

# MÜHLKREISBAHN



## ZAHLEN



## DATEN



## FAKTEN



ZUGKUNFT Mühlkreisbahn

# Die Zukunft der Mühlkreisbahn

## Allgemeine Daten

Streckenlänge	58 km
Vergleich Straße	54 km
Haltestelle Anzahl	19
Züge Anzahl	96
Reisende	1,45 Mio. p.a. ca. 5.000 pro Werktag

## Ausgangssituation

Basis der Erbringung der Verkehrsleistung ist

- Gemeinwirtschaftlicher Leitungsvertrag: regelt die Zahlungen des Bundes
- Verkehrsdienstevertrag Land OÖ – ÖBB: regelt die über den gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag hinausgehenden und bestellten Verkehrsleistungen

Der Verkehrsdienstevertrag wurde im Jahr 1998 (mit einer Ergänzung 2001) abgeschlossen und hat eine Laufzeit von 20 Jahren, d.h. er endet im Jahr 2017. Zwischenzeitlich wurden mehrere Zusatzbestellungen für neue Verkehrsleistungen (Abendzüge, Verkehrskonzept Rohrbach) abgeschlossen.

Im Vertrag wurde weiteres vereinbart, dass zur Gewährleistung der Qualität ein Qualitätsmanagement eingerichtet wird. Die ÖBB garantieren die Einhaltung der vereinbarte Fahrpläne.

## Problem Infrastruktur

Bis Mitte des Jahres 2008 wurden Erhaltungsmaßnahmen an der Strecke im erforderlichen Ausmaß durchgeführt. Damals waren kaum Langsamfahrstellen zu verzeichnen, sodass der vereinbarte Fahrplan auch gefahren werden konnte.

Bedingt durch die Projektidee „Regioliner“ hat die ÖBB Infrastruktur die Erhaltung der Strecke im Wesentlichen aufgegeben und auch für die

Eisenbahnbrücken-Frage keinerlei Initiative ergriffen.

Somit wurden schadhafte Streckenabschnitte nicht erneuert, sondern stattdessen Langsamfahrstellen verhängt. Die Länge dieser Langsamfahrstellen beträgt derzeit ca. **5,4 km** (hauptsächlich 20 km/h)

Damit ergibt sich gegenüber dem Normal-Fahrplan eine Fahrzeit-Verlängerung von mindestens 8 Minuten.

Anmerkung: wegen des steigenden Drucks aus der Region wurden in der ersten Jahreshälfte 2010 schadhafte Abschnitte im Abschnitt Rohrbach – Aigen - Schlägl erneuert, sodass dieser Streckenabschnitt nunmehr als saniert betrachtet werden kann.

Bedingt durch die nunmehr lange Fahrzeit ist ein massiver Fahrgastverlust von vormals rd. 900 Fahrgästen pro Tag (2002) auf nunmehr 500 Fahrgäste pro Tag im Abschnitt Rottenegg – Aigen Schlägl eingetreten.

Der Schluss, dass die Bahn nicht angenommen wird, ist angesichts der oben beschriebenen Umstände schlichtweg falsch!

## Problem Anlageverhältnisse und Strecke

Die Mühlkreisbahn weist in einigen Abschnitten (noch aus der Bauzeit der Bahn) sehr enge Radien auf. Außerdem gibt es zahlreiche nicht technisch gesicherte Eisenbahnübergänge, die die Geschwindigkeit einschränken (Annäherungsgeschwindigkeit der Bahn bei günstigen Verhältnissen mit 60 km/h beschränkt, in vielen Fällen weniger)

Lösungsansatz: durch geringfügige Linienverbesserungen (Verflachung von Bogen) und technische Sicherung von problematischen Eisenbahnkreuzungen könnte die Fahrzeit Linz – Rohrbach auf rd. 60 Minuten und Linz – Aigen Schlägl auf rd. 75 Minuten verkürzt werden. Einige zusätzliche Maßnahmen wie Errichtung einer Kreuzungsstelle im Bereich Hst. Lacken und Herstellung zeitgemäßer behindertengerechter Bahnsteige machen die Mühlkreisbahn zu einer modernen Regionalbahn.

## Bezirksverkehrskonzept Rohrbach

Das vor wenigen Jahren umgesetzte Bezirksverkehrskonzept Rohrbach hatte das Ziel den öffentlichen Verkehr im Bezirk neu zu ordnen.

Folgende Vorgaben sollte das Konzept erfüllen:

- Mühlkreisbahn bildet das Rückgrat des ÖV
- Kein parallelverkehr Schiene – Bus
- Busse bilden Ergänzungs-, Zubringe- bzw. Abholerverkehr

Tatsache ist, dass eine überdimensionale Ausweitung des ÖV-Angebots stattgefunden hat und Busse in Konkurrenz zur Bahn fahren. Eine Evaluierung des Angebots hat nie stattgefunden.

## Anforderungen an eine moderne Mühlkreisbahn

- Erhalt, Ausbau und Attraktivierung der Bahn auf der gesamten Länge
- sofortige Beseitigung der Langsamfahrstellen
- Fahrzeitverkürzung auf rd. **1 Stunde** von Rohrbach nach Linz, **1h 15 min** ab/bis Aigen Schlägl
- Taktfahrplan und Vertaktung mit der Straßenbahn sowie Zubringerbussen
- Verbindung mit dem Hauptbahnhof als Normalspurbahn
- Attraktivierung von Bahnhöfen und Parkplätzen
- ganzjährige Barrierefreiheit
- Mittelfristige Wiederaufnahme des Güterverkehrs
- Touristische Vernetzung v.a. mit der Böhmerwaldregion

In erster Linie ist die nachhaltige **Verlagerung des Pendlerverkehrs** von der Straße auf die Schiene voranzutreiben und zwar aus folgenden Gründen:

- Volkswirtschaftlicher Nutzen durch Vermeidung von Unfällen, Lärm, Stau, CO<sub>2</sub>-Belastung etc.
- Förderung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs - Umweltschutz
- Hohe Benzinkosten vs. wesentlich geringere Kosten für ÖV-Zeitkarten

