

An Bürgermeister
Dietmar Prammer
Altes Rathaus
Hauptplatz 1
4041 Linz

Antrag gem. §12 Abs. 1 StL 1992

Linz, 03.03.2026

5er-Bim.

Eine tangentielle Straßenbahnlinie für den Linzer Süden.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

der Linzer Süden wächst seit Jahren stark, verfügt jedoch über keine leistungsfähige tangentielle Schienenverbindung und ist im öffentlichen Verkehr strukturell benachteiligt. Wichtige Relationen sind nur über Umwege oder den Hauptbahnhof erreichbar, wodurch der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht konkurrenzfähig ist.

Zur strukturellen Verbesserung schlagen wir die Entwicklung einer tangentialen Straßenbahnlinie „5er-Bim“ in Verbindung mit einem neu positionierten Nahverkehrsknoten Linz-Wegscheid vor. Ziel dieses Antrags ist es, a) mit einer Arbeitsgruppe („AG 5er-Bim“) einen Rahmen für eine strategische Prüfung und Diskussion einer tangentialen Straßenbahnverbindung im Linzer Süden zu schaffen sowie b) die verkehrliche, technische und wirtschaftliche Machbarkeit dieses Konzepts in Form einer Voruntersuchung prüfen zu lassen.

Konkret wird beantragt, die zuständigen Stellen mit einer Variantenuntersuchung zu beauftragen, welche die Neugestaltung und funktionale Neuordnung der S-Bahn-Haltestelle Linz-Wegscheid zu einem Nahverkehrsknoten, die Errichtung einer tangentialen Straßenbahnverbindung im Linzer Süden, sowie deren schrittweise Umsetzbarkeit, verkehrliche Wirkung und grobe Kosten systematisch bewertet und Grundlagen für eine vertiefte, öffentliche Diskussion liefert.

Inhalt

1.0 AUSGANGSLAGE	3
1.1 Bevölkerungswachstum in Linz.....	3
1.2 Pendlerinnenstadt Linz.....	3
1.3 Entwicklungen im höherrangigen ÖV-Netz.....	3
1.4 Entwicklungen im städtischen ÖV-Netz	4
1.5 Problem: Unzureichende Tangentialverbindung im ÖV-Betz	4
2.0 LÖSUNGSVORSCHLAG.....	6
2.1. Nahverkehrsknoten Linz-Wegscheid NEU	6
2.2 Vorschlag zum Bau einer Straßenbahnlinie 5	8
2.3 Abschnitt 1: Kernstück Simonystraße - Linz Wegscheid.....	8
2.3.1 Grundidee und Streckenführung.	8
2.3.2 Fahrzeiten und Netzwirkung.....	9
2.3.3 Räumliche und funktionale Vorteile.....	10
2.4 Abschnitt 2: NVK Linz-Wegscheid - Trauner Kreuzung.....	10
2.5 Erweiterungsoption 1: Spange Lunzer Straße.....	11
2.6 Erweiterungsoption 2: Verlängerung zum Pichlinger See	13
2.7 Erweiterungsoption 3: NVK Linz-Wegscheid – Stadtplatz Leonding.....	13
2.8 Betroffene Annahmen	13
3.0 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN	14
4.0 ZUSAMMENFASSUNG.....	15
5.0 BESCHLUSSTEXTE	16

1.0 AUSGANGSLAGE

1.1 Bevölkerungswachstum in Linz

2026 hat die Stadtbevölkerung von Linz rund 215.000¹ Einwohnerinnen erreicht. Seit 2009 ist die Zahl der Bewohner:innen kontinuierlich gestiegen; von etwa 189.000 auf heute rund 215.000 Personen. Das entspricht einem Bevölkerungswachstum von rund **26.000 Menschen bzw. etwa 13,5 Prozent**. Ein wesentlicher Teil dieses Wachstums entfiel dabei auf die südlichen Stadtteile.

In den Stadtteilen mit der Postleitzahl 4030 - Ebelsberg, Pichling, Kleinmünchen-Auwiesen und Neue Heimat - leben mittlerweile über 60.000 Menschen. Perspektivisch steigt dieser Wert noch durch Bautätigkeit in den entsprechenden Stadtteilen, vor allem aber den großen geplanten Stadtentwicklungsprojekten in Ebelsberg. Es ist eine Frage der sozialen Gerechtigkeit, dass auch im Linzer Süden der öffentliche Verkehr, der ein wesentlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist, entsprechend dem Bevölkerungswachstum mitwächst und ein zum MIV konkurrenzfähiges Service angeboten wird.

Bevölkerung ausgewählter Stadtteile	
Innere Stadt	24.755
Urfahr	23.782
Kaplanhof	10.514
gesamt	59.051
Ebelsberg	10.928
Pichling	11.356
Kleinmünchen-Auwiesen	23.552
Neue Heimat	14.934
gesamt	60.770

1.2 Pendlerinnenstadt Linz

Es ist kein Geheimnis, dass Linz eine Pendlerinnenstadt ist². In den Spitzenzeiten ist das Verkehrssystem stark belastet, teilweise überlastet. Es kommt zu Staus, die volkswirtschaftlich schädlich sind und den Pendler:innen und Linzer:innen wertvolle Lebenszeit rauben. Deshalb ist es dringend notwendig, das Netz des Umweltverbunds (Bahn, Bim, Bus, Car-Sharing, Rad, Mikromobilität) in und um Linz so auszubauen, dass es gegenüber dem Auto konkurrenzfähig und damit eine echte Alternative zum Einpendeln mit dem Auto wird. Die Entwicklung eines leistungsstarken öffentlichen Verkehrs im Linzer Süden ist eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtpolitik. Sie ist entscheidend für die Lebensqualität der Stadtbevölkerung und der Pendlerinnen sowie für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Linz.

