

LRH / Initiativprüfung / Mühlkreisbahn – Durchbindung zum Linzer Hauptbahnhof

## **Land sollte Kosten umfassend kalkulieren und wirtschaftliche Optimierung anstreben**

***Das Land OÖ will die Mühlkreisbahn attraktivieren; sie soll künftig über die neue Donaubrücke bis zum Linzer Hauptbahnhof fahren und die Trasse der neuen Schienenachse in Linz nutzen. In der den Entscheidungen zugrundeliegenden Systemstudie zur Mühlkreisbahn wurden – entgegen dem Projektauftrag – die Kosten – Verkehrswirksamkeitsverhältnisse nicht ermittelt. Vor weiteren Entscheidungen und Finanzierungsbeschlüssen des Oö. Landtags sollten die Kosten umfassend neu kalkuliert und die Schätzung für das Fahrgastpotential vertieft werden, um zu einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung zu gelangen.***

***Der Kostenanteil des Landes OÖ bei der neuen Schienenachse Linz wird voraussichtlich mindestens rd. 175 Mio. Euro betragen. Das Land sollte alle Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Optimierung des Projekts ausschöpfen; dabei kommt einer möglichst tunnelstreckenfreien Trassenführung besondere Bedeutung zu.***

Das Land OÖ beauftragte eine Systemstudie zur Mühlkreisbahn; sie will diese vom Mühlkreisbahnhof zum Hauptbahnhof durchbinden. Die Stadt Linz plant die Investitionsprojekte „Neue Donaubrücke Linz“ und „Neue Schienenachse Linz“; diese sollen vom Land OÖ mitgenutzt und mitfinanziert werden. Die Nutzung der gleichen Trasse erfordert eine organisatorische und technische Abstimmung zwischen dem Land OÖ und der Stadt Linz. Die Systemstudie zur Mühlkreisbahn verglich fünf Varianten mit dem Ziel, das beste Kosten-Verkehrswirksamkeitsverhältnis zu eruieren. Am Ende ergab die Beurteilung eine Präferenz für die „Zweissystem-Achse“, bei der die Mühlkreisbahn auf der Trasse der Neuen Schienenachse Linz mit einem Dreischienengleis und straßenbahntauglichen Fahrzeugen („Light-Rail“) geführt werden soll.

Für den Abschnitt nördlich von Rottenegg weist die Studie auf große Nachteile und Schwachstellen hin. Bisher ist noch nicht entschieden, ob die Mühlkreisbahn über den Bereich Rottenegg hinausgeführt werden soll. „Das Land OÖ sollte jetzt analysieren, ob ein wirtschaftlicher Betrieb erfolgen kann und dann entscheiden, wie das ÖV-Gesamtsystem in diesem Bereich gestaltet werden soll“, sagt LRH-Direktor Dr. Friedrich Pammer.

## **Kosten neu kalkulieren und offene Fragen vor weiteren Finanzierungsbeschlüssen klären**

Grobkostenschätzungen für die Variantenvergleiche zeigen die geringsten Investitionskosten für die Variante ohne Durchbindung der Bahn zum Hauptbahnhof aber Attraktivierung der Umstiegsstelle zur Straßenbahn in Urfahr. Die gewählte Variante würde im Bereich bis Rottenegg um 51 Mio. Euro mehr kosten. „Kalkuliert man aber mögliche Mehrkosten im Bereich der neuen Schienenachse ein, ist mit weiteren Kosten von bis zu rd. 75 Mio. Euro zu rechnen“, erklärt der LRH-Direktor.

Das Land OÖ sollte daher vor weiteren System- oder Finanzierungsentscheidungen die Kosten für die Alternativen umfassend neu kalkulieren. „Das ist auch wichtig, weil die Kostenschätzungen dem Oö. Landtag als Grundlage für Entscheidungen dienen“, sagt Pammer.

Der LRH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Fahrgastpotential bei einer Durchbindung der Bahn zum Hauptbahnhof laut Schätzungen im Vergleich zur Variante mit Umstieg in Urfahr nur um ca. 850 bis 1.290 Wege pro Werktag zunehmen würde. „Diese Fahrgastpotentialabschätzung ist angesichts der erheblichen Unterschiede in den Investitionskosten auf jeden Fall zu vertiefen“, erörtert der LRH-Direktor. Mit der Klärung dieser und auch anderer technischer Fragen sollte die fehlende Untersuchung der Kosten-Verkehrswirksamkeitsverhältnisse nachgeholt werden. Schlussendlich muss der Gesamtnutzen in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu den Infrastrukturkosten stehen.

### **Wirtschaftliche Optimierungen einleiten**

Das Land OÖ hat zugesagt, die Finanzierung der zweiten Nord-Süd-Schienenachse in Linz mit 45 Prozent zu übernehmen. „Bis zum Zeitpunkt unserer Prüfung gab es zwischen Stadt und Land noch keine verbindliche Einigung zur Trasse – insbesondere, inwieweit sie ober- oder unterirdisch geführt werden soll“, sagt Pammer. Aktuell liegen die prognostizierten Projektkosten für die „Neue Schienenachse Linz“ bei rd. 390 Mio. Euro (bei Realisierung gemäß Vorprojekt 2011); der Kostenanteil des Landes OÖ würde somit rd. 175 Mio. Euro betragen. Von weiteren Steigerungen bis zum Bauabschluss ist auszugehen.

„Aus unserer Sicht fehlen im Hinblick auf die erheblich höheren Kosten einer unterirdischen Trassenführung vertiefte Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu deren Begründung; daher sollten alle Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Optimierung – auch eine möglichst tunnelstreckenfreie Trassenführung – genutzt werden“, erörtert der LRH-Direktor.