



Durchbindungsvariante Hafenbahn: Auf ca. 3 km Länge führt sie weitgehend parallel zur stark befahrenen A7.

© Foto: Lukas Beurle

Mühlkreisbahn und Durchbindung bis zum Hauptbahnhof Linz – Viele offene Fragen

Lukas Beurle

Nachdem die Eisenbahnbrücke im März 2016 gesperrt und über den Sommer abgetragen worden war, war es an der Zeit, für den Neubau der Brücke eine Entscheidung zu treffen, welche Verkehrsmittel später diese Donauquerung benützen sollen. Dafür beauftragte der neue Verkehrs-Landesrat Günther Steinkellner (FPÖ) ein Schweizer Unternehmen mit der Systemstudie Mühlkreisbahn, die die Frage der Systemwahl und die Frage der möglichen Durchbindung der Mühlkreisbahn von Urfahr bis zum Linzer Hauptbahnhof klären sollte.

Demnach soll die Mühlkreisbahn mit Zweisystem-Leichtfahrzeugen (Diesel/Elektrisch) in Normalspur über die Donau und bis zum Hauptbahnhof fahren. Südlich der Donau soll die Mühlkreisbahn trotz unterschiedlicher Spurweite die geplante zweite Straßenbahnachse benützen, die hier ja weitgehend unterirdisch verlaufen soll.

Über die geplanten Maßnahmen auf der eigentlichen Strecke der Mühlkreisbahn wurden keine genaueren Angaben gemacht.

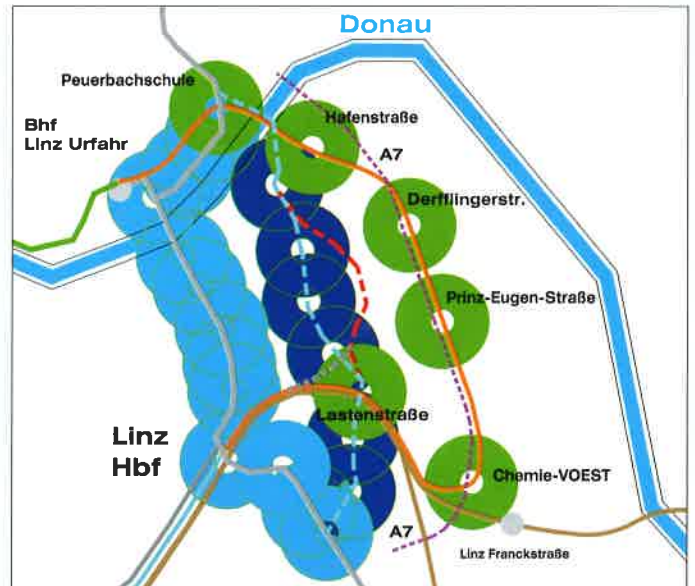
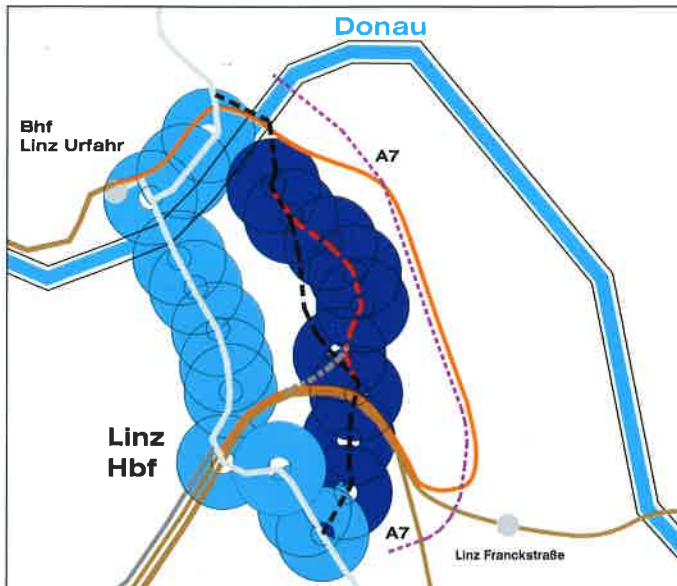
Im Zusammenhang mit dieser beabsichtigten Streckenführung stellt sich die Frage, ob diese Systemlösung geeignet ist, alle zukünftigen Verkehre aufzunehmen. So soll ja auf der zweiten Straßenbahnachse neben der Straßenbahn und der Mühlkreisbahn in Zukunft auch jene Regionalbahn eingebunden werden, die nach Gallneukirchen beziehungsweise Pregarten führen soll. Ist ein Parallelbetrieb von Straßenbahn und S-Bahn überhaupt sinnvoll? In einer ersten Reaktion äußerten Vertreter der Linz Linien Bedenken gegen diese geplante Systemlösung.

