

### Beantwortung der Anfrage

der Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner und Klubvorsitzenden Steidl an die Landesregierung (Nr. 12-ANF der Beilagen) - ressortzuständige Beantwortung durch Landesrat Mag. Schnöll - betreffend die Entwicklung des Gütertransportes auf der Schiene im Land Salzburg

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner und Klubvorsitzenden Steidl betreffend die Entwicklung des Gütertransportes auf der Schiene im Land Salzburg vom 29. Juli 2019 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

**Zu Frage 1:** Wie hat sich der Güterverkehr auf der Schiene im Land Salzburg seit dem Jahr 2014 entwickelt. Mit dem Ersuchen um Aufstellung nach Strecke, Anbieter und Tonnageangabe nach Strecke und Anbieter nach Jahren.

Dem Amt stehen dazu keine eigenen Daten zu Verfügung. Auf sofort erfolgter Anfrage bei den ÖBB wurde mitgeteilt, dass die hierfür erforderlichen Daten nicht so schnell wie gewünscht zur Verfügung gestellt werden können (Urlaubszeit).

Die ÖBB hat aber zugesagt, entsprechende Daten bis Mitte Oktober dem Amt zu übermitteln. Sobald die Daten von den ÖBB dem Amt vorliegen, können diese gerne bei Bedarf auch dem Landtag weitergeleitet werden.

**Zu Frage 2:** Wie hat sich der Anteil des Güterverkehrs der Salzburger Privatbahnen seit dem Jahr 2014 entwickelt. Mit dem Ersuchen um Aufstellung nach Strecke, Anbieter und Tonnageangabe nach Strecke und Anbieter nach Jahren.

Die Salzburg AG hat uns am 26. August 2019 folgendes dazu mitgeteilt:

Salzburger Lokalbahn:

(in Netto-Tonnen)	2014	2015	2016	2017	2018
Salzburg Hbf – Lamprechtshausen *	57.500	47.220	47.975	49.500	49.340
ÖBB Strecke 101, 102, 217	1.747.850	1.886.470	1.730.480	1.992.920	2.391.410

Pinzgauer Lokalbahn:

(in Netto-Tonnen)	2014**	2015	2016	2017	2018***
Ladegewicht	5.505	406	756	92	0

\* Auf der Strecke Bürmoos - Ostermiething werden aktuell keine Güter auf der Schiene befördert.

\*\* Höhere Tonnage durch Baustellenverkehr aufgrund des Hochwassers

\*\*\* Mit der sicherheitsrelevanten Einbindung des rechnergestützten Zugleitsystems „RZL“ im Jahr 2017 musste auf die Einbindung der normalspurigen Vershub-Verbindung der Anlagen Pinzgauer Lokalbahn und ÖBB verzichtet werden. Zudem hätten die vorhandenen komplexen Oberbauanlagen dringend erneuert werden müssen, was weitere hohe Kosten verursacht hätte. Vor dem Hintergrund der marginalen Güter-Menge von unter 20 Wagen pro Jahr wurde daher - im Einvernehmen mit dem Land Salzburg - auf eine Weiterverfolgung des Güterverkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn verzichtet.

#### Erläuterung:

ÖBB Strecke 101: Westbahn (über Salzburg-Zell-Wörgl)

ÖBB Strecke 102: Ennstalbahn

ÖBB Strecke 217: Salzburg-Freilassing

**Zu Frage 3:** Hat das Land Salzburg Maßnahmen gesetzt um den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu erhöhen?

Ja, hat es. Siehe Beantwortung Frage 3.1.

**Zu Frage 3.1.:** Wenn ja, welche?

#### Allgemeines zur Situation:

Der Schienengüterverkehr ist für viele Unternehmen nicht attraktiv, weil die Kosten öfters höher als beim Lkw-Transport sind. Dies gilt insbesondere für den sogenannten „Einzelwagenverkehr“, bei dem, einzelne Waggons oder Wagengruppen verwendet werden. Die bei der Beistellung und Abholung anfallenden fixen Kosten (Lokomotive, Personal) müssen auf nur wenige Waggons umgelegt werden. Aufgrund der Wirtschaftsstruktur Salzburgs mit eher kleineren Betrieben und dispersen Beschaffungs- oder Absatzmärkten verliert daher der Einzelwagenverkehr an Bedeutung. Der Trend geht in Richtung „Ganzzüge“, bei dem die maximalen Zuggewichte bzw. Zuglängen ausgenutzt werden. Unternehmen wie Kaindl oder CTS sind gute Beispiele dafür. Von Seiten des Landes wird mittels Förderungen für Anschlussbahnen ein Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geleistet. Zur Unterstützung der Unternehmen wurde über mehrere Jahre ein externer Berater („Anschlussbahncoach“) vom Land beauftragt.

Auch derzeit ist wieder der externe Berater („Anschlussbahncoach“) im Auftrag des Landes in Kontakt mit den Anschlussbahnbetreibern. Das Land Salzburg beteiligte sich im Zeitraum 2006 bis 2015 an zwei EU- Projekten mit dem Ziel den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern:

Beide Projekte waren grenzüberschreitende Projekte mit den bayrischen Nachbarn.

- INTERREG III - InnoVersys (2006 bis 2008)
- INTERREG IV - SANSIBAS (2014 bis 2015)

**Zu Frage 3.2.:** Wenn nein, warum nicht?

Siehe Beantwortung zu Frage 3.1.

**Zu Frage 4:** Welche Kunden haben die Privatbahnen im Land Salzburg seit dem Jahr 2014 dazugewonnen bzw. dauerhaft verloren?

Die Salzburg AG hat uns am 26. August 2019 folgendes mitgeteilt:

Aus Datenschutzgründen und den Grundsätzen ordentlichen kaufmännischen Verhaltens entsprechend kann die Salzburg AG keine Auskünfte über Vertragsbeziehungen gegenüber Dritten geben.

**Zu Frage 5:** Wie hoch ist das Potential der auf die Schienen verlagerbaren Tonnagen von Salzburger Wirtschaftsbetrieben?

Eine solche Abschätzung ist nicht so weiters möglich, da die hierfür erforderlichen Daten nicht dem Amt vorliegen. Für eine solche Erhebung, müssten alle in Frage kommenden Firmen in Salzburg direkt kontaktiert und über deren Warentransport (Art und Menge) befragt werden. Dies wäre nur in Kooperation mit den Firmen und der WKS möglich.

**Zu Frage 6:** Warum wurde das Projekt der Anschlussbahn für die Fa. Leube in Gartenau noch nicht in Angriff genommen?

Die geplante Anschlussbahn der Fa. Leube würde an die Regionalstadtbahn (Salzburg - Hallein) anbinden. Da die Regionalstadtbahn bis jetzt noch nicht umgesetzt wurde, konnte auch die Anschlussbahn der Fa. Leube noch nicht realisiert werden. Das Projekt Anschlussbahn der Fa. Leube ist mit zwei Varianten zur Flächenfreihaltung der Trassen im Entwurf des Sachprogrammes des Landes „Trassenfreihaltung für Verkehrsinfrastrukturprojekte“ enthalten.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 10. September 2019

Mag. Schnöll eh.