

Zweigleisiger Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder

Mündliche Verhandlung
23. Oktober 2023



HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Begrüßung

Dipl.-Ing. Thomas Fruhmann

Projektleiter ÖBB

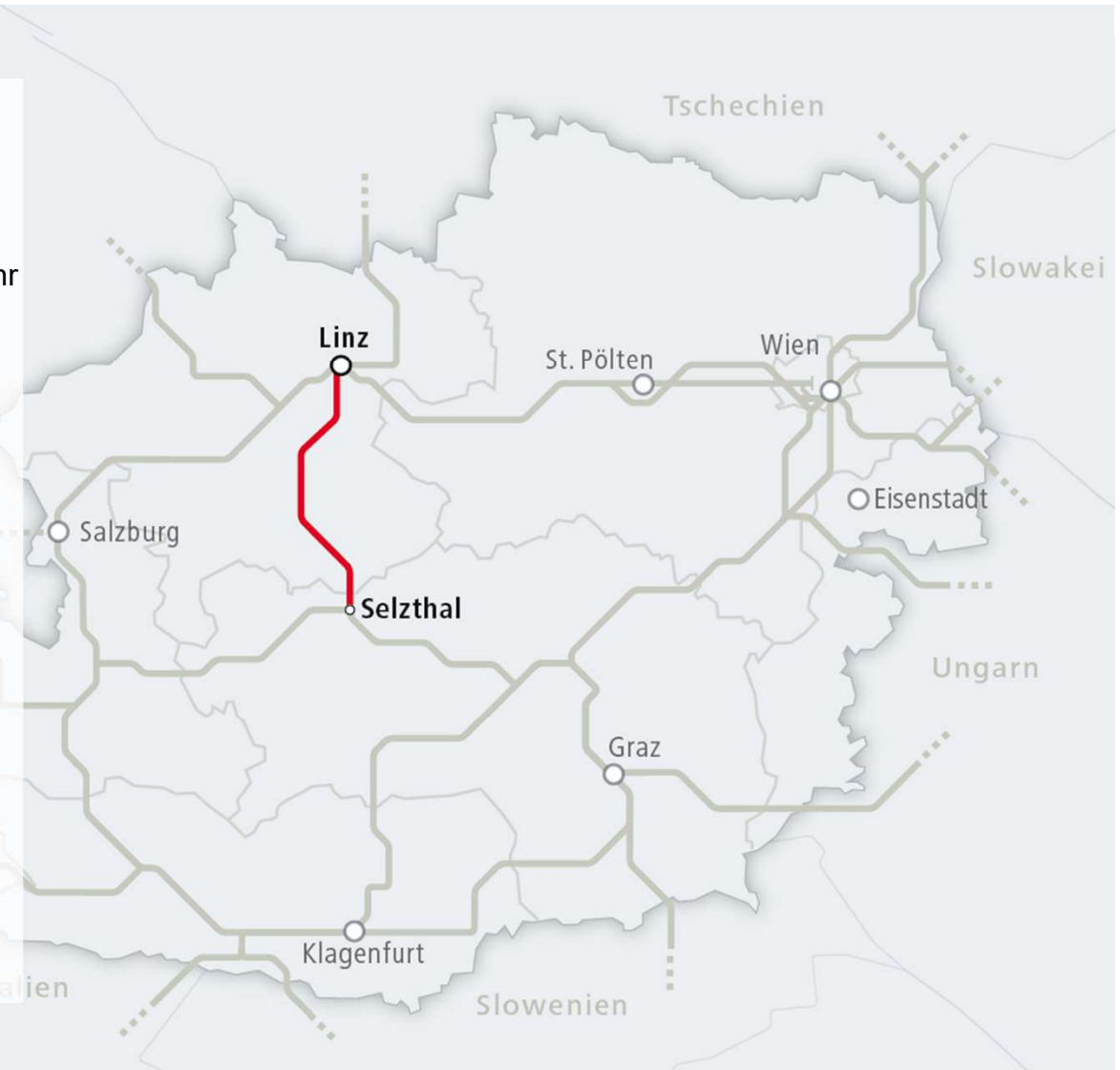
Vorstellung Projektbeteiligte



- ÖBB Infrastruktur AG
GB Projekte Neu- /Ausbau
Projektleitung Oberösterreich 2
- ÖBB Infrastruktur AG
Stab Recht & Beteiligungsmanagement
Verwaltungsrecht und Grundeinlöse
- Planungsgemeinschaft
ÖBB – Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder
Tecton Consult / Schimetta Consult
- BCTen Bahn Consult TEN
Bewertungsges.m.b.H
§ 31a Gutachten

Die Pyhrnachse Linz – Selzthal

- Teil der Achse Passau (D) – Wels - (Linz) – Graz – Maribor (SLO)
- Wichtige Nord-Süd-Verbindung vor allem für den Personennah- und fernverkehr bzw. für den Güterverkehr
- Länge: 104 km
- Im Bestand überwiegend eingleisig mit zwei zweigleisigen Abschnitten:
 - Linz – Nettingsdorf (km 0 bis km 12,4)
 - Wartberg – Schlierbach (km 40,3 bis km 47,2)
- Nördlicher Streckenabschnitt erschließt den Großraum Linz
- Verknüpfung der Strecke im Norden im Taktknoten Linz mit der Weststrecke und der Summerauerbahn
- Südlicher Abschnitt verläuft durch dünn besiedelte Regionen
- Im Süden Verknüpfung im Knoten Selzthal mit dem inneralpinen Netz und weiter Richtung Graz



Das muss die Pyhrnstrecke langfristig schaffen (lt. Zielnetz 2025+)

Schnellere Verbindungen + Mehr Züge

- **Fahrzeit Linz – Selzthal: 1 Stunde und 15 Minuten**
ca. 15 Minuten schneller als jetzt
- **Mehr Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr**



Linz – Selzthal

Das bedeutet:

- Einen schnelleren, leistungsfähigeren **Güterverkehr** für Verbindungen Slowenien – Graz – Deutschland über Passau und retour
 - Verdichtung im **Personennahverkehr**
 - Mehr Verbindungen im **Personenfernverkehr** Linz – Graz
 - Taktmäßige Verknüpfung an den Fernverkehr der Weststrecke in Linz -> rascher Umstieg
- **Eine vollständige Zweigleisigkeit der Pyhrnstrecke ist im Zielnetz 2025+ nicht vorgesehen**

So können diese Ziele erreicht werden

Schrittweise Umsetzung mehrerer Maßnahmen. Jede einzelne trägt zum Erreichen der langfristigen Ziele bei.

