



INFORMATION

zur Studienreise

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Reinhold Entholzer

am Freitag, den 10. April 2015

zum Thema

S-Bahn im Zentralraum

**Konzept, aktueller Planungsstand und Erfahrungen
der Studienreisen nach Zürich, Bern und St. Gallen**

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

DVR: 0069264

Das S-Bahn-Konzept für den oberösterreichischen Zentralraum

Mit der Vorstellung des ersten Teils der S-Bahn-Studie wurden die Möglichkeiten zur Realisierung einer S-Bahn im derzeitigen Infrastrukturbestand analysiert. *"Die Erstellung dieses ersten Studienteiles war überaus komplex, da die bereits jetzt sehr hohe Infrastrukturauslastung großes planerisches Fachwissen erfordert hat, um den gewünschten S-Bahn-Takt zu Stande zu bringen. Bis zum Sommer 2015 wird auch der zweite Studienabschnitt vorliegen, der die zusätzlichen Infrastrukturbedarfe für die Ausbaustufe 2 der S-Bahn im Zentralraum aufzeigen wird. Auf Basis dieser infrastrukturellen Ergänzungen wird das Ziel eines durchgängigen 30-Minuten-Grundtaktes und einer Verdichtung auf 15 Minuten in den Hauptverkehrszeiten realisierbar sein. Die S-Bahn wird einen wertvollen Beitrag dazu leisten, die Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes zu erfüllen und den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs in Oberösterreich auf 40 % zu heben – was 60 Millionen PKW-Fahrten im Jahr einsparen soll"*, betont Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer.

Die Erstellung eines Konzeptes für ein oberösterreichisches S-Bahn-System wurde aus fachlicher Perspektive vom Schweizer Unternehmen *"Metron Verkehrsplanung AG"* begleitet und von den Verkehrsplaner/innen des Landes Oberösterreich in Abstimmung mit den ÖBB erstellt.

Um von einer echten S-Bahn sprechen zu können müssen grundsätzlich folgende Anforderungen erfüllt sein

Klare einheitliche Haltepolitik: Eindeutige Unterscheidung zwischen S-Bahn (Halt an allen Stationen) und Eilzügen (beschleunigt).

Eindeutiger Takt: Fahrten immer zur selben Minute, Takte über den gesamten Tag ohne Lücken und ohne Abweichungen (auch nicht um 1-2 Minuten, wegen der leichteren Merkbarkeit). Klar strukturiertes Angebot auch in den Tagesrandzeiten und am Wochenende

30 Minuten-Takt: Mindestens in der jeweiligen Haupt-Nachfragerichtung d.h. morgens **in** den Zentralraum und nachmittags bzw. abends **aus** dem Zentralraum in die Region hinaus

Die Planungen für die S-Bahn im oberösterreichischen Zentralraum orientieren sich an zwei Umsetzungsphasen

- **Phase 1:** Umsetzung im Rahmen der Möglichkeiten auf bestehender Infrastruktur
- **Phase 2:** Zielsystem nach Ausbau der Infrastruktur

"Die Planungen für die Realisierung der S-Bahn in der ersten Umsetzungsphase sind mittlerweile weit fortgeschritten, sodass der Zeitplan aus heutiger Sicht jedenfalls eingehalten werden kann und die ersten S-Bahn-Linien mit Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ihren Betrieb aufnehmen können. Neben der Erfüllung aller vorgegebenen Grundbedingungen für eine S-Bahn werden wir bereits in der ersten Realisierungsphase einige Punkte umsetzen können, die sogar von den Schweizer Verkehrsexpert/innen als 'Kür' bezeichnet wurden", betont Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer.

Ausbauphase 1:

Anforderungen und Merkmale des Fahrplans in der ersten Umsetzungsphase des S-Bahn-Systems

| Generelle Minimalbedingungen ("Musts") | Konkrete Umsetzung in Oberösterreich |
|---|--|
| Sehr gute Erschließung des Zentrumsorts – nach Möglichkeit auch "vorgelagerte" ÖPNV-Knoten im Zentrumsort | Einbindung der S-Bahn in den Taktnoten Hauptbahnhof Linz mit guten Fernverkehrsanschlüssen; vorgelagerte ÖPNV-Knoten: zB. Franckstraße, Wegscheid, Ebelsberg |
| Durchgehender Takt, d.h. keine Lücken im Grundtakt, keine Abweichungen | Stundentakt im Grundtakt mit einheitlicher Haltepolitik. Klare Unterscheidung der Zuggattungen S-Bahn und Eilzug |
| Verdichtung zum 30 Minuten-Takt – hohe zeitliche Verfügbarkeit | Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten und bezogen auf die Hauptlastrichtung: In der Morgenspitzen Verdichtungszüge in Richtung Linz, am Nachmittag aus Linz hinaus |
| Einsatz von modernem Rollmaterial | Einsatz von Triebwägen "Talent" und der neuen "CityJets" (barrierefrei), Verdichtung in der Morgenspitze zu Beginn teilweise noch mit nicht barrierefreiem Wagenmaterial |

