

Information zum Ausbau zur viergleisigen Weststrecke **Abschnitt Linz – Marchtrenk**

JÄNNER 2017



Foto: ÖBB/Harald Eisenberger

Die Weststrecke – eine
Hauptverkehrsader Österreichs

Nadelöhr zwischen Linz und
Wels

Viergleisiger Ausbau
Linz – Marchtrenk

Aktueller Projektstand
Abschnitt Linz – Marchtrenk

Österreich – ein Teil Europas

Die Weststrecke – eine Hauptverkehrsader Österreichs

Die Weststrecke ist „die“ österreichische Bahnachse. Aufgrund ihrer nationalen und internationalen Bedeutung wurde die Bahnstrecke Wien – Salzburg von der österreichischen Bundesregierung 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt und wird kontinuierlich viergleisig ausgebaut. Ziel ist, eine durchgängige Viergleisigkeit von Wien bis Wels zu realisieren. Der Ausbau der Strecke zwischen Wien und Linz ist beinahe abgeschlossen. In diesem Abschnitt profitieren die Menschen bereits von wesentlich kürzeren Fahrzeiten, modernen Hal-

testellen und hohem Reisekomfort. Insbesondere seit der Inbetriebnahme der 60 km langen Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Wien im Dezember 2012 ist eine neue Zeitrechnung im Ost-West-Verkehr Realität: Mit Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h und einer um 19 Minuten kürzeren Fahrzeit auf der Distanz Wien – Linz hat in Österreich erstmals die Bahn das Auto in die Schranken gewiesen. Heute ist man hier mit der Bahn nicht nur sicherer, sondern auch schneller als mit dem Auto unterwegs.