- Gewinn von „Zeit fürs Leben“ – sinnvolle Nutzung der Zeit, die man auf der Fahrt von/zur Arbeit im ÖV verbringt
- Abbau von Stress bei der täglichen Fahrt von/zur Arbeit (Autofahren im Stau=Stress)- Gesundheitsförderung
- Verzicht aufs Zweitauto, wenn zuverlässiges Schienenverkehrsmittel zur Verfügung steht (Beispiel Vinschgerbahn)

## Argumente für die Mühlkreisbahn

- Die Mühlkreisbahn ist eine vollwertige Bahn und die einzige straßenunabhängige Verbindung: Oberes Mühlviertel - Linz und umgekehrt.
- Die Bahn als öffentliches Verkehrsmittel ist sicher, pünktlich und umfährt den täglichen Stau auf der Straße.
- Die Herausforderungen des ständig wachsenden Verkehrsaufkommens sind nur mit attraktiven öffentlichen Verkehrsangeboten - am besten mit leistungsfähigen Bahnen - zu bewältigen.
- Züge sind das bessere Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bahn wird von Fahrgästen auffällig attraktiver empfunden und angenommen als etwa Busse. Im Zug ist es möglich zu lesen, zu arbeiten, zu kommunizieren, es sind Toiletten verfügbar etc. All das ist bei Bussen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.
- OÖ ist **das einzige Bundesland ohne S-Bahn**. Für so eine zu schaffende S-Bahn ist die Mühlkreisbahn ein wichtiger Ast in den NW des Bundeslandes. S-Bahn-Drehscheibe muss der Hauptbahnhof sein.
- Bahnvorbilder in der Schweiz zeigen, dass attraktive und gut ausgelastete Züge flächendeckend über ein Staatsgebiet möglich und sinnvoll sind.
- Die **Vinschgerbahn** in Südtirol ist eine attraktive Musterbahn, die als Modellbahn für die Mühlkreisbahn dienen kann. Auch sie startet in einer zentralen Stadt (Meran) und fährt bis in

- einen kleinen Ort (Mals) in einer Dreiländerregion. Diese Bahn muss aber 700 Höhenmeter überwinden, die Mühlkreisbahn dagegen nur 300.
- Die Mühlkreisbahn verbindet als Regionalbahn eine Region mit der Landeshauptstadt - welche Regionalbahn tut das sonst schon?
  - Die Mühlkreisbahn gehört zur Identität des Oberen Mühlviertels und ist seit 120 Jahren Mühlviertler Kulturgut.
  - Die Region Donau-Böhmerwald ist Klimamodellregion - öffentliche Verkehrsmittel wie die Mühlkreisbahn sind da unverzichtbar. Die Mühlkreisbahn ist die einzige Bahnverbindung in den Bezirk Rohrbach - ein Zusperrern würde den unwiederbringlichen Verlust des Gleisanschlusses einer gesamten Region bedeuten.
  - Eine vollwertige Bahn wie die Mühlkreisbahn kann **Güter transportieren** und somit die Straße entlasten - beispielsweise Holz. Das kann insbesondere auch in Krisenzeiten von großer Bedeutung sein.
  - Eine Attraktivierung und eine erhebliche Fahrzeitverkürzung auf 1 Stunde Rohrbach - Linz (1 h 10 min ab/bis Aigen) ist ohne großen Aufwand möglich.

## Perspektive für touristische Kooperationen

Neben der Bewältigung der Pendlerströme hat die Mühlkreisbahn auch ein großes touristisches Potenzial. Vergleichbare Bahnen zeigen, dass mit guten Konzepten zahlreiche Fahrgäste im tagestouristischen Ausflugsverkehr gewonnen werden können. Die Schweizer Bahnen geben selbst an, dass nahezu die Hälfte des Verkehrsaufkommens dem touristischen Verkehr zuzuordnen ist. Die Reaktivierung und Modernisierung der Vinschgerbahn hat einen wahren Boom im Fahrradtourismus gebracht.

- Erschließung der Böhmerwaldregion im „sanften Tourismus“: Anreise mit der Bahn

- Tagestouristische Ausflüge aus dem Zentralraum Linz ins Obere Mühlviertel (Kultur, Rad, Wandern, Gastronomie)
- Das Mühlviertel ist dabei sich als **TOP-Raddestination** zu positionieren; durch die Multifunktionalität der Bahn ist die Fahrradmitnahme besonders gewährleistet
- Europaregion im 3-Ländereck bringt neue Chancen durch Vernetzung der öffentlichen Verkehrssysteme : Mühlkreisbahn-Aigen Schlägl CD (Tschechische Bahnen)-Nove Udoli Ilztalbahnhof-Waldkirchen / Freyung Waldbahn-Grafenau Igelbusse (Bayrischer Wald)
- Rad- und Wanderbus Böhmerwald ab Bhf. Aigen-Schlägl nach Oberhaag / Schöneben / Schwarzenberg
- Donau-Moldauticket: grenzüberschreitende Netzkarte für die Bahnen im Mühlviertel und im tschechischen Teil des Böhmerwalds (4 Tage gültig)
- Schitagesfahrten Snow & Fun zum Hochficht
- gastronomische Kooperationen

Hinweis: die Tschechischen Bahnen CD attraktiveren derzeit die Bahnlinie nach Nove Udoli und werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2010 einen Stundentakt hauptsächlich zur touristischen Nutzung anbieten.

Die Ilztalbahn (Passau-Waldkirchen-Freyung) wurde vor wenigen Wochen wieder in Betrieb genommen, nachdem sie einige Jahre eingestellt war. Untersuchungen haben ergeben, dass es der Region einen weitaus größeren Nutzen bringt die Bahn wieder zu aktivieren anstatt sie in einen Radweg umzubauen.

## Potenziale für eine modernisierte Mühlkreisbahn

Simulationen mit dem Planungstool VISUM haben folgende Potenziale ergeben.

Basis für die Berechnung war das umgesetzte Verkehrskonzept Rohrbach vor Verhängung der Langsamfahrstellen, das waren im Abschnitt Rottenegg-Aigen Schlägl rd. 750 Fahrgäste pro Tag.

In die Berechnung sind folgende Verbesserungen an der Strecke unterstellt:

- nahezu alle Züge sind zum Hauptbahnhof durch gebunden
- 4 neue Haltestellen auf der Verbindungsbahn Mühlkreisbahnhof-Hauptbahnhof
- Verkürzte Fahrzeit auf der Mühlkreisbahn – rd. 20 min bis Aigen Schlägl

Fahrgastzuwachs im Querschnitt

Neufelden	+ 300
Lacken	+ 460
Walding	+ 1.050
Urfahr	+ 2.780

Bezieht sich nur auf Pendler- und Erledigungsverkehr, touristische Verkehre sind darin nicht enthalten!

