

"Mühlkreisbahn – quo vadis?"

Eckpunkte einer politischen Entscheidung über die Zukunft der Mühlkreisbahn"

Die Mühlkreisbahn war und ist zum politischen Spielball geworden, die Reihe der Studien, Vorschläge und Gegenvorschläge scheint kein Ende zu nehmen. Die Überlegungen zur Eisenbahnbrücke machen diese Diskussion lediglich um einige Facetten reicher, ohne sich jedoch einer – lange überfälligen – politischen Entscheidung wesentlich anzunähern. Viele Eckpunkte einer Lösung und Entscheidung liegen auf dem Tisch, werden aber von den Entscheidungsträgern ignoriert:

Regionalverkehr in einer Hand – eine Nagelprobe für die Ernsthaftigkeit des Rufs nach mehr gelebtem Föderalismus und Bürgernähe

Das Infrastrukturministerium und die ÖBB beabsichtigen, dem Land Oberösterreich Regionalbahnen zu übertragen. Die ÖBB-Infrastruktur ist mittlerweile vom Regionalbahnkonzept 2007 abgegangen und fokussiert in der neuen Strategie auf Hauptachsen (Zielnetz 2025+). Das Konzentrieren auf überregionale Bahnkorridore – analog den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG im Bundesstraßenbereich - macht die Regionalbahnen aus ÖBB-Sicht zunehmend unternehmenspolitisch unerwünscht und führt dazu, dass Regionalbahnen eher eingestellt als abgetreten werden. Ein Abtreten der Regionalbahnlinien würde ja zusätzliche Konkurrenz für den Geschäftsbereich "Postbus" schaffen.

Durch die Verländerung der Bundesstraßen (mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen) liegt bei den Regionalstraßen Planung und Umsetzung von Straßenprojekten in einer Hand und ist umsetzungsorientiert. Fragen des Öffentlichen Verkehrs und insbesondere des (regionalen) Schienenverkehrs hingegen leiden häufig an der Zersplitterung der Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungskompetenzen zwischen Bund, Land und Gemeinden.

Konzertierter Lösungsansätze zu Mobilitätsfragen, bei denen die Möglichkeiten von Straße, Schiene, Fuß- und Radverkehr zusammen gedacht werden, scheitern derzeit noch häufig, da am selben Korridor vom Land massiv in die Straßeninfrastruktur investiert wird und so die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, für die das Verkehrsministerium (noch) zuständig ist, herabgesetzt wird. Mobilität muss aber als Einheit gedacht werden.

Es braucht also eine Bereinigung und Vereinfachung von Planungs- und Umsetzungsstrukturen im Bereich des Verkehrs, bei der der Öffentliche Verkehr mit der Straße gleichziehen muss:

- Überregionale Straßen und Schienenverbindungen – Bund (ASFINAG, ÖBB)
- Regionale Straßen- und Schienenverbindungen (inklusive Regionalbuslinien) – Land (Landes-Infrastruktur AG, Betrieb Land oder vom Land beauftragt)
- Nah- und Lokalverkehr – Gemeinden + Land

Nach der Verländerung der Bundesstraßen würde eine Verländerung der Regionalbahnen die Kompetenz für den gesamten Regionalverkehr im Sinne eines konsequenten Föderalismus in der Hand der Länder konzentrieren. Die Chance für die Entwicklung und Umsetzung von Gesamtlösungen zu Mobilitätsfragen steigt. Im Gegenzug ist dann eine gegenseitige Zuschiebung von Verantwortungen zwischen Bund und Land im Regionalverkehr nicht mehr möglich.

Wir fordern daher:

Die öö. Landespolitik soll – im Sinne eines gelebten Föderalismus und einer Konzentrierung aller Agenden des Regionalverkehrs – die Regionalbahnen in eine eigene Landes-Infrastruktur-Gesellschaft übernehmen und entwickeln.