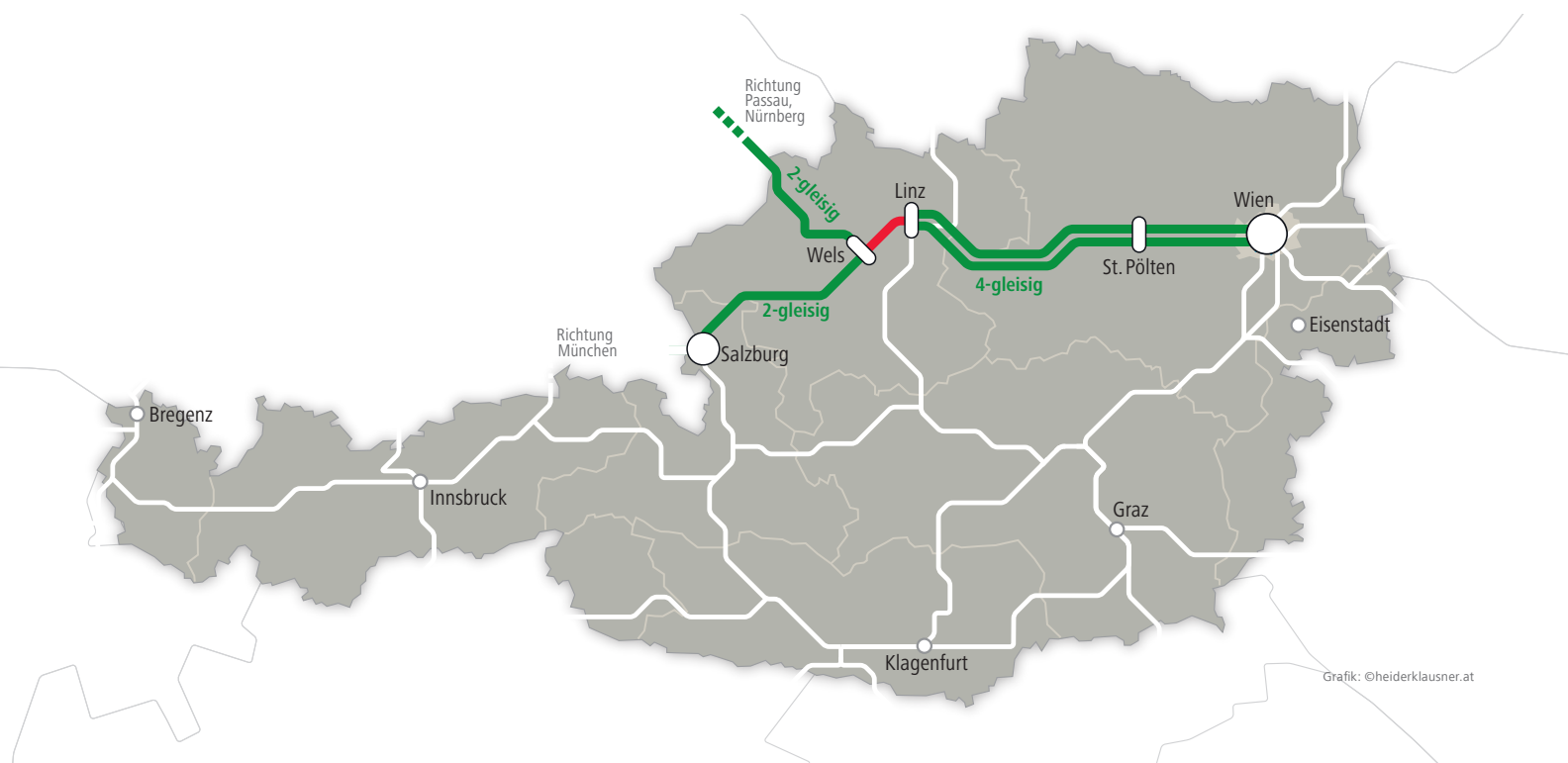
Nadelöhr zwischen Linz und Wels

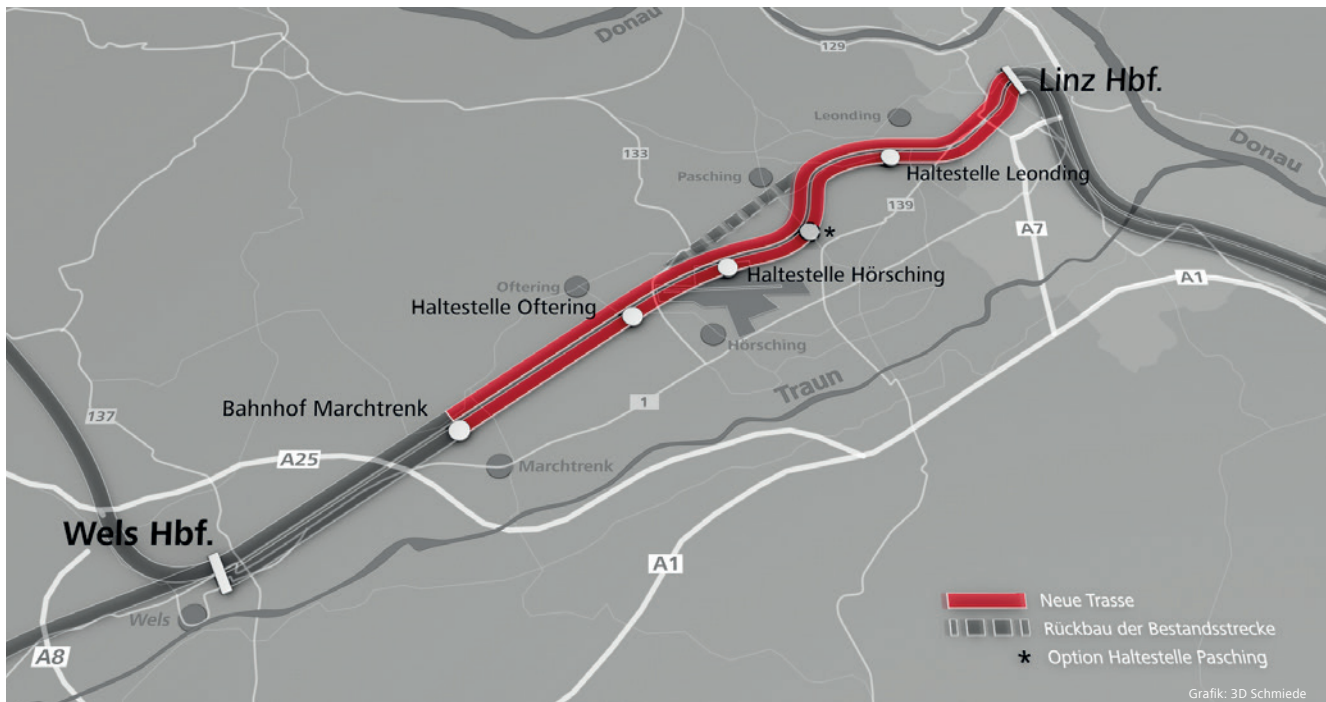
Der nächste notwendige Schritt ist der Ausbau der Strecke zwischen Linz und Wels. Dieser Bereich ist noch zweigleisig und weist einen Kapazitätsengpass auf. Zunehmend verkehren mehr Züge auf der Strecke. Diese sind mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs. Immer wieder müssen langsamere Güter- und Regionalzüge schnellere Personenfernverkehrszüge überholen lassen. Das verursacht Verspätungen. Durch den viergleisigen Ausbau kommen Personen und Güter wieder für viele Generationen pünktlich und sicher ans Ziel.