## Kosten für die Modernisierung der Mühlkreisbahn

1. Kosten für Geschwindigkeitserhöhung (rd. 1 Std. bis Rohrbach / 1 Std. 15 Min. bis Aigen-Schlägl), beinhaltet Linien-verbesserungen, Beseitigung der Langsamfahrstellen, technische Sicherung bzw. Auflassung von Eisenbahnkreuzungen belaufen sich auf **ca. € 20 – 25 Mio.**
2. Kosten für die Errichtung barrierefreier Bahnsteige mit tlw. Umbau der Bahnhöfe **ca. € 3 – 5 Mio.**

Die Kosten für die Elektrifizierung der Bahnlinie wurden anlässlich des City S-Bahngipfels mit rd. € 25 Mio. beziffert.

## Best Practice Vinschgerbahn

Einige **Facts** aus dem Vortrag von Dir. Dejaco (Südtiroler Verkehrsstrukturen)

Länge der Bahnlinie 60 km (vgl. Mühlkreisbahn 58 km)  
Höhenunterschied 690 m  
Max. Steigung 29%o (vgl. Mühlkreisbahn 45%o)  
Anzahl der Haltestellen 18 (vgl. Mühlkreisbahn 19)

Streckenstilllegung 1991

Entscheidung für Wiederinbetriebnahme 1999

Betriebseröffnung 2005

### Einzugsgebiet:

Vinschgau lt. Recherche Internet rd. 35.000 Einwohner

vgl. Einzugsgebiet Mühlkreisbahn – nur angrenzende Gemeinden

rd. 50.000 Einwohner.

Bahn verbindet die Region Vinschgau mit dem Oberzentrum Meran (33.000 Einwohner)

vgl. Mühlkreisbahn – Landeshauptstadt Linz (190.000 Einwohner)

**Radtourismus** bildet eine wesentliche Säule:

rd. 35.000 Fahrräder werden pro Saison befördert. Die Bahn betreibt selbst 8 Verleihstellen für Fahrräder

vgl. Mühlkreisbahn: Mühlviertel positioniert sich als **TOP-Raddestination**, es entsteht ein **Granitmarathon-Streckennetz, Mountainbike - EM 2011!**

### Eckpunkte für Ausbau und Modernisierung der Bahn:

- Auflassung von Eisenbahnübergängen
- Streckenhöchstgeschwindigkeit 100 km/h
- Innovation Y-Stahlschwellen, um enge Radien mit höherer Geschwindigkeit befahren zu können
- Sanierung der Bahnhöfe im Einklang mit dem Denkmalschutz; jedoch moderne Zubauten, um bewusst Akzente zu setzen
- Bahnsteigdächer mit Solarzellen, somit autonome Energieversorgung

- Barrierefreiheit der Bahnhöfe und Haltestellen
- Ausschließlich moderne, niederflurige Triebwagen „Flirt“
- Nahtloses Umsteigen Bahn-Bus am selben Bahnsteig
- Busse ausschließlich als Anschluss und Verteiler zur Bahn
- Fahrgastinformation: Mehrwert durch touristische Highlights
- Taktverkehr mit zusätzlichen „Schnellzügen“
- 41% der reisenden geben an, dass sie nicht mehr mit dem Auto fahren / 16% geben an, dass sie ohne Bahn die Fahrt überhaupt nicht unternommen hätten!

## Erfolg der Vinschgerbahn

2009: mehr als **2,5 Mio. Fahrgäste**

Derzeit wird bereits an der **Elektrifizierung** der Bahn geplant!

Zitat Dir. DeJaco (wörtlich): „**Je mehr ich über das Gehörte und Gesehene nachdenke, umso unverständlicher wird mir die Situation, in der die Mühlkreisbahn steckt. Vielleicht bin ich ja auch nur zu blauäugig und übersehe einige Aspekte (oder ich verkenne einfach die politischen Zwänge, in deren Mühlen die Mühlkreisbahn sich aufzureiben scheint), aber ich bin sicher, dass auch die Mühlkreisbahn ähnlich erfolgreich sein kann wie unsere Vinschger Bahn.**“

## Summary

- Die Mühlkreisbahn verbindet die **Landeshauptstadt Linz** mit dem Bezirk Rohrbach; ist also nicht eine Bahn, die irgendwo am Land herumfährt
- im Abschnitt Urfahr-Rottenegg fahren rd 5.000 Fahrgäste an einem normalen Werktag  
im oberen Abschnitt ab Rottenegg fahren derzeit (aufgrund des verschlechterten Fahrzeiten) rd. 550 Fahrgäste pro Werktag. Vor Vernachlässigung der Strecke (Hochwasser 2002 und Regioliner-Diskussion) fuhren fast **900 Fahrgäste pro Tag**.
- Vgl. Summeraubahn derzeit: Linz-Pregarten 4200 / Pregarten-Sumerau 680 – nahezu identisch, die Summeraubahn wird jedoch **ausgebaut!**
- wenn die Bahnlinie modernisiert und beschleunigt wird, zeigen die **Simulationen** einen **hohen Zuwachs von Fahrgästen** v.a. im Abschnitt oberhalb von Rottenegg
- das Mühlviertel braucht Bahn **und** Straße. Eine moderne und beschleunigte Mühlkreisbahn bewirkt eine **nachhaltige Verlagerung von der Straße auf die Schiene** (verkehrspolitische Zielsetzung). Das bedeutet weniger Unfälle, weniger CO2 Emissionen, weniger Stau etc. für die Allgemeinheit und Umwelt sowie weniger Fahrkosten für den einzelnen.
- die gesamte Böhmerwaldregion bietet ein **hohes touristisches Potenzial**, das wiederum positive Effekte für die Wirtschaft der Region bedeutet. Radfahren, Wandern, Kultur und Gastronomie bieten wertvolle Kooperationsmöglichkeiten auf Basis einer win-win-Situation für alle Partner
- die 3-Länderregion („**Europaregion**“) braucht eine gute Erschließung auf der Schiene; in Kooperation mit den CD (tschechische bahnen) und den Bahnen im Bayrischen Wald lässt sich ein ÖV-Verkehrsnetz zur sanften Erschließung der

gesamten Region aufbauen. In Südböhmen und im Bayrischen Wald wird bereits intensiv daran gearbeitet.

