ZUKUNFT
20.20

VERKNÜPFUNG MIT DER ASCHACHER BAHN
INVESTITIONEN IM RAHMEN DES S-BAHN KONZEPTES

stern hafferl VERKEHR

1912 - 2017
105 Jahre <LILO>

Wie eine Regionalbahn erfolgreich in einer öffentlich-privaten Partnerschaft seit mehr als 105 Jahren geführt werden kann, zeigt das Beispiel der Linzer Lokalbahn. Hauptaktionär und Besitzerin der Infrastruktur, der Fahrzeuge, Bahnhöfe, Unterwerke, Remisen und Werkstätten ist die Stadt Linz mit 54% des Grundkapitals. Die Betriebsführung erfolgt seit Anbeginn durch Stern & Hafferl, den zweitwichtigsten Aktionär mit 35% Anteil Sperrminorität. Die Partnerschaft funktioniert einwandfrei, die <LILO> hat keine Schulden, weist eine positive Gebarung und steigende Frequenzen auf. Die Fahrgastzahlen haben sich seit 1987 von 750.000 auf 2.000.000 im Jahr stark erhöht. Die europarechtlich vorgegebene Trennung in Infrastruktur und Betrieb wurde im Jahr 2005 vollzogen.

2017 feiert die <LILO> den 105. Geburtstag. Mit der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach AG ist sie schon 110 Jahre alt.

INHALTS**VERZEICHNIS**

VORWORT LR MAG. GÜNTHER STEINKELLNER	Seite 4
VORWORT BGM MAG. KLAUS LUGER	Seite 5
VORWORT BGM SEVERIN MAIR	Seite 6
DIE ZUKUNFT BEGINNT JETZT	Seite 8
DIE ASCHACHER BAHN	Seite 11
DIE <LILO> UND DIE S-BAHNEN	Seite 14
ERPROBTES ERFOLGSMODELL	Seite 20
VOLKSWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN	Seite 21
STIMMEN AUS DER REGION	Seite 22
LINZER LOKALBAHN <LILO>	Seite 26
DIE GESCHICHTE DER <LILO>	Seite 28
STERN & HAFFERL	Seite 30

Impressum: Medieninhaber und Herausgeber: LILO AG, Rathaus Poststelle, 4041 Linz

Layout & Redaktion: wazek & partner - www.wazek.com

LR MAG. GÜNTHER STEINKELLNER

LANDESRAT FÜR INFRASTRUKTUR

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN!

Der öffentliche Verkehr hat eine herausragende Bedeutung für den Großraum Linz. Der Ballungsraum wächst stark und entwickelt sich kontinuierlich weiter. Er ist Lebensmittelpunkt einer beachtlichen Anzahl von Menschen und zieht durch seine hohe Arbeitsplatzdichte täglich zahlreiche Pendler aus dem Umland und ganz Oberösterreich an. Da sich der Individualverkehr in einer Stadt wie Linz bzw. in der sie umschließenden urbanen Region nicht unbegrenzt ausweiten kann, ist es die Aufgabe des öffentlichen Verkehrs den Pendlern und allen anderen Bürgern eine Alternative zum PKW anzubieten. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs wird in den nächsten Jahren somit weiter zunehmen. Die Erhaltung mobiler Angebote besonders in den ländlichen Regionen nimmt dabei ebenfalls eine bedeutungsvolle Rolle ein.

Die <LILO> ist ein wichtiger Bestandteil unseres ÖV-Netzes und erfüllt ihre Aufgabe seit dem Jahr 1912. Mittlerweile nutzen jährlich bereits etwa zwei Millionen Fahrgäste das Angebot der <LILO> um ihre Ziele zu erreichen. Seit vergangenem Dezember ist sie als Linie S 5 in das neue S-Bahn-Konzept integriert und stellt eine wichtige Säule des Systems dar. Sie wird auch bei den zukünftigen Weiterentwicklungen des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz eine bedeutende Rolle spielen. So werden mögliche Erweiterungen und Verbesserungen der Strecke ergebnisoffen geprüft. Neben solch langfristigen Zukunftsprojekten werden zusätzlich mittelfristig umsetzbare Maßnahmen geprüft. Zum 105-jährigen Bestehen der Linzer Lokalbahn <LILO> darf ich herzlich gratulieren und ihr als wichtigem Partner im öffentlichen Verkehr die besten Glückwünsche für ihr weiteres Bestehen aussprechen.

LR Mag. Günther Steinkellner
Landesrat für Infrastruktur

BGM MAG. KLAUS LUGER

EIGENTÜMERVERTRETER DER STADT LINZ ALS HAUPTAKTIONÄRIN

AUFBRUCH IN DIE ZUKUNFT

Besonders seit der Einbindung in die Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof hat sich die <LILO> zu einer wichtigen Verbindung zwischen Linz und den Umlandgemeinden entwickelt. Mit modernen Fahrzeugen und durchdachten Fahrplänen hat die Linzer Lokalbahn zudem in den vergangenen Jahren ständig an Attraktivität gewonnen. Kontinuierlich angestiegene Passagierzahlen belegen, dass die <LILO> trotz ihrer 105 Jahre währenden Geschichte ein zeitgemäßes und bei PendlerInnen und Ausflugsgästen gefragtes Verkehrsmittel ist. Diese positive Entwicklung wurde durch gezielte Investitionen der Stadt Linz und des Landes Oberösterreich, wie beispielweise durch den Ankauf von modernen, klimatisierten Triebwagen, aktiv unterstützt.

Seit Ende 2016 spielt die <LILO> als S 5 eine entscheidende Rolle beim Personentransport zwischen Linz und Eferding und zählt zu den „Säulen" des oberösterreichischen S-Bahnsystems.

Mit der Einbindung des Streckenabschnitts der Aschacher Bahn zwischen Aschach und Eferding sowie mit allfälligen Verknüpfungen mit der Mühlkreisbahn und der Summerauerbahn durch den Einsatz von Light-Rail-Fahrzeugen könnten die Voraussetzungen für weitere Passagierzuwächse geschaffen werden. Besonders das Mühlviertel benötigt auf Grund der enormen Zahl an PendlerInnen eine leistungsfähige, umweltfreundliche und von Verkehrsstaus unabhängige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Auch die Landeshauptstadt Linz würde dadurch entlastet werden.

Als Linzer Bürgermeister begrüße ich diese planerischen Intentionen und lade Sie herzlich dazu ein, sich in der vorliegenden Broschüre über die zukunftsweisenden Aspekte eines modernen und gut ausgebauten Regionalbahnsystems zu informieren.

Klaus Luger
Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz

BGM SEVERIN MAIR

BÜRGERMEISTER VON EFERDING

WELCHE BEDEUTUNG HAT DIE <LILO> FÜR EFERDING?

Die <LILO> ist das bedeutendste öffentliche Verkehrsmittel Richtung Linz. Eferding ist eine attraktive Kleinstadt mit einer boomenden Wirtschaft, niedrigen Arbeitslosenzahlen, stark steigenden Einwohnerzahlen in einer traumhaften Naturlandschaft mit einem der bedeutendsten Gemüseanbaugebiete in ganz Österreich. Deutliches Zeichen für die hervorragende Wirtschaftssituation sind unsere expandierenden Leitbetriebe in der Region wie z.B. EFKO, Agrana, Coil Innovation, HALI, Leitl, Kreuzmayr Mineralöle, Lagerhaus etc. Damit das florierende Wachstum der Region nicht behindert wird, ist ein Ausbau der <LILO> bzw. die Verbesserung der Schieneninfrastruktur unverzichtbar.

Warum muss die <LILO> von Eferding nach Linz schneller werden?

