

## **Bericht**

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Stöllner und Rieder (Nr. 320 der Beilagen) betreffend umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg rund um Steindorf bei Straßwalchen

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 8. Mai 2019 mit dem Antrag befasst.

In seiner einleitenden Wortmeldung stellt Abg. Stöllner die Inhalte des gegenständlichen Antrages ausführlich dar und erläutert die einzelnen Antragspunkte. Insgesamt spricht sich Abg. Stöllner für die Erhaltung und Aufwertung des Knotens Steindorf aus. Er spreche sich nicht gegen einen Bahnhof in Neumarkt aus, jedoch dürfe im Gegenzug nicht Steindorf geopfert und abgewertet werden. In den vergangenen 20 Jahren sei hinsichtlich des Infrastrukturausbaus einiges verschlafen worden und es gelte nun, diesen Rückstand aufzuholen. Ungeachtet des Umstandes, dass ein genehmigtes Projekt vorliege, sei es noch nicht zu spät, einige Korrekturen vorzunehmen. An Landesrat Mag. Schnöll richtet er die Frage, wie hoch der Kostenanteil des Landes für die geplanten Maßnahmen sei. Darüber hinaus ersucht er um Auskunft über die Entscheidungsgrundlagen für den Ausbau des Bahnhofes Neumarkt als Knotenpunkt.

Abg. Scheinast sagt, dass der Personenverkehr gemeinsam mit dem Güterverkehr betrachtet werden müsse. Allein in Steindorf würden pro Jahr 7.000 Waggons abgefertigt, die quer über die Schienen der Westbahn verschoben werden müssten, damit sie bei der Firma Lagermax entladen werden könnten. Für die Verkehrsplanung sei es eine Herausforderung, dies alles zu berücksichtigen, damit der Verkehr entsprechend funktioniere. Eine Verbesserung der Situation auf der Westbahn sehe er in der Errichtung des dritten Gleises bzw. der Elektrifizierung Richtung Friedburg und in weiterer Folge nach Braunau. An die Experten richtet er die Frage, wo im Flachgau der bessere Schnittpunkt zwischen Schienen- und Busverkehr bestehe.

Abg. Ing. Wallner betont die Wichtigkeit der Westbahnstrecke und Einbindung der Mattigtalbahn sowie die Durchbindung in die Stadt Salzburg für die Region. Er unterstütze deshalb die geplanten Maßnahmen, jedoch sei es ebenso wichtig, die bestehende Infrastruktur aufrecht zu erhalten und nicht zu verschlechtern sowie für zukünftige Planungen offen zu halten. An die Experten richtet er Fragen nach den Entscheidungsgrundlagen bei den Bahnhöfen Neumarkt bzw. Steindorf und des Gleises der Firma Lagermax. Insgesamt sei es für ihn von zentraler Bedeutung, bestmögliche Lösungen für den nördlichen Flachgau im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere des regionalen Schienenverkehrs zu schaffen.

Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner erklärt, dass angesichts des zunehmenden Individualverkehrs und des Staus die Schaffung eines funktionierenden öffentlichen Personennahverkehrs enorm wichtig sei. Es sei nicht nachvollziehbar und einzusehen, dass das Angebot an Zughalten im Bahnhof Steindorf so stark gekürzt bzw. ausgedünnt werde. Jede Maßnahme, die zu einer Verbesserung des Angebotes führe, werde unterstützt. An die Experten - insbesondere an Herrn Aigner - richtet sie die Frage nach dem ursprünglich geplanten und in der Einreichplanung nun nicht enthaltenen Wechselgleises und den damit verbundenen Vorteilen, des Inselbahnsteiges im Bahnhof Steindorf sowie des Anschlussgleises der Firma Lagermax.

