



Bedarfsgetriebene grenzüberschreitende Infrastrukturentwicklung

Forum ÖV-Planung
20.06.2024

Die österreichischen Hauptverkehrsachsen eingebettet im europäischen Eisenbahnnetz



- Umfangreicher **Mischverkehr**
- Hohes Aufkommen im **Transitverkehr**
- Derzeitiger Fokus: **Infrastrukturausbau auf der Südachse**
- In **Ballungsräumen** bereits heute hoher Bedarf nach **Nahverkehrsangeboten**
- Strecken im Bereich **Linz-Salzburg-München** aufgrund starker Bündelung von Verkehrsströmen an der **Kapazitätsgrenze**
 - Umfangreicher Mischverkehr
 - Abschnitt Linz – Wels wird bis 2031 viergleisig ausgebaut
 - Bestehende Infrastruktur lässt kein weiteres signifikantes Wachstum zu

Ansprüche an die bestehende Infrastruktur steigen

Erhöhung der Leistungsfähigkeit nötig

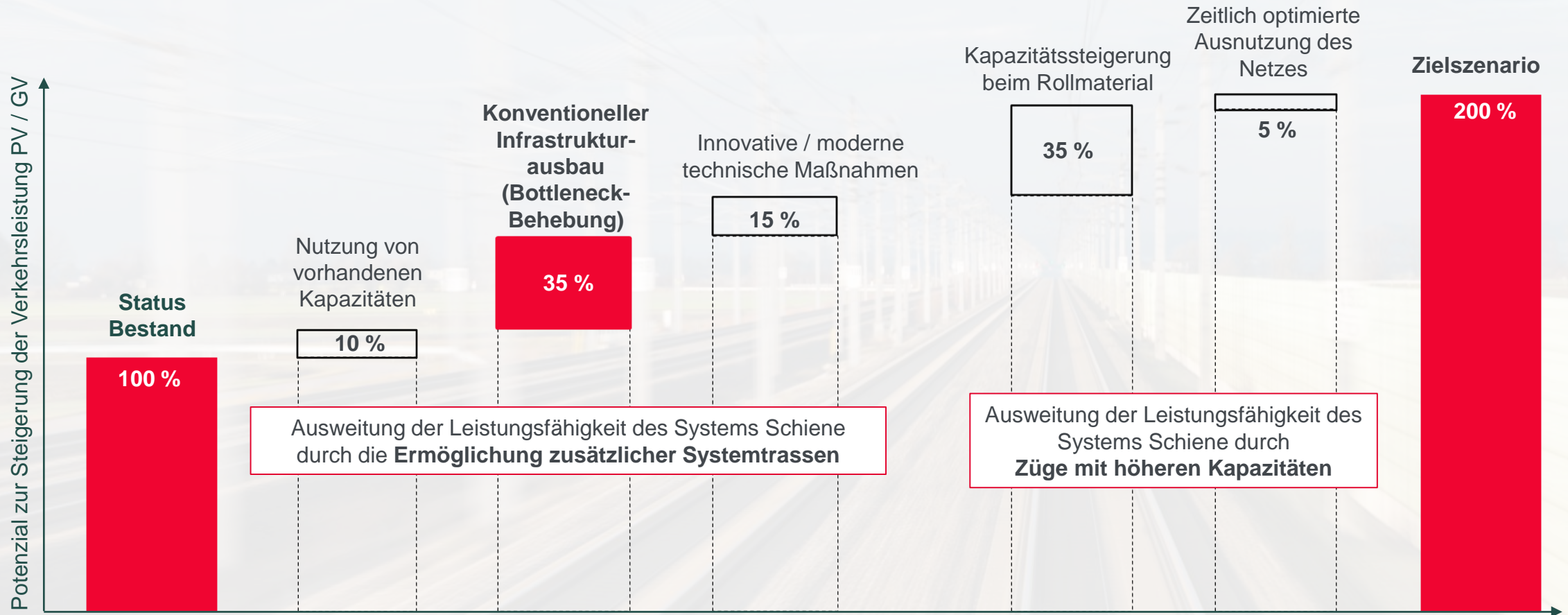
Chancen

- Einführung Klimaticket
- 20% FV-Fahrgastwachstum (2023 vs. 2019)
- Stabiles politisches Commitment zur Eisenbahn
- Verkehrsverlagerung im Güterverkehr