Immer mehr Arbeitnehmer pendeln täglich von Eferding mit der <LILO> nach Linz, aber für manche Pendler, die ihren Arbeitsplatz nicht in der Nähe des Hauptbahnhofes Linz haben oder beispielsweise für Studenten, die zur JKU pendeln, ist die Fahrzeit von rund 40 Minuten für 25 km von Eferding nach Linz doch etwas zu langsam. Trotz gewaltiger Stauprobleme in Linz ist man teilweise mit dem Auto oder dem Bus schneller. Durch sukzessive Auflassung der unbeschrankten Übergänge und der vielen kleinen Haltestellen besteht ein enormes Potential für eine kürzere Fahrzeit.

Wann wird der veraltete Bahnhof Eferding endlich modernisiert?

Diese Frage stellt sich vielen Betrachtern des historischen Bauwerks. Sichere und moderne öffentliche Verkehrsmittel sind nicht mehr wegzudenken. Nur befindet sich eben an einem der wichtigsten Knotenpunkte der <LILO> mit der Bahnlinie der ÖBB eine völlig veraltete Infrastruktur. Nach dem Stand der Technik ist das gewaltige Sicherheitsrisiko sogar für Laien leicht erkennbar. Schotterbahnsteige sollte man eigentlich in Geschichtsbüchern finden und nicht am Bahnhof Eferding. In Eferding wurde durch die Stadt mit einer großzügigen Park & Ride-Anlage der erste Schritt für eine moderne Infrastruktur schon geschaffen.

Severin Mair
Bürgermeister Eferding

Oberbayern
160

01 | DIE ZUKUNFT BEGINNT JETZT

STRATEGISCHE INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT DER LINZER LOKALBAHN UND ABSICHERUNG DES ÖPNV IM OBERÖSTERREICHISCHEN ZENTRALRAUM

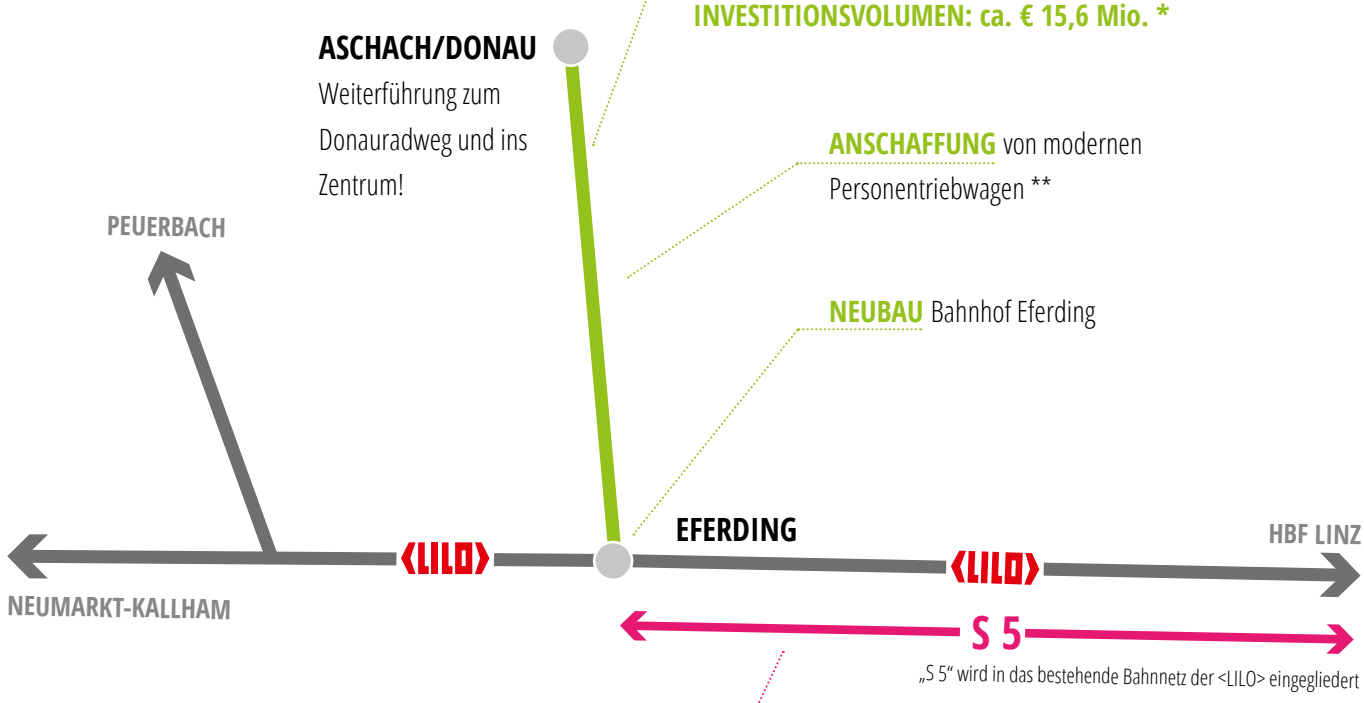
ÜBERNAHME der Betriebsführung Aschach - Eferding der Aschacher Bahn von der ÖBB und Einbindung in das Streckennetz der <LILO>.

INVESTITIONSVOLUMEN: ca. € 15,6 Mio. *

ASCHACH/DONAU
Weiterführung zum Donauradweg und ins Zentrum!

ANSCHAFFUNG von modernen Personentriebwagen **

NEUBAU Bahnhof Eferding



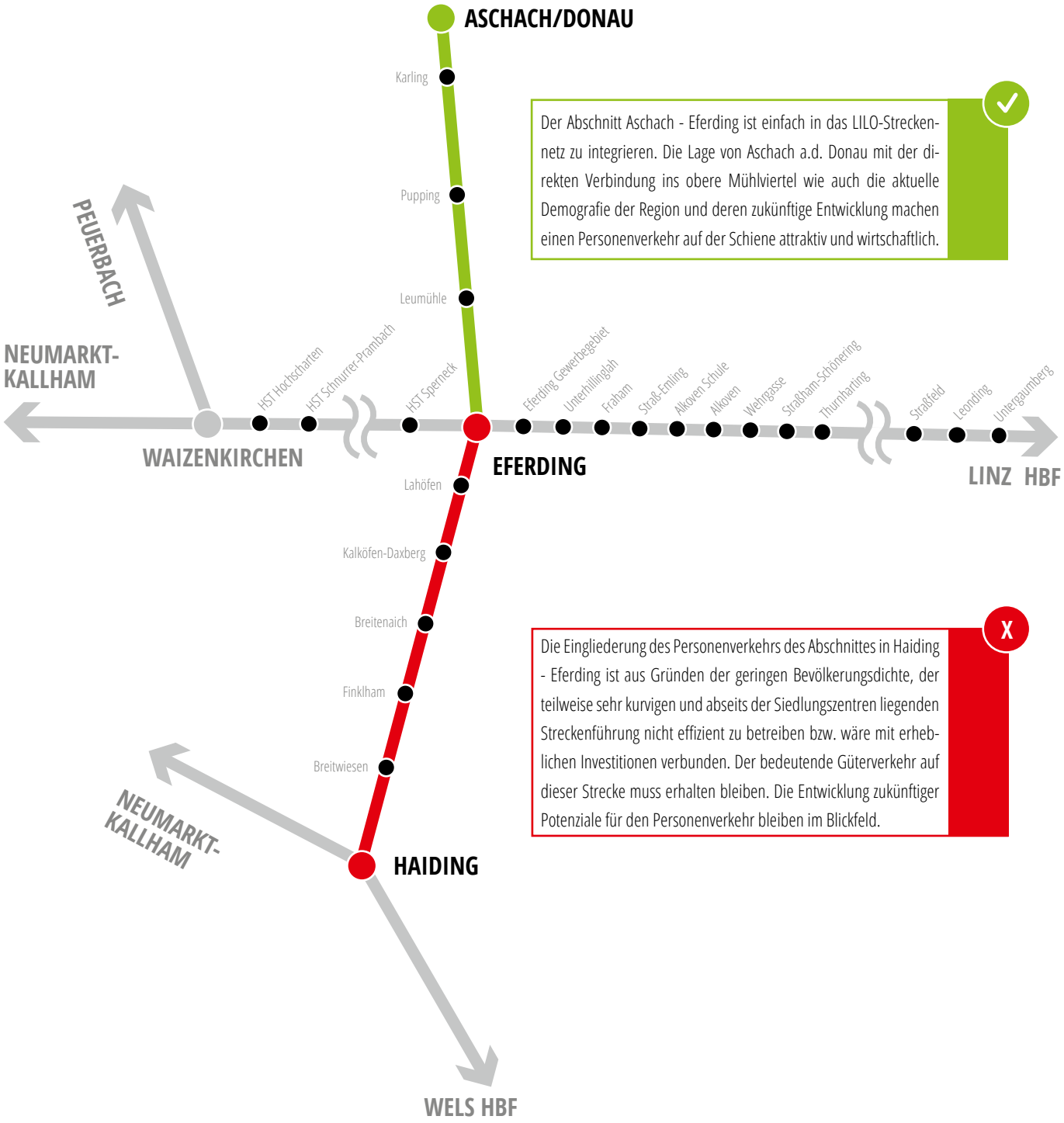
INVESTITIONEN für einen gesetzeskonformen und sicheren Betrieb der <LILO> als „S 5“

