



RADLSONNTAG-ENNSTAL
Rad · Bahn · Fluss
Weyer/Kleinreifling - Gallenz - Großraming - Reichraming -
Losenstein - Ternberg - Garsten - St. Ulrich - Steyr



An:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Stubenring 1, 1010 Wien
Per Email an: zielnetz@bmk.gv.at

Steyr, 23.4.2024

Stellungnahme zum Entwurf des Zielnetzes 2040

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Bundesministerin,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme bei diesem so wichtigen Vorhaben. Im Namen der regionalen Interessengemeinschaften und Vereine **Klimafokus Steyr**, **Grüngürtel statt Westspange**, **da Huat brennt**, **Radlobby Steyr**, **Garsten for Future** und **Rad·Bahn·Fluss** möchten wir dazu Folgendes rückmelden und bitten um Berücksichtigung.

Wir begrüßen die Bestrebungen des BMK, das Nahverkehrsangebot rund um Linz und Wels auszuweiten und die regionalen Verbindungen zu stärken. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Steigerung der Systemtrassen zwischen Linz und Rohr-Bad Hall sowie zwischen Linz und St. Valentin sind ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und werden zur Verbesserung der Mobilität in der Region maßgeblich beitragen.

Jedoch weisen wir darauf hin, dass in Ihrem Entwurf manche Aspekte für die Region Steyr/Ennstal und St. Valentin nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Insbesondere möchten wir folgende Punkte anmerken und zur Überarbeitung empfehlen:

- 1. Direktanbindung St. Valentin an die Umsteigeknoten Wien Hbf. und Wien Meidling im Taktfahrplan erhalten:** Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Direktanbindung von St. Valentin an die zentralen Umsteigeknoten in Wien erhalten bleibt, um Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, mit nur einem Umstieg in Wien in alle Richtungen (Flughafen, Nord, Süd, Ost) weiterzureisen. Im Zielnetz 2040 ist die Intention erkennbar, den Taktfahrplan zu optimieren und die Effizienz der Verbindungen zu steigern. Eine Beibehaltung der Direktanbindung von St. Valentin an die Umsteigeknoten Wien Hbf. und Meidling ist daher im Einklang mit diesem Ziel.
- 2. Schnelle Verbindungen zwischen Steyr/ Ennstal und Linz:** Wir halten schnelle, durchgebundene Verbindungen zwischen der Region Steyr/ Ennstal und Linz für eine Voraussetzung, dass das Bahnangebot richtig gut angenommen wird. Dies ist eine seit langem bestehende Forderung aus der Region. Die Linientaktkarte - Beilage D Fachentwurf Zielnetz 2040, ist ohne Taktzeiten (Minuten) veröffentlicht, weshalb eine bessere Beurteilung des Zielnetzes leider nicht möglich ist. Es bestehen, bis auf Taktlücken, schon bisher 2 Verbindungen je Stunde zwischen Garsten und Linz. Äußerst positiv im Zielnetz ist die stündliche Regionale Schnellverbindung zwischen St. Valentin und Linz, sofern diese von/nach Garsten durchgebunden ist. Diese sollte unbedingt zeitnah vor 2040 umgesetzt werden!

3. **Taktverdichtung in den Verkehrsspitzen zwischen Steyr/ Ennstal und Linz (über St. Valentin):** Es ist unabdingbar, dass in den Verkehrsspitzen (Morgens, Abends) Taktverdichtungen gewährleistet werden, um ein gutes Angebot sicherzustellen. Die Einführung des Klimatickets und eine stetig wachsende Zahl an Bahnpendler*innen nach Ende der Coronakrise zeigen **schon jetzt eine teils sehr gute Auslastung**. Sollen die Mobilitätsziele zur Erreichung der Klimaneutralität 2020 auch nur annähernd erreicht werden, ist auch hier die entsprechende Infrastruktur, z.B. **zusätzliche Ausweichen** an der eingleisigen Strecke zu überprüfen und ggf. zu projektieren und aufzubauen!

