



Linz am 15. April 2024

## Stadtbahnsystem Linz

### Offener Brief an die Politik in Stadt Linz und Land OÖ

#### Einleitung

Wir sind natürlich dafür, dass der öffentliche Verkehr massiv gefördert wird und die Gelder anstatt in überzogene Straßenprojekte besser in den ÖV investiert werden. Insbesondere sollen jene Projekte, die rasch und günstig umzusetzen sind, priorisiert werden. Die Entscheidungen sollen nach der Abwägung des Kosten-Nutzen-Verhältnis getroffen werden. Für bessere Akzeptanz sollte die Bevölkerung viel besser in die Projekte integriert und informiert werden.

In der Einleitung stellen wir einige Kernfragen zu der geplanten Regional Stadtbahn Linz, in den weiteren Kapiteln wenden wir uns mit detaillierten Fragen an die Entscheidungsträger:Innen.

***Die Bahntrasse soll oberirdisch durch das westliche Urfahr geführt werden. Wie wird sich das auf den restlichen Verkehr der kreuzenden Straßen auswirken?***

***Laut Medieninformationen soll am Nahverkehrsknoten Urfahr Ost (Ghf. Lindbauer) die S7 nach Gallneukirchen in die Station einfahren und in die Gegenrichtung weiterfahren. Solche Gleisführungen sind doch aus dem 19. Jahrhundert?***

***Durch die Untertunnelung der Straßenbahn in diesem Bereich werden die Umsteigezeiten verlängert und das ganze System unattraktiver. Ist ein solch riesiger doppelstöckiger Umsteigeknoten notwendig und zweckmäßig?***

***Wie wird die RegioTram im Hauptbahnhof durchgebunden? Bisher wird nur von den Bahnsteigen der Lilo, in der Peripherie des Hbf., gesprochen. Wenn hier nicht West- oder Pyhrnbahn umsteigefrei durchgebunden sind, sind 40 % der Fahrgäste in den Linzer Osten mind. 5 Minuten lang beim Umsteigen unterwegs, was einer Fahrzeit von 15 min entspricht. Das ist für so viel Geld nicht zu akzeptieren.***

***Welchen Sinn hat die geplante Parallelführung von O-Bus und S-Bahn über weite Teile der Trasse nach Urfahr? Sind hier nicht zwei konkurrierende Systeme unterwegs? Im Kosten-Nutzen-Vergleich kann das nicht im öffentlichen Interesse sein.***

***Parallel zur Industriezelle liegen die Gleise der Hafentram. Diese bestehende Infrastruktur ist vollwertig mit dem ÖBB-Netz verbunden und elektrifiziert. Wäre hier nicht eine rascher umzusetzende und günstigere Streckenführung zu finden?***

***Ist es richtig, dass die Eisenbahnbrücke nicht von Volleisenbahngarnituren befahren werden kann? Können auf der gesamten neuen Trasse nur Straßenbahnen bzw. Light Trains geführt werden?***

***Eine volleisenbahntaugliche Trasse würde das Durchfahren von Zügen von der Westbahn oder Phyrnbahn ermöglichen und somit einen echten Mehrwert für die Fahrgäste und eventuell in Zukunft auch wieder Güterverkehr bedeuten.***

In der Folge werden **einzelne Bereiche bzw. Themenfelder** zum geplanten Stadtbahnsystem (SB) in Linz angesprochen.

### **Bereich Reindlstraße in Urfahr**

Dieser Streckenabschnitt der SB im Herzen von Urfahr ist jener, der am massivsten in das städtische Gefüge bzw. das Zentrum von Urfahr eingreift.

Es soll hier ein Bereich im Zentrum von Urfahr zum Durchhaus für die SB werden, der besser für höherwertige Zwecke zur Nutzung des Stadtraumes genutzt werden sollte.

Wenn hier ein einspuriger Streckenabschnitt zwischen Wildbergstraße und Mühlkreisbahnhof unterirdisch geführt werden würde (15 min Takt Vgl Straßenbahn in Ebelsberg 8 min Takt), könnten auch die Beeinträchtigungen des Fuß-, Rad-, Öffentlichen und Autoverkehrs (v.a. an den querenden N-S-Straßen Haupt- und Wildbergstraße bzw. allgemein den vorhandenen Wegigkeiten) stark reduziert werden.