Selektiv zweigleisiger Ausbau zwischen Linz und Selzthal

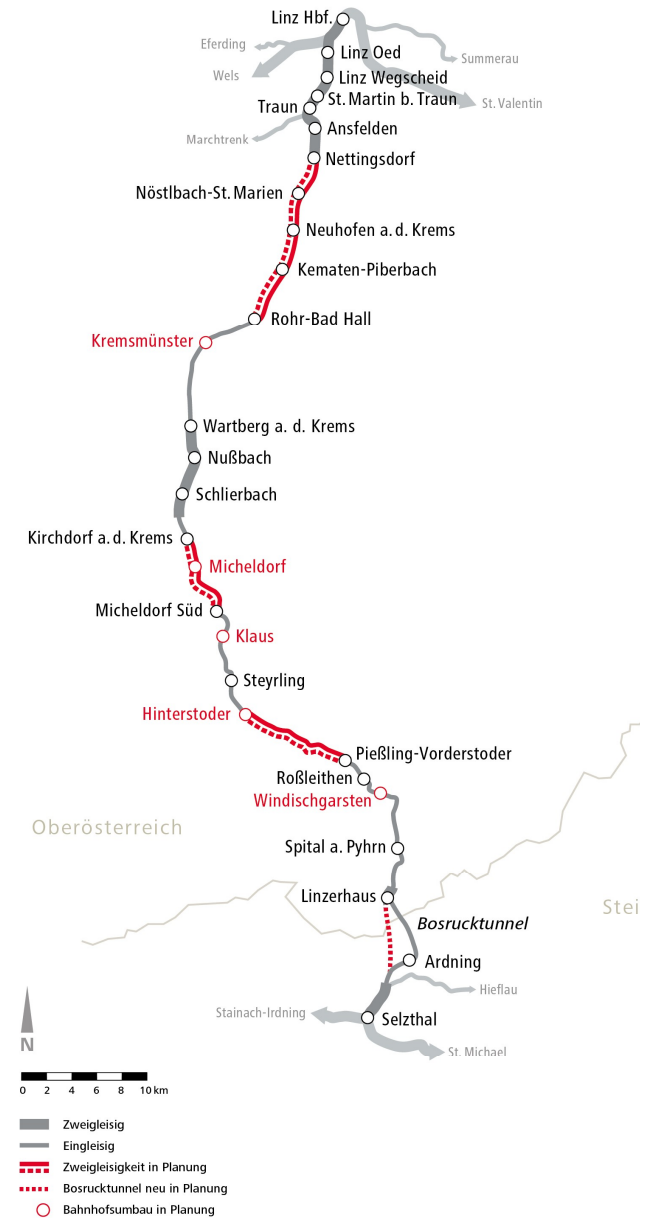
- inklusive Linienverbesserungen
- Rund 20 der 104 km langen Strecke sind bereits zweigleisig: Linz – Nettingsdorf und Wartberg – Schlierbach
- **Nächster Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder**
- In weiterer Folge Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall und Kirchdorf a. d. Krems – Micheldorf Süd

Ausbau von Bahnhöfen

- Bisher u.a. Kriift, Wartberg a. d. Krems, Nußbach, Spital a. Pyhrn...
- Nächste: Kremsmünster, Micheldorf, Klaus, Hinterstoder, Windischgarsten

Neubau des Bosrucktunnels

- Bis vsl. 2040 Neubau in geänderter Lage mit reduzierter Neigung und Länge (2022 Sanierung Modul 2, um bis zum Neubau fit zu bleiben)



Ziele des zweigleisigen Ausbaues im Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder

- **Mehr Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr**
- **Fahrzeitverkürzung durch Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h**
- **Erhöhung der Sicherheit durch Auflassung der Eisenbahnkreuzung im Bereich St. Pankraz und Errichtung einer Straßenunterführung („sicherer“ Weg zur Bushaltestelle)**
- **Komforterhöhung durch Errichtung eines barrierefreien Zugang im Bereich des Bahnhofes „Hinterstoder“ mit Aufzügen und taktilem Leitsystem unmittelbar neben der Bushaltestelle**
- **Komforterhöhung durch Verbreiterung der Bahnsteige und Überdachungen**

Verfahren zur Genehmigung im teilkonzentrierten UVP-Verfahren des zweigleisigen Ausbaues im Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder

- **24.04.2023 Abgabe der Einreichunterlagen beim BMK**
(Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie)
- **26.04.2023 bis 09.06.2023 öffentliche Auflage #1** (Stellungnahmefrist)
- **28.08.2023 bis 06.10.2023 öffentliche Auflage #2** (Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen)
- **05.10.2023 öffentliche Erörterung**
- **23.10.2023 und 24.10.2023 öffentliche Verhandlung**

Baumsetzung / Bauzeitplan



Baubeginn Abschnitt Süd

(südlich der Palmgrabenbrücke bis Projektende)

September 2025

Inbetriebnahme Abschnitt Süd

(südlich der Palmgrabenbrücke bis Projektende)

November 2028

Bauende Abschnitt Süd

(südlich der Palmgrabenbrücke bis Projektende)

Juni 2029

Baubeginn Abschnitt Nord

(Bahnhof Hinterstoder bis südlich der Palmgrabenbrücke)

September 2028

Inbetriebnahme Abschnitt Nord

(Bahnhof Hinterstoder bis südlich der Palmgrabenbrücke)

November 2031

Bauende Abschnitt Nord

(Bahnhof Hinterstoder bis südlich der Palmgrabenbrücke)

