

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Mag. Günther Steinkellner

am

5. Oktober 2016

um 11:00 Uhr

OÖ. Presseclub, Saal A, Landstraße 31, 4020 Linz

zum Thema

"Ergebnis der vergleichenden Systemstudie" Zukunft Mühlkreisbahn

Weitere Gesprächsteilnehmer/innen:

- **Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig** (Direktor der Direktion Straßenbau und Verkehr)
- **Dipl.-Ing. Gernot Haider** (Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr) - Projektleiter
- **Dipl.-Ing. Stefan Holzer** (Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr) – Gruppenleiter
- **Dipl.-Ing. Peter Schoop** (Metron Verkehrsplanungs AG)
- **Robert Söllner** (Urbania Traffic Solutions GmbH)

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

"Ergebnis der vergleichenden Systemstudie"

Zukunft Mühlkreisbahn

Die Geschichte der Neuausrichtung und Modernisierung der Mühlkreisbahn ist lang. Bereits mit dem Startschuss des Projekts 'City S-Bahn' Linz tauchte eine Reihe offener Fragen bezüglich der Finanzierung, der Betriebsführung und der Verkehrsdienstverträge auf. Diese offenen Fragen verzögerten die Detailplanung bis heute.

In der Vergangenheit wurde bereits mehrmals versucht, Detailfragen mit Hilfe von Experten zu klären. Die nun vorliegende vergleichende Systemstudie war notwendig geworden, da in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Studien und Gutachten erstellt wurde. Diese führten allerdings zu teils unterschiedlichen Ergebnissen. So lagen bislang auch verschiedene technische Varianten und Streckenführungen für die Mühlkreisbahn vor. Die Systemstudie hatte den klaren Auftrag das gesamte vorliegende Material zu analysieren, zu aktualisieren und unter Berücksichtigung aller relevanten Fakten zu einem klaren Ergebnis – in Form einer eindeutigen Systemempfehlung – zu kommen.

„Das Ziel war eine objektive, fachliche und abschließende Grundlage für die weitere politische Entscheidungsfindung vorzulegen. Auf dieser Basis soll in weiterer Folge über die Zukunft der Mühlkreisbahn bestimmt werden“, betont der Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner und erläutert weiters: "Die Beauftragung der Studie erfolgte in Abstimmung mit dem Landeshauptmann und der Stadt Linz."

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

Die Bedeutung der Mühlkreisbahn als solche darf nicht unterschätzt werden, insbesondere in Bezug auf die Gebiete, die sie erschließt. Gerade die Bezirke Rohrbach und Urfahr-Umgebung im Mühlviertel sind beliebte Wohnbezirke und damit auch bedeutende Einzugsbereiche für den Großraum Linz. Rohrbach mit 56.946 und Urfahr-Umgebung mit 83.613 Einwohnerinnen und Einwohnern bergen ein enormes Pendlerpotenzial. Gerade Urfahr-Umgebung zählt zu den am stärksten wachsenden Bezirken in ganz Österreich.

80 Prozent der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Bezirk Urfahr-Umgebung sind außerhalb des eigenen Wohnbezirks beschäftigt, in Rohrbach sind es knapp 60 Prozent. Den hohen Pendlerquoten stehen in diesen Bezirken niedrige Beschäftigungsquoten gegenüber, die deutlich unter dem oberösterreichischen Durchschnitt (ca. 46 Prozent) liegen.

Nicht zuletzt wegen der Beschäftigungssituation handelt es sich also um zwei starke Pendlerbezirke mit hohen Auspendlerraten, vor allem in den Zentralraum Linz. Täglich fahren rund 4.700 Fahrgäste auf der Mühlkreisbahn. Demographische und gesamtwirtschaftliche Faktoren werden bereits in naher Zukunft für eine Zunahme des Pendleraufkommens im Einzugsbereich der Mühlkreisbahn sorgen. Allein im Vergleichszeitraum 2001 bis 2011 ist die Zahl der Zielwege nach Linz oberösterreichweit um 22,4 Prozent gestiegen.

Der Großraum Linz entwickelt sich also immer mehr zu einer Metropolregion. Die Agglomeration wird durch verstärkte Siedlungsentwicklung in den Umlandbezirken – gerade im Mühlviertel und hier natürlich auch entlang der Mühlkreisbahn – anwachsen. Die

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

Bündelung bestehender Verkehrswege und die Sicherstellung einer weitgehenden Lückenlosigkeit der Transportkette ist zweifellos eine Herausforderung im modernen Personennahverkehr.

"Die Mühlkreisbahn ist die bedeutendste Nebenbahn des Landes. Gerade jetzt ist es notwendig, den öffentlichen Verkehr in die Landeshauptstadt zu attraktivieren und effizienter zu gestalten. Eine modernisierte und schnelle Mühlkreisbahn, mit geeigneter An- und Durchbindung von Linz kann hier eine besondere Rolle spielen und Pendlerinnen und Pendler aus dem Mühlviertel zum Umsteigen bewegen", unterstreicht Steinkellner. Eine attraktive Schienenverbindung in das Obere Mühlviertel stellt nicht nur eine notwendige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar, sondern kann auch wesentlich zur Entlastung der Einfahrtsstraßen nach Linz beitragen. Das Ziel ist natürlich eine entsprechende Steigerung der Attraktivität der Mühlkreisbahn und somit auch der Fahrgastzahlen.

Die vorliegende Studie soll nun Klarheit schaffen, wie dieses Ziel erreicht werden kann und als Entscheidungsgrundlage für die politischen Handlungen zur Verfügung stehen. Folgerichtig dient sie als Leitfaden zur Umsetzung einer neu gestalteten Mühlkreisbahn im Rahmen des S-Bahn-Konzepts für den Großraum Linz. So betont auch der Direktor der Direktion Straßenbau und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig: "Die vorliegenden Ergebnisse der Systemstudie zeigen einen Weg auf, um die Schiene als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Raum Linz wirkungsvoll auszubauen."

