

# Beilage 944/2006 zum kurzschriftlichen Bericht des Öö. Landtags, XXVI. Gesetzgebungsperiode

## Bericht

### **des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend die Fassung eines Grundsatzbeschlusses über die Errichtung und Betrieb der verlängerten Straßenbahnlinie "3" auf das Harter Plateau (Bauabschnitt Weingartshof)**

[Landtagsdirektion: L-14063/1-XXVI,  
miterl. **Beilage 914/2006**]

In der vom Land Oö. in Auftrag gegebenen AXIS-Studie zur Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs im Raum südwestlich von Linz aus dem Jahr 1997 wird im Resümee festgehalten, dass auf Grund der prognostizierten Strukturdaten mit einem stetigen Anstieg der Verkehrswege im Untersuchungsraum zu rechnen ist. Bestehende Kapazitätsengpässe im KFZ-Verkehr werden nur teilweise durch die geplanten Ortsumfahrungen und Kapazitätserweiterungen entschärft. Die Chancen eines effektiven öffentlichen Verkehrs sind daher besonders hoch einzustufen.

Im Rahmen eines kurz- und mittelfristigen Maßnahmenbündels wurde empfohlen, eine Bevorrangung des öffentlichen Busverkehrs durch Busspuren zu erreichen, langfristig wird in der AXIS-Studie für den Abschnitt Harter Plateau/Wagram/Trauner Kreuzung ein schienengebundenes Verkehrsmittel der neuesten Technologie auf der B 139 ab dem Hauptbahnhof Linz empfohlen. Dieser Empfehlung wurde dadurch Rechnung getragen, dass bereits beim Busspurausbau entlang der B 139 im Bereich des Stadtgebiets von Leonding eine entsprechende Grundvorsorge für eine Stadtbahntrasse in Straßenmitenlage berücksichtigt wurde.

In der weiters vom Land Oö. an das Planungsbüro Basler&Partner in Auftrag gegebenen Systemstudie zum Ausbau des Nahverkehrs im Großraum Linz aus dem Jahr 1999 wurde die Sinnhaftigkeit der Errichtung eines Schienenverkehrsmittels über das Harter Plateau Richtung Traun/Nettingsdorf bestätigt, dem Bau einer 900mm Straßenbahn aus mehreren Gründen aber der Vorrang gegenüber einer normalspurigen Stadtbahn eingeräumt. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass diese Straßenbahn außerhalb der Innenstadt stadtbahnartig, d.h. mit möglichst hoher Reisegeschwindigkeit (80 km/h Höchstgeschwindigkeit, zweigleisig, eigener Gleiskörper, größere Haltestellenabstände) geführt werden sollte.

Zur konkreten Linienführung und zur Abschätzung der Kosten wurde vom Land im Jahr 2001 an Bautechnik Linz eine Machbarkeitsstudie für den Gesamtabschnitt bis Ansfelden/Nettingsdorf vergeben. In dieser Studie wurde die Führung der Straßenbahn im ersten Abschnitt bis Weingartshof vom Hauptbahnhof kommend nördlich der Westbahn über die Klimtstraße, Unterquerung der Westbahn im Bereich Gaumberg und Weiterführung entlang der B 139 in Mittellage als Bestvariante empfohlen.

Auf der Grundlage der in den Studien genannten Empfehlungen wurde die nunmehr zur Realisierung anstehende Bauetappe bis Weingartshof im NAVEG-Aufsichtsrat am 23.11.2001 beschlossen und damit der politische Wille zur Realisierung dieses Projekts eindeutig zum Ausdruck gebracht. Vor dem Hintergrund, dass gerade die B 139 zu den stärkst frequentierten Einpendlerstrecken Richtung Linz gehört und sich die in der AXIS-Studie genannten Prognosen für den Bevölkerungszuwachs im südwestlich an Linz angrenzenden Raum als auch die dort zu erwartenden Verkehrszunahmen

im Wesentlichen bestätigt haben, ist die Ausstattung gerade dieses Korridors mit einer attraktiven öffentlichen Schienenanbindung mit entsprechend hoher Priorität zu behandeln.

Die Konzession für die Errichtung und den Betrieb der verlängerten Straßenbahnlinie "3" bis zum Weingartshof wurde der LINZ LINIEN GmbH im August 2003 bescheidmäßig erteilt.

Die Errichtung und der Betrieb der verlängerten Straßenbahnlinie "3" bis zum Weingartshof soll in einem Vertrag zwischen dem Land Oberösterreich, OÖ. Verkehrsverbund GmbH einerseits und der Linz AG, der LINZ LINIEN GmbH und allfälliger weiterer Tochterfirmen andererseits auf Basis folgender Eckpunkte geregelt werden:

- Die Errichtung erfolgt durch die LINZ LINIEN GmbH bzw. einer allfälligen Tochterfirma.
- Die maximalen Kosten für die Planung und die Errichtung der Infrastruktur werden mit **150 Mio. Euro** (valorisiert) gedeckelt und beinhalten folgende Maßnahmen:
  - Planung der gesamten Strecke,
  - Errichtung einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Linzer Hauptbahnhof und Bereich Weingartshof samt den erforderlichen Nebenanlagen,
  - Errichtung einer Abstellanlage im Bereich Weingartshof,
  - Nutzungsrechte an den erforderlichen Liegenschaften.
- Die Kosten für die Planung und Errichtung werden vom Land Oberösterreich und der Stadt Leonding im Verhältnis 80 : 20 getragen.
- Ebenso trägt das Land die jährlichen Kosten des Betriebs der verlängerten Straßenbahnlinie "3", soweit diese nicht durch Einnahmen gedeckt sind.
- Die Kosten der Reinigung der im Gemeindegebiet von Leonding situierten Haltestellen werden von der Stadt Leonding getragen.
- Entsprechende Kontrollrechte zu Gunsten des Landes und die Prüfungsmöglichkeit durch den Oö. Landesrechnungshof sind vorzusehen.
- Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für Schulbeginn September 2009 vorgesehen.

Mit Auflösung der NAVEG Ende 2005 ist das Projekt federführend auf das Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Verkehrstechnik-Verkehrskordinierung übergegangen, welche das Projekt auch fachlich begleiten und die auf das Land entfallenden Finanzierungsströme abwickeln wird.

**Der Ausschuss für Verkehrsangelegenheiten beantragt, der Hohe Landtag möge den vorstehenden Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen und die Oö. Landesregierung beauftragen, auf der Grundlage der im Bericht genannten Eckpunkte die Verhandlungen weiterzuführen und dem Oö. Landtag einen konkreten Vertragsentwurf vorzulegen.**

Linz, am 22. Juni 2006

**Kapeller**

Obmann

**Pilsner**

Berichterstatter

