

Informationsunterlage zur Pressekonferenz von **Bürgermeister Klaus Luger** und **Planungsreferent Stadtrat Dietmar Prammer** zum Thema „**Analyse der Pendlerströme**“ am Mittwoch, 30. März 2022, um 11 Uhr im Alten Rathaus, 443

Aktuelle Daten der Statistik Austria und der Stadtforschung:

Linz ist mit 108.000 Pendler*innen das größte Einpendlerzentrum unter den Landeshauptstädten

Bürgermeister Klaus Luger: „Weiterentwicklung des Wirtschafts-Standorts Linz benötigt offensiven ÖV-Ausbau“

„Umsetzung der Stadt-Seilbahn als innovative und realistische Variante“

Mit mehr als 174.000 Erwerbstätigen und etwa 210.000 Arbeitsplätzen ist Linz Wirtschaftsmotor für Oberösterreich. Zwei Drittel aller Linzer*innen im Alter von 15 bis 65 Jahren stehen im Erwerbsleben. Bestens qualifizierte Mitarbeiter*innen machen es möglich, dass die Landeshauptstadt diese wirtschaftliche Stärke aufweist.

Jährlich wird von der Statistik Austria und der Stadtforschung Linz eine so genannte Erwerbsspendlerstatistik erstellt, die sich auf die Personenanzahl bezieht, die von ihrer Arbeit und zu ihrer Arbeit pendeln.

Sowohl für die städtische Bevölkerung als auch für viele Menschen aus dem Umland stellt Linz den Arbeitsmittelpunkt dar. 108.000 Menschen pendeln laut Statistik Austria zur Arbeit in die Landeshauptstadt. Das bedeutet, dass die Hälfte der in den Arbeitsstätten in Linz erwerbstätigen Personen nicht in der Landeshauptstadt wohnt. Linz ist somit nach Wien

das zweitgrößte Einpendlerzentrum Österreichs. Vor allem in den nahegelegenen Gemeinden nördlich der Donau arbeitet ein großer Anteil der aktiv erwerbstätigen Personen in der Landeshauptstadt.

Fünf von zehn aller in Linz Berufstätigen haben ihren Hauptwohnsitz nicht in der Landeshauptstadt. Im Vergleich dazu gehen bereits 33.000 erwerbstätige Linzer*innen ihrer Berufstätigkeit außerhalb von Linz nach. Diese starken Pendlerverflechtungen machen es notwendig, verstärktes Augenmerk auf zukunftsorientierte Verkehrslösungen für den gesamten Raum Linz zu legen.

Darüber hinaus erfasst die Statistik Austria auch die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort in Straßenkilometern bzw. Autominuten. Die meisten aktiv erwerbstätigen Linzer*innen wohnen übrigens in der Nähe ihres Arbeitsortes.

Einpendler*innen nehmen eine längere Wegstrecke in Kauf. Knapp 33 Prozent fahren zwischen 20 und 40 Kilometer tagtäglich. Fast zwei Drittel brauchen somit täglich 15 bis zu 45 Minuten zu ihrer Arbeitsstätte. Zum Vergleich trennen zwei Drittel der arbeitenden Linzer*innen maximal 9 Straßenkilometer von ihrer Arbeitsstätte. Zwei Drittel der in Linz wohnhaften Bevölkerung benötigt somit maximal 14 Autominuten für ihren Arbeitsweg.

