



**II-12442 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Z1. 5905/81-4-1993

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Böhacker und Kollegen vom 1.12.1993,

*Z1. 5706/J-NR/1993 "S-Bahnprojekte im
Raum Salzburg"*

5664/AB

1994-02-01

zu 5706 J

Ihre Fragen darf ich 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 Schnellbahnbetriebs mit welchen Zugintervallen zu rechnen?"

Der nahverkehrsmäßige Ausbau des Streckenabschnittes Salzburg Hbf - Golling-Abtenau schreitet planmäßig voran. Die Fertigstellung ist - wie vertraglich mit dem Land Salzburg vereinbart - für Ende 1995 vorgesehen.

Vertraglich vereinbart wurde die Attraktivierung und bedarfsorientierte Vermehrung des Angebotes im öffentlichen, schienengebundenen Nahverkehr um fünf Zugspare. Die Führung dieser zusätzlichen Züge ist 1994 beabsichtigt. Das Nahverkehrsangebot wird vs1. annähernd im Stundentakt (mit Verdichtungen in den Früh- und Abendspitzenzeiten) abgewickelt.

Zu den Fragen 2 und 3:

"In welchem genauen Umfang aufgrund welcher Vereinbarungen beteiligt sich der Bund an der Finanzierung des Projektes "Unterirdischer Lokalbahnhof?"

Bestehen bereits Vereinbarungen zwischen Bund und Land bzw. Stadt Salzburg über einen Weiterbau der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum, wenn ja, wie sehen diese genau aus, insbesondere wie ist die Finanzierung geregelt?"

- 2 -

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des Projektes "Unterirdischer Lokalbahnhof" im Rahmen des 3. Mittelfristigen Investitionsprogrammes für Privatbahnen 1991 bis 1995, welches - als Sonderregelung u.a. für die Salzburger Lokalbahn - eine Verlängerung bis 1997 beinhaltet, mit 170 MioS.

Vereinbarungen zwischen Bund und Land bzw. Stadt Salzburg betreffend Weiterbau der Lokalbahn Richtung Stadtzentrum bestehen nicht.

Zu Frage 4:

"Über welche sonstigen Ausbauvorhaben für den Schienennahverkehr im Land Salzburg wurden zwischen dem Bund und dem Land Salzburg bisher Vereinbarungen getroffen und wie sehen diese im Detail, insbesondere hinsichtlich der Finanzierung aus?"

Ein Nahverkehrsübereinkommen zwischen Bund und Land Salzburg liegt derzeit nur für den Abschnitt Salzburg Hbf - Golling - Abtenau (Teilungsschlüssel 80 % Bund und 20 % Land bezüglich der dem Nahverkehr zuzurechnenden Investitionskosten) vor. Darüberhinaus werden gegenwärtig Planungen zur Ermöglichung eines Nahverkehrs im Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Freilassing geführt.

Zu Frage 5:

"Welche Pläne bestehen für eine weitere Kapazitätssteigerung der Strecke Salzburg - Hallein - Bischofshofen - Schwarzach, die im Zuge der Probleme mit dem Lofer-Transit möglicherweise demnächst ein starkes zusätzliches Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben wird?"

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Salzburg Hbf - Schwarzach-St. Veit sind kurz- bis mittelfristig folgende Prioritätsmaßnahmen vorgesehen:

- Rasche Umsetzung eines neuen Betriebsführungssystems mit modernster Sicherungstechnik,*

- 3 -

- *Entsensibilisierung kapazitätsminimierender Knoten (Bereiche),*
- *Neukonzeption der sicherungstechnischen Blockteilung zur Ermöglichung einer dichteren Zugfolge,*
- *Realisierung von zusätzlichen Überleitstellen für optimale Flexibilität,*
- *Modernisierung der Infrastruktur auf der Strecke und in den Verkehrsstellen.*

Erst als langfristige Konsequenz einer drastischen Verkehrszunahme erscheint allenfalls die Zulegung weiterer Streckengleise problemlösend.

Zu Frage 6:

"Werden insbesondere Untersuchungen darüber angestellt, unter welchen Bedingungen eine Schließung des Eisenbahn rings um Salzburg (Verbindung Raum Lehen - Raum Elsbethen), der abgesehen von der Kapazitätssteigerung und 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, realisierbar ist; wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?"