"Ich bin sehr froh, dass ein breiter Konsens es möglich gemacht hat, die Studie bei der Schweizer Metron-AG in Auftrag zu geben. Metron ist ein

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

ausgesprochenes Fachinstitut im Bereich Verkehrsplanung mit großer internationaler Erfahrung. Die besondere Stärke dieses Instituts liegt auf den Schwerpunkten der Zweckmäßigkeitsbeurteilungs- und Optimierungskompetenz", so Landesrat Steinkellner.

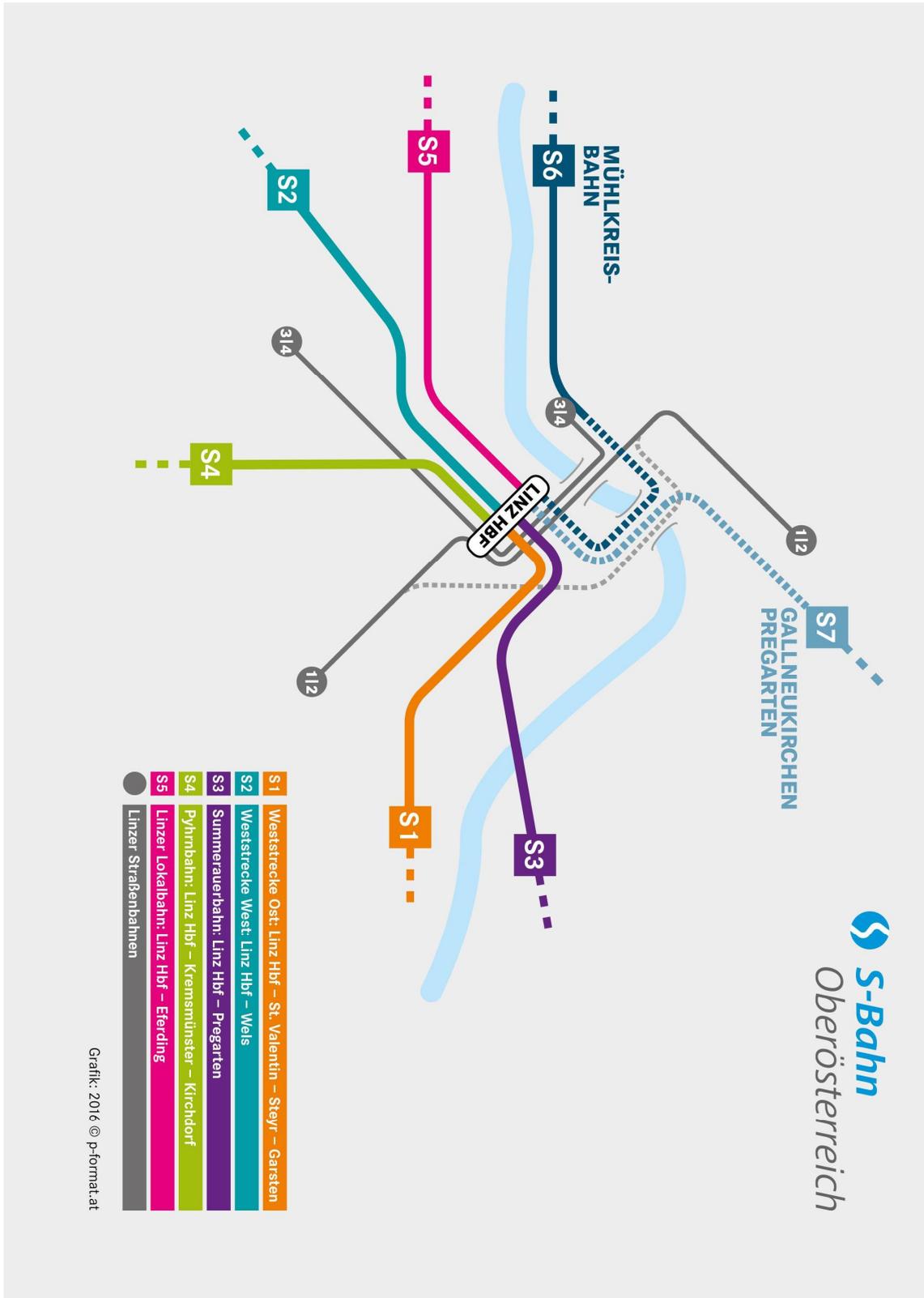
Metron ist ein unabhängiges Dienstleistungsunternehmen mit ausgesprochener Kompetenz im Bereich Verkehr, das sich darüber hinaus noch intensiv mit den Fachbereichen Architektur, Raumentwicklung, Landschaft und Umwelt beschäftigt. Metron entstand 1965 mit dem Ansatz ganzheitliche Lösungsansätze - durch eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit - anzubieten. Heute vereinigt das Unternehmen rund 135 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 30 Berufen. Metron beschäftigt sich unter anderem mit der Erstellung eines ÖV-Nahverkehrsplans für den Kreis Offenbach und eines Masterplans für die Frankfurter Airport City und mehreren schienengebundenen Nahverkehrsprojekten in der Schweiz.