Der Betrieb dieser Landes-Regionalbahnen soll entweder durch eine eigene Landesbetriebsgesellschaft oder im Auftrag des Landes von Privaten bewerkstelligt werden. Eine Weiterentwicklung der Organisationsstruktur der LILO (Linzer-Lokalbahn) mit Adaptierung auf die geänderten Bedürfnisse eines öö. Regionalbahnennetzes ist zu überlegen.

"Atmen auf beiden Verkehrs-Lungenflügeln – Straße und Schiene " – Die Systementscheidung der Mühlkreisbahn der Zukunftsfähigkeit der öö. Verkehrs- und Umweltpolitik

Eine starke Wirtschaftsregion braucht starke Verkehrsachsen. Es geht nicht um ein gegeneinander Ausspielen von Straße und Schiene, sondern umfassende Verkehrs- und Mobilitätslösungen, die der Straße, der Schiene, dem Fuß- und dem Radverkehr Platz geben und die ineinander greifen.

Verkehrsfragen sind aber auch Umweltfragen: So liegt etwa der Schlüssel zur Sanierung der Linzer Luft und einer zukunftsfähigen Energiepolitik bei der Neuordnung des Verkehrs im Großraum Linz. Diskussionen um eine City-Maut, erhöhte Parkgebühren, Umweltzonen oder die Energiewende sind fruchtlos, wenn grundlegende Entscheidungen über alternative Verkehrssysteme, wie Schienenverbindungen und Buskorridore, nicht getroffen, sondern wie eine heiße Kartoffel zwischen Bund, Land und Stadt hin- und hergeschoben werden. Vor verkehrspolitischen – und damit auch energie- und umweltpolitischen – Lenkungsmaßnahmen schreckt die Politik – unabhängig von der Couleur – jedoch zurück. Die Diskussion um die Sanierung der Linzer Luft reduziert sich bisher auf

Erhöhung der Parkgebühren und zusätzliche Luftmessungen. Neue Messungen werden wohl kein grundsätzlich anderes Bild der Linzer Luft liefern, vielleicht Details hier und dort, und eine Diskussion über die Aussagekraft einzelner Messstandorte, um dabei aber sehenden Auges am Grundproblem der flächigen Belastung mit Feinstaub und überhöhter Stickoxid-Konzentration längs der Verkehrsachsen vorbeizugehen. Der Herbst wird zeigen, ob auf Basis von EU-Verpflichtungen das Umweltressort des Landes beim Luftpaket Nägel mit Köpfen macht bzw. machen darf.

Die grundlegende Frage nach verkehrslenkenden Maßnahmen, die die Mobilität sicherstellen, jedoch keine reine Fortschreibung der reinen Auto-Mobilität sind, droht unbeantwortet zu bleiben. Der Verweis auf das Gesamtverkehrskonzept des Landes OÖ ist fruchtlos, da diesem eine Prioritätenreihung der Projekte nach Mobilitäts- und Umweltzielen mit entsprechender Verbindlichkeit fehlt. Bei Verkehrsmaßnahmen werden bis dato nicht auf Grund ihrer Wirksamkeit zur Verbesserung der Gesamt-Mobilität, sondern nach Ressort-Zuständigkeit geplant und festgelegt. Ökonomische Kriterien, wie Reisezeitersparnis oder Fahrzeugbetriebskostengrundwerte, geschweige denn umweltrelevante Kosten, sind derzeit noch keine Basis für Entscheidungen.

Nur dort, wo sich Gemeinden und Bürger gegen die Strategie des Schließens oder des Verländerns mit anschließender Schließung (vgl. Niederösterreich) von Regionalbahnen zur Wehr setzen, gelingt es, diesen Teufelskreis zu durchbrechen: Beispiele sind neben der Salzburger Lokalbahn z.B. bei der Pinzgauer Lokalbahn, wo es dem Land gelang, die Pinzgauer Lokalbahn zu übernehmen und ÖBB und Bund zu einem Startkapital von 26 Mio. Euro zu verpflichten, die notwendig sind, die Bahnstrecke zu sanieren bzw. attraktivieren. Der Erfolg stellte sich binnen eines Jahres ein: Die Fahrgasteinnahmen stiegen um 40 %. Ebenso vergleichbar sind die Entwicklungen auf der Vinschgerbahn im Südtiroler Vinschgau.