1.3 Entwicklungen im höherrangigen ÖV-Netz

Täglich nutzen rund 33.000 Fahrgäste die fünf S-Bahn Linien Oberösterreichs, welche von den ÖBB und Stern und Hafferl betrieben werden. Aktuell wird im Rahmen der Regional-Stadtbahn Linz die Durchbindung des Hauptbahnhofs mit dem

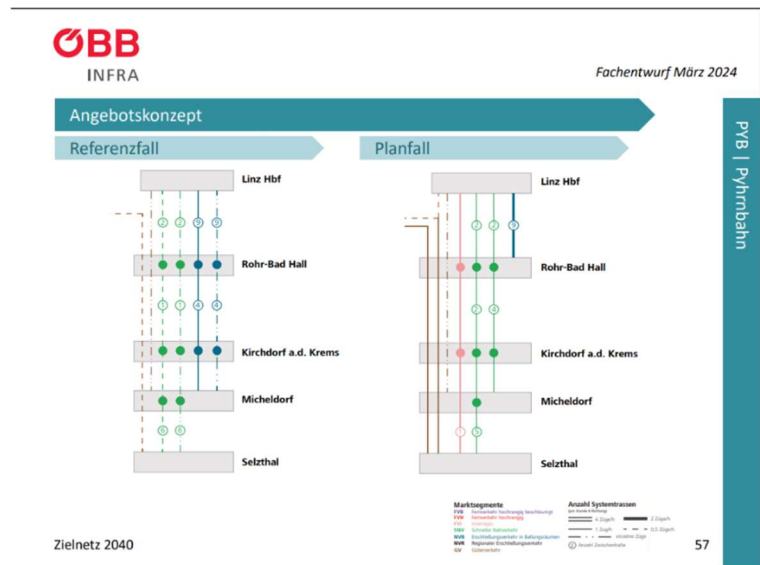
¹ Die hier angeführten Daten und Zahlen beruhen auf den öffentlich zugänglichen Daten der Linzer Stadtforschung.

² "Mit Stichtag 31.10.2023 weist Statistik Austria insgesamt 110.310 Erwerbseinpender*innen für Linz aus. Im Gegenzug pendeln 34.435 Linzer*innen aus Linz aus. Zwei Drittel (72.137 Personen, 65,4 Prozent) der Erwerbseinpender*innen nach Linz kamen 2022 aus dem Nachbarbezirk Linz-Land." Quelle:

https://www.linz.at/zahlen/050_Infrastruktur/030_Wirtschaft/015_Pendler/

Mühlkreisbahn vorangetrieben, sowie mit der S7 eine Verbindung Richtung Linz-Auhof angestrebt. Perspektivisch gibt es Bestrebungen, die S7 nach Gallneukirchen zu verlängern. Dies wird auch zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen führen.

Derzeit fährt die S1 im Stundentakt mit einzelnen Verdichterzügen, die diesen Takt teilweise auf 30 Minuten reduzieren. Perspektivisch wird ein 15 Minuten Takt angestrebt, allerdings wird das erst 2033 mit Fertigstellung des 4-gleisigen Ausbaus möglich sein. Auch der Ausbau der Pyhrnstrecke wurde im Zielnetz 2040 aufgenommen. Hier wird ebenfalls ein 15 Minuten Takt bis Rohr-Bad Hall angestrebt.



Zieltakt auf der Pyhrnbahn, Quelle: ÖBB INFRA Zielnetz 2040

1.4 Entwicklungen im städtischen ÖV-Netz

Die letzte in Betrieb gegangene Erweiterung des Linzer öffentlichen Verkehrsnetzes war die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Traun im Jahr 2016. Seither gab es kleinere Verbesserungen, etwa neue Stadtteilbuslinien, Schnellbuslinien zu Stoßzeiten oder Anpassungen einzelner Haltestellen. Größere strukturelle Veränderungen im Liniennetz blieben jedoch aus, die Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Verkehrs kam weitgehend zum Stillstand. Angesichts des seit Jahrzehnten anhaltenden Bevölkerungswachstums ist das eines der größten Versäumnisse der Linzer Stadtpolitik. Nach Jahren geringer Dynamik sind nun wieder konkrete Ausbauschritte in Planung beziehungsweise Umsetzung. Dazu zählen die Linie 13 sowie die Linie 48. Auffällig ist, dass sich diese Projekte vor allem auf die Nord-Süd-Relation konzentrieren und nur die Linie 13 (und potenziell die Linie 14) in die Stadtteile südlich der Traun führen.

1.5 Problem: Unzureichende Tangentialverbindung im ÖV-Netz

Im Linzer Süden fehlt eine leistungsfähige tangentiale ÖV-Verbindung, weshalb wichtige Relationen nur mit Umwegen, mehrfachen Umstiegen oder langen Fußwegen erreichbar sind. Derzeit gibt es keine attraktive öffentliche Verkehrsverbindung von den Stadtteilen Pichling oder Ebelsberg zum Bahnhof Wegscheid beziehungsweise weiter nach Traun. Von Ebelsberg aus sind zum Bahnhof Wegscheid mehrere Umstiege notwendig. Die Linien 11/19 und 43 sind nicht direkt an den Bahnhof Wegscheid angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen liegen 500 beziehungsweise 900 Meter entfernt und damit deutlich über jenen Distanzen, die Verkehrsplanerinnen für einen funktionierenden Umsteigeknoten als sinnvoll erachten.



Situation Bahnhof Wegscheid und Umgebung im Jahr 2025, Karte von <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Zudem ist die Fußweginfrastruktur in diesem Teil von Linz wenig attraktiv gestaltet. Auch die Linie 43 erreicht die Trauner Kreuzung nicht. Ein Umstieg zur Straßenbahn ist daher nicht möglich, da die entsprechenden Ausbaupläne aus dem Jahr 2017 nie umgesetzt wurden. Wer von Ebelsberg oder Pichling nach Traun möchte, fährt mit dem öffentlichen Verkehr derzeit am schnellsten über den Linzer Hauptbahnhof. Vereinzelt verkehren an Werktagen auch Regionalbusse, die eine etwas kürzere Verbindung ermöglichen. Insgesamt sind die Fahrzeiten auf dieser Relation jedoch nicht konkurrenzfähig mit dem motorisierten Individualverkehr.

2.0 LÖSUNGSVORSCHLAG

2.1. Nahverkehrsknoten Linz-Wegscheid NEU

Die S-Bahn-Haltestelle Linz Wegscheid ist derzeit infrastrukturell veraltet³ und liegt in funktionaler Randlage. Sie erfüllt nicht das Potenzial eines strategischen Nahverkehrsknoten (NVK) im Linzer Südwesten. Da eine Neugestaltung der Haltestelle ohnehin notwendig ist, sollte diese genutzt werden, um Linz-Wegscheid als überregional bedeutsamen NVK funktional richtig im Netz zu positionieren. Dieser Schritt ist unabhängig von der Errichtung einer neuen Straßenbahnlinie sinnvoll, denn die Linien 43 und 11/19 verkehren in unmittelbarer Nähe, verfügen jedoch über keine direkte Haltestelle beim Bahnhof. Das führt derzeit zu langen und unattraktiven Fußwegen und verhindert eine funktionierende Verknüpfung zwischen Bus und S-Bahn.