- das **Bezirksverkehrskonzept** muss **überarbeitet** werden. Die Bahn muss das **Rückgrat des ÖV** bilden und wesentlich schneller fahren, Busse dienen als Zubringer und Ergänzung und sind für die Feinverteilung in der Region zuständig. Knotenpunkte wie Kleinzell, Oepping etc. bilden die Umsteigestellen. Ebenso sind Park&Ride-Anlagen für die Verknüpfung PKW bzw. Zweirad – Schiene auszubauen.
- die Haltepunkte der Bahn sind **barrierefrei** auszubauen und mit Informationsmonitoren auszustatten.
- die **Fahrzeit der Bahn** kann in der Relation Linz – Aigen-Schlägl auf 75 min und Linz – Rohrbach auf rd. 60 min **verkürzt** werden. Lt. Routensucher benötigt man für Linz – Aigen mit dem PKW 55 min, somit ist mit 75 min ein guter Wert erreicht, wenn man bedenkt, dass 19 Haltepunkte angefahren werden.
- die Investition für die Beschleunigung der Bahnstrecke beträgt rd. **€ 20 – 25 Mio.**, alle Maßnahmen wie Barrierefreiheit, Information, Park & Ride etc. betragen ca. €40Mio.
- als erste Maßnahme ist sofort für die **Beseitigung der Langsamfahrstellen** zu sorgen, dafür sind rd. **€ 2,5 Mio. erforderlich**.
- die **Mühlkreisbahn muss in ihrer gesamten Länge als Vollspurbahn** erhalten werden. Ein Umspuren auf die exotische Spurweite der Linzer Straßenbahn (900 mm) bringt nur Nachteile und bedingt wesentlich kleiner Fahrzeuge, da alleine aus der Spurweite eine Differenz von ca. 50 cm erwächst. Es gibt dafür keine Fahrzeuge am Markt, somit lauter Sonderkonstruktionen und eine spätere Wiederaufnahme des Güterverkehrs ist nicht möglich.

- die **Einbindung der Mühlkreisbahn in den Linzer Hauptbahnhof** ist als vordringliches Verkehrsprojekt voranzutreiben. Damit ergeben sich hohe Verlagerungspotenziale und die Möglichkeit ein sinnvolles S-Bahnkonzept für den gesamten Linzer Raum einzurichten.
- Eine **S-Bahn im Linzer Zentralraum** hilft die gesamten Verkehrsprobleme und täglichen Staus auf den Einfallstraßen nach/von Linz zu lösen. Die Bahnen fahren sternförmig auf den Linzer Hauptbahnhof zu und können in einem S-Bahnssystem sinnvoll miteinander verbunden werden. Über die **Nahverkehrsdrehscheibe** erreicht man alle wichtigen Punkte von Linz mit nur einmaligem Umsteigen. Das war auch bereits das Ergebnis der Prognos-Studie aus den 90er Jahren.
- **Positive Beispiele** zeigen, dass vergleichbare Bahnen einen enormen Aufschwung leisten können (siehe **Vinschgerbahn von Meran nach Mals**)

## **Quo vadis ÖV? Oder löst der Westring wirklich alle Mobilitätsprobleme in und um Linz?**

**Wenn man die Diskussionen der letzten Wochen und Monate verfolgt, dann ist man versucht zu glauben, dass der Westring mit einem Schlag alle Verkehrsprobleme im Raum Linz lösen wird. Natürlich ist der Bau von Straßen notwendig und soll nicht in Frage gestellt werden. Wo bleibt aber der Ausbau des öffentlichen Verkehrs? Eine Antwort darauf bleiben die Politiker des Landes und der Stadt schuldig, denn die neue Straßenbahnlinie 4 im Osten der Stadt kostet viel und wird die Pendlerströme aus dem Umland mit Sicherheit nicht verringern helfen.**

Es scheint so, als ob nach dem Bau des Westrings sämtliche Staus im täglichen Frühverkehr der Vergangenheit angehören werden. Zumindest vermitteln das derzeit geschlossen nahezu alle oberösterreichischen Politiker und versuchen diese Meinung mit mehr oder weniger Erfolg auch in den Medien zu platzieren. Natürlich weiß ich als gelernter Puchenuer, dass der tägliche Stau auf der B 127 nervt und dass eine neue Donaubrücke samt Straßenverbindung Richtung Westautobahn eine gewisse Entspannung bringen wird. Dennoch: was machen jene Pendler, die ins Zentrum oder in den Osten der Stadt, ins Industriegebiet oder nach Urfahr wollen? Die werden sich weiterhin durch das Nadelöhr Rudolfstraße quälen müssen. Und jene, die über den Westring nach Süden fahren, werden im ohnehin heute schon stauanfälligen Bindermichtunnel die nächste Stausituation vorfinden.

Alle anderen Stadteinfahrten werden vom Bau des Westrings überhaupt nicht profitieren: die Staus auf der Leonfeldnerstraße über die Lederfabrik hinaus oder auf der Autobahn von Pregarten/Freistadt kommend bis nach Engerwitzdorf oder auf dem Autobahnzubringer von Süden kommend bis zurück zur A1, um nur einige neuralgische Punkte zu nennen, werden prolongiert.