- Adaptierung (barrierefrei) der Haltestellen auf S-Bahn Niveau
- dynamische Fahrgastanzeigen
- Umbau Bahnhof Alkoven
- Trassenbau und -korrektur

INVESTITIONSVOLUMEN: ca. € 22 Mio.

* exkl. Kosten verbunden mit der Übernahme Infrastruktur von ÖBB
** Finanzierung über Verkehrsdienstvertrag

„ DIE NACHFRAGE STEIGT „



Der Abschnitt Aschach - Eferding ist einfach in das LILO-Streckennetz zu integrieren. Die Lage von Aschach a.d. Donau mit der direkten Verbindung ins obere Mühlviertel wie auch die aktuelle Demografie der Region und deren zukünftige Entwicklung machen einen Personenverkehr auf der Schiene attraktiv und wirtschaftlich.

Die Eingliederung des Personenverkehrs des Abschnittes in Haiding - Eferding ist aus Gründen der geringen Bevölkerungsdichte, der teilweise sehr kurvigen und abseits der Siedlungszentren liegenden Streckenführung nicht effizient zu betreiben bzw. wäre mit erheblichen Investitionen verbunden. Der bedeutende Güterverkehr auf dieser Strecke muss erhalten bleiben. Die Entwicklung zukünftiger Potenziale für den Personenverkehr bleiben im Blickfeld.

02 | DIE ASCHACHER BAHN

VERKNÜPFUNG DES ABSCHNITTES ASCHACH - EFERDING MIT DER LINZER LOKALBAHN <LILO>

DIE ASCHACHER BAHN IST EINE IN ÖBB-BESITZ BEFINDLICHE REGIONALBAHN ZWISCHEN ASCHACH A.D. DONAU UND HAIDING.

Ziel ist die Eingliederung des Abschnittes Aschach - Eferding in das <LILO> Schienennetz. Die Teilstrecke Eferding - Haiding dient weiterhin dem Güterverkehr zwischen Aschach und Wels. Die Betriebsführung könnte in bewährter Weise wie bei der Einbindung der <LILO> in den Hauptbahnhof Linz geregelt werden.

INFRASTRUKTUR

Von Süden kommend zweigt die Bahn in Haiding von der Strecke Wels Hbf - Passau Hbf ab und wendet sich dann in einer großen S-Kurve Richtung Eferding. Dieser Abschnitt weist viele unbeschrankte Eisenbahnkreuzungen sowie mehrere Langsamfahrstellen auf und ist insgesamt veraltet und wenig leistungsfähig. Zwischen Haiding und Eferding gibt es keinen besetzten Bahnhof. Die Strecke kreuzt in Eferding die Linzer Lokalbahn, wobei auf der Nordseite eine Weichenverbindung zur Linzer Lokalbahn fehlt, um - nach Stürzen des Zuges - in Richtung Linz weiterfahren zu können. Der Bahnhof ist mit einem ÖBB-Fahrdienstleiter besetzt, der überwiegend die Züge der Linzer Lokalbahn betreut, weshalb die Mitbetreuung durch den Fahrdienstleiter von Stern & Hafferl möglich wäre.

PERSONENVERKEHR

Der Bahnhof Aschach an der Donau liegt etwas abseits, weshalb die Weiterführung ins Zentrum Aschach und die Errichtung von Park & Ride-Anlagen vorgeschlagen wird. Dies ermöglicht die Anbindung des Donauradweges an die Aschacher Bahn und ist aus touristischer Sicht zu befürworten! Da überdies die Nachfrage in Richtung Linz überwiegt, sollte dieser Abschnitt durch den Einsatz moderner Personentriebwagen attraktiviert werden.

SCHIENENVERKEHR HEUTE

In Aschach a.d. Donau sind zwei Großbetriebe mit sehr hohem Güterverkehrsaufkommen, auch auf der Schiene (über 5.000 Wagen pro Jahr) beheimatet. Bis zu 4 Güterzüge pro Tag werden heute bereits vom Betriebsunternehmen Stern & Hafferl im Auftrag der Rail Cargo Group bedient. Moderne Dieselloks transportieren die Güter bis Wels Verschiebebahnhof. Auf der Gesamtstrecke verkehrt täglich nur mehr ein Zugpaar für den Personenverkehr ganzjährig, sowie in der Radsaison am Wochenende. Durch eine entsprechende Angebotsverdichtung könnte die Verbindung nach Eferding attraktiviert werden. Die Nachfrage von Fahrmöglichkeiten Richtung Linz in der Region Aschach - Eferding ist deutlich höher. Die Verbindung der Aschacher Bahn (Abschnitt Aschach - Eferding) mit der <LILO> lässt ein zusätzliches Potenzial von zumindest 300.000 Fahrgästen pro Jahr erwarten.

NEUBAU BAHNHOF EFERDING

Voraussetzung wäre der Umbau und die barrierefreie Gestaltung des derzeit wenig attraktiven Bahnhofes Eferding. Das eher bescheidene Erscheinungsbild des Bahnhofes soll gemeinsam mit der neu errichteten Remise, Werkstätte, Fahrdienstleitung, Park & Ride-Anlage als Vorzeigeprojekt in Zusammenarbeit mit dem Land OÖ und den Gemeinden des Bezirkes völlig neu gestaltet werden. Das Bahnhofskonzept für Eferding sieht einen Mittelbahnsteig und eine Unterführung zur sicheren Unterquerung der Gleise vor. Für Züge zwischen Eferding und Aschach soll zusätzlich ein Randbahnsteig beim Bahnhofsgebäude errichtet werden. Für die Abwicklung des Güterverkehrs sind zwei neue Abstellgleise geplant.

Das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofes Eferding ist nicht mehr zeitgemäß. Dringender Wunsch der Gemeinden im Bezirk und gleichzeitig Ziel der <LILO> wäre die völlig neue und einladende Gestaltung des Bahnhofes als moderne Verkehrsdrehscheibe.

VERLÄNGERUNG BIS INS ASCHACHER ORTSZENTRUM UND ANBINDUNG AN DEN DONAURADWEG

Der Bahnhof Aschach an der Donau liegt etwas abseits, weshalb die Weiterführung ins Zentrum Aschach und die Errichtung von Park & Ride-Anlagen empfehlenswert ist. Da überdies die Nachfrage in Richtung Linz überwiegt, sollte dieser Abschnitt durch den Einsatz von modernen Personentriebwagen attraktiviert werden. Neben der Investition in eine neue Oberleitung sowie einiger Investitionen in den Unterbau ist für die Anbindung an die Linzer Lokalbahn der Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung im Zuge des Neubaus des Bahnhofes Eferding erforderlich.

Eine vorläufige Schätzung der Investitionskosten exkl. der Anbindung ins Aschacher Ortszentrum ergibt eine Gesamtsumme von ca. 15,6 Mio Euro.