Bürgermeister Klaus Luger unterstreicht, wie wichtig Mobilität für den Wirtschaftsstandort Linz ist: „Das geringere Verkehrsaufkommen als Folge der Covid-Pandemie wird nicht dauerhaft sein. Fakt ist, dass wir, um den Top-Wirtschaftsstandort Linz nachhaltig absichern zu können, schnelle Verbindungen sowohl stadintern als auch regional benötigen. Der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes im Zentralraum ist für die Standortqualität von Linz ausschlaggebend. Die neue Eisenbahnbrücke, die beiden Bypass-Brücken der Autobahnbrücke sowie der Westring nach seiner Fertigstellung bilden dabei Hauptschlagadern dieses Straßennetzes. Die statistischen Auswertungen lassen auch klar erkennen, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs von primärer Bedeutung ist. Um langfristig den Wirtschaftsraum abzusichern, sind leistungsfähige Anbindungen öffentlicher Verkehrsmittel aus und nach Linz entschei-

dend. Direkte Verbindungen zwischen Hauptbahnhof und Industriegebiet sowie zwischen Innenstadt und dem östlichen Stadtraum ab Tabakfabrik sind zukünftig zu verbessern. Die Wege in und nach Linz lassen sich dadurch wesentlich erleichtern. Zweifellos in die richtige Richtung geht das mit dem Land vereinbarte Linzer Nahverkehrskonzept, das neben den neuen Stadtbahnen S6 und S7 eine neue Obus-Achse im Osten sowie neue Bus-Nord-Südverbindungen (Linien 13 und 14) enthält. Dennoch müssen wir weitere Schritte wagen und Konzepte wie beispielsweise die Stadt-Seilbahn endlich weiterdenken“, sagt Bürgermeister Luger.

„Eine der Voraussetzungen für die Umsetzung dieses Nahverkehrskonzeptes ist der viergleisige Ausbau der Westbahn zwischen dem Hauptbahnhof Linz und Kleinmünchen. Dieser wird eine Taktverdichtung im Regionalverkehr ermöglichen. Wir brauchen das, um für die Pendler*innen attraktive Verbindungen zu schaffen. Nur durch diesen Bahnausbau werden dichtere Intervalle und die geplante S-Bahn realisiert werden können. Wir sprechen uns daher für eine raschere Umsetzung der Ausbaumaßnahmen der Westbahn aus. Dieser vierspurige Ausbau ist zudem eine Grundvoraussetzung für die Erschließung des Linzer Südens, wo tausende Wohnungen entstehen. Vom geplanten Verkehrsknoten Ebelsberg wird man dann in sieben Minuten ins Stadtzentrum gelangen können“, betont der Linzer Planungsreferent Stadtrat Dietmar Prammer.

Mehr als die Hälfte der in Linz Berufstätigen haben ihren Hauptwohnsitz nicht in Linz

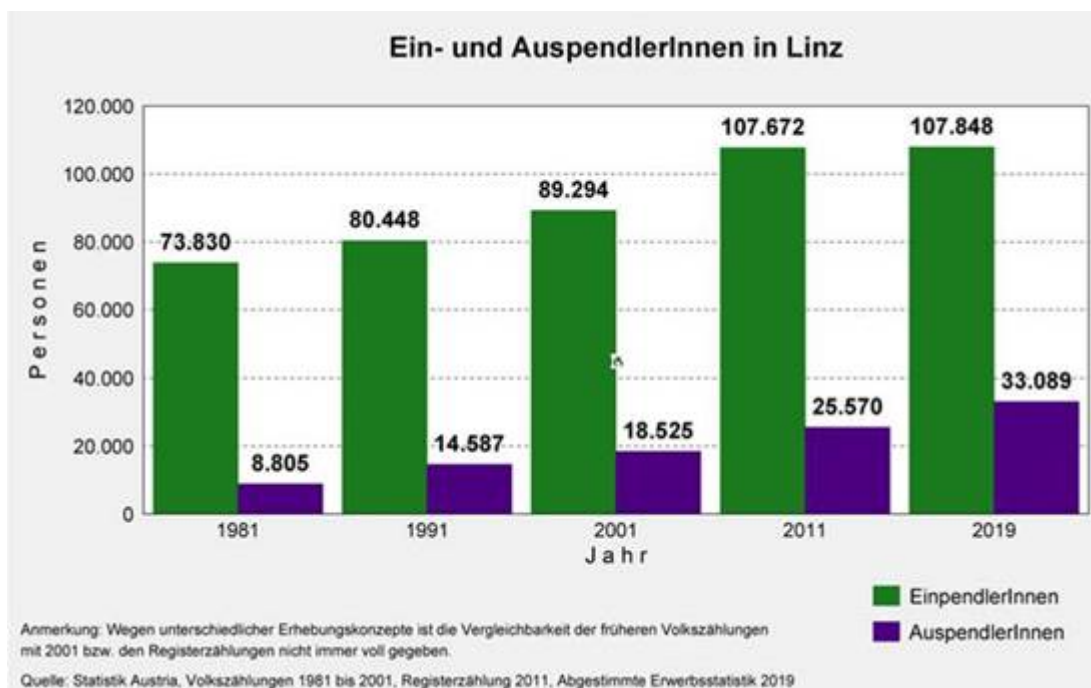
Laut der Pendlerstatistik der Statistik Austria wurden mit Stichtag 31. Oktober 2019 in Summe 107.848 Erwerbseinpender*innen nach Linz gezählt. Gemessen an allen in Linz aktiv Erwerbstätigen liegt der Einpendler*innenanteil bei 51,4 Prozent. Somit haben mehr als die Hälfte der in Linz Berufstätigen ihren Hauptwohnsitz nicht in der Landeshauptstadt. Dieser Vergleich geht von 210.000 Arbeitsplätzen in Linz aus.

