



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0021-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 29. Juni 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 29. April 2016 unter der **Nr. 9130/J** an meinen Amtsvorgänger Mag. Gerald Klug eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 4-gleisiger Ausbau der Westbahnstrecke Linz – Wels – drohende Verschlechterung für PendlerInnen aus dem Raum Pasching-Hörsching-Oftring gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – laut Auskunft der ÖBB Holding AG - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was wird von der direkten Anbindung des Flughafens konkret erwartet – welches Fahrgastpotential, welches Potential im Güterverkehr? Bitte begründen Sie Ihre Angaben auch schlüssig.*

In der neuen Station Hörsching-Flughafen werden Nahverkehre des öffentlichen Verkehrs gebündelt (Zubringerfunktion von Buslinien, durch das Land OÖ vorgesehen) und dadurch attraktiviert.

Es erfolgt damit eine bessere Anbindung des stark wachsenden Gewerbegebietes beim Flughafen (bereits ca. 100 Betriebe inkl. Anschlussbahn, ca. 1.000 Arbeitsplätze). Die Verkürzung der Arbeitswege für die Beschäftigten beträgt durch die Verlegung der Haltestelle Hörsching nach Hörsching-Flughafen ca. 1 km.

Weiters wird eine attraktive Erreichbarkeit des Flughafens für Flugreisende mittels Bahnanbindung geschaffen. Insgesamt wird ein Potential der Fahrgastfrequenz von mehr als 1000 Reisenden pro Tag erwartet. Zur Veranschaulichung: 2015 nutzten insgesamt 529.785 Passagiere den Flughafen Linz.

Das erwartete Potential für den Güterverkehr stellt sich, da sich das Frachtaufkommen bei weniger als rd. 50 tausend Tonnen Fracht pro Jahr bewegt, als nicht zum klassischen Kerngeschäft der Rail Cargo Group gehörend in einer überschaubaren Größenordnung dar.

Zu Frage 2:

- *Wie würde sich die direkte Anbindung des Flughafens auf die Situation der PendlerInnen in Pasching, Hörsching und Offering auswirken?*

Pasching wird auch von der Flughafenbuslinie 601 bedient. Dieser Flughafenbus verkehrt aktuell in der Hauptverkehrszeit am Abend im Halbstundentakt. Darüber hinaus besteht für die Bewohner von Pasching eine weitere Alternative nach Linz in Form der LILO Straßenbahn. Pasching verfügt damit auch hinkünftig über ein gutes ÖV-Angebot.

Für die Bewohner von Hörsching verkürzen sich die Weglängen zur neuen Haltestelle Hörsching-Flughafen, da die neue Haltestelle wesentlich näher am Ballungsraum liegt. Für die Beschäftigten der im Bereich des Bahnhofes Hörsching angesiedelten Firmen, die das Bahnangebot nutzen, würde die Wegstrecke von/zur Arbeits-/Ausbildungsstätte etwa gleich bleiben.

Großes Potenzial sieht die ÖBB-Personenverkehr AG bei den Beschäftigten des Flughafens und der im Bereich des Flughafens angesiedelten Unternehmen, für die das Bahnangebot durch kürzere Wege wesentlich attraktiver würde.

Die Ortschaften Breitbrunn und Hörsching Ort sind bereits mit der Linie 382 (stadtbüsähnlicher Verkehr in Hörsching) im Bahnhof Hörsching an die Weststrecke angebunden. Auch die Linie 601 (Flughafenbus) bedient das Einzugsgebiet. Es wird angenommen, dass diese Linien dann an die neue Haltestelle angebunden werden und somit keine Verschlechterung des Angebotes eintritt. Durch die 4-Gleisigkeit wäre ein verbessertes, dichteres Angebot (Halbstundentakt statt Stundentakt – auch im Frühverkehr) möglich.

Durch die 4-Gleisigkeit wäre auch für Oftring ein verbessertes, dichteres Angebot (Halbstundentakt statt Stundentakt – auch im Frühverkehr) möglich.

Zu Frage 3:

- *Welche Auswirkungen erwarten Sie durch den Wegfall der Bahnhaltestelle Pasching für das in Planung befindliche S-Bahn-Konzept?*

Für eine Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes in der geforderten Betriebsqualität – durch Verdichtung der Nahverkehre zwischen Linz und Wels – auf der projektgegenständlichen Trasse ist aus heutiger Sicht eine künftige Bedienung eines Haltes in Pasching nicht vorgesehen.

Die ÖBB-Personenverkehr AG erwartet keine Auswirkungen auf die Einführung der Linie S2 Linz - Wels, die für den 11. Dezember 2016 geplant ist.

