

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. 520 der Beilagen 4.S.16.GP) betreffend die Anschaffung von Triebwägen für die Salzburger Lokalbahn, die Pinzgauer Lokalbahn und die Murtalbahn

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 15. September 2021 gemeinsam mit dem vorliegenden Antrag auch mit dem Antrag der Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner und Klubvorsitzenden Wanner betreffend den Erhalt der Murtalbahn (Nr. 499 der Beilagen 4.S.16.GP) befasst. Bezüglich der Beschlussfassung zum mitverhandelten Antrag wird auf den Ausschussbericht ([Nr. 12 der Beilagen](#)) verwiesen.

Abg. Rieder berichtet, dass der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Bundesland Salzburg ausgebaut und dekarbonisiert werden sollte. Es seien verkürzte Taktungen von Nöten, um ein attraktives Angebot zu schaffen und den Umstieg vom PKW auf den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Dazu müsse man 15-Minuten-Takte im Zentralraum Salzburg sowie ab Fürth/Kaprun bis Zell am See überlagernde 30-Minuten-Takte (von Krimml Wasserfälle/Kaprun) zu einem 15-Minuten-Takt nach Zell am See und ein 60-Minuten-Takt auf der Murtalbahn mit jeweilig vorzusehenden Takten für die S-Bahn von Golling bzw. Steindorf durch die Tunnelstrecke der Lokalbahnverlängerung nach Grödig bzw. Hallein einführen. Dies erfordere für Salzburg die Anschaffung von 62 Triebwägen plus zwölf Züge optional (Ein- und Zweisystem bzw. Normal- und Schmalspur), die im Rahmen einer Triebwagenkooperation zwischen deutschen und österreichischen Eisenbahnunternehmen angeschafft werden müssten. Dies führe zu erwartenden Fahrzeugverbilligungen von € 8 Mio. auf € 4 Mio. pro Stück. Mit dem Differenzbetrag zu Kleinserienpreisen könnten überdies alle fehlenden Infrastrukturinvestitionen auf den sogenannten Privatbahnstrecken SLB, PLB, Murtalbahn (Verlängerungen, Elektrifizierungen, Gleisbaumaßnahmen, Ausweichen usw.) inkl. der Stadtrationalbahn für den Landesanteil umgesetzt werden. Abg. Rieder ersucht die Experten um deren Einschätzung, vor allem betreffend strategische Verkehrsplanung, Fahrzeugbedarf, Infrastrukturausbau und Antriebsformen.

Abg. Ing. Wallner geht davon aus, dass die Triebwägen ohnehin nicht in Einzelbeschaffungen angeschafft würden. Die Frage, ob Einsparungspotential bei einer verfrühten Anschaffung der Triebwägen gegeben sei, müsse von den Experten beantwortet werden. Beeindruckend sei, in welcher Geschwindigkeit der Verkehrslandesrat gemeinsam mit dem Bund Maßnahmen gesetzt habe. Betreffend den Antrag der SPÖ spricht sich Abg. Ing. Wallner klar für den Erhalt der Murtalbahn aus. Der derzeitige Stand zu diesem Thema werde von Landesrat Mag. Schnöll noch erläutert. Er vertraue auf die Verkehrsplaner des Landes Salzburg, die effizient und

sparsam mit Steuergeldern umgingen und die bisher immer rechtzeitig Triebwägen bestellt hätten. Dies sei auch bisher nicht in Einzelbestellungen, sondern immer in Kooperationen passiert.

Abg. Scheinast betont, dass beide Anträge richtig und wichtig seien. Beide würden sich mit den Salzburger Problembahnen beschäftigen. Bei der Murtalbahn könne Salzburg nicht maßgeblich entscheiden, dies obliege der Steiermark. Wolle man per Schiene von Salzburg nach Tamsweg, sei man sechs Stunden und 45 Minuten unterwegs und müsse zweimal umsteigen. Hier erkenne man die Abgeschlagenheit des Lungaus, was den öffentlichen Verkehr auf der Schiene betreffe. Deshalb sei der Erhalt, die Modernisierung und Beschleunigung des Ausbaus wichtig, ebenso wie die Verlängerung nach Mauterndorf. Im Pinzgau müsse zudem immer überlegt werden, ob die Bahn nahe genug an den Siedlungen sei, ob sie als Hochwasserdamm funktioniere und welche Verbesserungen hier möglich seien, um nicht alle paar Jahre eine Unterbrechung durch Hochwasser zu riskieren.

