*Neue Donaubrücke Linz*“; Ausschreibung vom 07. März 2014
http://www.linz.at/presse/ausschreibung/71007_72720.asp
[abgerufen am 06.04.2014]

Stadt Linz (2014b): „*Informationen zum Thema ‚Linzer Eisenbahnbrücke‘*“;
<http://www.linz.at/leben/eisenbahnbruecke.asp>
[abgerufen am 10.11.2014]

Stadt Linz (2014c): „*Chronologie der Linzer Eisenbahnbrücke*“;

http://www.linz.at/leben/eisenbahnbruecke_chronologie.asp

[abgerufen am 10.11.2014]

Stadt Linz (2015a): „*Bürgermeister Klaus Luger zur Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts*“;

Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 22. Mai 2015

http://www.linz.at/presse/2015/201505_78765.asp

[abgerufen am 31.05.2015]

Stadt Linz (2015b): „*Volksbefragung zur Eisenbahnbrücke am 27. September fix*“; Presseaussendung der Landeshauptstadt Linz, 05. Juni 2015

http://www.linz.at/presse/2015/201506_78971.asp

[abgerufen am 10.06.2015]

Statistik Austria (2010a): „*Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 - Bevölkerung nach Erwerbsstatus; Erwerbstätige nach Stellung im Beruf und wirtschaftlicher Zugehörigkeit*“; Daten für die

Landeshauptstadt Linz, in: Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde Online

<http://www.statistik.at/blickgem/ae1/g40101.pdf>

[abgerufen am 22.10.2013]

Statistik Austria (2010b): „*Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 - Erwerbs- und Schulpendingler nach Entfernungskategorie*“; Daten für die Landeshauptstadt Linz, in: Statistik Austria: Ein Blick auf die

Gemeinde Online

<http://www.statistik.at/blickgem/ae2/g40101.pdf>

[abgerufen am 22.10.2013]

Statistik Austria (2010c): „*Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 - Erwerbsspendler nach Pendelziel*“;

Daten für die Gemeinden Engerwitzdorf, Gallneukirchen, Hagenberg im Mühlkreis, Pregarten, Wartberg ob der Aist und Unterweikersdorf, in: Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde Online

<http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp>

[abgerufen am 22.10.2013]

Statistik Austria (2013a): „*2.1 Bevölkerungsentwicklung 1869 – 2013*“; Daten für die Gemeinden

Engerwitzdorf, Gallneukirchen, Hagenberg im Mühlkreis, Pregarten, Wartberg ob der Aist und Unterweikersdorf, in: Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde Online

<http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp>

[abgerufen am 22.10.2013]

Statistik Austria (2013b): „*Bevölkerung seit 1869 für Gemeinden*“; Abfrage in STATcube – Statistische

Datenbank von Statistik Austria

http://www.statistik.at/web_de/services/datenbank_superstar/

[abgerufen am 22.05.2014]

Wiener Zeitung Online (2011): „*Oberösterreich könnte Nebenbahnen übernehmen*“;

in: Wiener Zeitung Online, 12. Mai 2011

http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/international/46066_Oberoesterreich-koennte-Nebenbahnen-uebernehmen.html

[abgerufen am 03.05.2013]

Zehetner, S. (2011): „*Eine Vision wird Realität – Projektgeschichte, Vorprojekt und Einreichung*“; in:

Linz AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste [Hrsg.], Straßenbahnlinie Harter Plateau: schneller auf Schiene zwischen Harter Plateau und Stadtzentrum Linz, S. 47-57

ZIS+P Verkehrsplanung, Sammer & Partner ZT GmbH et al. (2009): „*Straßenbahn von Linz nach Gallneukirchen*“; Studie im Auftrag der Oberösterreichischen Landesregierung, Linz, September 2009

9. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Graphische Darstellung der Vorgangsweise	6
Abbildung 2: Das nordöstliche Linzer Umland mit grober Abgrenzung des Planungskorridors der RegioTram	10
Abbildung 3: Trassenverlauf der RegioTram zwischen Linz und Pregarten	11
Abbildung 4: Geplante Bahnstrecken im oberen Mühlviertel und Planungskorridor der RegioTram..	12
Abbildung 5: Übersicht möglicher Projektablauf	14
Abbildung 6: Modal Split an der Stadtgrenze - Bestand 2012 ohne/mit RegioTram	20
Abbildung 7: Die Eisenbahnbrücke in Linz	22
Abbildung 8: Neue Solitärbrücke vom linken Donauufer aus gesehen.....	25
Abbildung 9: Die Nahverkehrsdrehscheibe am Linzer Hauptbahnhof.....	33
Abbildung 10: Straßenbahn-Unterfahrung Hauptbahnhof Linz.....	34
Abbildung 11: Arbeitsstruktur Interessensgemeinschaft Mobilität Großraum Linz	37
Abbildung 12: Ausbau der Linie 2 nach Ebelsberg und Pichling/SolarCity.....	50
Abbildung 13: Straßenbahn Netzergänzungen	51
Abbildung 14: Streckenverlauf der Linie 3 nach der Erweiterung auf das Harter Plateau	52
Abbildung 15: Trassenvergleich City-S-Bahn/Regioliner	61
Abbildung 16: Zweite Straßenbahnachse Linz (Linie 4), Stand 2008	67
Abbildung 17: Streckenführung zweite Straßenbahnachse	69
Abbildung 18: Streckenführung zweite Straßenbahnachse, Stand August 2013.....	72
Tabelle 1: Einwohner und Pendler der Gemeinden an der geplanten Schienenverbindung.....	17
Tabelle 2: Verkehrsangebot entlang der Regionalbus-Korridore ins Linzer Umland	19