

## 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. 471 der Beilagen 2.S.16.GP) betreffend Finanzierungsrahmen des Stadtbahntunnels

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 19. Februar 2020 mit dem Antrag befasst.

Berichterstatte Abg. Stöllner erklärt, dass die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn seit Jahrzehnten Gegenstand der Verkehrspolitik sei. Nun habe sich ein historisches Zeitfenster aufgetan, dieses Jahrhundertprojekt in die Realität umzusetzen. Der vorliegende Antrag stelle für das ressortzuständige Regierungsmitglied ein Verhandlungspouvoir in Wien dar. Er spreche sich dafür aus, die Gelegenheit zu nutzen, um dieses Projekt umzusetzen und verweise insbesondere auf die Umweltaspekte. Von den Experten ersucht er um Auskunft, über den aktuellen Projektstand und die Projektkosten.

Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner begrüßt den vorliegenden Antrag. Um Auskunft ersucht sie über die Rolle der Stieglbahn in einem künftigen Stadtbahnsystem, die Potenziale im Personen- und Güterverkehr sowie über die Kosten.

DI Knittel (Projektgesellschaft Salzburger Regionalstadtbahn) erklärt in Beantwortung der Fragen, dass Gegenstand des Projektes die Verlängerung der Lokalbahn bis nach Hallein mitsamt allen möglichen Anbindungen und Erweiterungen sei. Der erste und der schwierigste Teil sei die Verlängerung bis zum Mirabellplatz. Die Zahl der Studien sei beträchtlich, jedoch würden alle zu dem Ergebnis kommen, dass das Projekt Sinn mache. Angesichts der geologischen Situation im Zusammenhang mit dem Seeton sei die aktuell wichtigste Aufgabe, Bodenerkundungen durchzuführen. Dadurch könne man entsprechende Aufschlüsse erhalten, wo geeignete Bodenverhältnisse eine wirtschaftlich vertretbare Verlängerung bzw. Weiterführung der Stadtbahn ermöglichen. Mit der Verlängerung der Lokalbahn bis zum Mirabellplatz sei auch eine Neugestaltung der Verkehrssituation in diesem Bereich erforderlich. Diesbezüglich gebe es eine Zusammenarbeit mit der Stadt Salzburg. Zur Weiterführung der Lokalbahn durch die Stadt gebe es aus der Vergangenheit verschiedene Varianten. Es sei jedoch immer nur eine Variante diskutiert worden, gewisse Alternativen im Hinblick auf vorhandene geologische und geotechnische Informationen seien jedoch nicht entsprechend eingeflossen. Ziel bei der Auswahl der Trasse durch die Stadt sei es, zusätzlich eine etwas wirtschaftlichere und direktere Variante zu untersuchen. DI Knittel erklärt zur Gesamtplanung, dass die Verknüpfung mit be-

stehenden Strecken bzw. die Berücksichtigung von Einzelprojekten Gegenstand der Untersuchungen seien. Auch eine mögliche Querung der Salzach werde in diese Überlegungen mit einbezogen.

KR Mackinger (gerichtlich beeideter Sachverständiger für Eisenbahn- und Seilbahnwesen) berichtet zur Stieglbahn, dass es in den vergangenen zehn Jahren etwa fünf Studien zu dieser drei Kilometer langen Strecke gegeben habe. Die Studien hätten zum Ergebnis gehabt, dass die Stieglbahn gemessen an ihrer Länge im Verhältnis zum Fahrgastpotenzial das wirtschaftlichste Schienenprojekt in Österreich sei. An der Strecke sei ein Potenzial von etwa 10.000 Einwohnern, 8.000 Arbeitsplätzen und 500 Schülerinnen und Schülern vorhanden, die davon profitieren könnten. Die Stieglbahn sei aus Sicht der Gutachter ein integrierender Bestandteil des Regionalstadtbahnkonzeptes. Das Projekt mache auch alleine Sinn, weil die Stieglbahn eine Tangentialverbindung sei, die im bisherigen Straßennetz und im öffentlichen Verkehr wegen fehlender Straßenverbindungen nicht habe abgebildet werden können. Beispielhaft nennt er eine Strecke, für die man im Individualverkehr zwischen 20 Minuten und einer Stunde benötige, während man mit der Stieglbahn weniger als 10 Minuten bräuchte. Die Kostenschätzungen für die Aufwertung dieser bestehenden Strecke würden zwischen € 8 Mio. und 10 Mio. liegen.

Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner bringt in diesem Zusammenhang einen SPÖ-Zusatzantrag ein, demzufolge in Punkt 2. des ursprünglichen Antrags nach der Wortfolge „Alpensiedlung Süd“ die Wortfolge „unter Einbeziehung der Stieglbahn“ eingefügt wird.

Landesrat Mag. Schnöll betont, dass die Sinnhaftigkeit dieses Projektes weitgehend außer Streit gestellt sei. Salzburg sei eine der wenigen Landeshauptstädte, die über keine durchgehende Schieneninfrastruktur durch den urbanen Raum verfüge. Deshalb brauche man diese Achse dringender denn je. Zu dem im Antrag genannten Finanzrahmen führt er aus, dass man über einen Letter of Intent verfüge, der vom vorherigen Infrastrukturminister stamme und nach wie vor gültig sei. Aus seiner Sicht sei es jedoch sinnvoll, diese Vereinbarung mit der neuen Infrastrukturministerin zu erneuern. Die weiteren Schritte müssten unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnisse der Projektgesellschaft behutsam gesetzt werden. Deshalb warne er davor, sich jetzt ein so enges Korsett anzulegen, das den Handlungsspielraum einenge. Er müsse gegenüber dem Bund glaubhaft vermitteln, dass das Land gewisse Vorstellungen von diesem Projekt habe, sich jedoch vorbehalte, den Kostenanteil zu benennen. Eine vorherige Fixierung durch den Landtag schwäche die Verhandlungsposition massiv. Im weiteren Zeitplan sei die Erneuerung des Letter of Intent mit dem Bund sowie die Vertiefung der begonnenen Planungen zur Ermittlung der tatsächlichen Kosten vorgesehen. Grundsätzlich empfehle er, einen Schritt nach dem anderen zu setzen. Zur Frage der Priorisierung von Projekten verweist Landesrat Mag. Schnöll auf den Regierungsbeschluss vom 11. September 2018, wonach die unterirdische Verlängerung vom Lokalbahnhof bis zum Mirabellplatz vorzuziehend sei. Weiters solle ein Vorprojekt für die Verlängerung bis nach Hallein erstellt werden. In weiterer Folge würde über zusätzliche Maßnahmen nachgedacht bzw. diese geplant. Hierbei gebe es noch keine Priorisierung und viele Projekte liefen parallel. Auf Nachfrage von

Abg. Rieder betreffend die Einbindung weiterer Strecken erklärt Landesrat Mag. Schnöll, dass der Auftrag an die Projektgesellschaft ergangen sei, bei den jetzigen Planungen die Einbindung der anderen S-Bahngleise mitzudenken.

Abg. Ing. Wallner erklärt, dass der Antrag sehr viele wichtige Maßnahmen enthalte, über die in der Vergangenheit intensiv diskutiert worden sei. Er sehe es als ganz besonders wichtig an, diese Ansätze neu zu prüfen, ob diese Wege die richtigen seien, ob diese Maßnahme bautechnisch umsetzbar seien oder es noch bessere Verbindungsstrecken gebe. Mit der Festlegung eines Finanzierungsschlüssels durch den Landtag nehme man dem ressortzuständigen Landesrat und dem Finanzreferenten den Verhandlungsspielraum. Der vorliegende Antrag sei wichtig, jedoch müsse der Freiraum für die Landesregierung und die Projektgesellschaft erhalten bleiben, um das Projekt weiter voranzutreiben. In diesem Zusammenhang bringe er einen Abänderungsantrag der ÖVP ein, mit dessen Beschluss man den ressortzuständigen Landesrat in seinen Verhandlungen bestärken und der Landesregierung einen klaren Auftrag erteilen könne:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn bis nach Hallein.
2. Weiters wird die Salzburger Landesregierung aufgefordert, das Projekt „Lokalbahnverlängerung“ weiterhin rasch voranzutreiben und die entsprechende Finanzierung sicherzustellen.

Abg. Scheinast zeigt sich erfreut, dass dieses Projekt mittlerweile einhellige Befürwortung finde. Mittlerweile werde nicht mehr in Zweifel gezogen, dass die Schiene ein attraktives Verkehrsmittel sei, die Stausituation eine Linderung verlange und der öffentliche Verkehr auf der Schiene aufgrund seiner Attraktivität, Schnelligkeit und seiner Möglichkeiten zu befürworten sei. Wenn Stadt und Land mit einer Stimme sprächen, so habe man die große Chance, dass dieses Projekt realisiert werde.

