

## **Bericht**

### **des Ausschusses für Infrastruktur**

#### **betreffend der Kenntnisnahme und Grundsatzbeschluss über die Empfehlungsvariante "Durchbindung der normalspurigen Mühlkreisbahn als S6 auf der neuen Straßenbahnachse bis Linz-Hauptbahnhof" der vergleichenden Systemstudie Mühlkreisbahn**

[L-2017-18937/3-XXVIII,  
miterledigt [Beilage 315/2017](#)]

Seit den 1990er Jahren werden verschiedene Varianten der Attraktivierung der Mühlkreisbahn mit Durchbindung durch das Linzer Stadtgebiet zum Hauptbahnhof diskutiert. Von diesen Varianten wurde zunächst die Durchbindung als Vollbahn (City-S-Bahn) aufgegriffen und auch im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 dokumentiert. In den späten 2000er Jahren wurden landesseits Vorstöße unternommen, diese Variante im Rahmen des Verkehrskonzeptes Großraum Linz durch eine Regionalstraßenbahnvariante ("Stadt-Regio-Tram-Konzept") zu ersetzen. Etwa parallel haben die Linz-AG Linien begonnen, Pläne für eine zweite Linzer Straßenbahnachse auszuarbeiten, die im Wesentlichen von Urfahr bis zum Europaplatz dem Streckenverlauf der City-S-Bahn-Trasse folgt und für die es vom Land OÖ eine Mitfinanzierungszusage gibt. In den letzten Jahren werden neuerlich Diskussionen um die beste Variante der Attraktivierung der Mühlkreisbahn mit Durchbindung durch das Linzer Stadtgebiet zum Hauptbahnhof geführt.

Mit der im Auftrag von Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer und Landesrat Mag. Günther Steinkellner erstellten und nun finalisierten Systemstudie sollte von fünf festgelegten, technischen Systemvarianten jene noch realisierbare Variante identifiziert werden, damit betreiberunabhängig das beste Kosten-Verkehrswirksamkeitsverhältnis erreicht werden kann. Mit der Ausarbeitung der Studie wurde auf Basis eines Expertenhearings das Büro Metron-Verkehrsplanung AG aus Brugg (Schweiz) beauftragt. Die Studie untersuchte folgende Varianten:

**Variante 1:** Ertüchtigung und Durchbindung der Mühlkreisbahn als Vollbahn bis Linz-Hauptbahnhof. Als Grundlage hierfür dient die in den 1990er Jahren diskutierte Variante "City-S-Bahn" bzw. eine Trassenführung über die Hafenbahn.

**Variante 2:** Ertüchtigung und Durchbindung der Mühlkreisbahn als Vollbahn bis zu einem Nahverkehrsknoten "Urfahr-Ost", mit Optimierung des Umstiegs zum Netz der Linzer Straßenbahn (Linien 1, 2).

**Variante 3:** Ertüchtigung und Durchbindung der Mühlkreisbahn mit Vollspur (1.435 mm) bis Linz-Hauptbahnhof auf der Trasse der geplanten zweiten Straßenbahnachse mittels Anlage eines Dreischiengleises und Betrieb mit straßenbahntauglichen Fahrzeugen (Zweissystemfahrzeuge, "Light-Rail").

**Variante 4:** Ertüchtigung der bestehenden Mühlkreisbahn.

**Variante 5:** Umbau der Mühlkreisbahn auf Spurweite der Linzer Straßenbahn (900 mm) und Durchbindung auf der zweiten Straßenbahnachse sowie ggf. auf der Bestandsstrecke durch die Innenstadt ("RegioTram").

Im Projektverlauf mussten zunächst die Varianten 1 und 2 ausgeschlossen werden, da eine niveaugleiche Kreuzung einer Eisenbahn und einer Straßenbahn aus rechtlich-technischer Sicht nicht zulässig ist. Für den Bereich der Hafengebäude der ÖBB wurde jedoch eine Trassensicherung empfohlen. Die Studienergebnisse formulieren vier abschließende Empfehlungen an das Land Oberösterreich:

- **Die Beibehaltung der Normalspur** (1.435 mm), da eine Umspurung der Mühlkreisbahn auf Schmalspur (900 mm) keine maßgeblichen Vorteile bringt, Präjudize zum Fortbestand der Gesamtstrecke bis Aigen-Schlägl ausgeschlossen werden und die Vorteile der Normalspur (Kapazität, Komfort) für die Zukunft gesichert werden können.
- **Die Optimierung des Umsteigeknotens zur Straßenbahn** am Mühlkreisbahnhof zur qualitativen Verbesserung der Transportketten aus dem Oberen Mühlviertel nach Linz.
- **Die Ausgestaltung und Nutzung der Neuen Donaubrücke und der zweiten Straßenbahnachse für das Normalspur-System der Mühlkreisbahn** mittels Anlage eines Dreischienengleises auf den Abschnitten der zweiten Straßenbahnachse und dem Einsatz eines Zweisystemfahrzeugs für diesel-elektrischen oder elektrischen Betrieb
  - zur notwendigen Entlastung der Landstraße und des Hauptbahnhofs (Tief),
  - der Erschließung des Stadtviertels um das Kepler-Universitäts-Klinikum und
  - zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Hebung von Synergien der neuen Infrastrukturen im Umfeld der zweiten Straßenbahnachse.
- **Die Einbindung der Mühlkreisbahn in den Hauptbahnhof Linz als S-Bahnlinie S6** durch die Verbindung Europaplatz - Hauptbahnhof auf den Gleisanlagen der ÖBB, argumentativ gestützt mit
  - der Aufhebung des "Inselbetriebs der Mühlkreisbahn",
  - der erforderlichen Entlastung der Straßenbahn und des Hauptbahnhofs (Tief),
  - der wirtschaftlichen Nutzung bereits getätigter Investitionen im Bereich des ÖBB-Geländes,**und der Zukunftsoption, die S5 (Linzer Lokalbahn) mit der Mühlkreisbahn durchzubinden.**

