

Antrag

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

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 Eisenbahn-intern 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 den 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 Dieselmotorenzüge, 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 zweimal 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 der Hausbahnsteig ist mit einer Bahnsteiglänge von ca. 210 m zu errichten und am ostseitigen Bahnsteigende ein Fußgängertunnel mit dem derzeitigen Park +

Ride Platz bzw. mit der angrenzenden freien Fläche zu verbinden, damit die damit aufgeschlossenen Flächen auf beiden Seiten des Bahnhofes dann Busterminal und Park + Ride aufnehmen können,

- 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 Personenzügen 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.
2. Dieser Antrag wird dem Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zur weiteren Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.

Salzburg, am 10. April 2019

Stöllner eh.

Rieder eh.