Abg. Weitgasser bekennt sich in ihrer Wortmeldung zu einem innovativen öffentlichen Verkehr sowohl in der Stadt als auch am Land. Sie spreche sich für ein Gesamtkonzept und gegen Einzelmaßnahmen aus. Der Beschluss eines Finanzrahmens ohne Gesamtkonzept sei für sie sehr schwierig. Deshalb unterstütze sie auch den Abänderungsantrag der ÖVP.

Landesrat Mag. Schnöll betont, einen gemeinsamen Antrag aller Landtagsparteien sehr zu begrüßen, weil in den nächsten Wochen entscheidende Termine anstünden. Ein von allen Parteien getragener Antrag sei auch eine Stärkung bei den Verhandlungen mit dem Bund. Die Chancen für eine Mitfinanzierung durch den Bund seien sehr gut, weil die Regionalstadtbahn auch Teil des Regierungsübereinkommens auf Bundesebene sei. Alle Entscheidungsträger in Wien würden das Projekt kennen, seien von der Notwendigkeit überzeugt und auch bereit, Salzburg zu unterstützen. Er sei zuversichtlich, in den nächsten Wochen die Zusage des Bundes zu erhalten. Im Laufe des Jahres solle die Trasse festgelegt werden. Ziel sei ein Baubeginn im Jahre 2023 und eine Fertigstellung bis zum Mirabellplatz im Jahre 2025.

In der weiteren, ausführlichen Debatte betont Abg. Dr.<sup>in</sup> Klausner nochmals die Wichtigkeit, auch die sogenannten nachrangigen Projekte, wie etwa die Einbindung der Stieglbahn, mitzuberechnen. Im Zuge dessen wird der Abänderungsantrag der ÖVP mehrfach modifiziert und die Ausschussmitglieder kommen schließlich überein, den modifizierten ÖVP-Abänderungsantrag als Fünf-Parteien-Antrag in folgender Formulierung zu verabschieden:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn bis nach Hallein sowie zur Einbindung der bestehenden Eisenbahnverkehrsinfrastruktur.  
Dabei sind jedenfalls zu berücksichtigen:
  - Verknüpfung Wienerdamm mit Lokalbahnüberstellgleis
  - Verknüpfung Lokalbahnüberstellgleis mit Tunnelrampe SLB
  - Verknüpfung Strecke in Richtung Freilassing mit Stadtbahntunnel
  - Aufwertung der Stieglbahn für ÖPNV und der Erhalt des Güterverkehrs
  - Anbindung Messegelände P+R mit Lokalbahnstrecke beim Heizwerk Nord
  - Neue Erkenntnisse aus dem Planungsprozess
2. Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, das Projekt „Lokalbahnverlängerung“ rasch voranzutreiben und die entsprechende Finanzierung sicherzustellen.

Der Zusatzantrag der SPÖ wird daraufhin zurückgezogen, weil dessen Intention im Beschluss Berücksichtigung findet.

Der modifizierte Abänderungsantrag wird einstimmig zum Beschluss erhoben.

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

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn bis nach Hallein sowie zur Einbindung der bestehenden Eisenbahnverkehrsinfrastruktur.  
Dabei sind jedenfalls zu berücksichtigen:
  - Verknüpfung Wienerdamm mit Lokalbahnüberstellgleis
  - Verknüpfung Lokalbahnüberstellgleis mit Tunnelrampe SLB
  - Verknüpfung Strecke in Richtung Freilassing mit Stadtbahntunnel
  - Aufwertung der Stieglbahn für ÖPNV und der Erhalt des Güterverkehrs
  - Anbindung Messegelände P+R mit Lokalbahnstrecke beim Heizwerk Nord
  - Neue Erkenntnisse aus dem Planungsprozess

2. Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert, das Projekt „Lokalbahnverlängerung“ rasch voranzutreiben und die entsprechende Finanzierung sicherzustellen.

Salzburg, am 19. Februar 2020

Der Vorsitzende:  
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:  
Stöllner eh.

**Beschluss des Salzburger Landtages vom 4. März 2020:**

Der Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.