Herausforderungen

- Bottlenecks schränken Trassenverfügbarkeit ein
- Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Produkten
- Sinkende Betriebsqualität
- Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs

Kapazitätssteigerung des Systems Eisenbahn in Österreich bis 2040



Das Eisenbahnnetz im Bereich Linz – Salzburg – München

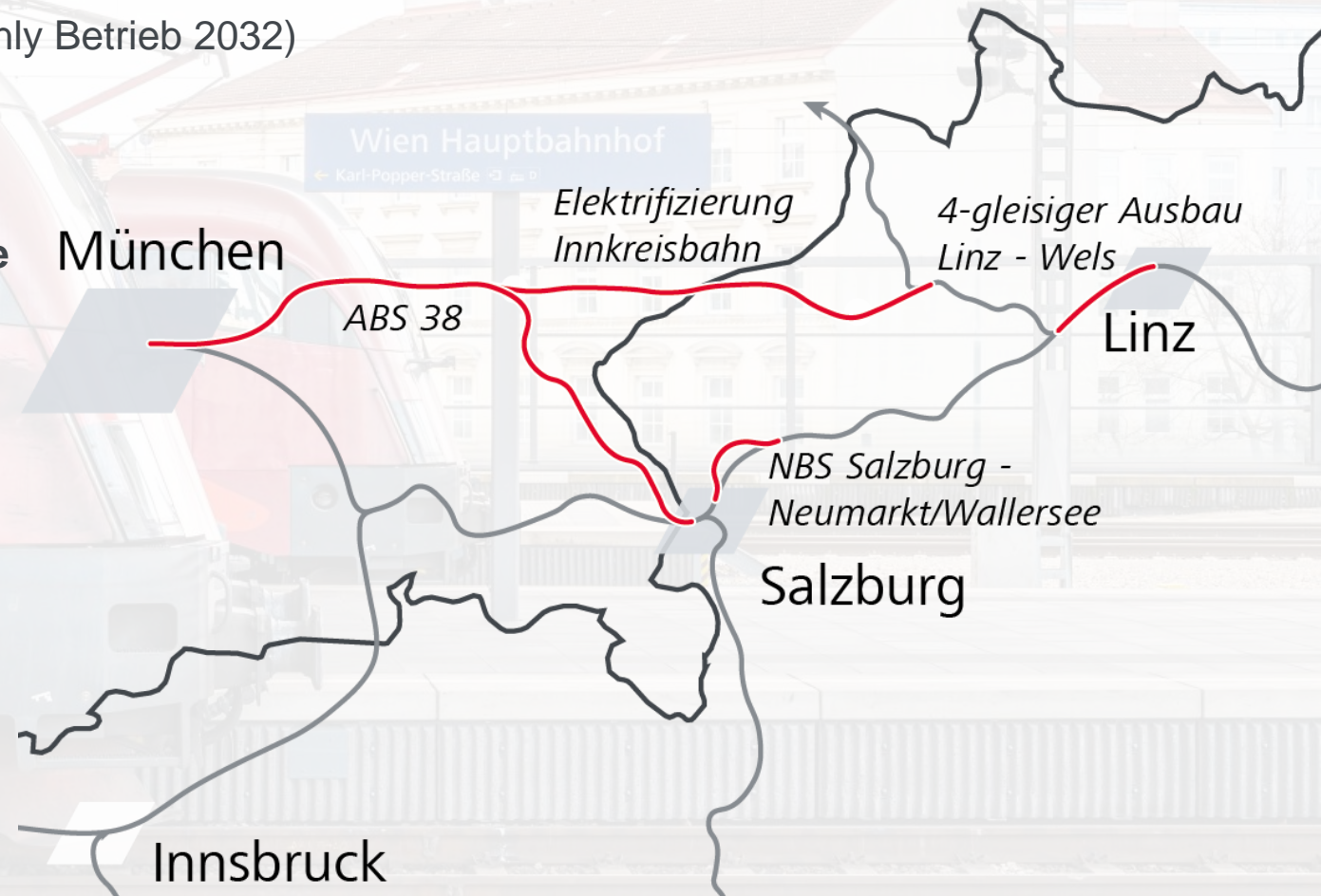
Derzeitige Ausbaupläne

Aktuell in Umsetzung

- **Viergleisiger Ausbau** Linz – Wels
- **ETCS-Ausbau** auf Weststrecke (geplanter ETCS-only Betrieb 2032)
- **Ausbau ABS 38** München – Mühldorf – Freilassing
- **NBS Salzburg** – Neumarkt/Wallersee
- Beschaffung **Doppelstock-Fernverkehrsfahrzeuge**

Bedarf

- **Reisezeit** signifikant **verkürzen**
- **Kapazitäten** für weiteres Wachstum **schaffen**
- **Verkehrsströme** **entflechten**
- **Systemresilienz** **erhöhen**



- Ausgangspunkte: **Knoten Wels** (Österreichische Weststrecke) & **Mühldorf** (ABS 38 München – Mühldorf)
- **Ca. 125 km** lange, durchgehend zweigleisige Strecke mit
 - Max. 8 Promille Längsneigung
 - 280 km/h Entwurfsgeschwindigkeit
 - Bis zu 3 Regionalbahnhöfe möglich
- Zusätzliche Anbindungen an das Bestandsnetz geplant
 - Hausruckbahn
 - Mattigtalbahn
 - Tüßling – Burghausen (Chemiedreieck)
- Verhältnismäßig **günstige geografische Voraussetzungen** mit voraus. moderatem Kunstbautenanteil (ca. 20%)
- Kompatibilität zu bestehenden Ausbauprojekten (v.a. ABS 38)



Beschleunigung FV

- **Massive Verkürzung der Fahrzeit** Wien – München auf **ca. 2,5 Stunden**
→ **Tagespendeldistanz**
- Damit einhergehende Sogwirkung im europäischen Ost-West-Verkehr
- **Entflechtung** von Fernverkehr und Nah- bzw. Güterverkehr
- **Verlagerung** Kurzstreckenflug- und Individualverkehr