Vier Gleise Voraussetzung für Taktverdichtung im Regionalverkehr

Die Verkehrsprognose Österreich sagt deutliche Steigerun-

gen der Zugzahlen voraus. Der Güterverkehr wird im stark exportorientierten oberösterreichischen Zentralraum weiter zunehmen. Nicht zuletzt durch die von der Bundesregierung forcierten Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene. Für Pendlerinnen und Pendler bzw. für Schülerinnen und Schüler werden in Zukunft mehr Züge für dichtere Intervalle für einen Taktfahrplan notwendig sein. Dies alles können die bestehenden, schon bereits jetzt stark genutzten zwei Gleise nicht mehr schaffen. Waren es 2010 noch rund 370 Züge täglich, so verkehren derzeit bereits über 400 pro Tag auf der Strecke zwischen Linz und Wels. Rund ein Viertel davon sind Regionalverkehrszüge. Für den Zeitraum nach 2025 wird mit einem Aufkommen von 577 Zügen täglich gerechnet. Auch die Zugzahl im Regionalverkehr wird steigen.





Viergleisiger Ausbau step-by-step

Die Weststrecke wird abschnittsweise ausgebaut. Der Ausbau ist von Wien bis Linz fast abgeschlossen. Zwischen den Bahnhöfen Linz und Wels erfolgt der viergleisige Streckenausbau in den Abschnitten Linz Hbf Westseite, Linz-Marchtrenk und Marchtrenk-Wels. Um so rasch wie möglich die Vorteile der Neubaustrecke zu schaffen, werden Abschnitte teilweise parallel

errichtet. Durch den Ausbau werden höhere Zugfrequenzen und ein Taktfahrplan möglich. Die Basis für ein S-Bahnsystem im Zentralraum Linz-Wels wird geschaffen. Die täglichen Wege zum Arbeitsplatz, zur Schule oder sonstigen Zielen können Bahnfahrerinnen und -fahrer zukünftig noch besser aufeinander abstimmen. Das spart Zeit, erhöht die Lebensqualität und macht die Bahn noch attraktiver.

Viergleisiger Ausbau Linz – Marchtrenk

Zwischen Linz und Marchtrenk werden anstatt der bestehenden Bahnanlage vier neue Hochleistungsgleise für Strecken höchstgeschwindigkeiten bis zu 230 km/h (z.B. railjet) errichtet. Für den Regionalverkehr ist eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h vorgesehen. Die Haltestellen Leonding, Hörsching und Oftring werden neu gebaut. In Pasching werden die Voraussetzungen geschaffen, um später eine Haltestelle Pasching errichten zu können.