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



Grafik: 2016 © pformat.at

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

Systemstudie Mühlkreisbahn

Bearbeitungsstand und
zusammenfassende Empfehlungen

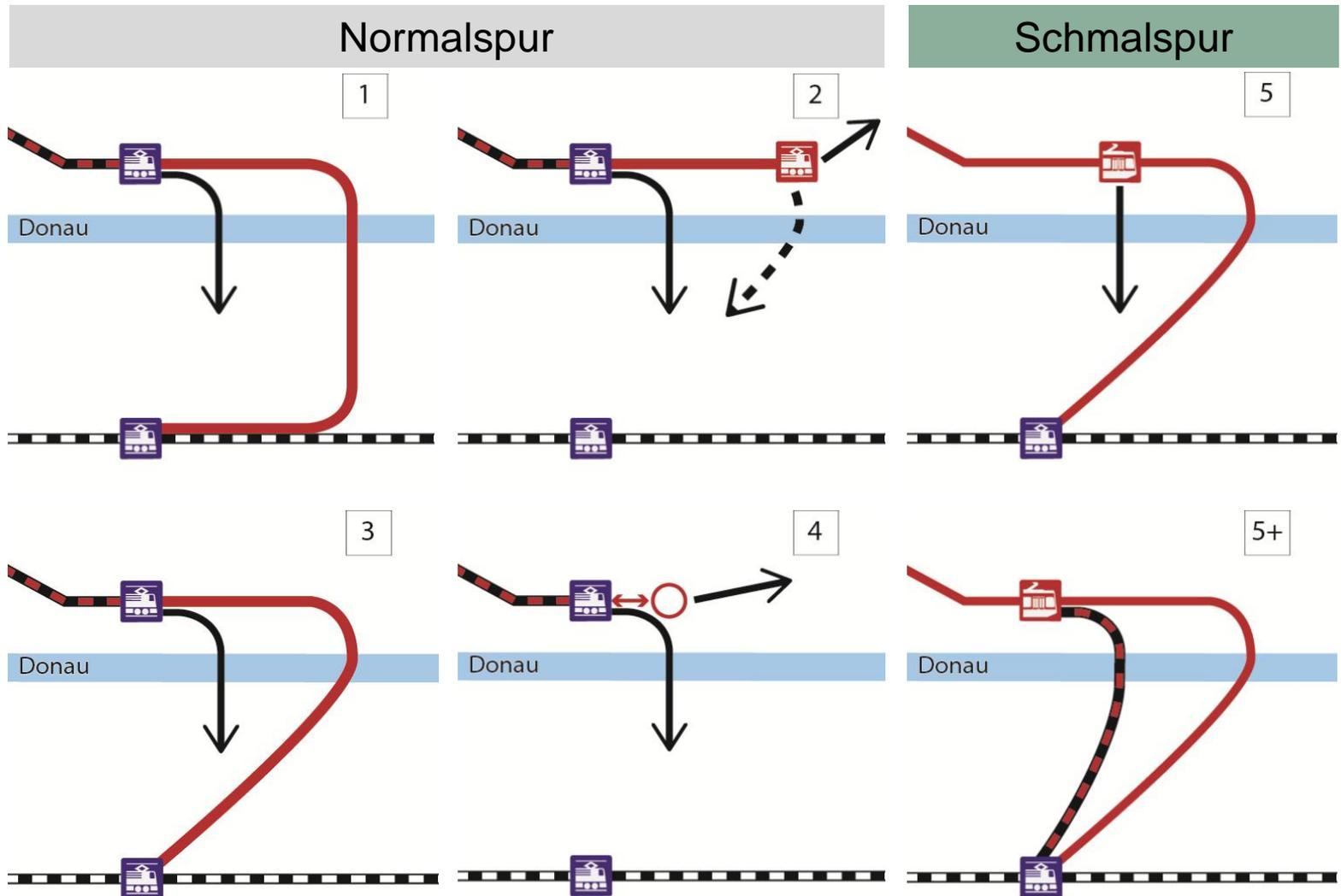
Peter Schoop

5. Oktober 2016

Schiennennetz 2016/2017 in Linz



Übersicht: Sechs Systemvarianten



Kurzbeschreibung der Varianten

Normalspur-Varianten

- V1: Verlängerung über die Hafenbahn zum Hauptbahnhof
- V2: Verlängerung über die Reindlstrasse zu einem neuen Verknüpfungspunkt Urfahr Ost
- V3: Verlängerung über die zweite Schienenachse zum Hauptbahnhof;
Gemeinsamer Abschnitt Mühlkreisbahn – Strassenbahn
- V4: Optimierung des Umstiegs mit Nahverkehrsknoten Urfahr

Schmalspur-Varianten

- V5: RegioTram über die 2. Schienenachse ins Mühlviertel
- V5+: RegioTram über die 2. Schienenachse und die Landstrasse; Koppelung/Trennung in Urfahr

Machbarkeit Vollbahn – Strassenbahn

Vollbahn



Strassenbahn



Kreuzung /
gemeinsame
Trasse
nicht möglich

Zweissystem

Mit Zweissystem-
Fahrzeug Kreuzung /
gemeinsame Trasse
rechtlich und
technisch möglich

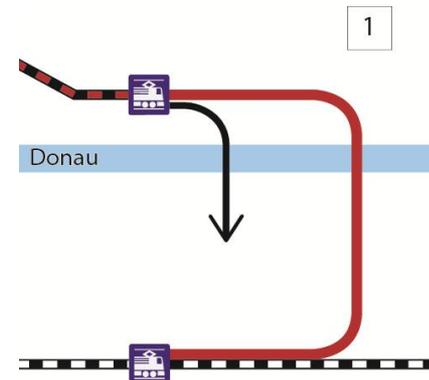


© Pressemitteilung, www.vossloh-kiepe.com

Machbarkeit Vollbahn – Strassenbahn

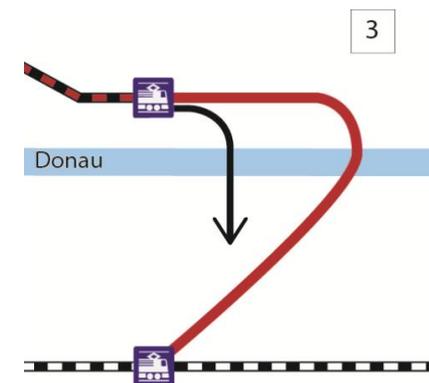
Niveaugleiche Kreuzung

- Kreuzung Eisenbahn – Strassenbahn mit Vollbahn-Fahrzeugen rechtlich nicht möglich



