

## **Bericht**

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Klubobfrau Svazek BA, Berger, Lassacher, Rieder, Dr. Schöppl, Stöllner und Teufl (Nr. 256 der Beilagen) betreffend Eisenbahn auf den Hauptachsen im Bezirk St. Johann im Pongau

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 19. Februar 2020 mit dem Antrag befasst.

Abg. Rieder berichtet, dass der Antrag Teil des Gesamtkonzeptes Verkehr 2030 der FPÖ sei, welches im Jänner 2020 medial vorgestellt worden sei. Der Pongau beheimate ca. 80.500 Einwohner, davon ca. 21.000 Auspendler sowie ca. 17.800 Einpendler. Die voranschreitende Ausdünnung des Schienenverkehrs im Bezirk Pongau und die Aufgabe des Zugbetriebs im Nahverkehr auf der Achse Bad Gastein - St. Johann - Radstadt bis Schladming hätten maßgeblich dazu beigetragen, dass der Individualverkehr zugenommen habe. Im Tourismus würden jährlich 10 Mio. Nächtigungen erzielt und dafür ca. 75.000 Betten angeboten. Das habe zur Folge, dass sich in den Hauptsaisonen die Bevölkerung im Bezirk nahezu verdopple und damit die ÖPNV-Infrastruktur zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs völlig ins Kippen gerate. Auch fehlende Haltestellenanpassungen (zB St. Johann-Schulzentrum und im Bereich Bischofshofen) hätten zu weiteren Fahrgastverlagerungen auf die Straße geführt. Wunsch sei es, die Fahrgastverlagerung von der Straße wieder verstärkt auf die Schiene zu führen, da immer mehr Pendler und Urlauber wieder die Bahn nutzen wollten. Paradebeispiel einer verfehlten Verkehrspolitik sei die Tatsache, dass die Firma Liebherr in Bischofshofen ein mehrstöckiges Parkhaus für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter habe bauen müssen. Es gebe viel Potential im Verkehr, so wäre zB eine Haltestelle St. Johann-Schulzentrum in der Nähe der ehemaligen Fahrschule Schörg ideal. Ebenso wäre es gut, wenn man für die Achse Radstadt bis Bad Gastein und umgekehrt eine stärkere Taktung zustande brächte. Abg. Rieder ersucht um Zustimmung zum Antrag.

Landesrat Mag. Schnöll führt aus, dass der detaillierte Antrag einer besseren Schienenanbindung des Pongaus sehr entgegen komme. Der Bahnhof Hüttau sei aus sicherheitstechnischen Gründen von den ÖBB stillgelegt und dies von Seiten des Landes kritisiert worden. Inzwischen seien Planungen für einen zusätzlichen Halt näher beim Ort Hüttau aufgenommen worden, um dort die Anbindung sicherstellen zu können. Taktverbesserungen seien im Verkehrsdienstevertrag nicht vorgesehen, man habe sich jedoch Zusatzbestellungen mit einem Aufteilungsschlüssel von 70:30 zu Lasten des Bundes vorbehalten. Da diese Zusatzbestellungen derzeit im Budget nicht eingeplant und keine Absprache mit dem Bund erfolgt sei, sei eine Umsetzung im Fahrplan 2020 nicht realistisch. Grundsätzlich sei man sich aber einig, dass man das Angebot in diesem Bereich verbessern müsse. Dies sei auch von der Finanzierungszusage

des Bundes, den technischen Veränderungen und der Fertigstellung des Koralmtunnels im Jahr 2026 abhängig.

Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner begrüßt jegliche Verbesserung, gerade in den Ennspongau. Sie erkundigt sich, wie die Zugverbindung in Richtung Schladming und grenzüberschreitend in die Steiermark beurteilt werde. Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner bringt einen SPÖ-Zusatzantrag ein:

4. Die seit vielen Jahren geplante Haltestelle „Hüttau Ort“ unmittelbar am Ortszentrum zu errichten sowie
5. alle Regionalzüge von Radstadt in die Steiermark durchzubinden.

Abg. Ing. Wallner kündigt Zustimmung zum Antrag an. Bei Einzelmaßnahmen wie zB neuen Haltestellen sei immer das Gesamtkonzept des Verkehrsverbundes zu berücksichtigen und die Sinnhaftigkeit und die Kosten zu hinterfragen. Er ersuche, dem zuständigen Landesrat die Zeit zu geben, die einzelnen Wünsche in das Gesamtkonzept einzubauen.

Abg. Scheinast dankt der FPÖ für das Engagement den öffentlichen Verkehr betreffend. Um einem Verkehrskollaps zu entkommen, müssten alle an einem Strang ziehen. Es sei schwierig, Einzelmaßnahmen zu beschließen. Als Anregungen seien sie jedoch gut, um daraus das Beste herauszufiltern. Abg. Scheinast fragt nach, wie sich die Fertigstellung des Koralmtunnels auf die Verkehrsfrequenz des Pongaus auswirken werde.