Seit 1981 ist die Zahl an Einpendler*innen von 73.830 um rund 46 Prozent gestiegen. Seit 2009 betrug der Zuwachs 7,2 Prozent. Nach 2010 stieg die Zahl der Einpendler*innen moderat und hält bei den erwähnten fast 108.000.

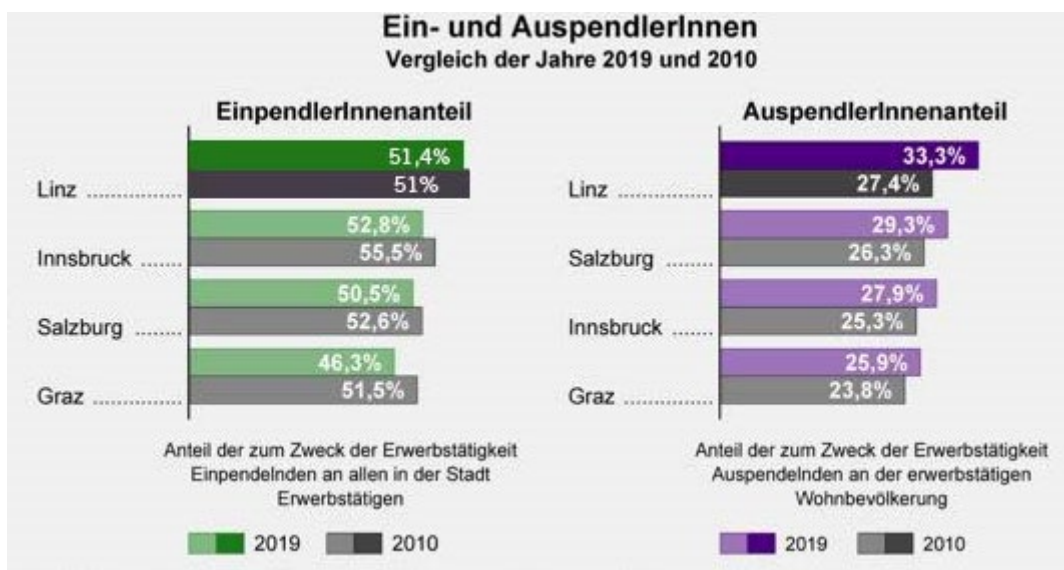
Vergleich zu den Vorjahren:

Ein- und Auspendler*innen Linz				
Jahr	Einpendler*innen	Einpendler*innenanteil	Auspendler*innen	Auspendler*innenanteil
1981	73.830	35,2%	8.805	9,3%
1991	80.448	38,3%	14.587	15,4%
2001	89.294	42,5%	18.525	22,2%
2009	100.595	47,9%	20.850	24,5%
2010	107.010	51%	23.539	27,4%
2011	107.672	51,3%	25.570	29,3%
2012	108.610	51,7%	26.608	30,2%
2013	107.777	51,3%	26.664	29,8%
2014	106.198	50,6%	27.060	29,8%
2015	107.477	51,2%	27.887	30,2%
2016	108.063	51,5%	29.643	31,6%
2017	106.402	50,7%	30.247	31,5%
2018	106.098	50,5%	32.294	32,9%
2019	107.848	51,4%	33.089	33,3%

Wie man aus der Tabelle und auch aus der folgenden Grafik ersieht, ist die Zahl der Auspendler*innen stark gestiegen, nämlich von 9,3 Prozent 1981 auf 27,4 Prozent und zuletzt auf 33,3 Prozent. Das hat auch Auswirkungen auf den ÖV-Ausbau, der in beiden Richtungen ganztags gute Verbindungen bereithalten muss. Dies gilt also für die Wege nach Linz und von Linz. und ganz besonders Richtung Linz Land bzw. Richtung Betriebsbaugebiet Wels.



Die Landeshauptstadt ist nicht nur der Jobmotor von Oberösterreich, sondern ein stark frequentiertes Einpendlerzentrum unter den Landeshauptstädten, sowohl bei Ein- als auch bei Auspendler*innenzahlen. Dies ist ein signifikantes Merkmal einer dynamischen Wirtschaft! Im Vergleich mit allen anderen Landeshauptstädten weist Linz auch die höchste gegenseitige Wirtschafts- und Verkehrsverflechtung mit dem jeweiligen Umland auf.



Vor allem industrienaher Dienstleistungen wie IT, Wirtschaftsservices, die Angebote im Gesundheits- und Sozialwesen oder auch die Tourismusbranche gewannen in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung. Gezielte Investitionstätigkeiten sicherten bestehende Arbeitsplätze bzw. schufen neue.

Auch die Anzahl der Auspendler*innen in Umlandgemeinden ist in den vergangenen Jahren gestiegen. 2010 verließen 23.539 (27,4 Prozent aller erwerbstätigen Linzer*innen) ihren Wohnort Linz und gingen einer Arbeit in einer der Umlandgemeinden nach. Knapp zehn Jahre später (2019) betrug diese Zahl 33.089 Personen (ein Drittel der erwerbstätigen Linzer*innen).

Herkunft der Einpendler*innen: ein Viertel aus Linz-Land, 40 Prozent aus dem Mühlviertel

Zwei Drittel (70.970 Personen, 66 Prozent) der Erwerbseinpender*innen nach Linz kamen 2019 aus dem Nachbarbezirk Linz-Land (25.508 Personen, 24 Prozent) oder einem der vier Mühlviertler Bezirke Urfahr-Umgebung (20.625 Personen, 19 Prozent), Freistadt (10.632 Personen, 10 Prozent), Perg (8.290 Personen, 8 Prozent) und Rohrbach (5.915 Personen, 5 Prozent). Insgesamt besitzen 87,2 Prozent der Einpendler*innen ihren Hauptwohnsitz in Oberösterreich.

Einpendler*innen 2019 nach Wohnbezirk – Top 5			
Rang	Wohnbezirk	Einpendler*innen	Prozent
1	Linz-Land	25.508	23,7%
2	Urfahr-Umgebung	20.625	19,1%
3	Freistadt	10.632	9,9%
4	Perg	8.290	7,7%
5	Rohrbach	5.915	5,5%

Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019 (Stichtag: 31.10.2019)

Von acht Gemeinden aus dem Umland fahren mehr als die Hälfte der dortigen Erwerbstätigen nach Linz arbeiten