## **ÖV-Konzepte liegen am Tisch**

Bereits in den Anfängen der 90er Jahre wurde sehr engagiert an einem Konzept für den öffentlichen Verkehr im Großraum Linz gearbeitet. Die sogenannte Prognos-Studie hatte die Zielsetzung ein in sich geschlossenes und widerspruchsfreies Konzept für den öffentlichen Verkehr zu entwerfen. Dies war auch im Hinblick auf den damals bereits zur Neuplanung anstehenden Linzer Hauptbahnhof notwendig. Der entscheidende Erfolgsfaktor für dieses Projekt sollte sein, dass alle zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Projekte und Konzepte gesichtet, bewertet und zu einem ÖV-System zusammengefügt werden sollten. Da im Projektbeirat neben Stadt Linz und Land OÖ auch sämtliche Verkehrsunternehmen vertreten waren, konnte ein breiter Konsens gefunden werden. Als wesentliche Ergebnisse der Prognos-Studie sind die Tieferlegung der Straßenbahn, die Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe und der City S-Bahn zur Einbindung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof, die Errichtung des Busterminals sowie der Einbindung der LILO in der Linzer Hauptbahnhof und vor allem die Umsetzung eines S-Bahnsystems für den Großraum Linz zu nennen. Die kurz darauf gegründete NAVeG (Nahverkehrs GesmbH) hatte den Auftrag dieses Konzept „ohne wenn und aber“ umzusetzen. Mangelndes politisches Interesse und das Naheverhältnis des NAVeG-Geschäftsführers zu den Linz Linien führten dazu, dass letztlich nur ein Torso verwirklicht wurde: die Errichtung der City S-Bahn wurde boykottiert, das Linzer S-Bahnsystem nicht einmal ansatzweise angegangen. In den Folgejahren wurden zahlreiche Zusatzkonzepte und Studien in Auftrag gegeben, die entsprechend den Vorgaben des jeweiligen (politischen) Auftraggebers unterschiedliche Ergebnisse brachten, ohne dass Entscheidungen gefällt oder gar Taten gesetzt wurden.

## **Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist Gebot der Stunde**

Linz hätte die besten Voraussetzungen für ein in sich schlüssiges S-Bahnsystem. Sechs wichtige Schienenachsen fahren sternförmig auf den Linzer Hauptbahnhof zu: Westbahn West und Ost, Summerauer-, Mühlkreis-, Pyhrnbahn und Linzer Lokalbahn. Bei Zusammenfassung von je zwei Achsen und Errichtung der City S-Bahn als „missing link“ könnten drei S-Bahnlinien geschaffen werden:

Linie 1: Westbahn West + Ost

Linie 2: Mühlkreisbahn – City S-Bahn – Pyhrnbahn

Linie 3: Summerauerbahn – Linzer Lokalbahn

Sämtliche Systeme wären kompatibel, besitzen dieselbe Spurweite und können je nach Ausbaugrad der jeweiligen Strecken (z.B. 4-gleisiger Ausbau Westbahn, Ausbau Summerauerbahn etc.) in Etappen umgesetzt werden. Mit entsprechend groß dimensionierten Park&Ride – Anlagen weit vor den Toren von Linz (z.B. 50 km-Umkreis) und nachfrageorientierten Taktverkehren könnte eine echte Alternative für die täglichen Pendler und eine wesentliche Entlastung der Stadt Linz vom Individualverkehr geschaffen werden. Hierarchisch unter diesem S-Bahnsystem sind Verknüpfungen mit den innerstädtischen Verkehrsmitteln in den Drehscheiben Hauptbahnhof, Ebelsberg, Bhf. Wegscheid etc. sowie mit regionalen Bussen in definierten Bahnhöfen und Haltestellen außerhalb von Linz erforderlich.

## **Großraum Linz ist österreichweites Schlusslicht**

Mittlerweile haben alle Landeshauptstädte in Österreich (mit Ausnahme Eisenstadt) herzeigbare S-Bahnsysteme geschaffen. Die Bundeshauptstadt Wien und ihr Umland bis St. Pölten und Wiener Neustadt sind bestens bedient. Vorarlberg orientiert sich schon lange am Schweizer Vorbild und baut seine Nahverkehrssysteme stetig aus. Hervorzuheben sind die Landeshauptstädte Graz, Salzburg und Innsbruck.

Der Großraum Graz hat in den letzten Jahren sein Angebot stetig ausgebaut und fährt bis weit in die Region hinaus. Dieses Projekt wurde sogar international ausgezeichnet.

Salzburg bedient ein S-Bahnsystem von Straßwalchen über Salzburg Hauptbahnhof bis Golling und Freilassing. Dort wurden zahlreiche Haltestellen neu und architektonisch sehr ansprechend erreicht. Am weiteren Ausbau wird ständig gearbeitet.

Das Innsbrucker S-Bahnsystem wurde vor wenigen Monaten mit dem VCÖ-Preis ausgezeichnet.

Sogar Kärnten hat mit Mitte Dezember 2010 die ersten Umsetzungsschritte für eine S-Bahn gesetzt und baut dieses System in den folgenden Jahren konsequent aus.

Nur im oberösterreichischen Zentralraum setzt man weiterhin alleine auf den Ausbau von Straßen.

## **Mühlkreisbahn muss in den Hauptbahnhof geführt werden**

Der Bezirk Rohrbach ist durch starkes Auspendeln in den Linzer Großraum geprägt. Mangels einer schnellen Schienenverbindung setzen derzeit viele Menschen auf den PKW für die täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz. Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt alles dran, um die Regionalbahnen los zu werden. Jedes Mittel ist dafür recht: mangelnde Instandhaltung der Schieneninfrastruktur führt zu Langsamfahrstellen, die Fahrzeiten werden unattraktiv und die Fahrgäste werden regelrecht vertrieben. Unter diesen Umständen kann man sehr gut mit mangelnder Inanspruchnahme argumentieren und das fällt bei den autoverliebten oberösterreichischen Politikern natürlich auf fruchtbaren Boden. Sinnlose Diskussionen rund um das nebulöse Projekt Regioliner tun das Übrige dazu.

Mit relativ geringem Aufwand ließe sich die Bahn wesentlich rascher und attraktiver gestalten. Um rund 40 bis 45 Mio. Euro könnte eine spürbar kürzere Fahrzeit erzielt werden und das Umsteigen vom Auto auf die Bahn wesentlich erleichtert werden.

Es spielt keine große Rolle wie weit die Bahnhöfe und Haltestellen von den Siedlungen entfernt liegen, aber die Ausstattung mit entsprechenden Parkplätzen bzw. Anbindung durch Ortsbusse muss gewährleistet sein. Die

Siedlungsstruktur ist in unserem Land derart dispers, dass man ohnehin kaum optimale Standorte für Haltestellen finden wird.

Voraussetzung für eine attraktive Mühlkreisbahn ist die Anbindung an den Linzer Hauptbahnhof. Dazu wurden mehrere Varianten untersucht (Stichwort: City S-Bahn): zentrumsnahe über Krankenhausviertel und Designcenter, kostengünstiger über Stadthafen und Industriegebiet. Tatsache ist, dass bei der Errichtung des Linzer Hauptbahnhofs bereits ein Gleis für die Einbindung der City S-Bahn berücksichtigt wurde.