Projektauftrag Linz – Marchtrenk

Die Planungen für den Streckenausbau zur Viergleisigkeit zwischen Linz und Marchtrenk erfolgten nach gesetzlichem Auftrag. Verkehrliche Aspekte wurden ebenso berücksichtigt wie u.a. Umweltauflagen, Lärmschutz und ökologische Anforderungen. Auch der Streckenverlauf wurde überdacht. Während der Planungsphasen bis zur Einreichung zu den Behördenverfahren wurden Bürgerinnen und Bürger aus der





Region in die Entwicklung des Projekts einbezogen. Gemeindevertreter, Bürgerinitiativen, Anrainervertreter und Grundstückseigentümer haben ihre Anliegen im Zusammenhang mit dem Projekt in Gemeinde- und Regionalforen eingebracht. Für die Streckenführung wurden fünf mögliche Trassenvarianten entwickelt. Durch die Interessensgruppen wurden Projektwirkungen in den Bereichen Verkehr/Technik, Raum/Umwelt, Kosten/Risiken durch Gewichtung bewertet. Gleichzeitig erfolgte eine fachliche Beurteilung der Projektauswirkungen durch Planer. Auf dieser Basis haben die ÖBB jene Trasse ausgewählt, die nun im UVP-Verfahren seit Dezember 2014 geprüft wird. Nach eingehender Untersuchung durch eine unabhängige Prüfstelle des Bundes wurde diese bereits 2007 als die am besten geeignete bestätigt.

Der zukünftige Streckenverlauf

In Leonding sowie in Oftering und Marchtrenk wird die Trasse am heutigen Bestand ausgebaut. In Leonding verläuft die Trasse durch das Siedlungsgebiet. Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Planung berücksichtigt und werden eine deutliche Verbesserung zu heute bringen. Im Abschnitt Pasching/Hörsching schwenkt die Trasse wenige hundert Meter in Richtung Süden aus. Der Industriestandort Hörsching wird damit besser an die Bahn angebunden. Eine neue Haltestelle Hörsching wird beim Flughafen errichtet. Die bestehende Strecke samt der Haltestelle Pasching und der Bahnhof Hörsching werden aufgelassen, um daraus Flächen zur Nachnutzung, z.B. zur Siedlungsentwicklung, zu schaffen. Gleichzeitig wird die räumliche Zerschneidung in Pasching aufgehoben und das Ortszentrum beruhigt. Mit dieser Lösung ist die geringste mögliche Anzahl an Haushalten von Bahnlärm betroffen.

Die ausgewählte Trasse ist in hohem Maße umweltverträglich und berücksichtigt auch zukünftige Entwicklungstendenzen der Region. Auch während der Bauzeit ergeben sich Vorteile. Der laufende Bahnbetrieb kann auf der Bestandsstrecke weiter verkehren. Insgesamt entstehen durch die Verschnenkung deutlich geringere Kosten als beim Ausbau am Bestand.

Flächenbedarf

Die Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur für die Bahn werden zunehmend komplexer. Heutige Standards fordern andere Gleis- und Sicherheitsabstände, Anlagen für Regenwasser oder Begleitwege für Einsatzkräfte sowie Eisenbahnunterführungen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, ist bei der Neuerrichtung von Bahn-Infrastruktur aktuell ein höherer Flächenbedarf nötig, als in den Anfängen des Bahnbaus. Der viergleisige Neubau der Strecke zwischen Linz und Marchtrenk umfasst insgesamt ca. 137 Hektar (inklusive der heute bestehenden Bahnfläche). Im Vergleich zu einem Neubau an der bestehenden, zweigleisigen Trasse durch den Siedlungsraum von Pasching benötigt die neue Streckenführung unwesentlich mehr Fläche. Die Differenz beträgt rund 7 Hektar. Durch die neue Trassenführung werden die heute bestehenden Bahnanlagen im Bereich Pasching-Hörsching nicht mehr benötigt. Somit können rund 14 Hektar Bahngrund zur Nachnutzung freigegeben werden.

