

### Antrag

der Abg. Klubobfrau Svazek BA, Berger, Lassacher, Rieder, Dr. Schöppl, Stöllner und Teufl  
betreffend eine Verknüpfungsstrecke zwischen SLB- und ÖBB-Netz im Land Salzburg

Die Eisenbahnlinien im ÖBB- und SLB-Netz rund um die Landeshauptstadt Salzburg werden im Linienbetrieb heute unabhängig voneinander betrieben und sollten mit dem Projekt Regionalstadtbahn (=Lokalbahnbahnverlängerung) unter Einbeziehung des geplanten Innenstadttunnels auch durchgängig betrieben werden, sodass die ÖBB-Linien aus Straßwalchen (Abfahrt Wiener Damm) und Golling (Nutzung des derzeitigen Gleises nach Bahnhof Itzling) infrastrukturell verbunden und über das Überstellgleis zur Salzburger Lokalbahn (SLB) in den Innenstadttunnel eingebunden werden. Im Endausbau sollte nach der Ausgestaltung der fehlenden Haltestellen (siehe dazu: [Nr. 414 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages \(3. Session der 16. Gesetzgebungsperiode\) - Antrag der Abg. Stöllner und Rieder betreffend fehlende Haltestellen im ÖBB-Netz im Bundesland Salzburg](#)) der S 2 und S 21 (Westbahnachse) und S 3 (Tauernachse) betrieblich ein 15-Minuten-Takt im S-Bahn-Bereich (=Steindorf, Golling, Freilassing) möglich sein, der derart ausgestaltet ist, dass aus den Achsen der S 2 und S 3 jeder zweite Zug über die Netzverknüpfung in den Stadtbahntunnel fährt und die weiteren Züge sich damit ab Salzburg Hauptbahnhof aus den beiden Verkehrsachsen so überlagern, dass in Richtung Freilassing ebenfalls sich ein seit 1998 vertraglich zwischen dem Land Salzburg und der Stadt Salzburg vereinbarter 15-Minuten-Takt ergibt.

Auf der Verknüpfungsstrecke ist auf Grund der Zugdichte im Personen- und Güterverkehr zu beachten, dass das heutige SLB-Überstellgleis jedenfalls zwischen der Eisenbahnunterführung Wiener Damm und der Einbindung in den SLB-Tunnel zweigleisig auszuführen ist. Die Verbindung zum Lokalbahnstation Itzling kann ab der Eisenbahnkreuzung mit der Ischlerbahnstraße bis zum Lokalbahnstation Itzling eingleisig bleiben.

Um fahrplanseitige Unpünktlichkeiten in zwei Eisenbahnnetzen auszugleichen, sollte eine 150 m lange Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ nächst der Eisenbahnkreuzung Ischlerbahnstraße in Richtung Bahnhofstraße eingerichtet werden, die zusätzlich entlastend für den Hauptbahnhof und das Obusnetz für die Bedienung z.B. der HTL dienen kann. Auf Höhe der heutigen Systemtrennstelle für die Stromversorgung zwischen der Lokalbahnbetriebsspannung (=Gleichstrom) und der ÖBB-Betriebsspannung (=Wechselstrom), sollte auch am zweiten, neu zu schaffenden Streckengleis die Systemtrennstelle eingerichtet werden, weil sich danach die Linien in Richtung Wiener Damm und Gnigl trennen.

Die nachfolgende Beschreibung erfolgt im Sinne des - von den unterfertigten Abgeordneten vorgestellten - Verkehrskonzeptes 2030, welches im Detail die Verkehrsorganisation Salzburg

bis Hallein/St. Leonhard behandelt und die Wechselwirkung zwischen ÖBB und SLB darstellen soll:

- Im Streckenabschnitt Freilassing über Salzburg Hauptbahnhof bis Golling bzw. Steindorf wird ein 30-Minuten-Takt gefahren. Ein Zug fährt als S 2 weiter bis Ederbauer nach Attnang und ein Zug fährt weiter als S 21 bis Friedburg nach Braunau. Ein Zug der S 3 fährt weiter bis Hochfilzen.
- In Salzburg Hauptbahnhof treffen damit 4 Züge je Stunde zeitlich gestaffelt zusammen, sodass sich daraus bis Freilassing Bahnhof ein 15-Minuten-Takt ergibt. Damit wird der erste Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant aus 1998 erfüllt.
- Für jede Verkehrsorganisation über den Status Quo hinaus ist rund um Steindorf der FPÖ-Antrag die Voraussetzung. Zusätzliche Haltestellen sind im S-Bahnnetz ausschließlich auf der S 2 (Seekirchen-Süd, Köstendorf, Irrsdorf, Ederbauer = Wiederinbetriebnahme, Steindorf (Westbahngleise gemäß FPÖ-Antrag)) erforderlich. Damit wird der zweite Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant erfüllt.
- Gemäß dem Vertrag Gasteiger/Dechant ist das „X“ = Lokalbahnverlängerung anzuschließen. Dafür sind die Verknüpfungsbauwerke zwischen der Westbahnachse, der Bahnachse aus Freilassing und der Tauernachse erforderlich. Die damit verbundenen Verkehrsleistungen, im dann auch durchgehenden ÖBB/SLB Netz, verbessern das Fahrplanangebot und bilden im Gesamtnetz einen werktägigen 15-Minuten-Takt auf allen Strecken im Zulauf zum Haupt- und Lokalbahn. Damit ist der dritte Teil des Vertrages Gasteiger/Dechant erfüllt.
- Eine Umlegung der derzeitigen Züge statt nach Freilassing in den Innenstadttunnel ist nicht möglich, weil damit nicht nur die Stadtdurchfahrt auf der Querachse und damit auch die wichtigste Haltestelle (= Taxham/Europark) im Bundesland Salzburg nach dem Hauptbahnhof aufgegeben werden müsste und damit die größte Nahverkehrsinvestition (nämlich S-Bahn) ad absurdum geführt würde.
- Die Zugdichte auf dem heutigen Überstellgleis erfordert nach der Einbindung der ÖBB-Strecken die Zweigleisigkeit bis zur Einbindung in den Stadtbahntunnel mit Ausnahme der Verbindung von der Eisenbahnkreuzung Ischlerbahnstraße zum Bahnhof Itzling-SLB. Auf der Verbindungsstrecke ist die Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ auf Höhe Gasthaus Guter Hirte einzurichten und hernach die Systemtrennstelle zwischen der ÖBB und SLB Stromversorgung vorzusehen.
- Die Innenstadtstrecke wird damit bei einem 15-Minuten-Takt auf den Zulaufstrecken = ÖBB Verknüpfungsstrecke und SLB Lokalbahn bis zur „Anifer Kreuzung“ mit einem 7,5-Minuten-Takt befahren. Dieser splittet sich dort wiederum aus den Zügen aus der SLB Lokalbahn nach Hallein und den Zügen aus den ÖBB-Strecken via Verknüpfungsstrecke über Grödig nach St. Leonhard zur Untersbergseilbahn mit der Option, dass die bayrischen Nachbarn an der Staatsgrenze die in Diskussion stehende Königsseebahn (Wiedererrichtung) anschließen können auf. Dies käme im Sinne einer die Staatsgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit den verkehrspolitischen Zielen der Bürgermeister des Berchtesgadenerlandes mit LR Kern sehr entgegen und wäre ein weiterer Meilenstein für den Nahverkehr im Zentralraum Salzburg.