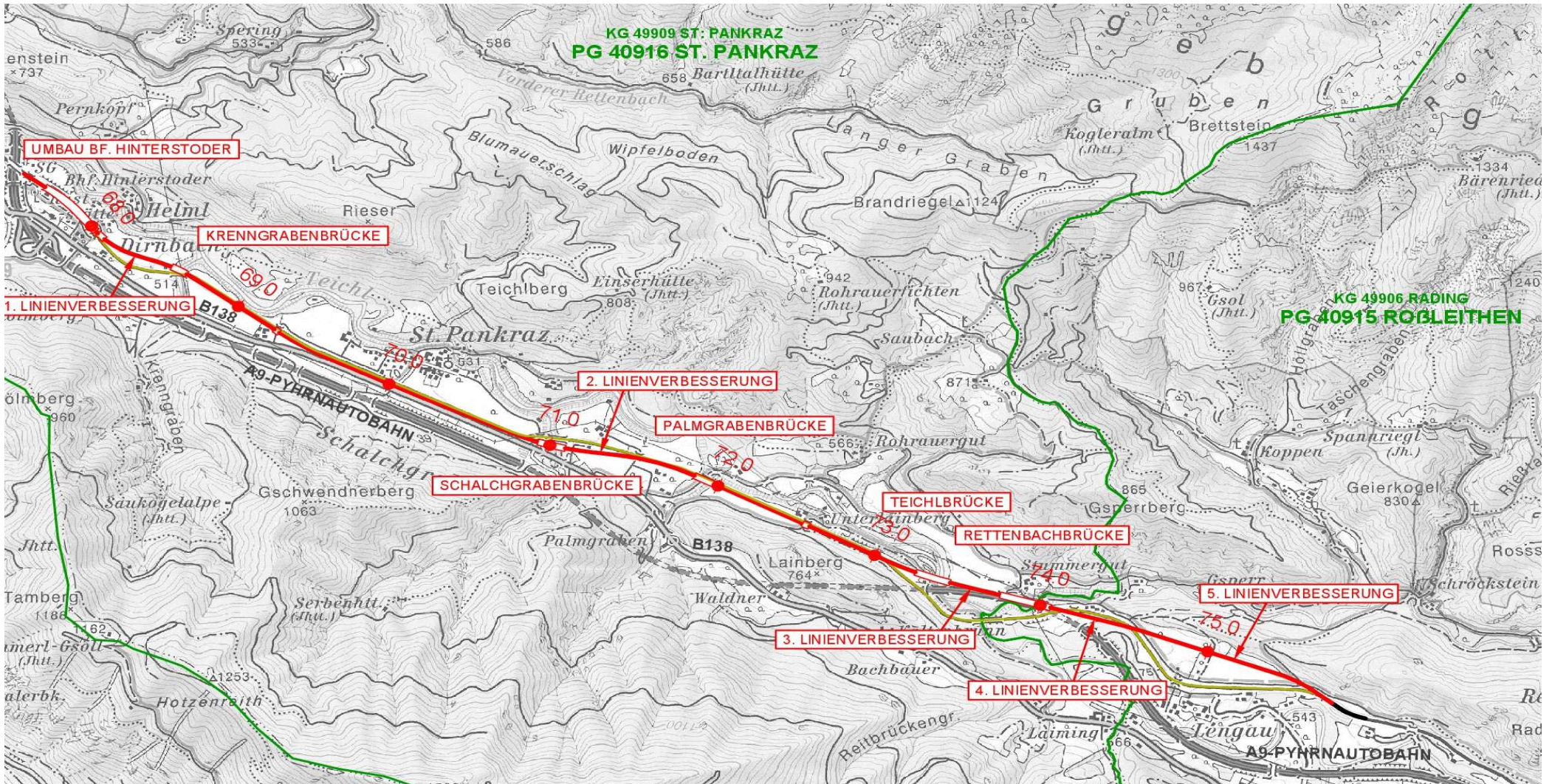
Juni 2032

Projektvorstellung

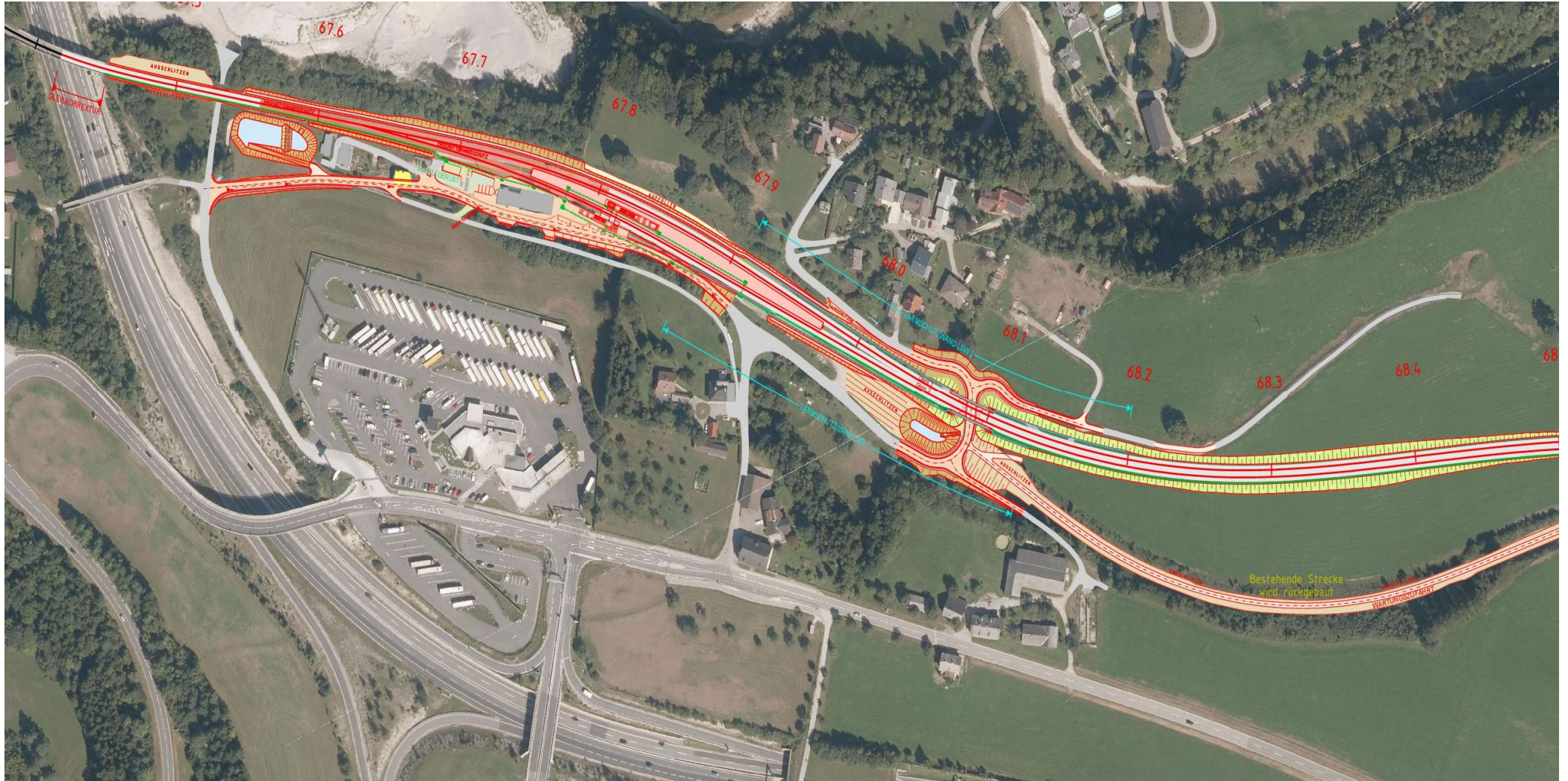
Dipl.-Ing. David Mayerhofer

Gesamtprojektleiter Planungsgemeinschaft ÖBB – Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder

Gesamtübersicht

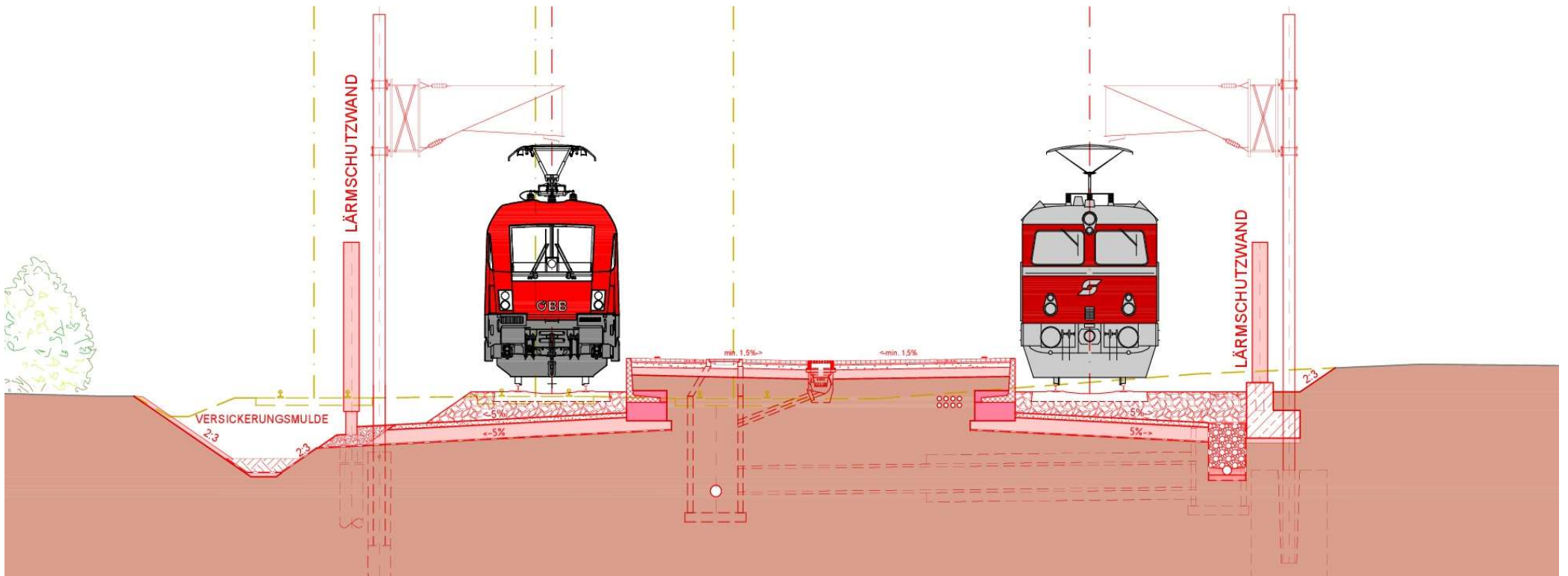


Bereich Projektbeginn – Bf. Hinterstoder bis Krenngraben



Querschnitt Bahnsteig Hinterstoder

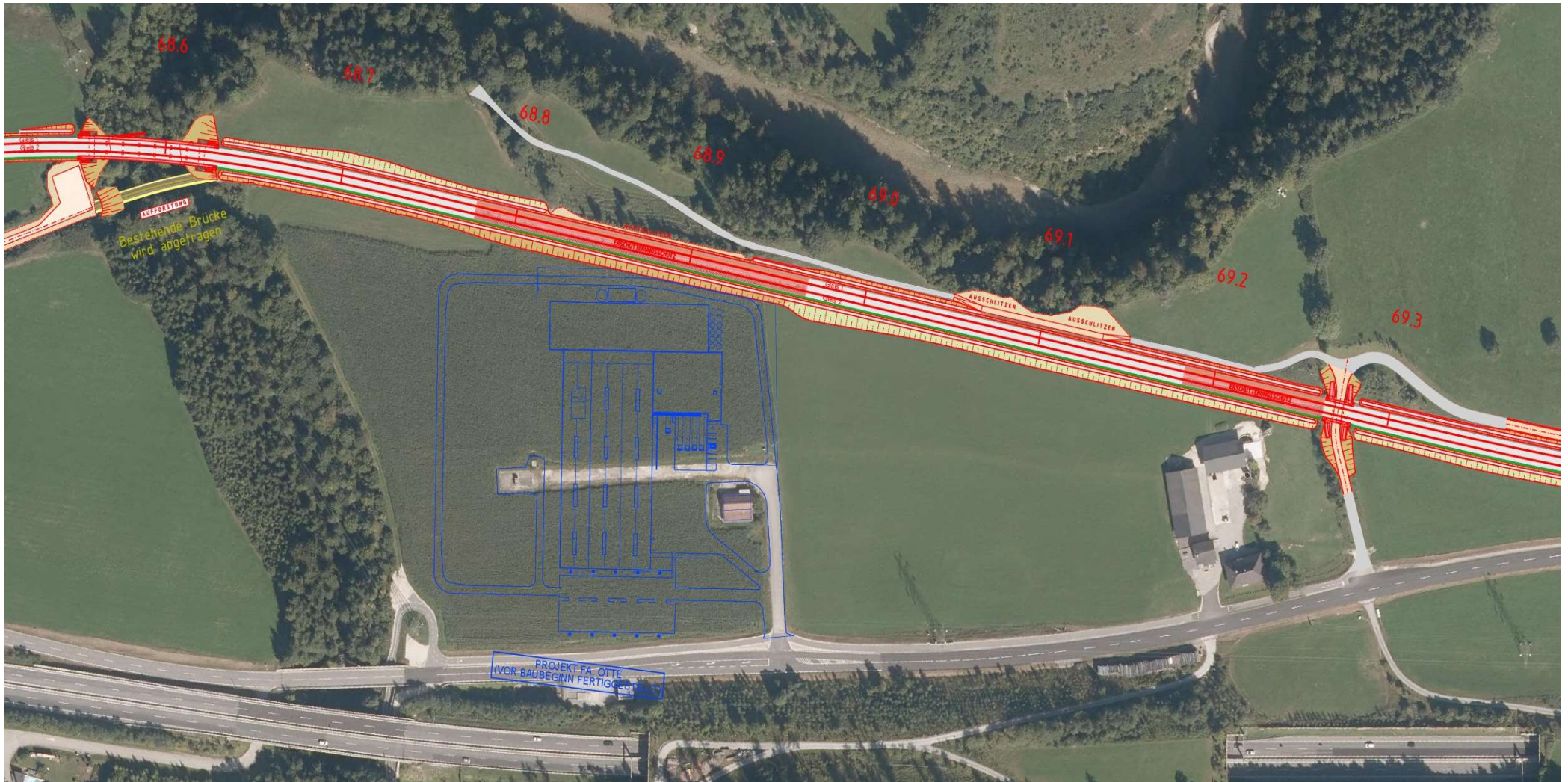
BAHNHOF HINTERSTODER



Bahnhof Hinterstoder - Zugangsbauwerk

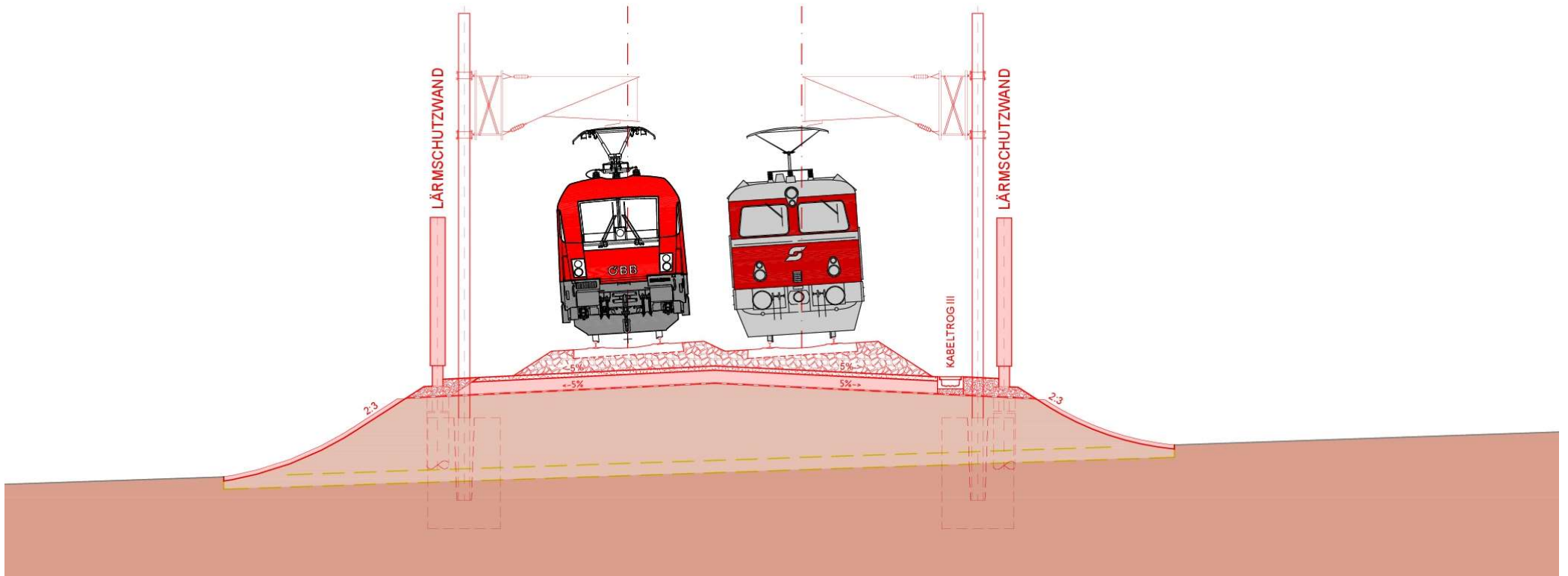


Krenngraben bis Bereich vor St. Pankraz (Zulegung eines Gleises)

