

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Mag. Günther Steinkellner

und

**Vorstandsvorsitzender der ÖBB Holding-AG Ing. Mag.(FH)
Andreas Matthä**

am

9. Juli 2018

um

11:00 Uhr, im OÖ. Presseclub, Saal B

zum Thema

**"Oberösterreich auf Schiene -
Infrastrukturprogramm und Investitionen in den
Wirtschaftsstandort"**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Oberösterreich profitiert vom Ausbau der ÖBB-Infrastruktur AG

- **218 Millionen € für modernste Bahninfrastruktur**
- **Eröffnung Parkdeck Wels mit 545 PKW-Parkplätzen im Sommer**
- **Investitionen entlang von Summerauer,- Ennstal,- und Pyhrnstrecke**
- **Fortsetzung Bahnhofsoffensive mit Ausbau in Braunau und Wernstein**

Oberösterreich profitiert vom Ausbau der Bahninfrastruktur durch die ÖBB. 2018 investiert die ÖBB-Infrastruktur AG in Oberösterreich 218 Millionen in die Erneuerung, Modernisierung und Erhaltung von Bahnanlagen. Grösste Projekte sind die Modernisierung der Bahnhöfe Wernstein und Braunau, die Errichtung des Parkhauses in Wels (Eröffnung im Sommer), die Fortsetzung der Sicherheitsoffensive bei Eisenbahnkreuzungen auf der Donauuferbahn sowie Modernisierungen entlang der Summerauer,- Pyhrn,- und Ennstalstrecke. Für das größte Bahnprojekt der kommenden Jahre – den viergleisigen Ausbau der Strecke Linz-Wels mit Investitionen von 1,25 Milliarden € - laufen die Planungen auf Hochtouren. Insgesamt investiert die ÖBB-Infrastruktur AG von 2018 bis 2023 in Oberösterreich 1,7 Milliarden €.

Neue Bahnhöfe im Innviertel

Highlights 2018 sind u.a die Modernisierung der Bahnhöfe Braunau und Wernstein um rund 64 Millionen €. Nach dem Umbau des Bahnhofes Schärding (46 Millionen € Investition) handelt es sich um zwei Großprojekte, die den Verkehrsraum Innviertel weiter aufwerten. In Braunau werden 20 Millionen € u.a. in eine Straßenunterführung, eine Fuß- und Radwegunterführung sowie eine Park & Ride-Anlage investiert. Der Bahnhof Wernstein (Investition: 44 Millionen €) ist der „letzte Puzzleteil“ bei der Erneuerung der Strecke Wels-Passau zur Hochleistungsstrecke. Fahrgäste profitieren von einer höheren Reisegeschwindigkeit, mehr Komfort und modernen Bahnhöfen.

Eröffnung des Parkdecks Wels im Sommer

Im Sommer 2018 ist die Eröffnung des Parkdecks Wels mit 545 PKW- und 490 Fahrradabstellplätzen geplant. Das Investitionsvolumen in Wels liegt bei 10,5 Millionen €. Vor allem Pendler/innen nach Linz profitieren von diesem modernen Neubau.

Neue Park&Ride-Anlagen geplant

Ein weiterer Schwerpunkt 2018 in Oberösterreich sind neue Park&Ride-Anlagen. Geplant sind Anlagen in Kirchdorf an der Krems, Neuhofen a.d. Krems, Kematen an der Krems, Rohr-Bad Hall, Lengau und Taufkirchen an der Pram mit insgesamt 362 PKW- sowie 176 neuen Rad-Plätzen. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf 2,4 Millionen €. Damit soll Bahnfahren für Kund/innen in den Bezirken noch attraktiver gemacht werden. Vor allem für Pendler/innen bringen die geplanten neuen P&R-Anlagen eine deutliche Verbesserung für die Anbindung in den Zentralraum.

