

2017/1

Übersicht Rahmenplanprojekte ÖBB und ASFINAG 2017–2022

Oberösterreich

aus dem Rahmenplan 2017–2022 der ÖBB-Infrastruktur AG und
dem Infrastrukturinvestitionsprogramm 2017–2022 der ASFINAG

Stand: Jänner 2017

Oberösterreich

1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

1.1 *) Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hauptbahnhof; 4-gleisiger Ausbau Westbahn

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Linz Vbf Gleisdreieck (Signalbrücke) – Linz Hbf.; 4-gleisiger Ausbau
- Linz Vbf West – Linz Signalbrücke, Mittellage; Durchbindung 4-gleisige Westbahn

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des viergleisigen Ausbaues des gegenständlichen Abschnittes führt zu einer Kapazitätserhöhung und einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes im Großraum Linz
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2010
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2030
- Gesamtkosten: € 444,2 Mio.

1.2 *) Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die prioritäre Umsetzung des viergleisigen Ausbaues im Abschnitt Linz – Oftering ermöglicht eine Kapazitätserhöhung welche als Basis für den integrierten Taktfahrplan dient. Der weitere Ausbau Oftering – Wels erfolgt schrittweise.
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes im Großraum Linz bzw. Wels
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2017
- voraussichtliches Bauende: 2026ff
- Gesamtkosten: rund € 1 Mrd.

Offen: UVP, eisenbahnrechtliche Bewilligung

1.3 Wels Vbf.; Erweiterung Terminal

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Optimierung Terminalbetrieb
- Bessere Nutzung der vorhandenen Flächen durch ausschließlichen Kranbetrieb (Auflassung Staplerbetrieb) und damit Schaffung von zusätzlichen Lagermöglichkeiten für Container (ITEs)
- Kapazitätssicherung und Attraktivitätssteigerung für alle EVUs
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom Straßengüterverkehr

- voraussichtlicher Baubeginn: 2017
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2019
- Gesamtkosten: € 34,8 Mio.

1.4 Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung führt zu einer betrieblichen Optimierung in Hinblick auf die Einführung des integrierten Taktfahrplanes
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- Baubeginn: 2005
- voraussichtliche Gesamtinbetriebnahme: je nach Teilprojekt schrittweise bis 2022
- Gesamtkosten: € 204,9 Mio.

1.5 Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten, OÖ/ST

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Klaus; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Steyrling; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Linzerhaus, Errichtung Ausweiche
- Spital am Pyhrn – Ardning; Erneuerung Bosrucktunnel

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Pyhrnachse“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2013
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: € 122 Mio.

1.6 Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2017
- schrittweise Umsetzung der Projekte bis 2022
- Gesamtkosten: € 75,6 Mio.

1.7 Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW

Nutzen:

- Optimierung der Gleisanschlusssituation
- Optimierung und Konzentration der Verschub-Anlagen
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Verlagerung Straßengüterverkehr auf die Schiene

- Baubeginn: 2018
- Inbetriebnahme: 2020
- Gesamtkosten: € 43,4 Mio.

1.8 Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS

Nutzen:

- Optimierung Produktionsabläufe durch Steigerung der Rolleistung, Erhöhung Sicherheitsniveau

- Baubeginn: 2017
- Bauende: 2021
- Gesamtkosten: € 31,4 Mio.

1.9 Steindorf bei Straßwalchen – Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung, S/OÖ

Im Rahmenplan enthaltenes Teilprojekt:

- Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg; Elektrifizierung sowie Attraktivierung Bf. Friedburg

Nutzen:

- Betriebliche Optimierung durch Elektrifizierung des Abschnittes Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inklusive Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2016
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2021
- Gesamtkosten: € 13 Mio.

1.10 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltstellensanierungen
- P&R-Anlagen

- Summe: € 494,4 Mio.

*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

2.1 A 9 Pyhrn Autobahn, Tunnelkette Klaus, Vollausbau

- Baubeginn: September 2013
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhren: Ende 2017
- Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhren.
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe (beider Tunnelröhren): Dezember 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 163,6 Mio.

2.2 A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof – Anschlussstelle Donau Nord

Im Zuge der Evaluierung des Infrastrukturprogrammes im Herbst 2010 wurde die Errichtung der A 26 in drei Etappen festgelegt. Beschlossen wurde zudem eine Mitfinanzierung durch das Land Oberösterreich (zehn Prozent) und die Stadt Linz (fünf Prozent) an den Gesamtkosten.

- Baubeginn vorbereitende Maßnahmen Etappe 1 (Donaubrücke): Juli 2015
- voraussichtliche Teilverkehrsfreigabe Etappe 1: 2021
- voraussichtlicher Baubeginn Etappe 2 (Tunnel Freinberg inklusive Bahnhofknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße): 2020
- voraussichtliche Teilverkehrsfreigabe Etappe 2: 2026
- voraussichtlicher Baubeginn Etappe 3 (Westbrücke inkl. Lückenschluss zur A 7 Mühlkreis Autobahn): 2027
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Etappe 3: 2029
- Gesamtprojektkosten: rund € 644,4 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

2.3 S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Freistadt Nord – Rainbach Nord

- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2024
- Gesamtprojektkosten: rund € 193,3 Mio.