| | |
|----------------------------|--------------------------|
| Eigener Markenname "Label" | In Vorbereitung für 2016 |
|----------------------------|--------------------------|

| Zusätzliche Bedingungen ("Good to have") | Konkrete Umsetzung in Oberösterreich |
|---|--|
| Verlängerung der Linien über das Zentrum hinaus (d.h. Haltepunkte "nach" dem Zentrum) bzw. Durchbindung zu einem anderen Linienast – man kann in der S-Bahn sitzen bleiben, um an Zielorte außerhalb des Zentrums zu gelangen | Durchbindung durch den Linzer Hauptbahnhof im Bestand auf der Nord-Süd-Achse (Summerauerbahn und Pyhrnbahn) möglich. Für Situation Oberösterreich mit Fahrtschwerpunkt nach Linz aber von untergeordneter Bedeutung |
| Verdichtung zum 15 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten | 15 Minuten-Taktverdichtung in der Morgenspitze auf der Pyhrnbahn |

S-Bahn-System mit unterschiedlichen Spurweiten – Beispiele der Schweizer S-Bahnen bestätigen problemlose Realisierbarkeit

Die im Zuge der Studienreise nach Bern und St. Gallen besichtigten S-Bahnen zeigen deutlich auf, dass unterschiedliche Spurweiten und Antriebssysteme im Schienenverkehr nicht gegen die Realisierung einer S-Bahn sprechen. Die Systementscheidung zwischen Normalspur und Schmalspur hängt von der geplanten Nutzung der Bahn ab. Überall dort, wo eine Schmalspur die Einbindung in ein bereits existierendes Schienennetz erlaubt – welches vor allem die innerstädtischen Zielgebiete besser bedient - ist sie die komfortablere und günstigere Wahl, da Schienenverbindungen umso besser angenommen werden, je weniger Umsteigebeziehungen notwendig sind. *"In Linz haben wir ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz, das durch Projekte wie den Bau der StadtRegioTram nach Traun und der zweiten Straßenbahnachse in den kommenden Jahren maßgeblich erweitert wird. Es wäre aus verkehrsplanerischer Sicht fahrlässig, auf die Chance einer Einbindung weiterer Schienenachsen zu verzichten. Das ist auch eine wesentliche Ableitung, die wir uns vom Schienenverkehrs-Vorbild der Schweiz anschauen können"*, betont Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer im Hinblick auf die geplanten Errichtungen der MühlkreisbahnNEU, der StadtRegioTram Linz – Gallneukirchen – Pregarten und der Weiterführung der StadtRegioTram Linz – Leonding – Pasching – Traun bis nach Ansfelden, welche die Attraktivität des S-Bahn-Systems in Oberösterreich weiter erhöhen werden.

"Insbesondere die spezielle Situation in Oberösterreich mit Linz als zentralen Taktknoten lässt für mich keine andere Entscheidung zu, als den Weg einer Einbindung der RegioTram Projekte zu beschreiten. Mit der StadtRegioTram nach Traun haben wir den ersten Schritt in diese Richtung bereits getan. Wenn wir im Jahr 2014 rund 3,8 Millionen Fahrgäste zählen, was fast eine Verdoppelung der ÖV-Nutzer/innen in diesem Bereich in nur drei Jahren bedeutet, dann sprechen diese Tatsachen für mich eine eindeutige Sprache", betont Landeshauptmann-Stv. Reinhold Entholzer, der ergänzt: "Schon jetzt zeigt das Beispiel der Linzer Lokalbahn ganz eindeutig, dass niemand erwarten würde mit der LILO bis nach Wien fahren zu können. Es ist klar, dass man damit den zentralen Taktknoten Linz ansteuert und dort die Anschlüsse an den Fernverkehr hat."

