

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Klubvorsitzenden Steidl, Dr.ⁱⁿ Klausner und Thöny MBA (Nr. 105 der Beilagen) betreffend den 30-Minuten-Takt und günstige Tickets für die Pinzgaubahn

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 22. Mai 2019 mit dem Antrag befasst.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner berichtet, dass die Sperre des Schmittentunnels und die Einführung eines 30-Minuten-Taktes von Zell am See bis Piesendorf Bad im Oktober letzten Jahres einmal mehr die Schlagkraft des öffentlichen Verkehrs bewiesen hätten. Die Menschen hätten die Verdichtung des Taktes sehr gut angenommen und seien vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Gerade für Pendlerinnen und Pendler zwischen dem Oberpinzgau und Zell am See sei eine Ausdehnung des Halbstundentaktes bis nach Mittersill sehr wichtig. Damit wäre auch eine Erweiterung des Fahrgastpotentials verbunden. Für all jene, die ab Zell am See Anschlüsse zB in Richtung Saalfelden oder Schwarzach benötigten, wäre eine weitere wesentliche Flexibilisierung und Verbesserung gegeben. Durch den tagtäglich rund um Zell am See herrschenden Stau und den damit verbundenen CO₂-Ausstoß komme es zu einer extremen Belastung der Umwelt. Ein 30-Minuten-Takt wäre auch eine wichtige Maßnahme, um Touristen umweltfreundlich in den Zentralraum Zell am See zu bringen. Beim Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr spielten Park & Ride-Parkplätze eine wesentliche Rolle, weshalb im Antrag die Forderung, deren Ausbau entlang der Pinzgauer Lokalbahn voranzutreiben, enthalten sei. Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner erkundigt sich bei den anwesenden Experten nach dem Potential einer Ausweitung des Halbstundentaktes bis Mittersill, den Auswirkungen für den Pendler- und Schülerverkehr, der Stoßrichtung für eine weitere Entwicklung in Richtung Krimml und ob der bestehende Fuhrpark für die Ausweitung grundsätzlich ausreiche bzw. ob kurzfristig Kooperationen mit der Zillertalbahn möglich wären. Der im Antrag angeführte Punkt der Einführung günstiger Tickets sei mittlerweile geklärt.

Abg. Stöllner begrüßt den Antrag, der zeige, dass mit ordentlicher Taktung und Angebotsausweitung vieles möglich sei. Wichtig sei auch die Betriebsqualität. Für den dringend notwendigen 30-Minuten-Takt bis nach Mittersill seien beispielsweise zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten in Stuhlfelden und Walchen erforderlich. In der Folge erläutert er ausführlich die aus seiner Sicht notwendigerweise durchzuführenden Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Pinzgau.

Abg. Stöllner bringt einen FPÖ-Zusatzantrag ein:

Der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, folgende Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Pinzgau zu ergreifen, konkret:

1. der Bahnhof Stuhlfelden und die Haltestelle Heilbad Burgwies sind zweigleisig als Ausweichstrecke mit jeweiligen Inselbahnsteigen in beiden Verkehrsstellen zu verbinden und mit einer Weichenverbindung wieder in das weiterführende Streckengleis Richtung Zell am See und Krimml einzubinden,
2. die derzeitige Ladestelle Walchen ist so umzugestalten, dass diese zu einer vollwertigen Kreuzungsstelle ausgebaut werden kann, wobei die Bahnsteiglänge für einen 4-Wagenzug ausgelegt werden und damit 100 m betragen sollte,
3. die Bahnhöfe Fürth-Kaprun und Krimml sind mit einem Park & Ride Platz, Bike & Ride Platz und mit einer Buswendeschleife auszustatten, damit Anschlussbusse auch dann den Bahnhof anbinden können, wenn sie dort wenden müssen,
4. der Bahnhof Stuhlfelden und der Bahnhof Walchen sind mit einem Park & Ride Platz und einem Bike & Ride Platz auszustatten,
5. mit der Salzburg AG als Betreiber der Pinzgauer Lokalbahn ist im landesüblichen Weg, (z. B. über die SVG als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft des Landes Salzburg) ein Verkehrsdienstvertrag abzuschließen, der die Erweiterung zum täglichen 30-Minuten-Takt gemäß Punkt 6. beinhaltet und
6. wobei die budgetäre Vorsorge so zu treffen ist, dass der tägliche 30-Minuten-Takt zwischen Zell am See und Mittersill mit der Pinzgauer Lokalbahn zum Fahrplanwechsel 2019/20 - der im Dezember 2019 stattfinden wird - im Interesse der staugeplagten Bürger im Oberpinzgau umgesetzt werden kann, sodass damit ein Beitrag zur Verkehrsentlastung von Zell am See und dem Oberpinzgau geleistet wird.