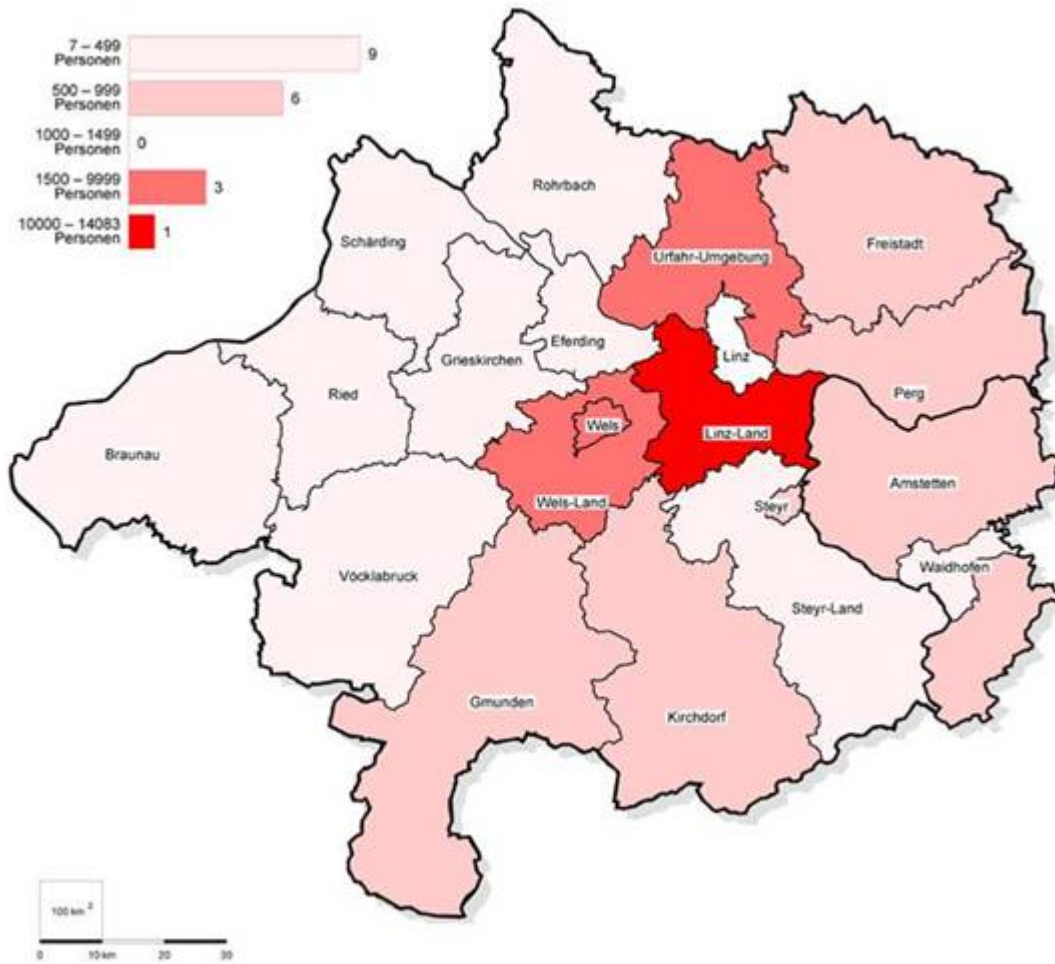
Viele Personen aus den Gemeinden rund um Linz pendeln zum Arbeiten nach Linz. Aus acht Gemeinden (Puchenuau, Lichtenberg, Steyregg, Engerwitzdorf, Altenberg, Gramastetten, Luftenberg, Hellmonsödt) pendeln sogar über 50 Prozent der dort ansässigen erwerbstätigen Bevölkerung nach Linz.