Zuckerrübentransport bleibt auf Schiene

Der Zuckerrübenanbau ist ein wesentlicher Bestandteil der Landwirtschaft in der Projektregion zwischen Linz und Marchtrenk. Die fast 200 Bauern vor Ort lassen ihre Ernte umweltfreundlich auf der Schiene zur Weiterverarbeitung transportieren. Im Zuge des Ausbaus entsteht dafür eine neue Rübenverladeanlage und ersetzt zukünftig die beiden bestehenden Rübenverladeplätze in Marchtrenk und Hörsching. Für den neuen Standort wurden 12 Varianten betrachtet. Die Auswahl der besten Variante erfolgte in Abstimmung mit der RLG – Rübenlogistik GmbH, der Vertretung der Rübenbauern. Angesiedelt wird der neue Platz unweit der Bärenstraße im Gemeindegebiet Marchtrenk südlich der Bahn.

Neue, moderne, barrierefreie Bahnhöfe

Die drei Stationen Leonding, Hörsching und Oftering werden barrierefrei, komfortabel und am Stand der Technik ausgeführt. Jeder Bahnhof wird mit Park&Ride-Anlagen bzw. Bike&Ride-Anlagen versehen. Die zukunftsweisende Planung



Foto: ÖBB/Harald Eisenberger

der ÖBB-Infrastruktur AG zielt darauf ab, die Verkehrsträger Schiene, Straße, Luftfahrt zu verknüpfen.

dabei eine wesentliche Rolle und macht das Bundesland zu einem interessanten Produktions- und Logistikstandort. In der Region rund um den Flughafen Hörsching befindet sich

Mobilität mit Zukunft

Wir legen heute den Grundstein für die Lebensqualität der nächsten Generationen. Der Ausbau der Strecke schont auf lange Sicht unsere Umwelt und hilft mit, die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Denn ein gesundes, leistungsfähiges Schienennetz ist Voraussetzung für umweltfreundliches Bahnreisen – eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Auch im Güterverkehr spielt dies eine Rolle. Für jede Tonne Fracht, die mit einem durchschnittlichen LKW transportiert wird, werden um etwa 18 Mal mehr CO₂-Emissionen erzeugt als beim Gütertransport mit der Bahn.

Impulse für die regionale Wirtschaft

Oberösterreich gilt als führendes Export-, Industrie- und Technologiebundesland. Die gute Verkehrsinfrastruktur spielt

DATEN UND FAKTEN

- Gesamtlänge ca. 16 km
- Baubeginn voraussichtlich 2020
- Verkehrsaufnahme voraussichtlich 2026
- Über 120.000 m² Lärmschutzwände
- 32 Brücken/Ingenieurbauwerke
- 23 Straßen und Wege
- 3 Haltestellen
- 1 neue Rübenverladeanlage
- Gesamtflächenbedarf 137 ha

Wussten Sie, dass ...

- ... eine leistungsfähige Bahninfrastruktur den Standort aufwertet?
- ... fast 200 Bauern der Projektregion ihre Zuckerrüben umweltfreundlich mit der Bahn in die Zuckerfabrik Tulln liefern? Dort entsteht 100% österreichischer Zucker.
- ... im Zuge des Neubaus ökologisch wertvolle Flächen für Pflanzen und Tiere in großem Umfang entstehen?
- ... eine leistungsfähige Bahninfrastruktur der Zersiedelung und damit Versiegelung von wertvollem Boden entgegenwirkt?
- ... ein Ausbau entlang der bestehenden Bahnstrecke fast gleich viel Boden benötigt wie die geplante neue Streckenführung? Der Unterschied sind ca. 7 Hektar.
- ... 14 Hektar der derzeit beanspruchten Fläche nach Bauende durch Rückbau der Bestandsstrecke frei und wieder z.B. zur Siedlungsentwicklung benutzbar werden?
- ... durch die Verschwenkung mind. 20 Häuser bestehen bleiben können, die sonst abgelöst werden müssten?
- ... Züge in großen Kurvenradien ruhiger und komfortabler unterwegs sind?



