

II-5046 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr 2529/J

1992 -02- 28

A N F R A G E

der Abgeordneten Böhacker, Haigermoser, Rosenstingl, Mag. Peter
an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend den S-Bahn - Ausbau im Raum Salzburg

Infolge der ständig steigenden Bevölkerungszahlen im Raum Salzburg droht der motorisierte Individualverkehr völlig zusammenzuberehen. Diesbezügliche Untersuchungen zeichnenet durchwegs regelrechte Katastrophenszenarien als Ergebnis.

Täglich strömen ca. 40.000 Pendler in die Stadt, dazu kommen noch ca. 120.000 'Binnenpendler' innerhalb der Stadt, die die Verkehrswege dann zu den Stoßzeiten endgültig verstopfen. Das führt trotz verstärkter Anlage von Busspuren dann auch zum Zusammenbruch des öffentlichen Verkehrs, da die Busse ebenfalls im Stau steckenbleiben.

Andererseits gibt es schon heute ein relativ dichtes Bahnnetz rund um den Eisenbahnknoten Salzburg, das auch für den Nahverkehr verstärkt genutzt werden sollte.

Die Strecke Salzburg-Freilassing stellt dabei ein besonderes Problem dar: einerseits ließe sich die 30-minütige Wendezeit der Regionalzüge in von Zell/See bzw. Golling nützen, um noch einige Haltestellen im Stadtgebiet zu bedienen (im Einzugsbereich dieser Strecke liegen 31 Schulen und leben 40.000 Menschen), andererseits aber wird diese Strecke derzeit im Personenverkehr ausschließlich von der DB - selbverständlich auch zu deren Tarifen - betrieben, die Züge halten auf österreichischem Gebiet nicht einmal.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

Anfrage:

- 1.) Welche Fortschritte macht der S-Bahn- Ausbau der Strecke Salzburg Hbf - Golling-Abtenau und wann ist mit der Aufnahme des Schnellbahnbetriebs zu rechnen?
- 2.) Wie hoch sind derzeit die Kapazitätsreserven im Abschnitt Salzburg Hbf - Straßwalchen bzw. Salzburg Hbf. - Freilassing, welche Steigerungen wären hier ohne mehrgleisigen Ausbau möglich?
- 3.) Welche Intervalldichte im S-Bahn Betrieb würden Ausbaumaßnahmen wie unter (2) erwähnt ermöglichen?
- 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?
- 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?

- 6.) Wie hoch wären die Errichtungskosten für die auf diesem Abschnitt notwendigen Haltestellen:
Mülln / Landeskrankenanstalten
Aiglhof / Rauchmühle (im Bereich des Güterbahnhofs Lehen)
Taxham / Interspar
Liefering / Kleßheim (beim Containerterminal)
- 7.) Welche Finanzierungsmodelle kämen für diese Ausbaumaßnahmen in Betracht und welche Zeithorizonte für die Realisierung ergeben sich daraus?
- 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?
- 9.) Wurden Untersuchungen angestellt, ob eine Schließung des Eisenbahnrrings um Salzburg (Verbindung Raum Lehen - Raum Elsbethen), 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?
- 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?

- 11.) 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?
- 12.) Wie hoch sind die Kosten für die Beschaffung einer solchen Garnitur und wie wurden diese Beschaffungen bisher bei Nahverkehrsprojekten in anderen Ländern (zB.Linz, Wien, Vorarlberg) finanziert (Eurofima, Länderbeteiligung, ÖBB-Budget,...)?
- 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-Ausbaus vorstellen, zumal in §1 des HL-Gesetzes ausdrücklich auch die Baumaßnahmen für Nahverkehrsstrecken aufgeführt sind?