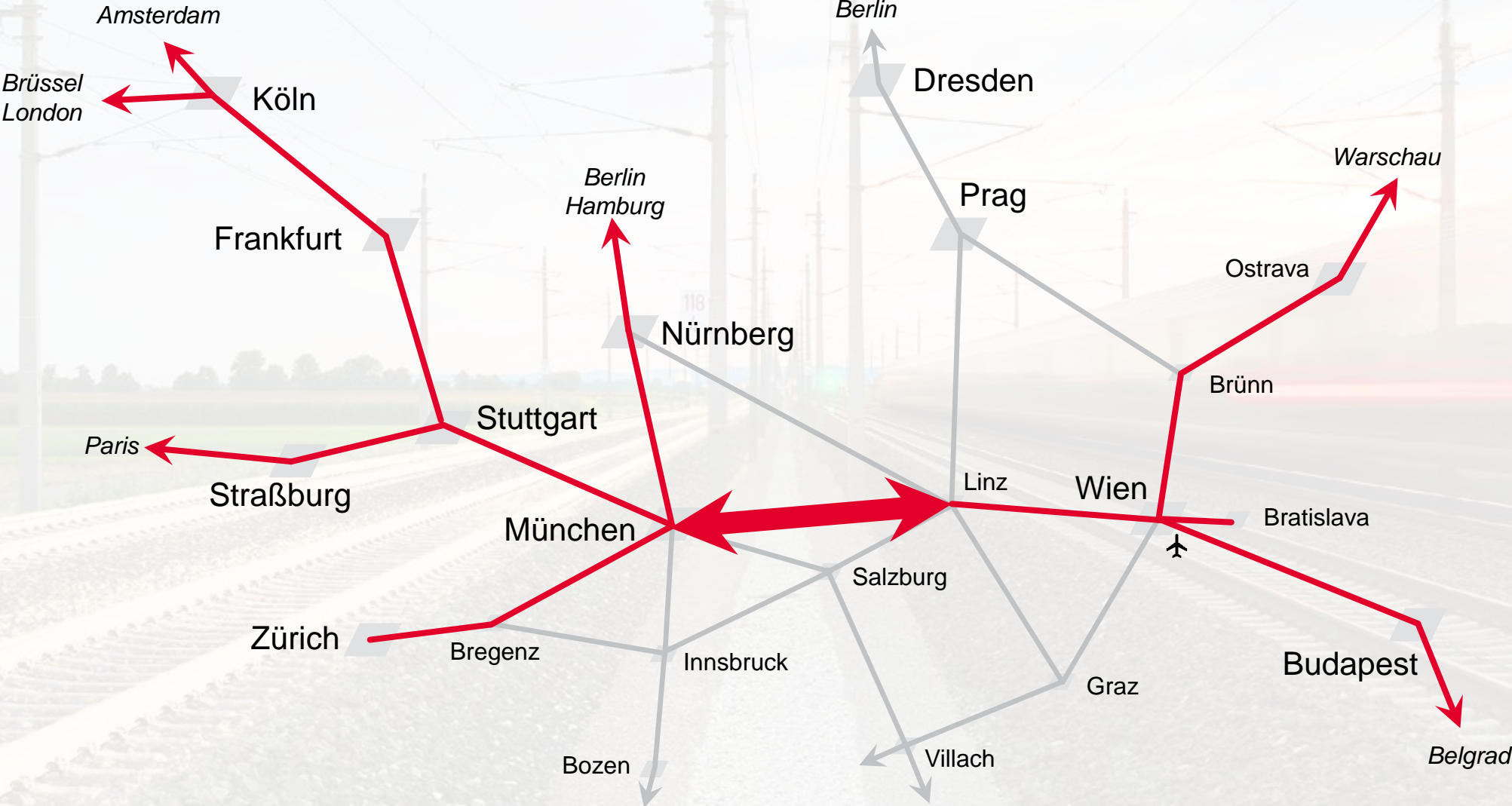
Attraktivierung NV

- **Grenzüberschreitender schneller Regionalverkehr** über Neue Innkreisbahn
- Zusätzliche Trassen für Nahverkehrszüge auf Bestandsstrecken

Attraktivierung GV

- **Kapazitätssteigerung** durch einheitliche Geschwindigkeitsmuster GV & NV **auf Bestandsstrecken** möglich, v.a. auf wichtiger GV-Achse Nürnberg – Passau – Wels
- **Erhöhung Systemresilienz** durch Alternativstrecke im Störfall
- Verbesserte Anbindung des Chemiedreiecks

Lückenschluss im europäischen Hochleistungsbahnnetz Die neue Innkreisbahn zwischen München und Linz