Foto: ÖBB/ZT_Donau

ein wachsender Industriestandort. Im Zuge des viergleisigen Neubaus kann dieser durch die Verlegung der Trasse im Abschnitt Pasching/Hörsching in die neue Hochleistungsstrecke eingebunden werden. Mit der neuen Haltestelle Hörsching werden zudem Flugverkehr, Bahnverkehr und Individualverkehr (PKW, Bus, Zweirad) verknüpft. Insgesamt ergeben sich durch die positiven Standorteigenschaften, wie die intermodale Verknüpfung und die gute Verkehrserschließung, Impulse für die Entwicklung des Betriebsgebietes. Neue Arbeitsplätze im oberösterreichischen Zentralraum können entstehen. Die neue Haltestelle am Flughafen Hörsching erleichtert PendlerInnen die Anreise. So kann der Wirtschafts-

motor in Oberösterreich weiter angetrieben und die Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden.

Volkswirtschaftlich gesehen rentiert sich die Investition in zukunftsorientierte, umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern für Österreich um ein Vielfaches: Schon während der Bauzeit werden wichtige Arbeitsplatzeffekte generiert, die nationale Wertschöpfung steigt. Auch wenn die neue Strecke bereits in Betrieb ist, wird die Region noch bedeutende volkswirtschaftliche Effekte, beispielsweise durch steuerliche Einnahmen, spüren. So fungieren Bahninfrastrukturprojekte als Konjunkturlokomotive für Österreich.

Aktueller Projektstand Abschnitt Linz – Marchtrenk

Das Projekt befindet sich aktuell in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Verfahren) und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Umwelt geprüft. 14 unabhängige Sachverständige sind dafür am Werk und erstellen in den letz-

ten Monaten ein Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG). Es folgt die Öffentliche Erörterung, im Anschluss wird das Projekt gemäß UVP-Gesetz mündlich verhandelt. Danach wird vom BMVIT ein Umweltverträglichkeitsbescheid ausgestellt, der für den weiteren Projektablauf entscheidend ist.

