

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. 464 der Beilagen 2.S.16.GP) betreffend Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn

Abg. Rieder berichtet, dass die Eisenbahninfrastruktur der Pinzgauer Lokalbahn seit ihrer Grundsteinlegung im Bahnhof Krimml im Gemeindegebiet von Wald im Pinzgau ende. Für Einheimische und Touristen sei die Erreichbarkeit der Gemeinde Krimml oder auch der Krimmler Wasserfälle mit ca. 450.000 Besuchern jährlich nur mit dem Bus oder einer Umsteige Verbindung vom Zug zum Bus oder am besten mit dem Pkw möglich. Aus den Nächtigungszahlen im Oberpinzgau lasse sich ableiten, dass bei einem Modal Split von ca. 16 % im Sommer ca. 50.000 Personen pro Jahr umweltfreundlich mit der Schiene zu den Wasserfällen kommen könnten, wenn diese auch mit der Bahn erreichbar seien. Von gesamt ca. 450.000 Besuchern pro Jahr wären das ca. 12 %, was einer enormen Verkehrsentlastung in der Nationalparkregion Hohe Tauern gleichkäme und den Parkplatz bei den Krimmler Wasserfällen im Mittel bis zu 90 Pkw pro Tag entlaste. Für die Einheimischen wäre die Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn ebenfalls ein Gewinn. Weiters führt Abg. Rieder aus, dass die Investitionen der Vergangenheit die Wichtigkeit der Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn bestätigten. Abg. Rieder richtet an die anwesenden Experten die Fragen, wie viele Fahrten aus dem Oberpinzgau auf die Lokalbahn verlagert werden könnten, wie die Kosten einer Verlängerung eingeschätzt würden, ob man diese Verlängerung gegenüber der Entlastungsstraße in Schüttdorf/Zell am See bevorzuge, wie hoch die CO₂-Einsparung durch die Verlängerung eingeschätzt werde und wie viele zusätzliche Garnituren bei einer Verlängerung benötigt würden.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner hält den gegenständlichen Antrag für sehr sinnvoll. Eine Streckenverlängerung ergebe nicht nur für viele Einheimische sondern auch für viele Touristen Sinn. Die Maßnahme sei aus Klimaschutzgründen sehr zu begrüßen. Sie trüge zu einer Verkehrsentlastung bei und wäre für die Entwicklung der gesamten Region von Vorteil sein. Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner verweist auf vergangenen Diskussionen zur Pinzgauer Lokalbahn. Sie sei gespannt auf das Ergebnis des von der SPÖ angeregten Betriebs-, Fahrzeugantriebs- und Infrastrukturkonzeptes, welches bis 30. November 2019 vorzulegen sei. Aus derzeitiger Sicht sehe sie die Elektrifizierung als nötigen und wichtigen Schritt in Richtung Zukunft.

Klubobmann Abg. Egger MBA ist sich bewusst, dass die geplante Verlängerung eine enormen Investition darstelle. Die Realisierung sei mit Mut und Einigkeit aller Parteien durchaus möglich, wengleich es bei der Umsetzung eines Beschlusses dieser Größenordnung vermutlich Jahre dauern würde, bis alle Maßnahmen griffen und eine Idealsituation gegeben wäre. Er weist darauf hin, dass auf die Entlastungsstraße Schüttdorf keinesfalls verzichtet werden

könne. Diese solle die aktuelle Situation der unzumutbaren Staustunden entschärfen. Gerade in den Monaten Juni bis ca. Mitte September müssten für eine Strecke, die normalerweise in einer Minute zu bewältigen sei, in diesem Bereich regelmäßig 25 bis 40 Minuten eingerechnet werden. Der dadurch vor allem den Firmen entstehende finanzielle Schaden sei enorm. Er richtet an die Experten die Fragen, ob eine Umsetzung grundsätzlich möglich sei, eine Bereitschaft der Grundstückseigentümer vorliege und welches System von Seiten des Betreibers präferiert werde.

