

Zweigleisiger Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder Planungsstart

Liebe Leserinnen und Leser,
die Pyhrnstrecke ist eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den internationalen Bahnverkehr. Seit den 1980er Jahren bauen die ÖBB daher die Strecke nach und nach abschnittsweise von einem auf zwei Gleise aus. Denn mehr Gleise schaffen Platz für mehr Züge im Personen- und Güterverkehr und brin-

gen kürzere Fahrzeiten. Langfristig soll durch die Ausbaumaßnahmen auf der Pyhrnstrecke eine Fahrzeitverkürzung von derzeit 1 Stunde 26 Minuten auf 1 Stunde 15 Minuten zwischen Linz Hbf. und Selzthal erreicht werden. 20 von 100 Kilometer sind bereits zweigleisig. Kürzlich wurde unser Team beauftragt, die Planungen für einen

weiteren 8,5 Kilometer langen Abschnitt der Pyhrnstrecke aufzunehmen. Derzeit arbeiten wir an der Planung für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Was das ist, lesen Sie unten. Wir legen Wert auf Transparenz und Dialog. Erste Überlegungen zum Projekt möchten wir Ihnen so bald als möglich gerne persönlich vorstellen. Leider wurde unser für April 2020 geplanter Termin für eine Informationsveranstaltung durch die Corona-Krise überschattet. Wir werden, wenn sich die Lage wieder entspannt hat, diese Informationsveranstaltung nachholen. Bis dahin würden wir Ihnen, sobald es die Situation wieder zulässt, in persönlichen Einzelgesprächsterminen für Ihre Fragen zur Verfügung stehen.

Bitte informieren Sie uns per Mail unter projektinformation@oebb.at oder telefonisch unter 05 1778-97-73806, wenn Sie diese Möglichkeit wahrnehmen möchten.

Wir freuen uns, Sie bald persönlich kennen zu lernen!

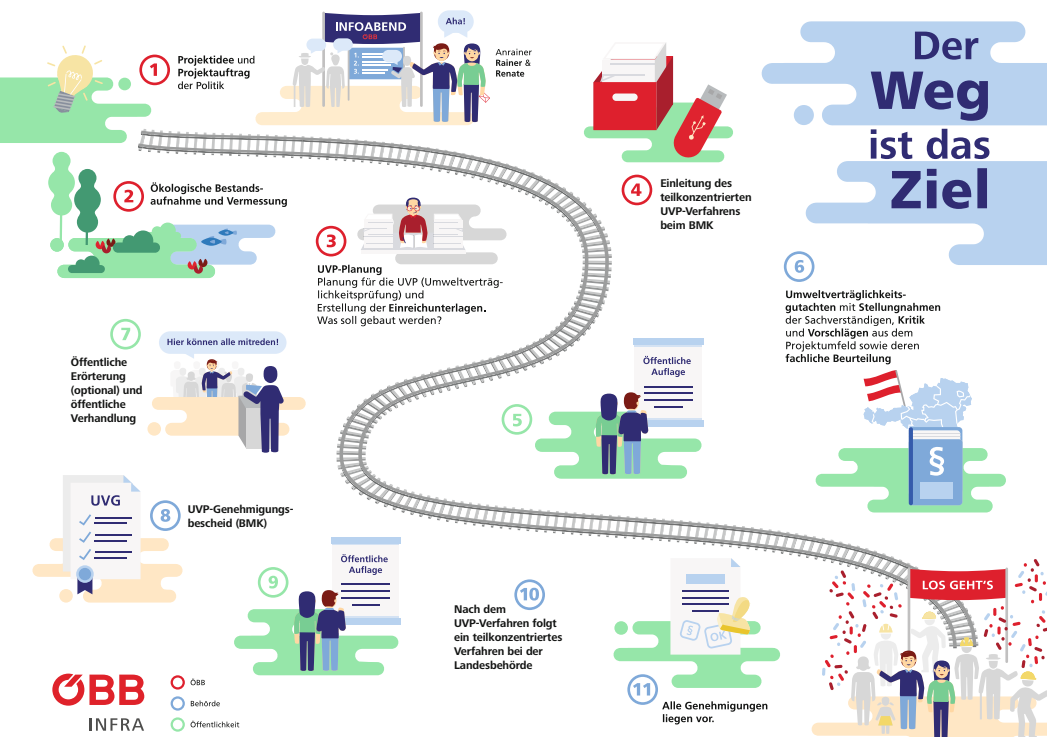
Ihr Projektteam

Wir sind für Sie da:

ÖBB-Infrastruktur AG
Asset Management und Strategische Planung
Projektinformation
1020 Wien, Praterstern 4
projektinformation@oebb.at
infrastruktur.oebb.at

Projektleitung Oberösterreich
4020 Linz, Bahnhofstraße 3
05 1778-97-73806

Mehr Infos unter:
infrastruktur.oebb.at/linz-selzthal



Planungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Der Projektabschnitt verläuft durch ein höchst schützenswertes Gebiet. Unter anderem deshalb ist es erforderlich, die Planungen für den Streckenausbau einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Behörde (Ministerium) zu unterziehen. Aktuell arbeitet das Projektteam an der Erstellung der erforderlichen Planungsunterlagen.