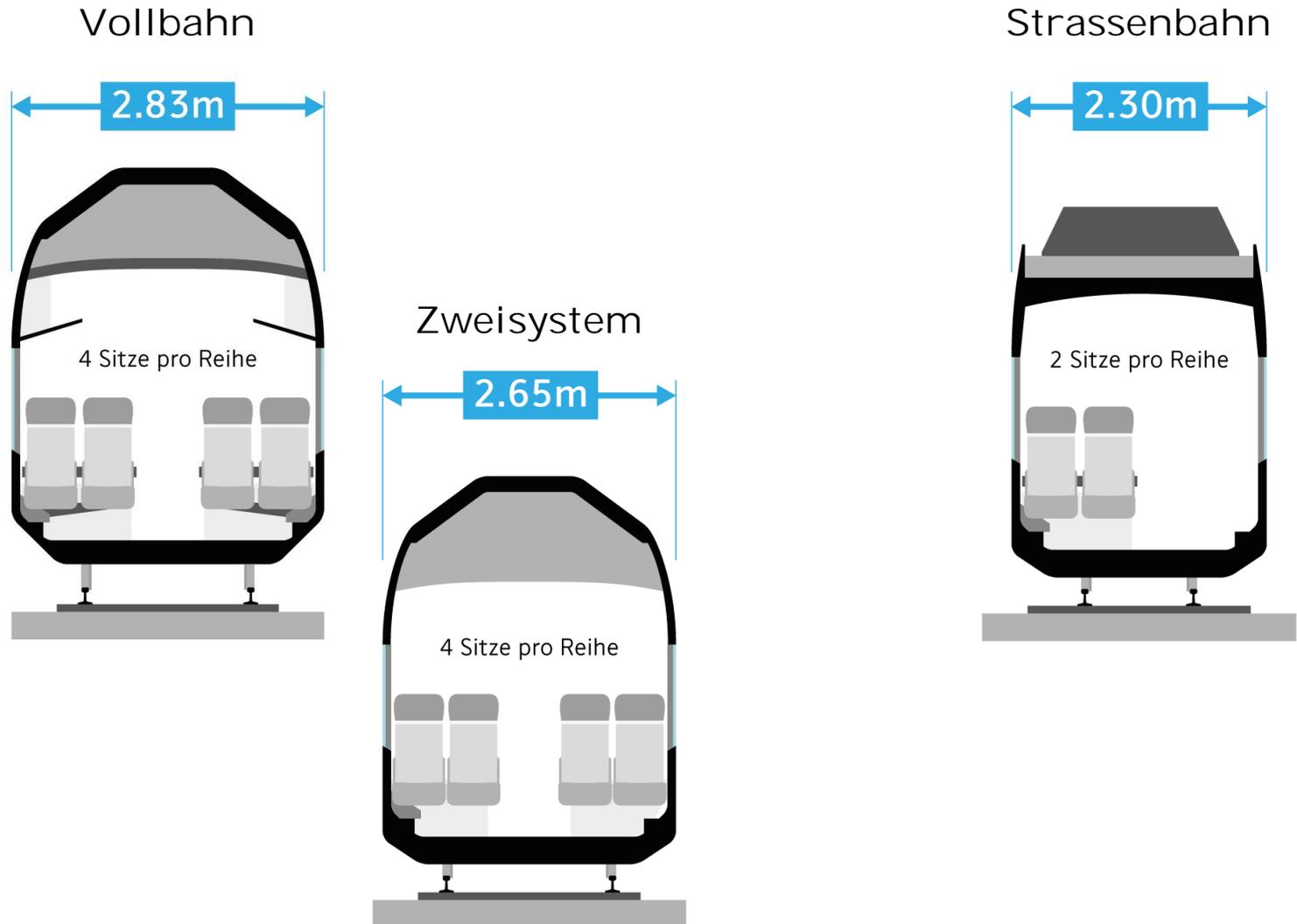
Mischbetrieb bei V3 Zweisystem

- Vollbahn – Strassenbahn nicht möglich



Bedingung für Verlängerung der Mühlkreisbahn auf Normalspur:
Nur mit Zweisystem-Fahrzeugen

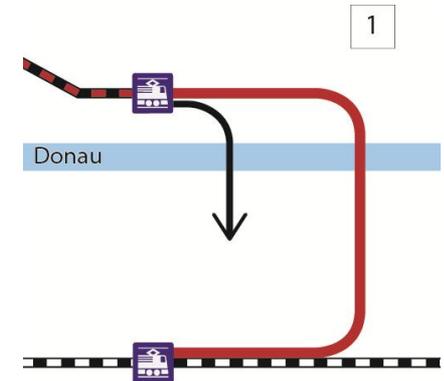
Fahrzeugauslegung



Erste Beurteilung und Variantenreduktion

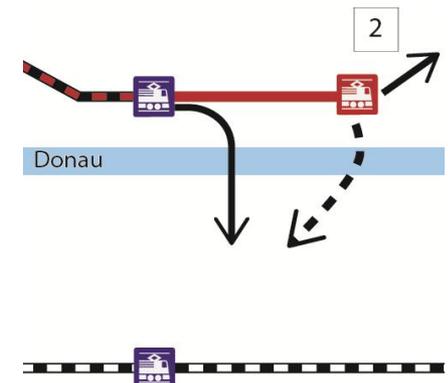
Nachteile V1 Hafengebahn

- Hinsichtlich Direktverbindungen in die Stadt schlechteste der drei Durchbindungsvarianten
- Nachfrage nur in drittwichtigstes Gebiet
- Nachfrage nur für Berufspendlerverkehr
- Verbindung zum Bahnhof mit zu grossem Umweg



Nachteile V2 Urfahr Ost

- Hinsichtlich Nachfrage geringer Nutzen
- in Urfahr Ost kaum relevante Zielorte
- geringe Nachfrage Richtung Universität
- Neuer Endpunkt Urfahr Ost bzgl. Platzbedarf, städtebaulichem Eingriff und Immissionen problematisch