Lage der S-Bahn-Station Salzburg Gnigl auf Google Maps.

Als Vorbild könnte die S-Bahn-Station Salzburg Gnigl dienen. Dort verkehrt die S3 unter der Schwabenwirtsbrücke, während auf der Brücke mehrere Regional- und Stadtbuslinien halten. Dadurch entsteht eine direkte und komfortable Verknüpfung zwischen S-Bahn und Stadtverkehr. Voraussetzung für einen vergleichbaren Knoten in Wegscheid wäre eine Verlegung der für den Personenverkehr relevanten S-Bahn-Haltestelle um rund 320 Meter nach Norden. Dies wäre mit erheblichen Investitionen verbunden, allerdings ist eine grundlegende Neugestaltung der Haltestelle ohnehin erforderlich, da das Areal nicht den Anforderungen eines modernen S-Bahn-Systems

³ In der 8. Gemeinderatssitzung 30.06.2022 wurde eine einstimmig beschlossene Resolution an die ÖBB Immobilienmanagement GmbH gerichtet.

entspricht und der bestehende Bahnsteig nicht barrierefrei ist. Investitionen sind daher unabhängig von diesem Vorschlag notwendig und so stellt sich nicht die Frage ob investiert wird, sondern wie strategisch diese Investitionen erfolgen. Auch wenn uns keine fundierte Einschätzung zur konkreten Restlebensdauer der Pyhrnbahnbrücke vorliegt, ist angesichts ihres Errichtungszeitraums um 1970 davon auszugehen, dass mittelfristig Sanierungs- oder Erneuerungsmaßnahmen erforderlich werden. Vor diesem Hintergrund erscheint es naheliegend und planerisch sinnvoll, anstehende Infrastrukturentwicklungen frühzeitig gemeinsam zu denken und aufeinander abzustimmen.



S-Bahn Haltestelle Salzburg Gnigl mit multimodaler Umsteigbeziehung. Quelle Wikimedia Commons, Public Domain

Die Neupositionierung und Entwicklung eines verkehrlich optimal gelegenen NVK im Linzer Südwesten, an der Schnittstelle zu Leonding und Traun, hätte eine Wirkung weit über den Stadtteil Neue Heimat hinaus. Auch Leonding-Doppl, der Trauner Stadtteil St. Martin sowie der gesamte oberösterreichische Zentralraum würden von einer verbesserten Verknüpfung profitieren. Aufgrund dieser regionalen Bedeutung ist eine finanzielle Beteiligung der angrenzenden Gemeinden sowie des Landes Oberösterreich sachlich naheliegend.

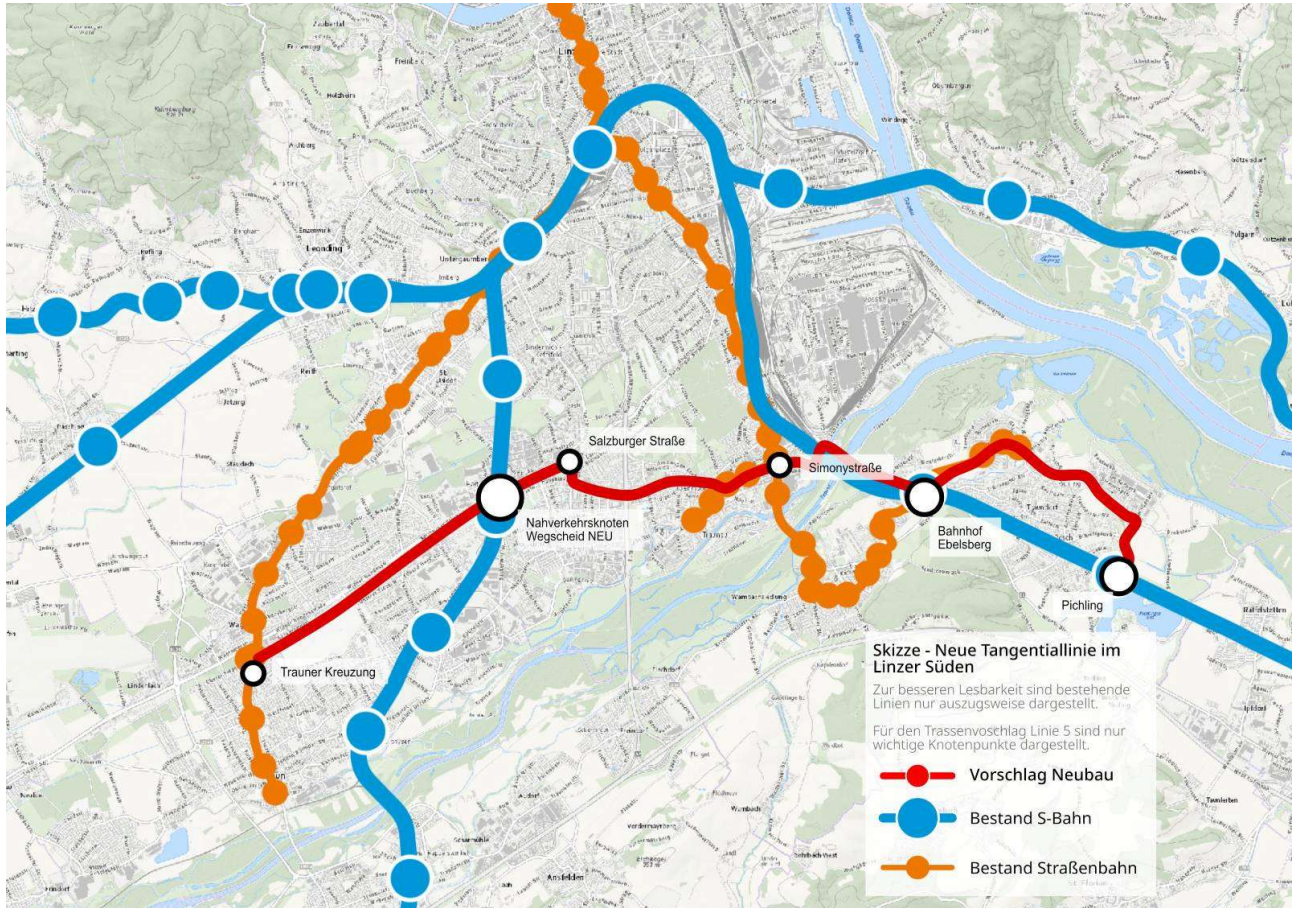
Die Entwicklung eines NVK Linz-Wegscheid ist unabhängig von den nachfolgenden Vorschlägen zur Errichtung einer Tangentiallinie im Linzer Süden sinnvoll. Die Linie 43 fährt bereits heute über die Pyhrnbahnbrücke. Eine direkte Haltestelle mit Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn würde somit auch ohne weitere Netzerweiterung einen unmittelbaren Mehrwert für Pendlerinnen und Bewohnerinnen schaffen und die Linie 43 besser mit dem überregionalen Schienennetz verknüpfen. Im Zuge einer Umgestaltung ist sicherzustellen, dass durchgängige und sichere Verbindungen für Radfahrerinnen und Fußgängerinnen entstehen.

