



Oberösterreich

**Grüne Alternative
Oberösterreich**
Landgutstraße 17
A - 4040 Linz

Telefon 0732/73 94 00
Telefax 0732/73 94 00-99
Mail presse.ooe@gruene.at
Web www.ooe.gruene.at

Presseinformation

UNTERLAGEN ZUR PRESSEKONFERENZ

Mittwoch, 27.01. 2010 , 10 Uhr
Restaurant Cubus (AEC), Hauptstraße 2, 4040 Linz

mit:

Rudi ANSCHÖBER
Landessprecher der Grünen OÖ

GRⁱⁿ Gerda LENGER
Klubobfrau der Grünen Linz

Thema:

**Linz braucht KEINEN Westring – Öffentlicher
Verkehr bietet etliche und bessere Alternativen
zu diesem Unsinnprojekt**

Rudi ANSCHÖBER

Landessprecher der Grünen OÖ

Mitte November blamierte sich Österreich, das frühere Umweltmusterland, in Brüssel bei der Präsentation eines Vergleichs der Treibhausgas-Emissionen: Kein anderes Land der EU ist von seinen Sparzielen so weit entfernt wie Österreich.

„Derzeit herrscht beim Klimaschutz im Verkehr Mutlosigkeit und Klientelpolitik vor. Dabei ist bereits in mehreren offiziellen „Klimaschutzberichten“ das Versagen der Bundesregierung in der Verkehrspolitik belegt“, kritisiert der Landessprecher der Grünen OÖ, LR Rudi Anschöber. Mehr als zwei Drittel der Verkehrsmaßnahmen aus der Klimastrategie der Bundesregierung wurden bis heute gar nicht in Angriff genommen oder erst ansatzweise umgesetzt.

- Die Treibhausgas-Emissionen haben sich seit 1990 um über 10 Millionen Tonnen fast verdoppelt, beim Lkw-Verkehr sogar verdreifacht.
- Fast 95 Prozent der Verkehrs-Emissionen entfallen auf den Straßenverkehr.
- Der Verkehr verbraucht heute ca. 15 Prozent mehr Energie als noch vor 5 Jahren.
- Die Verkehrsleistung ist seit 1990 etwa fünfmal stärker gestiegen als die CO₂-Intensität verbessert werden konnte – das heißt, der durchaus beachtliche technische Fortschritt wurde durch die Verkehrszunahme mehrfach überkompensiert.
- Täglich verschlingt Österreichs Verkehr rund 23.000 Tonnen Erdöl - täglich über 15 Millionen Dollar für die Ölscheichs.

Der Verkehrssektor liegt mit seinen Klimagas-Emissionen derzeit um fast 100% (!) über dem Ziel der Klimastrategie – nicht zufällig, sondern wegen mangelnder und teilweise sogar kontraproduktiver Maßnahmen in den letzten Jahren. Auch in Oberösterreich sind die Emissionen aus dem Verkehrsbereich seit Beginn der Kyoto-Periode 1990 um 36% gestiegen. Ohne Verkehrswende sind daher die Klimaziele nicht erreichbar und werden Milliarden Strafzahlungen für Österreich Realität.

Die Grünen fordern daher von Infrastrukturministerin Bures, alle Großinfrastrukturprojekte in Österreich auf Klimaverträglichkeit zu überprüfen. Die Umweltverträglichkeitsprüfungen alleine sind dafür nicht ausreichend, weil die CO₂ Emissionen dabei kein zentrales Thema sind.

Verkehrspolitik ist mit Straßenprojekten wie dem „Westring“ auf Klima-Crash-Kurs

Der Westring widerspricht dem Kyoto-Ziel, unterschreitet die gesamtwirtschaftliche Realisierungswürdigkeit, ist gesundheitsschädlich, führt zur Schwächung der innerstädtischen Wirtschaft und zerstört wertvolle Natur. Aufgrund gesundheitsgefährdender Schadstoffgrenzwertüberschreitungen droht ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission, die Einreichunterlagen sind mangelhaft und Aussagen oft nicht nachvollziehbar.