DI Weis (Referat 6/12) erläutert, dass die strategische Verkehrsplanung des Landes alle Verkehrsträger umfasse, also auch jene der Schiene. Für die Salzburger Lokalbahn seien derzeit 20 Fahrzeuge plus 5 Fahrzeuge optional ausgeschrieben. Eine Erteilung des Zuschlags hierfür werde mit Ende des Jahres erwartet. Würden darüber hinaus noch zusätzliche Fahrzeuge benötigt, sei vertraglich geregelt, wie diese beschafft bzw. ausgeschrieben werden können. Bei der Pinzgauer Lokalbahn liege der Fahrzeugbedarf bei neun elektrifizierten Fahrzeugen. Bei der Murtalbahn sei mit den Steiermärkischen Landesbahnen ein momentaner Bedarf von sechs Fahrzeugen festgestellt worden. Insgesamt habe man 54 Fahrzeuge im Fokus. Derzeit befinde man sich mitten in einem Budgetierungsprozess. Der Bedarf finde sich in der mittelfristigen Finanzplanung wieder, wobei die Fahrzeuge für die Salzburger Lokalbahn fix vorgesehen seien. Betreffend Infrastruktur gebe es für alle genannten Bahnen, inklusive der ÖBB, entsprechende Rahmenpläne, welche bis in das Jahr 2030 reichten, um die einzelnen Strecken entsprechend zu modernisieren. Er könne bestätigen, dass das angesprochene Einsparungspotential bei einer gemeinsamen Beschaffung im Rahmen einer deutsch-österreichischen Kooperation etwa bei € 4 Mio. liege. Der Einsatz von Wechselstrom auf der Pinzgauer Lokalbahn sei laut Experten und auch nach seiner Einschätzung mit entsprechenden Erdungskonzepten machbar.

Mag. Fuchshuber (Verkehrsexperte) erklärt den Fahrzeugbedarf von 62 Triebwägen plus 12 Fahrzeugen optional. Für einen 15-Minuten-Takt im Bereich der Salzburger Lokalbahn kommand von Bürmoos in Richtung Salzburg und weiter in Richtung Hallein inklusive der bereits verlängerten Lokalbahn seien 20 Triebwägen plus fünf optional nötig. Die Stadtbahn benötige für eine Taktverdichtung 20 Wägen, die Murtalbahn sieben, die Pinzgauer Lokalbahn zehn und die Messebahn im innerstädtischen Bereich fünf plus fünf optional. Die gemeinsame Bestellung mit den optionalen Fahrzeugen solle aufgrund der besseren Konditionen im Rahmen einer Großbestellung erfolgen. Da die Umsetzung kaum unter zehn Jahren möglich sei, sei klar, dass es hier eine strategische Verkehrsplanung brauche, die Abruftermine für die Fahr-

zeuge entsprechend dem Fortschritt des Projektplanes möglich mache. Die deutsch-österreichische Triebwagenbeschaffungskoopeation gehe von 300 Fahrzeugen aus, was der Grund dafür sei, dass der Stückpreis eines Fahrzeuges bei € 4. Mio. liege, während Einzelbestellungen bei ca. € 8 Mio. zu liegen kämen. Replizierend auf die Frage von Abg. Rieder erklärt Mag. Fuchshuber, dass sich bei einer Anzahl von 74 Triebwägen multipliziert mit der Differenz der Preisreduktion eine Ersparnis von € 300 Mio. ergebe. Der Gegenwert dieser Einsparung könne in den Ausbau der Infrastruktur fließen.

