

Anlage 2**Detaillierte Beschreibung einschließlich der Darstellung des Nutzens der
„Regionalstadtbahn Linz“****Ziele des Regionalstadtbahnprojektes Linz (RSB Linz)**

- Schaffung eines neuen stadtreionalen S-Bahn-Teilnetzes mit hoher Kapazität für die klima- und umweltfreundliche Erfüllung der Mobilitätsnachfrage der Hauptstadtregion Linz
- Verbindung der bestehenden Eisenbahnstrecken »Linzer Lokalbahn« (LILO) im Westen und »Mühlkreisbahn« im Nordwesten
- Ermöglichung der späteren Einbindung der geplanten neuen Bahnstrecke Linz Auhof - Pregarten/Gallneukirchen im Nordosten
- Erschließung der östlichen Linzer Stadtteile unter Anbindung wichtiger Ziele innerhalb der Stadt (z.B. Krankenhausviertel, Universität)
- Entlastung der bestehenden Regionalbus- und Straßenbahnlinien

Verkehrliche Bedeutung

Die zu errichtenden Neubaustrecken in der Linzer Innenstadt (Linz Hbf. – Mühlkreisbahnhof und JKU) bilden die Basis für Durchbindungen zum Linzer Hauptbahnhof – ausgehend einerseits von der bestehenden Mühlkreisbahn / LILO und andererseits von der geplanten Regionalbahnstrecke nach Gallneukirchen und Pregarten. Für die Regionalbuslinien zwischen Gallneukirchen und Linz im Nordosten sowie zwischen dem Oberen Mühlviertel und Linz im Nordwesten ist aufgrund der verfügbaren Kapazitäten und der Abhängigkeit vom dichten Straßenverkehr ein weiterer Kapazitätsausbau nicht umsetzbar. Diese neue Achse der Regionalstadtbahn Linz löst weiters bestehende Engpässe entlang der Straßenbahnlinien durch die Landstraße, die aufgrund der starken Auslastung und der begrenzten Taktfolge an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Zudem führen die geplanten Regionalstadtbahn-Linien zu einer besseren Erschließung des städtischen Raumes im Osten von Linz. Im Einzugsbereich der geplanten Stationen befinden sich mehrere Zehntausend Arbeitsplätze (u.a. Krankenhausviertel, Universität, Europaplatz, Hafenstraße) sowie größere Wohnsiedlungen. Gemeinsam mit den Fahrzeitverkürzungen entlang des Korridors (z.B. Linz Hbf. – Universität in zirka 15 Minuten Fahrzeit) führen die Maßnahmen zu einer deutlichen Attraktivierung des schienengebundenen Personennahverkehrs und damit zur Verkehrsverlagerung vom PKW auf wichtigen Pendlerrelationen vom Umland nach Linz.

Die im Auftrag des Landes Oberösterreich vom Österreichischen Institut für Raumplanung durchgeführte Verkehrsmodellierung und Potentialanalyse bescheinigt den geplanten Strecken eine hohe Fahrgastnachfrage, wobei die jeweiligen Verkehrsträger (Regionalstadtbahn und ergänzender O-Bus) ihre spezifischen Stärken ausspielen können und das jeweilige Zielpublikum ansprechen (Stadt-Umland-Pendlerinnen und Pendler bzw. Verbesserung der innerstädtischen Relationen). Durch die neue Innenstadtstrecke wird auch auf den Zulaufstrecken (Mühlkreisbahn, LILO) mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen um zirka 40% gerechnet.

Wirksamkeit

Die vom Land Oberösterreich bei der Trafility GmbH in Auftrag gegebene Nutzen-Kosten-Analyse gemäß RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen ermittelte ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,12. Dies bedeutet, dass jedem investierten Euro ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe von einem Euro und zwölf Cent gegenüberstehen. Dieses Verhältnis ergab sich unter Berücksichtigung der Bahn-Teilstrecken Linz Hbf. – Eferding (LILO), Linz Urfahr – Kleinzell (Mühlkreisbahn) und Linz Auhof – Gallneukirchen/Pregarten (Neubaustrecke RSB).