Modernisierung auf Regionalstrecken

Auf der Summrauerstrecke werden 2018 auf mehreren Streckenabschnitten Gleisneulagen durchgeführt. Auf den Bahnhöfen Pulgarn und Lungitz werden 12,4 Millionen € u.a. in neue Bahnsteige und Haltestellengebäude investiert. Weitere 6,9 Millionen werden für den Bahnhof Kefermarkt (Eröffnung Herbst 2018) aufgewendet. Auf der Ennstalstrecke gehen 2018 die erneuerten Bahnhöfe Losenstein und Reichraming in Betrieb. In Ternberg erfolgte der Baustart für die Bahnhofs-Modernisierung.

Pyhrnstrecke wird weiter aufgewertet

Auf der Pyhrnstrecke werden 2018 die modernisierten Bahnhöfe Neuhofen an der Krems, Kematen und Rohr-Bad Hall eröffnet.

Ausbau des Mobilfunknetzes entlang der Bahnstrecken

Die ÖBB und das BMVIT haben sich gemeinsam mit den heimischen Mobilfunkbetreibern A1, Drei und T-Mobile zum Ziel gesetzt, das Mobilfunknetz entlang von priorisierten Bahnstrecken in Österreich deutlich auszubauen. 100 Millionen Euro sollen in den Mobilfunkausbau investiert werden, wovon 66 Millionen € auf die ÖBB entfallen. Weitere 3,5 Millionen € sind bereits in WLAN-Ausbaumaßnahmen an 33 Bahnhöfen investiert worden, darunter auch mehrere in Oberösterreich. Weitere Maßnahmen sind in Bau oder in Planung – wie etwa der WLAN-Ausbau für die Bahnhöfe Vöcklabruck, Ried im Innkreis und Steyr. Mit der Inbetriebnahme der Anlagen zwischen Wien Mitte und Flughafen Wien wurde die erste Mobilfunk Ausbau-Etappe erfolgreich abgeschlossen. In den nächsten Jahren sollen rund 1.500 Kilometer des heimischen Eisenbahnnetzes besseren Mobilfunkempfang erhalten.

Sicherheitsoffensive für Eisenbahnkreuzungen geht weiter

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert österreichweit jedes Jahr 25 Millionen € in die Erhöhung der Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen - durch technische Sicherung bzw. Auflassung von Eisenbahnkreuzungen. Nachdem im Dezember 2017 auf der Donauuferbahn eine Sicherheitsoffensive mit der Ausrüstung bzw. Auflassung von 30 Bahnübergängen und Investitionen von 16,5 Millionen € abgeschlossen wurde, laufen nun die Vorbereitungen für eine weitere Bauoffensive zwischen Arbing und St. Nikola. Auf der Strecke Lambach-Laakirchen werden die 2016 gestarteten Sicherungsmassnahmen fortgesetzt, wobei geplant ist, bis 2019 insgesamt 1,7 Millionen in die Sicherung von 15 Eisenbahnkreuzungen zu investieren.

„Jahrhundertprojekt“ Viergleisiger Ausbau Linz-Wels

Das größte Projekt auf der Westrecke ist der viergleisige Ausbau Linz-Wels mit Investitionen von 1,25 Milliarden €. Er startet 2019 mit Linz Hbf. Westseite (250 Millionen €). 2020 ist der Baustart für den Abschnitt Linz–Marchtrenk geplant. Für diesen Abschnitt wurde das UVP-Verfahren abgeschlossen. Seit heuer sind auch die Baukosten für den Abschnitt Marchtrenk-Wels im Rahmenplan abgebildet. Der viergleisige Ausbau ist ein „Jahrhundertprojekt“ für Oberösterreich. Für den Personennah- und Fernverkehr sowie Güterverkehr ist er von höchster Bedeutung. Bis 2026 sollen auf der Strecke vier neue Hochleistungsgleise für Streckenhöchstgeschwindigkeiten bis zu 230 km/h errichtet werden. Der Ausbau wird sowohl für den in Oberösterreich stark zunehmenden Personen-, als auch Güterverkehr eine deutliche Verbesserung bringen und ist als Teil des Rhein-Donau-Korridors von internationaler Relevanz.

