

Umsteigesituation Mühlkreisbahnhof

Im April vor 30 Jahren erschien in den OÖ Nachrichten ein Artikel zur Mühlkreisbahn mit diesem Bild über einen möglichen Nahverkehrsknoten Urfahr-West mit bahnsteiggleichem Umsteigen von der Bahn in die Straßenbahn.



30 Jahre sind vergangen und nicht wirklich viel ist in dieser Zeit in Sachen Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs auf dieser Zielachse nach Linz weitergegangen.

Zwar fahren heute seit Einführung des Ruck-Zuck-Takts deutlich mehr Fahrgäste als 1988 und es gibt seit 2004 moderne Garnituren und in der Zwischenzeit auch höhere Bahnsteige am Mühlkreisbahnhof (und anderen Hst. der MKB). Eine wesentliche Verbesserung der Umsteigesituation in Urfahr geschweige denn eine Durchbindung der Mühlkreisbahn durch Linz bis zum Hauptbahnhof gibt es aber noch immer nicht. Und im oberen Abschnitt ist der Zustand der Mühlkreisbahn durch die seit Jahren nicht sanierten Langsamfahrstellen schlechter als vor 30 Jahren.

Wir begrüßen die grundsätzliche Bereitschaft, die Mühlkreisbahn auf ihrer gesamten Länge zu attraktivieren, halten aber die geplante Führung in Linz im Tunnel gemeinsam mit den Straßenbahnen für keine zukunftsweisende Lösung. Schon seit über einem Jahr setzen wir uns daher für die 2-Achsen-Lösung auf der Linzer Seite ein, die Kombination einer oberirdischen (zweiten) Straßenbahnachse und der Führung der S-Bahn (Mühlkreisbahn und andere Linien) auf den Gleisen der Hafentram. Diese Projektlösung hat bei Kosten, die rd. 45 % unter der geplanten Tunnellösung liegen, ein 50 % höheres Fahrgastpotential.

Bei einem derart großen Gegengewicht durch das geplant Megaprojekt Westring, das primär noch mehr Autos in die Stadt bringen wird, dürfen auf Seite des Öffentlichen Verkehrs nicht Projekte umgesetzt werden, deren Wirtschaftlichkeit gegenüber andern Lösungen deutlich zurückstehen. Im Sinne einer verantwortungsbewussten Klimastrategie müssten ÖV Projekte ganz klar vor Straßenbauprojekten angegangen werden.

Sind die Verbreiterung des Zebrastreifens beim Mühlkreisbahnhof über die Kaarstraße und die Vergrößerung der Überdachung bei der Straßenbahnhaltestelle die einzigen Maßnahmen auf Seite des Öffentlichen Verkehrs auf dieser Zielachse nach Linz als Gegenpart zum heuer geplanten Start des Baus des Westringes?

Dass von den ersten Anläufen bis zur tatsächlichen Erweiterung der Radabstellanlagen am Mühlkreisbahnhof 16 Jahre vergehen müssen, ist kein Ruhmesblatt für die Politik. Aber man muss zumindest den aktuell handelnden Politikern den Dank aussprechen, dass sie das, was ihre Vorgänger nicht geschafft haben, jetzt endlich umsetzen.

Allgemeine Überlegungen zum Umsteigen in Linz: siehe www.inamo.at/wp/wp-content/uploads/Umsteigen-%C3%96V-Linz-INAMO-Mai-2014.pdf !