Prof. Dr. Hoceva (Verkehrsexperte) führt aus, dass vor einigen Jahren eine Potentialanalyse betreffend die Murtalbahnen in Auftrag gegeben worden sei. Diese habe gezeigt, dass das Potential dieser Bahnen bestenfalls zu einem Drittel ausgenutzt sei. Eine Attraktivierung der Bahnen würde einen sehr großen Zuwachs an Beförderungsleistung bewirken. Ansonsten sei zur Zukunftsperspektive noch zu sagen, dass man beide Strukturen benötige, sowohl die Murter Bundesstraße als auch die Murtalbahnen. Die Bundesstraße sei ebenfalls oft durch Unwetter nicht befahrbar und es käme dadurch auch zu Verdichtungen auf der Schiene. Insofern gehe der Appell dahin, die Bahntrasse im Hinblick auf Unwetter besser zu sichern. Aus ökologischen Gründen sei die Bahn jedenfalls unverzichtbar. Die Fahrzeit könne durch die Elektrifizierung von derzeit 1 Stunde 35 Minuten auf 1 Stunde 10 Minuten verkürzt werden. Vereinzelt Regionalexpresszüge könnten hier eventuell auch noch eine weitere Verkürzung ermöglichen. Das Hauptproblem sei derzeit die schlechte Beschleunigung. Es liege ein Vorschlag bei der Geschäftsführung der Steiermark-Bahnen in Graz betreffend ein zusätzliches Zugpaar zwischen Tamsweg und Murau auf. Im Jahr 2016 sei er als Fahrplankoordinator des Bezirkes Murau gebeten worden, ein Zugpaar zwischen Tamsweg und Murau wegzulassen, um die Kilometerleistung der Fahrzeuge zu drücken. Da man durch die Versäumnisse der letzten Zeit gezwungen sei, die am Ende der Lebensdauer befindlichen Fahrzeuge noch zehn Jahre weiter zu benutzen, sei eine Rundumerneuerung unerlässlich. Im Hinblick auf diese Notwendigkeit wäre es möglich, wieder zum Status von vor 2016 überzugehen, mit einem zusätzlichen Zugpaar zwischen Tamsweg und Murau. Dies brächte Einsparungen bei der Fahrtzeit und wäre ein Mehrwert für den Lungau. Gemeinsam, parteiübergreifend und länderübergreifend könne dies ermöglicht werden.

Klubobmann Abg. Egger MBA bekräftigt das einhellige Bekenntnis aller Fraktionen zum Erhalt und Ausbau der Bahnen. Erinnern wolle er daran, dass es derzeit keine Anschlüsse nach Kaprun und Krimml gebe. In diesem Zusammenhang berichtet er von einem Leserbrief, der die Idee einer Elektrobuslinie in diesem Bereich skizziere. Dabei würden die Schienen durch Asphalt ersetzt, unter Berücksichtigung von Hochwasserschutz usw. Berücksichtige man alle Kosten, die derzeit bei der Pinzgaubahn anstünden, sei diese Vorstellung nicht mehr so utopisch und habe zumindest Potential.

Landesrat Mag. Schnöll betont, dass er die fachliche Diskussion schätze. Bei der Beschaffung sei die essenzielle Frage, welche Entscheidung man zu welchem Zeitpunkt treffe. Derzeit wisse man noch nicht, wie schnell die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen fortschritten. Es sei nicht sinnvoll, kostenwirksame Entscheidungen zu treffen, bevor Vereinbarungen mit den

relevanten Partnern abgeschlossen seien. Als man der deutsch-österreichischen Triebwagenbeschaffungskoooperation beigetreten sei, habe man de facto noch keine Zusage vom Bund für die Kofinanzierung gehabt. Er könne keine erheblichen Verpflichtungen für das Land eingehen, ohne die jeweiligen Finanzierungszusagen der relevanten Partner. Deshalb habe man sich in einem ersten Schritt für die 20 plus 5 Fahrzeuge für die SLB entschieden, mit der Option zur Erweiterung. Er könne versprechen, dass es Salzburg niemals an Triebwägen mangeln werde. Aber man müsse diese sukzessive bestellen, jeweils parallel zum infrastrukturellen Ausbau. Bei der Pinzgauer Lokalbahn habe man noch gar keine Finanzierungszusage. Deshalb wäre es nicht seriös gewesen, frühzeitig alle Triebwägen zu bestellen.

Abg. Ing. Wallner bringt einen Abänderungsantrag ein, der mit Zustimmung aller Parteien als Fünf-Parteien-Antrag zur Abstimmung gebracht und einstimmig angenommen wird.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt einstimmig den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, die Triebwagen-Beschaffung "Tram Train" für die Salzburger Lokalbahn wie beschlossen weiterzuverfolgen, die Pläne zur Modernisierung der Triebwägen der Pinzgauer Lokalbahn voranzutreiben und die Steiermärkischen Landesbahnen bei der Beschaffung von Wagenmaterial für die Murtalbahn zu unterstützen.

Salzburg, am 15. September 2021

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Rieder eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 6. Oktober 2021:

Der Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.