Klubobmann Abg. Egger MBA begrüßt den Antrag der SPÖ. Auch er habe während der Sperre des Schmittentunnels eine starke Zunahme bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln beobachten können. Eine Attraktivierung der Öffis bedürfe mehrerer Maßnahmen. Das Angebot müsse gut und die Preise günstig sein. Die bereits beschlossene Tarifgestaltung bei den Tickets werde eine große Rolle spielen und eine Synergiewirkung erzeugen. Seiner Meinung nach gebe es bereits jetzt einen Halbstundentakt bis nach Krimml, wenn man die bestehende stündliche Busverbindung einbeziehe. Außerhalb der morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten seien aber zeitweise sowohl Zug als auch Bus halb leer unterwegs. Es müsse daher Begleitmaßnahmen geben, die Menschen zum Umstieg bewegten. Die Sinnhaftigkeit eines Halbstundentaktes bei der Zugverbindung müsse überprüft werden. In den Ausbau der Infrastruktur der Pinzgauer Lokalbahn werde jährlich massiv investiert. Erwähnt werden dürften auch

die regionalen Zusatzangebote von Tourismusverbänden und Gemeinden, die Touristen Gästetickets für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anbieten.

Abg. Obermoser führt aus, dass die Pinzgaubahn eine der wichtigsten Verkehrsinfrastruktureinrichtungen des Pinzgaus sei. Über den Güter- und Personentransport hinaus sei sie eine wichtige Einrichtung zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur. Sie habe zB viele Brückenbauwerke ermöglicht, sei Mitglied bei vielen Weggemeinschaften und -genossenschaften, damit Höfe überhaupt erreicht werden könnten. Durch sie habe man den Hochwasserschutz der gesamten Region überhaupt erst mitbetreuen können. Der 30-Minuten-Takt zwischen dem Hauptbahnhof Zell am See und Piesendorf sei eine glückliche Fügung gewesen. Der gegenständliche Antrag beziehe sich nun auf eine Ausweitung bis nach Mittersill. Die Gemeinden hätten großes Interesse, dass die Pinzgaubahn in der bestehenden Form weiterbetrieben werden könne. Er ersuche, die Gemeinden finanziell jedoch nicht zu überfordern, da sie in der Vergangenheit viel in die Zug- oder Schienenstrangsicherheit investiert hätten und laufend sehr viel Geld für den Uferschutz, Winter- und Sommerdienst, Park & Ride Parkplätze udgl. aufbrächten.

