



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0037-I/CS3/2004 DVR:0000175

XXII. GP.-NR

2431 /AB

2005 -02- 22

zu 2454 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, am 21. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2454/J-NR/2004 betreffend Attraktivierung der Mühlkreisbahn, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 22. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Sofortmaßnahmen werden konkret in den nächsten Jahren zur Attraktivierung der Mühlkreisbahn unternommen? (Zeitplan)

In welchem Zeitrahmen kann die Elektrifizierung der Mühlkreisbahn vorgenommen werden? Welche Kosten sind dafür zu berücksichtigen?

Antwort:

Mit der Entscheidung zum Bau der City-S-Bahn in Linz und die dafür notwendige Aufnahme des Projekts in den 6-jährigen Rahmenplan (2005 – 2010) der ÖBB schafft der Bund die Voraussetzung auch zu einer Attraktivierung der Mühlkreisbahn. Für eine allfällige Elektrifizierung der Mühlkreisbahn ist von Schätzkosten in der Höhe von rund 21,5 Mio. Euro auszugehen. Jedenfalls sind mit dem Land noch Verhandlungen zu führen, um neben den Zu- schüssen zur Infrastruktur auch noch die laufenden Abgänge aus dem Betrieb abzudecken.

Hinsichtlich der weiteren Attraktivierung der Mühlkreisbahn sind die Errichtung von zwei Betriebsausweichen in Lacken und Kleinzell, die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und die Beseitigung von Langsamfahrstellen vorgesehen. Diese Maßnahmen lassen in Zusammenhang mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Bezirk Rohrbach (Eilzugkonzept – Bestellung durch das Land Oberösterreich mit Dezember 2006) einen Fahrgastzuwachs von täglich 500 Reisenden, die überwiegend im Abschnitt Rottenegg – Aigen Schlägel dazu gewonnen werden, erwarten.

Frage 3:

Wann wird die Haltestellensituation der Mühlkreisbahn zum Umsteigen ins lokale Linzer Straßenbahnnetz verbessert?

Antwort:

Im Rahmen der Nahverkehrerrichtungsgesellschaft (NAVEG) wurde im vergangenen Jahr das Fahrgastinformationssystem der Linz Linien in der Fahrdienstleitung Bahnhof Linz Urfahr installiert, um ein gegenseitiges Abwarten der Anschlüsse zu gewährleisten. Der ÖBB Personenverkehr AG sind keine Beschwerden über Anschlussversäumnisse bekannt.

Frage 4:

Wann wird die Haltestellensituation in Puchenau verbessert?

Antwort:

Im Jahr 2004 wurde der Bahnsteig der Haltestelle Puchenau erneuert und die Situation somit entscheidend verbessert.

Fragen 5, 6 und 7:

Wie beurteilen Sie den Umstieg der Mühlkreisbahn auf "light-rail"?

Was spricht gegen eine probeweise Verlängerung der Mühlkreisbahn auf light-rail-Basis bis zur Eisenbahnbrücke in Linz, wann könnte sie realisiert werden?

Können Sie sich einen Bau der City-S-Bahn als light-rail vorstellen, was spricht dafür, was dagegen?

Antwort:

Grundsätzlich schränkt jede Form einer Leichtbauweise - sowohl am Fahrweg als auch bei den Fahrzeugen - die freizügige Verwendbarkeit und Kompatibilität des Systems mit anderen Bahnstrecken und Fahrzeugen ein.

Die Beschaffung der neuen Triebwagengeneration 5022 „Desiro“ stellt einen wesentlichen Schritt in Hinsicht auf moderne, leichte Triebwagen dar. Die City-S-Bahn ist vom Projekt her als herkömmliche Bahnlinie geplant, auf der Triebwagen zum Einsatz kommen werden.

Fragen 8 und 9:

Wann sollen die ersten Schritte zur Realisierung des Projekts City-S-Bahn unternommen werden? Welche sind die fünf wichtigsten?

Wann kann die City-S-Bahn endgültig in Betrieb gehen?

Antwort:

Mit den Planungsarbeiten für die City-S-Bahn soll umgehend begonnen werden. Als erster Umsetzungsschritt ist schon in nächster Zeit ein Rohtunnel unterhalb des neu zu errichtenden Gebäudes der Gebietskrankenkasse zur Vermeidung späterer Mehrkosten vorgesehen. Aus heutiger Sicht ist eine Inbetriebnahme der CSB im Jahr 2013 zu erwarten.

Frage 10:

Wann soll die endgültige Entscheidung über die Kostenaufteilung der Planung und der Errichtung erfolgen? Welcher Aufteilungsschlüssel wurde vereinbart?

Antwort:

Für die Planungsarbeiten kommt im Allgemeinen der mit dem Land Oberösterreich gemäß Vereinbarung aus dem Jahr 2000 vereinbarte Kostenteilungsschlüssel 60:40 (Bund/Land) zur Anwendung. Für den Bau wird in der Regel eine Kostenteilung 80:20 vorgesehen, wobei jedoch bei Maßnahmen im besonderen Interesse anderer Gebietskörperschaften ein anderer Kostenteilungsschlüssel zu verhandeln sein wird.

Frage 11:

Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgen Sie mit der Errichtung der City-S-Bahn, welchen Einfluss kann sie auf den modal-split der Verkehrsbewegungen aus dem Bezirk Rohrbach nach Linz haben, wie hoch ist das Fahrgastpotential im Bereich des Trassenverlaufs von der Eisenbahnbrücke zum Hauptbahnhof Linz?

Antwort:

Die City-S-Bahn stellt die Verlängerung und Einbindung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof und somit die Nahverkehrsdrehscheibe Linz dar. Durch die Verlängerung der Mühlkreisbahn wird eine starke Aufwertung dieser wichtigen Achse nach Linz eintreten und die Vorgabe „die wesentlichen Ziele in Linz mit nur einmaligem Umsteigen zu erreichen“ weitgehend erfüllt. Durch die City-S-Bahn wird darüberhinaus auch die direkte Verknüpfung dieser Bahnlinie mit dem übergeordneten Netz geschaffen.

Untersuchungen der Österreichischen Bundesbahnen haben ergeben, dass durch die Errichtung der City-S-Bahn die Anzahl der täglichen Fahrten auf der Mühlkreisbahn um 1.500 Reisende ansteigen wird und dass von derzeit 130 Reisenden künftig 1.080 Reisende pro Tag von der Mühlkreisbahn auf andere Bahnlinien umsteigen werden.

Weiters wurde auf Basis dieser Simulation das Potenzial der innerstädtischen Nutzung mit 2.500 Reisenden pro Tag errechnet.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature consisting of several loops and strokes, appearing to be a stylized 'L' or a similar character.