Zur Frage der Entscheidungsgrundlagen für den Ausbau des Bahnhofes Neumarkt als Knotenpunkt erklärt DI Höss (ÖBB), dass nach einer Potenzial- und Umfeldanalyse unter Berücksichtigung der aktuellen Bevölkerungssituation und auch der Bevölkerungsentwicklung im Raum Neumarkt/Köstendorf dem Bahnhof Neumarkt der Vorzug gegeben worden sei. Steindorf verfüge weiters über einen großen Güterumschlag, dessen Kombination mit dem Personennahverkehr zu gewissen Problemen führe, die nur mit einem kostenaufwändigen Ausbau zu lösen wären. Steindorf weise im Vergleich zu Neumarkt eine geringere Erreichbarkeit und Zukunftsträchtigkeit auf und ein Ausbau wäre mit hohen Kosten verbunden. Deshalb habe man sich für den Knoten Neumarkt/Köstendorf entschieden. Zum Punkt 1.1 des gegenständlichen Antrages erklärt DI Höss, dass dieser obsolet sei, weil die Errichtung dieser Weichenverbindung voraussichtlich für das Jahr 2020 geplant sei. Die Punkte 1.5 (Drittes Gleis) und 1.7 (Elektrifizierung bis Friedburg) würden dem genehmigten Projekt entsprechen. Ein zusätzlicher Inselbahnsteig in Steindorf an der Westbahnstrecke sei aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Sollte sich aufgrund der Verkehrsentwicklung die Notwendigkeit ergeben, so sei eine Umsetzung auch später möglich. Der geforderte Personendurchgang sei mit Kosten zwischen € 5 Mio. und € 6 Mio. verbunden, jedoch aufgrund des Fahrgastaufkommens derzeit nicht zu rechtfertigen. Die Kosten müssten von der Gemeinde Straßwalchen übernommen werden. Die Errichtung dieses Personendurchganges unter dem Verschubbereich sei jedoch zu einem späteren Zeitpunkt immer noch möglich. In Beantwortung der Frage, welche Maßnahmen notwendig seien, um den Inselbahnsteig in Steindorf im Zuge des jetzigen Projektes zu realisieren, erklärt DI Höss grundsätzlich, dass Steindorf zum einen eine Umsteigerelation sei und zum anderen durch die im Sommer beginnenden Baumaßnahmen keinerlei zukünftige Maßnahmen, wie der Inselbahnsteig in Steindorf, verunmöglicht würden. Da die Genehmigungen für das vorliegende Projekt bereits erteilt seien und sich das Projekt in der Ausschreibungsphase befinde, würde eine Änderung erhebliche Verzögerungen nach sich ziehen. Darüber hinaus müssten die bereits abgeschlossenen Verhandlungen zwischen den ÖBB und den Ländern Salzburg und Oberösterreich neu aufgerollt werden. Er betont, dass eine spätere Errichtung eines Inselbahnsteiges möglich sei. Zur Frage hinsichtlich der Einbindung des Güterverkehrs der Firma Lagermax erklärt DI Höss, dass weder derzeit noch zukünftig Kapazitätsprobleme vorlägen. Die ÖBB würden einer Einbindung nicht entgegenstehen, jedoch müsste die Antragstellung und die Kostentragung von Dritten übernommen werden.

Herr Aigner (Verkehrsexperte) erklärt, dass die Errichtung eines Inselbahnsteiges in Steindorf nach Abschluss der Bauarbeiten es ermöglichen würde, dass wieder Züge halten könnten bzw. die Züge Salzburg-Linz-Salzburg für die Pendler und Schüler einzubinden. Mit der Nichterrichtung der Bahnsteiganlage beraube man sich der baulichen Möglichkeit, den Verkehr in Steindorf zu verdichten. Seiner Meinung nach hätten beide Bahnhöfe (Neumarkt und Steindorf) ihre Berechtigung und es bestehe keine Konkurrenz. Es sei richtig, Neumarkt auszubauen, jedoch nicht auf Kosten von Steindorf, wo geplant sei, die Zughalte bis 2025 von 85 auf 32 zu reduzieren. Um das zu verhindern, sei die Errichtung des Inselbahnsteigs notwendig. Zur Entscheidung, den Knoten in Neumarkt zu errichten, erklärt Herr Aigner, dass in der Studie nur die Haushalte in Straßwalchen und Neumarkt einbezogen worden seien, jedoch nicht das gesamte Einzugsgebiet in Oberösterreich. Diese Pendler seien also nicht berücksichtigt worden. Dazu repliziert DI Höss, dass auf diese Pendler nicht vergessen worden sei. Der Bahnhof Friedburg werde ausgebaut und attraktiviert und eine Park & Ride-Anlage errichtet. Die Pendler könnten somit direkt in Friedburg in die S-Bahn einsteigen.

