



II-5736 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.Zl. 5905/14-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 7876
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Böhacker und Kollegen vom 28. Februar 1992,
Nr. 2529/J-NR/1992, "S-Bahn - Ausbau im Raum
Salzburg"

2522 IAB
1992-04-28
zu 2529 IJ

Zum Motiventeil darf festgehalten werden, daß das Bahnnetz rund um den Eisenbahnknoten Salzburg nicht ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen für einen speziellen Nahverkehr zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme geeignet ist.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Fortschritte macht der S-Bahn-Ausbau der Strecke Salzburg Hbf - Golling-Abtenau und wann ist mit der Aufnahme des Schnellbahnbetriebes zu rechnen?"

Im Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Golling-Abtenau sind bereits etwa 60 % des vereinbarten Bauvolumens fertiggestellt. Folgende Bauvorhaben sind ab 1992 zu realisieren:

- * Unterführung Aigner Straße L 105
- * Neubau Hst. Salzburg-Süd
- * Umbau Bf Kuchl.

Vertraglich vereinbart wurde die Attraktivierung und bedarfsorientierte Vermehrung des Angebotes im öffentlichen schienengebundenen Nahverkehr um fünf Zugpaare. Die Führung dieser zusätzlichen Züge ist 1994 beabsichtigt.

Ein Schnellbahnbetrieb ist nicht Gegenstand des diesbezüglichen Nahverkehrsübereinkommens von 1988.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Wie hoch sind derzeit die Kapazitätsreserven im Abschnitt Salzburg Hbf - Straßwalchen bzw. Salzburg Hbf - Freilassing,

- 2 -

welche Steigerungen wären hier ohne mehrgleisigen Ausbau möglich?

Welche Intervalldichte im S-Bahn Betrieb würden Ausbaumaßnahmen wie unter (2) erwähnt ermöglichen?"

Im Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Straßwalchen ist die Kapazität derzeit bereits voll ausgelastet.

Im Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Freilassing Hbf existiert derzeit noch eine Kapazitätsreserve von 12 Zügen. Eine bereits durchgeführte Betriebssimulation hat ergeben, daß bei Berücksichtigung von 2 zusätzlichen Haltestellen, in denen Eil- und Interregiozüge halten, diese Kapazitätsreserve auf 2 Züge sinkt.

Eine Intervallverdichtung - in welchem Ausmaß auch immer - ist aufgrund der Kapazitätsgrenzen ohne entsprechende Ausbaumaßnahmen nicht möglich.

Zu Frage 4:

"Welche Lärmschutzmaßnahmen wurden im Bereich der Landeshauptstadt Salzburg im Zuge von Ausbaumaßnahmen bisher ergriffen und wann und wo ist dies in Zukunft vorgesehen, beziehungsweise wie weit sind die Arbeiten an dem für Mitte 1991 versprochenen Lärmschutzkataster inzwischen gediehen?"

Auf Grundlage der in Ausarbeitung befindlichen Lärmkataster wird eine Arbeitsgruppe, die unter Federführung meines Ressorts 1991 konstituiert wurde, einen Bericht vorlegen, der unter Berücksichtigung der Dringlichkeitsreihung Vorschläge für die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen und eine Abschätzung der hiefür erforderlichen Kosten beinhaltet.

Zu Frage 5:

"Wurden schon Verhandlungen mit der DB mit dem Ziel, entweder den Personenverkehr auf der Strecke Salzburg Freilassing ganz durch die ÖBB zu übernehmen oder entsprechende Halte auf österreichischem Gebiet vorzusehen und die Grenzkontrollen in den Bahnhof Freilassing zu verlagern, aufgenommen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis? "

Im Rahmen einer Besprechung mit Vertretern der DB wurde ein

- 3 -

Anhalten der DB-Eilzüge bei den neu zu errichtenden Haltestellen zur Diskussion gestellt. Von Seiten der DB wird (unter Hinweis auf das Qualitätsprodukt "InterRegio-Zug") die Einbeziehung der IR-Züge in den Nahverkehr grundsätzlich abgelehnt.

Zu Frage 6:

"Wie hoch wären die Errichtungskosten für die auf diesem Abschnitt notwendigen Haltestellen:

Mülln / Landeskrankenanstalten

Aiglhof / Rauchmühle (im Bereich des Güterbahnhofes Lehen)

Taxham / Interspar

Liefering / Kleßheim (beim Containerterminal)

Auf dem Streckenabschnitt nach Freilassing wurde seitens des Landes Salzburg lediglich die Errichtung von zwei Haltestellen (Rudolf-Biebl-Straße und Peter-Pfenninger-Straße) beantragt.

Eine erste Grobkostenschätzung ergab einen Investitionsaufwand von etwa 300 Mio S für die Realisierung beider Haltestellen.