### **Nahverkehrsknoten Urfahr Ost (Ghf. Lindbauer) bei Eisenbahnbrücke**

Hier gab es ja lt. Medieninformationen schon einige unterschiedliche Varianten. Für die S7 ist laut letzten Infos beim Nahverkehrsknoten Urfahr Ost ein Stürzen der Züge vorgesehen. Es wäre schon ein Armutszeugnis für die Wertigkeit des ÖV, wenn für diese wichtige Verbindung nach Urfahr Ost / Gallneukirchen/Pregarten auf einer Neubaustrecke eine Wende der Garnituren notwendig ist, wo die angekündigte Verbindung über die kurvige Strecke bis Gallneukirchen ohnehin schon einen schweren Stand gegenüber der Autobahn A7 haben wird.

Nur 300 m weiter hat man bei der VÖEST-Brücke vor Kurzem 200 Mio Euro investiert, um den Autofahrern einfachere Ein- und Ausfädelungsvorgänge zu ermöglichen und hier will man für den ÖV einen Zwangsstopp von 2-3 min einführen.

Der Nahverkehrsknoten Urfahr Ost ist sehr großzügig und pompös geplant und es ist nicht ausgeschlossen, dass durch die unterirdischen Gänge und Aufenthaltsmöglichkeiten ähnliche Probleme entstehen werden wie im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Rudolfstraße.

Hat man aus den negativen Erfahrungen mit dieser Unterführung der aus den 70er Jahren nichts gelernt?

### **Führung der S7 am Hochwasserdamm**

Die Stadtbahntrasse im Bereich des Hochwasserdammes greift massiv in das Naherholungsgebiet der Linzerinnen ein und beseitigt bzw. behindert oder verschlechtert Wegigkeiten des Fuß- und Radverkehrs.

Bevor hier endgültige Festlegungen zu dieser Trasse erfolgen können, gilt es zahlreiche Fragen zu klären. (siehe Fragenkatalog)

## **Hafenbahn**

Wir sind fest davon überzeugt, dass die Hafenbahn schon im Zuge der aktuellen Stadtbahnprojekts für den Personennahverkehr ertüchtigt werden muss und ein Teil dieser großen Lösung sein muss.

## **Zeithorizont für ein erweitertes System**

Die Führung von neuen S-Bahn-Verbindungen auf der der Hafenbahn ist viel früher möglich, v.a. aus Richtung Hauptbahnhof Linz bis zum Posthof!

Für das Zwischenziel 2030 für die Klimaziele ist der Beitrag der Stadtbahn bei geplanter Fertigstellung nach 2030 gleich Null!

Es wird dann wahrscheinlich bis nach 2040 dauern, bis durch den Betrieb mit Millionen vom Kfz auf die Bahn verlagerten Wegen schrittweise der CO<sub>2</sub>-Rucksack der Errichtung der neuen Infrastruktur für die Stadtbahntrassen in Linz abgebaut wird, v.a. weil es ja auch im Bereich Europaplatz bzw. KUK einen großen Tunnelabschnitt geben soll.

Und je schneller Pkws mit deutlich niedrigerem Verbrauch fahren werden (der CO<sub>2</sub> Ausstoß sinkt, was allerdings noch immer sehr schleppend anläuft), desto länger wird es dauern, bis der Abbau des CO<sub>2</sub>-Rucksacks der Stadtbahnerrichtung erreicht ist.

## **Verkehrsmenge / Fahrgast-Potenzial**

In den Medien geistern Zahlen zum Fahrgast-Potenzial des Stadtbahnsystems herum, die zwischen 15.000 und 40 000 Fahrgästen pro Tag liegen.

Im Bericht des BRH vom März 2023 zu den Straßenbahnen in Graz, Innsbruck und Linz wird ein FG-Potenzial für die Stadtbahn von 12.500 und ein FG-Potenzial für die O-Busse von 20.500 /d zitiert. Das wäre bei den O-Bussen weniger als ein Zehntel der Investitionskosten je Fahrgast gegenüber dem Vergleichswert beim Stadtbahnsystem. Das gilt es aufzuklären!

Wie viele Fahrgäste sind hier für den Umsteigeknoten beim Lindbauer prognostiziert.?

Nachdem es hier doch um sehr große Investitionskosten geht, sind diese Zahlen auf eine solide Basis zu stellen.

