

ANTRAG

Antragsteller*in: *Martin Gatzweiler, Elija Lambourne, Gregor Stadler*

Tagesordnungspunkt: *16. Weitere Anträge*

A2: OÖ-Öffis auf eine neue Stufe heben

Antragstext

1 Oberösterreich ist ein flächenmäßig großes Bundesland mit vergleichsweise
2 geringer Bevölkerungsdichte, viel Natur und einigen urbanen Zentren. Daher ist
3 das Auto für viele nach wie vor das Hauptverkehrsmittel. Doch gerade jungen
4 Menschen steht oft kein eigenes Auto zur Verfügung – sei es, weil sie noch zu
5 jung für den Führerschein sind, aus Klimaschutzgründen bewusst darauf verzichten
6 oder sich die Anschaffung und den Unterhalt schlicht nicht leisten können.

7 Gleichzeitig wächst der Anteil älterer Menschen, für die das Autofahren mit
8 zunehmendem Alter schwieriger oder unsicherer wird – auch sie sind zunehmend auf
9 barrierefreie, gut erreichbare öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

10 Mobilität ist jedoch auch eine Frage der Chancengerechtigkeit: Niemand sollte
11 aufgrund seiner finanziellen Situation vom gesellschaftlichen Leben
12 ausgeschlossen sein. Umso wichtiger ist ein gut ausgebauter und verlässlich
13 finanzierter öffentlicher Verkehr.

14 Leider ist dieser derzeit häufig unzureichend ausgebaut, unterfinanziert oder es
15 mangelt an kreativen, niederschweligen Lösungen. Besonders deutlich zeigt sich
16 das an aktuellen Budgetkürzungen bei drei oberösterreichischen Lokalbahnen –
17 etwa der Almtalbahn und Mühlkreisbahn [1]. Dabei sind Investitionen in den
18 öffentlichen Verkehr nicht nur aus sozialer, sondern auch aus ökologischer und
19 ökonomischer Sicht sinnvoll, da sie langfristig geringere externe Kosten
20 verursachen als andere Verkehrsmittel. Wir stehen entsprechend für Ausbau- und
21 Attraktivierung statt Einstellung.

22 Ein starker öffentlicher Verkehr ist daher kein Luxus, sondern eine zentrale
23 Voraussetzung für soziale Teilhabe, Klimaschutz und nachhaltige
24 Regionalentwicklung.

Schiene stärken: für nachhaltige, leistungsfähige, komfortable Mobilität

Die Schiene bietet gegenüber der Straße zahlreiche Vorteile: Sie ist komfortabler, sicherer und – insbesondere bei Elektrifizierung – deutlich umweltfreundlicher. Auch die Möglichkeit, die Fahrzeit produktiv zu nutzen, macht den Zug attraktiver – nicht nur für Pendler:innen, sondern auch für Studierende und Berufstätige.

Daher fordern wir:

- den gezielten Ausbau und die Elektrifizierung bestehender Schienenstrecken,
- den zweigleisigen Ausbau sowie die Beschleunigung von Bestandsstrecken zur Kapazitätssteigerung und attraktiveren,
- moderne Infrastruktur und Zugmaterial zur Verkürzung der Fahrzeiten,
- Lückenschlüsse für eine bessere regionale und überregionale Vernetzung.

Dringende Ausbaustufen:

- Pyhrnbahn – für eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung,
- Summeraubahn – für bessere Anbindungen ins östliche Mühlviertel und Richtung Tschechien,
- Neue Strecke nach München – für eine schnelle und direkte Verbindung in den süddeutschen Raum [2].

Zwar handelt es sich bei allen um Bestandsprojekte – doch die entscheidende Frage ist, ob sie jemals über den Projektstatus hinauskommen. Wir fordern endlich Tempo und klare Priorisierung, denn jedes weitere Jahr der Verzögerung ist untragbar.

Neue Schienenachse(n) und Verkehrslösungen für den Großraum Linz

51 Kaum ein Thema bewegt die Linzer:innen so sehr wie die angespannte
52 Verkehrssituation. Zeitverlust durch Staus oder ineffiziente, langsame Öffis
53 bedeutet nicht nur individuellen Frust, sondern verursacht auch realen
54 volkswirtschaftlichen Schaden [3]. Zahlreiche Projekte stehen seit Jahren auf
55 der Agenda – doch umgesetzt wurde bisher wenig. Die dringend benötigte
56 Verlängerung der Straßenbahn nach Pichling und zum Bahnhof Ebelsberg fehlt
57 ebenso wie der Lückenschluss der Linie 43 zur Trauerkreuzung.

