

Antrag

der Abg. Klubobfrau Svazek BA, Berger, Rieder, Dr. Schöppl, Stöllner und Teufl betreffend
Mobilität für den Alltag mit der Pinzgauer Lokalbahn zum ehemaligen TKW-Werksbahnhof
Kaprun

Das Verkehrskonzept für den Großraum Zell am See (Einwohner: EW/Nächtigungen: N) unter Einbeziehung der Stadtgemeinde Zell am See (EW: 9.950/N: 1,5 Mio.) und Kaprun (EW: 3.170/N: 1,2 Mio.) sieht auf Grund der verstopften Stadteinfahrten insbesondere auch aus dem Oberpinzgau einen 30-Minuten-Takt sowohl auf der Strecke nach Bahnhof Krimml-Wasserfälle als auch nach Bahnhof Kaprun-TKW vor, die insgesamt zwischen Bahnhof Zell am See und Bahnhof Fürth-Kaprun einen 15-Minuten-Takt mit Zügen der Pinzgauer Lokalbahn ergeben. Beide Gemeinden haben ca. die Hälfte der Einwohner des Oberpinzgaus ab Piesendorf bis Krimml, aber um ca. 12 % mehr Gästenächtigungen auf einem sehr konzentrierten Raum, was bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. 4 Tagen, 670.000 Gästen entspricht. Verteilt auf ca. 10 Monate ergibt dies eine durchschnittliche tägliche Gästezahl von ca. 2.250 Gästen vor Ort, was das damit verbundene Mobilitätsbedürfnis in diesen Zeiten um mind. 17 % erhöht und dabei die Bezirkshauptstadt Zell am See - neben Kaprun, den Seilbahnen, dem Zellersee und den Krimmler Wasserfällen - jedenfalls im Mittelpunkt steht. Bei einer Vollbelegung der Gästebetten (Zell am See ca. 10.000 Betten, Kaprun ca. 6.600 Betten) wird deutlich, dass nur mit einer durchschnittlichen Belastung das wirkliche Verkehrsproblem nicht erkannt werden kann. Kreuzungskreisverkehre und Lärmschutzwände entlang der Bundesstraße in den Oberpinzgau beweisen die daraus resultierende Belastung der Bevölkerung. Vielmehr verdoppeln sich für diesen Fall der Vollbelegung die Personen (Einheimische und Urlauber) im Raum Zell am See/Kaprun, wobei der Anteil an Privatunterkünften zu gewerblichen Beherbergungsbetrieben in Kaprun ca. 20 % (1.300 Betten) und in Zell am See ca. 30 % (3.000 Betten) ist. Bei einer Vollbelegung der Gästebetten, die bis zu 16.600 Gäste (als Verkehrsspitze in der Hochsaison) aufnehmen können, bewegt (erhöht) sich das zusätzliche Mobilitätsbedürfnis je nach Auslastungsgrad um bis zu 126 % (ohne Privatunterkünfte (4.300 Betten) um bis zu 86 %) zum Einheimischen-Verkehr, womit insbesondere auf der Verkehrsachse Zell am See nach Kaprun eine witterungs- und stauunabhängige Eisenbahnlösung erforderlich ist, wenn die Bevölkerung insbesondere auf der Stadteinfahrt nach Zell am See nicht noch weiter mit Lärmschutzwänden, Abbiegelösungen (Kreuzungskreise), Stadtteilsperren einbetoniert werden soll und die Fahrzeuge in Zell am See ohnehin keinen Platz mehr haben:

Damit ein 15-Minuten-Takt auf der Pinzgauer Lokalbahn im Abschnitt zwischen Bahnhof Zell am See und Bahnhof Fürth-Kaprun gefahren werden kann, ist eine zweigleisige Ausweichstrecke zwischen den Haltestellen Areitbahn - beginnend bei den Brückenbauwerken der Bundesstraße (Schmittentunnel) in Richtung Bruck - bis einschließlich der Haltestelle Bruckberg in

südlicher Gleislage zum derzeitigen Streckengleis im normalspurigen Lichtraumprofil notwendig. Ab der Bahnhofausfahrt von Fürth-Kaprun sollte die eingleisige Neubaustrecke in Richtung Kaprun abzweigen und bei der Maiskogelbahn nach Unterfahrung der Umfahrungsstraße die Ausweiche Kaprun-Maiskogelbahn erreichen. Ab dort führt die Trasse durch den noch bestehenden Tunnel entlang der „historischen“ Trasse bis zum TKW-Kraftwerk und endet geplant in einem zweigleisigen Bahnhof.