## **Situation Hauptbahnhof Linz**

Es wird zwar von einer durchgehenden 2-gleisigen Strecke der SB im Linzer Stadtgebiet gesprochen, wie viele Gleise und Bahnsteige am Linzer Hauptbahnhof von der neuen Stadtbahnstrecke angefahren werden können, wurde aber bisher nicht genauer bekanntgegeben. Bisher wurde nur vom Sackgleis 22 bzw. von der Durchbindung der LILO (über Gleis 21) gesprochen. Wenn man hier von einem Jahrhundertprojekt spricht, muss man schon mehr als eineinhalb Gleise zu Verfügung stellen bzw. verknüpfen. Es muss im Vorfeld genau mitgeteilt werden, wie die Umsteigevorgänge bzw. Durchbindungen auf den einzelnen Strecken stattfinden werden.

## **Durchmesserlinien über neue Stadtbahnstrecken / Vollbahn / S-Bahnsystem**

Gemäß den vorliegenden Infos soll das neue Stadtbahnssystem in Linz als Straßenbahnsystem errichtet werden, was bedeutet, dass die normalen Garnituren der ÖBB dies nicht benutzen können.

Günter Steinkellner hat im Jahr 2011 als Klubobmann der FPÖ OÖ zur geplanten Trasse der City-S Bahn geschrieben: „Darüber hinaus ließen sich alle Schienenachsen, also die Westbahn, Summerauerbahn, Pyhrnbahn, Lilo und eben auch die Mühlkreisbahn miteinander verbinden. Eine ideale Lösung für Linz und ganz Oberösterreich.“

Wir gehen davon aus, dass wenn man Bahnen verbindet, diese Verbindungsstelle auch in einem Zug überfahren kann und nicht umsteigen muss.

Auch im Gesamtverkehrskonzept OÖ aus dem Jahr 1992 wird die Grundphilosophie der damals geplanten City-S-Bahn hervorgehoben: „Diese das Zentrum berührende Verbindungsbahn soll aus ALLEN Bahnrelationen die Führung von Zügen nahe zum Stadtzentrum und dadurch für viele Verkehrsteilnehmer eine umsteigefreie Anbindung ermöglichen“.

Es ist ja naheliegend, dass wenn man möglichst umsteigefreie Verbindungen anbieten will, auch möglichst viele Linien hier durchbinden muss und damit das Fahrgastpotenzial auf diesen Strecken deutlich erhöht werden kann.

Das wird aber mit dem jetzt geplanten System nur für Tram Train (Light Trains) möglich sein, also nur für den kleineren Teil der Bahnachsen, die nach Linz führen.

Bisher wird bei den Durchmesserlinien nur von der Durchbindung der LILO geredet. Dabei ist die LILO von allen Bahnlinien nach Linz diejenige Bahnlinie, die das geringste Fahrgast-Potenzial für Fahrten (nur 5 %) in den Linzer Osten hat. Die Bahnlinien Westbahn von Westen, Pyhrnbahn, Summerauerbahn und Westbahn von Osten würden aber 10 x so viele Fahrten in den Linzer Osten bringen wie die LILO. Für diese Bahnverkehre, die den überwiegenden Anteil am Zielverkehr nach Linz (von Westen und von Süden) darstellen, wird es weiterhin ein Umsteigen am Hauptbahnhof Linz geben, das Versprechen von direkten Verbindungen bis zu den Zielen also ein leeres Versprechen sein.

Solange hier die Bahnverkehre aus allen Richtungen nach Linz nicht mehrheitlich (d.h. 70-80 %) umsteigefrei an das neue Stadtbahnssystem angebunden werden können, ist noch nicht das beste System gefunden.

Bei diesen großen Kosten des Stadtbahnprojektes muss nachgewiesen werden, dass für die ÖV-Aufschließung des Linzer Osten alle möglichen Varianten mit ihren Kosten und dem Fahrgastpotenzial verglichen wurden.

## **Parallelführung S-Bahn und O-Busse**

Seit dem neuerlichen Projektsbeginn der SB im Jahr 2021 wird über eine Parallelführung von S-Bahn und O-Bussen gesprochen.

Wenn man schon in der Abstimmung zwischen Stadt und Land mit dem kleinsten gemeinsamen Nenner ein Projekt startet, ist das kein gutes Omen. Es stellt sich jetzt als massiver Fehler heraus, die

Konzession der Verbindungsbahn aufgelöst zu haben und die LINZ AG hier als Klotz am Bein auf dieser Schienenachse, die primär für überregionale Aufgaben dienen sollte, mit dabei zu haben.