Wohngemeinde der Linz-Pendler*innen Top 5				
Rang	Wohnge- meinde	aktiv Erwerbstä- tige	Einpendler*in- nen	Prozent
1	Puchenuau	2.044	1.242	60,8
2	Lichtenberg	1.390	754	54,2
3	Steyregg	2.525	1.353	53,6
4	Engerwitzdorf	4.568	2.370	51,9
5	Altenberg	2.390	1.232	51,5

Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019 (Stichtag: 31.10.2019)

Zielorte der Auspendler*innen

Etwa 33.000 erwerbstätige Linzer*innen und damit ein Drittel der Erwerbstätigen pendeln aus der Landeshauptstadt in umliegende Bezirke oder andere Bundesländer aus. 42,6 Prozent pendeln nach Linz-Land, etwa 12 Prozent arbeiten im Mühlviertel und etwa 13 Prozent in Wels oder Wels-Land. Insgesamt pendeln 79,5 Prozent in einen anderen oberösterreichischen Bezirk aus. Etwa zehn Prozent pendeln nach Wien.



Auspendler*innen 2019 nach öö. Zielbezirken – Top 5		
Rang	Zielbezirk in OÖ	Prozent
1	Linz-Land	42,6%
2	Wels (Stadt)	7,1%
3	Urfahr-Umgebung	5,9%
4	Wels-Land	5,7%
5	Perg	2,9%

Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019

Pendler*innen nach Wirtschaftsbereichen

Die Ein- und Auspendler*innenanteile in Linz unterscheiden sich je nach Wirtschaftsbranche sehr. In der Land- und Forstwirtschaft und Bergbau fällt der Einpendler*innenanteil sehr gering aus, umgekehrt ist der Auspendler*innenanteil relativ hoch. Ein hoher Einpendler*innenanteil (69 Prozent) und der höchste Auspendler*innenanteil (55 Prozent) verrichten „sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen“. Diese umfassen unter anderem die Vermietung von beweglichen Sachen, Arbeitskräfteüberlassung, Reisebüros, Wachdienste und Gebäudebetreuung.

Top-7 Einpendler*innen nach Wirtschaftsbereichen	
	Einpendler*innenanteil
Herstellung von Waren	70,6 %
Öffentliche Verwaltung	69,8 %
Energieversorgung	69,1 %
Sonst. Wirtschaftl. Dienstleistungen	68,9 %
Finanz- und Versicherungsleistungen	67,7 %
Bau	64,5 %
Gesundheits- und Sozialwesen	62,8 %
Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019 (Stichtag: 31.10.2019)	

In der „Herstellung von Waren“ und „Energieversorgung“ liegt der Anteil an Einpendelnden jeweils bei rund 70 Prozent. Auch der Auspendler*innenanteil liegt in diesen Sektoren über dem Wert für Gesamt-Linz. Am geringsten zeigt sich der Auspendler*innenanteil bei Linzer*innen, die im Grundstücks- und Wohnungswesen oder für Finanz- und Versicherungsleistungen arbeiten (10,5 bzw. 11,7 Prozent).

Gegliedert nach wirtschaftlichen Sektoren ist der Anteil jener, die nach Linz einpendeln, in der Warenherstellung am höchsten, gefolgt von der öffentlichen

Verwaltung, der Energieversorgung, sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen sowie Finanz- und Versicherungsleistungen. Ebenfalls über 60 Prozent verzeichnen der Bau und das Gesundheits- und Sozialwesen.

Distanz zwischen Arbeitsort und Wohnort: 50 Prozent fahren bis zu einer halben Stunde pro Wegstrecke

Von der Statistik Austria wird auch die Distanz zwischen Arbeits- und Wohnort sowie die dafür durchschnittlich auf Straßen benötigte Zeit berechnet. Verzögerungen auf stauanfälligen Strecken werden dabei berücksichtigt.

Wohnort außerhalb Linz und Arbeitsort Linz (Einpendler*innen)	
	Anteil
GESAMT	100%
Distanz in Straßenkilometern	
0-4 km	1,8%
5-9 km	8,9%
10-19 km	22,5%
20-39 km	32,9%
40-59 km	15,7%
60+ km	18,2%
Wegzeit in Minuten	
0-14	14,1%
15-29	35,8%
30-44	22,3%
45-64	11,3%
65 und mehr	16,5%
Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019 (Stichtag: 31.10.2019)	

Rund 33 Prozent der Einpendler*innen fährt zwischen 20 bis 40 Kilometer von ihrer Heimatgemeinde bis zur Arbeitsstätte nach Linz, 23 Prozent zwischen 10 und 19 Kilometer, knapp 16 Prozent 40 bis 59 Kilometer und rund 18 Prozent 60 Kilometer und mehr. Fast zwei Drittel legen täglich 15 bis zu 45 Minuten zu ihrer Arbeitsstätte zurück.