Ohne organisatorische und finanzielle Festlegungen (OÖ. Landes-Regionalbahnen AG bzw. Oö. Landes-Infrastruktur AG) und ordnungspolitisch-lenkende Maßnahmen (Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs auch auf der Straße) wird es zu keinen wesentlichen Änderungen in der Verkehrs-, Energie- und Umweltpolitik in Oberösterreich kommen. Die Grundsatzentscheidung über die Mühlkreisbahn und die damit verbundenen Festlegungen des Landes und der Stadt Linz sind die Nagelprobe für die Ernsthaftigkeit einer gesamtheitlicheren und zukunftsorientierteren Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik.

Die Eisenbahnbrücke als Katalysator für die Entscheidung über die Mühlkreisbahn – aber ohne Eisenbahnbrücke geht es auch

Treibende Kraft hinter der Entscheidung über die Sanierung oder den Ersatz der Eisenbahnbrücke ist nicht der Öffentliche Verkehr, sondern die Sorge um den Verlust einer Donauquerung für 15.500 Kfz/Tag. Diese Priorisierung des MIV's (motorisierten Individualverkehrs) in Linz beflügelt notgedrungen auch die Entscheidung über die Donauquerung einer neuen Schienenachse.

Wie jüngere Entwicklungen zeigen, ist die Entscheidung über die Zukunft der Eisenbahnbrücke aber nunmehr weitgehend losgelöst von der Entscheidung über die Ausgestaltung einer neuen Straßen- und Schienenbrücke. Die Querung der Kfz's und Schienenfahrzeuge muss – den Meldungen über Einschätzungen des Sanierungspotentials der Eisenbahnbrücke folgend – auf einer neuen Brücke erfolgen. Damit am Ende des Tages Fußgänger und Radfahrer nicht in einer endlosen Diskussion zwischen Stadt, Land und ÖBB auf der Strecke bleiben, wird man sich auf die Weiterverwendung und damit Sanierung der Eisenbahnbrücke als Fußgänger- und Radfahrbrücke einigen müssen. Andernfalls wären diese Funktionen für den Fuß- und Radverkehr auch auf der neuen Brücke vorzusehen, und die ÖBB bleibt auf der Eisenbahnbrücke samt Denkmalschutz sitzen.

Bleibt die Frage der Positionierung der neuen Brücke: Für die Straßenquerung wurde bisher immer ein Standort stromaufwärts der Eisenbahnbrücke präferiert. Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke wäre dann optisch in einer Sandwich-Position zwischen Autobahnbrücke und neuer Brücke eingequetscht, die stadtseitige Ensemblewirkung wäre verloren. Haben Denkmalschutz und Stadtbild einen Wert und werden diese wirklich konsequent gedacht, so gilt neben dem Objektschutz auch der Ensembleschutz. Damit wäre aber nur eine neue Donauquerung zwischen alter Eisenbahnbrücke und Autobahnbrücke möglich. Eine Einbindung der Eisenbahnbrücke als Geh- und Radwegbrücke in das übergeordnete Geh- und Radwegenetz wäre jedenfalls einfach zu bewerkstelligen.

Eine zweite Straßenbahnachse und die Verlängerung der Mühlkreisbahn zum Hauptbahnhof benötigen eine neue Donauquerung. Diese Brückenfrage ist – insbesondere bei Mitverwendung als Regionalbahnbrücke – unabhängig vom Zeitplan für die Sanierung der Eisenbahnbrücke – projektier- und umsetzbar.