Was ist eine UVP

Aufgabe der UVP ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit und auf fachli-

cher Grundlage, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen und zu bewerten, die ein Vorhaben auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume hat oder haben kann. Um dieses UVP-Verfahren zu ermöglichen, sind umfangreiche Detailplanungen erforderlich. Nach detaillierter Aufbereitung der ÖBB werden die Projektunterlagen als Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zur Prüfung beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

und Technologie (BMK) eingereicht. Im folgenden Verfahren prüfen unabhängige Sachverständige alle umweltrelevanten Wirkungen des Projektes. Ein Gutachten beurteilt dann die Umweltverträglichkeit. Sowohl die eingereichten Unterlagen als auch das Gutachten werden in den Standortgemeinden öffentlich aufgelegt. Jeder Betroffene kann Stellungnahmen oder Einwendungen zum Vorhaben einbringen, die von den Sachverständigen der Behörde bearbeitet werden.

Impressum:

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG
Prod.-Nr.: 117020-0614
Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Wien
Text: ÖBB-Infrastruktur AG
Layout: heiderklausner.at
Fotos/Grafiken: ÖBB/Robert Deopito, ÖBB/Hanno Thurnher
Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, Wolkersdorf
Stand: April 2020

ZWEGLEISIGER AUSBAU

Hinterstoder – Pießling- Vorderstoder

PLANUNGSSTART

Immer rascher ans Ziel

Anstatt des bestehenden Gleises werden im Bereich zwischen den Bahnhöfen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder über die gesamte Länge von 8,5 Kilometer zwei neue Gleise verlegt. Es bietet sich die Gelegenheit in einzelnen Abschnitten die Trasse teilweise zu begradigen. Insbesondere im Bereich der großen Teichlbrücke und der Rettenbachbrücke werden Überlegungen angestellt, die Trasse künftig parallel zur Autobahn A9 zu führen. Die Linien-

verbesserung bringt eine Fahrzeitverkürzung von rund 2 Minuten auf dem 8,5 Kilometer-Abschnitt. Künftig können Züge auf diesem Streckenabschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h statt 100 km/h fahren.

Parallel zum Gleisbau wird auch die Oberleitung komplett erneuert und ein neues elektronisches Stellwerk errichtet. Alle Arbeiten werden zu einem Großteil erfolgen, während der Zug-

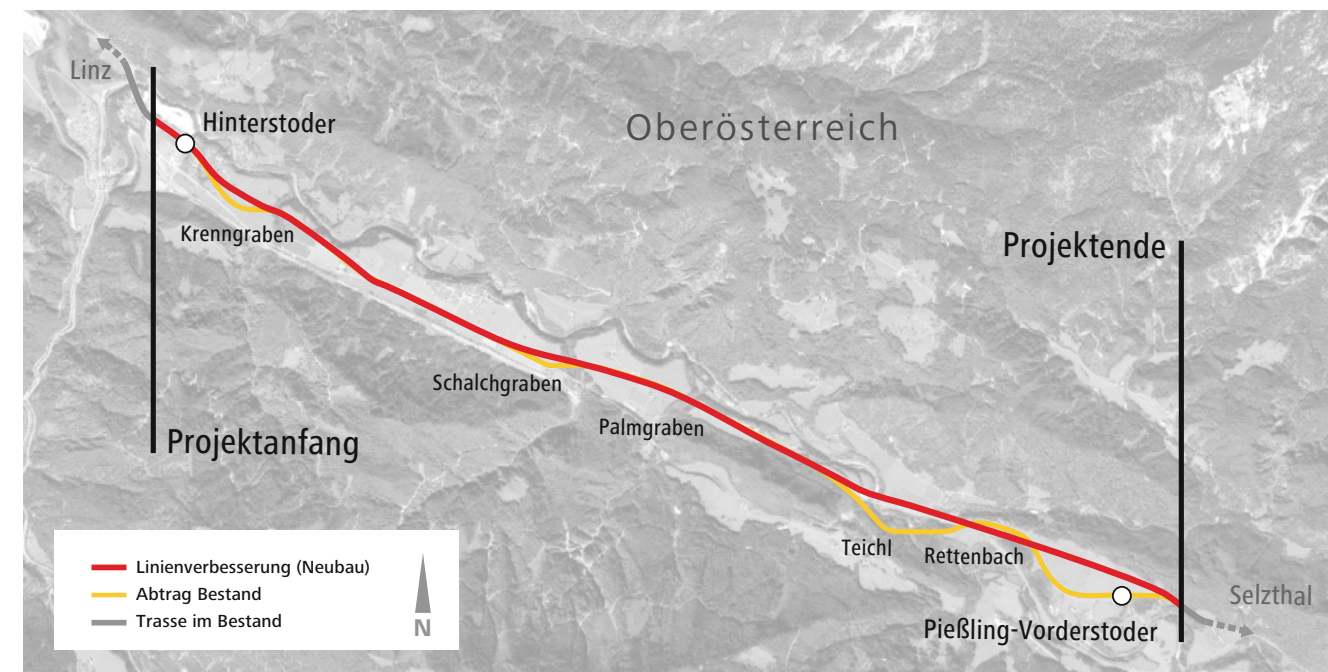
verkehr auf der Pyhrnstrecke aufrecht ist. Fahrgäste werden dadurch vom Umbau kaum beeinträchtigt. Künftig profitieren Reisende durch den Umbau von einem dichteren Zugangebot und etwas kürzeren Fahrzeiten – sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr.