Das Land Salzburg hat bis dato kein Interesse an einem "Eisenbahn ring um Salzburg" angemeldet. Auch von den ÖBB ist derzeit kein dringender Bedarf für eine derartige Maßnahme zu sehen. Es wurden daher auch keine Untersuchungen in dieser Richtung angestellt.

Für den Streckenabschnitt Salzburg Hbf - Freilassing wurde seitens der ÖBB ein Maßnahmenkatalog - ausgehend von Vorstellungen des Amtes der Salzburger Landesregierung - bezüglich eines möglichen Nahverkehrs erstellt.

Die Bestandsanalyse der Infrastruktur, Ausbauvoraussetzungen, anfallende Investitionen und eine mögliche terminliche Umsetzung sind in diesem Maßnahmenkatalog enthalten.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Ist es richtig, daß die Planungen für die Neutrassierung des Abschnittes Salzburg - Attnang-Puchheim bislang keine brauchbaren Ergebnisse geliefert haben und daher praktisch "auf Eis" gelegt wurden, wenn nein, wie sieht der aktuelle Planungsstand in diesem Bereich aus?"

Es ist nicht richtig, daß die Planungen für den genannten Streckenabschnitt "auf Eis" gelegt wurden. Vielmehr ist es notwendig, für die Erarbeitung eines der Leistungserhöhung der Schiene dienenden neuen Streckenabschnittes umfangreiche Untersuchungen durchzuführen.

So erfolgten bisher die Erhebung des Raumes mit der Erarbeitung eines sogenannten Konfliktzonenplanes sowie Variantenvoruntersuchungen. Vor einer Vertiefung der Variantenuntersuchungen und einer weiteren Selektion ist es unabdingbar, die verkehrsbezogenen Grundlagen (künftige Personen- und Güterverkehrsströme sowie die daraus resultierenden Zugzahlen) auf die geänderten verkehrspolitischen Bedingungen infolge politischer Veränderungen in den Nachbarstaaten Österreichs abzustimmen.

Zu Frage 8:

"Welche konkreten Baumaßnahmen wurden 1993, welche werden in den nächsten beiden Jahren im Land Salzburg im einzelnen seitens der ÖBB bzw. HL-AG durchgeführt und welche Kosten werden hierdurch entstehen?"

Seitens der ÖBB sind nachstehende Baumaßnahmen zu nennen:

- Nahverkehrsausbau Salzburg Hbf - Golling-Abtenau, Realisierung 1988 - 1995, Investitionen 834,3 Mio S.*
- Busterminal Salzburg, Realisierung 1994/1995, Kostenanteil der ÖBB ca. 152 Mio S.*
- Ausbau der Tauernachse, Realisierung 1988 - 2000, Investitionen im Land Salzburg rd. 2 Mrd. S.*

Der HL-AG wurden - betreffend das Bundesland Salzburg - ausschließlich die Planungen für den Abschnitt Salzburg - Attnang-Puchheim übertragen.

- 5 -

Zu Frage 9:

"Ist es richtig, daß das Land Salzburg - wie alle anderen Länder auch - von Ihnen derzeit zur Verwendung der Mittel, die es aufgrund der Mineralölsteuererhöhung erhält, für die "Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" bei den ÖBB aufgefordert wird, obwohl die Zweckbindung laut Gesetzestext ausdrücklich zusätzliche Maßnahmen im Personennahverkehr, also Infrastrukturinvestitionen, nicht aber Defizitabdeckungen vorsieht, wie dies auch vom Finanzminister in einer Anfragebeantwortung (5067/AB) klargestellt wurde, wenn ja, wie begründen Sie dies?"

Das ist nicht richtig.

Der Mehrertrag der Mineralölsteuer "für Zwecke der zusätzlichen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs" zu verwenden. Diese Textierung schließt sowohl die Bestellung von Personennahverkehrsleistungen bei den ÖBB oder anderen Verkehrsunternehmen als auch die Finanzierung von Nahverkehrstriebwagen bei den ÖBB oder anderen Unternehmen wie eine Mitfinanzierung einer Infrastruktur (bei den ÖBB grundsätzlich Bundesangelegenheit) ein. Ich dränge auf eine widmungsgemäße Verwendung dieser Mittel.

Zu Frage 10:

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

Diese Frage kann ich nur verneinen, da der Nationalrat in der ASFINAG-Novelle 1991 ausdrücklich auch die Finanzierung des Projektes "Neubau Semmeringtunnel" der ASFINAG aufgetragen hat (Artikel VII § 1 Absatz 2).

Wien, am 31. Jänner 1994

Der Bundesminister