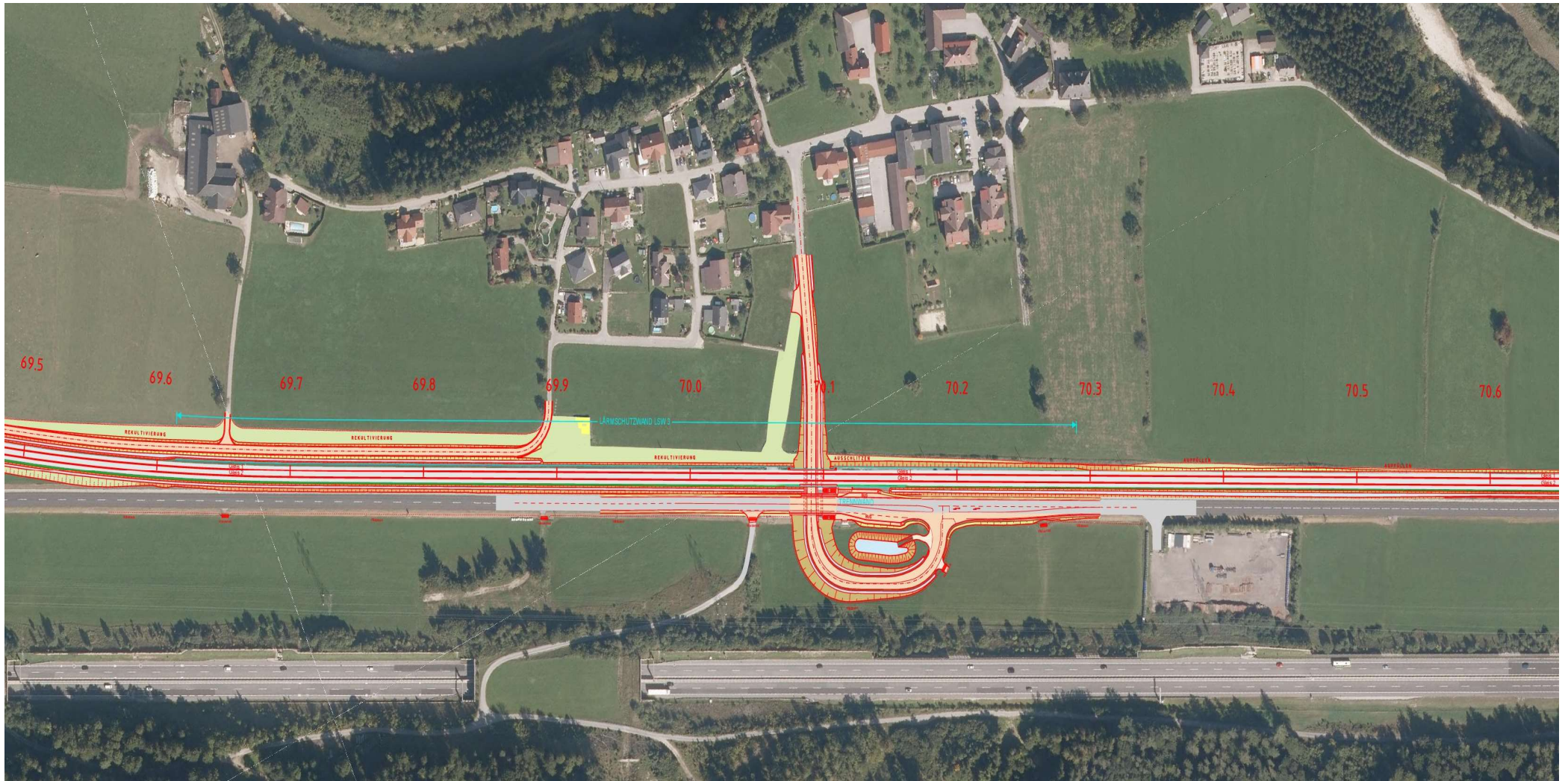


Querschnitt Bereich zwischen Bf. Hinterstoder und Krenngraben

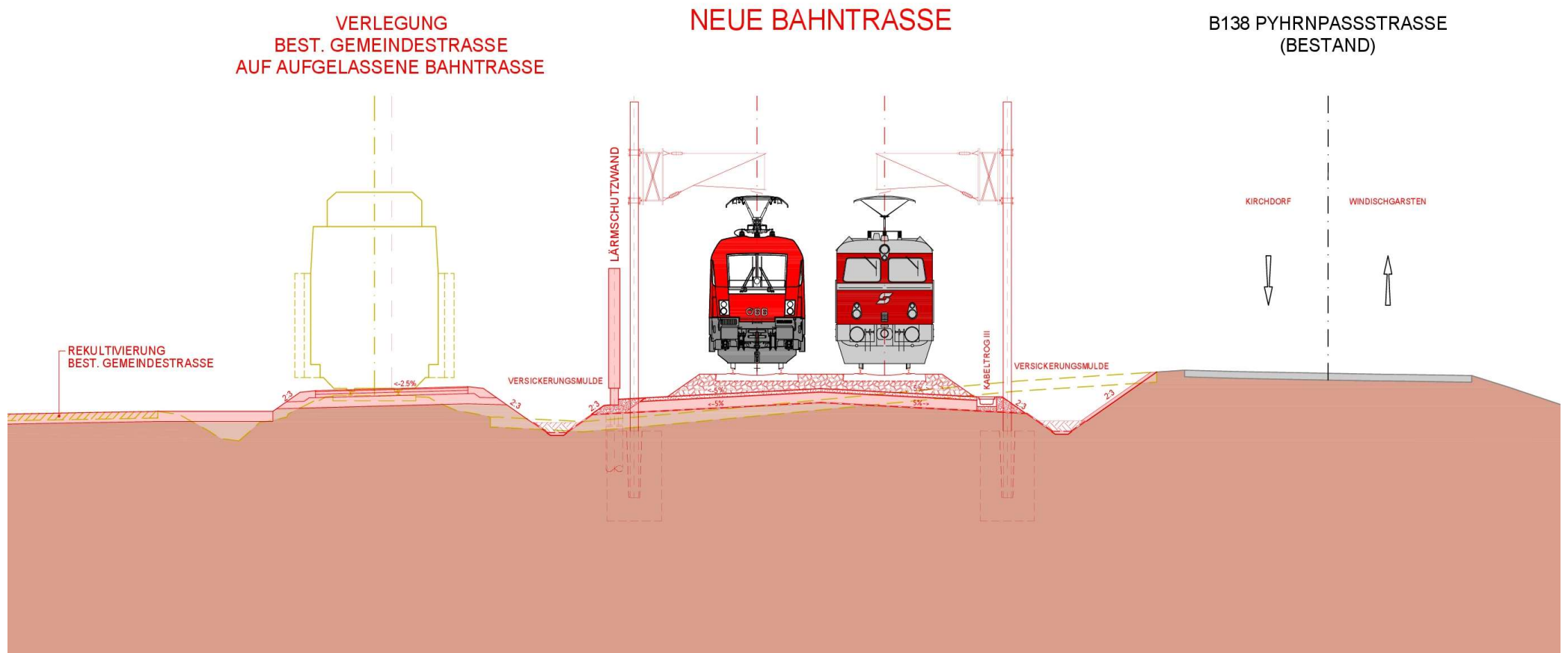
NEUE BAHNTRASSE



Bereich St. Pankraz



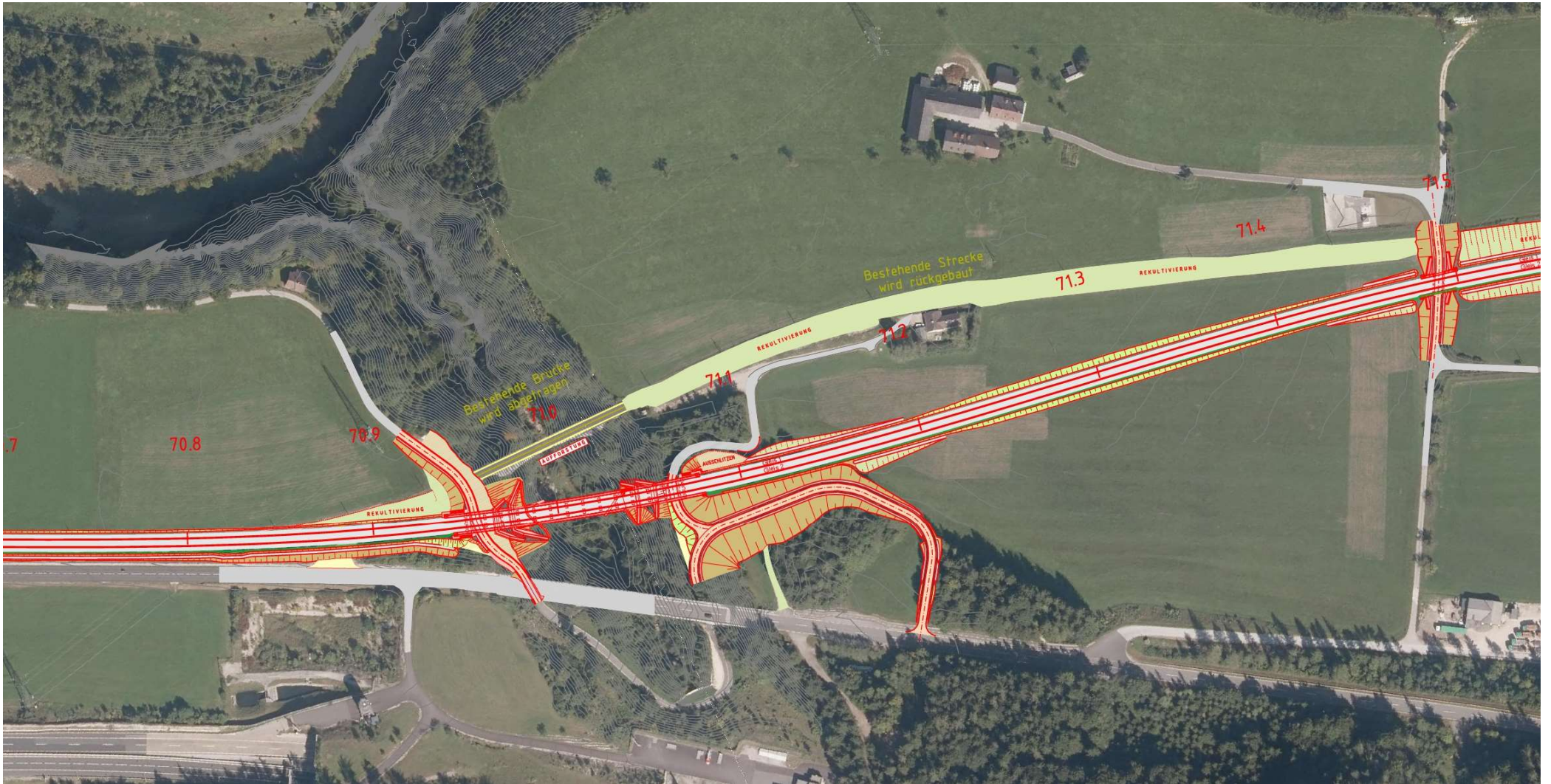
Querschnitt Bereich St. Pankraz



Unterführung Gemeindestraße – Zufahrt St. Pankraz