4. **Bessere Taktanbindung der Ennstalbahnen im Bhf. St. Valentin und eine bessere intermodale (Bus-Bahn) Netzplanung.** Derzeit gibt es nur mangelhafte Umsteigezeiten zu Randzeiten und an Wochenenden. Der Ansatz im Fachentwurf mit einer **stündlichen Verbindung** zwischen Garsten und Kleinreifling ist gut. Aber wie in Pkt. 2 ist aufgrund nicht näher angeführter Taktzeiten (Minuten) in der Linientaktkarte eine abschließende Beurteilung schwierig. Aufgrund der demografischen Entwicklungen in der Region Ennstal und einer möglichen geringen Auslastung besteht jedoch die Befürchtung, dass der angeführte durchgehende stündliche Linientakt im Ennstal in den nächsten Dekaden nie zur Umsetzung gelangt!

Daher ergibt sich die Forderung nach einer besseren intermodalen Netzplanung 2040. Das Schienennetz muss in Verbindung mit Fahrradabstellanlagen, Busnetzen, Park&Rides, speziell in ländlichen Gegenden, geplant werden, damit sich **bestmögliche Verbindungen und niedrige Umsteigezeiten auch bei geringeren Frequenzen** als im Zielnetz angeführt realisieren lassen. Im Ennstal wäre eine Variante dazu, den Bahnhof Weyer zu einem regionalen Mobilitätsknoten aufzuwerten.

Zur Verbesserung der Taktanbindung wäre eine weitere Variante, den **Kreuzungspunkt der Ennstalbahnen von Ernsthofen nach St. Valentin** zu verlegen. Damit könnte die Anschlussqualität von/nach **West und Ost** bereits in der heutigen Taktfrequenz optimiert werden. **In erheblichem Maß profitieren dann auch die Orte zwischen Linz und St. Valentin** (Enns etc.) von der Anbindung an den Takt der Westbahn (RJ). Notwendige Schieneninfrastruktur (Ausweichen) und die Anschlussmöglichkeit Kastenreith/ Weyer wären natürlich zu überprüfen und umzusetzen. Jedenfalls garantiert der viergleisige Ausbau des Abschnitts Linz Hbf - Linz Kleinmünchen alleine noch keine bessere Taktanbindung! Die Linientaktkarte deutet eine Verbesserung an, dies wäre natürlich positiv.

5. **Durchgehende Regional-Schnellverbindung im Zentralraum Oberösterreich:** Die verzeichneten 2 NVB Züge pro Stunde zwischen St. Valentin und Lambach sind sehr begrüßenswert, es bedarf jedoch auch durchgehender Regional-Schnellverbindungen in diesem Abschnitt, ggf. bis Vöcklabruck, um die überfüllten Fernverkehrszüge zu entlasten und den Personenverkehr im gesamten Zentralraum effizient zu gestalten.

6. **Keine Verschiebung der Summerauerbahn auf die Zeit nach 2040:** Die Verbesserung der Summerauerbahn darf nicht auf die Zeit nach 2040 verschoben werden. Die Pyhrn-Schober-Achse (CZ – Linz – Graz – SLO) ist gemäß vorliegendem Dokument eine **Achse zweiter Ordnung**, also eine bedeutende Verbindung zwischen äquivalenten Knoten im Ausland. Die "In der Regel Zweigleisigkeit" ist hier bei weitem nicht gegeben. Um dem bevorstehenden massiven Anstieg des Straßenverkehrs auf der Pyhrn-Schober-Achse verbunden mit **einer massiven Belastung des Oberösterreichischen Zentralraums**, zu begegnen, ist dringend der **weitreichende Bahnausbau auf dieser Achse erforderlich**. Der Ausbau war bereits 2009 beschlossen, mit 1.2.2012 wurde die UVP positiv beschieden und vom Land OÖ war versprochen, dass gleichzeitig mit der Verkehrsfreigabe der Autobahn S10 auch die Summerauerbahn fertig ist.