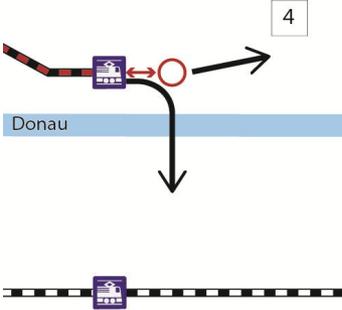
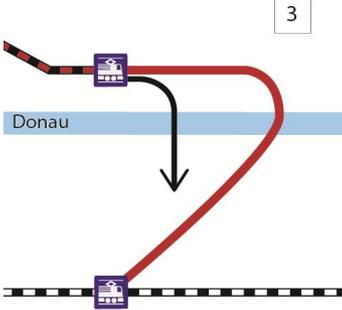
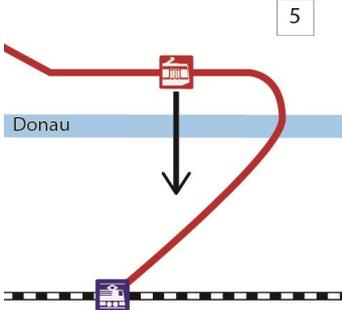
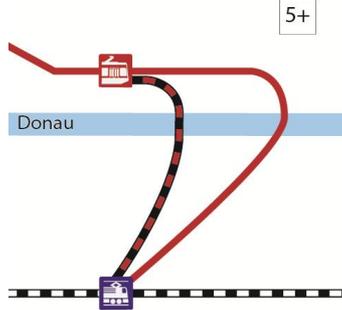
Varianten 1 und 2 nicht weiter verfolgen

Zwischenergebnisse

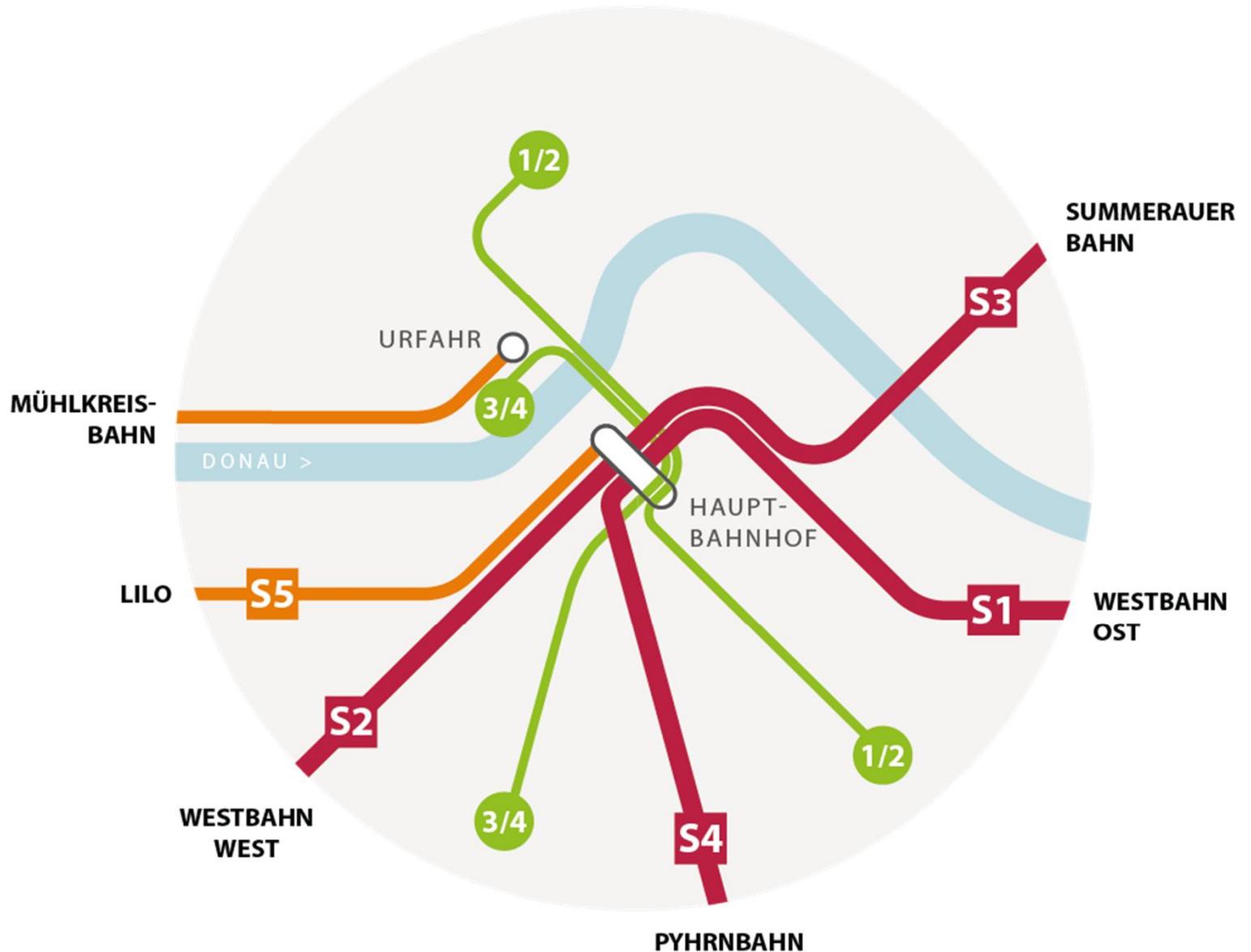
Verlängerung der Mühlkreisbahn auf Normalspur über die Donau mit Zweisystem-Fahrzeugen möglich

- über die neue Donaubrücke ohne Erweiterung des geplanten Brückenquerschnitts;
- mit einer geringen Verbreiterung der zweiten Schienenachse;
- mit einer direkten Einbindung der Normalspurgleise in den Hauptbahnhof.

Noch vier Systemvarianten

	Normalspur		Tram / Schmalspur	
				
System	Vollbahn	Zweissystem	StadtRegiotram	StadtRegiotram
Traktion	Diesel	Diesel/elektrisch	elektrisch	
Breite Sitze	2.83 / 2 + 2	2.65 / 2 + 2	≤ 2.40 2 + 1 / (2 + 2)	≤ 2.40 2 + 1 / (2 + 2)

Ist-Zustand 2016 / 2017



Grundsätzliche Systemfragen

Wie können die heutigen Systemvorteile von

- Regionalbahn
- Strassenbahn

erhalten werden?

Wie können die heutigen Regionalbahnen

- MKB
- LILO

aufgewertet werden?