Für alle Varianten liegen bereits Vorstudien und Kostenschätzungen am Tisch, ebenso wurden Verkehrsumlegungsmodelle zur Ermittlung der Fahrgastpotenziale berechnet. Die positive Wirkung dieses Projektes, vor allem auch in Relation zu den Kosten ist für die Stadt günstig und wirkt bis weit in die Region hinaus. Hohe Zuwächse ergeben sich vor allem im Abschnitt oberhalb von Rottenegg.

Die Mühlkreisbahn lediglich als „Nebenbahn“ abzutun ist grundlegend falsch. Eine Bahn, die einen vom Auspendeln stark betroffenen Bezirk mit der Landeshauptstadt verbindet, kann nicht zur Nebensache abgetan werden. Hier fehlt es an politischem Engagement und Weitblick. Andere Regionen zeigen vor wie erfolgreich Bahnen geführt werden können - wenn man auch will.

### **Straßenbahnlinie 4 als Alternative zum Individualverkehr?**

In den letzten Monaten wurde von der Linzer Stadtpolitik der Ausbau des öffentlichen Verkehrs verstärkt ins Gespräch gebracht. Eine neue Straßenbahnlinie soll vom Mühlkreisbahnhof in den „boomenden Osten der Stadt“ (Originalzitat Bgm. Dobusch) gebaut werden und so eine Entlastung bringen. Die Notwendigkeit des Baus wird auch damit begründet, dass angebliche Straßenbahnstaus auf der Hauptachse durch die Landstraße und an wenigen Tagen im Jahr stattfindende Veranstaltungen eine Umleitung von Straßenbahngarnituren notwendig machen. Eigenartig, wenn man beobachtet wie man zu Hauptverkehrszeiten untertags oftmals 5 Minuten oder länger auf das Eintreffen einer Straßenbahn warten muss. Das Beispiel der Grazer Straßenbahn zeigt, dass alle Linien durch

die Innenstadt geleitet werden und die Straßenbahnen auf diesem Abschnitt in Kolonne fahren. Dort hat man richtig erkannt, dass der Großteil der Wege der Menschen in die Innenstadt führt.

In Wahrheit geht es offenbar darum ein neues Großprojekt in Linz ohne Augenmaß zu errichten. Ein selbstverliebter Bürgermeister will unbedingt in Linz eine U-Bahn bauen, obwohl keine Stadt der Welt in der Größe von weniger als 200.000 Einwohnern eine U-Bahn baut. Alleine die anfallenden Bau- und Betriebskosten würden eine derartige Baumaßnahme nicht rechtfertigen, abgesehen von den Sicherheitsproblemen unterirdischer Haltestellen in abgelegenen Stadtteilen. Die unterirdische Haltestelle Hauptbahnhof mit ihren täglich mehr als 30.000 Benutzern kann da nicht als Maßstab herangezogen werden.

Die folgenden Fragen müssen vorerst einmal geklärt werden:

Welche Potenziale ergeben sich für diese Straßenbahnlinie?

Wie schaut der Businessplan dafür aus?

Warum kann die Linie nicht oberirdisch errichtet werden?

Braucht es überhaupt eine Straßenbahn in dieser Relation oder reicht vielleicht sogar ein O-Bus dafür aus? Die Frequenzen der heutigen Linien 12 und 25 durch die Gruberstraße bilden nicht gerade die Grundlage für die Frequenzen einer Straßenbahn, die im 5-Minutentakt verkehren sollte.

Die Durchbindung des Individualverkehrs aus dem Oberen Mühlviertel von der Rudolfstraße kommend direkt über den Hinsenkampplatz kann auch mit der schon früher überlegten Verlegung der Straßenbahn in die Friedrichstraße einfacher und wesentlich kostengünstiger bewältigt werden.

Und noch ein Detail, das offenbar bislang noch niemandem aufgefallen ist: die Straßenbahnlinie 4 soll am Bulgariplatz enden und nicht in den Hauptbahnhof führen. Welche Nachfrage impliziert der Bulgariplatz?

## **Keine zukunftsorientierte Verkehrspolitik in Linz erkennbar**

Bedingt durch die hohe Anzahl von Arbeitsplätzen und die Tendenz zum Wohnen außerhalb der Stadt bzw. fehlenden Arbeitsplätzen in der Region ist das Verkehrsaufkommen zufolge von Arbeitspendlern in die Stadt sehr hoch. Das fehlende S-Bahnsystem im Großraum Linz, das Nichtvorhandensein von attraktiven Taktverkehren und attraktiven Auffang-Parkplätzen weit vor den Toren von Linz führen dazu, dass sich täglich riesige Fahrzeugkolonnen in die Stadt bewegen. Dem wurde in den vergangenen Jahren durch die Errichtung zentrumsnaher Parkhäuser Vorschub geleistet. Ein Paradoxon schlechthin bildet der riesige Pendlerparkplatz mitten im Zentrum am Gelände des Urfahrner Jahrmarkts. Welche Stadt der Welt würde einen der attraktivsten städtebaulichen Orte als Parkplatz missbrauchen?

Der Boom an Planungen für neue Straßenbahnen kennt derzeit keine Grenzen. Die verlängerte Linie 3 aufs Harter Plateau nimmt in Kürze ihren Betrieb auf, aber sie endet im Nirwana. Nicht einmal die großen Einkaufszentren werden angeschlossen, sondern eine Remise mitten im Acker bildet das vorläufige und auf Jahre hinaus gehende Streckenende. Eine Verlängerung Richtung Traun ist nicht in Sicht.

Die Planungen für eine durchaus sinnvolle Straßenbahn zum Pichlingersee laufen derzeit an, ein Fertigstellungstermin ist nicht bekannt. Dafür arbeitet man konkret an der Straßenbahnlinie 4, die einen beschränkten Nutzen bringt, aber in einer ersten Kostenschätzung mehr als 400 Mio. Euro kosten wird.

Und als Großtat des öffentlichen Verkehrs wird die Verlängerung der Bergbahn zum Hauptplatz einschließlich Umspurung der gesamten Bergstrecke um kolportierte 50 Mio. Euro gefeiert. Der Effekt ist zweifelhaft, denn die angeblich gestiegenen Fahrgastzahlen ergeben sich daraus, dass Besitzer von Zeitkarten und Aktivpassinhaber wesentlich günstigere Regelungen haben und das Intervall wurde von früher 20 Minuten auf 30 Minuten verlängert.