DI Seyringer (Referat 6/06) erklärt zur Frage der Verknüpfung von Schienenpersonennahverkehr und Busverkehr, dass sowohl Neumarkt als auch Steindorf über Gemeindestraßen erschlossen würden, die aufgrund der Querschnitte geeignet seien, den Regionalbusverkehr abzuwickeln. Der Bahnhof Neumarkt sei von beiden Seiten erschlossen, während in Steindorf die Erschließung nur von einer Seite erfolge. Grundsätzlich sei eine beidseitige Erschließung in Steindorf möglich, jedoch mit einem hohen Kostenaufwand, weil die Unterführung sehr lang ausgeführt werden müsse, um die Gleisachsen zu queren. Auf die Anmerkung von Abg. Stöllner, dass Steindorf als Umsteigestelle für den Regionalbusverkehr besser geeignet sei, weil die Busse Richtung Osten einen Umweg durch das Wohngebiet in Neumarkt nehmen müssten, führt DI Seyringer (Referat 6/06) aus, dass die Busse zwar nach Neumarkt einen längeren Weg zu fahren hätten, dieser jedoch auf dem höherrangigen Straßennetz zurückgelegt werde.

Über Befragen von Abg. Scheinast erklärt Herr Mackinger (Verkehrsexperte), dass es ein Gesamtprojekt gegeben habe, das den Ausbau von Neumarkt und Steindorf vorgesehen habe. Dieses Gesamtprojekt sei nun auf ein bestimmtes Fahrplanmodell reduziert worden. Es sei jedoch gefährlich, Infrastrukturmaßnahmen auf eine Fahrplanperiode zu gestalten. Seiner Meinung nach müssten Infrastrukturmaßnahmen mehrere Optionen, insbesondere beim Fahrplan, offenlassen. Die Einbindung des Güterverkehrs der Firma Lagermax durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen würde die Kapazität im Bahnhof Steindorf erhöhen und somit auch dem S-Bahn-Verkehr zugute kommen. Seiner Meinung nach liege die Verantwortung nicht bei der Firma Lagermax, sondern bei den ÖBB. Hinsichtlich der Bus-Verknüpfung hält er fest, dass der Bahnhof Steindorf die logische Drehscheibe für den Busverkehr aus Oberösterreich sei. Die Verlegung nach Neumarkt würde zu Umwegen durch das Zentrum von Straßwalchen und zu Stauungen führen. Je näher die Busverbindungen an die nächstgelegene Bahnstation angeschlossen seien, desto sicherer sei der Anschluss an den S-Bahn-Verkehr.

Landesrat Mag. Schnöll erklärt zur Frage der Verlegung des Knotens von Steindorf nach Neumarkt, dass eine Studie die Vorteile von Neumarkt nenne, die nicht von der Hand zu weisen seien. Er spreche sich grundsätzlich dafür aus, die bestehenden Halte im Land Salzburg bestens zu bedienen. Der Punkt 1.1 sei aus seiner Sicht bereits berücksichtigt. Die Punkte 1.2, 1.3 und 1.4 seien hinsichtlich Steindorf/Straßwalchen sehr konkret formuliert. Er ersuche um eine pauschalere Formulierung, damit gemeinsam mit der Gemeinde überlegt werden könne, wie die Adaptierung von Steindorf/Straßwalchen erfolgen könne, damit auch zukünftigen Plänen Rechnung getragen werden könne. Er werde sich weiterhin für Steindorf/Straßwalchen einsetzen und nicht akzeptieren, dass alles auf Neumarkt konzentriert werde und Steindorf/Straßwalchen aufgelassen bzw. das Angebot ausgedünnt werde. Zu den Kosten des genehmigten Projektes führt Landesrat Mag. Schnöll aus, dass das Land Salzburg sich in unterschiedlichen Ausmaßen an den Kosten beteilige. Die größten Positionen seien die Attraktivierung der Bahnhöfe Steindorf und Neumarkt sowie der dreigleisige Nahverkehrsausbau Steindorf-Neumarkt. Das Land übernehme hier Kosten in Höhe von 20 %, 80 % würden von den ÖBB getragen. Der begleitende Radweg Steindorf-Neumarkt mit rund € 966.000,- würde ausschließlich vom Land finanziert. An den Projekten „Vorplatz Neumarkt“ bzw. „Vorplatz Steindorf“ sowie Busterminal Neumarkt beteiligten sich auch die Gemeinden Neumarkt und Straßwalchen. Bei Gesamtkosten von insgesamt rund € 57,3 Mio. würden auf das Land rund € 12,7 Mio. entfallen. Landesrat Mag. Schnöll sagt zu, den Landtagsparteien eine entsprechende Übersicht zur Verfügung zu stellen.