1.	Baukosten Bahnhof Eferding*	€ 12,0 Mio.
2.	Oberleitung ca. 10km à € 300.000**	€ 3,0 Mio.
3.	Unterwerk**	€ 0,6 Mio.
	Gesamtkosten	**€ 15,6 Mio.**

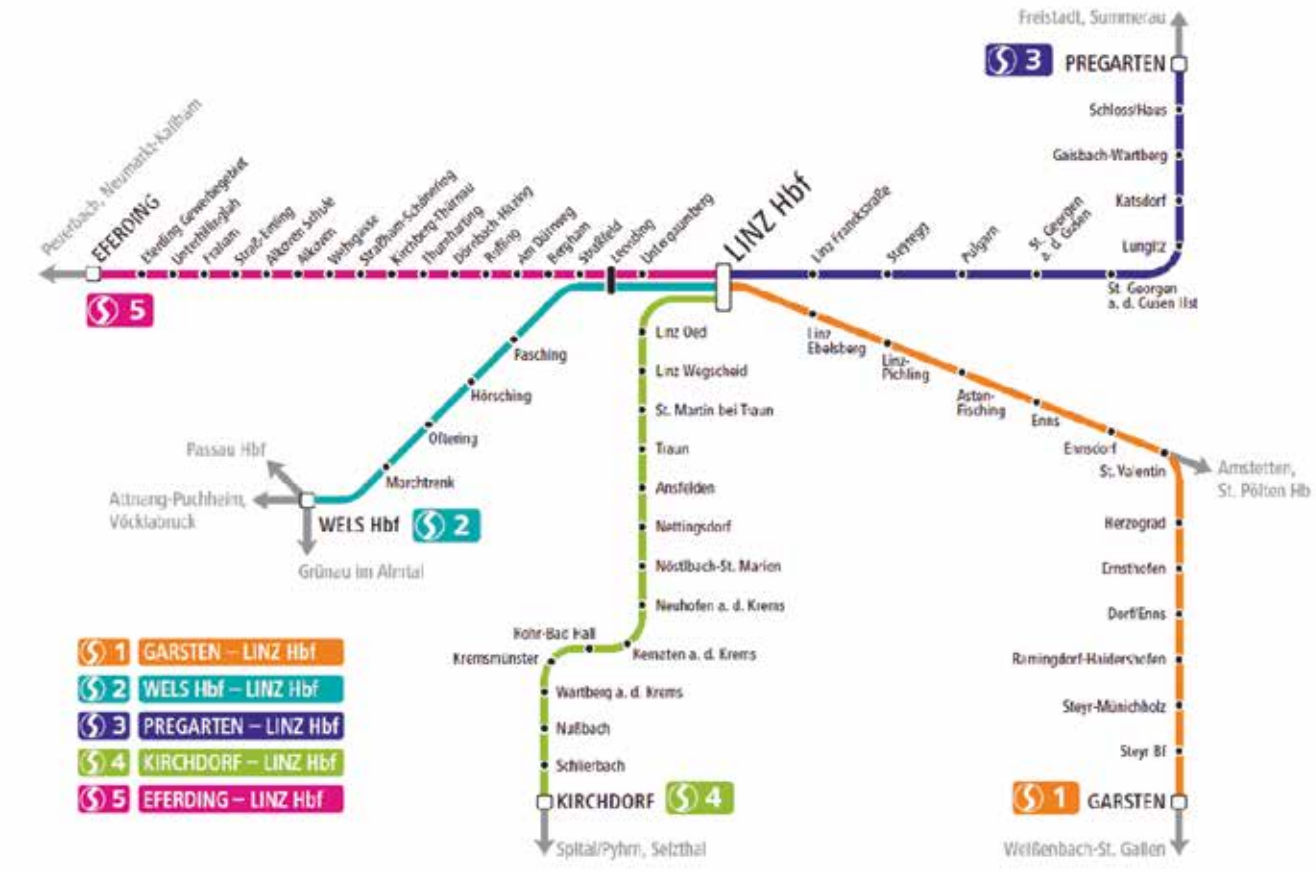
* Sanierung ist auf jeden Fall notwendig
** Elektrifizierung aus Umweltgründen erforderlich

03 | DIE <LILO> UND DIE S-BAHNEN

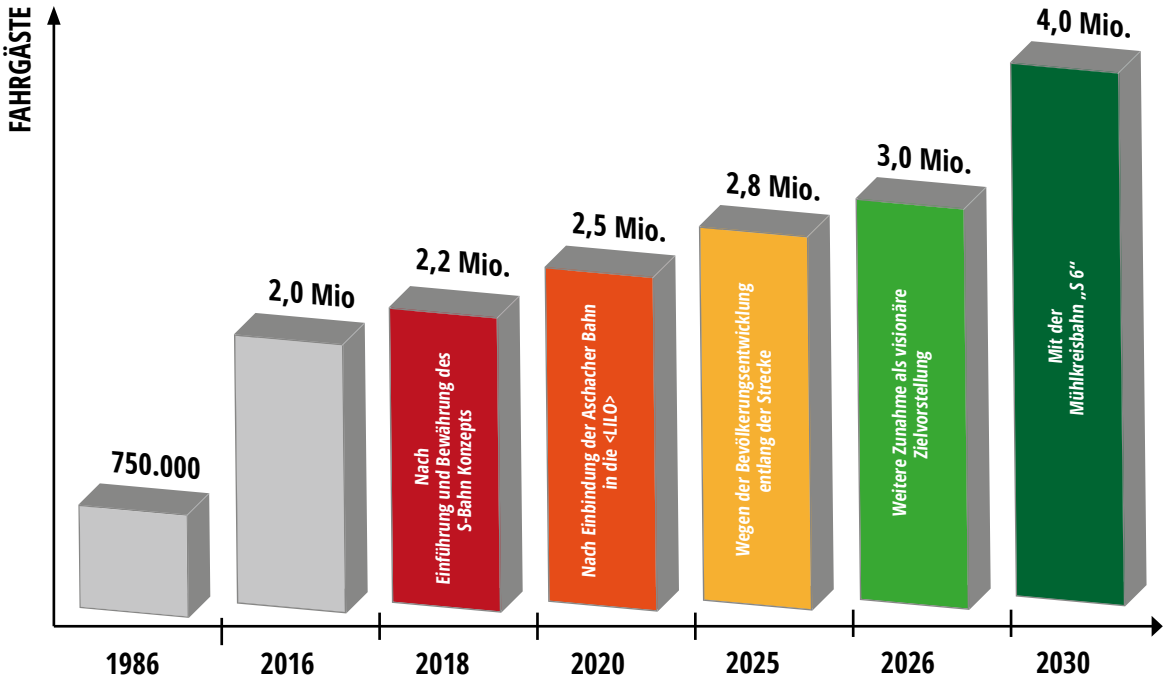
INVESTITIONEN IN DEN ABSCHNITT EFERDING - LINZ

DIE <LILO> IST SEIT 11.12.2016 MIT FAHRPLANWECHSEL 2016/17 IN DAS S-BAHN-KONZEPT DES LANDES OÖ ALS „S 5“ ZUR BEDIENUNG DES GROSSRAUMS LINZ EINGEBUNDEN.

Mit der S-Bahn ist eine Abstimmung der Fahrpläne der Bahnen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden. Der Mehrwert für die Fahrgäste besteht in abgestimmten Umsteigerelationen und in einem kundenfreundlichen Taktfahrplan mit gleichen Abfahrtszeiten, ausgehend vom Zentrum Linz Hauptbahnhof in alle Richtungen des oberösterreichischen Zentralraums. Eine relativ kurzfristig zu realisierende Zukunftsvision wäre die Einbindung der Aschacher Bahn in die <LILO>. Die Akzeptanz und Auslastung der Fahrzeuge durch die Fahrgäste würde sich wesentlich erhöhen, wie folgende Entwicklung der Frequenzen erwarten lässt (siehe Infografik „2“).