Abg. Weitgasser sagt, dass ihr das Thema sehr wichtig sei. Bei 10 Mio. Nächtigungen gebe es ein großes Potential an Gästen, die mit der Bahn anreisen könnten. Es sei wichtig, attraktive Anreiseangebote zu schnüren und auch die Mobilität im Urlaub zu gewährleisten. Dafür seien eine bessere Taktung sowie infrastrukturelle Impulse speziell für Pendlerinnen und Pendler notwendig.

KR Mackinger (gerichtlich beeideter Sachverständiger für Eisenbahn- und Seilbahnwesen) berichtet, dass im Ennspongau lediglich drei Regionalzüge unterwegs seien, die alle Bahnhöfe und Haltestellen bedienten. So zB gebe es von Eben lediglich um 5:33 Uhr, 7:14 Uhr und 19:30 Uhr einen Regionalzug in Richtung Bischofshofen, obwohl Eben einen neuen Bahnhof, rund 2.500 Einwohner und 40.000 Nächtigungen habe. Auch in die Steiermark würden im Regionalverkehr lediglich drei Züge durchgebunden. Dies sei insofern bedauerlich, da das Ennstal als gesamter Wirtschafts-, Tourismus- und Erlebnisraum zu sehen sei. Der angebotene Fahrplan sei kaum von Relevanz. Zweimal stündlich würde ein Fernverkehrszug angeboten. Dieser habe jedoch den Nachteil, dass er nur Radstadt und Schladming bediene und durch die Anfahrt aus Deutschland verspätungsanfällig sei. Das Beenden von Zugverbindungen an Landesgrenzen sehe er problematisch. Die Entwicklung, dass wesentliche Verbindungen von Salzburg nach Graz über Villach in die Koralmbahn liefen, sei sehr weit gediehen. Während im Regionalverkehr behindertenfreundliche Züge eingesetzt würden, sei dies im Fernverkehr nicht der Fall, da nicht alle Bahnhöfe behindertengerecht ausgestattet seien.

DI Riedl (Salzburger Verkehrsverbund) präzisiert, dass im Zuge der VDV-Verhandlungen (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) ein erheblich verbessertes Angebot in den Ennspongau und das Gasteinertal vereinbart worden sei. Das Gasteinertal werde in Zukunft über den Fernverkehr mit den neuen Interregio-Zügen (Nahverkehrsfahrzeug) abgewickelt. Dieser werde zusätzlich zum Intercity ins Gasteinertal fahren, ein barrierefreier Zustieg sei möglich. Für den Ennspongau gebe es bereits eine Abstimmung mit der Steiermark und sei eine Durchführung der Züge aus Schladming geplant. Zusätzlich zum Fernverkehrszug werde es einen Regionalverkehr geben. Auch wenn das Schulzentrum St. Johann derzeit gut mit Regionalbussen angebunden sei, sei die Prüfung einer Schienenanbindung in diesem Bereich sinnvoll. Ergänzend führt DI Riedl aus, dass das Interregio-Konzept erst mit Fertigstellung des Koralm-tunnels umgesetzt werden könne. Die Durchbindung der Züge in die Steiermark sei eine Geldfrage und seiner Meinung nach eine Umsetzung zum nächsten Fahrplanwechsel eher unwahrscheinlich. Im Vertrag seien bereits jetzt Verbesserungen in Absprache mit dem Bund möglich.

Abg. Ing. Wallner bringt einen ÖVP-Abänderungsantrag ein:

Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, sich weiterhin für eine Verbesserung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur im Pongau, insbesondere mit dem Ziel, die Bahn für Pendlerinnen und Pendler sowie für Tourismusgäste noch attraktiver zu machen, einzusetzen.

DI Dr. Wernsperger (Referat 6/12) führt ergänzend zur Frage von Abg. Stöllner aus, dass es 2026 einen Stundentakt in das Gasteinertal und das Fritztal geben werde. Ihm sei klar, dass dies nicht befriedigend sei. Bei entsprechender Finanzierung könne die Umsetzung grundsätzlich früher erfolgen.

In der weiteren Diskussion wird der von der ÖVP eingebrachte Abänderungsantrag dahingehend modifiziert, dass die Wortfolge „auch in Koordination mit dem Bundesland Steiermark“ eingefügt wird. Da die Intention des Zusatzantrages der SPÖ somit in den Abänderungsantrag Eingang gefunden hat, zieht Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner den Zusatzantrag zurück.

Abg. Stöllner hält fest, dass die FPÖ die in Aussicht gestellte Möglichkeit einer Zusatzbestellung einfordere, deren Umsetzung bis zum Fahrplanwechsel 2021 möglich sein müsste. Ihn interessiere, ob hierfür eine Zustimmung des Bundes notwendig sei oder das Land hierüber selbst bestimmen könne. Die FPÖ werde dem Abänderungsantrag nicht zustimmen.