Abg. Scheinast sagt, dass außer Streit stehe, dass über kurz oder lang das Antriebssystem ökologisiert werden müsse und die Pinzgaubahn in Zukunft nicht mehr mit Diesel betrieben werden könne. Frage sei, wie schnell die Entscheidung getroffen werden könne, dass man die Elektrifizierung bzw. Ökologisierung vorantreibe, das Wagenmaterial plus die Strecke verbessere und verlängere. Zudem sei Kaprun als wesentlicher Teil des öffentlichen Verkehrs mitzudenken. Ihm sei es ein großes Anliegen, die notwendigen Schritte in kleinen Teilen zu realisieren, anstatt das Vorhaben aufgrund der hohen Kosten Jahr für Jahr zu verschieben. Abg. Scheinast richtet an die Experten die Frage nach sinnvollen Schritten im Rahmen einer Ökologisierung und Verbesserung.

Abg. Obermoser dankt für den Antrag der FPÖ. Die geplante Umfahrung Schüttdorf dürfe keinesfalls wegfallen, da diese im Kontext der Verkehrsentwicklung im Pinzgau unverzichtbar sei. Zentrale Frage sei u.a., wie man die touristischen Verkehrsströme bewerkstelligen könne. In den letzten Jahren seien vom Land, den Gemeinden und den Verantwortlichen der Pinzgaubahn viele kostenintensive Maßnahmen umgesetzt worden, wie zB Gleisverbesserungsanlagen oder die Neuerrichtung der Bahnhöfe Uttendorf/Stubachtal, Niedersill und Piesendorf. 80 % der 75 Bahnübergängen seien gesichert worden, wobei für eine Schrankenanlage Kosten in Höhe zwischen € 250.000,-- und € 400.000,-- durch die öffentliche Hand aufgewendet worden seien. Auch für die Park & Ride Parkplätze entlang der Pinzgauer Lokalbahn in Niedersill, Uttendorf, Mittersill und Bramberg sei öffentliches Geld von Seiten des Landes und der Gemeinden geflossen. Die Planung für Fürth/Kaprun, Piesendorf sowie Krimml/Wald sei fertig, die Finanzierung des Landesanteiles dafür zugesagt und die Gemeindeanteile in Abstimmung. Zudem sei eine Taktverdichtung von Zell am See nach Piesendorf bzw. Niedersill von Herrn Stramitzer und seinem Team auf kürzestem Wege unbürokratisch umgesetzt worden. Diese Taktverdichtung wirke sich äußerst positiv aus. Abg. Obermoser erkundigt sich, wie viele Personen die Pinzgaubahn mittels Regionaltickets benützten. Aufbauend auf diese Zahlen ließe sich die CO₂-Einsparung errechnen. Es stelle sich die Frage, ob zukünftig Wasserstoff-Antrieb angestrebt werden solle. Er ersuche um Auskunft im Hinblick auf die Fahrzeugbeschaffung, das Konzept der Trassenpläne und ob es eine grobe Kostenschätzung zu Anschaffungs- und Folgekosten gebe.

Mag. Czerny (Bürgermeister Gemeinde Krimml) sagt, dass er sich über die Diskussion einer Erweiterung der Pinzgauer Lokalbahn nach Krimml freue. Derzeit gebe es noch keinen Gemeindevertretungsbeschluss, es würden jedoch Gespräche zu diesem Thema geführt. Von Krimmler Seite könne man mit großer Zustimmung rechnen, auch wenn für viele wahrscheinlich

derzeit ein Neubau oder eine Verlängerung unvorstellbar seien. Von Seiten des Tourismus sei eine Verlängerung hochinteressant, da jährlich ca. 400.000 Gäste die Wasserfälle besuchten und die Gemeinde Krimml jährlich ca. 320.000 Übernachtungen erwirtschaftete. Mag. Czerny zitiert aus Zeit Online, dass jungen Städtern Autos nicht mehr wichtig seien. Auch eine Sora-Umfrage in Wien zum Stellenwert von Pkw für die Wiener Wohnbevölkerung habe ergeben, dass 35 % der 18- bis 24-Jährigen keinen Führerschein mehr machten. Abschließend merkt Mag. Czerny an, dass eine intakte Bahnverbindung die Entwicklung in einer Region ermögliche.