Bereich Schalchgraben



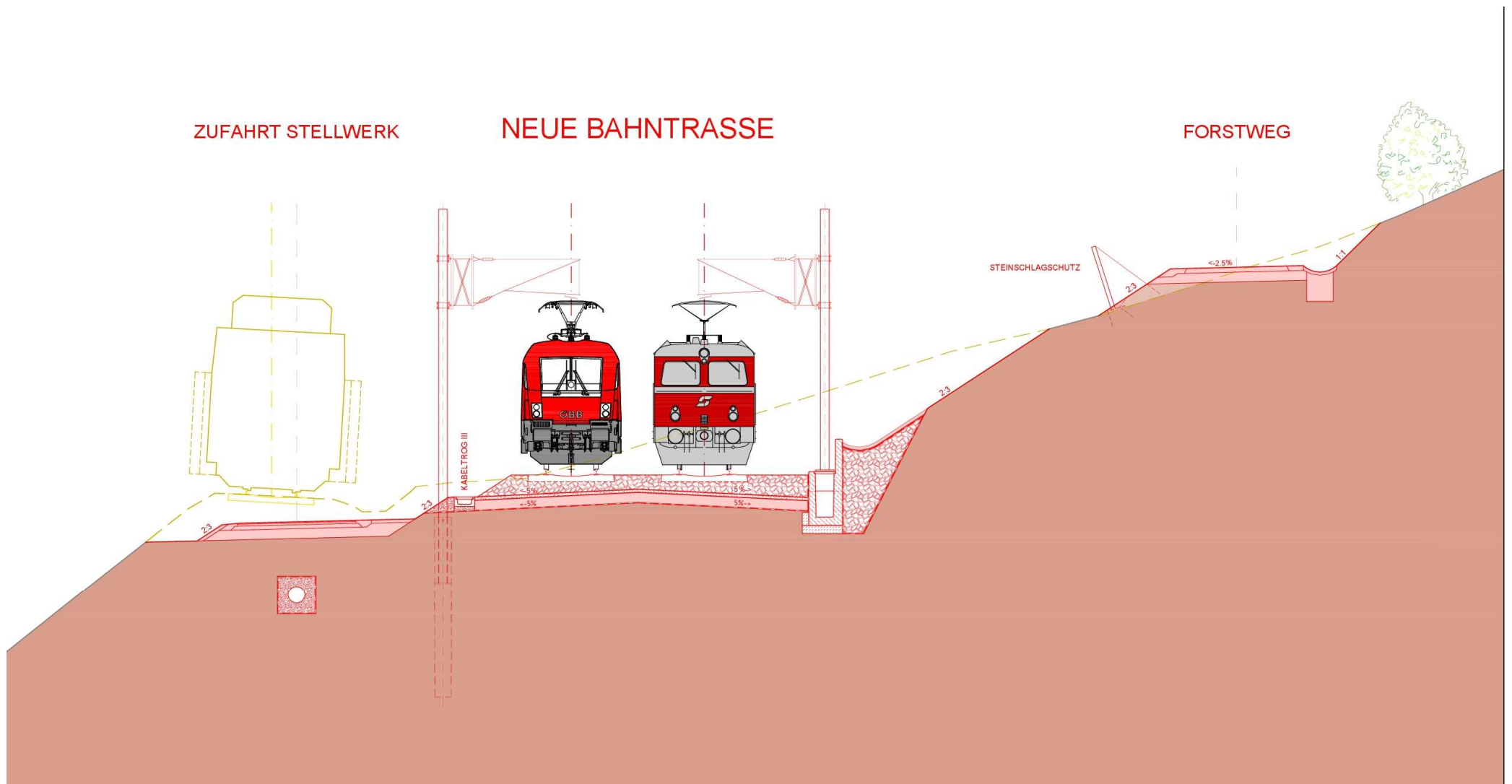
Bereich Palmgraben – Lainberg



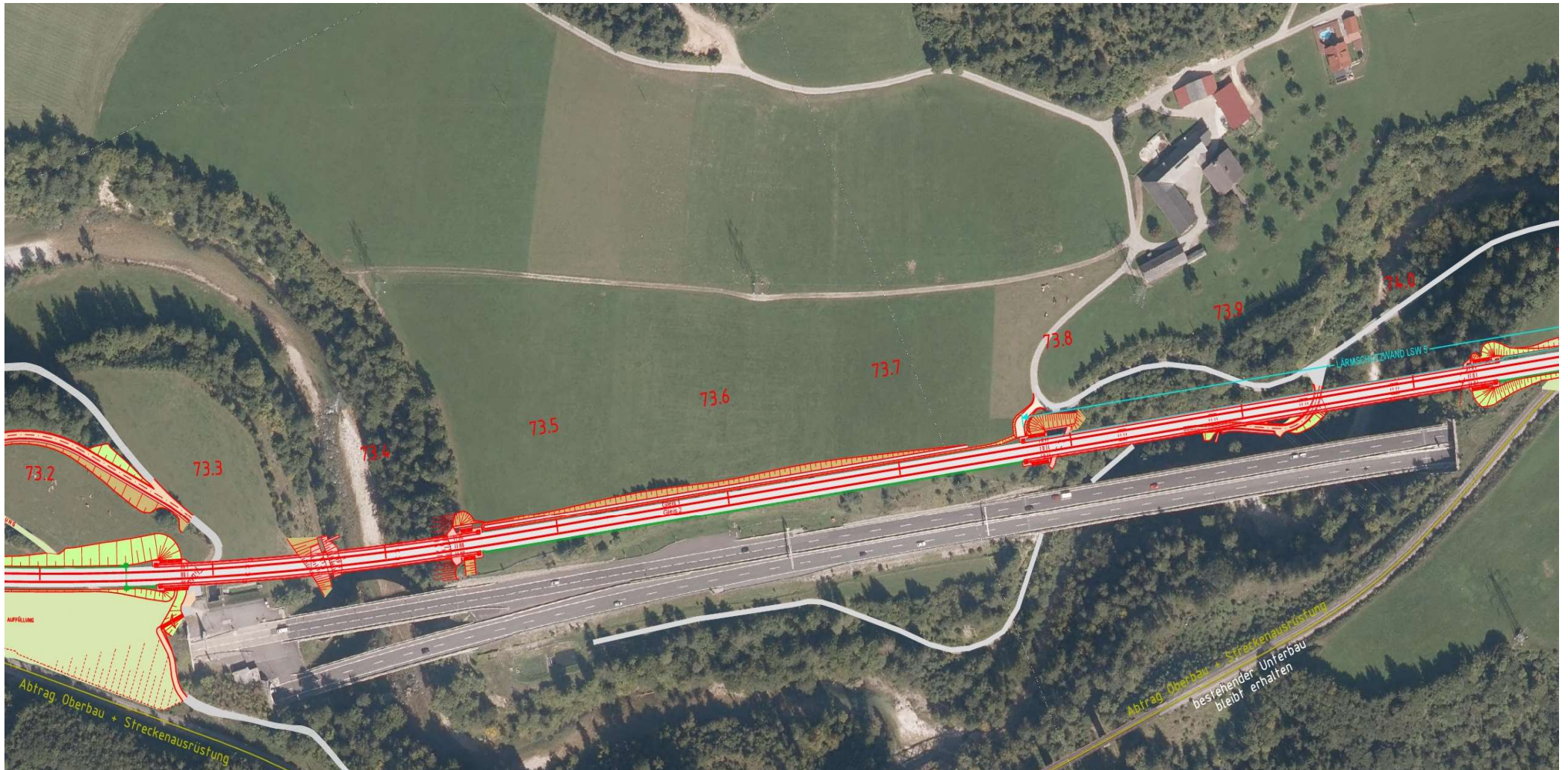
Palmgrabenbrücke



Querschnitt Bereich Lainberg



Bereich entlang A9 - Pyhrnautobahn

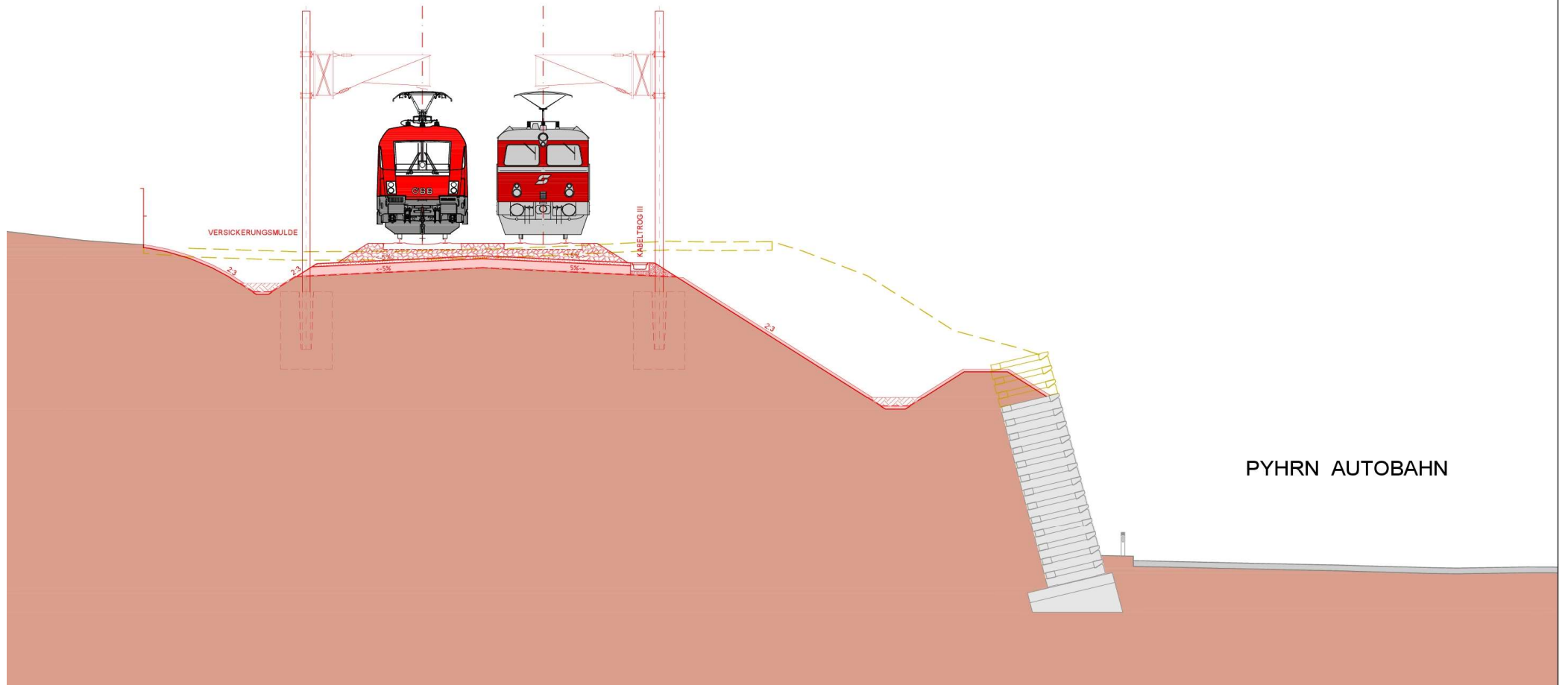


Teichlbrücke