7. **Ausbau des Regionalverkehrszentrums Bahnhof Attnang-Puchheim:** Der Ausbau des Bahnhofs Attnang-Puchheim ist von größter Bedeutung im Hausruckviertel. Die Verlängerung der Kammerbahn über Vöcklabruck hinaus bis nach Attnang-Puchheim, 2 Regional-Schnellverbindungen je Stunde zwischen Vöcklabruck und Wels / Linz sowie die Weiterführung von Regionalbuslinien von Vöcklabruck nach Attnang-Puchheim sind notwendige Maßnahmen, um die Mobilität maßgeblich zu verbessern. Im Falle der Umsetzung könnte die Rolle des Halts Vöcklabruck im Fernverkehr überdacht werden, um eine Beschleunigung im hochrangigen Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg zu erzielen. (gemäß Tabelle 1 Begutachtungsentwurf Zielnetz 2024 sollte der Halteabstand 25km sein, Vöcklabruck stellt hier eine absolute Ausnahme dar)

Wir möchten betonen, dass der **Bahnhof St. Valentin eine essentielle Rolle** für die Region Steyr/Ennstal und St. Valentin spielt, in der über 150.000 Menschen leben. St. Valentin ist im Knoten-Kanten-Modell des Zielnetzes 2040 als Knoten zur Minute 15 und 45 verzeichnet. Es ist von großer Bedeutung, dass dieser Knotenpunkt **angemessen in die Planung integriert** wird und das Zielnetz 2040 dann auch entsprechend umgesetzt wird.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass auch die **Anbindung der Region Steyr/Ennstal verbessert wird**, sowohl Richtung Ostösterreich als auch Richtung Westösterreich. Eine optimale Taktanbindung ist dabei unerlässlich. Die entsprechend notwendige Schieneninfrastruktur und Fahrplanadaptierung ist rechtzeitig in die Wege zu leiten.

Wir appellieren daher an das BMK, die oben genannten Forderungen in die Planung des Zielnetzes 2040 aufzunehmen und die Mobilität in Oberösterreich nachhaltig zu verbessern.

Mit freundlichen Grüßen,

DI Philipp Hartl

für die Verfasserin
Initiative Klimafokus Steyr

Michael Regele

Verein (anerkannte NGO)
Grüngürtel statt Westspange

DI Roland Mayr

Initiative da Huat brennt

Mag.^a Magdalena Hampf

Radlobby Ortsgruppe Steyr

Dr. Petra Wallentin

Initiativen Garsten for Future
und Rad-Bahn-Fluss

Anhang 1: Erläuterungen & Abbildungen

Anhang 2: Über die Verfasserin und die Mitunterzeichner*innen

Anhang 1: Erläuterungen & Abbildungen

ad Pkt 2-4. Verbindung Ennstal-Steyr-St.Valentin-Linz:

Aus den öffentlich zugänglichen Unterlagen (Fachentwurf Zielnetz 2040, Linz Hbf - Linz Kleinmünchen (Vbf. West – Linz Signalbrücke) und der Beantwortung der Parlamentarische Anfrage MMag. Katharina Werner Bakk 12189/J (XXVII. GP) geht nicht hervor, wie genau der neue Fahrplan S1 und REX nach St.Valentin / Steyr / Weißenbach-St.Gallen aussehen wird, und wie gut die Verbesserungen tatsächlich sein werden. Aus heutiger Sicht ist die Situation gar nicht so gut wie in der Antwort des BMK dargestellt.

