

505/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 498/J - NR/2000, betreffend City - S - Bahn für Linz, die die Abgeordneten G. Moser, Freundinnen und Freunde am 14. März 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

In den Gesamtverkehrskonzepten des Landes Oberösterreich 1991 und 1998 wird die Verkehrssituation im Großraum Linz als besonderer Problembereich erkannt. Dem öffentlichen Verkehr wird daher eine vorrangige Rolle bei der Lösung der Verkehrsprobleme und der Gestaltung des künftigen Verkehrssystems des Landes Oberösterreich eingeräumt.

In einer Reihe von Studien werden die Erfordernisse für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr präzisiert und bis zu Detailmaßnahmen konkretisiert. Die Summe der Maßnahmen wird als „Nahverkehrsprogramm Großraum Linz“ bezeichnet.

Ein Bestandteil dieses Nahverkehrsprogrammes ist die Errichtung der City - S - Bahn als leistungsfähige Nahverkehrsverbindung zwischen der bestehenden Strecke Linz Urfahr - Aigen - Schlägl (Mühlkreisbahn) und dem Linzer Hauptbahnhof, wobei aus Gründen der Akzeptanz bei der ansässigen Bevölkerung eine elektrische Traktion vorzusehen ist und daraus resultierend aus betriebstechnischen und

betriebswirtschaftlichen Gründen eine Elektrifizierung der Mühlkreisbahn bis in den Bahnhof Neufelden als zweckmäßig anzusehen wäre.

Zu Frage 1:

Grundsätzlich kann ich mich den Vorstellungen des Landes Oberösterreich anschließen, dass die Errichtung der City - S - Bahn als Nahverkehrsverbindung zwischen der Mühlkreisbahn und dem Linzer Hauptbahnhof als ein wichtiger Bestandteil des Gesamtprojektes „Nahverkehrsprogramm Großraum Linz“ anzusehen ist, wodurch gleichzeitig auch eine Erschließungsfunktion für bestimmte Teile des Linzer Stadtgebietes gegeben ist.

Zu Frage 2:

Die Schaffung einer adäquaten Straßenbahnverbindung von Ottensheim in die östlichen Teile der Stadt Linz bei gleichzeitiger Führung durch Linz Urfahr und Einbindung in den Linzer Hauptbahnhof ist vor allem aus systembedingten Gründen nicht sinnvoll. Unterschiede zwischen dem „System ÖBB“ und dem „System Linzer Straßenbahn“ bestehen in erster Linie in der Spurweite (ÖBB 1435 mm, Linzer Straßenbahn 900 mm), im Stromsystem (ÖBB 15.000 V Wechselstrom, Linzer Straßenbahn 750 V Gleichstrom), in den unterschiedlichen Signal - und Zugsicherungssystemen und in den bau - und fahrzeugtechnischen Anforderungen.

Zu Frage 3:

Die City - S - Bahn zwischen Linz Urfahr und dem Linzer Hauptbahnhof einschließlich der als sinnvoll anzusehenden Elektrifizierung der Mühlkreisbahn bis in den Bahnhof Neufelden könnte unter Zugrundelegung optimaler Planungs -, Verfahrens - und Bauabläufe frühestens im Jahr 2010 zur Verfügung stehen, wobei jedoch die Frage der Finanzierung derzeit nicht geklärt ist.

Zur Bekanntgabe eines möglichen Zeithorizontes für die Realisierung der angesprochenen „Straßenbahnlösung“ darf ich festhalten, dass diesfalls erst grundsätzliche Entscheidungen zum System, zur Streckenführung sowie zu den

fahrzeug - bzw. bautechnischen Erfordernissen zu treffen wären und in weiterer Folge auch die Frage der Finanzierung geklärt werden müsste.

Zu Fragen 4 und 5:

Der Ausbau einer bedarfsorientierten Verkehrsinfrastruktur, die den Anforderungen der Raumordnung, des Umweltschutzes sowie eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel gerecht werden soll, bedarf der engen Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen.

Zwischen der Republik Österreich und dem Land Oberösterreich wurden bereits unter Beiziehung von Vertretern der Österreichischen Bundesbahnen diesbezügliche Gespräche geführt und ein Übereinkommen über die Infrastrukturplanung „Regionaler Schienenverkehr im Großraum Linz“ abgeschlossen.

Dieses Übereinkommen sieht die Erstellung und die Finanzierung ausgereifter Konzepte für die Realisierung verschiedener Projekte im Rahmen des nahverkehrsgerechten Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Zentralraum Linz vor. Die voraussichtlichen Projektierungskosten betragen insgesamt 300 Mio ATS, für die Planung der City - S - Bahn einschließlich der Elektrifizierung der Mühlkreisbahn bis in den Bahnhof Neufelden werden Kosten in der Höhe von ca. 85 Mio ATS ausgewiesen. Das Übereinkommen sieht weiters vor, dass nach Fertigstellung der jeweiligen Konzepte Verträge über die Realisierung und Finanzierung der einzelnen Vorhaben abzuschließen sind.