Anschober: „Mit diesen Fakten bestätigt das Lebensministerium in einer Stellungnahme zum Westring sämtliche seit Jahren von den Grünen geäußerten Warnungen: Der Westring ist ein uraltes Projekt und entspricht nicht mehr den heutigen Verkehrserfordernissen des Großraumes Linz: Er ist in der geplanten Variante eine Nord-Süd-Transitschneise, die eine enorme Lkw-Lawine mitten durch Linz lenken würde“.

Der Westring ist völlig veraltet und wird immer teurer- in Zeiten der Sparbudgets ist das verantwortungslos. Während im Jahr 2002 die Gesamtkosten für den Westring (Nord- und Südteil!!) noch mit 225 Mio. Euro beziffert wurden, spricht die ASFINAG laut ihrer Homepage vom 11.3.09 von 451 Mio. Euro mit Baubeginn 2009 und 2015 Fertigstellung. Ende März 2009 wird der Baubeginn mit 2010 und die Fertigstellung mit 2015 angegeben, die Gesamtkosten steigen auf **527 Mio. Euro**. Letzten Pressemeldungen beträgt der Rahmen für das Projekt bereits rund 600 Mio. Euro.

Nach dem UVP- Verfahren ist mit neuerlicher deutlicher Kostenerhöhung zu rechnen. „Mit diesem Geld könnten alle Regionalbahnprojekte verwirklicht werden, die von der Landesregierung im August 2009 beschlossen wurden, nämlich die Stadtbahn Linz-Gallneukirchen - Pregarten, die zweite Straßenbahnachse durch Linz, die

Attraktivierung der Mühlkreisbahn und die Einbeziehung in den Hauptbahnhof“, betont Anschöber.

Grüne fordern daher – wie auch das Lebensministerium - andere Lösungsmöglichkeiten

Aufgrund der negativen Erfahrungen mit Verkehrsprojekten dieser Art wurde schließlich vom Lebensministerium in der Stellungnahme zum UVP-Verfahren vorgeschlagen, dass andere Lösungsmöglichkeiten, die anstelle des motorisierten Individualverkehrs die Situation des Öffentlichen Verkehrs verbessern, untersucht und umgesetzt werden.

Lösungsmöglichkeiten, die die Grünen seit Jahren einfordern und die für OÖ eine längst notwendige Weichenstellung für ein Jahrzehnt des Öffentlichen Verkehrs bringen.

Dies setzt natürlich einen ganz entscheidender Punkt voraus, nämlich die Eindämmung des Straßenausbaus. „Weiterhin Straße und Schiene zugleich auszubauen ist in höchstem Maß ineffizient, führt zur Kostenexplosionen und wird absehbar – so wie schon in den letzten Jahren – den Straßenverkehr weiter ankurbeln und damit viele Bemühungen für mehr Klimaschutz im Verkehrssystem insgesamt konterkarieren“, kritisiert Anschöber.

Alternativen zum Westring sind daher auch angesichts der Sparbudgets, Sinnhaftigkeit und Klimaverträglichkeit ein Gebot der Stunde.

GRⁱⁿ Gerda LENGER

Klubobfrau der Grünen Linz

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Zentralraum Linz soll in zwei Schritten erfolgen:

1) Bestehende Potentiale vorhandener Bahnstrecken ausschöpfen

Von und nach Linz werden insgesamt 10 Regionalbahnverbindungen angeboten, die ihr Beförderungspotential bei weitem nicht ausgeschöpft haben:

Mühlkreisbahn, Summerauerbahn, Donauuferbahn, Steyr-Linz, Westbahn – aus Richtung Amstetten, Westbahn – aus Richtung Vöcklabruck-Attnang, Pyhrnbahn Passauerbahn, Innviertlerbahn, LILO

Dass in diesen Bahnstrecken noch enorme Beförderungspotentiale stecken, zeigen zwei Fakten:

1) Die Salzburger Lokalbahn konnte durch ein optimiertes Fahrplanangebot in nur 15 Jahren auf ihrer 35 km kurzen Strecke ihre Fahrgäste von 1 Million auf rd. 5 Millionen jährlich steigern - also von rd. 3000 auf 15.000 Fahrgäste täglich.