Parlamentarische Anfrage MMag. Katharina Werner Bakk 12189/J (XXVII. GP) Antwort BMK 11837/AB vom 08.11.2022 Seite 3 bezüglich Verbindung Linz-Steyr: **“Zu Frage 5: Gibt es eine Kosteneinschätzung für eine schnellere Verbindung von Linz nach Steyr und vice versa? Die Verbindung zwischen Linz und Steyr wurde einerseits mittels zusätzlicher Direktverbindungen im Nahverkehr in den letzten Jahre attraktiviert und andererseits gibt es attraktive Umsteigeverbindungen im Taktknoten St. Valentin. Zusätzlich zur Direktverbindung (S1) gibt es im Ein- bzw. Zwei-Stundentakt eine Verbindung mit einem REX, die in St. Valentin einen Umstieg in den RJ Richtung Linz/Salzburg ermöglicht. Damit ist eine rasche (rascher als die S1) Verbindung nach Linz gegeben. Ebenso wird in St. Valentin ein Umstieg auf den RJ Richtung Wien gewährleistet. Nach Umsetzung des viergleisigen Ausbaus im Bereich Linz Hauptbahnhof Ost – Linz Kleinmünchen kann der Nahverkehr zwischen Linz und St. Valentin weiter verdichtet werden, was auch zusätzliche Direkt- und Umsteigeverbindungen von bzw. nach Steyr ermöglichen wird. Im Zielnetz 2025+ sind im Abschnitt St. Valentin – Steyr keine zusätzlichen Aus- oder Neubauten vorgesehen. Daher liegen diesbezüglich keine aktuellen Studien oder Kostenschätzungen vor.”**

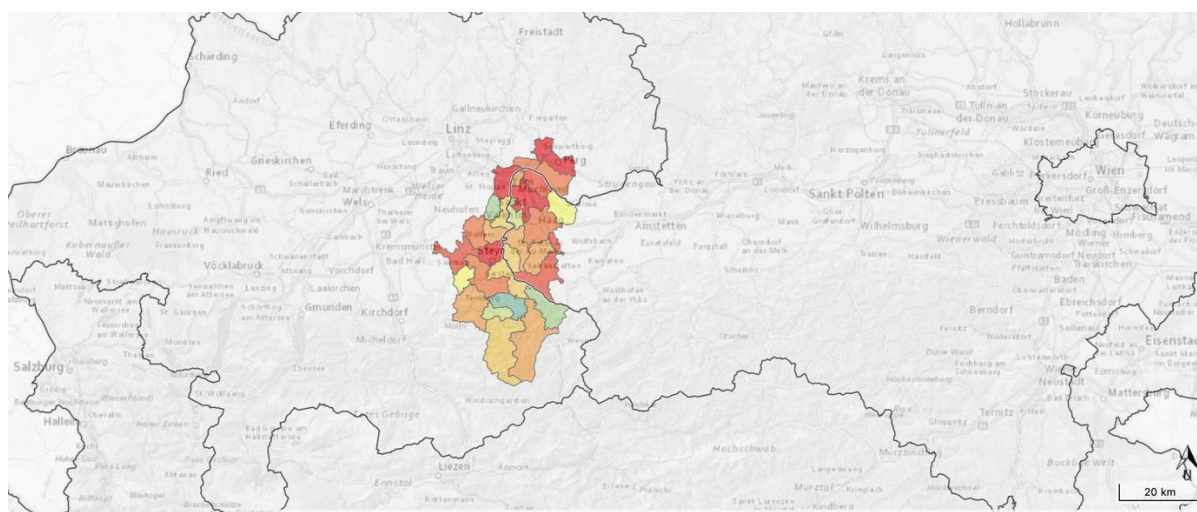


Abbildung 1 Eigene Darstellung: Einzugsgebiet Bhf. St. Valentin, hier leben über 150.000 Menschen (Quelle: Energiemosaik Austria <https://www.energiemosaik.at/>)