Selbst wenn man sich nur oberflächlich mit dieser Lösung auseinandersetzt, treten mehr Fragen als Antworten auf. Mit Sicherheit würde man sich mit dem Zusammenfassen aller Linien im Tunnel einen Flaschenhals schaffen, der schnell an Kapazitätsgrenzen stoßen könnte; der Mischbetrieb von Straßenbahn und S-Bahn wäre alleine schon vom Fahrplan her alles andere als optimal – ebenso der Parallelbetrieb von Hoch- und Niederflurgarnituren, die zudem ja noch unterschiedlich breit sein werden. In jedem Fall gibt es dadurch Mehrkosten in Bau und Betrieb.

Besser zwei oberirdische als eine unterirdische Schienenachse im östlichen Linzer Stadtgebiet

Auf der Linzer Seite würde es sich durch die beiden unterschiedlichen Bahnsysteme anbieten, zwei getrennte Schienentrassen durch das östliche Stadtgebiet zu führen, die noch viel stärker eine flächenhafte Erschließung des Stadtgebietes erzeugen könnten als mit der geplanten, sehr teuren unterirdischen Schienenachse. Eine davon ist heute schon weitgehend vorhanden und als Hafenbahn bekannt.

Wenn auch die Hafenbahn teilweise durch nicht sehr dichte städtische Räume führt, kann sie durch den größeren Haltestellenabstand schneller fahren und ist dadurch kaum länger unterwegs als auf einer direkten Trasse. Immerhin führt die Hafenbahn auf etwa 3 km Länge entlang der A7, wo täglich ca. 90.000 Kfz gezählt werden. Es kann sich also um



Verlauf der weitgehend unterirdisch geplanten zweiten Straßenbahnachse (dunkelblau, mit Haltestellen-Radien 400 m), über die auch die Mühlkreisbahn von Urfahr bis zum Hauptbahnhof Linz fahren soll.

© Grafik: Lukas Beurle

Mit der zusätzlichen Nutzung der Hafenbahn (grün) wäre eine viel stärkere Flächenversorgung des Stadtgebietes mit Schienenachsen gegeben und damit erstmals auch das Hafen- und Industrieviertel mit Tausenden Arbeitsplätzen an den schienengebundenen Nahverkehr angeschlossen.

© Grafik: Lukas Beurle

keine abgelegene Verkehrsachse handeln. Anbindungen der Autobahn beziehungsweise der Stadtgebiete östlich der A7 wären zu prüfen.

Direkte Umsteigemöglichkeiten zur zweiten Straßenbahnachse könnte man im Bereich der Lastenstraße und unmittelbar nördlich der Donau einrichten. Als Option für die Zukunft steht noch immer die direkte, aber deutlich teurere Trasse der City-S-Bahn zur Verfügung.

Zwei parallele Schienenachsen wären aber nur bei weitgehendem Verzicht auf die Tunneltrasse bei der Straßenbahn denkbar. Dadurch könnten mit geringeren Gesamtinvestitionskosten ein deutlich leistungsfähigeres Gesamtsystem, mehr Flächenversorgung und damit ein vom Straßennetz losgelöstes sternförmiges S-Bahn-System in Normalspur erzielt werden.