Viergleisiger Ausbau Ostseite Bahnhof Linz ist abgeschlossen

Ein Großprojekt, der seit 2010 laufenden viergleisige Ausbau des Ostkopfes am Linzer Hauptbahnhof, wurde im Frühjahr 2018 abgeschlossen. Insgesamt wurden für die zwei Kilometer lange Strecke 114,9 Millionen € investiert.

223 Bahnhöfe und Haltestellen in Oberösterreich

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, baut und betreibt die Bahninfrastruktur in Österreich. In Oberösterreich sind das 866 Schienenkilometer – das sind rund 18 Prozent des Gesamtnetzes. Bei der Dichte des Schienennetzes liegt Oberösterreich bundesweit

auf Platz 2 nach Niederösterreich. Insgesamt gibt es in Oberösterreich 223 Bahnhöfe und Haltestellen.

ÖBB Infrastruktur-AG als Lokomotive für Wirtschaftsraum

Mit den Investitionen schafft die ÖBB-Infrastruktur AG modernste Bahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in Oberösterreich. Zugleich wird die oberösterreichische Wirtschaft gestärkt. Rund 80 Prozent der Aufträge zum Ausbau der Bahninfrastruktur werden an heimische Klein- und Mittelbetriebe vergeben. Der Anteil der ÖBB-Investitionen am regionalen BIP von OÖ liegt bei 0,4 Prozent. Nicht nur Bahnzulieferbetriebe und Bahnindustrie profitieren vom Ausbau der Bahninfrastruktur in Oberösterreich: Auch die Wirtschaft profitiert vom modernen Netz sowie Güterumschlagplätzen: So starten 2018 um 43 Millionen € Modernisierungsarbeiten beim Verschiebebahnhof Linz Stadthafen, der den Betrieben im Linzer Hafengebiet deutliche Verbesserungen beim Transport per Bahn bringen wird.

Land Oberösterreich setzt auf Ausbau des ÖV

"Auf Grund der amtlichen Statistiken werden bis 2030 ca. 74.000 zusätzliche, tägliche KFZ-Fahrten im Ballungsraum Linz prognostiziert. Das entspräche dem Beförderungsvolumen einer zusätzlichen 6-spurigen Autobahn, für deren Bau der Ballungsraum keinen Platz mehr finden würde", verdeutlicht Landesrat für Infrastruktur Mag Günther Steinkellner.

Die Auslastung des Straßennetzes im Großraum Linz wird daher in Zukunft noch weiter steigen. In der Hauptverkehrszeit haben die derzeit bestehenden Beförderungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs die Kapazitätsgrenze ebenfalls nahezu erreicht. Der schienengebundene ÖV wird daher aus Sicht einer zukunftsorientierten Landesentwicklung zukünftig eine noch stärkere Rolle bei der Bewältigung der täglichen Arbeits-, Ausbildungs- und Wirtschaftswege einnehmen müssen. „Am Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt kein Weg vorbei. Um die Basis für die zukünftige Weiterentwicklung unseres Verkehrsnetzes schaffen zu können, ist das rasche Vorantreiben der wichtigsten oberösterreichischen Projekte essentiell“, so Steinkellner.