DI Dr. Hittenberger (Referat 6/06) führt aus, dass es zwei Jahre benötigte, um eine exakte fachliche Auskunft zum Potential einer Taktverbesserung der Pinzgaubahn statistisch valid absichern zu können. Seit Jahren gebe es auf der Pinzgaubahn steigende Fahrgastzahlen. 2018 habe die Steigerung ca. 7 % betragen. Die täglich ca. 300 zusätzlichen Fahrgäste seien auf eine Kombination aus verbessertem Takt und der Erweiterung touristischer Angebote zurückzuführen. Für einen Halbstundentakt bis Mittersill benötige man an Schieneninfrastruktur zusätzlich zwei Kreuzungspunkte. Hinsichtlich der Kosten teilt DI Dr. Hittenberger mit, dass pro Knotenpunkt mit Investitionen für die Schieneninfrastruktur in Höhe von ca. € 1 Mio. zu rechnen sei. Die größte Herausforderung sei, dass derzeit am Markt kein brauchbares Wagenmaterial verfügbar sei. Die Pinzgaubahn werde aktuell mit Diesel betrieben. Eine Studie beschäftige sich mit der Frage des besten Antriebssystems für den zukünftigen Betrieb, ob man dafür Elektrifizierung oder Teil-Elektrifizierung und Teil-Batteriebetrieb wähle. Im Zillertal gebe es derzeit einen Probetrieb mit dem Prototyp Wasserstoffantrieb. Dies sei insofern interessant, weil man keine Oberleitungen benötige und CO₂-neutral fahre. Dies habe aber den Nachteil, dass man für den Betrieb doppelt so viel Strom benötige. Man sei in enger Kooperation mit Tirol, um herauszufinden, ob dieses System für Salzburg umsetzbar sei. Eine Entscheidung darüber könne in zwei Jahren gefällt werden, wenn die Erfahrungen Tirols vorlägen. Es sei nicht klug, bereits jetzt teures Wagenmaterial anzuschaffen, bevor nicht eine Entscheidung über das zukünftige Antriebssystem gefallen sei. Ohne zusätzliches Wagenmaterial könne man keinen 30-Minuten-Takt bis Mittersill schaffen, dafür benötige man zwei weitere Garnituren und die beiden Kreuzungsknotenpunkte. Die Park & Ride-Plätze entlang der Pinzgaubahn würden bei Einigung mit den betroffenen Gemeinden ständig adaptiert, verbessert und erweitert.

Mag. Fuchshuber (Vorstand der Achenseebahn AG Jenbach) führt auf die von Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner aufgeworfenen Fragen aus, dass sich die Bürgermeister der Region geschlossen für den

Erhalt der Pinzgauer Lokalbahn eingesetzt hätten. Die Leistungen der Gemeinden seien für den Bestand der Pinzgauer Lokalbahn unbestritten. Eine Modernisierung der Pinzgauer Lokalbahn könne jedoch nicht alleine durch die Gemeinden finanziert werden. Neue Züge kosteten geschätzt rund € 8 Mio. pro Stück. Bei acht Zügen würde das € 64 Mio. bedeuten, ein zigfaches dessen, was man derzeit benötige, um mit den alten Garnituren fahren zu können. Er warne davor, mit der Weiterentwicklung zu lange zu warten. Es müsse möglich sein, mit der Pinzgauer Lokalbahn wieder in das mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen hinein zu kommen. Die Maßnahmen für die Kreuzungen kosteten sehr viel Geld. Die angesprochene Ausweiche in Walchen sei erforderlich, um mehr Flexibilität beim Aufholen von Verspätungen zu haben. Zudem benötige man eine Ausweichstrecke zwischen Stuhlfelden und Heilbad Burgwies. Produktiver als die Pinzgauer Lokalbahn könne man derzeit nicht fahren. Die Wendezeiten betrügen lediglich fünf Minuten. Eine Ausnahme stelle Krimml mit 10 Minuten dar. Für einen dichteren Fahrplan benötige man die Ausweichstrecke, um die enorme Belastung auf den Triebfahrzeugführer reduzieren zu können. Das Potential der Pinzgaubahn sei seiner Meinung nach sehr gut. Von Mittersill bis Zell am See überwiege der Einheimischen- und Pendlerverkehr. Dieser werde täglich als Stau wahrgenommen. Der Oberpinzgau habe dasselbe Verkehrsaufkommen, nur falle dieses nicht auf, weil der Tourismusverkehr und der Einheimischenverkehr getrennt erfolgten, sodass kein Stau ersichtlich sei.

Im Sinne der finanziellen Planbarkeit für das Land und die Gemeinden bringt Abg. Obermoser für die ÖVP einen Abänderungsantrag ein, der mit den Stimmen von ÖVP, SPÖ, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der FPÖ - sohin mehrstimmig - angenommen wird.

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:

1. Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, zu prüfen, inwieweit eine Ausweitung des Halbstundentaktes bis nach Mittersill sowie infrastrukturelle Verbesserungen machbar und zielführend sind.
2. Darüber hinaus wird das zuständige Regierungsmitglied aufgefordert, den Ausbau von Park-and-Ride-Flächen entlang der Pinzgaubahn schnellstmöglich voranzutreiben.

Salzburg, am 22. Mai 2018

Vorsitzender-Stellvertreterin:
Weitgasser eh.

Die Berichterstatterin:
Dr.ⁱⁿ Klausner eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 5. Juni 2019:

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