



II-4074 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/5-1-1978

1879/AB

1978-07-19

zu 1874/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Peter, Dipl.Vw. Josseck und Genossen, Nr. 1874/J-NR/1978 vom 1978 05 22, "Bau einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke in Ottensheim".

Eine Verlegung der Mühlkreisbahn an das rechtsseitige Donauufer nächst Ottensheim ist in den Zielsetzungen, die die Oberösterreichische Landesregierung ihren Nahverkehrsuntersuchungen zugrunde gelegt hat, und in den Ausbauplänen der Oberösterreichischen Landesregierung für den Nahverkehr im Oberösterreichischen Zentralraum aus dem Jahre 1978, nicht vorgesehen. Vielmehr wird eine Verdichtung des Verkehrsangebotes zwischen Linz Urfahr und Rottenegg für notwendig erachtet.

Diesen raumordnerischen Überlegungen des Landes Oberösterreich schließen sich die Österreichischen Bundesbahnen grundsätzlich an.

Die Entfernungen von Linz Hauptbahnhof und Bahnhof Linz Urfahr zum Stadtkern sind ungefähr gleich oder unerheblich different. Die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel der Stadt Linz ist von beiden Bahnhöfen aus möglich.

Die Führung der Mühlkreisbahn ab Ottensheim über eine neu zu errichtende Donaubrücke an das rechtsseitige Donauufer und weiter nach Linz Hauptbahnhof würde eine Trassierung erfordern,

./.

- 2 -

die über Mühlbach - Dörnbach verlaufen und bei Ruefling in die Strecke der Linz-Eferdinger Lokalbahn einmünden müßte. Ab Ruefling würde die Trasse bis Linz dem Streckenverlauf der Linz-Eferdinger Lokalbahn folgen.

Diese Variante, seit Jahren Gegenstand regionalpolitischer Überlegungen, erbrächte für die Mehrzahl der Fahrgäste eher Nachteile, da die Strecke zwischen Ottensheim und Linz Hauptbahnhof erheblich länger ist als die derzeitige Linienführung von Ottensheim nach Linz Urfahr. Eine empfindliche Reisezeitverlängerung im Abschnitt Ottensheim - Linz und eine Verschlechterung der Verkehrsverbindungen für Arbeitnehmer im Bereich Urfahr wäre die Folge. Lediglich für in Linz Hauptbahnhof umsteigende Reisende wäre durch den Wegfall der Straßenbahnfahrt zwischen Linz Urfahr und Linz Hauptbahnhof eine Komfortverbesserung gegeben. Arbeitnehmer der Linzer Großbetriebe VÖEST und Chemie-AG benützen derzeit für ihre Anreise vornehmlich Autobusse. Diese Gewohnheit würden sie auch bei einer Verlegung der Trasse der Mühlkreisbahn an das rechtsseitige Donauufer, allein wegen der ungleich längeren Reisezeit mit der Bahn, höchstwahrscheinlich nicht aufgeben.

Von den Österreichischen Bundesbahnen durchgeführte Untersuchungen ergaben, daß derzeit insgesamt nur etwa 10 - 12 Fahrgäste interessiert wären, nach Linz-Stadthafen den Zug zu benützen. Diese Möglichkeit wäre jedoch auch bei einer Verlegung der Trasse nicht gegeben.

Auch dem Güterverkehr erwachsen aus einer etwaigen Trassenverlegung gravierende Nachteile. Durch die günstige Anbindung von Linz Urfahr an den leistungsstarken Verschiebebahnhof von Linz ist heute die Weiterleitung bzw. Zuführung des Gütersubstrates der Strecke und die Bedienung der in Linz Urfahr situierten zahlreichen Anschlußbahnen in optimaler Weise sichergestellt. Die Führung von Güterzügen über die erwähnte

./.

- 3 -

Trassenvariante Linz Hauptbahnhof - Mühlbach - Ottensheim hätte allein auf Grund des längeren Beförderungsweges eine Verzögerung der Gütertransporte und damit Qualitätseinbußen zur Folge.

Darüberhinaus würde die Einbeziehung der Mühlkreisbahn in den Verkehr nach Linz Hauptbahnhof für diesen bereits an der Kapazitätsgrenze arbeitenden Bahnhof bedeuten, daß zusätzlich zum vorhandenen Verkehrsaufkommen das gesamte Aufkommen der Mühlkreisbahn integriert werden müßte. Die Zahl der vorhandenen Bahnsteige ist für die Aufnahme dieses Verkehrs nicht ausreichend, die Behinderungen, die durch zusätzlich traversierende Ein- und Ausfahrten ausgelöst würden, brächten eine kaum zu verkraftende Vermehrung der betrieblichen Schwierigkeiten, die sich insbesondere auf die klaglose Abwicklung des Güterverkehrs negativ auswirken müßten.

Im übrigen darf darauf hingewiesen werden, daß gerade im Streckenabschnitt Ottensheim - Linz Urfahr erst 1977 die Streckenhöchstgeschwindigkeit nach einer teilweisen Neutrassierung beträchtlich angehoben und die Fahrzeiten verkürzt werden konnten.

Die dargelegten Gründe und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sprechen gegen eine Trassenverlegung der Mühlkreisbahn an das rechtsseitige Donauufer. Aus der Sicht des Eisenbahnbedarfes besteht daher für die Errichtung einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke keine Notwendigkeit.

Wien, 1978 07 14
Der Bundesminister