Der modifizierte Abänderungsantrag wird mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig - angenommen.

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

Abg. Rieder kündigt für die FPÖ die Einbringung eines Minderheitsberichtes an.

Antrag des Ausschusses:

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

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, sich weiterhin für eine Verbesserung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur im Pongau, auch in Koordination mit dem Bundesland Steiermark, insbesondere mit dem Ziel, die Bahn für Pendlerinnen und Pendler sowie für Tourismusgäste noch attraktiver zu machen, einzusetzen.

Salzburg, am 19. Februar 2020

Der Vorsitzende:  
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:  
Ing. Wallner eh.

**Beschluss des Salzburger Landtages vom 4. März 2020:**

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

zu Nr. 292 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages  
(3. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

### **Minderheitsbericht**

der Abg. Rieder und Stöllner betreffend Eisenbahn auf den Hauptachsen im Bezirk St. Johann  
im Pongau

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich am 19. Februar 2020 mit dem Antrag Nr. 256 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages betreffend Eisenbahn auf den Hauptachsen im Bezirk St. Johann im Pongau befasst.

Der Pongau beheimatet ca. 80.500 Einwohner. Davon ca. 21.000 Auspendler (30 % bis 10 km, 60 % bis 30 km, 30 % bis 100 km, 10 % darüber) sowie etwa 17.800 Einpendler (35 % bis 10 km, 70 % bis 30 km, 95 % bis 100 km, 5 % darüber). Die voranschreitende Ausdünnung des Schienenverkehrs im Bezirk Pongau und die Aufgabe des Zugbetriebs im Nahverkehr auf der Achse Bad Gastein - St. Johann - Radstadt - (Schladming) haben maßgeblich dazu beigetragen, dass hier der Modal Split zu Gunsten des Individualverkehrs gesunken ist.

Im Tourismus werden jährlich 10 Mio. Nächtigungen, davon im Sommer 4 Mio. und im Winter 6 Mio., erzielt und dafür ca. 75.000 Betten angeboten. Das hat zur Folge, dass sich in den Hauptsaisonen die Bevölkerung im Bezirk nahezu verdoppelt und damit - unbestritten - die ÖPNV-Infrastruktur völlig ins Kippen gerät. Und das zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs. Sowohl im Bereich des Pendlerverkehrs, als auch im Tourismus ist dieses Problem sozusagen hausgemacht.

Fehlende Haltestellenanpassungen (z.B.: St. Johann-Schulzentrum und im Bereich Bischofshofen) haben zu weiteren Fahrgastverlagerungen auf die Straße geführt. Das Paradebeispiel einer verfehlten Verkehrspolitik ist die Tatsache, dass die Firma Liebherr in Bischofshofen ein mehrstöckiges Parkhaus zwischen der Bundesstraße und der Eisenbahn im Nahbereich des Werkes bauen musste, um überhaupt für ihre Mitarbeiter erreichbar zu bleiben. Die Holzindustrie Kaindl in Hüttau (neben dem Bahnhof) hat überhaupt keine brauchbare Nahverkehrsanbindung auf der Schiene mehr, um dem geänderten und auf längeren Wegen ausgerichteten Pendlerverhalten zu entsprechen. Der Bus ist erfahrungsgemäß gerade bei Entfernungen über 20 km auf Grund der längeren Fahrzeit (mehr Haltestellen, Stau, Witterungsabhängigkeit) keine zufriedenstellende Lösung für die eingestellten Züge.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert,
  - 1.1. auf der Achse von Badgastein - St. Johann - Radstadt - (Schladming) auf Salzburger Gebiet einen 60-Minuten-Takt auf der Schiene einzuführen, der so gelegt sein soll, dass sich im Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Schwarzach und Bahnhof Bischofshofen zeitversetzt ein 30-Minuten-Takt ergibt,
  - 1.2. die Haltestelle St. Johann-Schulzentrum (nächst der Bahnunterführung, Möbelhaus) mit einer Bahnsteiglänge von jedenfalls 150 m so zu bauen, dass von der Bahnsteiganlage an jedem Ende ein Abgang erfolgt und ins dortige Wege/Straßennetz eingebunden wird. Die dazu erforderlichen Aktivitäten sind durch das zuständige Regierungsmitglied zu veranlassen sowie
  - 1.3. die Bahnverbindung gemäß Punkt 1. mit mindestens 15 Zugpaaren über die Gesamtstrecke in jede Richtung wiedereinzuführen und spätestens zum Fahrplanwechsel 2020 im Wege über die SVG mit einem entsprechenden Verkehrsdienstvertrag in Betrieb zu nehmen.

Salzburg, am 19. Februar 2020

Rieder eh.

Stöllner eh.

**Beschluss des Salzburger Landtages vom 4. März 2020:**

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