Auf einer eigenen S-Bahn-Trasse wären auch Verkehre aus anderen Bahnachsen denkbar (Westbahn, Pyhrnbahn, LILO), wo Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof Linz hinweg umsteigefreie Verbindungen auch in den Osten von Linz ermöglichen würden.

■ Eigenes Normalspurgleis über die Donau anstreben!

Demgegenüber ist bei einer getrennten Führung von Mühlkreisbahn und Straßenbahn südlich der Donau die gemeinsame Trasse auf die Donauquerung beschränkt. Hier sollen ja Straßenbahn und Mühlkreisbahn (so wie im weiteren Verlauf der zweiten Straßenbahnachse) mit Drei- beziehungsweise Vier-Schienengleis und mit dem Gleichstrom der Linzer Straßenbahn im Mischbetrieb fahren.

Hier wäre die getrennte Führung von zumindest einem Normalspurgleis auf der neuen Brücke und damit auch die Möglichkeit von unterschiedlichen Stromsystemen eine zukunftsorientierte Entscheidung. Der Verzicht auf Zweisystemfahrzeuge würde sich mit den Mehrkosten bei der breiteren Donaubrücke etwa die Waage halten. Im Hinblick auf die für ein nachhaltiges ÖV-System erforderlichen Investitionskosten im Großraum Linz in der Höhe von Hunderten Millionen Euro wäre der Aufwand für die Verbreiterung der neuen Brücke von 33 auf 37 m vernachlässigbar.

■ Stufenplan für die Attraktivierung der Mühlkreisbahn

Damit alle diese Überlegungen für eine Durchbindung der Mühlkreisbahn durch Linz Sinn ergeben, braucht es natürlich auch entlang der gesamten Strecke der Mühlkreisbahn ein zukunftsorientiertes Konzept. Nachdem hier nicht alles sofort umgesetzt werden kann, sollte dies in einem Stufenplan erfolgen.

Zu den ersten Maßnahmen gehören unter anderem die Beseitigung der Langsamfahrstellen, die Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Mühlkreisbahnhof in Urfahr (was schon vor 30 Jahren diskutiert wurde) und die Verdichtung des Fahrplanes.

In weiterer Folge sind die schon für die Regiotram geplanten Beschleunigungsmaßnahmen und auch die Elektrifizierung der Strecke anzugehen.

Ab der Einrichtung der Verbindung zum Hauptbahnhof ist auch in Urfahr diese neue Schienenachse im Straßenraum (vor allem in der Reindlstraße) zu integrieren. Spätestens dann, wenn auch von der Linzer Seite Verkehre bis Urfahr fahren sollen, ist hier die Tieflage anzustreben. Durch die Deckelbauweise könnten die dafür erforderlichen Errichtungskosten in Grenzen gehalten werden. Jedenfalls sind die Platz- und Sichtverhältnisse in Urfahr deutlich schlechter als beispielsweise in der breiten Gruberstraße, wo die Politik bisher trotzdem an einer Tunnelführung der zweiten Straßenbahnachse festhält.

Abschließend zeigt sich jedenfalls, dass alle Entscheidungen, die jetzt im Zusammenhang mit der Mühlkreisbahn und der möglichen Durchbindung durch Linz getroffen werden müssen, unter dem Zeitdruck der Brückenentscheidung stehen.

Das kann leicht dazu führen, dass nicht mit der erforderlichen Ruhe und Offenheit in alle Richtungen – das heißt ohne politische Festlegungen im Vorfeld – die beste ÖV-Lösung für Linz entwickelt werden kann.



Dipl.-Ing. Lukas Beurle

ist seit 37 Jahren in Sachen Alltagsradverkehr (Radlobby) aktiv und seit rund zehn Jahren auch bei verschiedenen Initiativen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs.

Studium des Bauingenieurwesens an der Universität in Innsbruck und seit 1997 Leiter eines Ziviltechnikerbüros in Linz im Bereich des Siedlungswasserbaus.