2.4 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

A 1 West Autobahn, Anschlussstelle Traun/Haid

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtkosten: rund € 20,3 Mio.

A 7 Mühlkreis Autobahn, Generalerneuerung Abschnitt Vöestbrücke (ASt. Hafenstraße – Knoten Urfahr), Errichtung von „Bypassbrücken“

- voraussichtlicher Baubeginn: Oktober 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2020
- Gesamtkosten: rund € 142,4 Mio.

A 7 Mühlkreis Autobahn, Halbanschlussstelle Auhof

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtkosten: rund € 11,9 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

A 8 Innkreis Autobahn, Haag – Ried, Sicherheitsausbau

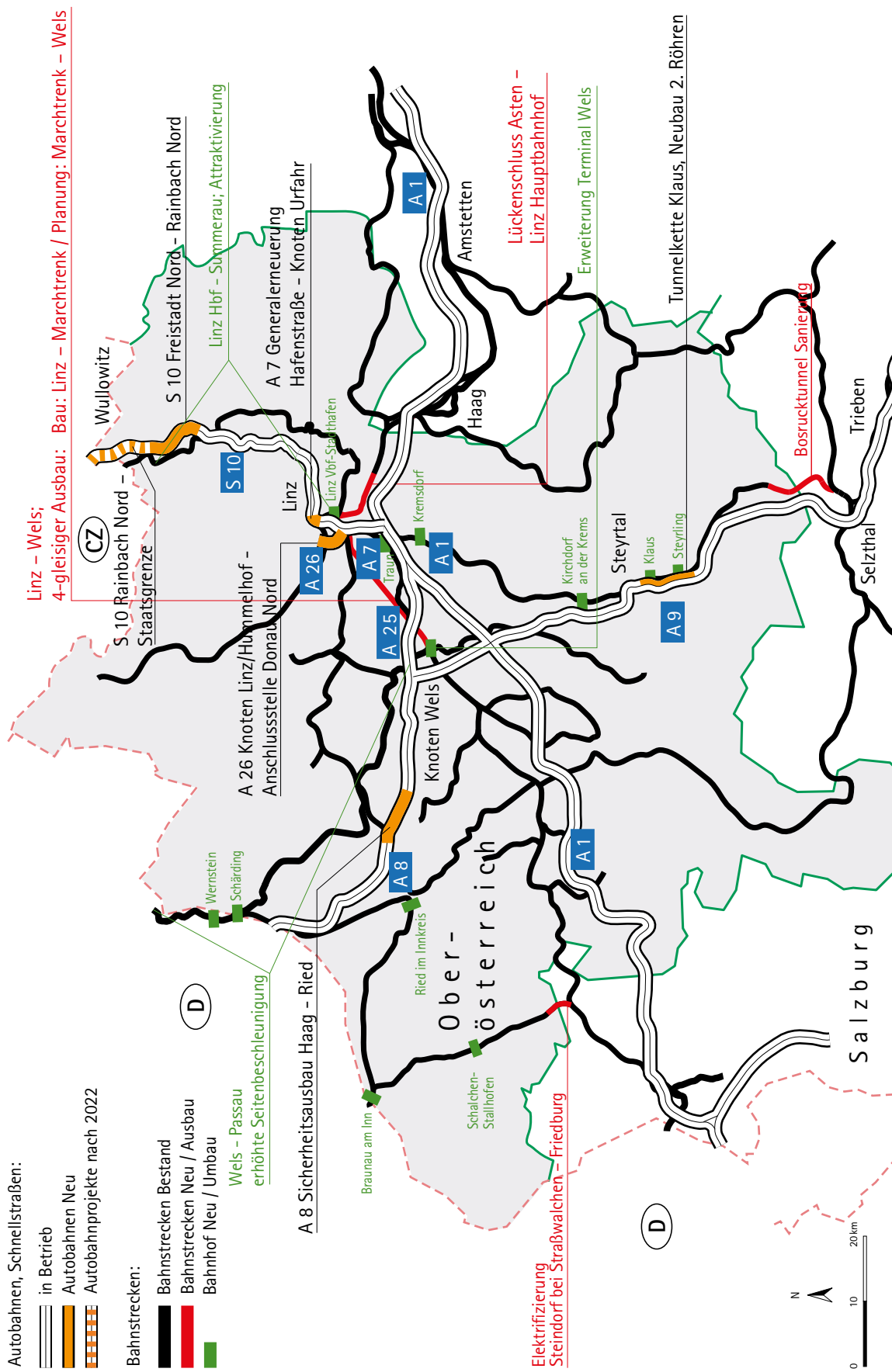
- Baubeginn: März 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juli 2017
- Gesamtkosten: rund € 45,3 Mio.

A 8 Innkreis Autobahn, Anschlussstelle Wels – Wimpassing

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtkosten: rund € 6,1 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).

Oberösterreich



Impressum

Herausgeber:

bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at
infothek.bmvit.gv.at

Gestaltung

message Marketing- und Communications GmbH

Ausgabe

Jänner 2017