2) Die ÖBB transportieren im Personennahverkehr auf ihrem gesamten Streckennetz in OÖ jährlich nur rund 15 Millionen Fahrgäste – also nur dreimal mehr als die Salzburger Lokalbahn.

Das enorme Potential der OÖ. Regionalbahnstrecken wurde durch leider bestens bewirtschaftete „Monokultur der Autoorientierung“ in den vergangenen Jahren sträflichst vernachlässigt. Salzburg beweist, dass Alternativen zu Straßenprojekten in einem ersten Schritt auch ohne exorbitant teure Infrastrukturprojekte beste Ergebnisse bringen und vom Individualverkehr lahmgelegte Zentralräume entlasten.

Klimaschonende Verkehrspolitik ist nichts Visionäres, sondern Realität, die obendrein auch noch von den Menschen angenommen wird.

„Die bestehenden OÖ. Regionalbahnen müssen daher wieder zum Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Zentralraum Linz gemacht werden. Eine Verdoppelung der beförderten Fahrgäste von derzeit täglich 45 000 auf 90 000 in den nächsten 10 Jahren ist gemessen am Salzburger Beispiel ein sehr realistisches Ziel“, fordert die Klubobfrau der Linzer Grünen, Gerda Lenger.

Eine Arbeiterkammer-Befragung von PendlerInnen in Oberösterreich macht die bisherigen falschen Prioritäten deutlich: Von fast 400.000 PendlerInnen fahren fast zwei Drittel (also rund eine Viertelmillion) mit dem Auto zur Arbeit (in Linz 90 000 von 106 000 EinpendlerInnen) von denen sich – laut AK – wiederum zwei Drittel (also mehr als 160.000 PendlerInnen!) einen Verzicht auf den Pkw, also den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) vorstellen könnten.

Lenger:“Durch die jetzige antiquierte Verkehrspolitik werden viele Menschen insbesondere am Land dazu gezwungen, mit dem Pkw in die Arbeit zu fahren. Sie und auch die betroffenen StadtbewohnerInnen zahlen damit mehrfach den Preis für eine verfehlte Verkehrspolitik“.

Wenn in den nächsten 10 Jahren mit einem umfassenden Attraktivierungsprogramm auf den bestehenden 10 Regionalbahnverbindungen in den Zentralraum Linz im Durchschnitt auf jeder Strecke jährlich nur rd. 450 Fahrgäste dazu gewonnen werden können, wäre die anvisierte Verdoppelung auf täglich 90. 000 Regionalbahn-Fahrgäste gelungen, eine enorme Entlastung der Straßen sowie der längst fällige Klimaschutzbeitrag im Verkehrsbereich erreicht.

Sollte das mit den ÖBB nicht möglich sein, dann wird man wohl auch jenen Weg beschreiten müssen, der sowohl in Salzburg und auch seit kurzem in NÖ eingeschlagen wird: die Übernahme von ÖBB-Regionalbahnstrecken durch das Land OÖ.

2. Weiterer Ausbau der Schieneninfrastruktur, schrittweise Umsetzung der Studie "Stadt-Regional-Bahn-Linz“

50.000 PendlerInnen pendeln täglich allein aus dem Mühlviertel in den Großraum Linz und das großteils – wegen fehlender Öffentlicher Verkehrsmittelangbote – mit

dem Auto.

„Wir Grünen haben daher versucht, den schwarzroten Streit über den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz und die dadurch drohende Blockade dadurch zu lösen, dass auf Antrag von Landesrat Rudi Anschober im Frühjahr 2009 eine Gruppe von internationalen Top-ExpertInnen von der Landesregierung mit einer Studie für den bestmöglichen Schienenausbau - insbesondere die Verbindungen ins Mühlviertel - beauftragt wurde“, meint Lenger.