Aus Angebotssicht wäre es darüber hinaus wünschenswert, wenn künftig auch Interregio-Züge in Linz-Wegscheid halten. Derzeit ist das nicht vorgesehen. Der Einsatz spurtstarker Triebwagen sowie der zu erwartende Nutzen für Reisende aus dem Linzer Süden in Richtung Graz oder Ennstal sprechen jedoch dafür, an einem

künftigen NVK Linz-Wegscheid auch Fernverkehrshalte vorzusehen und damit eine Anbindung an das Interregio-Netz zu schaffen.

2.2 Vorschlag zum Bau einer Straßenbahnlinie 5

Um das oben beschriebene Problem zu lösen, schlagen wir den Bau einer Straßenbahn-Tangentiallinie vor im Linzer Süden vor: die „5er-Bim“. Im Vollausbau könnte die „5er Bim“ von der Trauner Kreuzung bis zum Bahnhof Pichling den Linzer Süden tangential verbinden, Verknüpfungen zum S-Bahn-System sowie zum



bestehenden Straßenbahn schaffen sowie das Industriegebiet über die Lunzerstraße anbinden. Die „5er-Bim“ kann modular gebaut und schrittweise erweitert werden. 2.3

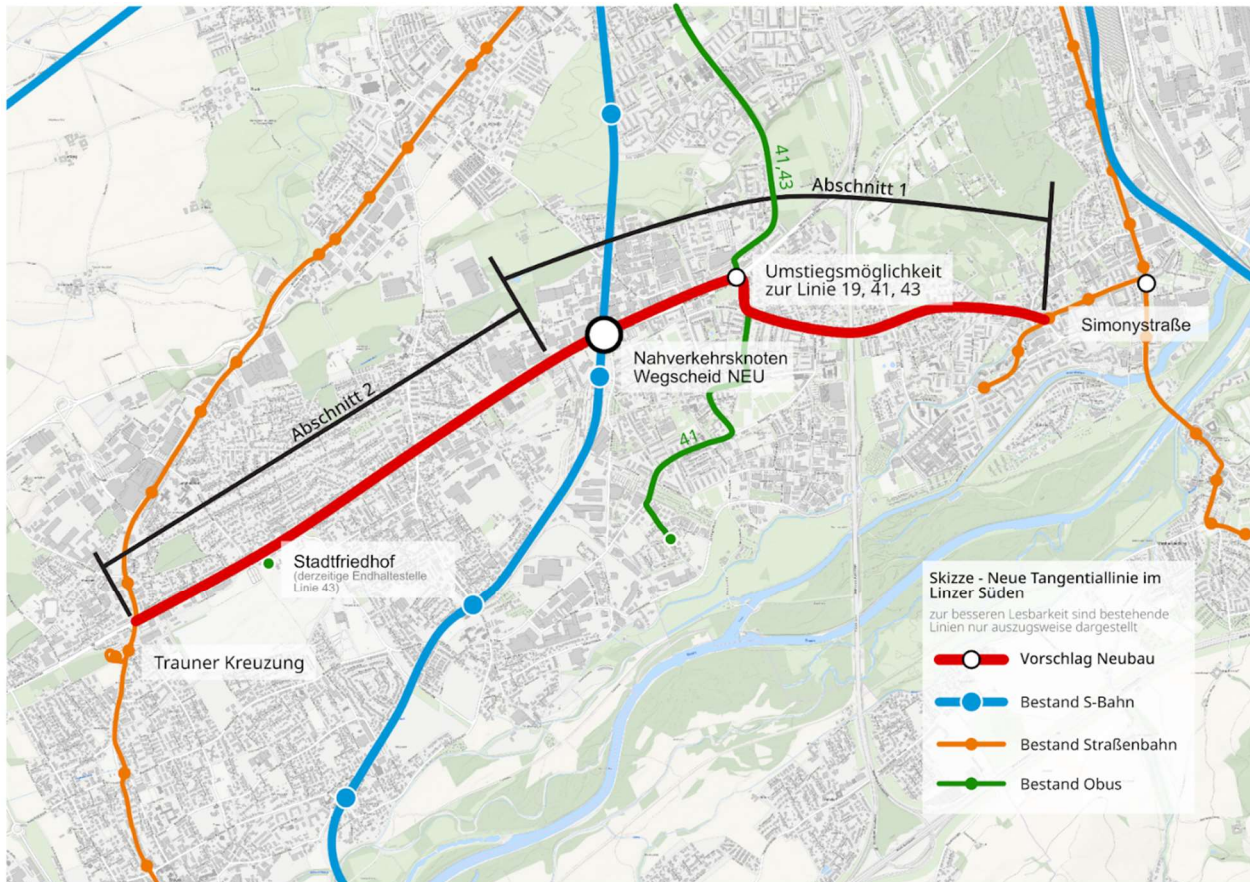
Übersicht der neuen Straßenbahnverbindung im Kontext der bestehenden Straßenbahnlinien, sowie der S-Bahn Oberösterreich, Karte basemap.at

2.3 Abschnitt 1: Kernstück Simonystraße - Linz Wegscheid

2.3.1 Grundidee und Streckenführung.

Kernstück ist eine, in Abschnitten neu zu errichtende Straßenbahnstrecke von der Simonystraße zum NVK Linz-Wegscheid. Der erste zu untersuchende Abschnitt umfasst rund 3,6 Kilometer und führt von der bestehenden Straßenbahn-Haltestelle Dauphinestraße zum künftigen NVK Linz-Wegscheid. Zusätzlich ist ein Umbau der Kreuzung Simonystraße/Wiener Straße erforderlich, um ein Abbiegen der Straßenbahn nach Süden zu ermöglichen. In der Wiener Straße könnte der derzeit ungenutzte Busbahnhof für die Errichtung einer neuen Wendeschleife genutzt

werden. Dadurch würde der Umstieg zwischen den Linien erleichtert und insgesamt attraktiver gestaltet. Im Betriebskonzept wäre zudem zu prüfen, ob die Linie über Ebelsberg hinaus bis zur solarCity geführt werden kann. Damit wären dichtere Takte im Linzer Süden möglich, ohne die Innenstadtachse zusätzlich zu belasten. Gleichzeitig entstünde eine direkte Verbindung solarCity – NVK Linz-Wegscheid.