- Damit könnte auch die Zementfabrik LEUBE wieder einen Gleisanschluss erhalten.
- Der werktägige Grundtakt wäre damit auf allen Eisenbahnstrecken im Zentralraum im Zulauf zur Landeshauptstadt Salzburg ein durchgehender 15-Minuten-Takt und dies unabhängig, ob die Strecke im ÖBB-, SLB- oder im verknüpften und durchgängig befahrenen Streckennetz liegt.
- Gemäß dem derzeitigen und auf 10 Jahre (Realisierungszeitraum) hochrechenbaren Verkehrsaufkommen ist eine Verdoppelung des Regionalverkehrs gegenüber dem Status Quo erforderlich um die Klimaziele bis 2050 samt den zugehörigen Teilzielen einzuhalten. Dies bedeutet für den Zentralraum eben einen 15-Minuten-Takt auf allen Schienenzulaufstrecken (jedenfalls in Österreich), sodass das FPÖ-Verkehrskonzept nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umweltpolitisch entspricht.
- Die Zweigstrecke von Anif (Kreuzung) über Grödig bis St. Leonhard Untersbergseilbahn ist jedenfalls 4 km lang und ist mit ca. € 16 Mio. abzuschätzen (exkl. der Kosten für die Autobahnunterführung), die gemäß Privatbahngesetz zu einem Aufteilungs Schlüssel 50 % Bund und 50 % Land führen würden.
- Da vom vorgeschlagenen Gesamtnetz auch eine effiziente Busorganisation im Bereich Fürstenbrunn, Grödig, St. Leonhard, Niederalm, Rif und Taxach abhängt, sollte der Korridor Hallein inkl. der Abzweigung nach St. Leonhard Untersbergbahn mit dem derzeitigen Projekt verhandelt und gebaut werden. Mit der Lokalbahnverlängerung durch die Stadt Salzburg ist der 1998 abgeschlossene Vertrag zwischen Gasteiger/Dechant zur Verkehrsorganisation im Zentralraum Salzburg abgeschlossen.
- Die Einbindung der Stieglbahn für den Personen- und Güterverkehr erfolgt im Rahmen des Gesamtkonzeptes.
- Hatte man zum Abschlusszeitpunkt 1998 noch 30.000 tägliche Einpendler in die Landeshauptstadt Salzburg, sind es heute 60.000. Dieser Entwicklung hat GASTEIGER auf Basis von Prognosedaten Rechnung getragen und das X damals als abschließende Maßnahme parallel zur Verkehrsentwicklung vorgesehen. Nach nunmehr 20 Jahren kann das heute auf Basis echter Erfahrungswerte über die Verkehrsentwicklung umgesetzt werden.
- Das Ergebnis, den Eisenbahnverkehr von einem 30-Minuten-Takt zu einem 15-Minuten-Takt im Zentralraum unter Einbeziehung der Stadtregionalbahn zu entwickeln, liegt in der nicht mehr nur prognostizierten, sondern tatsächlich eingetroffenen Verkehrsentwicklung begründet. Der Flachgau hat heute mehr Einwohner als die Landeshauptstadt Salzburg, aber einen stiefmütterlichen und völlig unzureichenden ÖPNV.
- Der werktägige 15-Minuten-Takt auf allen regionalen Eisenbahnstrecken im S-Bahnbereich wird an Sonn- und Feiertagen halbiert und ist damit immer noch besser als der heutige werktägige Normalverkehr.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher - beabsichtigend, die Eisenbahninfrastruktur mit dem Bau obenstehender Infrastrukturmaßnahmen nachzuziehen, was jedenfalls der vertraglich 1998 vereinbarten Intention von LH-Stv. a.D. Dr. Arno Gasteiger (Land Salzburg) und Bürgermeister a.D. Dr. Josef Dechant (Stadt Salzburg) entspricht - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Salzburger Landesregierung wird beauftragt,
  - 1.1. die in der Präambel genannte Verkehrsorganisation zu prüfen,
  - 1.2. die Detailplanung an die Planungsgesellschaft für die Regionalstadtbahn zu übertragen, sodass dies damit ein Teil des mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Stadt Salzburg zu verhandelnden Projektes wird sowie
  - 1.3. die in diesem Zuge zu errichtende Haltestelle „Ischlerbahnstraße“ mit einer Bahnsteiglänge von 150 m nach den Normalien der SLB und Einbindung in das Umgebungswegebnetz samt Bike & Ride zu planen.
2. Dieser Antrag wird dem Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zur weiteren Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.

Salzburg, am 8. Juli 2020

Svazek BA eh.

Berger eh.

Lassacher eh.

Rieder eh.

Dr. Schöppl eh.

Stöllner eh.

Teufl eh.