Schieneinfrastruktur die verbindet – Oberösterreich rückt näher zusammen

Unser oberösterreichisches Zielnetz 2030+ gibt die klare Richtung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vor und stellt ebenso ein klares Bekenntnis für einen leistungsstarken öffentlichen Verkehr dar. Zur Versorgung des Nahverkehrs soll

besonders das S-Bahn-Netz dabei sukzessive erweitert werden. Damit verbinden wir die Zielsetzung

- Schrittweise den schienengebundenen Taktverkehr in weitere Regionen des Zentralraumes auszuweiten
- Langfristige positive Entwicklung im ÖV-Bereich des Modal Split
- Entlastungen der stark frequentierten Pendler-Korridore
- Nachhaltige Reduzierung der Emissionen

Die Grundversorgung mit dem öffentlichem Verkehr von den ländlichen Regionen in den Zentralraum auszubauen und Oberösterreich näher zusammenzuführen ist ein politisches Ziel, das sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert und gleichzeitig die wirtschaftlichen Grunderfordernisse der Standortsicherung berücksichtigt. Der Oberösterreichische Zukunftsfahrplan zu Attraktivierung des ÖV sieht folgende wichtige Kernprojekte vor:

- **Mühlkreisbahn**

Vor wenigen Tagen fand die Grundsteinlegung der 'Neuen Linzer Eisenbahnbrücke' statt. Dieses wichtige Infrastrukturprojekt ist die Basis für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in das nördliche und östliche Mühlviertel. "Mit dem Neubau der Eisenbahnbrücke ergab sich die historisch einmalige Möglichkeit, Projekte des schienengebundenen ÖV mitzudenken und eine effiziente, zukunftsfähige Lösung in ein Gesamtverkehrskonzept fließen zu lassen. Der einstimmige Landtagsbeschluss zur Durchbindung der Mühlkreisbahn zum Linzer Hauptbahnhof war ein klares, parteiübergreifendes Bekenntnis für den öffentlichen Verkehr", unterstreicht Steinkellner.

Mit dem Bau der zweiten Linzer Straßenachse, ergeben sich für die Einbindung der Mühlkreisbahn und darüber hinaus der Stadtbahn Gallneukirchen in das Linzer Stadtgebiet besondere Synergieeffekte. Als neue S6 - also als Teil des S-Bahn-Systems - sollen zukünftig Zweisystemfahrzeuge zum Linzer Hauptbahnhof geführt werden. Damit kann der Inselbetrieb der Mühlkreisbahn aufgehoben und eine attraktive Nutzung für die Mühlviertler Pendler/innen gewährleistet werden.

- **Stadt-Bahn-Gallneukirchen-Pregarten**

Den Bewohner/innen der Umlandgemeinden im Nordosten von Linz soll ein schnelles

und attraktives öffentliches Verkehrsmittel in Form einer Stadtbahn als Alternative zum Auto angeboten werden. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass der Verkehr bis 2030 weiterhin deutlich zunehmen wird. Durch die Schaffung eines entsprechend attraktiven ÖV-Angebots sollen potentielle Überlastungen des bestehenden Straßennetzes gedämpft werden.

Der über die nordöstliche Stadteinfahrt führende Regionalbuskorridor entlang der Autobahn A7 weist mit rund 8.100 Personenfahrten/Tag (Erhebungsbasis 2012) eine sehr intensive Fahrgastnutzung auf. Mit der Verlagerung auf den Schienenverkehr könnten Fahrgastpotentiale von rund 13.000 Personen täglich erzielt werden. Die Region zwischen Linz und dem kleinregionalen Kernraum Pregarten/Wartberg ob der Aist/Hagenberg im Mühlkreis ist darüber hinaus großstädtisch geprägt und weist eine außerordentlich starke Wachstumsdynamik auf. Die laufenden Planungen der zweiten Linzer Schienenachse sollen auch hier durch infrastrukturellen Mehrfachnutzen die zukünftige S7 in das S-Bahn-Konzept einbinden. Nach einem intensiven Planungsprozess unter breiter Einbindung der Bevölkerung konnte im Frühjahr 2017 ein entsprechendes Landesraumordnungsprogramm zur Sicherung der empfohlenen Trasse verabschiedet werden.