Vorschlag für den Linienverlauf der Linie 5 im Detail, Karte basemap.at

2.3.2 Fahrzeiten und Netzwirkung

Die Fahrzeit auf der neuen Strecke würde etwa 11 Minuten von der Simonystraße zum Bahnhof Wegscheid betragen. Unter Mitnutzung der bestehenden Straßenbahntrasse ergäbe sich eine Fahrzeit von rund 26 Minuten zwischen dem Bahnhof Ebelsberg und dem NVK Linz-Wegscheid.

Diese neue Relation würde die Wege

- vom Stadtteil Neue Heimat in Richtung Enns, Steyr und Garsten über die S1
- sowie von Ebelsberg und Kleinmünchen in Richtung Kirchdorf über die S4

erheblich verkürzen. Der derzeit notwendige Umweg über den Hauptbahnhof würde entfallen. Gleichzeitig würde die Auslastung der Straßenbahn zwischen Simonystraße und Hauptbahnhof sinken. Das käme jenen Nutzer:innen zugute, die ins Linzer Zentrum fahren. Durch die direkte Verknüpfung mit den S-Bahn-Stationen würde sich

zudem deren Einzugsbereich erweitern. Daraus ergeben sich Synergieeffekte mit dem geplanten 15-Minuten-Takt der S-Bahn.

2.3.3 Räumliche und funktionale Vorteile

a) Verbesserung der Ost-West-Verbindung im Süden

Die neue Verbindung ermöglicht es der Bevölkerung in den südlichen Linzer Stadtteilen, sich schnell und komfortabel in der Ost-West-Relation zu bewegen.

Beispiele:

- von Kleinmünchen zum Infra Center
- von Ebelsberg zum Schörghubbad

b) Anbindung zentraler Einrichtungen und Standorte

Entlang der geplanten Strecke liegen mehrere hochrangige Ziele:

- Bahnhof Ebelsberg
- Seniorenzentrum Dauphinestraße
- Einkaufszentrum Dauphinestraße
- Sportmittelschule Linz-Kleinmünchen
- Schörghubbad
- Infra Center
- Bahnhof Linz Wegscheid

c) Erschließung großer Wohngebiete

Die Trasse erschließt mehrere dicht besiedelte Wohngebiete:

- Wohngebiete entlang der Simonystraße
- Wohngebiete entlang der Karl-Steiger-Straße
- Neue Heimat
- Ennsfeld sowie die Siedlungen zwischen Florianer und Wambacher Straße
- Stadtentwicklungsprojekt ehemalige Hiller-Kaserne und Sommer-Gründe

d) Regionale Verknüpfung

Die Anbindung der Bahnhöfe Ebelsberg und Wegscheid eröffnet neue Möglichkeiten für eine verbesserte Verbindung des Linzer Südens Richtung Steyr und Kirchdorf sowie in die Innenstadt.

2.4 Abschnitt 2: NVK Linz-Wegscheid - Trauner Kreuzung

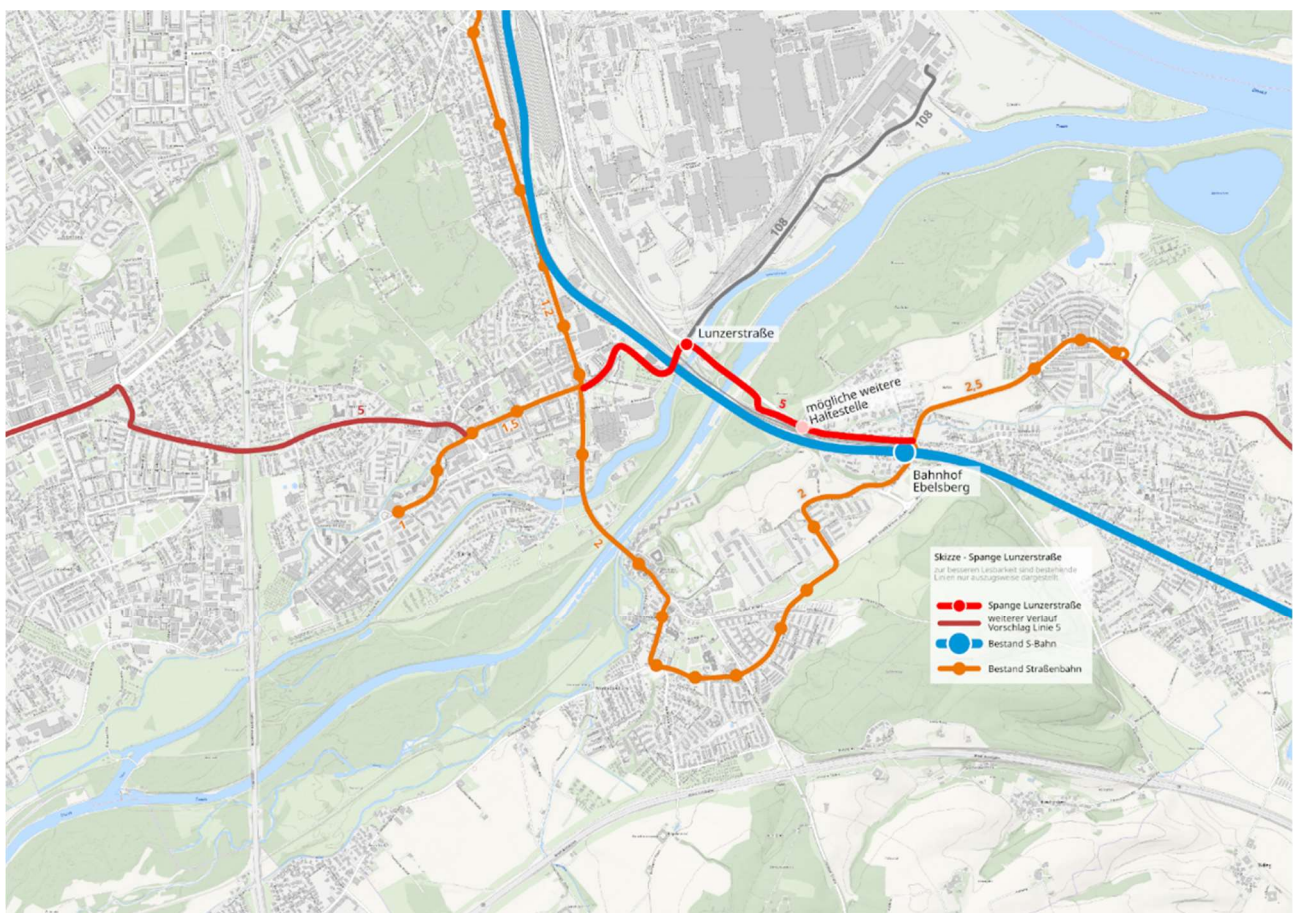
Der zweite Abschnitt führt vom NVK Linz-Wegscheid bis zur Trauner Kreuzung. Dafür wäre eine weitere Neubaustrecke von rund 3,1 Kilometern erforderlich. Die Fahrzeit von der Simonystraße zur Trauner Kreuzung würde voraussichtlich etwa 18 Minuten betragen. Seit 2012 gab es immer wieder Vorstöße, die Linie 43 vom Stadtfriedhof bis zu Trauner Kreuzung zu verlängern und diese Lücke zu schließen. Auch wenn das Projekt bisher nicht umgesetzt wurde, zeigt es, dass für diese Relation ein entsprechender Bedarf gesehen wird. Die Verbindung zwischen solarCity und Traun ist derzeit im öffentlichen Verkehr im Wesentlichen nur über den Linzer Hauptbahnhof möglich.