## **Linzer „Zwergenstraßenbahn“ mit einmaliger Spurweite**

Die Linzer Straßenbahn darf sich rühmen neben der Straßenbahn in Lissabon und der Inselbahn auf Rügen die weltweit einmalige Spurweite von 900 mm gegenüber der Normalspur von 1435 mm zu besitzen. Dieser zweifelhafte Ruhm hat aber zur Folge, dass die Breite der Wagenkästen um rd. einen halben Meter geringer ist als bei üblichen Schienenfahrzeugen. Daraus ergeben sich auch die beengten Raumverhältnisse im Inneren, wie man sich leicht beim Umstieg von der Straßenbahn auf die neuen Garnituren der Mühlkreisbahn überzeugen kann. Bei annähernd gleicher Länge der Garnituren bietet die Straßenbahn nur 90 gegenüber 156 Sitzplätze im Desiro (Nahverkehrstriebwagen der Mühlkreisbahn) und hat große Einschränkungen in der Multifunktionalität, vom fehlenden WC ganz zu schweigen. Auch die Laufruhe bei höheren Geschwindigkeiten ist zufolge der kleineren Spurweite wesentlich schlechter und für den Fahrgast, speziell auf längeren Distanzen, nicht bequem.

Es muss bewusst sein, dass jedes Fahrzeug für diese „exotische“ Spurweite (zwar auf Basis bestehender Fahrzeuge) neu konstruiert werden muss und somit einen Prototyp darstellt. Dies wirkt sich vor allem dort aus, wo zufolge Führung von Straßenbahnen ins Umland Sonderfahrzeuge wie Einrichtungswagen, zusätzliche Ausstattungen für Fahrradtransport, WC oder auch Schneeräumfahrzeuge etc. benötigt werden. Insofern sind Streckenverlängerungen außerhalb des Stadtgebiets auf dieser Basis zu hinterfragen.

## **Und wie steht die Politik dazu?**

Das vorrangige Ziel scheint zurzeit der Ausbau von Straßen zu sein, das geben die politischen Verhältnisse in der Landesregierung und im Landtag vor. Die historische Chance der Zusammenlegung des Bau- und Verkehrsressorts nach der letzten Landtagswahl wurde vertan. Diese, auch von zahlreichen Experten verlangte Zusammenlegung wäre der Schlüssel zu einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik ohne gegenseitiges Ausspielen von Schiene gegen Straße gewesen.

Aber das scheitert auch daran, dass die einzelnen Verkehrsträger ein parteipolitischer Stempel aufgedrückt ist und über diesen Schatten kann nicht so leicht gesprungen werden. Zudem gibt es für den ÖV auf politischer Ebene derzeit kaum Kompetenzen.

Der Finanzreferent und Landeshauptmann hat seine Vorstellungen deutlich formuliert: Einsparungen im Verkehrsressort sind umzusetzen, d.h. Rücknahme von Verkehrsleistungen, Ausdünnen des Fahrplans und – wenn notwendig – Einstellung von Kursen oder Strecken. Das gilt für Bus gleichermaßen für Schiene.

Straße gegen Schiene, Stadt gegen Region und Rot gegen Schwarz ist wahrlich kein guter Nährboden für eine in die Zukunft gerichtete Verkehrskonzeption.

Ein Schulterchluss und ein vernetztes Denken wäre der richtige Ansatz.

### **Welche Schlussfolgerungen ergeben sich daraus**

Der Ausbau guter Straßenverbindungen ist notwendig. Dies sichert den Wirtschaftsstandort Linz und Oberösterreich.

Mindestens so wichtig ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, um eine nachhaltige Verlagerung des täglichen Pendlerverkehrs auf die Schiene sicherzustellen. Linz braucht dringend eine S-Bahn unter Nutzung der bestehenden Bahnstrecken, die je nach Ausbaugrad erweiterbar sind.

Große Pendlerparkplätze an wichtigen Bahnhöfen ermöglichen bereits einen Umstieg auf die Bahn weit vor den Stadtgrenzen von Linz. Zubringer- und Verteilerbusse zu den Bahnhöfen ergänzen das vernetzte System.

In der Stadt Linz sind die innerstädtischen Verkehrsmittel an die Drehscheiben direkt anzuschließen, sodass die Ziele innerhalb der Stadt mit möglichst nur einmaligem Umsteigen zu erreichen sind.

Die Mühlkreisbahn ist in Vollspur in den Linzer Hauptbahnhof einzubinden und kann über den Hauptbahnhof hinaus nach Süden verlängert werden (S-Bahn Richtung Pyhrn).

Die Mühlkreisbahn soll zu einem modernen Nahverkehrsmittel bis Aigen-Schlögl ausgebaut werden. Damit kann die Rohrbacher Bundesstraße wesentlich entlastet werden und

die Stausituation wird verringert. Dies ist auch im Hinblick auf den Bau der 4. Donaubrücke samt Westring erforderlich, da die jahrelangen Baumaßnahmen zwangsläufig Einschränkungen auf der Bundesstraße 127 bewirken werden.

Der Einsatz von Hybrid-Triebwagen auf der Mühlkreisbahn bewirkt, dass der innerstädtische Abschnitt – ohne ihn elektrifizieren zu müssen - umweltfreundlich befahren werden kann (Pufferbatterien nach Vorbild der DB Regio).

Für die Pendler werden sich insofern große Vorteile ergeben, da Zeitkarten wesentlich kostengünstiger sind als die Benutzung des PKW in Zeiten stark steigender Treibstoffpreise. Vergleichbare Beispiele zeigen, dass mit einem attraktiven ÖV-Angebot der Anteil an Zweitwagen wesentlich zurückgeht. Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahmen ist damit sehr hoch, da die Umwelteinflüsse durch CO2 wesentlich vermindert werden und die Folgekosten für Stau, Unfälle, Schaffung von Parkplätzen in der Stadt etc. maßgeblich reduziert werden.