- **Erweiterung der Straßenbahnlinie 4 Richtung Haid**

Die Region Linz Südwest weist eine dynamische Entwicklung auf. Die Gemeinden sind räumlich, funktional und infrastrukturell miteinander verflochten. Seit Dezember 2016 endet die Straßenbahnlinie 4 beim Schloss Traun. Mit ca. 6,8 Millionen Fahrgästen im Jahr 2017 wurden die Nachfrageerwartungen bereits stark übertroffen. Vom Raum Ansfelden führen 16.000 Wege von/nach Linz. Darüber hinaus bestehen weitere intensive Verkehrsbeziehungen mit Traun, Pasching, Pucking, Neuhofen und St. Marien. Ein wesentlicher Nutzenaspekt soll die Verknüpfung der Straßenbahn mit der Pyhrnbahn darstellen. Die Verbindungsfunktion mit der Pyhrnbahn in Kremsdorf vernetzt somit die Wegepotentiale aus dem Raum Ansfelden nach Traun, Pasching und in den Bereich des Harter Plateaus. Darüber hinaus befassen sich Planungen der Stadt Linz mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von der solarCity bis Pichling/St.Florian.

S1: Garsten – Linz

S2: Wels – Linz

S3: Pregarten – Linz

S4: Kirchdorf – Linz

S5: Eferding – Linz

(S6: Mühlkreisbahn: geplant)

(S7: Pregarten/Gallneukirchen – Linz: geplant)