Die Studie ermittelt daher für die Variante mit einer **normalspurig betriebenen und über die zweite Straßenbahnachse bis Linz-Hauptbahnhof durchgebundenen Mühlkreisbahn** das beste Kosten-Verkehrswirksamkeitsverhältnis für das Land Oberösterreich. Technische Voraussetzung ist die Anlage einer dritten Schiene für den normalspurigen Betrieb (Dreischienengleis) und die Betriebsführung mit Zweisystemfahrzeugen für Diesel- und Elektrischen Betrieb. Die Empfehlungsvariante kann diesel-elektrisch oder im Fall einer

Elektrifizierung der Mühlkreisbahn zur Gänze elektrisch erfolgen. Der Verkehr vom Hauptbahnhof in das Obere Mühlviertel soll in das Schnellbahnsystem für den Großraum Linz als S-Bahnlinie S6 eingebunden werden.

Die grobgeschätzten - zur zweiten Straßenbahnachse zusätzlichen - Investitionskosten für die Empfehlungsvariante betragen auf Preisbasis 2016 mit Berücksichtigung von Baukostenrisiken und Unabwägbarkeiten im Ausmaß von ca. 30 %

- rund 80 Millionen Euro ohne Elektrifizierung der Mühlkreisbahn,
- rund 130 Millionen Euro mit Elektrifizierung der Mühlkreisbahn,

wobei alle verbliebenen Vergleichsvarianten zur Gewährleistung einer eindeutigen Variantenreihung für den Vergleichszustand mit Betrieb bis Gerling berechnet wurden. Als Variante mit dem höchsten Investitionsbedarf im Ausmaß von rund 180 Millionen Euro wurde die Umspurung auf Schmalspur ("RegioTram") identifiziert, am günstigsten schneidet die Bestandsanierung mit der Optimierung des Umstiegs am Mühlkreisbahnhof und ohne Durchbindung bis Hauptbahnhof ab (rund 13 Millionen Euro).

Die grobgeschätzten - zum Betrieb der zweiten Straßenbahnachse zusätzlichen - jährlichen Betriebskosten der bis Linz-Hauptbahnhof durchgebundenen Mühlkreisbahn ab Gerling betragen auf Preisbasis 2016

- rund acht Millionen Euro ohne Elektrifizierung der Mühlkreisbahn,
- rund siebeneinhalb Millionen Euro mit Elektrifizierung der Mühlkreisbahn.

Für die Schmalspurvariante ("RegioTram") werden die jährlichen Betriebskosten bis Linz-Hauptbahnhof in absoluten Werten mit rund sieben Millionen Euro zwar geringfügig günstiger grobgeschätzt, je Sitzplatzkilometer stellt die "RegioTram" mit rund 17 Euro am teuersten und die Empfehlungsvariante mit rund 15,5 Euro in der Dieselvariante und 14 Euro je Sitzplatzkilometer für den elektrischen Betrieb günstiger ab. Ursache ist die geringe Sitzplatzkapazität und Leistungsfähigkeit der RegioTrams.

Mit der in der Empfehlungsvariante vorgesehenen Beibehaltung der Normalspur ist eine Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs bis Aigen-Schlägl möglich, die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten betragen - auf Basis eines dem Bestand entsprechenden Betriebskonzepts - zwischen drei und vier Millionen Euro jährlich im Abschnitt Gerling - Aigen-Schlägl, wobei die Investitionskosten für die Sanierung der Eisenbahnkreuzungen und der Strecke noch nicht enthalten sind. Die weiteren Arbeitsschritte sehen die Einberufung einer Arbeitsgruppe zur qualitativen Verbesserung des Umstiegs am Mühlkreisbahnhof und die Aufnahme der Arbeitsgruppe "Neue Schienenachse Linz (NSL)" sowie der politischen Steuerungsgruppe vor. Darauf aufbauend erfolgt die Ausarbeitung eines Finanzierungs- und Umsetzungskonzepts für die Empfehlungsvariante.

Die Oö. Landesregierung hat in ihrer Sitzung am 16. Jänner 2017 den Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der im Rahmen der vergleichenden Systemstudie Mühlkreisbahn entwickelten Empfehlungsvariante "Durchbindung der normalspurigen Mühlkreisbahn als S6 auf der neuen Straßenbahnachse bis Linz-Hauptbahnhof" gefasst.

**Der Ausschuss für Infrastruktur beantragt, der Oö. Landtag möge beschließen:**

**Die von der Oö. Landesregierung zur Umsetzung beschlossene Empfehlungsvariante der Systemstudie Mühlkreisbahn, welche die Attraktivierung der Mühlkreisbahn mittels Beibehaltung der Normalspur sowie die Durchbindung über die zweite Straßenbahnachse und die ÖBB-Gleise im Bereich des Hauptbahnhofs (Ostseite) vorsieht, wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Oö. Landtag hält fest, dass die zur konkreten Umsetzung dieser Empfehlungsvariante einzugehende Mehrjahresverpflichtung einer gesonderten Beschlussfassung durch den Oö. Landtag vorbehalten bleibt.**

Linz, am 9. Februar 2017

**Schießl**  
Obmann

**Handlos**  
Berichtersteller