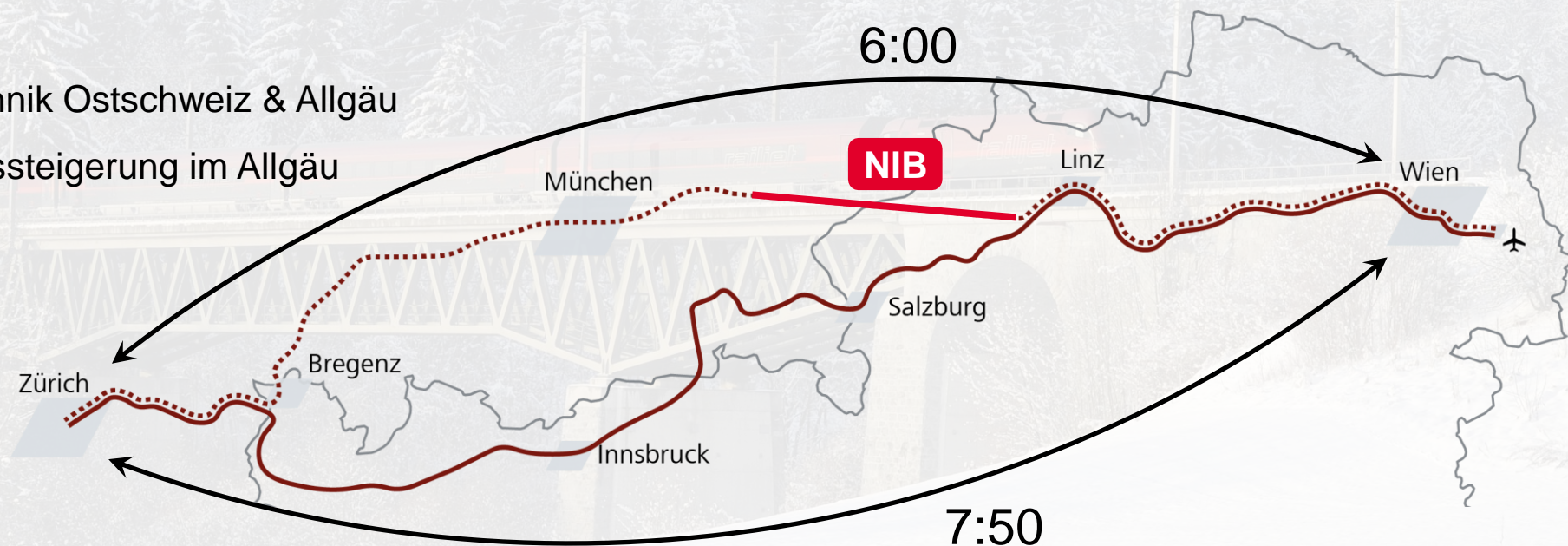


- Direkte **Fernbahnanbindung des Flughafen Münchens** aus Linz und Wien via NIB und Walpertskirchner Spange
- **Aufwärtskompatibilität** mit der möglichen **NBS München – Ingolstadt** inkl. Fernbahnanbindung Flughafen München
- Bei Durchbindung auf NBS München – Ingolstadt, **Fahrzeitgewinn Wien – Nürnberg 45 bis 60 Minuten** (ggü. IST) mit Auswirkungen u.a. bis FFM, NRW, Berlin, Amsterdam & Budapest
- **Beschleunigung der Reisekette Salzburg – Nürnberg** (– FFM/Berlin) um **rund 30 Minuten** durch Verknüpfung der Fernverkehrslinien München – Salzburg – Villach und Wien – Nürnberg – Frankfurt über den Knoten Mühldorf und/oder Flughafen München Fernbahnhof möglich