ZUKUNFTSVERSION 2030



Infografik 2

ZUKUNFT 20.20

Eine Umfrage bei den Anrainergemeinden entlang der Strecke der <LILO> lässt eine Zunahme der Bevölkerung von 272.000 auf 303.000 von rund 11 % vom Jahr 2016 bis 2026 erwarten.

Sollte die Mühlkreisbahn als „S 6“ und auch noch die Verbindung nach Gallneukirchen/Pregarten als „S 7“ realisiert werden, sind Fahrgastzahlen von 4 bis 5 Millionen bis 2030 und 2034 im Bereich der Möglichkeit. Besonders das Mühlviertel bedarf wegen der vielen Pendlerströme einer Entlastung des überbordenden Individualverkehrs, wobei die <LILO> einen wichtigen Beitrag leisten könnte.

Voraussetzung ist jedoch, dass ein drittes Gleis mit 1.435 mm Spurweite gelegt wird und dass straßenbahntaugliche Light Rail-Fahrzeuge eingesetzt werden, weil laut eingeholten Gutachten die Crash-Normen einer Vollbahn den Einsatz wegen der Kreuzungsmöglichkeiten aus sicherheitstechnischen Gründen nur bedingt erlauben. Eine Abstimmung zwischen den Linz Linien und der <LILO> wäre im Rahmen der Linz Holding (Unternehmensgruppe Linz UGL) vorzunehmen.

Im Hinblick auf die ständig wachsenden Probleme bei der Bewältigung des ÖPNV im Großraum Linz sind Investitionen in die Infrastruktur und in den Fahrzeugpark für den Verkehrsbetrieb (Absatz) vorzunehmen. In den mittelfristigen Investitionsplänen sind daher die erforderlichen Mittel nicht nur wertzusichern, sondern auch für die S-Bahnen vorzusehen.

INVESTITIONEN IN DIE S 5

Um den Fahrgastkomfort zu verbessern, aber vor allem um eine den Gesetzen und der Sicherheit entsprechenden Betriebsführung zu gewährleisten, sind insgesamt € 22,15 Mio für die S 5 zu veranschlagen. Hauptziel ist und bleibt der Linzer Hauptbahnhof, wo der weitaus überwiegende Teil der Fahrgäste aus-, ein- und umsteigt, sodass die benötigten Investitionsmittel zur Verkehrsentlastung des Linzer Zentralraumes bestens angelegt sind. Dies gilt vor allem im Hinblick auf den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke, von dem auch die <LILO> betroffen ist. In diesem Zusammenhang schlägt die <LILO> die Errichtung eines gemeinsamen Bahnhofes in Leonding mit einem Pendlerparkplatz vor.

1.	Ausweiche Thurnharting	€ 1,5 Mio.
2.	Zweigleisiger Ausbau Wehrgasse-Alkoven	€ 5,2 Mio.
3.	Umbau Bahnhof Alkoven	€ 5,8 Mio.
4.	Sanierung Ausweiche Kirchberg	€ 2,6 Mio.
5.	Neue Ausweiche Straßfeld-Bergham	€ 2,5 Mio.
6.	Erneuerung der noch fehlenden Haltestellen im Abschnitt Linz - Eferding 5 Haltestellen à € 500.000	€ 2,5 Mio.
7.	Trassenkorrektur km 22,3 - 22,8	€ 2,0 Mio.
8.	Ausstattung aller Haltestellen mit dynamischen Fahrgastanzeigen 11 Stück	€ 0,05 Mio.
	Gesamtkosten	**€ 22,15 Mio.**

LILO

04 | ERPROBTES ERFOLGSMODELL

REGIONALBAHNEN IN ÖFFENTLICH-PRIVATER PARTNERSCHAFT

WIE EINE REGIONALBAHN ERFOLGREICH IN EINER ÖFFENTLICH-PRIVATEN PARTNERSCHAFT SEIT MEHR ALS 100 JAHREN GEFÜHRT WERDEN KANN, ZEIGT DAS BEISPIEL DER LINZER LOKALBAHN.

Eigentümerin und Besitzerin der Infrastruktur, der Fahrzeuge, Bahnhöfe, Unterwerke, Remisen und Werkstätten ist die **Stadt Linz mit 54,1 %** des Grundkapitals. Die Betriebsführung erfolgt seit Anbeginn durch **Stern & Hafferl**, den zweitgrößten Aktionär, der mit **35,3 %** Anteil eine Sperrminorität besitzt und **10,6 % befinden sich bei Gemeinden und im Streubesitz**. Die Partnerschaft funktioniert einwandfrei, die <LILO> hat keine Schulden, weist eine positive Gebarung und steigende Frequenzen auf.

Die getroffenen verkehrspolitischen Entscheidungen, die <LILO> weiterzuführen, zu sanieren, neue Fahrzeuge anzuschaffen, die Bahnhöfe zu renovieren, den Bahnhof Peuerbach neu zu errichten und die <LILO> in den Linzer Hauptbahnhof einzubinden, hat sich als richtig und zukunftsweisend erwiesen. Die Fahrgastzahlen haben sich seit 1987 von 753.000 auf über 2.000.000 im Jahr 2016 stark erhöht. Ohne die Unterstützung der Stadt Linz durch die erforderliche Deckung der Betriebsabgänge von Anfang an, durch die Finanzierung von Investitionen, vor allem in den Fuhrpark und die Gelenktriebwägen sowie durch den Beitrag zur Entschuldung der <LILO> wäre der Betrieb von der Einstellung bedroht gewesen. Selbstverständlich dienten auch die nach dem Privatbahngesetz vorgesehenen Investitionszuschüsse des Bundes und des Landes OÖ der Bestandssicherung, was für alle österreichischen Lokalbahnen gilt.

Betriebsführung

Die Betriebsführung erfolgt seit 1912 durch das Eisenbahnunternehmen Stern & Hafferl, sodass seit Anbeginn eine Trennung zwischen Besitz in überwiegend öffentlicher Hand und Verkehrsbetrieb durch ein Privatunternehmen besteht – bereits lange Zeit vor Einführung der europarechtlichen Vorgaben. Diese Trennung in Infrastruktur und Betrieb wurde formal im Jahr 2005 vollzogen, ein Betriebsüberlassungsübereinkommen am 11.12.2007 abgeschlossen und mit Bescheid des Verkehrsministeriums vom 4.4.2008 die Konzessionsdauer der <LILO> vorläufig bis 12.1.2031 genehmigt.

Das Besitzunternehmen <LILO> überlässt dem Verkehrsunternehmen Stern & Hafferl alle für die Betriebsführung erforderlichen Fahrzeuge, Bahnhöfe, Haltestellen, Remisen, Unterwerke, Sicherungsanlagen, Zugleiteinrichtungen, Werkstätten und Ersatzteile. Die <LILO> fungiert eisenbahnrechtlich als unabhängige Zuweisungsstelle für die Trassenbenützung gegen Leistung eines Infrastrukturbenützungsentgeltes.

Das Betriebsüberlassungsübereinkommen hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren und endet im Juni 2030. Damit ist die für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur erforderliche Amortisationsdauer, die einen wirtschaftlichen und sicheren Eisenbahnbetrieb ermöglicht, gegeben. Sichere Arbeitsplätze für die Eisenbahnbediensteten sind gewährleistet.

05 | VOLKSWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN

REGIONALBAHNEN IN ÖFFENTLICH-PRIVATER PARTNERSCHAFT

IN DER ÖFFENTLICHEN DISKUSSION WIRD DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER SCHIENENBAHNEN OFT UNTERSCHÄTZT UND VIELFACH WERDEN NUR DIE BETRIEBSABGÄNGE UND HOHEN INVESTITIONSKOSTEN EINER DURCHAUS KRITISCHEN BETRACHTUNG UNTERZOGEN, NICHT JEDOCH DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN UND SOZIALEN NUTZENEFFEKTE.