Zu Frage 4:

- *Wie ist der aktuelle Verfahrensstand für den Ausbau der Strecke Linz-Wels und insbesondere für den Abschnitt Leonding-Hörsching?*

Das UVP-Verfahren zum Projekt „4-gleisiger Ausbau Linz-Marchtrenk“ ist seit 22. Dezember 2014 beim bmvit verfahrensanhängig. Die öffentliche Auflage der UVP-Einreichunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme und Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme erfolgte vom 16. Februar 2015 bis 07. April 2015. Im gegenständlichen Vorhaben gibt es keinen gesonderten Abschnitt Leonding - Hörsching.

Ergänzend dazu möchte ich anmerken, dass der Westbahnstreckenabschnitt „Linz – Wels“ in drei Umweltverträglichkeitsprüfungsabschnitte unterteilt ist:

- Umbau Linz Hauptbahnhof Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn („Linz West“)
- Viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk und
- Viergleisiger Ausbau Marchtrenk – Wels

Ein gesonderter Abschnitt „Leonding – Hörsching“ ist nicht vorgesehen und wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG auch nicht eingereicht.

Das UVP-Verfahren Linz West wurde mit Genehmigungsbescheid vom 23. Dezember 2013 abgeschlossen und ist aufgrund der Beschwerde der Stadtgemeinde Leonding seit 2014 beim Verwaltungsgerichtshof anhängig.

Das UVP-Verfahren für den Abschnitt Linz – Marchtrenk wurde mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22. Dezember 2014 beantragt. Die öffentliche Auflage der UVP-Einreichunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme und Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme erfolgte im Zeitraum vom 16. Februar 2015 bis einschließlich 7. April 2015. Derzeit wird das Umweltverträglichkeitsgutachten von den UVP-Sachverständigen erstellt (insbesondere unter Berücksichtigung nachträglicher Einwendungen der Gemeinde Oftring).

Für den Abschnitt Marchtrenk – Wels wurde bislang lediglich ein informelles UVP-Vorverfahren durchgeführt. Die UVP-Einreichung wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG für Herbst 2016 angekündigt.

Zu Frage 5:

- *Welche Bauzeiträume sind für die einzelnen Abschnitte des Ausbaus der Strecke Linz-Wels nach derzeitigem Stand vorgesehen?*

Die Umsetzung des Streckenabschnitts Linz - Wels wird in mehreren Bauetappen erfolgen und ist in folgende Bewilligungsabschnitte gegliedert:

- Umbau Bahnhof Linz Westseite: ca. 58 Monate (Angaben gemäß UVP-Bauzeitszenario)
- 4-gleisiger Ausbau Linz-Marchtrenk: ca. 98 Monate (Angaben gemäß UVP-Bauzeitszenario)
- 4-gleisiger Ausbau Marchtrenk-Wels: ca. 76 Baumonate gemäß derzeitigem Planungsstand

Zu Frage 6:

- *Welche Auswirkungen erwarten Sie für die Zeit der Realisierung des geplanten Projekts für den Personenfernverkehr auf der Bestandsstrecke?*

Durch die bauliche Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens kann es gemäß aktuellem Kenntnisstand zu vereinzeltten Auswirkungen (Verspätungen) auf den Fahrplan des Personenfernverkehrs in den Fahrplanperioden ab 2019 kommen. Zur Minimierung der baubedingten Auswirkungen auf den gesamten Zugverkehr werden entsprechende Fahrplanreserven für den Streckenabschnitt Linz – Wels eingeplant.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Nachdem widersprüchliche Angaben zwischen 7 und 170 Hektar in diversen aktuellen Zeitungsmeldungen enthalten sind, siehe OÖN 17.3.2016, Tips KW 11, S.3 und BezirksRundschau Linz-Land Nr. 11, S.5 (in den UVP-Unterlagen der ÖBB¹ gibt es dazu keine Angaben): Wie hoch ist der tatsächliche Flächenverbrauch des aktuellen Projekts im Abschnitt der Verschwenkung?*
- *Wieviele Grundeigentümer würden in welchem Flächen-Ausmaß (Angabe in ha oder m²) von den für die Errichtung der Neubaustrecke nötigen Grundankäufen profitieren?*

Der Flächenbedarf im Bereich der Trassenverschwenkung Pasching-Hörsching beträgt rd. 53 ha. Ein Trassenausbau in Bestandslage würde einen Flächenbedarf von ca. 47 ha bedingen. Somit hat die neue UVE-Trasse einen Flächenmehrbedarf von lediglich ca. 7 ha. Von der Trassenverschwenkung sind ca. 49 Grundeigentümer (inkl. Republik Österreich, Land Oberösterreich, Anrainergemeinden, Firmen und Privatpersonen) betroffen. Detaillierte Angaben zum Bodenverbrauch sind u.a. im UVE-Bericht unter „Boden und Landwirtschaft“ enthalten.

Mag. Jörg Leichtfried