Auch der oftmals geäußerten Kritik, auf Schmalspurbahnen sei der Fahrgastkomfort nicht sicherzustellen, erteilt Entholzer eine deutliche Absage: *"Eine Garnitur auf einer Schmalspur steht in Sachen der Ausstattung einer Normalspurgarnitur in nichts nach, davon konnten wir uns auch in der Schweiz einmal mehr überzeugen. Dass von manchen Seiten sogar vorgebracht wurde, eine Schmalspur-Bahn würde in den Kurven umkippen, zeigt, wie schrill und leider auch unqualifiziert manche Wortspenden zu diesem Thema mittlerweile geworden sind, was die sachliche Debatte nicht erleichtert."*

Einbindung der Mühlkreisbahn, der Linzer Lokalbahn und der geplanten RegioTram Linz – Gallneukirchen – Pregarten in das S-Bahn-System

Die **Mühlkreisbahn** bietet in den Hauptverkehrszeiten schon jetzt ab Rottenegg einen 15 Minuten-Takt. *"Selbstverständlich ist die Mühlkreisbahn in das S-Bahn-Konzept eingebunden. In Sachen Mühlkreisbahn steht aber das Thema der zu langen Fahrtdauer und der erzwungene Umstieg in Urfahr im Vordergrund. Diese Problematik werden wir aber nur mit der MühlkreisbahnNEU in den Griff bekommen",* so Entholzer.

Die **Linzer Lokalbahn** fährt in den Hauptverkehrszeiten bereits einen 15 Minuten-Takt ab Eferding, sodass hier keine wesentlichen Zusatzarbeiten notwendig sind. Auch die LILO ist im S-Bahn-Konzept berücksichtigt.

Maßnahmen für den Fahrplan 2017 (ab Dezember 2016)

Summerauer Bahn

- **1-h-Takt als Grundtakt** von ca. 5.35 bis 23.35 Uhr (Abfahrtszeit Linz) auf der Strecke Linz - Pregarten
- Taktknoten Linz zur halben Stunde (Anschlüsse IC, S-Bahn Ri. Kirchdorf, Durchbindung möglich)
- **30-Min.-Taktverdichtung** in den Hauptverkehrszeiten (6.00 bis 9.00 Uhr, 13.00 bis 18.00 Uhr) in der Hauptlastrichtung
- ein REX in der Frühspitze, ein REX nachmittags als Verstärker
- Details für Fernverkehr nach Tschechien sind noch abzuklären

Pyhrnbahn

- **1-h-Takt als Grundtakt** von 05.36 bis 23.36 Uhr (Abfahrtszeit Linz) auf der Strecke Linz – Kirchdorf an der Krems, 04.26 bis 23.26 Uhr (Abfahrtszeit Kirchdorf)
- Taktknoten Linz zur halben Stunde (Anschlüsse IC, S-Bahn Ri. Pregarten, Durchbindung möglich)
- **30-Min.-Taktverdichtung** in den Hauptverkehrszeiten (05.00 bis 09.00 Uhr, 13.00 bis 18.00 Uhr) auf der Relation Linz - Kirchdorf bzw. Wartberg an der Krems
- **15-Min.-Taktverdichtung** in der Frühspitze auf der Strecke Neuhofen Linz
- IC und REX-Verkehr ins Pyhm-Priel-Gebiet bzw. nach Selzthal bleibt wie im Bestand (IC und REX bilden 2 Stunden Takt, Anschlüsse und Durchbindungen nach Graz in Selzthal)

Westbahn – West

- **1-h-Takt als Grundtakt** von ca 5.00 bis 23.00 Uhr
- Einbindung in den Taktknoten zur Vollen Stunde möglich – FV-Anschlüsse mit WESTbahn, Umstieg zu anderen S-Bahn-Ästen nur in der Hauptverkehrszeit
- Verdichtungen derzeit nicht möglich, da Strecke ausgelastet
- Verdichtungen auch nicht sinnvoll, da sehr starker Eil- und Fernverkehr

Westbahn – Ost

- **1-h-Takt als Grundtakt** von ca. 5.00 bis 24.00 Uhr
- keine konsequente Einbindung in den Taktknoten möglich – FV-Anschlüsse jedoch gegeben, Umstieg zu anderen S-Bahn-Ästen nicht attraktiv
- Verdichtungen derzeit nicht möglich, da Strecke ausgelastet
- Dichter Eil- und Fernverkehr (IC von St. Valentin, REX aus Richtung Perg und Garsten)

Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung Fahrplan 2017 – Die nächsten Schritte

- 1. Klärung letzter Fahrplandetails**
- 2. Kostenbewertung, Finanzierung – durch zusätzliche Leistungsbestellungen werden mehr Mittel erforderlich (Erzielung eines politischen Konsenses)**
- 3. Vorbereitung der Leistungsbestellungen**
- 4. Branding: Schaffung einer Corporate Identity**
- 5. Geplante Inbetriebnahme der Umsetzungsphase 1 im Dezember 2016**

Phase 2: Schrittweiser Infrastrukturausbau in den nächsten Jahren mit entsprechender weiterer Aufwertung der S-Bahn