Wir fordern daher:

Die neue Donaubrücke stromabwärts der Eisenbahnbrücke ist so zu dimensionieren, dass eine Querung mit einer gemischten Gleisanlage (Normalspur und Schmalspur) im Zwei-Richtungs-Betrieb möglich ist.

Wenn die Eisenbahnbrücke als Fußgänger- und Radfahrbrücke nicht saniert und weiter betrieben wird, sind auf der neuen Donauquerung neben der Schienentrasse und den Kfz-Spuren auch ein Zweirichtungsradweg (Breite: 2,5 m) und ein Fußweg (Breite: 2 m) vorzusehen.

Die Systementscheidung für die Mühlkreisbahn – Sind die Würfel schon gefallen?

Attraktive Regionalbahnen - ob Regio-Tram oder Bahn - haben gegenüber Bussen zahlreiche Vorteile (Laufruhe, Fahrradmitnahme, Bewegungsfreiheit, WC, Arbeiten möglich,...), die dem System Öffentlicher Verkehr insgesamt nutzen. Eine Elektrifizierung der Regionalbahn ist möglich – und ein wesentlicher Teil der Mobilität wird in Zukunft verstärkt elektrisch sein, auch im Sinne einer Verringerung der Abhängigkeit von schwankenden bzw. stark ansteigenden Treibstoffpreisen.

Grundsätzlich gibt es drei Kategorien von Schienenverbindungen im Regional- und Nahverkehr, die aber in der Diskussion häufig vermischt werden: Tram (klassische Straßenbahn), Regio-Tram und (Voll-)Bahn. Für die Mühlkreisbahn-neu kommt grundsätzlich entweder die Regio-Tram oder die (Voll-)Bahn in Frage.

Bei einer gemischten Gleisanlage (Normal- und Schmalspur (je 3 Schienen) in beide Richtungen) ist auf der neuen Donaubrücke sowohl die Querung der 2. Straßenbahnachse der Linz AG (Schmalspur – 900 mm), als auch einer Bahntrasse (Normalspur – 1435 mm) möglich. Die Verknüpfung zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof könnte unter Einbeziehung der Hafentram somit grundsätzlich als Normalspur erfolgen, das System der Mühlkreisbahn bliebe dadurch unverändert.

Eine kostengünstige Variante ist – auf Grund der vorhandenen Bahngleise die Trasse Reindlstraße (Urfahr) – neue Eisenbahnbrücke – Hafentramstrecke mit einer neu zu errichtenden Schleife von der Hafentram zur Summerauerbahn in Richtung Hauptbahnhof Linz. Eine lärm- und erschütterungsdämpfende Ausführung insbesondere im Bereich Reindlstraße ist selbstredend. Diese Verbindung ist sowohl als (Voll-)Bahn als auch Regio-Tram mit Normalspurweite führbar. Da die Einmündung in den Hauptbahnhof oberirdisch erfolgt, stellen die Dimensionen und Kurvenradien keine Beschränkungen dar.

Bei einer Verwendung der 2. Straßenbahnachse in Linz als Verbindungsspanne zwischen Mühlkreis- und Hauptbahnhof ist zu prüfen, ob auf Grund der Dimensionen und Kurvenradien einer Regio-Tram eine unterirdische Einmündung in den Hauptbahnhof (Nahverkehrsdrehscheibe) überhaupt möglich ist. Eine (Voll-) Bahnverbindung scheidet in diesem Fall aus, eine Regio-Tram könnte auch als Schmalspur auf Grund der baulichen Voraussetzungen der Umkehrschleife unter dem Bahnhof scheitern – womit bei Ausführung nur einer zweiten Schienenachse als

Straßenbahnachse die Systementscheidung nicht nur für die Schmalspur, sondern auch die klassische Straßenbahn nach Gerling-St. Martin de facto gefallen wäre.