Von einzelnen Regionalbusverbindungen mit großen Umwegen abgesehen, bedeutet das für Öffi-Nutzerinnen einen erheblichen Zeitnachteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr oder dem Fahrrad. Eine direkte Verbindung hätte daher großes Potenzial, die südlichen Stadtteile und Traun deutlich besser miteinander zu verknüpfen. Ebenso entstünde eine Umstiegsrelation zur bestehenden Straßenbahnlinie 3 bzw. 4.

Auch betrieblich wäre die neue Strecke von Vorteil: Sie würde eine zweite Verbindung zwischen den Remisen Doblerholz und Kleinmünchen schaffen. Damit wäre sichergestellt, dass bei Störungen im Bereich des Tunnels Hauptbahnhof Fahrzeuge flexibel zwischen den Remisen überstellt werden können.

2.5 Erweiterungsoption 1: Spange Lunzer Straße

Wird die Linie 5 über Ebelsberg bis in die solarCity geführt, ergeben sich zwei potenzielle Problempunkte. Erstens ist ein Abschnitt in Ebelsberg nur eingleisig befahrbar, was die Kapazität der Strecke begrenzt. Zweitens beträgt die Fahrzeit vom Bahnhof Ebelsberg zur Simonystraße aufgrund der Haltestellendichte und der Linienführung rund 15 Minuten. Für Reisende, die von der S-Bahn in Ebelsberg in



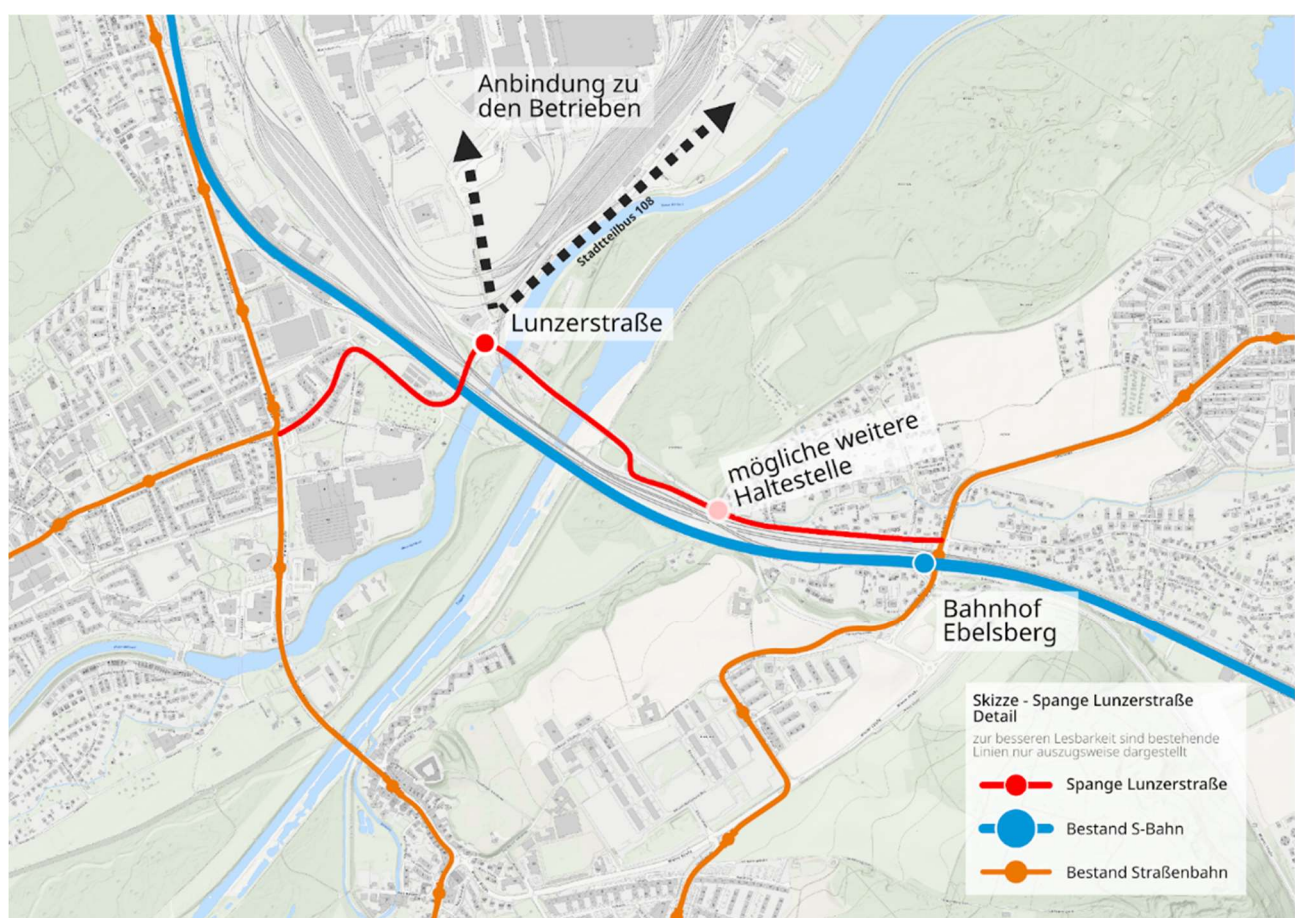
Spange Lunzerstraße Übersichtskarte, Karte basemap.at

