

333/J XXII. GP

Eingelangt am 29.04.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Prähauser

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Beteiligung des Bundes an der Verlegung der Schienentrassse der Salzburger Lokalbahn

angesichts der Hangrutschung am Haunsberg

Seit August 2002 hat sich die Hangrutschung Fürwag Süd am Haunsberg bei Salzburg wieder in Gang gesetzt. Mehrere geotechnische Gutachten haben gezeigt, dass trotz umfangreicher Sanierungsversuche die Hangrutschung mit technischen Mitteln nicht ausreichend stabilisiert werden kann. Dadurch ist der sichere Fahrbetrieb der Salzburger Lokalbahn, deren Schienentrassse am Fuße des Hanges entlangführt, gefährdet. Die Salzburger Lokalbahn ist eine Privatbahn mit einer überaus wichtigen Verkehrsfunktion im Salzburger Zentralraum. Die ziviltechnischen Gutachten gehen davon aus, dass noch binnen Jahresfrist deutlich merkbare Verformungen am Gleiskörper der Lokalbahn auftreten werden. Binnen eines weiteren Jahres dürften derart gravierende Schäden eintreten, dass kein Verkehr der Lokalbahn mehr möglich sein wird.

Die Salzburger Lokalbahn befördert pro Jahr 4,2 Millionen Fahrgäste und 360.000 Tonnen Fracht im Güterverkehr. Gäbe es die Lokalbahn nicht, so müsste die durch den Straßenverkehr ohnedies stark belastete Region nördlich der Landeshauptstadt zusätzliche 1,9 Millionen PKW-Fahrten und 33.000 LKW-Fahrten pro Jahr in Kauf nehmen. Dieser zusätzliche Verkehr im Bereich des MIV, des Güterverkehrs und des Busersatzverkehrs würden zu einer erheblichen Mehrbelastung an Lärm- und Schadstoffemissionen führen. Insgesamt wäre mit einer jährlichen Zunahme des Kohlendioxyd-Ausstoßes in einer Größenordnung von 13.700 Tonnen zu rechnen, die Mehrbelastung bei Kohlenmonoxyd läge bei 206 Tonnen, jene bei den Stickoxyden bei 121 Tonnen, jene an Stäuben bei 4 Tonnen. Neben der massiven Zunahme des Individual- und des Güterverkehrs wäre auch mit einer wesentlichen Verschlechterung der Standortattraktivität der Gemeinden entlang der Lokalbahn zu rechnen.

Um das Aus für die Lokalbahn zu verhindern gibt es die Möglichkeit die Schienentrassse der Lokalbahn über eine Strecke von zwei Kilometer in eine angrenzende Au zu verlegen. Bei dieser kostengünstigsten Variante beträgt die Vorlaufzeit für die Planungen und Vorbereitungen rund ein Jahr, die Bauzeit würde ein weiteres Jahr in Anspruch nehmen. Die geschätzten Netto-Gesamtkosten betragen 10 bis 12 Millionen Euro. Angesichts des rutschenden Hanges, der in etwa zwei Jahren die Fortführung des Betriebes der Lokalbahn unmöglich machen wird, herrscht dringender Handlungsbedarf aller Beteiligten. Nur wenn

unverzüglich mit den Planungen begonnen und die Finanzierung sichergestellt wird, ist die Lokalbahn noch zu retten.

Ihr Vorgänger - Mathias Reichhold - hat in mehreren Gesprächen mit Vertretern der Salzburger Landesregierung seine grundsätzliche Bereitschaft zur Finanzierung der Hälfte der Verlegungskosten aus Bundesmitteln zugesichert.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Werden Sie sich entsprechend den Zusagen ihres Vorgängers weiterhin dafür einsetzen, dass die Republik Österreich entsprechend dem im Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehenen Finanzierungsschlüssel die für die dringend notwendige Trassenverlegung der Salzburger Lokalbahn erforderlichen anteiligen Kosten übernimmt?
2. Wenn ja, haben Sie diesbezüglich bereits die Zusicherung des Finanzministeriums über die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel?
3. Wenn nein, warum nicht?