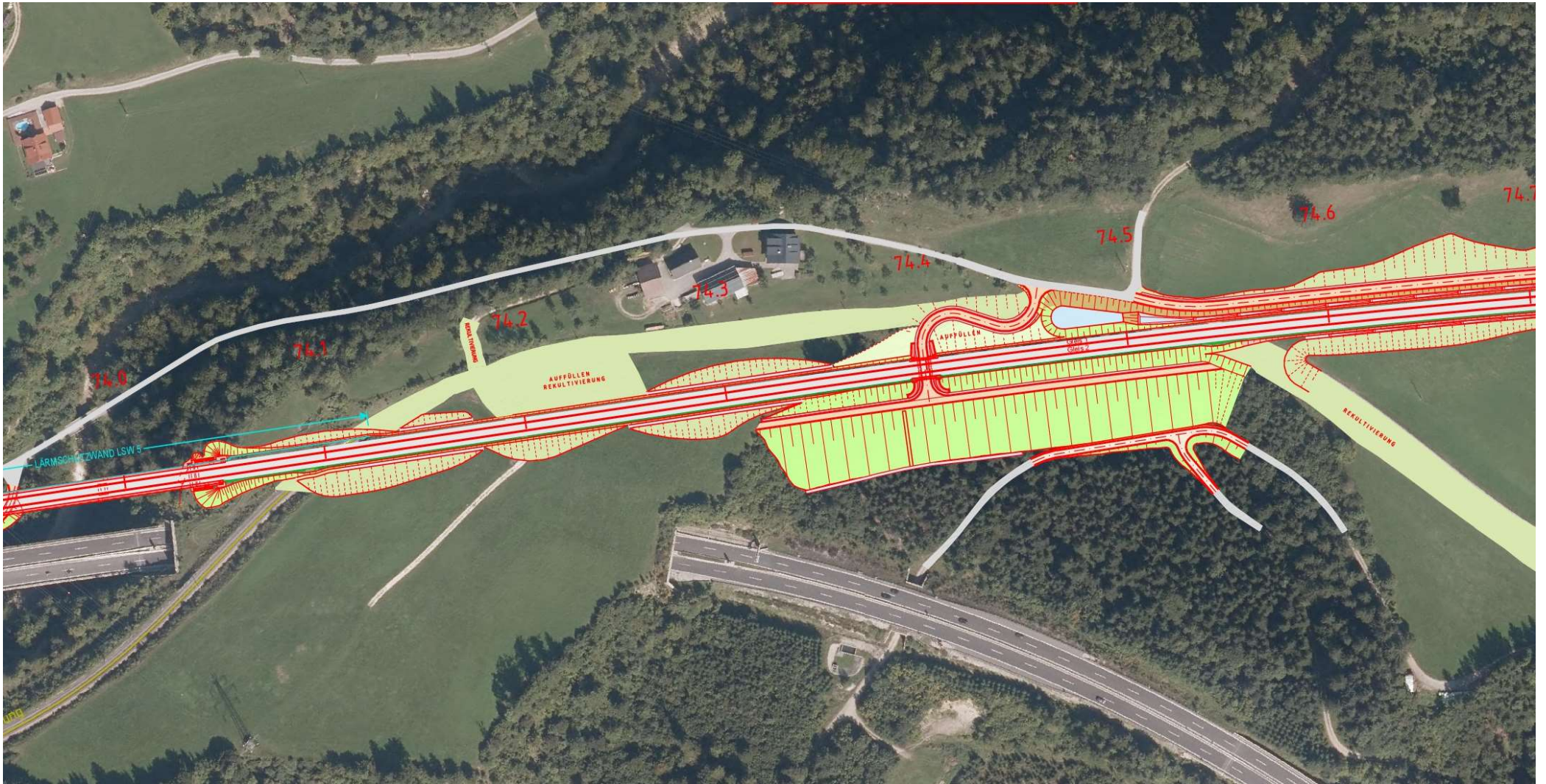


Querschnitt Bereich entlang A9-Pyhrnautobahn

NEUE BAHNTRASSE



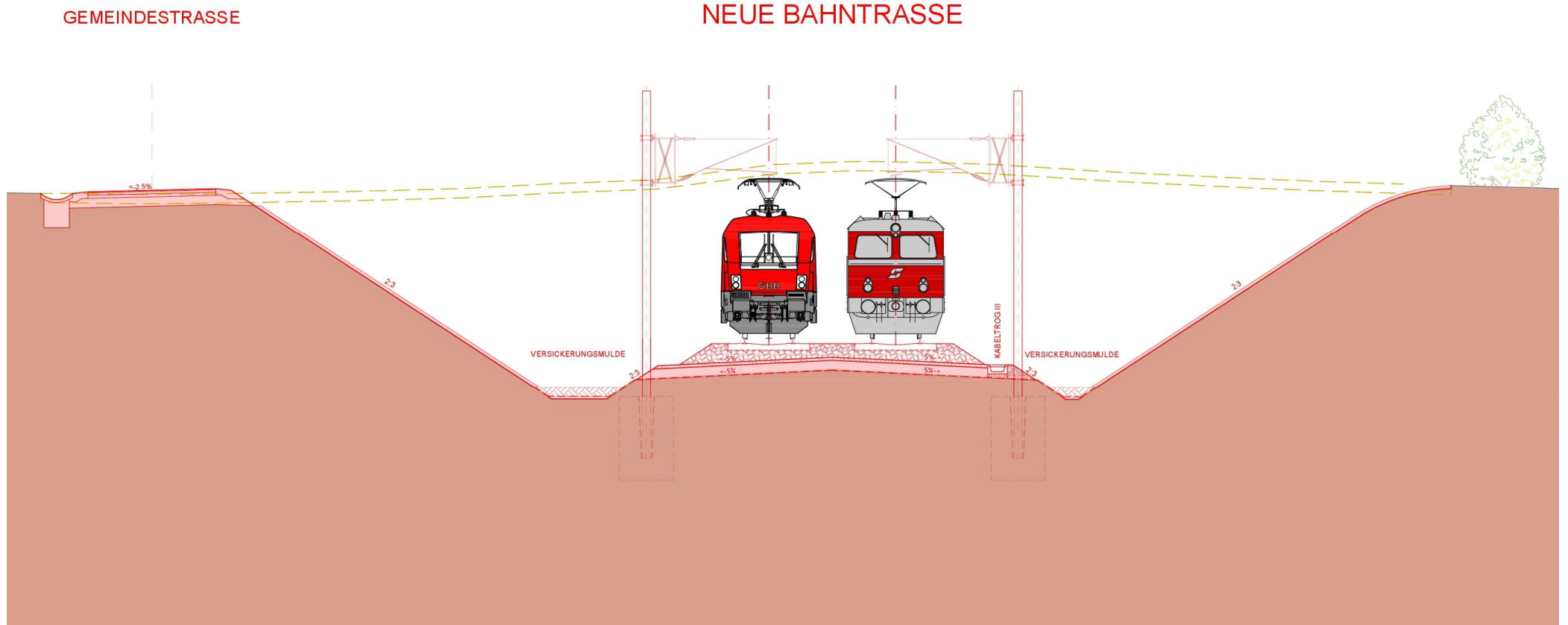
Bereich Lengau, Teil 1



Bereich Lengau, Teil 2



Querschnitt Bereich Lengau, Teil 2 (nach Überfahrtsbrücke)



Bereich Lengau, Teil 3 (Projektende)