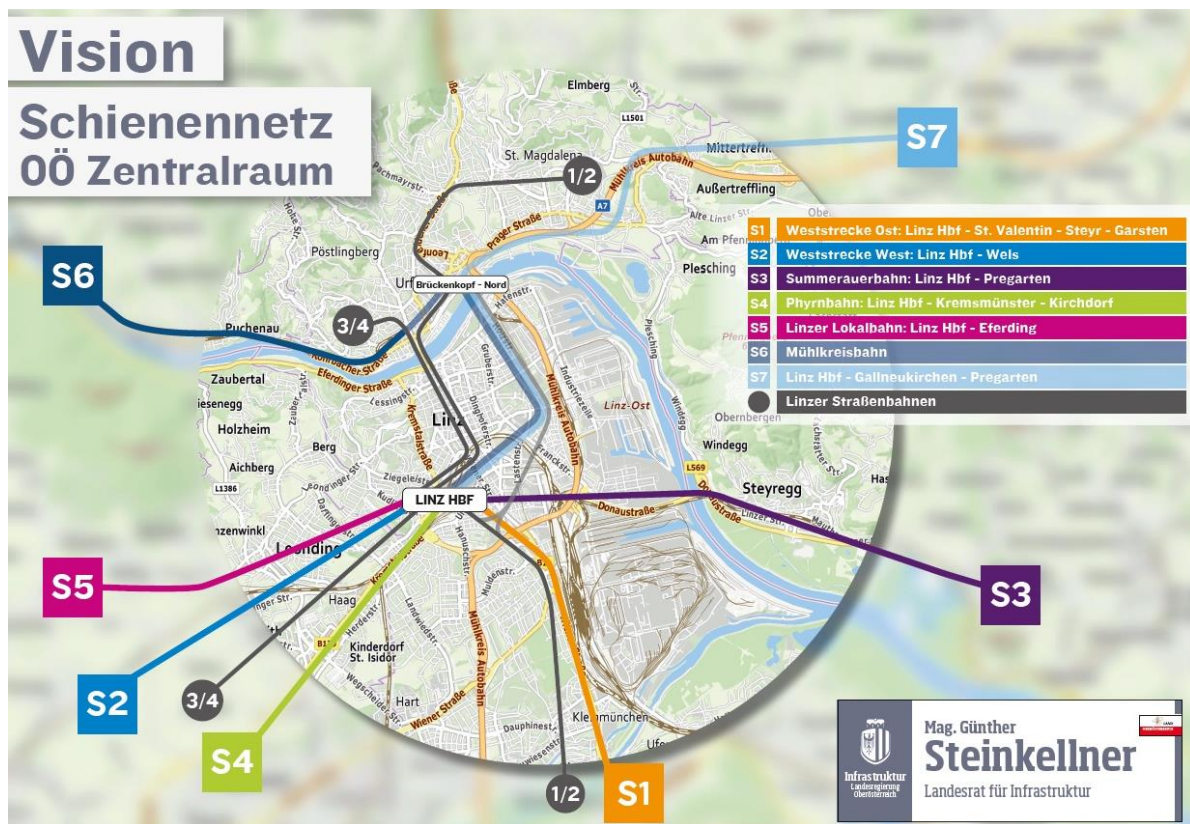


Abbildung 1: Zielbild 2030+ des S-Bahnnetz im Großraum Linz

Quelle: Land OÖ

Ausbau der ÖV-Infrastruktur verlangt Investitionskraft

Leider wurde der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Oberösterreich in den letzten Dekaden vernachlässigt. Deswegen gilt es nun rasch diesen Rückstand aufzuholen. Ein wichtiges Fundament für den Ausbau der Schieneninfrastruktur sind die Ticketeinnahmen. Seit der Ressortübernahme 2015 wird das Ziel des Ausbaus der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur mit großem Eifer vorangetrieben. Nicht nur die erstmalige Zusammenlegung des öffentlichen Verkehrs und des Straßenbaus in ein gemeinschaftliches Ressort erlaubt ein vernetztes strategisches Denken, sondern auch der historisch finanzielle Paradigmenwechsel – erstmals werden mehr Mittel für den ÖV-Ausbau als für den Straßenbau veranschlagt – setzt klare Akzente. Um das Ziel der Öffi-Attraktivierung zu erreichen, bedarf es einem klaren Konzept, welches auch aus dem finanziellen Blickwinkel solide aufgebaut sein muss. Der oberösterreichische Fahrplan sieht vor, die bestehende Infrastruktur abzusichern, zu attraktivieren und sukzessive auszubauen. Für die Umsetzungen dieser wichtigen und erforderlichen Ausbauten braucht es die nötigen finanziellen Ressourcen.

"Ein Öffi-Ticket nach dem 365 Euro Modell ergäbe jährlich zu erwartende Einnahmeverluste von bis zu 14 Mio. Euro. Dieses Geld würde für den Ausbau der Infrastruktur dann zusätzlich fehlen", verdeutlicht Steinkellner. Summiert man diese Einnahmeverluste über eine Frist von 30 Jahren, ergäben sich Ausfälle von bis zu 420 Mio. Euro. Dieser Betrag entspräche der Streichung eines gesamten Kernprojektes. "Ziel unserer Infrastrukturpolitik ist es, attraktive Angebote und eine effiziente Vernetzung der Verkehrsformen zu schaffen. Die wachsenden Nutzungsraten im ÖV-Bereich zeigen, dass der öffentliche Verkehr bei entsprechenden Angeboten gut angenommen wird. Hierfür brauchen wir eine solide finanzielle Basis, welche unter anderem durch die Einnahmen der Ticketverkäufe getragen wird. Diese bilden gleichzeitig die Investitionen in den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs", so Steinkellner. Die Erfolgsfaktoren dafür, dass der öffentliche Verkehr von den Menschen genutzt wird, sind effiziente Frequenzen, abgestimmte Verkehrstaktungen, gute Fahrpreissysteme und ein einfacher Zugang zum ÖV-System. "Das Primärziel ist es, die Investitionskraft für Projekte zu schaffen und diese dann effizient zu realisieren. Wenn ein gutes Grundangebot besteht, können weitere Überlegungen zu Attraktivierungsmaßnahmen wie bspw. vergünstigte Fahrpreise erfolgen", verdeutlicht Steinkellner abschließend.