Das Ergebnis dieser Studie liegt seit Herbst 2009 vor und eröffnet die Chance für den größten ÖV- Infrastruktur- Ausbau in der Landesgeschichte.

Denn damit werden:

- der von den Grünen seit Jahren vorgeschlagene Bau einer Schienenverbindung von Linz über Gallneukirchen und Hagenberg bis Pregarten,
- die notwendige zweite Straßenbahnachse durch Linz und
- eine umfassende Attraktivierung der Mühlkreisbahn verwirklicht.

Die Umsetzung des Regierungsbeschlusses vom August 2009 würde den größten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine massive Verbesserung für die Pendlerinnen und Pendler, die Erschließung der boomenden Siedlungsbereiche um Gallneukirchen und Hagenberg, die Lösung der Engpässe bei der Linzer Straßenbahn durch eine zweite Achse in Linz und die Rettung und massive Verbesserung der Mühlkreisbahn samt Verbindung zum Hauptbahnhof bedeuten. Dazu kommt noch die politisch bereits paktierte und von den Grünen durchgesetzte Verlängerung der Straßenbahn im Süden von Linz nicht nur bis Traun, sondern bis Haid/Ansfelden. In Summe wäre dies die größte und wirksamste Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Landesgeschichte.

Auf Landesregierungsbeschluss für Studientumsetzung müssen nun Detailplanungen und Finanzierungsverhandlungen folgen

Die kommenden Monate sind ein historisches Zeitfenster für die Durchsetzung der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz. Lenger: „Die verbindlichen Beschlüsse müssen jetzt schrittweise in konkrete Detailplanungen und

Finanzverhandlungen münden, sodass nach dem ersten Schritt „Aktivierungsprogramm für unsere bestehenden Regionalbahnen“ in absehbarer Zeit mit dem Bau der neuen Schieneninfrastrukturprojekte auch begonnen werden kann.

Als erste Sofortmaßnahme sollte für Lenger die Attraktivierung der Mühlkreisbahn bereits 2010 gestartet werden, die derzeit in Verantwortung der ÖBB immer unattraktiver wird.

Die Mühlkreisbahn verfügt derzeit über einen relativ guten Ausbaurzustand im Abschnitt Urfahr – Rottenegg. Ab Rottenegg ist man aber leider mit einer wesentlich langsameren Durchschnittsgeschwindigkeit konfrontiert. Ursachen sind enge Kurvenradien, Steigungsverhältnisse vor allem im Saurüssel und zahlreiche unabgeschränkte Eisenbahnübergänge. Auf der Mühlkreisbahn gibt es derzeit bereits Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 6,6 km. Experten gehen davon aus, dass weitere Langsamfahrstellen zu erwarten sind.

Die Mühlkreisbahn war vor wenigen Monaten von zwei Starkregenereignissen betroffen und dadurch an 11 Stellen unterbrochen. Eine Fahrt mit der Bahn war somit nur bis Neufelden möglich. Nach der langsamen und schleppenden Sanierung ist allerdings kein Ende der Langsamfahrstrecken in Sicht. Obwohl die Bahn zwischen Neufelden und Schlägl rund zwei Monate nicht in Betrieb war, wurde diese Zeit nicht genutzt, die Oberbauschäden und damit die rund 6, 6 km Langsamfahrstrecken zu beseitigen.

Gewaltige Verspätungen sind nach wie vor an der Tagesordnung, wie zahlreiche PendlerInnenbeschwerden zeigen. " Offenbar sollen auf der Mühlkreisbahn gezielt die Fahrgäste vertrieben werden und so die Bahn langsam aber sicher ausgehungert werden", befürchtet Lenger. "Hier fehlte es offenbar am guten Willen", ist Lenger überzeugt, " denn bei guter Koordinierung der Arbeiten wären wesentliche Verbesserungen für die PendlerInnen möglich gewesen“.