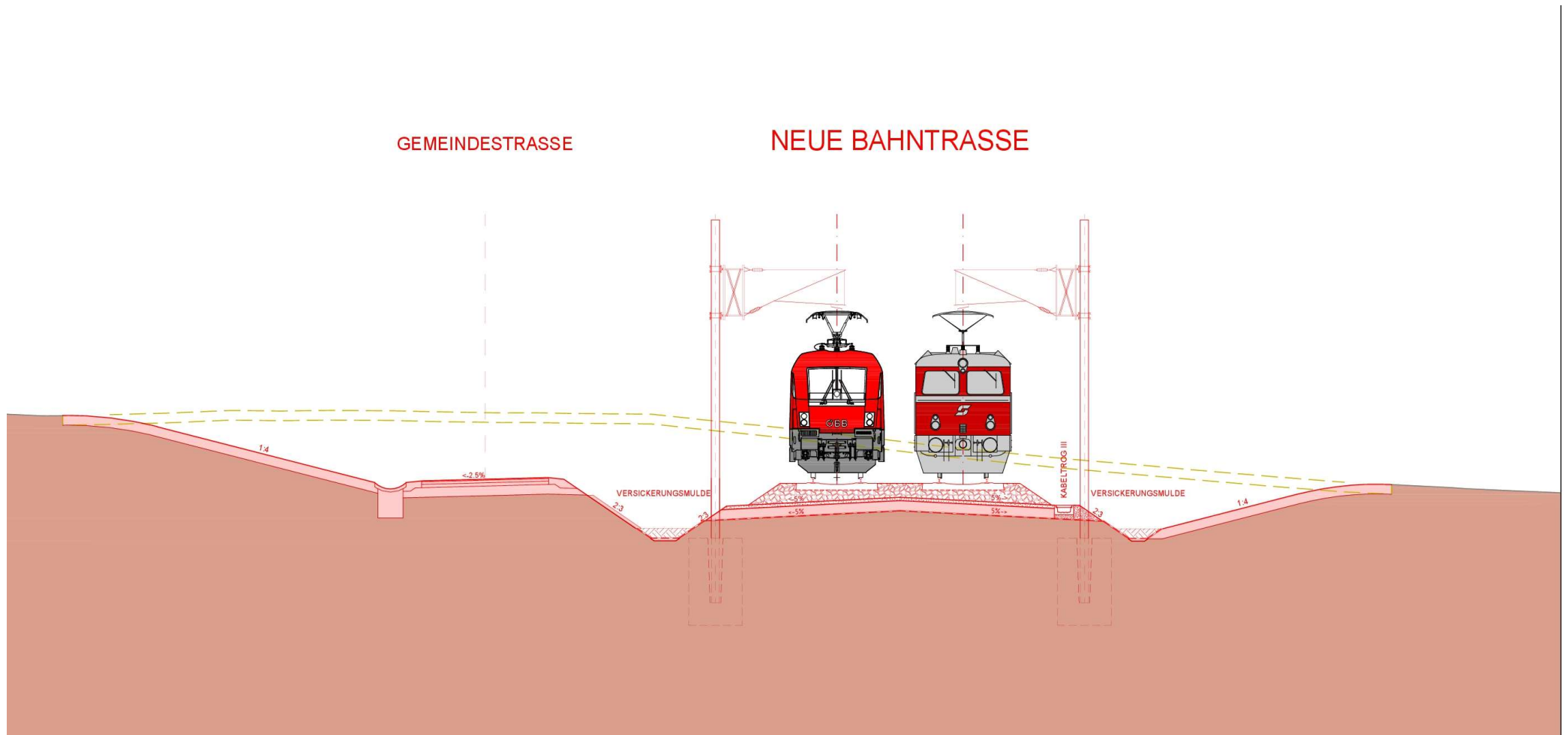


Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bahnhof Hinterstoder - Inselbahnsteig



Querschnitt Bereich Lengau, Teil 2 (vor Überfahrtsbrücke)



Querschnitt Bereich Lengau, Teil 3 (Projektende)

WEG
(WIRD VERLEGT)

WEG
(BESTAND)

NEUE BAHNTRASSE