Somit ergäben sich zwei Szenarien:

- Die Mühlkreisbahn-Verlängerung zum Hauptbahnhof wird als durchgehend oberirdische Trasse entweder als (Voll-)Bahn oder Regio-Tram als Normalspur über die Hafenbahn zur Summerauerbahn gezogen. Oder:
- Die Mühlkreisbahn-Verlängerung zum Hauptbahnhof ist ein Teilabschnitt der 2. Straßenbahnachse durch Linz, womit die Mühlkreisbahn-neu zwingend Schmalspur und auf Grund der baulichen Situation unter dem Hauptbahnhof möglicherweise zwingend auch eine klassische Straßenbahn wäre.

Einer Straßenbahnvariante stehen die Forderungen der Region Oberes Mühlviertel entgegen. Die Bedürfnisse einer Schienenverbindung bis Gerling-St. Martin könnten damit aber bedient werden. Eine Verlängerung bis Aigen-Schlägl ist zwar denkbar, aber wenig wahrscheinlich.

Eine Umspurgung von Schmal- auf Normalspur in Gerling-St. Martin oder Rottenegg ist theoretisch möglich, aber wenig realistisch. Ebenso ist ein Hybridbetrieb – Elektrobetrieb Hauptbahnhof bis Rottenegg, Dieseltrieb Rottenegg bis Aigen-Schlägl – zwar möglich, aber auf Grund höherer Investitions- und Betriebskosten wenig wahrscheinlich.

In jedem Fall aber ist – um beide Varianten ermöglichen zu können – auf der neuen Brücke über die Donau Raum für ein Mischgleis (Normal+Schmalspur) im Zwei-Richtungs-Betrieb sicherzustellen.

Eine regionale Schienenverbindung ist dann erfolgreich, wenn sie einen hohen Anteil an den Wegen (modal split) abdeckt, wirtschaftlich (betriebs-/volkswirtschaftlich) arbeitet, in der Region anerkannt ist und zur Region und ihrer Entwicklung einen Beitrag leistet. Alle diese Optionen hätte eine Mühlkreisbahn-neu:

Das Fahrgastpotential ist vorhanden: Von den etwa 30.000 Personen pro Tag verwenden zur Zeit ca. 5000 die Mühlkreisbahn ab Rottenegg, 5000 die regionalen Busse und 20.000 ein Kfz. Bei Umstellung der Regionalbusse auf Zubringerbusse zur Mühlkreisbahn-neu und konsequenter Bedienung der Schienenachse mit einem Vor- und Hauptverteilerbetrieb lässt sich die Beförderungsleistung von 10.000-12.000 (Bahn + Regionalbusse) auf 20.000 Personen/Tag steigern.

Während die Bahn-Garnituren in der Ballungsraum-fernen Region alle Halte bedienen (halten zwischen Aigen/Schlägl und Gerling-St. Martin in allen Haltestellen), fahren sie im Nahbereich des Ballungsraumes und im Ballungsraum selber (Gerling-St. Martin – Hauptbahnhof Linz) als Eilzüge weitgehend durch. Das heißt, sie bedienen nur wenige Vorverteiler-Knoten, denn das Schwergewicht liegt beim

möglichst raschen Erreichen des Hauptverteiler-Knotens, des Hauptbahnhofs Linz. Die regionalen Buslinien fungieren als Zubringer aus dem Umland und enden bei den Bahnstationen. Park&Ride-Möglichkeiten sind auf dieses Zubringerkonzept abgestimmt. In Ballungsraumnähe und im Ballungsraum selber (also zwischen Gerling-St.Martin und dem Hauptbahnhof Linz) verkehren ergänzend zu den durchgebundenen Zügen auch Nahverkehrs-Garnituren), die in allen Haltestellen halten.

Als Vorverteiler-Knoten (Durchbinder-Haltestellen) werden vorgeschlagen: Gerling-St. Martin, Ottensheim, Mühlkreisbahnhof, Knoten-Donau-Nord (Linke Brückenstraße), Hafestraße, Franckstraße. Der Hauptbahnhof ist Hauptverteiler-Knoten.

