

**Anlage 2****Detaillierte Beschreibung einschließlich der Darstellung des Nutzens der „Stadtregionalbahnprojekte Linz“**

Das Stadtbahnkonzept in Linz besteht aus zwei neuen S-Bahnlinien, der S6 (Verlängerung der Mühlkreisbahn) und der S7 (neue Achse von Pregarten und Gallneukirchen nach Linz-Urfahr), jeweils mit Durchbindung bis zum Linzer Hauptbahnhof. Die Linien S6 und S7 werden am neuen Nahverkehrsknoten (NVK) Urfahr Ost gebündelt, gemeinsam über die Neue Donaubrücke Linz und in Hochlage über die Hafestraße geführt. Die Trasse nutzt Flächen einer ehemaligen Verbindungsbahn, die für die in den 90er Jahren geplante „City-S-Bahn“ bis zur Derfflingerstraße von Bebauung freigehalten wurde. Zwischen Derfflingerstraße und Europaplatz soll die Stadtbahntrasse im Tunnel verlaufen und anschließend auf Höhe Blumau-Tower an die ÖBB-Weststrecke (km 187,55) anbinden und entlang der Weststrecke in den Hauptbahnhof führen. Es besteht auch die Möglichkeit, dieses Konzept schrittweise in mehreren Realisierungsphasen umzusetzen. Durch die Einbindung der Strecke in den Hauptbahnhof Linz wird auch eine Durchbindung der Linzer Lokalbahn grundsätzlich ermöglicht und seitens des Landes Oberösterreich aufgrund des Fahrgastnutzens befürwortet.

Um das Hauptziel der Stadtbahn – kurze Reisezeiten und eine schnelle, qualitativ hochwertige Anbindung regionaler Zentren an höherrangige städtische Umsteigeknoten an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) – zu erreichen, sind einerseits im städtischen Bereich nur wenige Haltestellen vorzusehen und andererseits an den Umsteigeknoten zum städtischen ÖV (Hauptbahnhof, Europaplatz, Kepler-Universitätsklinikum, NVK Urfahr Ost, Mühlkreisbahnhof und Universität Linz) direkte Verknüpfungen mit möglichst kurzen Wegen zu ermöglichen. Durch einen 15-Minuten-Takt je Linie zur Hauptverkehrszeit verkehren nach Abschluss des geplanten Streckenausbaus am gemeinsamen innerstädtischen Streckenabschnitt vom Linzer Hauptbahnhof bis zum NVK Urfahr Ost acht Züge je Stunde und Richtung.

Die geplante Errichtung gliedert sich in sechs Bauabschnitte (siehe dazu auch die Planskizze in Anlage 1). Die Bauabschnitte 2, 4, 5 und 6 sind grundsätzlich für eine Finanzierung im Wege der Förderung von Regionalstadtbahnen geeignet, die Bauabschnitte 1 und 3 sind angesichts des Ausbaus als Vollbahn für die Finanzierung über den ÖBB-Rahmenplan vorgesehen.

Im Rahmen der gegenständlichen Vereinbarung wird ausschließlich die Finanzierung der Planung für das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof, Bauabschnitte 2, 4 und 5) sowie der Planung des Einreichprojekts für den Bauabschnitt 2 (Linz Hauptbahnhof bis Derfflingerstraße/Unterführung) und den Bauabschnitt 4 (Mühlkreisbahnhof bis Neue Donaubrücke/Rampe) vereinbart (zu näheren Details siehe Anlage 3).

Die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung hat aufbauend auf eine bereits vorhandene S-Bahnstudie das **Fahrgastpotenzial** der S-Bahnlinien S6 und S7 (ÖIR, 6.6.2019) im Zusammenhang mit der ÖV-Achse (O-Bus statt Straßenbahn) aktualisieren lassen (ÖIR, 6.3.2020). Die Prognosezahlen beziehen sich auf das Jahr 2030 und eine Basisvariante. Die Basisvariante ist definiert als ein für das Jahr 2030 erwarteter Zustand, in dem wesentliche Strukturparameter (Einwohner, Arbeitsmarkt, Mobilität) aufgrund aktueller Entwicklungen modelliert werden und bestimmte, gesicherte Maßnahmensetzungen (zB Ausbau Westbahn, Siedlungsentwicklung im Raum Ebelsberg/Pichling) als umgesetzt unterstellt werden.

Der Übersicht wegen werden nur für maßgebliche Abschnitte die Prognosewerte wiedergegeben. Sie beziehen sich auf den Fahrgaststrom in zwei Fahrtrichtungen an bestimmten Querschnitten (siehe nachfolgende Grafik). Nachfragestimulationen durch Marktentwicklungen/Städtebau/Raumordnung im Haltestellenumfeld wurden ebenfalls nicht berücksichtigt.