Zu Frage 7:

"Welche Finanzierungsmodelle kämen für diese Ausbaumaßnahmen in Betracht und welche Zeithorizonte für die Realisierung ergeben sich daraus?"

Da der Umfang der Ausbaumaßnahmen in weiteren Gesprächen mit dem Land Salzburg festzulegen ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage über Finanzierung bzw. Zeithorizont der Realisierung getroffen werden.

Zu Frage 8:

"Mit welcher sachlichen Begründung wurde den Bundesländern in letzter Zeit seitens des Bundes - im Gegensatz zu früheren Jahren in Wien und Niederösterreich - nicht mehr die Finanzierung der halben sondern nur mehr eines Drittels der Investitionskosten angeboten?"

Nahverkehrsverträge, so auch Salzburg Hbf - Golling-Abtenau, wurden mit einem Teilungsschlüssel 80 % Bund und 20 % Land bezüglich der dem Nahverkehr zuzurechnenden Investitionskosten abgeschlossen.

- 4 -

Zu Frage 9:

"Wurden Untersuchungen angestellt, ob eine Schließung des Eisenbahnringes um Salzburg (Verbindung Raum Lehen - Raum Eibsee) der abgesehen von den Vorteilen für den Nahverkehr auch eine Direktanbindung des Flughafens ermöglichen und eine erhebliche Kürzung der Aufenthalte der IC-Züge der Linie 2 ermöglichen würde, zu vernünftigen Kosten realisierbar ist; wenn nein, warum nicht?"

Das Land Salzburg trat mit den Vorstellungen des Landes über ein künftiges Verkehrsangebot im Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Freilassing, unter Berücksichtigung einer stündlichen Durchbindung von Regionalzügen aus Richtung Süden nach Freilassing und die Errichtung zweier Haltestellen an die ÖBB heran.

Für die Schließung eines Eisenbahnringes in Salzburg liegt kein Antrag des Landes vor. Von den ÖBB konnte bis dato keine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit nach einer Ringlinie in Salzburg festgestellt werden.

Zu Frage 10:

"Werden die vor einigen Jahren in die Diskussion gebrachten Pläne für eine neue Eisenbahnlinie Richtung Salzkammergut seitens Ihres Ministeriums weiterverfolgt bzw. wie ist der gegenwärtige Stand dieser Projekte?"

Die ÖBB teilen mir mit, daß ihr keine Pläne für eine neue Eisenbahnlinie Richtung Salzkammergut bekannt sind.

Zu den Fragen 11 und 12:

"Ist eine weitere Beschaffung oder Umstationierung von Nahverkehrstriebwagengarnituren mit dem für die kurzen Stationsabstände erforderlichen hohen Beschleunigungsvermögen (Derzeit nur Reihe 4020, die in Salzburg eingesetzten relativ alten 4030 entsprechen diesen Anforderungen offensichtlich nicht) für Salzburg vorgesehen?

Wie hoch sind die Kosten für die Beschaffung einer solchen Garnitur und wie wurden diese Beschaffungen bisher bei Nahverkehrsprojekten in anderen Ländern (z.B. Linz, Wien, Vorarlberg) finanziert (Eurofima, Länderbeteiligung, ÖBB-Budget, ...)?"

Der Nahverkehrsvertrag von 1988 enthält keine Beschaffung von

- 5 -

Nahverkehrstriebwagengarnituren.

Eine Umstationierung von Triebwagengarnituren der Reihe 4020 nach Salzburg ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Triebwagenreihe 4020 ist nicht mehr in Produktion.

Die Finanzierung erfolgte bisher - soweit in Nahverkehrsverträgen geregelt - zu 80 % aus ÖBB-Budgetmittel und zu 20 % aus Kostenbeteiligungen der Bundesländer.

Zu Frage 13:

"Können Sie sich eine Umschichtung eines Teils der durch einen vorläufigen Verzicht auf den Bau des Semmeringtunnels freiwerdenden Finanzmittel zugunsten des Salzburger S-Bahn-Ausbau vorstellen, zumal in § 1 des HL-Gesetzes ausdrücklich auch die Baumaßnahmen für Nahverkehrsstrecken aufgeführt sind?"

Das Projekt Semmeringtunnel ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und des Erfordernisses "Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene" ein zwingendes Gebot. Eine Zurückstellung einzelner Teile des Programmes Neue Bahn würde die zügige Neugestaltung des ÖBB-Netzes verzögern bzw. sogar verhindern.

Eine Förderung des Salzburger Nahverkehrsausbaues kann daher nicht mit negativen Auswirkungen auf die Realisierung anderer - auch für andere Bundesländer - wichtiger Bahnprojekte erfolgen.

Wien, am 24. April 1992
Der Bundesminister