Seitens der ÖBB wurde offenbar auch aufgrund der Diskussion Stadtreionalbahn oder Regioliner sowie der aktuellen Entwicklung um die marode Eisenbahnbrücke die Erhaltung im oberen Streckenabschnitt der Mühlkreisbahn eingefroren.

Marode Eisenbahnbrücke als Initialzündung für ÖV- Offensive nutzen

Der notwendige Neubau der Eisenbahnbrücke neben oder anstatt der Eisenbahnbrücke ist die Gelegenheit, endlich die zweite Linzer Schienenachse in Verbindung mit einer attraktivierten Mühlkreisbahn sowie die Stadtbahn Linz – Gallneukirchen – Pregarten zu verwirklichen.

Rasches Handeln ist nach jahrelangem Verzögern nun das Gebot der Stunde!

Lenger: „Die Grünen fordern in diesem Zusammenhang die Wiedereinführung der NAVEG, die für den gesamten Öffi-Ausbau im Großraum Linz zuständig sein sollte - also von Stadtbahn nach Pregarten über zweite Straßenbahnachse Linz bis zur Straßenbahn nach Ansfelden“.

Dass Offensiven bei (Stadt)Regionalbahnen Erfolge bringen, zeigen neben Deutschland und seit Jahren die Schweiz, aber auch Salzburg

15 Jahre nach der Bahnreform stellt die Allianz pro Schiene Deutschlands erfolgreichste Regionalbahnen vor. Die Bilanz: Es geht voran mit der Schiene. 15 ausgewählte Bahnen aus allen Bundesländern haben mit ihren Kundenzuwächsen innerhalb weniger Jahre den Beweis erbracht, dass sogar Stilllegungskandidaten zu regelrechten Fahrgastmagneten werden können, wenn das Angebot auf die Fahrgäste abgestimmt wird. Wie das Erfolgsrezept lautet, lässt sich am Beispiel aller 15 Regionalbahnen studieren, die am kürzlich in Berlin mit der Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ vorgestellt wurden: Leistungsfähige Infrastruktur, ein dichter Fahrplan, gute Anschlüsse, moderne Fahrzeuge, einfache Tarife, Kundenorientierung und regionale Verbundenheit des Unternehmens.

Klassenbeste bei den Fahrgastzuwächsen ist die Regiobahn (Nordrhein-Westfalen), die seit 1998 auf der Strecke Kaarst - Mettmann ein Plus von sagenhaften 3790 Prozent eingefahren hat!!

Kurzportraits der besten Regionalbahnen gibt es unter:

<http://www.allianz-pro-schiene.de/deutsch/Die-Allianz-pro-Schiene-stellt-Deutschlands-Erfolgs-Bahnen-vor-.html>

Salzburger Lokalbahn – erfolgreichste Regionalbahn in Österreich

Je mehr Züge auf einer Bahnstrecke unterwegs sind, umso mehr lohnt sich deren Erhaltung: Nicht nur weil sich die Fixkosten auf mehr Züge verteilen, sondern weil gerade dadurch mehr Fahrgäste gewonnen werden. Dass dieses System funktioniert, zeigt in Österreich vor allem die Salzburger Lokalbahn mit mittlerweile jährlich fast 5 Millionen Fahrgästen: Für alle Fahrgäste aus dem nördlichen Flachgau und dem südlichen Innviertel, die täglich in die Stadt Salzburg pendeln, ist die SB-LB die Alternative zum täglichen Stau an den Stadteinfahrten.

96 Verbindungen von 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr - „**U-Bahnqualität**“ in die Region **Flachgau**

- **365 Tage (!)** im Jahr Halbstunden-Takt, zur „Rush hour“ im Viertelstunden-Takt
- **rd. 15.000 Fahrgäste** pro Tag (gesamt 2009: rd. 5 Mio.)
- **3 mal mehr Fahrgäste** in nur 15 Jahren (1995: 5000 Fahrgäste pro Tag)

Standortfaktor Regionalbahn – regelmäßiges Zugangebot für Arbeit & Freizeit

Der rund 35 Kilometer lange Schienenstrang verläuft vom Salzburger Lokalbahnhof unter dem Hauptbahnhof durch den nördlichen Flachgau nach Lamprechtshausen, mit einer Abzweigung in Bürmoos ins oberösterreichische Trimmelkam. Insgesamt werden 27 Haltestellen bedient.

