

II-1230 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

28.3.1968

527/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 532/J

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Dipl.-Ing. Dr. W e i ß

auf die Anfrage der Abgeordneten P e t e r und Genossen,
betreffend Weiterbestand der Mühlkreisbahn.

-.--.-.-.

Zur Anfrage der Herren Abgeordneten erlaube ich mir folgendes mit-
zuteilen:

Zu Frage 1 bis 3):

Die Österreichischen Bundesbahnen haben bereits Ende 1966 eine betriebs-
wirtschaftliche Untersuchung der Strecke Linz/Urfahr - Aigen/Schlägl durch-
geführt. Dabei wurde zwar eine für Nebenbahnen relativ gute Inanspruchnahme
der Eisenbahntransportleistungen im Personen- wie im Güterverkehr, jedoch
auch ein sehr beträchtlicher jährlicher Gebahrungsabgang von 13,47 Millionen
Schilling festgestellt. Da angesichts des heutigen Straßenverlaufes eine
Verlegung des Schienentransportes auf die Straße noch nicht in Betracht ge-
zogen werden kann, wurde auf Grund des Untersuchungsergebnisses die Weiter-
führung des ganzen Verkehrs bei alsbaldiger Verdieselung in Aussicht genommen.

Die Vollverdieselung wurde mit Jahresende 1967 abgeschlossen und damit
allerdings nur eine Verringerung des jährlichen Betriebsabganges um 2,3
Millionen Schilling erzielt.

Zu Frage 4):

Am technischen Projekt einer derartigen Verlegung der Mühlkreisbahn,
daß sie die Donau bei Ottensheim unter Ausnützung des künftig von den
Donaukraftwerken errichteten Staudammes überquert und in die Strecke der
Lokalbahn Eferding - Linz einmündet, wird zur Zeit gearbeitet. Vorläufig
ist es noch nicht möglich, über die Ausführbarkeit, die Kosten und die
Wirtschaftlichkeit einer solchen Trassenführung Aussagen zu machen.

-.--.-.-.

Die vier konkreten Fragen lauteten:

1) Sind Sie bereit, der Forderung des Präsidiums der Kammer der ge-
werblichen Wirtschaft für Oberösterreich zu entsprechen und den Weiter-
bestand der Mühlkreisbahn zu sichern?

2) Wenn ja, sehen Sie eine Möglichkeit, durch Verdieselung dieser
Strecke das Defizit der Mühlkreisbahn zu senken?

3) Wenn ja, welcher Zeitpunkt käme hierfür in Betracht?

4) Bestehen die Voraussetzungen dafür bzw. können diese in absehbarer
Zeit geschaffen werden, damit mit Hilfe einer Donaubrücke in Ottensheim
die Mühlkreisbahn direkt an die Westbahn herangeführt und in den Hauptbahn-
hof Linz eingebunden werden kann?

-.--.-.-.