Die Bruttowertschöpfung aller österreichischen Eisenbahnen belief sich im Jahr 2011 auf rund € 4,1 Milliarden. Mit den induzierten Effekten wird eine Wertschöpfung von ca. € 9 Milliarden erzielt, womit rund 128.000 Arbeitsplätze gesichert werden.

Einem vom Fachverband der Schienenbahnen in Auftrag gegebenem Gutachten über die volkswirtschaftliche Bedeutung der privaten Schienenbahnen ist zu entnehmen, dass im Jahr 2013 durch die Betriebsleistung dieser Bahnen eine Bruttowertschöpfung von € 326 Mio. erzielt wurde.

Das Steuer- und Abgabenaufkommen der Privatbahnen beläuft sich auf rund € 93,6 Mio., wobei die Sozialversicherungen und der Bund am meisten profitieren.
Der Wertschöpfungseffekt der Investitionen zwischen 2004 und 2013 beläuft sich auf € 398,2 Mio. mit einem Multiplikator von 1,85. Der Beschäftigungseffekt der Investitionen beträgt 5.120 Personen mit einem Multiplikator von 2,1.

06 | STIMMEN AUS DER REGION

UNTERNEHMER, PENDLER UND BÜRGERMEISTER

Die Zukunft liegt auf der Schiene und auf einer intakten und strukturierten Bahnverbindung. Dies ist der einstimmige Schluss unserer Befragung von Unternehmern, Pendlern und Bürgermeistern.
Nicht nur die Pendler, Schüler und Studierende, die tagtäglich die Strecken nutzen, sondern auch die angrenzenden Unternehmen fordern eine rasche Aktivierung der Bahnstrecken.

BÜRGERMEISTER ING. FRIEDRICH KNIERZINGER, *ASCHACH A.D. DONAU*
Geschätzte Freunde des öffentlichen Verkehrs!
Als Bürgermeister der Marktgemeinde Aschach a.d. Donau bedanke ich mich für das Engagement der <LILO> in puncto Güterverkehr herzlich. Die Entlastung unserer Straße durch die Bahnhofsiedlung ist uns ein großes Anliegen. Eine Anbindung auch im Personenverkehr via Eferding nach Linz wäre ein weiterer Schritt in diese Richtung. Die Bevölkerung von Aschach a.d. Donau würde dies sehr begrüßen. In diesem Sinne wünsche ich mir für die Zukunft eine noch stärkere Zusammenarbeit mit der <LILO>.

BÜRGERMEISTER MAG. WALTER BRUNNER, *LEONDING*

Für die Leondinger Bevölkerung ist die <LILO> unverzichtbar. Vor allem bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Ortschaften von Rufling bis Enzenwinkl stellt sie eine beliebte Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar. Grund dafür sind vor allem die kurzen Intervalle und der Betrieb bis in die Abendstunden. Auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Leondinger Unternehmen steigen gerne in die <LILO> ein, um zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen.

BÜRGERMEISTER GABRIEL F. SCHUHMANN, *ALKOVEN*

Die <LILO> ist heute ein Unternehmen, eine Bahnlinie, die über Jahrzehnte eines der wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel unserer Region ist. Wurde die Bahnlinie in den 70er Jahren mit ihren veralteten Garnituren noch von der Bevölkerung belächelt und als „Gurkerlexpress" verhöhnt, so hat sich die heutige Bahn als modernes Nahverkehrsmittel entwickelt. Viele neue Bürger in unserer Gemeinde machten die Standortentscheidung von der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur mit der nahezu perfekten Anbindung in den Zentralraum abhängig. Freilich muss in Zukunft noch einiges in den Ausbau dieser wichtigen Bahnverbindung investiert werden, damit alle Haltestellen, das Schienennetz und die Sicherung der Bahnübergänge auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Aber gerade diese Geldmittel sind hier bestens angelegt und tragen zur Attraktivität unserer Region im Umkreis der Landeshauptstadt bei. Ich bin zuversichtlich, dass die verantwortlichen Landespolitiker das ebenso sehen und den Ausbau der <LILO> auch dementsprechend fördern und unterstützen. Ich wünsche den Eigentümern der <LILO> für die weitere Zukunft viel Erfolg!

BÜRGERMEISTER WOLFGANG OBERLEHNER, *PEUERBACH*

In der Region Peuerbach kennt jeder die <LILO>. Nicht nur Schüler oder Pendler, sondern auch Tagesfahrer nutzen den Zug und schätzen die bequeme Möglichkeit, Ausflüge in die Landeshauptstadt unternehmen zu können. Die Bahnstrecke ist somit nicht mehr aus dem Tagesgeschehen der Stadt wegzudenken. Die Attraktivität wurde durch die Einbindung der <LILO> in den Hauptbahnhof massiv aufgewertet. Eine Reduktion der Fahrzeit von Peuerbach nach Linz wird diese noch weiter erhöhen. Seit November 2010 gibt es ein neues Bahnhofsgebäude. Peuerbach verfügt seit dem über eine hochmoderne und behindertengerecht ausgestattete Anbindung an das Bahnnetz mit entsprechender Infrastruktur.

Wir haben unser Unternehmen in den letzten 3 Jahren sehr stark auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Umso mehr ist es für uns und unsere Mitarbeiter wesentlich, dass man **HALI** auch bequem und einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.

Ich selbst wohne in Wien und nutze die öffentliche Anbindung insbesondere durch die Beschleunigung der Weststrecke von Wien nach Linz sehr stark. Daher würde ich eine weitere Verbesserung und Attraktivierung der <LILO>-Strecke von Linz nach Eferding sehr begrüßen.

ING. GÜNTHER MARCHTRENKER, B. ENG.,
GESCHÄFTSFÜHRER HALI

Ich komme aus Prambachkirchen und arbeite als Speditionskauffrau im ersten Lehrjahr bei der Firma Hali. Ich finde die <LILO> super, weil ich von der Haltestelle in Eferding nur über die Straße gehen muss und sofort in der Firma bin. Und wenn ich einmal nach Linz fahre, nutze ich die LILO auch immer, weil es einfach am schnellsten geht.
HANNA SCHNELZER, *PRAMBACHKIRCHEN*

Wenn ich nach Linz mit der <LILO> fahre, ist es einfacher und sicherer als mit dem Auto. Außerdem ist das Personal sehr freundlich.
LEOPOLD GIGLEITNER, *EFERDING*

Ich komme aus Salzburg und fahre sehr gerne mit der <LILO>, insbesondere wegen der tollen Zuggarnituren. Es ist ein großes Hobby von mir, mit allen Eisenbahnen in ganz Österreich zu fahren.
DANIEL REISECKER, *SALZBURG*

Ich fahre regelmäßig mit der <LILO>. Heute nutze ich die Verbindung für einen Zahnarztbesuch in Linz. Mit dem viertelstündigen Takt zu den Hauptzeiten ist man schnell am Hauptbahnhof Linz und fährt dann mit der Straßenbahn ins Zentrum. Die <LILO> ist einfach praktisch und ich erspare mir das lästige Parkplatzsuchen in der Stadt.
JOHANNA BIERMEIER, *ALKOVEN*

Ich lebe mittlerweile in Wien und besuche regelmäßig meine Familie in Alkoven. Die Reise nicht mit der Bahn zu machen, wäre für mich nicht wirtschaftlich.
ANNA-SOPHIE STANDL, *WIEN*

In Anbetracht der Staus nach Linz und der Parkplatzsituation bin ich sehr für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dass dieser auch in Zukunft von der Politik gestärkt wird.
THOMAS LEHNER, *ALKOVEN*

Ich benütze den öffentlichen Verkehr schon sehr lange – seitdem ich die HTL besucht habe. Das hat vor ca. 6-7 Jahren angefangen. Damals bin ich schon immer von Waizenkirchen nach Grieskirchen mit dem Bus gefahren. Jetzt fahre ich mit der <LILO> nach Linz und mit der Straßenbahn weiter zur Universität. Ich benütze den öffentlichen Verkehr sehr viel und er ist auch sehr wichtig für mich.
MICHAEL MAIRINGER, *WAIZENKIRCHEN*

Ich gehe in Linz zur Schule. Nach Waizenkirchen ist es zwar eine lange Fahrt, aber es ist in der <LILO> sehr gemütlich. Man trifft täglich viele Freunde und beim Quatschen vergeht die Zeit sehr schnell.
ANNIKA ANGERT, *WAIZENKIRCHEN*

Ich denke, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft sehr wichtig sein wird, weil viele Menschen immer mehr darauf achten, dass die Umwelt geschützt wird.
CLAUDIA KIRCHBERGER, *PRAMBACHKIRCHEN*

Copyright: Bernhard Kriechbaum

07 | LINZER LOKALBAHN <LILO>

IN ZAHLEN

14 Gelenktriebwagen

Seit 2005 sind moderne Gelenktriebwagen (126 Sitz- und 108 Stehplätze) mit einer gesamten Kapazität von jeweils 234 Personen im Einsatz.