58 Die Geschichte der neuen Schienenachse Linz ist besonders frustrierend: Bereits
59 2010 als große Lösung angekündigt [4] – inklusive aufwendig produziertem
60 Werbevideo [5] – war der Baustart ursprünglich für 2015 geplant. Heute, im Jahr
61 2025, ist von Bauarbeiten keine Spur. Das Projekt wurde stillgelegt, während
62 teils absurde Alternativvorschläge präsentiert wurden. 2019 folgten neue
63 Konzepte: zwei 0-Bus-Linien, eine Stadtbahn mit Anbindung an Gallneukirchen,
64 Pregarten und Hagenberg sowie eine Neugestaltung der Mühlkreisbahn. Doch erneut
65 blieb es bei Visualisierungen von Haltestellen und Studien ohne bauliche
66 Umsetzung. Hinzu kommen etwaige unausgereifte Konzepte, wie etwa der Vorschlag,
67 dass Lokführer:innen während der Fahrt an Zwischenstationen den Führerstand
68 wechseln sollen [6]. Auch die geplante Verlängerung zum neuen Bahnknoten
69 Kremsdorf über Haid und Ansfelden ist bislang nicht über das Planungsstadium
70 hinausgekommen.

71
72 Dieses schleppende und verzögernde Vorgehen ist für die Bürger:innen nicht
73 tragbar. Denn während wir ein paar Meter Gleise legen, baut China ganze Städte.

74 Neben der endlich notwendigen Realisierung der neuen Schienenachse als Stadtbahn
75 braucht es mittelfristig auch weitere Schritte, um die Linzer Innenstadt zu
76 entlasten und die Mobilität zukunftssicher zu gestalten. Dazu zählen:

- 77 • die Entlastung der stark frequentierten Straßenbahnachse über die
78 Landstraße - sowie Umsetzung der angedachten Verlängerungen um
79 Lückenschlüsse zu erreichen,
- 80 • der Ausbau innerstädtischer Querverbindungen,
- 81 • die bessere Anbindung neuer Entwicklungsgebiete,
- 82 • sowie wichtige Lückenschlüsse im Netz
- 83 • und der Ausbau schneller, leistungsfähiger Schnell-Verbindungen im
84 gesamten Stadtgebiet

85 • sowie Aufschluss an die Nachbargemeinden.

86 Daher fordern wir:

- 87 • Schnelle Entscheidungen und zügigen Baustart statt weiterer Verzögerungen
88 und jahrelangem Stillstand statt Provisorien Bürokratieabbau und schlanke
89 Genehmigungsverfahren für Projekte, bei denen das öffentliche Interesse
90 klar gegeben ist,
- 91 • Direkte Anbindung der Stadtbahn an das bestehende Schienennetz, um die
92 Linzer Bahnhöfe effizient zu verbinden,
- 93 • Prüfung eines vollautomatischen Betriebs, um hohe Taktfrequenzen zu
94 ermöglichen, Personalengpässe zu vermeiden und langfristig Kosten zu
95 senken,
- 96 • Finanzielle Beteiligung des Bundes, wie in Wien bei vergleichbaren
97 Projekten – denn moderne Infrastruktur ist eine gemeinsame Aufgabe.

98 **Flexible Mobilität abseits der Schiene: moderne** 99 **Bussysteme für alle Lebenslagen**

100 Schienengebundene Verkehrsmittel sind zweifellos leistungsfähig, aber auch teuer
101 in Planung, Bau und Betrieb – und sie lassen sich nicht flächendeckend bis vor
102 jede Haustür führen. Entsprechend sind wir nicht so vermessen, eine Schiene vor
103 jede Haustür zu fordern – vielmehr drängen wir auf Tempo bei den Bestandsplänen
104 und setzen ansonsten auf intelligente Lösungen. Daher ist es sinnvoll, ergänzend
105 auf ein starkes, gut ausgebautes Bussystem zu setzen. Insbesondere auf
106 Hauptverkehrsachsen und zu Stoßzeiten sollen Busverbindungen wie bisher – oder
107 verstärkt – zum Einsatz kommen.

108 Gleichzeitig gibt es Herausforderungen: viele wenig genutzte Linien in
109 Randzeiten, ineffiziente Leerfahrten sowie das ungelöste Problem der „letzten
110 Meile“ – also der Verbindung vom Wohnort zur nächsten Hauptverkehrsverbindung.
111 Ein pauschaler Ausbau des Liniennetzes würde hier zu enormen Kosten für Fuhrpark
112 und Personal führen, ohne die tatsächliche Nutzung signifikant zu steigern.