Gemäß einer Betrachtung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen und Wertschöpfung durch das Economica Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Landes Oberösterreich generiert der Bau der RSB Linz ein zusätzliches Steuer- und Abgabenaufkommen in Höhe von insgesamt 176,7 Mio. Euro. Davon fließen ca. 41% bzw. 71,6 Mio. Euro an den Bund zurück. Fast die Hälfte des generierten Abgabenaufkommens entsteht direkt durch die Bautätigkeiten. Pro 1 Million Euro Investition entstehen ca. 6,4 Beschäftigungsverhältnisse. Dies entspricht 5,8 Vollzeitäquivalenten. Der Bau der RSB bewirkt in Österreich zusätzlich 4.071 Beschäftigungsverhältnisse (davon 3.175 in Oberösterreich). Basis dieser volkswirtschaftlichen Prognosen waren die ersten Kostenschätzungen vom Dezember 2020.

Angebotskonzept und Linienführung

Der Zielzustand des Systems der Regionalstadtbahn Linz sieht drei S-Bahn-Linien vor:

S6: Durchbindung der Mühlkreisbahn bis Linz Hbf. im 15 Minuten-Takt (zwischen Rottenegg und Hbf.)

S7: Durchbindung der S5/LILO bis Gallneukirchen im 15 Minuten-Takt

S71: Hbf. – Pregarten, im innerstädtischen Abschnitt bis Auhof im 15 Minuten-Takt

Die Überlagerung dieser Linien ergibt im Abschnitt Hbf. – Nahverkehrsknoten (NVK) Urfahr-Ost in der Hauptverkehrszeit einen 5 Minuten-Takt. Im Abschnitt NVK – Auhof ergibt sich ein 5/10 Minuten-Takt. Auf den Außenästen der RSB wird auf der LILO (S5), der Mühlkreisbahn (S6) und der Strecke nach Gallneukirchen (S7) jeweils ein 15 Minuten-Takt angeboten. Auf der Linie S71 ist zwischen Linz Auhof und Pregarten ein 30 Minuten-Takt vorgesehen, der im Abschnitt zwischen Linz Auhof und Innertreffling den vorhandenen 15 Minuten-Takt der S7 verstärkt.

Die Stationen im Stadtgebiet von Linz erlauben eine Bedienung in Dreifachtraktion mit Zuglängen von 120 Metern. Die Bahnsteiglängen dieser vereinbarungsgegenständlichen Schieneninfrastruktur sind kompatibel mit den Ausbauparametern der LILO und der geplanten neuen Bahnstrecke Linz-Auhof – Pregarten/Gallneukirchen. Auf der bestehenden Mühlkreisbahn sind diese Bahnsteiglängen überwiegend gegeben. Die Festlegung der tageszeitabhängigen Zugbildungen erfolgt im Zuge der Angebotsplanung im Vorfeld der Bestellung der Verkehrsdienste.