2 Nostalgietriebwagen

4 Lokomotiven

2 Triebwagen

LILO-FACT

16 Gemeinden

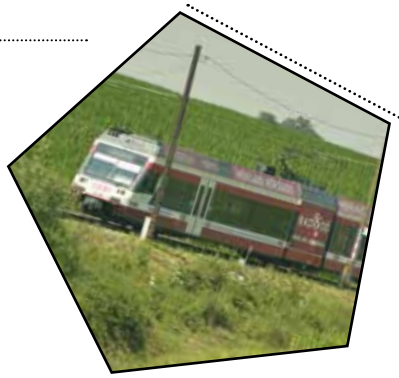
2.000.000 Passagiere 2016

Eine Zahl die im stetigen Aufschwung ist.

8 Anschlussbahnen

4 STÄDTE BAHN verbindet

Linz - Leonding - Eferding - Peuerbach



59 KM Baulänge

4 Remisen

103 Mitarbeiter

70 KM/H Höchstgeschwindigkeit

118 Eisenbahnkreuzungen

104 nicht öffentliche Eisenbahnübergänge

insgesamt 222 Übergänge

41 Bahnhöfe und Haltestellen

1.435 MM Spurweite

LILO-FACT

08 | DIE GESCHICHTE DER <LILO>

ERFOLGREICH MIT WEITBLICK

1907: Am 13. Oktober 1907 erhielten „auf Grund Allerhöchster Ermächtigung" der Gutsbesitzer Botho Graf Coreth in Waizenkirchen und der Kaufmann sowie Fabriksbesitzer Franz Eybl in Neumarkt vom k.k. Eisenbahnminister Dr. Julius von Derschatta die Konzession für den „Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Lokalbahn von der Staatsbahnstation Neumarkt – Kallham nach Waizenkirchen mit einer Abzweigung von Niederspaching nach Peuerbach", veröffentlicht im RGBl. Nr. 241/1907. Noch im selben Jahr wurde die „ Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach AG" gegründet (NWP). Dies war der Beginn des Ausbaus einer von Seiten der Landeshauptstadt Linz angestrebten Lokalbahnverbindung zwischen Neumarkt – Peuerbach – Waizenkirchen – Eferding – Linz.
Ab dem Jahre 1907 kam es daher zu verstärkten Bemühungen, die Bahn über Eferding nach Linz zu verlängern, nicht zuletzt auf lebhaften Wunsch der Städte Eferding und Linz, um der Verkehrsablenkung nach Wels zu begegnen. Die betriebstechnischen Vorschläge des Baurates Ing. Dr. h.c. Josef Stern und der Finanzierungsplan des Landeshauptmann-Stv. Dr. Ernst Jäger wurden einhellig akzeptiert, denen zufolge die Lokalbahn nach Linz vollkommen aus eigener Kraft, ganz ohne staatliche Subvention, nur mit Unterstützung der lokalen Interessenten durch die Ausgabe einer Obligationsanleihe von 1,2 Millionen Kronen und von Prioritätsaktien um 2,1 Millionen Kronen sowie von Stammaktien um 200.000 Kronen erbaut werden sollte. Am 17. November 1909 beschloss der Gemeinderat der Landeshauptstadt Linz 1,5 Millionen Kronen in Prioritätsaktien und somit 65 Prozent des Aktienkapitals zu zeichnen.

1911: Nach schwierigen Verhandlungen wurde am 12. Jänner 1911 die Konzession zum Bau und Betrieb „der normalspurigen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen" erteilt und im „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder", VI. Stück vom 25. Jänner 1911, RGBl. Nr. 13/1911, verlautbart. Die Projektierung und Bauausführung lag von Anfang an bei Stern & Hafferl. Dieses erfahrene Bahnunternehmen übernahm auch die Betriebsführung. Diese „Public Private Partnerschaft" hat sich bis zum heutigen Tag bestens bewährt.

1912: Bereits am 21. März 1912 wurde das 1. Teilstück Linz – Eferding dem öffentlichen Verkehr übergeben; die 2. Teilstrecke bis Waizenkirchen und damit die Verbindung mit der NWP nach Neumarkt und Peuerbach wurde am 16. Dezember 1912 trotz verregneten Sommers und schwierigen Bauterrains noch vor Ablauf des vereinbarten Fertigstellungstermins eröffnet. Vier Personenwagen und eine Güterzuglokomotive, vier Personenanhängewagen, zwei Gepäckwagen mit Postabteil, fünf gedeckte und neun offene Güterwagen hatte die Grazer Waggonfabrik geliefert.

1952: Lange Zeit musste mit diesen Fahrzeugen das Auslangen gefunden werden. Erst nach 40 Jahren konnten zwei neue Triebwagen von SGP aus Graz samt Beiwägen in Betrieb genommen werden. Später musste man sich mit Gebrauchtfahrzeugen behelfen.

1997: Es dauerte weitere 45 Jahre, bis nach langwie-

rigen Verhandlungen des Vorstandes mit dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz im Jahr 1997 der Durchbruch erzielt und die Entscheidung über die längst fällige Erneuerung des Fuhrparks der <LILO> gefällt wurde: So wurden im Jahr 2000 acht neue Triebfahrzeuge geliefert und im Zuge der Realisierung der PROGNOS-Studie über die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs rund um Linz weitere 6 Stück angekauft, sodass derzeit 14 moderne Gelenktriebwagen (GTW) ihren Dienst versehen.

1998: Im Jahr 1998 wurde die Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach-Lokalbahn (NWP) mit der <LILO> zu einer Aktiengesellschaft verschmolzen und damit der seit 1912 bestehenden Betriebsgemeinschaft auch formal Rechnung getragen.

2005: Die letzte Ausfahrt aus dem Lokalbahnhof in der Coulinstraße fand im Beisein von Landeshauptmann a.D. Dr. Josef Ratzenböck am 8.11.2005 mit einem KBE-Triebwagen im Rahmen einer Vernissage statt.

Für die Einbindung in den Hauptbahnhof in Linz ab 18.11.2005 waren die neuen Gelenktriebwagen mit 2-System-Betrieb (750 V Gleichstrom, 15 kV Wechselstrom) eine unabdingbare betriebliche Voraussetzung, weil zwei unterschiedliche Stromsysteme (<LILO> und ÖBB) für die Traktion zur Verfügung stehen.

Die Gelenktriebwägen sind mit Transformatoren, Netzstromrichter, IGBT-Stromrichter, zwei 3-Phasen-Drehstrommotoren, Niederflureinstieg, Vollklimatisierung, Luftfederung und WC´s ausgestattet und erreichen mit einer Dauerleistung von 520 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Sie sind 38,2 m lang, 58,2 t schwer und verfügen über 126 Sitz- und 108 Stehplätze.