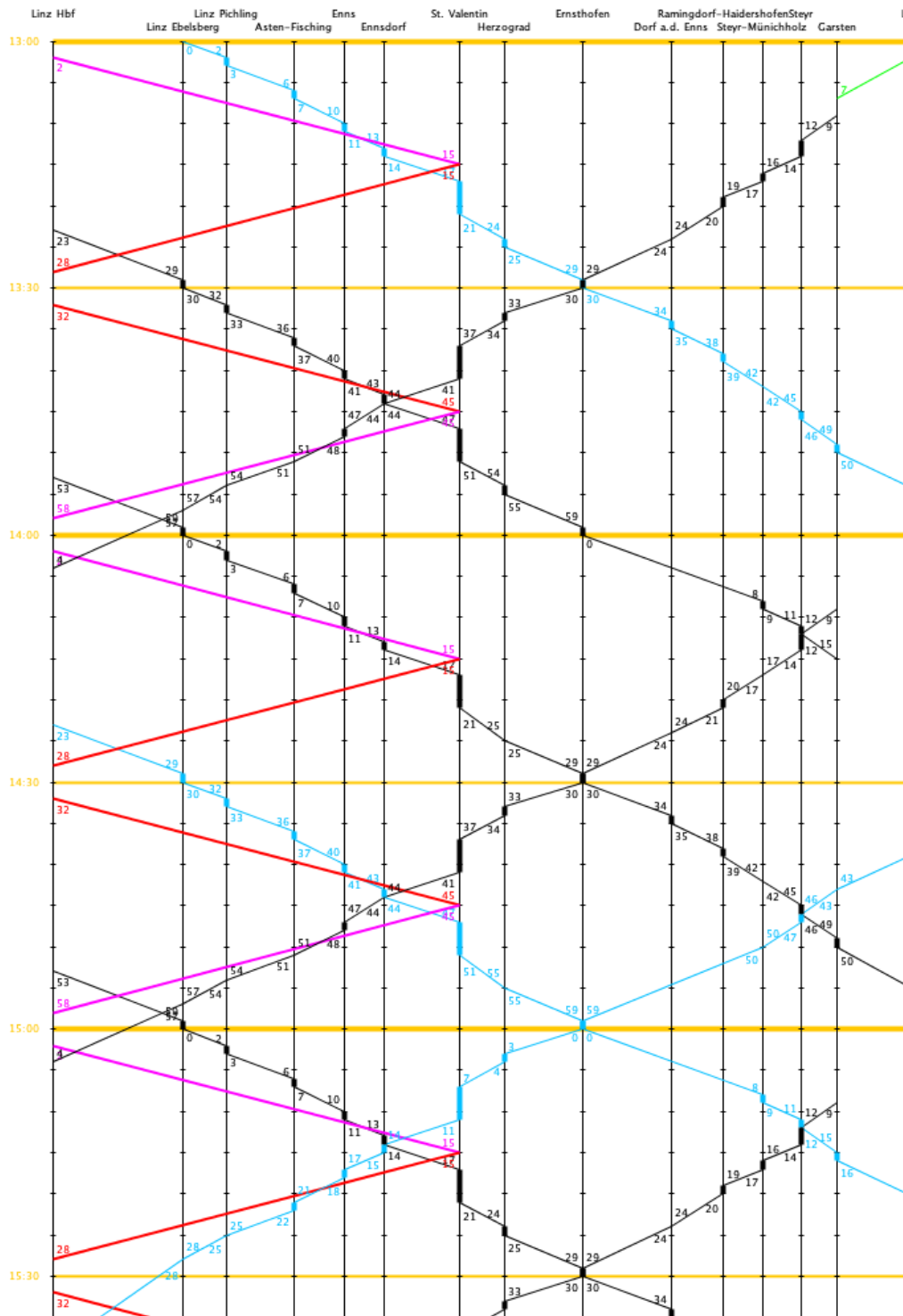


Abbildung 2 **Eigene Darstellung Bildfahrplan Linz-Garsten / Nachmittags:** Deutlich ersichtlich die derzeitigen Taktprobleme zwischen Linz-St. Valentin-Steyr. Eine Weiterfahrt von Wien nach Enns etc. nur mit 26min Wartezeit in St. Valentin. Ebenso fährt die S1 in Linz kurz vorher ab, bevor RJ aus Salzburg ankommt; **Blaue Verbindungen:** nur Wochentags und somit ebenfalls häufig sehr schlechtes Umsteigen Richtung Westen mit unakzeptablen Wartezeiten. Zwischen St. Valentin und Steyr gibt es nur wenige Möglichkeiten zur Taktverdichtung aufgrund fehlender Ausweichen. Der planmäßige Aufenthalt der S1 in St. Valentin von 4min stellt eine erhebliche Verlängerung der Fahrzeit dar. **Magenta:** mögliche zukünftige Taktung für Halbstundentakt RJ Linz-Wien, auch hier keine wesentliche Verbesserungsmöglichkeit bei Beibehaltung des bestehenden Taktschemas der S1. Die Linientaktkarte - Beilage D Fachentwurf Zielnetz 2040, ist ohne Taktzeiten veröffentlicht, weshalb eine bessere Beurteilung des Zielnetzes leider nicht möglich ist.