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass ein derartiges System, wo sich die einzelnen Verkehrsmittel gegenseitig die Fahrgäste wegnehmen und den Betrieb gegenseitig behindern, dasjenige ist, das die meisten Fahrgäste aufweisen wird bzw. da beste Nutzen-Kosten-Verhältnis hat.

Wenn man hier außerhalb der Planungsüberlegungen in Stadt und Land an dieses Thema herangeht, wird man bei Stadt-Bahn und O-Bussen maximal Verknüpfungs- (Umsteige -) punkte schaffen, aber nicht große Abschnitte mit Parallelbetrieb.

Bei diesen aufwendigen Baumaßnahmen für die O-Busse (u.a. Verlängerung der Brückenhaltestelle Hafestraße, Verknüpfung der Oberleitungen) und die zukünftige permanente Abstimmung des Fahrbetriebes darf man sich schon fragen, ob es nicht deutlich bessere Lösungen gäbe.

### **Variante Stadtbahn über Hafenschleife**

Wenn man sich für die SB den teuren Tunnelabschnitt zwischen Westbahnstrecke und Derfflingerstraße sparen würde und dort nur die O-Busse fahren lassen würde (eine Linie zum Hbf und die 2. zum Bulgariplatz) und gleichzeitig den S-Bahnverkehr über die Hafenschleife führen würde, hat man mit 2 effizienten ÖV-Systemen einen größeren Einzugsbereich erschlossen (rd. 30-40 % höheres Fahrgastpotenzial bei ca. den gleichen Kosten).

Die S6 und S7 würden dann auch den Nahverkehrsknoten Franckstraße an der Weststrecke bedienen können und in dieser Form eine wichtige zusätzliche Verknüpfungsfunktion erfüllen.

Solange die bisher genannten Fahrgastzahlen nicht durch glaubhafte Ermittlungen revidiert werden (dzt. Verhältnis der FG-Zahlen O-Bus zu S-Bahn 1,5 zu 1 aber Investitionskosten im Verhältnis 1 zu 8), hat die S-Bahn nicht wirklich eine Berechtigung, auf so teuren Tunnelstrecken durch die Stadt zu fahren.

Die Nachteile der Umsteigenotwendigkeit für den Großteil der Fahrgäste am Hauptbahnhof würde die geringfügig längere Fahrzeit über die Hafenschleife bei weitem übersteigen.

## **Allgemein**

Es ist schon merkwürdig, dass im Zusammenhang mit dem aktuellen Projekt der Stadtbahn Linz nichts mehr in Frage gestellt werden darf!

Warum gibt es diesen Zugang nicht auch beim Radverkehr, zum Beispiel bei den Radhaupttrouten, die seit 10 Jahren in Diskussion stehen. Vom Verlagerungspotenzial liegt der Ausbau der Radhaupttrouten im Großraum Linz laut den Zahlen des Landes OÖ in einer ähnlichen Größenordnung wie das Stadtbahnprojekt, bei den möglichen Kosten aber nur bei einem Zehntel! (30.000 - 50.000 Fahrten auf den Radhaupttrouten pro Tag, Land OÖ, Pk vom 29.10.2014) Also der Kosten-Nutzen Effekt beim Radverkehr um den Faktor 10 besser!

Die wichtigste und effizienteste Entscheidung beim Verkehr im Großraum Linz im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und damit das größte Klimaschutzprojekt im Verkehrsbereich ist die Beendigung des Weiterbaus des Westrings (A26). Die Errichtung eines S-Bahn-Systems (Westast in Richtung Oberes Mühlviertel (S6)) bei gleichzeitiger Errichtung eines übermächtigen Konkurrenten A26 ist eine

Geldvernichtung par Excellence. Der Bund muss sich entscheiden, ob er das eine oder andere fördert. Und wenn man den Klimaschutz ernst nimmt, was bisher nicht der Fall ist, dann gibt es da sowieso nur eine Möglichkeit.

Niemand, der für entschlossenen Klimaschutz zum Erreichen der Pariser Klimaziele eintritt, kann und darf für den Weiterbau der A26 in Linz sein. Das Stadtbahnsystem Linz als größtes Klimaschutzprojekt zu bezeichnen, aber nicht das Klimakillerprojekt Westring anzusprechen, ist scheinheilig!  
Wir leben nicht auf 2 verschiedenen Planeten A und B!