113 Statt eines Busses, der am Wochenende nur viermal täglich fährt, ist ein gut
114 organisiertes Anrufsammeltaxi oft die deutlich bessere Lösung. Es bringt
115 Menschen zuverlässig und flexibel dorthin, wo sie wirklich hinmüssen – und das
116 zu Zeiten, die dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

117 Deshalb braucht es flexible, bedarfsorientierte Systeme: Modelle wie
118 Anrufsammeltaxis oder On-Demand-Shuttles sollen stärker genutzt und systematisch
119 ausgebaut werden. Diese können Fahrgäste gezielt zu zentralen Knotenpunkten
120 bringen oder wenig nachgefragte Verbindungen effizient abdecken – angepasst an
121 reale Mobilitätsmuster.

122 Mithilfe moderner Technologien wie Big Data, Künstlicher Intelligenz und
123 dynamischer Routenplanung können solche Systeme intelligent gesteuert und
124 laufend optimiert werden. Zudem sollen – sobald rechtlich und technisch möglich
125 – auch autonome Kleinbusse („Cyberbusse“) in Pilotprojekten erprobt werden, um
126 langfristig ein kosteneffizientes, flächendeckendes Mobilitätsangebot im
127 ländlichen Raum zu schaffen.

128 Daher fordern wir:

- 129 • Bedarfsgerechten Ausbau von On-Demand Shuttles, Anruf-Sammel-Taxi Lösungen
130 und regulären Buslinien

131 **Car-Sharing & Bike-Sharing: interoperabel,** 132 **überregional, nutzerfreundlich**

133 Derzeit leidet der Ausbau von Car- und Bike-Sharing-Angeboten unter zahlreichen
134 Schnittstellenproblemen. Unterschiedliche Apps, Abrechnungssysteme und
135 technische Standards führen dazu, dass Netzwerkeffekte ausbleiben und die
136 Nutzung für viele unattraktiv bleibt. Besonders im ländlichen Raum hemmen diese
137 Barrieren eine breitere Nutzung und Verbreitung.

138 Um diese Hürden zu beseitigen, soll das Land Oberösterreich standardisierte
139 digitale Schnittstellen zur Verfügung stellen. Ziel ist es,
140 Anbieterübergreifende Interoperabilität zu schaffen – also die Möglichkeit, Car-
141 und Bike-Sharing-Dienste verschiedener Anbieter nahtlos zu nutzen, ohne hohe
142 Wechselkosten oder technische Einschränkungen.

143 Dabei geht es nicht um ein staatliches Monopol, sondern um die Förderung von
144 Wettbewerb und Innovation: Durch offene, einheitliche Schnittstellen können
145 Anbieter ihre Dienste leichter integrieren, Nutzer:innen profitieren von mehr
146 Auswahl und komfortablerer Nutzung, und der Markt gewinnt an Dynamik – auch
147 überregional.

148 **Innovation zur Kostenreduktion**

149 Die Kosten für öffentlichen Verkehr insbesondere im Personalbereich sind enorm,
150 außerdem macht der demografische Wandel Personal rar – umso wichtiger ist es,
151 jede Möglichkeit zur Reduktion konsequent zu nutzen. Deshalb fordern wir die
152 aktive Nutzung, Planung und Förderung autonomer Fahrzeuge und KI-gestützter oder
153 fernüberwachter Steuerungssysteme auf Schiene, in Straßenbahn und Bus. Zudem
154 sollen – sobald rechtlich und technisch möglich – auch autonome Kleinbusse
155 („Cyberbusse“) in Pilotprojekten erprobt werden, um langfristig ein
156 kosteneffizientes, flächendeckendes Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu
157 schaffen.

- 158 [1] <https://www.derstandard.at/story/3000000270525/oberoesterreich-wehrt-sich-gegen-das-geplante-aus-dreier-lokalbahnen?ref=niewidget>
159
160 [2] <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/neue-innkreisbahn-von-linz-nach-muenchen-in-80-minuten;art4,3916793>
161
162 [3] <https://ooe.orf.at/v2/news/stories/2861141/>
163 [4] https://www.linz.at/medienservice/archiv/2010/201012_54793.php,
164 https://www.linzwiki.at/wiki/Zweite_Schienenachse/
165 [5] <https://www.youtube.com/watch?v=ZLy8mpUBVhw>
166 [6] <https://www.linza.at/sbahn2023/>