ad Summeraubahn:

Der Ausbau zwischen Linz und der tschechischen Staatsgrenze hat eine lange Vorgeschichte. Warum offenbar die Co-Finanzierungsfrage eine Rolle bei der Projektbeurteilung spielt, ist nicht nachvollziehbar. Bisher galt diese Strecke als strategisch und überregional wichtig. Andere Projekte mit Investitionsbedarfen >10 Mrd. € stehen ungeachtet der Finanzierungsfrage im Zielnetz 2040.

Parlamentarische Anfrage MMag. Katharina Werner Bakk 12789/J (XXVII. GP) - Antwort BMK 12433/AB vom 19.12.2022 Seite 2 bezüglich Summeraubahn: *“2010 wurden der zweigleisige Ausbau zwischen Linz und St. Georgen sowie abschnittsweise Linienverbesserungen bis zur UVP-Reife geplant. Eine Umsetzung erfolgte nicht, da die Vorfinanzierung des Landes Oberösterreich nicht zustande kam. Im aktuellen „OberösterreichPaket“ wurde der zweigleisige Ausbau Linz-St. Georgen wieder als gemeinsame Absicht in Aussicht gestellt und der Ausbau ist im aktuellen Zielnetz 2025+ berücksichtigt.“*

Zeitungsartikel MeinBezirk vom 9. Mai 2012: **Summeraubahn: Der Ausbau verzögert sich**
https://www.meinbezirk.at/perg/c-lokales/summeraubahn-der-ausbau-verzoegert-sich_a176076

Einreichprojekt UVE Summeraubahn:

<https://www.yumpu.com/de/document/view/403466/zusammenfassung-bericht>

Einleitung UVE ÖBB-Strecke Nr. 221 "Linz Hbf. - Staatsgrenze nächst Summerau" (kurz "Summeraubahn") Selektiv zweigleisiger Ausbau: *“Die ÖBB-Strecke Nr. 221 "Linz Hbf. - Staatsgrenze nächst Summerau" (kurz "Summeraubahn") ist Teil der Zweiglinie Prag - Linz des prioritären TEN-Korridors 22 (Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg - Dresden). Der Eisenbahnkorridor ist als Teil der Pyhrn-Schober-Achse eine wichtige Nord-Südverbindung in Österreich und stellt mit dem Grenzübergang Summerau eine wichtige Anbindung in Richtung Tschechien dar. Im Zielnetz des ÖBB-Konzerns ist die Strecke dem Netzsegment Pyhrn-Schober-Achse zugeordnet. Die Strecke verbindet dabei den Verkehrsknoten Linz mit dem nördlichen Nachbarstaat Tschechien und erfüllt eine wichtige Funktion sowohl für die Nahverkehrs- anbindung des östlichen Mühlviertels an den Großraum Linz als auch für den Personen- und Güterfernverkehr auf nationaler und internationaler Ebene. Für die Wirtschaft hat der Verkehrsweg einen hohen Stellenwert, vor allem für den Gütertransport des Linzer Stahlindustriebetriebs VÖEST.“*

Bescheid UVP Summeraubahn:

<https://www.yumpu.com/de/document/view/107610/verfahren-hochleistungsstrecke-linz-hauptbahnhof-bis-summerau-#>