**Anhang:** Detailfragen zum geplanten Stadtbahnsystem Linz

## **Fragen zu den einzelnen Themenbereichen des Stadtbahnsystems Linz**

Zu den einzelnen Themenbereichen ergeben sich derzeit noch eine Fülle an Fragen:

### **Kosten der Tieferlegung der Stadtbahn im Bereich der Reindlstraße**

Welche Mehrkosten stehen im Abschnitt Wildbergstraße bis Mühlkreisbahnhof für die Tieferlegung im Raum?

Ist für die unterirdische Lösung eine zweispurige oder einspurige Unterflurtrasse zugrunde gelegt worden?

Mit welcher Gesamtdauer der Unterbrechungen der Nord-Süd verlaufenden Straßen ist im Zentrum von Urfahr durch den Stadtbahnbetrieb zu rechnen? Wie viele Minuten in der Spitzenstunde?

Gibt es Berechnungen, wie das mehr an Lebensqualität und Gestaltungsspielraum für nachhaltige Straßenraumgestaltung im Zentrum von Urfahr durch eine tiefergelegte Stadtbahntrasse zu bewerten wäre?

### **Nahverkehrsknoten Urfahr Ost (Ghf. Lindbauer) bei Eisenbahnbrücke**

Welche Investitionskosten sind bei diesem Nahverkehrsknoten inkl. Tieferlegung der Straßenbahn zu erwarten?

Was werden die jährlichen Betriebskosten nur dieser Haltestelle sein?

### **Führung der S7 am Hochwasserdamm**

Wie ist der Ersatz des wegfallenden Fußweges auf der Dammkrone geplant?

Wie sind die Querungen der Fuß- und Radwege, die unter der A7 durchgehen, über den Damm geplant? Bleiben alle erhalten?

Werden für den Fuß- und Radverkehr dadurch auch Mehrwege und zusätzliche Höhenmeter erforderlich?

Werden im Zuge des Neubaues der Stadtbahnstrecke auch neue Verbindungen aus den Stadtteilen nördlich der A7 zum Donauradweg geschaffen (Höllmühlbach)?

## **Hafenbahn**

Wie wird das große FG- Potenzial im Industriegebiet ohne Hafenbahn erschlossen?

Gibt es eine Berechnung, welcher Prozentsatz der ÖV-Fahrgäste derzeit direkt, mit ein oder zweimaligem Umsteigen in das Industriegebiet gelangt? Wie wird sich das durch die ergänzenden Stadtbahn- und Buslinien verändern?

Wie wirken SB, O-Bus Linien und Buslinien zusammen?

Welches FG-Potenzial haben diese einzelnen Linien der Stadtbahn und der Linz Linien Busse?

Gibt es eine Ermittlung des FG-Potenzials von unabhängigen Stellen?

Was nicht verständlich ist, dass man nicht darüber nachdenken darf, einen Bereich (Hafenbahn) in die Überlegung mit aufzunehmen

- wo derzeit schon Schienen liegen!
- wo parallel die Hauptachse des Autoverkehrs in Linz verläuft!
- Der laut derzeitigen Planungen für den Personennahverkehr nicht mit Schienen erschlossen werden soll
- wo ein sehr wichtiges Einzugsgebiet für den schienenmäßigen Anschluss existiert

Nur weil die Politik sich herausnimmt, diesen Bereich nicht anzusehen, ist das noch kein Grund, ihn in den Variantenüberlegungen wegzulassen.

Wenn man die aufwändige Tunnellösung im Bereich Designcenter und Kepler-Klinikum nicht ausführt und dort „nur“ die O-Busse fahren lässt, kann man locker um das eingesparte Geld die Hafenbahn zum Stadtbahnprojekt dazunehmen und das ohne Zusatzkosten aber mit einem Fahrgastpotenzial, das um 25-30 % höher ist das das derzeitige Projekt.

## **Parallelführung S-Bahn und O-Busse**

Welche Mehrkosten ergeben sich bei den Baukosten für die S-Bahn, um auf den geplanten Abschnitten auch O-Busse fahren zu lassen (Haltestellen, Oberleitung, ...)?

Wo überall in Europa gibt es derartige Parallelsysteme? (Beispiele!)

Welche Erfahrungen haben die Betreiber derartiger Systeme mit dem Parallelbetrieb?

