

**3365/J XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 31.01.2002**

**Anfrage**

der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka  
und Kollegen  
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend den Bau der City-S-Bahn in Linz

Anfang der Neunzigerjahre wurden für Linz mehrere Projekte diskutiert, welche auf eine Einbindung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof sowie auf eine Entlastung der bestehenden Linzer Straßenbahn als einzige schienengebundene innerstädtische Nord-Süd-Verbindung abzielten.

Nach erfolgter Prüfung sämtlicher Varianten haben das Land Oberösterreich und die Stadt Linz sich auf das Projekt der City-S-Bahn geeinigt.

Die Planungskosten sollen zu 60% vom Bund und zu 40% vom Land Oberösterreich getragen werden, bei der Errichtung soll der Bund zu 80%, das Land zu 20 % beteiligt sein.

Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl. Ing. Erich Haider erklärte bereits anlässlich einer Pressekonferenz am 8. Jänner, dass das Projekt City-S-Bahn im "Schienenpaket I" des Generalverkehrsplans als vorrangig eingereiht sei und daher eine neuerliche Verzögerung des Baubeginns ausgeschlossen werden könne. Noch in diesem Sommer könne mit der Detailplanung begonnen werden. Am darauffolgenden Tag war überdies in verschiedenen Zeitungen zu lesen, dass der Baubeginn für 2004 vorgesehen sei und mit einer Fertigstellung spätestens im Jahre 2007 zu rechnen wäre. Auch die Kosten wurden genau beziffert: Die 5,4 Kilometer lange Verbindung vom Mühlkreis- zum Hauptbahnhof werde 123 Millionen Euro (1,7 Milliarden Schilling) kosten. Der

Verlauf, der im 15-Minutentakt fahrenden City-S-Bahn, soll unterirdisch durch Urfahr, über die Eisenbahnbrücke sowie zwischen Derfflingerstraße und Blumau wieder unterirdisch führen.

Baudirektor Franz X. Goldner gab allerdings zu bedenken, dass die 101 Jahre alte Eisenbahnbrücke der Schwingungsbelastung der S-Bahn-Züge nicht standhalten werden könne, da sie Rost- und Materialschäden aufweise. Laut Goldner werde man eine neue, stärkere Brücke brauchen, was dazu rühren könnte, dass der oben skizzierte Zeitplan nicht eingehalten werden kann.

Anlass zu weiteren Zweifeln am von Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.Ing. Haider prognostizierten Fertigstellungstermin im Jahr 2007 gaben Aussagen von Seiten der ÖBB: Horst Eibl, Masterplaner der ÖBB für den Raum Oberösterreich, erklärte kürzlich gegenüber oberösterreichischen Medien, dass üblicherweise erst drei bis vier Jahre nach Erteilung eines Bauauftrages mit dem Bau eines Projekts begonnen werde. Da man bei den ÖBB noch auf den Auftrag für das Projekt City-S-Bahn warte, rechne er mit einer Fertigstellung im Jahr 2010.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **Anfrage**

1. Können Sie den von Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl. Ing. Erich Haider skizzierten Zeitplan - Baubeginn 2004, Fertigstellungszeitpunkt spätestens 2007 - bestätigen?
2. Wie beurteilen Sie die oben dargestellten Aussagen des Masterplaners der ÖBB, der von einem erheblich verzögerten Zeitplan ausgeht?

3. Existiert bereits ein Betreibervertrag mit den ÖBB?
4. Wenn nicht, für wann ist dessen Abschluss vorgesehen?
5. Können Sie die oben genannten Kosten für den Trassenneubau der City-S-Bahn und deren Aufteilungsverhältnis zwischen Bund und dem Land Oberösterreich bestätigen?
6. Sind darin neben dem eigentlichen Trassenbau auch der unterirdische Ausbau des Mühlkreisbahnhofes sowie die Errichtung der beiden Nahverkehrsdrehscheiben beim Mühlkreisbahnhof und beim Linzer Hauptbahnhof enthalten?
7. Wenn nicht, wann ist mit dem Baubeginn und der Fertigstellung dieser Projekte zu rechnen?
8. Ist Ihnen das Problem der Baufähigkeit der Eisenbahnbrücke bekannt?
9. Wenn ja, entspricht es den Tatsachen, dass eine Führung der City-S-Bahn über die Eisenbahnbrücke in ihrem derzeitigen Zustand nicht möglich ist?
10. Mit welchen Alternativen der Donauquerung der City-S-Bahn hat man sich bereits auseinandergesetzt?
11. Ist nach Meinung des Ministeriums der Neubau einer Brücke für die City-S-Bahn notwendig?
12. Sollte der Bau einer neuen Brücke erforderlich sein, wie wirkt sich dieser auf den Fertigstellungszeitpunkt aus?

13. Entsprechen die von Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl. Ing. Erich Haider in der Pressekonferenz vom 8. Jänner getätigten Aussagen, dass, abgesehen von der erforderlichen unterirdischen Neuerrichtung des Mühlkreisbahnhofs, an der Mühlkreisbahn selbst keine wesentlichen Änderungen vorzunehmen seien ihren Plänen?

15. Können Sie eine detaillierte Aussage über den geplanten Streckenverlauf der City-S-Bahn zwischen dem Mühlkreisbahnhof und dem Linzer Hauptbahnhof sowie über Anzahl und Lage der Haltestellen treffen?

16. Ist ein zweigleisiger Ausbau im südlichen Abschnitt, zwischen Donau und Linzer Hauptbahnhof, vorgesehen?

17. Wenn ja, wie wird die Einbindung in die geplante Nahverkehrsdrehscheibe am Linzer Hauptbahnhof aussehen?