Ausbau des ÖV ist eine „unabdingbare Notwendigkeit“

Mobilität stellt einen wesentlichen Standortfaktor dar. Auch wenn mit der Fertigstellung der Neuen Eisenbahnbrücke und der Realisierung der 4. Donaubrücke/Westumfahrung sich eine Entflechtung der Pendlerverkehrsströme abzeichnet, ist eine Weiterentwicklung des innovativen Wirtschaftsstandorts Linz ohne Ausbau des ÖV nicht vorstellbar.

„Eine gute Infrastruktur ist in vielerlei Belangen wesentlich für Investitionsentscheidungen von Unternehmen. Dazu zählen nicht nur der viel zitierte Breitbandausbau und ausreichende Bildungsangebote für den Fachkräftenachwuchs, sondern auch weiche Standortfaktoren wie ein gutes soziales Netz etwa in der Kinderbetreuung. Eminent wichtig ist der kontinuierliche Ausbau des ÖV, wobei wir in der Vergangenheit nicht untätig gewesen sind. Etwa 600

Millionen Euro wurden allein von der Stadt Linz in den letzten 15 Jahren bereits in den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel investiert, unter anderem in den Ausbau der Straßenbahnlinien ins Umland und in die Erneuerung des Fuhrparks“, sagt Bürgermeister Klaus Luger.

Im Frühjahr 2021 wurde mit einer Übereinkunft von Bund, Land und Stadt ein umfassendes Verkehrspaket für Linz „auf Schiene“ gebracht. Das Linzer Nahverkehrsprojekt beinhaltet neben den neuen Stadtbahnen S6 und S7 eine neue Obus-Achse im Osten.

S6 und S7: Vergabe der Detailplanungen

Künftig soll in Linz die Mühlkreisbahn von Urfahr bis zum Hauptbahnhof durchgebunden (S6) werden, eine weitere S-Bahn (S7) vom Hauptbahnhof zur Universität führen bzw. in weiterer Folge ins Mühlviertel verlängert werden. Voraussichtlich ab 2027 soll der erste Abschnitt vom Hauptbahnhof zum Kepler-Klinikum angefahren werden können. Verknüpft werden die beiden Stadtbahnen mit einer neuen Obus-Achse. Derzeit bereitet das Land Oberösterreich die Vergabe der Detailplanungen vor, zwischen Stadt und Land wird der konkrete Finanzierungsvertrag vorbereitet.

Neue Obuslinien: Vorbereitung der Konzessionsvergabe

Das bestehende Netz der Linz Linien wird um die neuen Obuslinien 47 und 48 erweitert. Mit diesen neuen Obus-Achsen im Osten von Linz wird ein leistungsfähiger und schneller Linienverkehr zwischen der Reindlstraße (nahe dem Mühlkreisbahnhof) und der Neuen Welt ermöglicht.

Die Linie 47 beginnt an der Endhaltestelle Reindlstraße, die Linie 48 in Karlhof. Anfangs werden sie auf der Stadtbahn-Trasse geführt, ab dem Franckviertel geht es dann über den Bulgaripplatz in Richtung Neue Welt. Dadurch wird der Osten der Stadt durch moderne und abgasfreie Obusse erschlossen. Und schnell werden sie auch sein, weil brachliegende Verkehrsachsen genützt werden, wie etwa die ehemalige Hafenbahntrasse. Aktuell bereitet die Linz AG die Anträge für die Vergabe der entsprechenden Konzessionen beim Land Oberösterreich vor.