Lenkende Maßnahmen, wie Umweltzonen oder Ökosteuren begünstigen den Umstieg. Für sich allein sind sie aber weder eine Antwort auf Fragen der Neuordnung des Verkehrs noch der Sanierung von Luft und Lärm.

Zur besseren Anbindung der regionalen Busverbindungen und des Gebiets von St. Martin/Mkrs. (eine der einwohnerstärksten und wachsenden Gemeinden des Bezirks Rohrbach) und zur Sicherung einer Schienenverbindung durch den Saurüssel ins Obere Mühlviertel ist in einem ersten Schritt die Schienenachse von Linz zumindest bis Gerling-St. Martin oder Kleinzell unbedingt erforderlich.

Wir fordern daher:

Schienenachse: Eine Schienenverbindung vom Hauptbahnhof Linz über Linz-Urfahr nach Aigen-Schlägl. Die Verbindung kann als Bahn oder Regio-Tram erfolgen. Die Mühlkreisbahn-neu mit ihrer Verbindungsspanne zum Hauptbahnhof ist zu elektrifizieren.

Bauabschnitte: Eine Errichtung in Bauabschnitten ist nur dann möglich, wenn die gesamte Trasse als Schienenverbindung gesichert ist. Ein erster Abschnitt hat zumindest vom Hauptbahnhof Linz bis nach Gerling-St. Martin zu führen.

Fahrzeit: Die Fahrzeit von Rohrbach bis Linz-Urfahr hat nicht mehr als 1 Stunde zu betragen (Linz/Urfahr – Aigen-Schlägl 1h 10 min). Um für die Ballungsraum-fernen Gebiete attraktive Bahn-Fahrzeiten zum Linzer Ballungsraum und zum Hauptbahnhof Linz zu ermöglichen, sind die durchgebundenen Mühlkreisbahn-Regionalzüge zwischen Gerling-St.Martin und dem Linzer Hauptbahnhof als Eilzüge zu führen (REX-Konzept).

Taktfahrplan und Vertaktung: Die Strecke Gerling-St. Martin – Linz-Hauptbahnhof ist im Halbstundentakt, die Strecke Aigen – Gerling-St. Martin im Stundentakt zu betreiben. Ein verdichtetes Angebot (Viertel-Stunden-Takt) während der

Hauptpendlerzeiten (Berufs- und Schülerverkehr) ist ab Gerling-St. Martin zu bewerkstelligen. Straßenbahn und Zubringerbussen sind mit der MKB-neu zu vertakten. Die Verbindung auf der verlängerten Mühlkreisbahn bis zum Hauptbahnhof muss umsteigefrei sein.

Zubringerbusse und Park & Ride: Die Regionalbuslinien sind als Zubringer zu den Bahnstationen zu betreiben. Zubringerdienste als Rufsysteme ermöglichen außerhalb der Hauptverkehrszeiten insbesondere in Randlagen die Anbindung an die Schieneachse. Park&Ride-Möglichkeiten sind auf dieses Zubringerkonzept abzustimmen.

Marketing-Konzept: Vermarktungskonzept für die Mühlkreisbahn-neu und Verknüpfung mit touristischen Angeboten der Region ist erforderlich. Vorbild können die Businesspläne mit Fahrplankonzept. der Salzburger Lokalbahn, Pinzgauer Lokalbahn und der Vischgerbahn im Südtiroler Vinschgau sein.

Haltestellen: Moderne und saubere Haltestellen und Parkplätze und ganzjährige Barrierefreiheit erhöhen die Attraktivität der Schienenachse.

Die Eckpunkte für die Zukunft der Mühlkreisbahn liegen auf dem Tisch, wenige Details sind noch abzuklären. Es ist Zeit für eine politische Entscheidung!

Linz, am 12. August 2010