Richtung Kleinmünchen oder Neue Heimat umsteigen möchten, ist diese Relation damit wenig attraktiv.

Da der Bahnhof Ebelsberg perspektivisch als zentraler Umsteigeknoten vorgesehen ist, wird seine Bedeutung künftig weiter zunehmen. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, eine direkte Spange Bahnhof Ebelsberg – Lunzerstraße – Simonystraße zu prüfen. Mit rund 2,6 Kilometern Neubaustrecke, die größtenteils auf bestehenden Verkehrsflächen errichtet werden könnte, ließe sich die Fahrzeit deutlich verkürzen und gleichzeitig das Industriegebiet besser erschließen.

Die wesentlichen Vorteile dieser Spange wären:

1. eine schnellere Verbindung vom Bahnhof Ebelsberg in die Stadtteile Kleinmünchen-Auwiesen und Neue Heimat
2. eine verbesserte Anbindung des Industriegebiets und des Areals der voestalpine



Spange Lunzerstraße Detailkarte, Karte basemap.at

In Kombination mit der Stadtteilbuslinie 108 ließe sich das Industriegebiet zusätzlich gut verknüpfen. Dass die Streckenführung Lunzerstraße – Bahnhof Ebelsberg grundsätzlich geeignet ist, wurde während der Sperre des Mona-Lisa-Tunnels im Jahr 2023 gezeigt, als Busse diese Route nutzten. Da eine Straßenbahn einen geringeren Platzbedarf hat als ein Bus, wäre eine Führung entlang derselben Trasse grundsätzlich möglich.

2.6 Erweiterungsoption 2: Verlängerung zum Pichlinger See

Als weitere Option kommt die seit Jahren diskutierte Verlängerung der Straßenbahn zum Pichlinger See in Betracht. Da die grundlegenden Eckdaten dieses Projekts bekannt sind, wird hier nicht im Detail darauf eingegangen. Es erscheint jedoch sinnvoll, auch diese Erweiterung im Kontext einer möglichen Linie 5 einer vertieften Prüfung sowie einer Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Aus einer ersten Bewertung ist allerdings davon auszugehen, dass diese Erweiterungsvariante im Vergleich zu den zuvor dargestellten Abschnitten den geringsten zusätzlichen Netznutzen erwarten lässt. Aus diesem Grund wird sie von uns nachrangig gereiht. Eine Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 2 würde zweifellos den Südpark erschließen, die Erreichbarkeit des Pichlinger Sees verbessern und den öffentlichen Verkehr für die Anrainer:innen entlang der Traundorfer Straße aufwerten. Im Vergleich zu den strukturellen Mehrwerten, die durch eine Verbindung Simonystraße – Bahnhof Wegscheid entstehen würden, erscheint diese Maßnahme jedoch weniger prioritär.

2.7 Erweiterungsoption 3: NVK Linz-Wegscheid – Stadtplatz Leonding.

Eine weitere Erweiterungsoption im Rahmen der angestrebten Prüfung ist die Relation NVK Linz-Wegscheid – Leonding Stadtplatz. Ein solcher Streckenast würde eine direkte Umsteigebeziehung zur bestehenden Straßenbahnlinie 3, etwa im Bereich Meixnerkreuzung, ermöglichen und zugleich die im Ausbau befindliche Station Leonding (S-Bahn und LILO) zusätzlich stärken. Dadurch entstünde ein leistungsfähiger, regional bedeutender Umstiegsknoten im westlichen Bereich des Zentralraums. Auch wenn dieser Abschnitt überwiegend außerhalb des Linzer Stadtgebiets liegt, hätte er erhebliche verkehrliche Vorteile für den gesamten oberösterreichischen Zentralraum. Es erscheint daher sinnvoll, diese Option zumindest grundlegend mitzudenken und frühzeitig das Gespräch mit der Stadt Leonding zu suchen.

2.8 Getroffene Annahmen

Für die Abschätzung der voraussichtlichen Fahrzeiten wurden folgende Annahmen getroffen

- Beschleunigung 1 m/s²
- Haltestellenaufenthalt 30s
- Höchstgeschwindigkeit 30/50 km/h (je nach Streckenabschnitt)

Für die Abschätzung der Fahrzeit wurden folgende Haltestellen angenommen, diese wurden nur als Grundlage für Abschätzungen angenommen. Die tatsächlichen Haltestellen müssen im Rahmen eines Planungsverfahrens festgelegt werden.

Abschnitt Simonystraße – NVK Linz-Wegscheid

1. Simonystraße
2. Dürerstraße
3. Dauphinestraße
4. Karl-Steiger-Straße
5. Mitterweg
6. Laskahofstraße
7. Salzburger Straße
8. Bahnhof Wegscheid

Abschnitt NVK Linz-Wegscheid - Trauner Kreuzung

- Bannerstraße
- Traun St. Martin
- Traun Oberhaidstraße
- Trauner Kreuzung

3.0 ÜBERGEORDNETE RAHMENBEDINGUNGEN

Neben den verkehrlichen Vorteilen für Linz und den oberösterreichischen Zentralraum sprechen auch übergeordnete wirtschafts-, klima- und sicherheitspolitische Rahmenbedingungen für entschlossene Investitionen in die schienengebundene Mobilitätsinfrastruktur.