Enorme Investitionen: 550 Millionen für Stadtbahnen und O-Bus-Linien

Aus heutiger Sicht fallen knapp 500 Millionen Euro für die Linzer Stadtbahn an, die zur Hälfte vom Bund getragen werden. Die andere Hälfte teilen sich Land und Stadt mit einem Schlüssel von 85:15. Das Linzer Nahverkehrsprojekt hat insgesamt ein Volumen von rund 550 Millionen Euro. Die Obus-Verbindung soll vom Land zu 40 Prozent mitfinanziert werden, 60 Prozent zahlt die Stadt.

Buslinien für die Stadteile, bessere Verbindung Hauptplatz – Tabakfabrik – Industriezeile in Planung

Zusätzlich werden neue Buslinien den Norden und den Süden besser mit dem Zentrum verbinden. Die wachsende Bevölkerung in Ebelsberg und Pichling wird über die neuen Buslinien 13 (Urfahr-Pichling) und 14 (Ebelsberg-Hafen) schnelle und direkte Verkehrsverbindungen erhalten. In der Industriezeile / Digitale Meile reagiert die Stadt Linz gemeinsam mit den Linz Linien auf den wachsenden Mobilitätsbedarf in einem besonders dynamischen Stadtteil.

Als neue Herausforderung stellt sich die bessere Verbindung des Stadtzentrums rund um den Hauptplatz mit der Tabakfabrik, dem TechCenter, der Digitalen Meile und der Industriezeile dar. Diesbezügliche Planungen werden in naher Zukunft erfolgen.

Neue Herausforderung: ÖV-Verbindung mit Lanz-Land-Gemeinden und Betriebsbaugebieten bis Wels

Das in Kooperation mit dem Land OÖ. ausgearbeitete Maßnahmenpaket zur Verknüpfung von Bus- und Obuslinien mit überregionalen S-Bahnlinien ist am Weg. Aber damit ist es nicht getan. Um langfristig den Wirtschaftsraum abzusichern, ist es erforderlich, Schnellanbindungen aus und nach Linz-Land bis nach Wels auszubauen.

„Die ÖBB sind zudem abermals aufgerufen, den 4-spurigen Ausbau der Westbahn zwischen Kleinmünchen und dem Hauptbahnhof rascher voranzutreiben“, betont Stadtrat Dietmar Prammer.

Stadt-Seilbahn als innovative und realistische Variante

Auch Mobilitätskonzepte müssen neu gedacht werden. Die Stadt-Seilbahn ist dabei kein unbekanntes Modell. Für die Stadt Linz erweist sich diese etwa von

Ebelsberg/Pichling in den Linzer Norden als notwendig und umsetzbar. Damit könnten weitreichende Stadtteile auf einfachste Art erschlossen werden. Die Planungsexpert*innen der Stadt Linz wissen, dass es sich hierbei um eine realistische Verkehrslösung handelt. Daher bleibt die Unterstützung durch den Bund unumgänglich, zumal im Regierungsprogramm derartige technische Innovationen begrüßt werden.

„Eine Herausforderung für die Stadtplanung in Linz ist auch die Erschließung der neuen Wohnungen in Ebelsberg. Auf dem ehemaligen Kasernenareal und den Sommergründen werden innerhalb von zehn Jahren 3.000 Wohneinheiten entstehen. Wir haben zwar noch einen gewissen zeitlichen Spielraum, was die City-S-Bahn auf der Westbahnstrecke betrifft, aber wir sind der Ansicht, dass wir uns auch andere Lösungsmöglichkeiten überlegen müssen. So sind wir immer noch davon überzeugt, dass das Seilbahnmodell Vorteile bringen kann. Ebelsberg soll aber auch ein möglichst autarker Stadtteil werden, mit Firmen und einer Versorgung vor Ort, damit die Notwendigkeit, ins Stadtzentrum zu fahren, auf ein Mindestmaß reduziert wird“, schließt Planungsstadtrat Prammer.