Zu den Fragen der Abgeordneten nehmen die Experten ausführlich Stellung. Herr Stramitzer (Salzburg AG, Betriebsleiter Pinzgauer Lokalbahn) führt aus, dass von der Salzburg AG als Betreiber in den letzten zwölf Jahren sehr viel umgesetzt worden sei, wie zB Wiederaufbau, Investitionen in die Sicherungstechnik, Fahrzeugsektor oder Park and Ride Plätze. Außerdem sei der Abschnitt Mittersill - Krimml in Wald neu gebaut worden, zwischen Zell am See und Mittersill müssten noch 20 Bahnkilometer erneuert werden. Es werde ständig daran gearbeitet, die Erhaltungsrückstände auf den Stand der Technik zu bringen. Derzeit werde die Bahn mit Diesel betrieben, wofür ca. 750.000 Liter Diesel pro Jahr benötigt würden. Man müsse sich über die Zukunft Gedanken machen. Im Herbst d.J. werde eine Studie vorgelegt, die derzeit in Zusammenarbeit mit dem Land Salzburg ausgearbeitet werde, welche Technologie als Antriebsenergie für die Zukunft geeignet sei. Die Entscheidung darüber werde auf lange Sicht getroffen, denn Schienenfahrzeuge hätten eine aktive Lebensdauer von ca. 30 Jahren und für neue Fahrzeuge betrage die Vorlaufzeit zwischen fünf und sieben Jahre. Aufgrund der Ähnlichkeit der Pinzgauer Lokalbahn mit der steirischen Murtalbahn im Hinblick auf die Streckenlänge, Steigung und touristischen Anforderungen sei es sinnvoll, gemeinsam mit der Steiermark Überlegungen anzustreben. Eine zeitgleiche Beschaffung würde Kostenvorteile und auch Vorteile für den weiteren Betrieb bringen. Neben den Beschaffungskosten, die 50 % ausmachten, seien für den Betrieb auf Lebenszeit weitere 50 % hinzuzurechnen und die Antriebstechnologie sowie die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen etc. mitzudenken. Um den derzeitigen Takt (mit Taktverdichtung bis Niedernsill) bewerkstelligen zu können, rechne er mit einer Anzahl von acht Stück dreiteiliger Triebwägen mit je mindestens ca. € 7 Mio. Anschaffungskosten. Zusätzlich sei für zukünftige Erweiterungen zB für die Erweiterung bis nach Krimml ein Fahrzeug mehr, für einen Halbstundentakt Mittersill ebenso ein Fahrzeug mehr sowie für Kaprun zwei weitere Fahrzeuge einzuplanen. Die technische Machbarkeit stelle kein Problem dar (siehe Bernina-Bahn in der Schweiz). Er persönlich würde den Elektroantrieb präferieren, Teil der Studie werde aber auch der Wasserstoffantrieb (mit Batterien, Brennstoffzelle) sein. Der Zeitpunkt, über die Zukunft nachzudenken, sei günstig. Man dürfe jedoch nicht vergessen, dass es auf der Bestandsstrecke viel zu tun gebe und die betriebene Strecke in Schuss und auf dem Stand der Technik gehalten werden müsse. Weiters führt Herr Stramitzer aus, dass alle Pinzgauer Gästekartenteilnehmer unter verschiedenen Modalitäten die Möglichkeit zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs hätten. Die Bahnnutzung pro Tag liege zwischen 700 und 1.600, derzeit halte man bei 80.000 Fahrten seit 1. Mai, was ca. 40.000 Auto-

fahrten weniger durch den Oberpinzgau bedeute. Die Gästekartenlösung sei sicher ein Ansatz, der aufzeige, in welche Richtung es gehen könne. Mit der zusätzlichen Option, die Wasserfälle direkt mit der Bahn zu erreichen, ergebe sich zusätzliches Potential.

