

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Scheinast, Klubobfrau Mag.^a Dr.ⁱⁿ Humer-Vogl und Heilig-Hofbauer BA (Nr. 477 der Beilagen 2.S.16.GP) betreffend den Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes

Berichterstatte Abg. Scheinast verweist darauf, dass der Verkehr der einzige Sektor in der EU sei, in dem die Emissionen seit 1990 gestiegen seien, und zwar um 25 %. Eine Analyse der Trends zeige, dass es beispielsweise kaum mehr Nachtzüge gebe. Habe man früher nach Paris oder Amsterdam mit einem Nachtzug fahren können, so würden diese Verbindungen heute nicht mehr existieren. Der großen Mobilität und der Reiselust der europäischen Bevölkerung stehe die Unmöglichkeit, hierfür die Bahn zu nutzen, gegenüber. Ziel dieses Antrages sei, den Nachtzugverkehr wieder zu verstärken. Obwohl die ÖBB begonnen hätten, einzelne Linien zu führen, sei dies aus seiner Sicht noch zu wenig, weshalb er sich für einen stärkeren Ausbau ausspreche.

Abg. Ing. Wallner spricht sich für jede Initiative, die im europäischen Netzwerk zu einer Einsparung von CO₂ führe, aus und erklärt seine Zustimmung zum vorliegenden Antrag.

Abg. Dr. Schöppl erklärt ebenfalls die Zustimmung zum gegenständlichen Antrag. Für ihn stelle sich allerdings die Frage, ob und inwieweit beispielsweise die Regierungsmitglieder für Reisen nach Brüssel die Bahn oder das Flugzeug bzw. für Dienstreisen öffentliche Verkehrsmittel benutzten. Er spricht sich dafür aus, die Möglichkeiten im Nachtzugverkehr auch zu nutzen. In diesem Zusammenhang überreicht Abg. Dr. Schöppl sieben Anfragen an die Mitglieder der Landesregierung.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner betont, dass die ÖBB bereits jetzt sehr erfolgreich im europäischen Nachtzugreisegeschäft tätig seien, während die Deutsche Bahn sich vor einigen Jahren aus dem Nachtzugverkehr zurückgezogen habe. Gesetzliche Rahmenbedingungen seien ein wichtiger Stellhebel, wobei das Thema auch auf europäischer Ebene zu verfolgen sei. Weiter spricht sie sich für den verstärkten Mitteleinsatz aus, damit man das grenzüberschreitende Nachtzugverkehrsangebot gemeinwirtschaftlich finanzieren könne.

In Ergänzung zu den Ausführungen von Abg. Dr. Schöppl verweist Abg. Scheinast darauf, dass es nach Brüssel keinen Nachtzugverkehr gebe, sondern ein drei- bis viermaliges Umsteigen erforderlich sei. An die Experten der ÖBB richtet er die Frage nach dem bestehenden Nachtzugnetz, der Auslastung und nach den mittelfristigen Planungen.

Landesrat Mag. Schnöll ersucht den Vertreter der ÖBB ebenfalls um Auskunft über die Ausbaupläne des Nachtzugverkehrs sowie die erforderlichen Rahmenbedingungen, damit Nachtzüge gegenüber dem Flugzeug und dem Auto konkurrenzfähig seien.

Mag. Bauer MSc (ÖBB) erklärt in Beantwortung der verschiedenen Fragen, dass die ÖBB derzeit mit Abstand das größte Nachtzugnetzwerk in Europa betreiben würden. 2016 habe die ÖBB wesentliche Teile des deutschen Nachtzugnetzes übernommen. Von Salzburg aus würden sehr attraktive Verbindungen Richtung Süden bestehen. Insbesondere Italien sei von Salzburg aus sehr gut erreichbar. Von den ab 2022 eingesetzten neuen Nachtzuggarnituren werde Salzburg ebenfalls sicher profitieren. Da die Nachfrage sehr hoch sei, werde der Nachtzugverkehr ab 2022 auf den bestehenden Strecken verstärkt. Auf den langen Strecken müsse man mit dem Flugverkehr konkurrieren und er nennt als Beispiel Flugtickets von Wien nach Berlin um € 25,- bis € 30,-. Trotz der hohen Nachfrage im Nachtzugverkehr könne man angesichts der am Markt durchsetzbaren Preise lediglich kostendeckend wirtschaften. Eine Verzerrung im Verkehrsbereich ergebe sich auch durch die Nichtbesteuerung von Kerosin im Flugverkehr. Während die ÖBB im internationalen Schienenverkehr sehr hohe Gebühren für die Schienenbenutzung (€ 4,- bis € 5,- pro Kilometer im deutschen Netz) bezahle, sei etwa der Busverkehr in Deutschland von der Straßenmaut ausgenommen. Dies sei ein institutionalisierter Nachteil für den Schienen- und insbesondere Nachtreiseverkehr. Neben einer Finanzierung oder Anschubfinanzierung auf europäischer Ebene seien insbesondere gleiche Spielregeln erforderlich, die auf der Schiene derzeit generell fehlten. Als Beispiel nennt er die Befreiung des Nachtzugverkehrs von der Schienenmaut. Strategie der ÖBB sei, Europas führender Nachtzugbetreiber zu bleiben und alle sich ergebenden Marktmöglichkeiten zu nutzen.

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

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten,

1. die ÖBB aufzufordern und dabei zu unterstützen, am Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes federführend mitzuwirken sowie

2. die notwendigen gesetzlichen Bestimmungen zu schaffen, um bahnfrendliches und somit klimafreundliches Reisen zu ermöglichen.

Salzburg, am 18. September 2019

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Scheinast eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 2. Oktober 2019:

Der Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.