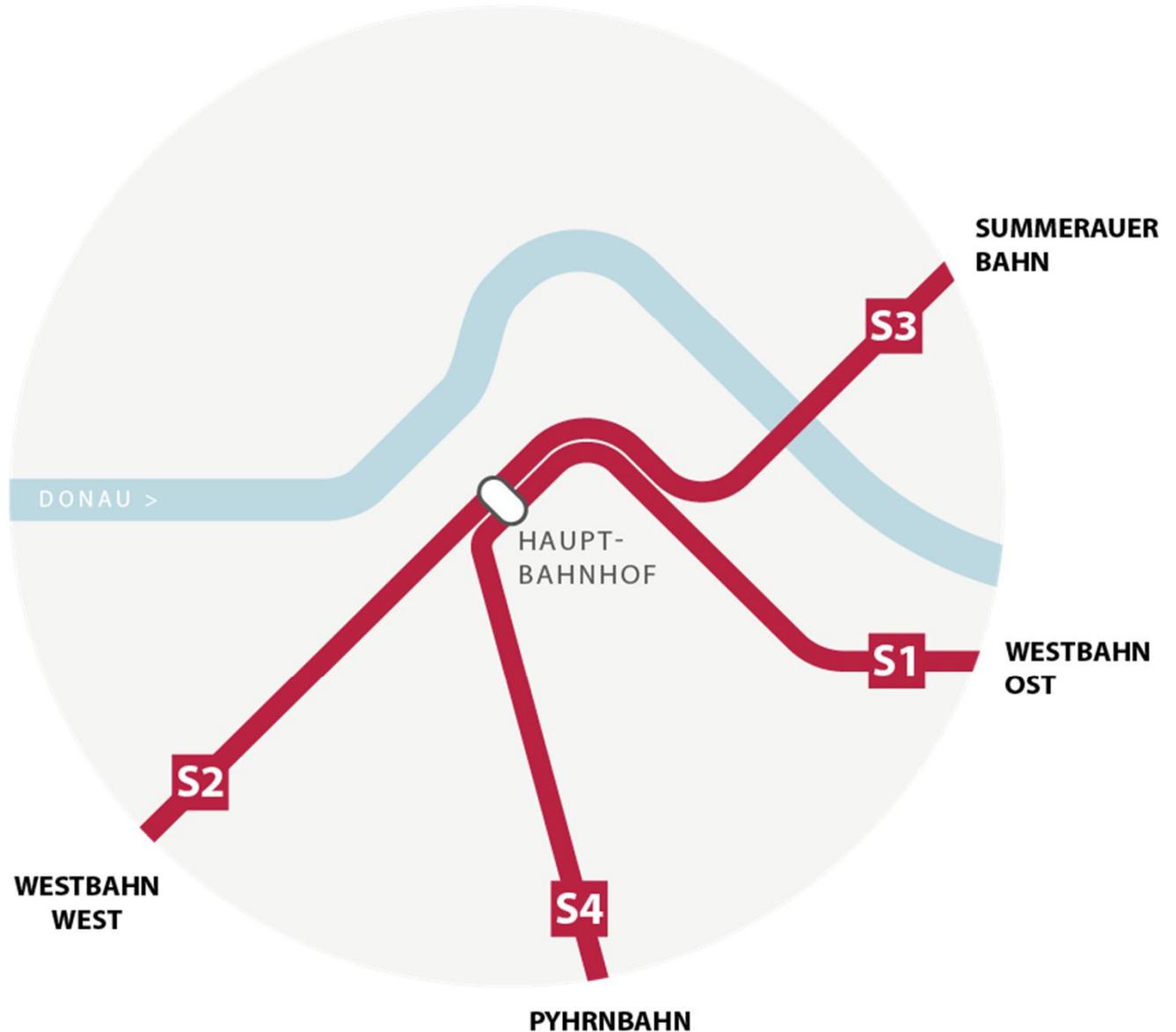
Wie können die Bereiche

- Landstrasse
- Hauptbahnhof

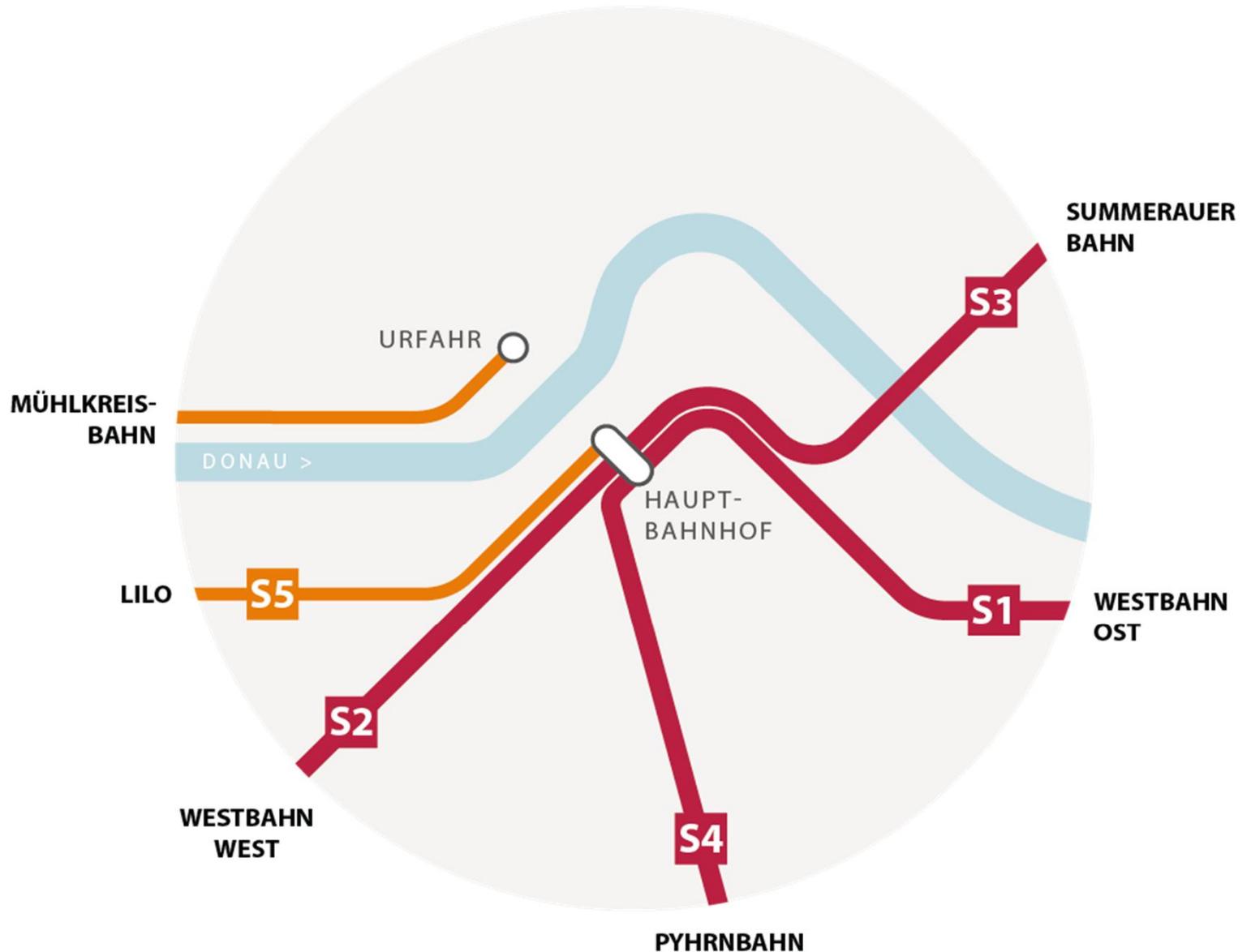
am wirksamsten entlastet werden?