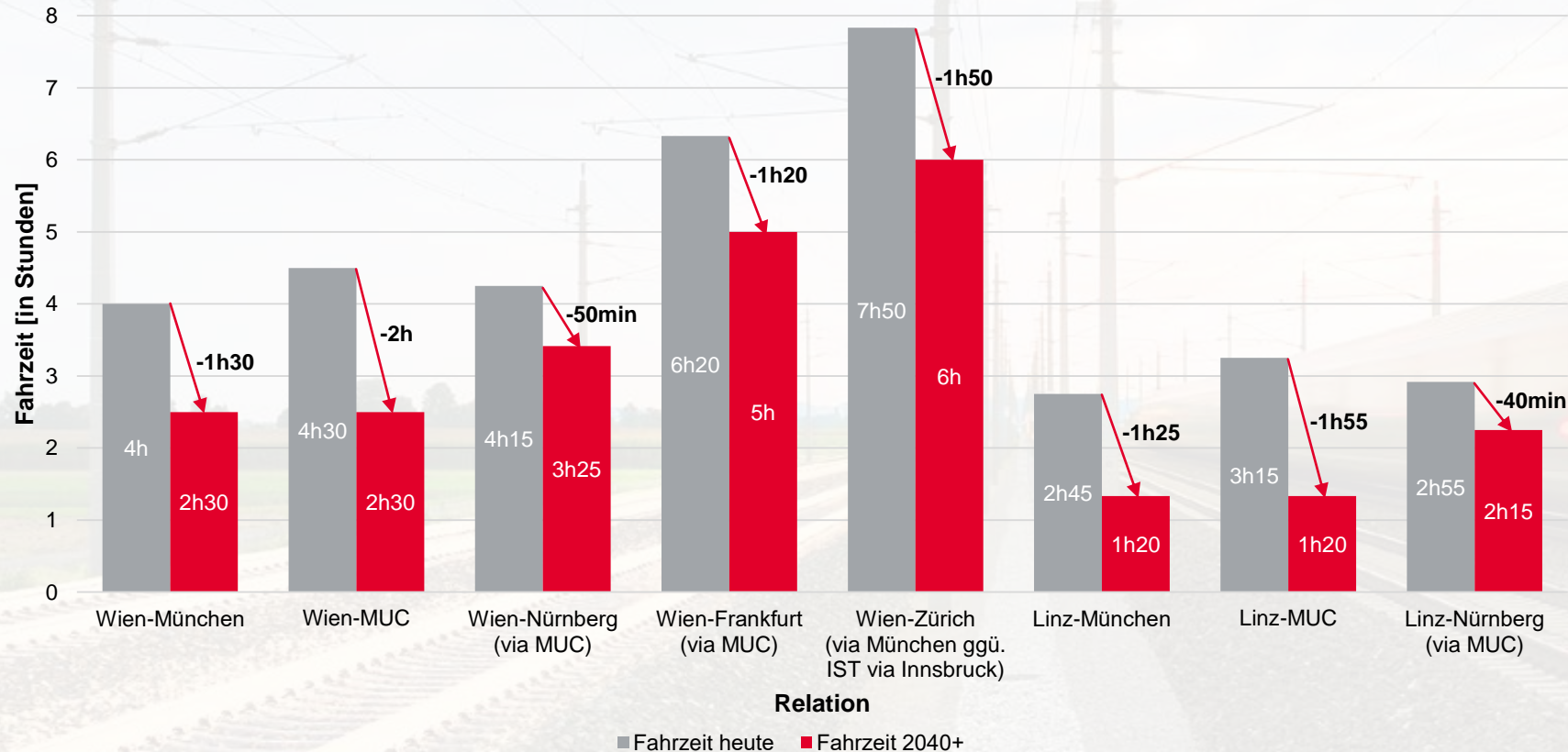


- **Europa wächst zusammen:** NIB ermöglicht **neue internationale, leistungsfähige Verbindungen** mit den Nachbarstaaten
- NIB als Enabler für mögliche Durchbindung **Wien – Zürich via München Hbf.** mit **Fahrzeitgewinn von bis zu 1h50** im Vergleich zur bestehenden Route
- Ergänzende Linie zum weiterhin bestehenden Laufweg via Arlberg (v.a. wichtig für Verkehrsbeziehung aus der Schweiz nach Tirol)
- Voraussetzungen:

- Kompensation Neigetechnik Ostschweiz & Allgäu
- Kapazitäts- und Qualitätssteigerung im Allgäu
- 400-Meter Zuglänge
- Internationale Fernverkehrsstrasse (IPV) via St. Gallen