Abg. Ing. Wallner bringt für die ÖVP folgenden Abänderungsantrag als Erledigungsvorschlag ein:

Die Landesregierung wird ersucht, mit den zuständigen Stellen in Verhandlungen zu treten, um umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg auf den Bahnstrecken rund um den Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen zu schaffen, konkret:

1. Bei der Einfahrt in den neuen dreigleisigen Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist zusätzlich zu den bereits geplanten Gleisverbindungen eine Gleisverbindung in Richtung Steindorf zwischen den beiden Streckengleisen von Seekirchen kommend vorzusehen, sodass vorerst noch Dieselmotoren, die auch nach 2022 noch bis Braunau fahren müssen und langsame Güterzüge mit Diesel- oder Elektrolokomotiven, die aus Richtung Salzburg kommen, früher die Durchzugsgleise der Westbahnstrecke verlassen können bzw. später in diese wieder einfädeln können.
2. Die Infrastruktur am Bahnhof Steindorf ist so zu errichten, dass bei grundlegenden Änderungen der Anforderungen an die Infrastruktur die Errichtung eines zweiten Inselbahnsteiges samt Personentunnel auch später modular umsetzbar ist.
3. Das neu zu schaffende dritte Gleis zwischen Bahnhof Steindorf und Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist unverändert zu errichten, damit die Züge in Richtung Mattigtal früher aus

der Westbahn ausfädeln bzw. später in die Westbahn einfädeln können und folglich neben Personenzügen auch Güterzüge rascher die Durchzugsgleise räumen bzw. Verschiebewegungen im Bahnhof Steindorf entfallen können.

4. Es wird ersucht, sich gemeinsam mit den ÖBB und mit der Fa. Lagermax in Verbindung zu setzen, um Lösungen für eine mögliche Adaptierung des Anschlussbahngleises Lagermax zu besprechen.
5. Die Elektrifizierung ist vorerst zur Optimierung des Bahnhofs Steindorf zumindest bis Friedburg herzustellen, damit die Funktionalität unabhängig von den Fristigkeiten der Streckenelektrifizierung bis Braunau gewährleistet ist.

Zum Abänderungsantrag der ÖVP und den Ausführungen von Landesrat Mag. Schnöll hält Abg. Stöllner fest, dass das Land Salzburg mit Millionenbeträgen eine Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs finanziere.

Im weiteren Verlauf der Debatte werden von den Abgeordneten noch diverse Detailfragen an die Experten gerichtet und diese ausführlich erörtert.

In der Abstimmung wird der Abänderungsantrag der ÖVP mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - zum Beschluss erhoben.

Gemäß § 49 Abs. 2 Landtags-Geschäftsordnungsgesetz wird Abg. Ing. Wallner als Berichterstatter namhaft gemacht.

Abg. Stöllner kündigt die Einbringung eines Minderheitsberichtes an.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird ersucht, mit den zuständigen Stellen in Verhandlungen zu treten, um umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg auf den Bahnstrecken rund um den Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen zu schaffen, konkret:

1. Bei der Einfahrt in den neuen dreigleisigen Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist zusätzlich zu den bereits geplanten Gleisverbindungen eine Gleisverbindung in Richtung Steindorf zwischen den beiden Streckengleisen von Seekirchen kommend vorzusehen, sodass vorerst noch Dieselszüge, die auch nach 2022 noch bis Braunau fahren müssen und langsame

Güterzüge mit Diesel- oder Elektrolokomotiven, die aus Richtung Salzburg kommen, früher die Durchzugsgleise der Westbahnstrecke verlassen können bzw. später in diese wieder einfädeln können.