Wie können Nutzen und Argumente für die zweite Schienenachse verstärkt werden?

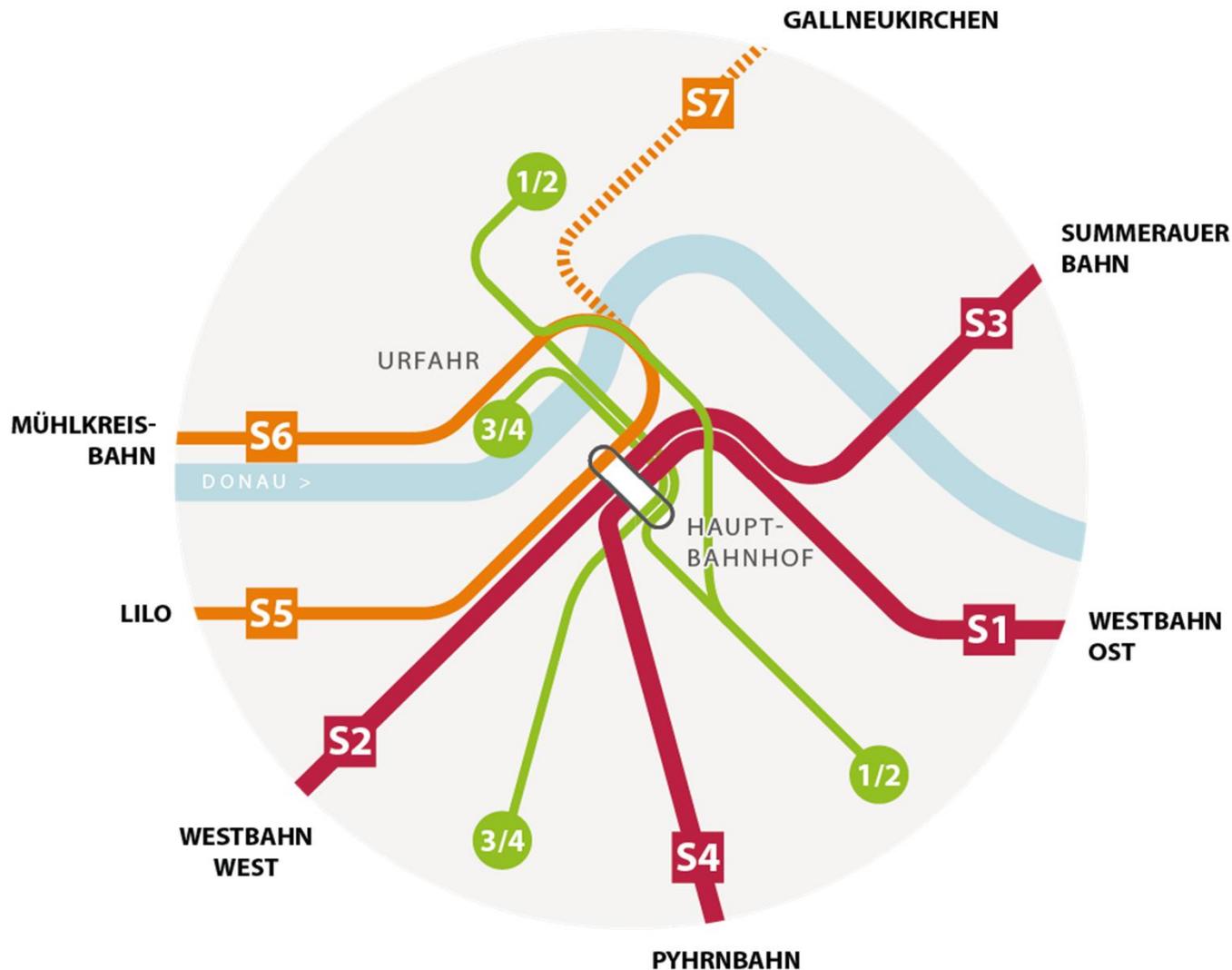
4 S-Bahn-Linien mit Endpunkt Hbf...