Für die sich im Besitz der <LILO> befindlichen GTW leistete die Stadt Linz einen großen Beitrag zur Finanzierung in Höhe von € 9,5 Mio. bzw. 26 % von insgesamt € 36,5 Mio. 74 % finanzierten das Land OÖ und der Bund. Neben den 14 GTW´s verfügt die <LILO> über 2 Nostalgiefahrzeuge, 2 Triebwagen und 4 Loks, die alle mit Zugleitsystem und Zugfunk ausgestattet sind und auf 1.435 mm Normalspur fahren. Auf der Baulänge von 59 km befinden sich 41 Haltestellen und Bahnhöfe und 118 Eisenbahnkreuzungen, welche die betrieblichen Abläufe wegen des einspurigen Fahrweges und doch sehr dichten Verkehrs nicht gerade leicht machen.

ENTWICKLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS ZUR ÖFFENTLICHEN DASEINSVORSORGE

Der Betrieb der Lokalbahnen <LILO> und Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach führte nicht nur zu einer wirtschaftlichen Belebung der gesamten Region, sondern auch, wie sich in den darauf folgenden Kriegs-, Krisen- und Notzeiten sehr schnell zeigte, zu einer Sicherstellung der Versorgung der Linzer Bevölkerung.

Auf die strategische Bedeutung der <LILO>, welche eine Verbindung über Neumarkt, Eferding und Linz zur ÖBB und damit „zur weiten Welt“ herstellt, sei hingewiesen. Sehr wichtig war die Bahnverbindung nach Linz in den beiden Weltkriegen und in der unmittelbaren Nachkriegszeit.

09 | STERN & HAFFERL

DAS BETRIEBSFÜHRENDE UNTERNEHMEN

ANFÄNGE ALS PLANUNGSBÜRO

Ing. Josef Stern

Am 24. Dezember **1883** erhielten die Ingenieure Josef Stern und Franz Hafferl die Konzession „zur Errichtung und zum Betriebe eines Vermittlungsbüros, ausschließlich zum Zwecke der Verfassung der Projekte für Lokalbahnen und Ausführung der hierzu benötigten Vorarbeiten". Im selben Jahr wurde ein Büro in Wien gegründet. Josef Stern übernahm die Geschäftsführung, während Franz Hafferl sich hauptsächlich mit dem Vermessen und Projektieren von geplanten Bahntrassen beschäftigte. **1889** plante das Unternehmen den Bau der Salzkammergut-Lokalbahn zwischen Salzburg und Bad Ischl. Zu diesem Zweck wurde ein eigenes Büro in Sankt Wolfgang eröffnet. Ein Jahr später erhielt Stern & Hafferl die Konzession zum Bau der Schafbergbahn.

Ing. Franz Hafferl

BAHNBAU UND PROJEKTIERUNGEN BIS ENDE DES 1. WELTKRIEGS

Am 13. August **1894** wurde die elektrische Straßenbahn Gmunden feierlich eröffnet. Durch die Straßenbahn als Dauerabnehmer rentierte sich die Stromerzeugung, die ab Jänner **1895** von der Gmundner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft übernommen wurde. Diese Gesellschaft übernahm neben der Stromerzeugung auch die Straßenbahn Gmunden sowie den Ausbau des Stromversorgungsnetzes im Raum Gmunden. Mit dem Eintritt von Ingenieur Hugo Neumann folgten weitere Aufträge und wurden erstmals auch Bahnen außerhalb Österreichs geplant.

Die meisten Bahnen in Österreich-Ungarn projektierte das Unternehmen vor dem Ersten Weltkrieg; der Großteil dieser Projekte konnte wegen des Krieges allerdings nicht verwirklicht werden. Im Mai **1908** wurde die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach errichtet und fortan in Eigenregie betrieben.

Zwischen **1911 und 1912** baute das Unternehmen die anfangs mit 650 Volt Gleichstrom betriebene Traunseebahn. Anfang des Jahres **1912** erlangte Stern & Hafferl eine Konzession für einen zweiten Schifffahrtsbetrieb am Attersee.
Stern & Hafferl plante und errichtete die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen, die Linzer Lokalbahn <LILO>, welche seit **1912** mit der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach in Betriebsgemeinschaft geführt wird.

Im April **1912** wurde mit dem Bau der Attergaubahn begonnen. Nach mehr als zehn Monaten Bauzeit ging diese am 14. Jänner **1913** in Betrieb. Von der geplanten Bahnverbindung zwischen Linz und Steyr konnte nur ein Teilstück realisiert werden, die Florianerbahn wurde am 1. September 1913 offiziell eröffnet.

ZWISCHENKRIEGSZEIT

Ab dem Jahr **1918** erhielt das Unternehmen verstärkt Aufträge zur Planung und zum Bau von E-Werken. In den Jahren **1922 bis 1924** wurden die unternehmenseigenen Kraftwerke erweitert. Zudem erwarb das Unternehmen neben einem Kraftwerk in Steyr und der Salzkammergut-Lokalbahn auch die Schürfrechte für den Braunkohleabbau in Trimmelkam, die zur Versorgung eines nahe gelegenen Dampfkraftwerkes genutzt wurden. Nach dem Tod von Josef Stern im März **1924** wurde Franz Hafferl Präsident des Unternehmens. Nachdem auch Franz Hafferl im Juni **1925** verstorben war, übernahmen Ing. Karl Stern und Ing. Hugo Neumann das Unternehmen. Die Elektrizitätswerke Stern & Hafferl Aktiengesellschaft fusionierte **1929** mit der Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitäts-Aktiengesellschaft zur Oberösterreichischen Kraftwerke Aktiengesellschaft.

1932 übernahm das Unternehmen die Betriebsführung der einstellungsgefährdeten Lokalbahn Lambach–Vorchdorf AG, nachdem diese zuvor von den Staatsbahnen betrieben worden war. **1933** wurde die Betriebsführung auf der Strecke Lambach–Haag am Hausruck übernommen, die seit Auflösung der privaten Aktiengesellschaft 1930 im Besitz der Staatsbahnen stand.

ENTWICKLUNG NACH 1945

In den Jahren **1950 und 1951** wurde die Lokalbahn Bürmoos–Trimmelkam errichtet, um die Abfuhr der Kohle von den SAKOG und später die Versorgung des Dampfkraftwerkes zu erleichtern. Im Jahre 1947 erhielt das Unternehmen eine Kraftfahrlinienkonzession für die Linie Kammer-Vöcklabruck-Attnang Puchheim.

Im Jahre 1996 trat Stern & Hafferl dem Oberösterreichischen Verkehrsverbund bei.
Ein besonderes Ereignis war die Einbindung der Linzer Lokalbahn in die Nahverkehrsdrehschreibe Hauptbahnhof im Jahr **2005**.
2001 wurde das 100-jährige Bestehen der Haager Lies gefeiert. Der Schienenverkehr der Haager Lies wurde jedoch am 13. Dezember **2009** eingestellt und ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.
Heute betreibt Stern & Hafferl vier Lokalbahnen in Oberösterreich (Linzer Lokalbahn, Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf und Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee) sowie die Gmundner Straßenbahn und einen umfangreichen Güterverkehr.

Aus einem kleinen technischen Büro hat sich ein Konzern mit mehr als 700 Mitarbeitern und einem Umsatz von € 85 Mio. entwickelt, der nicht nur den Schienenregionalverkehr in Oberösterreich betreibt, sondern auch auf dem Gebiet des Hoch- und Tiefbaus, der Elektrotechnik und der Herstellung von Betonfertigteilen tätig ist und rund 90 Busse im Linien- und Gelegenheitsverkehr betreibt.

1912: Eröffnung der Linzer Lokalbahn

LINZER LOKALBAHN AG
Rathaus Poststelle, 4041 Linz
Telefon: +43 732 771670
einsatzleitung@stern-verkehr.at . friedrich.klug@ikw.linz.at

Betriebsführendes Unternehmen

STERN & HAFFERL VERKEHRSGESELLSCHAFT M.B.H.
Kuferzeile 32, 4810 Gmunden
Telefon: +43 7612 795 2000
service@stern-verkehr.at