2. Die Infrastruktur am Bahnhof Steindorf ist so zu errichten, dass bei grundlegenden Änderungen der Anforderungen an die Infrastruktur die Errichtung eines zweiten Inselbahnsteiges samt Personentunnel auch später modular umsetzbar ist.
3. Das neu zu schaffende dritte Gleis zwischen Bahnhof Steindorf und Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist unverändert zu errichten, damit die Züge in Richtung Mattigtal früher aus der Westbahn ausfädeln bzw. später in die Westbahn einfädeln können und folglich neben Personenzügen auch Güterzüge rascher die Durchzugsgleise räumen bzw. Verschiebewegungen im Bahnhof Steindorf entfallen können.
4. Es wird ersucht, sich gemeinsam mit den ÖBB und mit der Fa. Lagermax in Verbindung zu setzen, um Lösungen für eine mögliche Adaptierung des Anschlussbahngleises Lagermax zu besprechen.
5. Die Elektrifizierung ist vorerst zur Optimierung des Bahnhofs Steindorf zumindest bis Friedburg herzustellen, damit die Funktionalität unabhängig von den Fristigkeiten der Streckenelektrifizierung bis Braunau gewährleistet ist.

Salzburg, am 8. Mai 2019

Der Vorsitzende:  
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:  
Ing. Wallner eh.

**Beschluss des Salzburger Landtages vom 5. Juni 2019:**

Der Antrag wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - zum Beschluss erhoben.

## **Minderheitsbericht**

der Abg. Stöllner und Rieder betreffend umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg rund um Steindorf bei Straßwalchen

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich am 8. Mai 2019 mit dem Antrag betreffend umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg rund um Steindorf bei Straßwalchen befasst.

Der Eisenbahnknoten Bahnhof Steindorf wurde nach Neumarkt am Wallersee verlegt. Zu diesem Zweck sind umfangreiche Bauarbeiten vorgesehen, deren Auswirkungen mittelfristig bei einem weiteren Wachstum des Flachgaus zum Kollaps des ÖPNV auf Straße und Schiene samt dem Eisenbahngüterverkehr in Richtung Bahnhof Friedburg führen werden; dies ist weder raumordnerisch noch verkehrsplanerisch sinnvoll und schon gar nicht kundenfreundlich oder wirtschaftlich.

Das derzeit vorliegende Eisenbahninfrastruktur-Konzept rund um den Bahnhof Steindorf vermittelt den Eindruck, dass es nicht einmal eisenbahnintern zwischen allen Verkehrsarten (Personennah- und -fernverkehr/Güterverkehr) ausgewogen ist, weil durch die Gesamtkonfiguration der geplanten Gleisanlagen die maximal möglichen Querungen der Streckengleise für den Personen- und Güterverkehr im Bahnhof Steindorf notwendig werden und damit als Konsequenz mögliche Fahrplantrassen auf der Westbahnstrecke verloren gehen und ein vernünftiger Nahverkehrstakt unmöglich wird. Personenzughalte auf der Westbahnstrecke auszulassen und damit das Angebot zu kürzen ist nicht akzeptabel. Zusätzlich werden die Busse als Zubringer und Verteiler zur Bahn vollständig ignoriert.

Es ist abzusehen, dass ohne konkrete Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg auf den Bahnstrecken rund um den Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen im Flachgau ein dauerhafter Infrastrukturschaden entstehen wird, der zwangsläufig und dauerhaft in noch mehr Individualverkehr mündet.

Der Einzugsbereich um den Bahnhof Neumarkt ist räumlich und damit bevölkerungsmäßig wesentlich kleiner (Neumarkt, Köstendorf, Schleedorf) als der Einzugsbereich um den Bahnhof Steindorf (Straßwalchen bis Braunau, Ried und Mondsee mit allen Gemeinden innerhalb dieser Strecken). Park + Ride kann im Bahnhof Steindorf auch in größerem Umfang als heute z. B.: auch von der Bundesstraße abfahrend aufgeschlossen werden und muss nicht wie beim Bahnhof Neumarkt durch Wohngebiet geführt werden.

Eine Busanknüpfung im Bahnhof Neumarkt führt gegenüber dem Bahnhof Steindorf insbesondere auf den vier Busachsen in Richtung Oberösterreich (Mondsee, Vöcklabruck, Ried im Innkreis und Braunau) jedenfalls zu Mehrkosten von bis zu € 800.000,-- p.a. wobei diese Buslinien für Straßwalchen wichtig sind, da sie gleichzeitig den Bahnhof mit dem Ortszentrum und den übrigen Ortsteilen der Gemeinde Straßwalchen entlang der Busachsen verbinden. Eine in Bau befindliche Zufahrt außerhalb der Besiedlung zum Bahnhof Steindorf ist bereits errichtet, aber noch nicht eröffnet und auf Grund der neuen Umfahrungsstraße sind alle erforderlichen Verbindungen (Bahnhof, Steindorf, Schulen, Ortsmitte Straßwalchen) herstellbar, bevor der Bus zu den entsprechenden Linienendpunkten, auch nach Oberösterreich fährt.