Dort ist jedenfalls zur Kesselfallstraße so viel Platz, dass Busse bei Bedarf wenden können, um die Verbindung zu den nachfolgenden Seilbahnen herzustellen, wenn diese Busse nicht im Rahmen eines Ortsbussystems ohnehin am möglichen Endpunkt der Bahn vorbeifahren.

Als Haltestellen der Lokalbahn sollten ab Bahnhof Fürth-Kaprun die Maiskogelbahn, Kaprun Zentrum/NMS, Jugendgästehaus, Werkplatz und Kaprun-TKW vorgesehen werden. Für den fahrplanmäßigen Betrieb im 30-Minuten-Takt von Bahnhof Zell am See bis Bahnhof Kaprun-TKW werden 2 Triebwagen erforderlich sein.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Landesregierung wird ersucht,
 - 1.1. zur Flexibilisierung des bereits derzeitigen Betriebes im Stadtgebiet von Zell am See, aber auch schon als Vorbereitung für die Erweiterung der Pinzgauer Lokalbahn, stauunabhängig bis Kaprun die Ausweichstrecke zwischen den Haltestellen Areitbahn und Bruckberg zu errichten,
 - 1.2. die Trassensicherung in Zell am See, Piesendorf und Kaprun auch mit Instrumenten der Raumordnung sowie nach dem Eisenbahngesetz 1957 vorzusehen,
 - 1.3. die ÖBB-Haltestelle Schüttdorf so zu errichten, dass auch ein Umsteigen zu und von den Zügen der Pinzgauer Lokalbahn bei der Haltestelle Tischlerhäusl gewährleistet ist,
 - 1.4. vom Bahnhof Fürth-Kaprun abzweigend eine Trasse festzulegen, die jedenfalls bei der Maiskogelbahn (Großparkplatz) auf die historische Werksbahntrasse trifft und diese durch den noch vorhandenen Eisenbahntunnel entlang der ehemaligen Trasse (Radweg) mit den dargelegten Haltestellen bis zum „Endbahnhof“ Kaprun-TKW führt,
 - 1.5. zur Trassenwahl in - von Zell am See ausgehend - sinngemäß vorwärts strebender Richtung im Anschluss an die Bestandsstrecke (Bahnhof Fürth-Kaprun) die Bürgermeister der

Gemeinden Zell am See, Piesendorf und Kaprun, die Seilbahnen Areitbahn und Gletscherbahnen sowie Tourismusvertreter einzubinden sowie

- 1.6. die fertige Planungsstudie für die Neubaustrecke ab dem Bahnhof Fürth-Kaprun und der Ausweichstrecke im Stadtgebiet von Zell am See zwischen den Haltestellen Areitbahn und Bruckberg samt Kostenschätzung für die Herstellung der Trasse und Bahnanlagen mit Anbindung der Haltestellen an das Umgebungswegenetz getrennt nach den 3 Abschnitten (Zell am See, Strecke zwischen Fürth-Kaprun und Maiskogelbahn, Strecke zwischen Maiskogelbahn und Kaprun-TKW) dem Landtag zur Festlegung der weiteren Vorgangsweise spätestens im 3. Quartal 2020 vorzulegen.
2. Dieser Antrag wird dem Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zur weiteren Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.

Salzburg, am 2. Oktober 2019

Svazek BA eh.

Berger eh.

Rieder eh.

Dr. Schöppl eh.

Stöllner eh.

Teufl eh.