Maßnahmen und Zeitplan

- Errichtung einer Neubaustrecke im Stadtgebiet von Linz inkl. Verknüpfungen zu bestehenden Strecken und Umsteigestationen zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in folgenden Teilabschnitten:
 - o **Bau-Teilabschnitt „Durchbindung Linz Hbf. – Mühlkreisbahnhof“**
 - Trassenführung beginnend mit der Auffahrtsrampe ab Niveau der ÖBB-Gleisanlagen in ca. ÖBB-Km 187,55 bis Eisenbahnkreuzung Stadlbauerstraße in Urfahr
 - Über eine Rampe unterirdisch zu den Stationen „Europaplatz“ und „Universitätskliniken“ und weiter unterirdisch zur Rampe Derfflingerstraße
 - Von der Rampe Derfflingerstraße über eine oberirdische, ebenerdige Trasse Richtung Norden, Überführung der Hafestraße zur Station „Hafestraße“ und weiter über die Neue Donaubrücke zur oberirdischen Station „NVK Urfahr-Ost“.
 - Von der Station „NVK Urfahr-Ost“ Trassenführung auf Straßenniveau durch die Reindlstraße bis zum Anschlusspunkt an den bestehenden Mühlkreisbahnhof an der Eisenbahnkreuzung Stadlbauerstraße.
 - o **Bau-Teilabschnitt „Anbindung Auhof“**
 - Trassenführung beginnend ab der Station „NVK Urfahr-Ost“
 - Parallellage zum Heilhamer Weg und Unterquerung der A7 Mühlkreisautobahn
 - entlang der A7 bzw. des Hochwasserschutzdammes bis zur Unterquerung des A7-Talübergangs Auhof, Kreuzung auf Straßenniveau mit der Freistädter Straße, kurzer Tunnel vor Auhof zur oberirdischen Station „Auhof/Science Park“
 - o **Planungs-Teilabschnitte in Ergänzung zu BGBl. I Nr. 173/2021**
 - Einreichplanung für Trassenführung ab Rampe Derfflingerstraße über eine oberirdische, ebenerdige Trasse Richtung Norden, Überführung der Hafestraße zur Station „Hafestraße“ und weiter über die Neue Donaubrücke bis zur Einfahrt in die oberirdische Station „NVK Urfahr-Ost“ (ehemals Bauabschnitt 5 gemäß BGBl. I Nr. 173/2021)
 - Vorprojekt und Einreichplanung für die „Anbindung Auhof“ (ehemals Bauabschnitt 6 gemäß BGBl. I Nr. 173/2021).
- Technische Ausgestaltung
 - o Spurweite = 1.435 mm
 - o Stromsystem Strecke: Gleichstrom
 - o Fahrleitungsspannung 750 V DC außerhalb der Übergangsbereiche
 - o Verwendetes Lichtraumprofil – Fahrzeugumgrenzungslinie: nach Möglichkeit G2 gemäß UIC, jedoch mindestens entsprechend dem VDV-Tram-Train-Fahrzeug
 - o Lasten nach Möglichkeit gemäß Streckenklasse B2, jedoch mindestens gemäß Streckenklasse A mit Ausnahme Donaubrücke (12 Tonnen Achslast)
 - o Lasten mindestens gemäß Streckenklasse A mit Ausnahme Donaubrücke (12 Tonnen Achslast)
 - o Bahnsteiglänge 120 m für Dreifachtraktion zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität
 - o Durchgängige Zweigleisigkeit, auch im Abschnitt Hbf. – Europaplatz (Resilienz)
 - o Durchgängiger eigener Gleiskörper für die Eisenbahnfahrzeuge mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche

- o Dadurch rechtliche Zulässigkeit von Straßenbahnzügen mit einer Länge von 120 m gemäß juristischem Gutachten und Behördenauskunft
- o Rampenneigung – max. Steigung: 55 Promille
- o Kleinster Radius im Grundriss = (rmin) 56 m
- Zeitplan
 - o Der Zeitplan sieht eine schrittweise Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte vor. Mit Kenntnisstand 2024 ist als erster Abschnitt der Baubeginn im Bereich Derfflingerstraße bis Hauptbahnhof im 2. Quartal 2028 vorgesehen. Die Fertigstellung des letzten Abschnittes soll voraussichtlich im 3. Quartal 2032 im Bereich des Stadtteils Auhof erfolgen. Die Betriebsaufnahme ist in Phasen bis zur Gesamtbetriebsaufnahme 2032 vorgesehen. Das Erreichen dieser Meilensteine ist auch abhängig von Genehmigungsverfahren, Grundeinlösen sowie weiteren externen Faktoren in der Projektumgebung und Stakeholderlandschaft und damit einem zeitlichen Risiko unterworfen. Daher sieht die Vereinbarung in Art. 5 Abs. 7 vor, dass bei einer allfälligen Verzögerung des Planungs-, Grundeinlöse- und Baufortschritts die vereinbarten Investitionsmaßnahmen und entsprechende Finanzierungsbeiträge des Bundes auch im Zeitraum 2033 bis 2036 erfolgen können (bei weiteren Verzögerungen wäre eine neue Vereinbarung abzuschließen).

Anmerkung: In gegenständlicher Anlage sind auch Maßnahmen an den Außenästen des Regionalstadtbahn-Systems (Mühlkreisbahn, LILO, Bahnstrecke Auhof – Gallneukirchen/Pregarten) genannt. Deren Finanzierung ist nicht Gegenstand dieser Vereinbarung und deren Nennung erfolgt unpräjudiziell der allenfalls dafür noch erforderlichen gesonderten Vereinbarungen.