## **Verkehrsmenge / FG-Potenzial**

Wie ergibt sich das prognostizierte FG-Potenzial für die Stadtbahn Linz in Höhe von 40.000 FG pro Tag? (Verweis auf den Bericht des Bundesrechnungshof vom März 2023)

Wie ergeben sich die eklatanten Unterschiede der neuen Zahlen mit älteren Studien?  
z.B. Aussage „Nur 200 von 2.400 FG der MKB wollen zum Hauptbahnhof Linz!“ (OÖN vom 5.4.2016)

Wie groß ist das FG-Potenzial auf der Stadtbahn durch innerstädtische Wege?

Was ist die Grenze der Leistungsfähigkeit dieses Schienensystems?

Erwartetes Fahrgastpotenzial entlang der S6?

Erwartetes Fahrgastpotenzial entlang der S7?

Erwartete Passagierzahlen (Aussteiger /Einsteiger/Umsteiger) in den einzelnen Haltestellen des Stadtbahnsystems?

Erhöhtes Fahrgastpotenzial bei der S6, wenn die A26 nicht weitergebaut wird (d.h. keine Errichtung des Freinberg- und Waldeggtunnels)?

Umgekehrt: Wie viele tägliche Fahrgäste nimmt eine fertig gebaute A26 der S6 weg?

## **Situation Hauptbahnhof Linz**

Wie viele Gleise (Bahnsteige) bzw. welche Bahnsteige am Hauptbahnhof Linz werden von der Stadtbahn - Achse direkt anfahrbar sein (bzw. auch in umgekehrter Richtung)?

Aus welchen Bahnlinien muss in das neu errichtete Stadtbahnsystem umgestiegen werden?

Von welchen Bahnsteigen muss auf welche Bahnsteige gewechselt werden?

Wird es am Hauptbahnhof Linz Umsteigen am gleichen Bahnsteig geben? Für wie viele Prozent der prognostizierten Fahrgäste?

Wie hoch ist das FG-Potenzial dieser Linien für die Nutzung der Stadtbahn mit Umsteigen am Hauptbahnhof Linz?

Mit welcher Umsteigezeit wird hier im Mittel zu rechnen sein? (D.h. Summe aus Gehzeit über Unterführungen, Stiegen/Lifte und Wartezeit bis zur Abfahrt der Stadtbahn)

## **Durchmesserlinien über neue Stadtbahnstrecken / Vollbahn / S-Bahnsystem**

Aus welchen Bahnachsen nach Linz werden (umsteigefreie) Durchmesserverkehre auf den neuen Strecken möglich sein bzw. auch tatsächlich betrieben?

Ist es richtig, dass die Garnituren auf den Neubaustrecken ausschließlich als Straßenbahn nach StrabaVO fahren werden bzw. für welche Streckenabschnitte ist dies vorgesehen?

Wird die Schiene OÖ mit ihren Garnituren auf den Bahnstrecken der ÖBB fahren (zusätzlich zur Mühlkreisbahn)? Wenn ja, auf welchen?

Werden die Österreichischen Bundesbahnen Tram-Train Garnituren kaufen, die vom neuen Stadtbahnsystem auf ihre Strecken hin fahren werden bzw. umgekehrt?

Ist die 2 Jahre alte „Eisenbahnbrücke“ auf einen Eisenbahnbetrieb upzugraden, so wie es die Politik auch während des Baues der neuen Brücke immer wieder angekündigt hat?

Welche Zusatzkosten wären dafür bei der Brücke zu rechnen?

Was für Mehrkosten wären für die neuen Schienenachsen im Linzer Stadtgebiet (Regionalstadtbahn) zu erwarten, wenn man statt dem Straßenbahnsystem auf der Achse der S6 alles auf Vollbahn auslegt (D.h. Linz Hbf bis Mühlkreisbahnhof, Länge = 5,3 km) ?

Welche Mehrkosten wären zu erwarten, wenn man den Abschnitt Hafenstraße Süd bis Mühlkreisbahnhof (Länge =1,6 km) als Vollbahn auslegt (und dann bald einmal die Hafentram an diesem System anbindet) und damit die Option behält, auch wieder einmal Güterverkehr auf der Mühlkreisbahn aufzunehmen und damit die Ära des Güterverkehrs auf dieser Bahnstrecke nicht endgültig beendet?