DI Kühn (Referat 6/06) führt aus, dass das Potential an Fahrgästen Richtung Krimml bei ca. 50.000 Fahrgästen pro Jahr liege und in dieser Region von einem starken touristischen Anteil auszugehen sei. Eine Trennung zwischen Tourismus und Einheimischen könne derzeit nicht eindeutig vorgenommen werden. Bei der nächsten Betrachtung der Pinzgauer Lokalbahn werde eine Nachschärfung der Fahrgastzahlen erfolgen. So sei eine Fahrgastbefragung als Teil des Gesamtkonzeptes für die Pinzgaubahn vorgesehen. Für die vorliegenden Varianten und Überlegungen gebe es noch keine Präferenz. Zur CO₂-Einsparung, die stark von den Fahrgastzahlen und der künftigen Nachfrage abhängt, und zu den Kosten gebe es noch keine Einschätzung. Weiters führt DI Kühn zur weiteren empfohlenen Vorgangsweise aus, dass sich der Antrag in Punkt 1.1 und 1.3 offensichtlich stark auf die Eisenbahninfrastruktur beziehe. Aus Sicht der Abteilung 6 werde empfohlen, entsprechende Prozessschritte vorzuschalten. Man müsse über den Fahrplan Bescheid wissen, wo welche Haltestellen situiert seien und sich die prognostizierte Nachfrage ansehen. Nur dann könne man konkret über die Fahrzeugfrage diskutieren und entsprechende Entscheidungen treffen. Empfehlungswert sei in Abstimmung mit dem Salzburger Mobilitätskonzept „Salzburg mobil“ eine Optimierung und Abstimmung von Bahn und Bus entlang der Pinzgauer Lokalbahn von Zell am See bis Krimml. Dieses Thema Parallelbetrieb von Bahn und Bus müsse unbedingt in den Gesamtüberlegungen zur Pinzgaubahn mitbetrachtet werden, da in Zukunft die Lokalbahn in Krimml enden solle. An diesen Überlegungen arbeite die Abteilung 6 ebenso wie die Zusammenarbeit mit der Pinzgauer Lokalbahn bereits im Fahrzeugbereich stattfinde. Die Gesamtplanung könne im Bereich der Abteilung bis etwa Mitte 2020 abgeschlossen sein. Wenn die notwendigen Entscheidungen getroffen seien, könne man mit der konkreten Bauplanung beginnen.

Mag. Fuchshofer (Achenseebahn AG) führt aus, dass die Fahrzeuge der Pinzgauer Lokalbahn aufgrund ihres Alters erneuert werden müssten und elektrobetriebene Fahrzeuge für die Beschaffung und den Betrieb die günstigste Form seien. Im Oberpinzgau sei der Tourismusverkehr der bestimmende Verkehr. Da Tourismusverkehr und Einheimischen-/Pendlerverkehr getrennt erfolgten, falle dieses Verkehrsaufkommen nicht auf. Um die Pinzgauer Lokalbahn zukunftsfit zu machen und zu modernisieren, gebe es zwei Wege: Es brauche einen Zug mehr, um das Bestehende zu belassen und die Verbindung ginge bis Krimml oder den anderen Weg, dass man ein bisschen schneller fahre und die letzten 3,5 km mit dem selben Rollmaterial fahren könne. Ein Zug mehr koste ohne Betriebskosten genau so viel wie zB Gleisanlagenadaptierungen im Bereich der Kreuzungen. Laufende Betriebskosten würden ein Vielfaches der Adaptierung einer Gleisanlage betragen, die die nächsten dreißig bzw. vierzig Jahre nur noch gewartet werden müsse. Seiner Meinung nach liege das Verlagerungspotential durch die Urlauber in der Region, die mit der Bahn zu den Wasserfällen fahren würden, bei rund 100.000, bei den Einheimischen bei rund 12.000 und durch die Gästeanreise gerechnet nach dem Modal Split bis nach Krimml bei weiteren 16.000 Fahrten. Bei einer Verlängerung von drei Kilometern errechne er 160 bis 180 Tonnen CO₂-Einsparung. Zusätzlich wäre enormes