... und 2 Regionalbahnen



Zielbild: 3 klar ausgebildete Systeme sowie Durchbindung der S5, S6 und S7



Planerische Empfehlungen

- Langfristige Betrachtungen anstellen
- Gesamtsystem-Optik mit allen ÖV-Linien einnehmen
- Keine möglichen Optionen verbauen
- Strassenbahn-Achse Landstrasse durch weitere Massnahmen entlasten
- Keine (zu frühen) Einschränkungen der Kapazität, insbesondere im Hinblick auf Nachfragezunahmen

Empfehlungen zum Zielbild

- Mühlkreisbahn weiterhin auf Normalspur
- Optimierung des Umsteigeknotens Urfahr
- Verlängerung der Mühlkreisbahn vom Bahnhof Urfahr über die zweite Schienenachse zum Hauptbahnhof
- Verlängerung der LILLO auf die zweite Schienenachse als künftiger weiterer Schritt möglich
- Neue Schienenachse nach Gallneukirchen als künftige Erweiterung des Systems
- Bedingung:
Einsatz von Zweisystem-Fahrzeugen, wenn die Bahnlinie über die zweite Schienenachse verlängert wird.

4 Pfeiler (bei einer Verlängerung der MKB)

MKB weiterhin auf Normalspur,
aber mit

- leichteren
- strassenbahnverträglichen Fahrzeugen

MKB verlängert auf zweite
Schienenachse

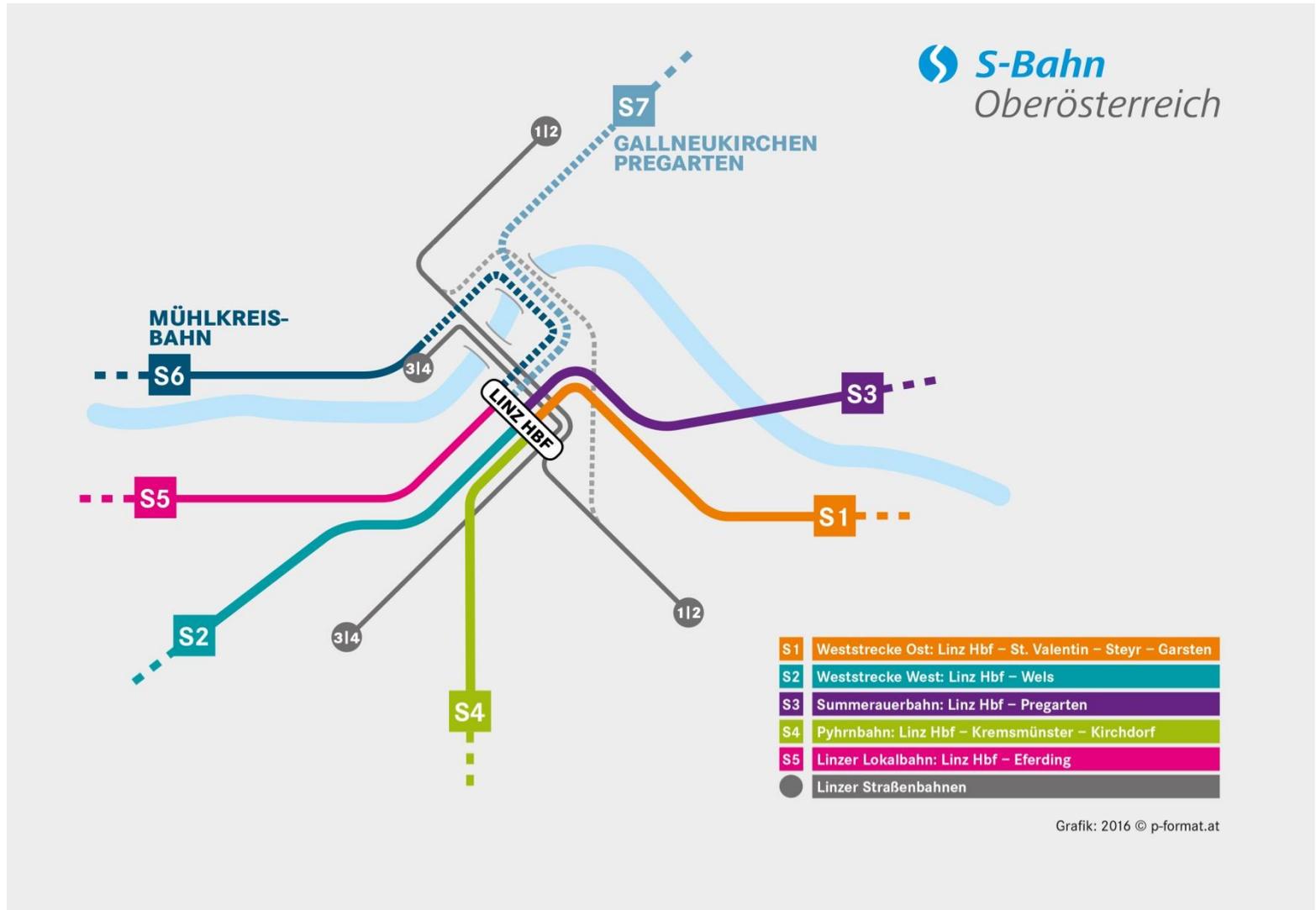
- Neue Direktverbindungen nach Linz Ost und zum Hbf
- Anbindung des Krankenhausviertels an den Hbf
- Zusätzliche Auslastung der neuen Infrastruktur
- Entlastung der Landstrasse

LILO weiterhin auf Normalspur,
und künftig

- verdichtet zum 15-Min.-Takt
- mit strassenbahnverträglichen Fahrzeugen
- Durchbindung möglich;
Entlastung des Hbf

Strassenbahn weiterhin auf
zentraler Achse (Landstrasse)
und mit einheitlichem
Rollmaterial

Langfristiges Linienkonzept



Infoblock

Projektnummer: 171602800
Projekt: Linz - Mühlkreisbahn
Sitzungsdatum/-zeit: 10.10.2016
Bearbeitung: SO/OLI/MA
Dokumentenpfad: F:\daten\M7\16-028-00\3_BER\160910 Info LHM\prae04b_Vorschlag 160910_Teil2.pptx