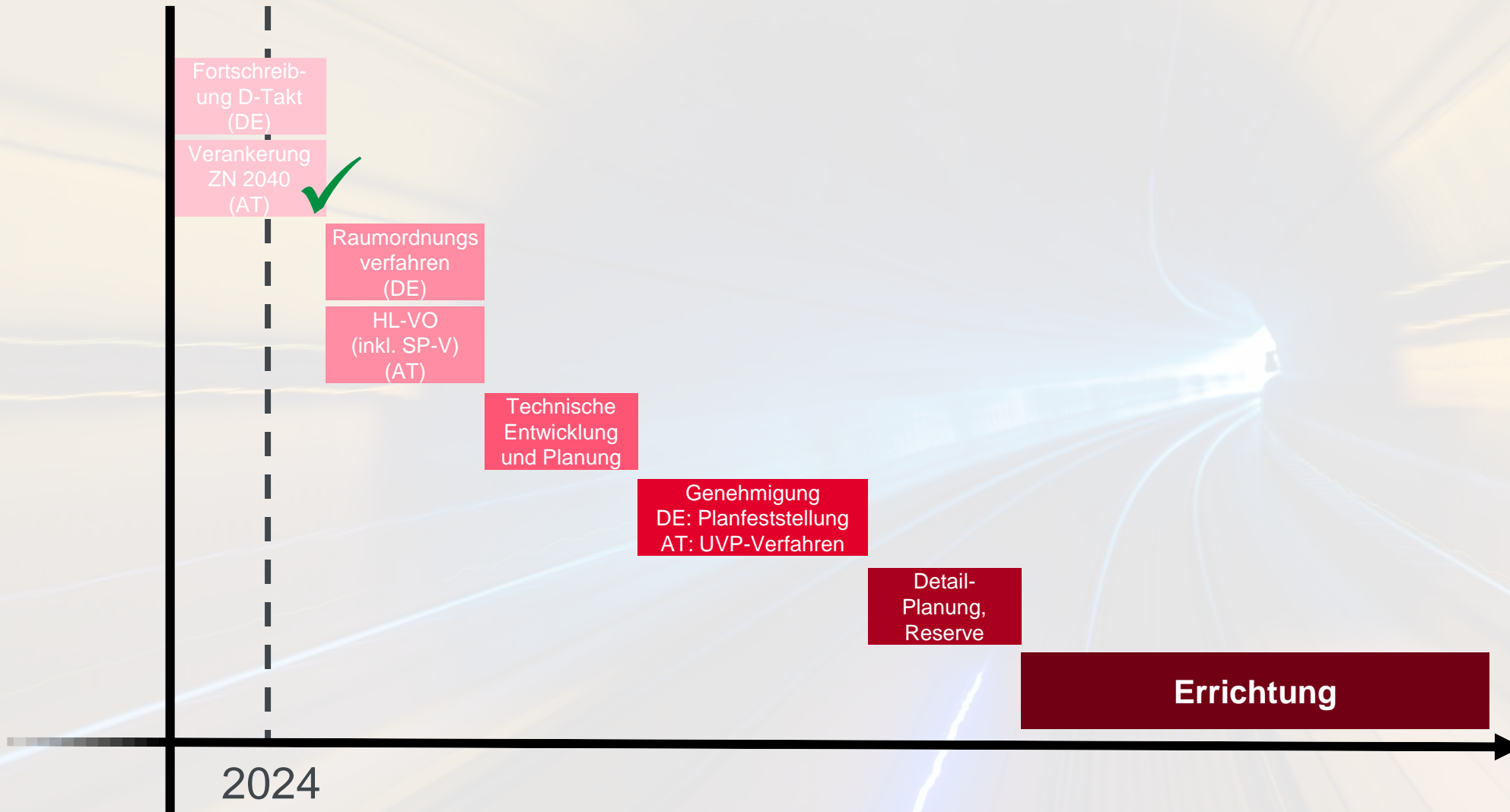
Vergleich der Fahrzeiten heute vs. Fahrzeiten 2040+



Zentrale Erkenntnisse

- Mehr als Halbierung der Fahrzeit zwischen Linz und Flughafen München
- Massive Fahrzeitverkürzung auf Relation Wien – Zürich via München (ggü. Wien – Innsbruck – Zürich)

Anmerkung: Fahrzeiten 2040+ beinhalten NIB, NBS München-Ingolstadt, Attraktivierung Allgäu (für Relation Wien-Zürich) und NBS Nürnberg-Würzburg (für Relation Wien-Frankfurt)