Verlagerungspotential durch die Ökologisierung des Antriebs gegeben. Falls es doch noch einmal zur Errichtung einer Seilbahn zu den Wasserfällen komme, benötige man dafür keinen Parkplatz. Wenn die Lokalbahn schnell unterwegs sei, nützten viele die Park & Ride Plätze entlang der Strecke und würde bereits der Zufahrtsverkehr zur Seilbahn ökologisch mit der Bahn abgewickelt.

Landesrat Mag. Schnöll entgegnet auf die von Abg. Stöllner geäußerte Kritik, dass im Schienenverkehr zu wenig umgesetzt worden sei, Folgendes: Innerhalb eines Jahres sei zB der 30-Minuten-Takt bis Piesendorf und in weiterer Folge bis Niedernsill realisiert worden, ebenso seien ein € 365-Ticket für den Pinzgau umgesetzt oder die Bustakte verdichtet worden. Er halte den eingeschlagenen Weg im öffentlichen Verkehr für den richtigen. Zum Antrag sei zu sagen, dass man strukturiert vorgehen müsse. Derzeit werde an einem 200-Seiten-Papier gearbeitet und die Systemfrage gestellt, das Ganze solle Mitte 2020 präsentiert werden. Nachhaltigkeit und Umweltschutz seien Pflicht. In vielen Fällen habe man nicht mehr die Möglichkeit, Entlastungsstraßen zu bauen. Im Pinzgau gebe es diese Chance und sie müsse genutzt werden. Die Stausituation in Schüttdorf sei mit jener im Zentralraum vergleichbar. Er könne nicht verantworten, dass der Pinzgau in den nächsten fünf bis zehn Jahren durch den Stau erstickte. Leider würden nach wie vor kürzeste Strecken mit dem Auto zurückgelegt. Ziel müsse sein, dass weniger Autos auf der Straße seien, weshalb auf den öffentlichen Verkehr gesetzt werde. Man dürfe jedoch die Dinge nicht gegeneinander ausspielen, denn beides sei notwendig. Es werde ein Schritt nach dem anderen gesetzt und er sei überzeugt davon, dass das der richtige Weg sei. Bisher hätten alle an einem Strang gezogen, er bitte, diesen konstruktiven Pfad nicht zu verlassen.

Abg. Obermoser bringt aufbauend auf die Expertenmeinungen einen ÖVP-Abänderungsantrag ein, der in der Folge mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - angenommen wird.

Gemäß § 49 Abs. 2 Landtags-Geschäftsordnungsgesetz wird Abg. Obermoser als Berichterstatter namhaft gemacht.

Abg. Stöllner kündigt für die FPÖ einen Minderheitsbericht an.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen der SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, unter Einbindung aller relevanten Partner ein innovatives Projekt der umweltfreundlichen Anbindung der Krimmler Wasserfälle an die

Endstation der Pinzgaubahn zu entwickeln und dabei besonders eine Verlängerung der Lokalbahn mitzubedenken.

Salzburg, am 18. September 2019

Die Vorsitzende:
Weitgasser eh.

Der Berichterstatter:
Obermoser eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 2. Oktober 2019:

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

zu Nr. 18 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(3. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Minderheitsbericht

der Abg. Stöllner und Teufl betreffend Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn

Am 18. September 2019 hat sich der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung mit diesem Antrag befasst.