Der Bahnhof Steindorf trägt damit zu einem wirtschaftlich effektiveren Eisenbahnverkehr bei, bei dem sich nicht nur die Züge zeitlich tatsächlich treffen, sondern gleichzeitig auch eine bessere Verknüpfung mit den Linienbussen und Park + Ride realisieren lässt.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Landesregierung wird ersucht, mit den zuständigen Stellen in Verhandlungen zu treten, um umfassende Maßnahmen zur Gestaltung eines funktionierenden Schienenverkehrs im Zentralraum Salzburg auf den Bahnstrecken rund um den Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen zu schaffen, konkret:
  - 1.1. Bei der Einfahrt in den neuen dreigleisigen Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist zusätzlich zu den bereits geplanten Gleisverbindungen eine Gleisverbindung in Richtung Steindorf zwischen den beiden Streckengleisen von Seekirchen kommend vorzusehen, sodass vorerst noch Dieselmzüge, die auch nach 2022 noch bis Braunau fahren müssen und langsame Güterzüge mit Diesel- oder Elektrolokomotiven, die aus Richtung Salzburg kommen, früher die Durchzugsgleise der Westbahnstrecke verlassen können bzw. später in diese wieder einfädeln können,
  - 1.2. die Bahnhofseinfahrt zum Bahnhof Steindorf ist an beiden Seiten so umzugestalten, dass die beiden derzeitigen Streckengleise einem Inselbahnsteig weichen, trotzdem mit Streckengeschwindigkeit durchgefahren werden kann und somit keine S-Bahn der Linie 2 oder andere Personenzüge in Richtung Linz zukünftig mehr zur Bedienung des notwendigen Halts die Streckengleise der Gegenrichtung zwei Mal pro Zugfahrt kreuzen und damit blockieren müssen,
  - 1.3. den derzeitigen Hausbahnsteig vor dem Bahnhofsgebäude von Steindorf so zu adaptieren, dass auch in niederflurige Züge genauso wie bei dem neu zu schaffenden Inselbahnsteig eingestiegen werden kann,

- 1.4. der Insel- und den Hausbahnsteig ist mit einer Bahnsteiglänge von ca. 210 m zu errichten und am ostseitigen Bahnsteigende einen Fußgängertunnel mit dem derzeitigen Park + Ride Platz bzw. mit der angrenzenden freien Fläche zu verbinden und die damit aufgeschlossenen Flächen auf beiden Seiten des Bahnhofes können dann Busterminal und Park + Ride aufnehmen,
- 1.5. das neu zu schaffende dritte Gleis zwischen Bahnhof Steindorf und Bahnhof Neumarkt am Wallersee ist unverändert zu errichten, damit die Züge in Richtung Mattigtal früher aus der Westbahn ausfädeln bzw. später in die Westbahn einfädeln können und folglich neben Personenzüge auch Güterzüge rascher die Durchzugsgleise räumen bzw. Verschiebewegungen im Bahnhof Steindorf entfallen können,
- 1.6. die Anschlussbahn Lagermax ist parallel zum Streckengleis der Mattigtalbahn um ca. 800 m zu verlängern und dieses Gleis unmittelbar nach der Lagermaxausfahrt in Richtung Salzburg in das Streckengleis einzubinden und in der Gegenrichtung das Gleisende nach ca. 800 m in das Streckengleis in Richtung Braunau einzubinden, damit jeder Westbahngüterzug ohne Verschiebung im Bahnhof Steindorf oder Bahnhof Friedburg mit den damit verbundenen Trassenblockaden des Streckengleises elektrisch in der vollen Zuglänge bis zum Zielpunkt durch- bzw. einfahren und wieder abgeholt werden kann und
- 1.7. die Elektrifizierung ist vorerst zur Optimierung des „Nahverkehrsknotens - Bahnhof Steindorf“ im Bahnhof Friedburg abzuschließen, damit die Funktionalität unabhängig von den Fristigkeiten der Streckenelektrifizierung bis Braunau gewährleistet ist.

Salzburg, am 24. Mai 2019

Stöllner eh.

Rieder eh.

**Beschluss des Salzburger Landtages vom 5. Juni 2019:**

Der Minderheitsbericht wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - abgelehnt.