**Gute Verkehrskonzepte erfordern ein vernetztes Denken, das sowohl Stadt und Region einschließt, Schiene und Straße bestmöglich verbindet und fern von parteipolitischem Denken ist!**

# 3 Kernaussagen zur Mühlkreisbahn

## Die Mühlkreisbahn muss als Vollbahn und in der gesamten Länge erhalten bleiben

Keine Umspurung auf Schmalspur (hohe Kosten ohne Nutzen)

Die Linzer Straßenbahn hat die weltweit exotische Spurweite von 900 mm – jedes Fahrzeug ist Prototyp. Der Wagenkasten ist um mind. 50 cm schmaler als ein herkömmlicher Wagen.

Bei gleicher Länge nur 60% Sitzplätze (ÖBB Desiro: 118 / Linz-Linien Cityrunner:68)

Endpunkt Aigen-Schlägl beibehalten (Tor zum Böhmerwald, touristische Vernetzung – Interreg Donau- Moldau)

ÖBB hat Abschnitt Rohrbach – Aigen-Schlägl 2010 saniert!

## Die Mühlkreisbahn muss modernisiert, beschleunigt und in den Linzer Hauptbahnhof eingebunden werden

Ausbau mit vertretbarem Mitteleinsatz mit dem Ziel die Fahrzeit zu verkürzen

Linz – Aigen-Schlägl ca. 75 min

Linz – Rohrbach ca. 60-65 min

Sofortige Beseitigung der Langsamfahrstellen rd. 2,5 – 3 Mio. € (Verpflichtung Bund)

Ausbau der Strecke um 20 – 25 Mio. € machbar (Linienverlegungen und technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen)

Darüber hinaus barrierefreier Ausbau Bahnsteige, Infosysteme etc. ca. 10 Mio. €

Mehrjähriges Ausbauprogramm erfordert rd. 6 – 8 Mio. € p.a. (z.B. auf 5 Jahre bezogen)

Sofortige Aufnahme der Planungen für eine Einbindung in den Linzer Hauptbahnhof.

## Die Mühlkreisbahn ist wesentlicher Bestandteil eines Linzer Schnellbahn- Systems

Zur Bewältigung des täglichen Verkehrs braucht der Zentralraum Linz ein funktionierendes und in die Region hinausreichendes S – Bahnsystem. Oberösterreich ist das einzige Bundesland, in dem es bislang keine Planungen für ein S – Bahnsystem gibt (sogar Kärnten ist bereits in der Umsetzung)

Die sternförmig auf Linz zuführenden Schienenachsen können sinnvoll zu S – Bahnlängen zusammengefasst werden

Der Verbindung Mühlkreisbahnhof – Hauptbahnhof kommt eine Schlüsselrolle zu

In den Haltestellen innerhalb des Stadtgebiets ergeben sich sinnvolle Verknüpfungen mit den Linz-Linien.

Außerhalb von Linz bilden Busse die Zubringer- und Verteilerfunktion von und zu den Haltestellen (Überarbeitung des Verkehrskonzeptes)

Somit ergibt sich innerhalb und außerhalb von Linz ein hierarchisch geordnetes Verkehrssystem, in dem die Bahn die Hauptlast des Verkehrs trägt, wodurch die Straße wesentlich entlastet wird.

*Anm.: die Mühlkreisbahn beförderte im Jahr 2009 noch 1.825.000 Fahrgäste und gehört damit zu den **stärkst** **frequentierten** Regionalbahnen Österreichs.*

## Zusammenfassung:

**Die Region braucht für die Zukunft eine moderne und schnelle Mühlkreisbahn, sowohl zur Bewältigung des täglichen Berufsverkehrs als auch zur sanften Erschließung der touristischen Ziele im Mühlviertel. Die Bahn erhöht die Lebensqualität und trägt zum Schutz der Umwelt sowie zur Verhinderung von Lärm, Stau und Unfällen bei. Die Mühlkreisbahn bildet einen wesentlichen Bestandteil eines künftigen Schnellbahnsystems im Großraum Linz.**

ZUGKUNFT Mühlkreisbahn

# Zugkunft Mühlkreisbahn

## Präambel

Die Mühlkreisbahn in der Klima- und Energiemodellregion Donau-Böhmerwald ist das Rückgrat des Bezirksverkehrskonzepts und die Lebensader der Region. Sie ist auch aufgrund ihrer langen Geschichte und ihrer wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedeutung ein unverzichtbarer, identitätsstiftender Bestandteil der kulturellen Landschaft.

Darüber hinaus besteht ein gültiger Landtagsbeschluss des Landes OÖ sowie eine Resolution von 111 Gemeinden der Euregio/Regionalmanagement Mühlviertel für den Ausbau dieser einzigartigen Regionalbahn.

## Die moderne und attraktive Mühlkreisbahn - Vision 2015

Die moderne und attraktive Mühlkreisbahn, tragende Säule des öffentlichen Verkehrs, bewältigt die 58 km lange Strecke Linz/Urfahr - Aigen-Schlägl in einer Fahrzeit von 65 min. Die Haltestellen werden flächendeckend auf der gesamten Strecke mit Bussen bedient, alle Busverbindungen sind optimal auf die Bahn abgestimmt. Dies hat eine Verdoppelung der Fahrgastzahl auf ca. 4 Millionen jährlich und entsprechende Verringerung der Autofahrten zur Folge. Stundentakt, Anbindung an den Hauptbahnhof, Barrierefreiheit, Trinkwasser- und Sanitäreinrichtungen in den größeren

Haltestellen tragen wesentlich zur großen Akzeptanz bei.

Damit ist ein wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität für die Menschen im Bezirk Rohrbach gelungen.

## Wir fordern daher dringend

- ✚ einen verantwortungsvollen Umgang von ÖBB, Republik Österreich und Land OÖ mit der Mühlkreisbahn
- ✚ Erhalt, Ausbau und Attraktiveren der Bahn
- ✚ sofortige Beseitigung der Langsamfahrstellen
- ✚ Fahrzeitverkürzung auf eine Stunde von Rohrbach nach Linz (1h 10 min bis Aigen)
- ✚ Taktfahrplan und Vertaktung mit der Straßenbahn sowie Zubringerbussen
- ✚ Verbindung mit dem Hauptbahnhof = vollwertiger Bahnanschluss
- ✚ Attraktivierung von Bahnhöfen und Parkplätzen
- ✚ ganzjährige Barrierefreiheit
- ✚ Wiederaufnahme des Güterverkehrs