Für Güterzüge – und damit für die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene – entstehen ebenfalls dringend nötige Kapazitäten.

Modernisierung des Bahnhofs Hinterstoder

Stufenfreies Zustiegen in die Bahn, Informationen zu Zugzeiten in Echtzeit, P&R-Anlage für ein einfaches Umsteigen von Auto oder Rad auf den Zug und umgekehrt sowie wettergeschützte Wartebereiche. All diese Annehmlichkeiten bringt die künftige Haltestelle Hinterstoder. Denn diese Bahnstation wird von Grund

auf erneuert. Der Bahnhof Pießling-Vorderstoder wird schon jetzt nicht mehr für Personhalte genutzt und wird im Zuge des Projekts aufgelassen. Durch den zweigleisigen Ausbau können Züge in diesem Bereich einander ausweichen ohne halten zu müssen.



WAS WIRD GEPLANT? MASSNAHMEN DES AUSBAUPROJEKTS

- Ausbau von einem auf zwei Gleise
- Teilweise Begradigung der Strecke
- Umbau des Bahnhofs Hinterstoder
- Neubau von Straßenunterführungen und Anpassungen des Straßennetzes
- Neubau von fünf Brücken

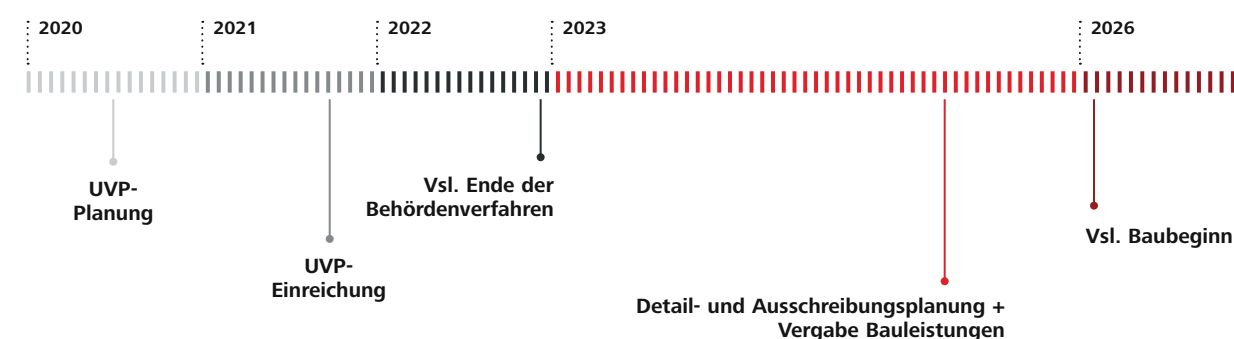
DER AUSBAU BRINGT:

- Mehr Platz für Züge
- Kürzere Fahrzeiten, höhere Pünktlichkeit
- Moderne neue Haltestelle Hinterstoder
- Platz für mehr Güterzüge und damit weniger LKW auf der Straße

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

- Baubeginn: 2026
- Bauende: 2035
- Ausbaulänge: 8,5 Kilometer
- Brücken: 5

Geplante Zeitschiene



Anpassungen im Straßennetz

Kreuzungen zwischen Bahnstrecken und Straßen sind potenzielle Gefahrenquellen im Verkehr. Daher sorgen entlang der Bahnstrecke zahlreiche Unterführungen für ein ungehindertes Queren. Die Eisenbahnkreuzung im Bereich des Zentrums von St. Pankraz (km 70,1) soll auf-

gelassen und durch eine Unterführung ersetzt werden. Im Zuge des Ausbaus werden sämtliche bestehende Unterführungen entweder in gleicher oder geänderter Lage neu errichtet. Dementsprechend werden auch Straßenanbindungen fallweise angepasst.

Fünf neue Brücken

Die topografisch teilweise sehr anspruchsvolle Pyhrnstrecke verläuft zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder durch Gräben und tief eingeschnittene Täler, wie bei der Teichl. Dort muss die Bahnstrecke über Brücken geführt werden. Vier aus der Bahnbauteil bestehende, bereits in die Jahre gekommene Brücken werden im Zuge des Ausbaus neu errichtet und ergänzt: Krenngrabenbrücke, Schalchgrabenbrücke, Palmgrabenbrücke, Teichlbrücke und Rettenbachbrücke. Neue moderne Brücken aus Stahlbeton übernehmen künftig die Last für die nächsten Generationen. Besondere Highlights werden die Umbauten der Teichlbrücke und der Neubau der Rettenbachbrücke sein, die im Neubau Gesamtlängen von 167 und 249 Meter aufweisen.



Große Teichlbrücke