Die Eisenbahninfrastruktur der Pinzgauer Lokalbahn endet seit ihrer Grundsteinlegung im Bahnhof Krimml, im Gemeindegebiet von Wald im Pinzgau. Für Einheimische und Touristen ist die Erreichbarkeit der Gemeinde Krimml oder auch der Krimmler Wasserfälle mit ca. 450.000 Besuchern jährlich nur mit dem Bus oder einer Umsteigeverbindung vom Zug zum Bus oder am besten mit dem PKW möglich.

Im Oberpinzgau werden jährlich ca. 2,4 Mio. Nächtigungen erzielt, was bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. vier Tagen 600.000 Urlauber (ohne Tagesgäste) ergibt. Daraus lässt sich ableiten, dass bei einem Modal Split von ca. 16 % im Sommer ca. 50.000 Personen pro Jahr umweltfreundlich mit der Schiene zu den Wasserfällen kommen könnten, wenn diese auch mit der Bahn erreicht werden. Von gesamt ca. 450.000 Besuchern pro Jahr wären das ca. 12 %, was einer enormen Verkehrsentlastung in der Nationalparkregion Hohe Tauern gleichkäme und den Parkplatz bei den Krimmler Wasserfällen im Mittel bis zu 90 Pkw pro Tag entlasten würde. Gerade in Kombination mit den vorhandenen Dampfzug- und Radfahrerangeboten sollte dieser Wert zum Gesamtverkehr eher eine untere, erwartbare Grenze darstellen.

Für die Einheimischen wäre die Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn ebenfalls ein Gewinn. Die Strecke würde bereits ab der Salzachbrücke, vor dem Bahnhof Krimml-Gemeinde Wald im Pinzgau kontinuierlich weiter steigen um die 180 Höhenmeter bis Krimml Ort (Wasserfallparkplatz) mit durchschnittlich 51 ‰ über eine Länge von 3.448 m mit den weiteren Haltestellen Unterkrimml, Krimml Ort und Bahnhof Krimml-Wasserfälle zu bewältigen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen aufgrund des Bekenntnisses der Landesregierung zur finanziellen Sicherung und dem Ausbau der Pinzgauer Lokalbahn den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Die Landesregierung wird aufgefordert,

- 1.1. eine Eisenbahninfrastrukturplanung zur Verlängerung der Pinzgauer Lokalbahn zu den Krimmler Wasserfällen durchzuführen, mit dem Ziel, dass alle Züge, unabhängig von der Traktionsart (Dampf, Diesel, Elektro) diesen Streckenabschnitt im Adhäsionsbetrieb befahren können,
- 1.2. gemäß der Siedlungsstruktur vom Bahnhof Krimml-Gemeinde Wald im Pinzgau (allenfalls in angepasster Höhenlage) bis zum Endbahnhof Krimml-Wasserfälle noch die weiteren Haltepunkte Vorderkrimml und Krimml Ort planlich vorzusehen,
- 1.3. sowohl die Planung samt Kostenschätzung als auch ein Umsetzungszeitplan (Einreichplanung, Ausschreibung, Bauphasenplan) vorzulegen,
- 1.4. die Bürgermeister der Gemeinden Krimml und Wald im Pinzgau zur Trassenwahl im Anschluss an die Bestandsstrecke einzubinden und
- 1.5. die fertige Planung samt Kostenschätzung dem Landtag im ersten Quartal 2020 vorzulegen und nach der Beschlussfassung der Gemeinde Krimml in Zusammenhang mit dem Bahnbau wird umgehend an der Umsetzung des Projektes zu arbeiten und binnen Jahresfrist eine Erledigung anzustreben.

Salzburg, am 24. September 2019

Stöllner eh.

Teufl eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 2. Oktober 2019:

Der Minderheitsbericht wurde mit den Stimmen von ÖVP, GRÜNEN und NEOS gegen die Stimmen von SPÖ und FPÖ - sohin mehrstimmig - abgelehnt.