„Regionalbahnen sichern Mobilität in der Region. Sie werden mehr genutzt, als vergleichbare Busverbindungen und sie sind ein bedeutender Standortfaktor: Der Immobilienwert in Gemeinden mit Regionalbahnanschluss ist um 20 bis 100 Prozent höher als in Gemeinden ohne Bahn“, betont Lenger.

Erfolgsfaktoren der Salzburger Lokalbahn

365 Tage im Jahr Halbstunden-Takt – zur „Rush hour“ Viertelstunden-Takt

Die SB-LB bietet den Fahrgästen von 5:00 Uhr früh bis 24:00 Uhr, von Montag bis Sonntag, einen durchgehenden Halbstundentakt. Darüber hinaus bietet sie zu den Hauptverkehrszeiten einen Viertelstunden-Takt – dies bringt „U-Bahnqualität“ in die Region. Insgesamt gibt es täglich 96 Verbindungen auf der Lokalbahnstrecke.

Eilzugtakte – schnelle Schiene für PendlerInnen

Zwischen 16.00 Uhr und 19:00 Uhr wird ein Viertel-Stunden-Takt von Salzburg nach Oberndorf – Bürmoos – Lamprechtshausen bzw. ein durchgehender Halb-Stunden-Takt von Salzburg nach Oberndorf – Bürmoos – Trimmelkam (ohne Umsteigen!) angeboten. Die Eilzüge stoppen nur nach Haltewunsch.

Nachtservice für Nachschwärmer

Am Wochenende und vor Feiertagen wird ein zusätzlicher Service für Nachschwärmer, die in der Landeshauptstadt unterwegs sind, angeboten: Der so genannte „NachtExpress“ fährt Samstag und Sonntag um 00:00 bzw. 02.00 Uhr in Salzburg ab, in der Gegenrichtung gibt es um 00.55 Uhr einen Zug ab Trimmelkam bzw. um 01.15 Uhr ab Lamprechtshausen in die Landeshauptstadt.

SchaffnerInnen machen's persönlich – ZugbegleiterInnen in jedem Zug

Die persönliche Betreuung des Kunden wird bei der SB-LB groß geschrieben. Ob es um Auskünfte aller Art geht oder um ein Taxi, mit dem man von einer Haltestelle abgeholt werden will: Die ZugbegleiterInnen helfen beim Ein- und Aussteigen mit Kinderwägen und Fahrrädern und verkaufen im Zug natürlich auch Fahrkarten.

Optimale Verkehrsdrehscheiben am Einstiegs- und Ausstiegspunkt

Der SB-LB-Bahnhof ist perfekt in das Öffentliche Verkehrsnetz eingebunden: Vom Lokalbahnhof, der direkt unter dem Salzburger Hauptbahnhof liegt, sind alle anderen städtischen und überregionalen Öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar.

Auch der Endbahnhof Trimmelkam neben der alten Kohlengrube hat eine wichtige Funktion: Er ist die Verkehrsdrehscheibe zwischen dem Zentralraum Salzburg und

dem Innviertel. Neben einer Park&Ride-Anlage sind hier auch die Buslinien angebunden.

Zum Vergleich: Fahrgastzahlen Oö. Regionalbahnstrecken:

LINZER LOKALBAHN:

rd. 1,9 Mio. Fahrgäste im Jahr (auf Gesamtstrecke bis Neumarkt)

MÜHLKREISBAHN:

rd. 1,8 Mio. Fahrgäste im Jahr (Gesamtstrecke bis Aigen-Schlägl)

DONAUUFERBAHN:

rd. 1,0 Mio. Fahrgäste im Jahr (Gesamtstrecke bis Sarmingstein)