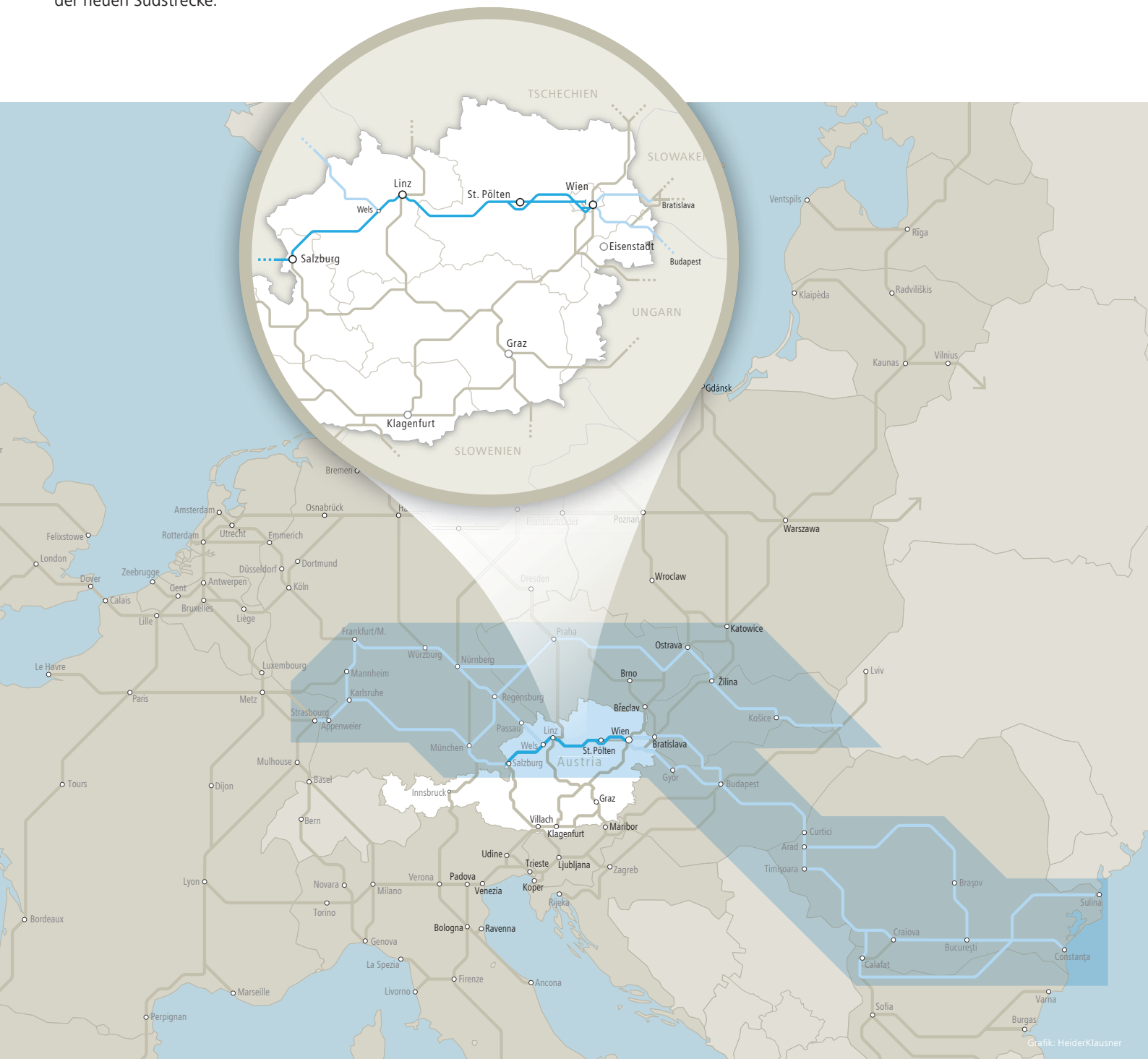


Österreich – ein Teil Europas

Die EU strebt danach Engpässe zu beseitigen, eine moderne Infrastruktur zu schaffen und den grenzüberschreitenden Verkehr flüssiger zu gestalten. Mit der Gestaltung eines trans-europäischen Netzes (TEN) und mit Fokus auf ein Kernnetz aus Hauptverkehrskorridoren sollen diese Ziele erreicht werden. Dies kommt Reisenden und Unternehmen in der gesamten EU zugute. Vier von insgesamt neun Hauptverkehrskorridoren des transeuropäischen Netzes (TEN) verlaufen durch Österreich: der Rhein-Donau-Korridor mit der österreichischen Weststrecke, der Skandinavisch-Mediterrane Korridor über den Brenner, der Orient-Ostmediterrane Korridor mit der Verbindung Richtung Brno und Budapest und der Baltisch-Adriatische Korridor mit der neuen Südstrecke.

Wir denken weiter

Laut Verkehrsprognosen sollen in Österreich der Güter- und der Personenverkehr weiterhin deutlich steigen. Mit dem Zielnetz 2025+, einer Ausbaustrategie von BMVIT und ÖBB für die Zukunft der Bahn in Österreich, wird der Grundstein für den Verkehr von morgen gelegt: Mehr Züge, kürzere Fahrzeiten, moderne Bahnhöfe, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Reduktion der CO₂-Emissionen für eine umweltfreundliche Mobilität. Der viergleisige Ausbau der Strecke zwischen Linz und Marchtrenk leistet einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der österreichischen Klimaziele.



Kontakt:

Wir stehen Ihnen gerne für Fragen zur Verfügung.

ÖBB-Infrastruktur AG**Projektleitung Oberösterreich 1**

Dinghoferstraße 5, 4020 Linz

Tel. +43 732 93000-6130

Marktmanagement und Kommunikation

Team Projektinformation

Elisabethstraße 9

1010 Wien

Mail: infra.kundenservice@oebb.at

infra.oebb.at

Impressum:

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG

Prod.Nr.: 117016-1544

Medieninhaber/Redaktion: ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien

Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, 2120 Wolkersdorf