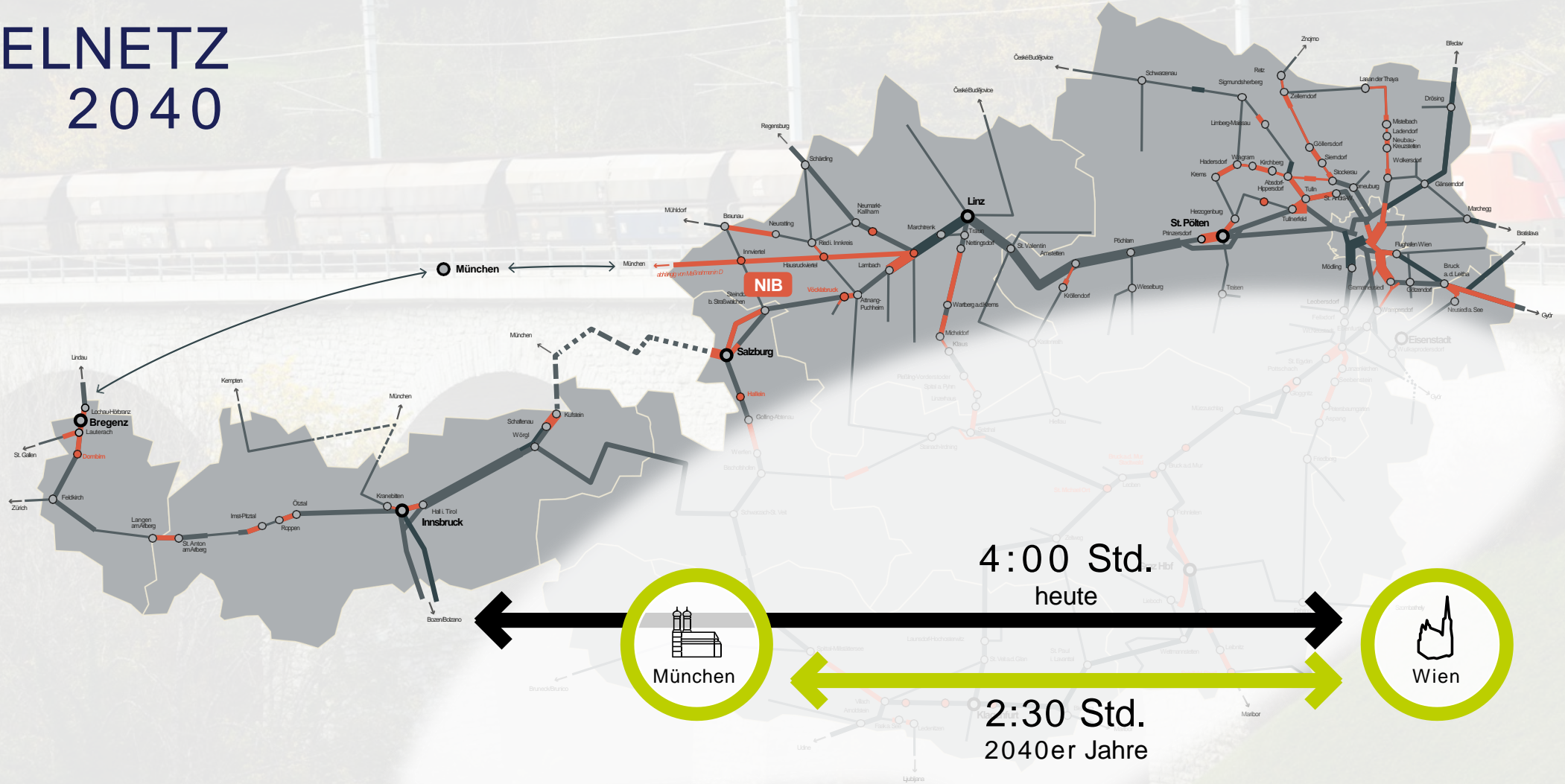




Neue Innkreisbahn verankert im Zielnetz 2040 (seit Januar 2024)



ZIELNETZ 2040



4:00 Std. heute

2:30 Std. 2040er Jahre



Mit der **NIB** NEUE INNKREISBAHN
wächst Europa zusammen.

ÖBB
HOLDING

ÖBB-Holding AG

Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien

Systemtechnik &
Konzernproduktion

Wolfgang Köstinger
wolfgang.koestinger@oebb.at