Verkehrsinfrastruktur ist Teil der kritischen Infrastruktur eines Landes. Ein stark auf individuelle Automobilität ausgerichtetes System bleibt – unabhängig vom Antrieb – in erheblichem Maß von globalen Lieferketten und strategischen Rohstoffen abhängig. Fossile Energieträger müssen importiert werden und unterliegen geopolitischen Risiken sowie starken Preisschwankungen. Auch die Elektrifizierung des Individualverkehrs erfordert große Mengen an Batterierohstoffen und elektronischen Komponenten, bei denen Europa in zentralen Wertschöpfungsstufen auf Drittstaaten angewiesen ist. Schienengebundene Systeme sind demgegenüber energieeffizient, langlebig und können mit Strom aus einer diversifizierten, heimischen Energieerzeugung betrieben werden. Investitionen in Bahn- und Straßenbahninfrastruktur verbessern nicht nur das Mobilitätsangebot, sondern auch die Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und damit die Krisenfestigkeit unserer Gesellschaft.

Gleichzeitig sind schienengebundene Infrastrukturprojekte Investitionen in die industrielle Substanz Österreichs und Europas. Planung, Fahrzeugbau, Signaltechnik und Instandhaltung sichern qualifizierte Arbeitsplätze und technologische Kompetenz. Vor dem Hintergrund der österreichischen Industriestrategie und der Zielsetzung, den Bahnstandort Österreich weiter zu stärken, tragen Projekte wie die „5er-Bim“ dazu bei,

Wertschöpfung und Know-how im Land zu halten und auszubauen⁴. Lasst uns daher Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur nicht primär als Kostenfaktor sehen, sondern als Teil einer modernen rot-weiß-roten Industriepolitik.

4.0 ZUSAMMENFASSUNG

Linz und insbesondere der Linzer Süden benötigen leistungsfähige öffentliche Verkehrsverbindungen und eine funktionierende Verknüpfung der Verkehrsträger im Umweltverbund. Dieser Antrag ersucht die Untersuchung eines Gesamtkonzepts mit sechs aufeinander abgestimmten Bausteinen:

- Errichtung eines Nahverkehrsknotens bei der S-Bahn Haltestelle Linz-Wegscheid
- Neuerrichtung Straßenbahn Simonystraße – NVK Linz-Wegscheid
- Verlängerung der Verbindung bis zur Trauner Kreuzung
- Erweiterung dieser Linie um die Spange Lunzerstraße
- Verlängerung der Straßenbahn von der solarCity zum Bahnhof Pichling
- Erweiterung der „5er-Bim“ vom NVK Linz-Wegscheid Richtung Stadtplatz Leonding

Abschnitt	Strecke [km]	Ungefähre Fahrzeit [min]
Simonystraße - Linz Wegscheid	3,6	11
Linz Wegscheid - Trauner Kreuzung	3,1	8
Spange Lunzerstraße	2,3	5

Mit dem Bau der Regionalstadtbahn erhält der Linzer Norden sowie das Mühlviertler Umland in absehbarer Zeit eine deutliche Verbesserung im öffentlichen Verkehr. Nun ist es Zeit, den Fokus auf den Linzer Süden das südliche Umland zu legen. Im Bewusstsein der langen Umsetzungsdauer von Infrastrukturprojekten in diesem Ausmaß ist es wichtig, jetzt die ersten Voruntersuchungen zu starten und festzulegen, wie eine Tangentiallinie das größte Potential entfalten kann.

⁴ <https://www.bmwet.gv.at/Themen/industriestrategie.html> sowie https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/verkehr/unsere-bahnen/Mobilitaetswende_produzieren.pdf

5.0 BESCHLUSSTEXTE

In diesem Sinne stellen die unterzeichnenden Gemeinderäte gemäß §12 Abs. 1 StL 1992 folgenden Antrag und Resolution:

Der Gemeinderat der Stadt Linz beschließe folgenden Antrag:

1. *„Der für Verkehr zuständige Vizebürgermeister Mag. Hajart wird ersucht ehestmöglich eine Arbeitsgruppe („AG 5er-Bim“) ins Leben zu rufen. In diese Arbeitsgruppe sollten alle im Gemeinderat vertretenen wahlwerbenden Parteien, relevante Stakeholder wie die Linz Linien GmbH, die ÖBB Infrastruktur AG, OÖVG GmbH & Co KG sowie den für Mobilitäts- und Stadtplanung zuständige Geschäftsbereich PTU eingeladen werden. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, einen Rahmen für eine strategische Prüfung und Diskussion einer tangentialen Straßenbahnverbindung im Linzer Süden zu schaffen.“*
2. *Der für Verkehr zuständige Vizebürgermeister Mag. Hajart wird ersucht gemeinsam mit der Linz Linien GmbH im Rahmen einer Voruntersuchung den Vorschlag für eine tangentiale Straßenbahnverbindung („5er-Bim“) im Linzer Süden vertieft zu prüfen. Dabei sollten Abschnitte und Erweiterungsoptionen, wie oben ausgeführt, untersucht und auf Priorität, technische Umsetzbarkeit, verkehrliche Wirkung, voraussichtliche Kosten und andere relevante Kriterien untersucht werden. Diese Untersuchung sollte binnen sechs Monaten im Rahmen der „Arbeitsgruppe 5er-Bim“ präsentiert und zur Diskussion gestellt werden.“*

Der Gemeinderat der Stadt Linz beschließe folgende Resolution:

3. *„Die ÖBB Infrastruktur AG wird ersucht, Maßnahmen zur Schaffung eines leistungsfähigen und attraktiven Nahverkehrsknotens im Bereich Linz-Wegscheid zu prüfen, mit dem Ziel einer bestmöglichen Verknüpfung von Bahn- und Stadtverkehr. Dabei wird ersucht, die im Erklärungstext argumentierte Verlegung der Haltestelle nach dem Vorbild der S-Bahn-Haltestelle in Salzburg Gnigl auf Realisierbarkeit zu prüfen, ohne dass damit andere geeignete Lösungsansätze ausgeschlossen werden sollen. Darüber hinaus wird die ÖBB-Infrastruktur AG ersucht, die Prüfergebnisse im Rahmen der „Arbeitsgruppe 5er-Bim“ zu präsentieren.“*

Die Bedeckung eventuell anfallender Kosten soll durch Umschichtung im Rahmen des Budgets erfolgen.

Es wird ersucht, diesen Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Gemeinderatsitzung zu setzen.

Berichterstatter: Gemeinderat Clemens Brandstetter