Anhang 2: Über die Verfasserin und die Mitunterzeichner*innen



➔ Klimafokus Steyr

Unser Ziel ist eine zukunftsfähige Wirtschafts- und Lebensgestaltung in Österreich - und speziell in der Region Steyr. Dafür braucht es vor allem eine ENERGIEWENDE und eine VERKEHRSWENDE. Je mehr wir sind und uns über wichtige Zukunftsthemen austauschen, desto leichter kann es werden, auch Steyrer PolitikerInnen und Institutionen für die Zukunftsthemen zu gewinnen. Unsere parteiunabhängige Gruppe soll eine Plattform in der Region Steyr sein, für Alle, die auch im weiteren Sinn etwas Gutes für den Klimaschutz machen wollen.

www.klimafokus-steyr.at <https://www.facebook.com/groups/KlimafokusSteyr>



Wir, der Verein "Grüngürtel statt Westspange", sind eine Gruppe von Menschen, die eine lebenswerte Zukunft für unsere Kinder wollen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Westspange Steyr nicht gebaut wird. Stattdessen sollen die Verkehrsprobleme mit einer Mischung aus gutem öffentlichen Verkehr und ungefährlichen Radwegen sowie dem Vermeiden unnötiger Fahrten mit PKW und LKW gelöst werden.

www.westspange.at



Als Gruppe von Privatpersonen aus Steyr und Umgebung formierten wir uns 2021 zu einer zivilgesellschaftlichen Initiative um unser Unbehagen über die fehlgeleitete Klimapolitik unserer Gemeinden und unserer Stadt zum Ausdruck zu bringen. Unsere dringendste Forderung ist die Einstellung jeglicher Planungs- und Bauarbeiten, die Steyrer Westspange betreffend. Darüber hinaus ist es uns ein Anliegen die weiterhin exorbitante Bodenversiegelung fruchtbarster heimischer Böden zu verhindern und Steyr in die dekarbonisierte Zukunft zu begleiten. Wir thematisieren multimodale Verkehrskonzepte mit erheblichem Ausbau der Radwege, des öffentlichen Verkehrs, eine autofreie Innenstadt und verstärkte Demokratisierungsprozesse mittels Bürgerrätinnen.

www.dahuatbrennt.at



Als gemeinnütziger, überparteilicher Verein arbeiten wir seit dem Jahre 1979 ehrenamtlich für die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad im Alltag. Wir bezwecken die Förderung des Alltagsfahrradverkehrs im engeren Sinne und aller ökologisch verträglichen Verkehrsformen im weiteren Sinne. Die Radlobby ist mittlerweile mit zahlreichen lokalen Gruppen in Österreich vertreten. Die gegenständliche Stellungnahme wurde von der Ortsgruppe Steyr der Radlobby Oberösterreich unterzeichnet.

<https://www.radlobby.at/oberoesterreich>



In Anlehnung an die Fridays For Future Bewegung versteht sich Garsten For Future als „Ort für die Zukunft“. Unsere ehrenamtliche, überparteiliche Gemeinschaft Garstner Bürger*innen setzt sich für die zeitnahe Umsetzung entsprechender Maßnahmen in unserer Heimatgemeinde ein. Unsere Schwerpunkte liegen in der Verkehrswende, Energiewende und Schutz der Artenvielfalt. Unser Motto lautet „vom Reden ins Tun kommen“

<https://www.garstenforfuture.at>



Rad.Bahn.Fluss – Initiative für aktive und öffentliche Mobilität im Ennstal vernetzt (bisher) 9 Gemeinden des oberösterreichischen Ennstals und eine wachsende Zahl strategischer Partner mit dem Ziel einer Mobilitätswende in unserer Region. Unser Einsatz ist überparteilich und ehrenamtlich. Unser Schwerpunkt liegt auf der Attraktivierung und Stärkung des Rad- und Bahnverkehrs durch Verbesserung von Infrastruktur und Angebot einerseits, Information, Motivation und Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung andererseits. Unser Gemeinde-übergreifender Aktionstag ist der Radlsonntag Ennstal.

www.radlsonntag.at