

Nr. 1-BEA der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(5. Session der 16. Gesetzgebungsperiode)

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Rieder, Stöllner und Lassacher an Landesrat Mag. Schnöll (Nr. 1-ANF der Beilagen)
betreffend die Einstellung der Murtalbahn

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Rieder, Stöllner und Lassacher betreffend die Einstellung der Murtalbahn vom 15. Juli 2021 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Haben mit dem Land Steiermark, den Steiermärkischen Landesbahnen (Infrastruktur) und der Steiermarkbahn GmbH (Fahrbetrieb) Gespräche hinsichtlich Infrastruktur und Betrieb der Murtalbahn stattgefunden?

Die Einbindung des Landes Salzburg hat bereits über Jahrzehnte stattgefunden. So kann die Zusammenarbeit mit den StLB für jährliche Mittelzuweisungen Salzburgs bis in die 1990-Jahre zurückverfolgt werden. 2017 erfolgte eine Auftrennung der ehemaligen Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) in einen Bereich Verkehrsdienste Personenverkehr (Steiermarkbahn Stb - inklusive Güterverkehr) und in einen Bereich Infrastruktur (Steiermärkische Landesbahnen StLB). Das war der Anlass, die Salzburger Mittel für Infrastruktur und Verkehrsdienste auf der Murtalbahn getrennt und über neue Verträge zuzuweisen.

Allein aus diesem Grunde wurde der Kontakt mit dem Unternehmen vertieft. Seit 2017 tagt unter Federführung des Landes Steiermark eine Arbeitsgruppe zur Zukunft der Murtalbahn, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und der Regionen Murau und Lungau. Das Land Salzburg ist vertreten via Referat Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung. Ebenfalls seit 2017 tagt eine politische Steuerungsgruppe ähnlicher Besetzung. Salzburg wird hier durch Landtagsabgeordneten Bürgermeister Ing. Manfred Sampl und durch den Vorsitzenden der Lungauer Bürgermeisterkonferenz - Bürgermeister Georg Gappmayer (Tamsweg) - vertreten.

Die beiden Gremien ließen eine Fahrgast-Potentialanalyse zur Murtalbahn erarbeiten, auf Basis mehrerer ausgearbeiteter Planfälle. Die Planfälle unterscheiden sich hinsichtlich des Fahrplans, des Systems der künftigen Infrastruktur und hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, samt ihrer Antriebsart.

Zu Frage 1.1.: Wenn ja, wann und mit welchem Inhalt?

Siehe Beantwortung zu Frage 1.

Zu Frage 1.2.: Wenn ja, haben diese Gespräche auch eine Fahrdienstleiterbesetzung für Tamsweg beinhaltet, damit die Dampfzüge der Taurachbahn Betriebs GmbH in den Bahnhof Tamsweg einfahren und damit einen Anschluss von und zu den Zügen der Steiermarkbahn herstellen können?

Diese Idee ist bekannt. Es wurden dazu keine gesonderten Gespräche geführt.

Zu Frage 2: Wie hoch wären die Betriebskosten mit elektrischen Triebwagen für einen Stundentakt auf der Gesamtstrecke von Unzmarkt nach Tamsweg bzw. dem Streckenanteil im Land Salzburg zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr?

Die Größenordnung der jährlichen Kosten auf gesamter Strecke wäre auf acht Millionen Euro zu schätzen. Anteilsmäßig kann von eineinhalb bis zwei Millionen Euro, betreffend den Salzburger Streckenteil, ausgegangen werden.

Zu Frage 3: Wie viele elektrische Triebwagen wären für einen täglichen Verkehr in diesem Umfang (Fahrbetrieb und Reserve) nötig?

Die Kalkulationen gehen von der Anschaffung von fünf Fahrzeugen aus.

Zu Frage 4: Würden auch Züge im 30-Minuten-Takt zwischen Unzmarkt und Murau auf der steirischen Seite gemäß dem diskutierten Modernisierungskonzept geführt?

Die bisherigen Erkenntnisse aus den Untersuchungen lassen einen Stundentakt auf der Murtalbahn zwischen Unzmarkt und Tamsweg als beste Möglichkeit erscheinen, um das Rückgrat des Nahverkehrs im Oberen Murtal zu bilden. Ein Stundentakt steht also im Zentrum der weiteren Planungen des Landes Steiermark.

Zu Frage 4.1.: Wenn ja, ist die dafür erforderliche Kreuzung in Niederwölz vorgesehen?

Siehe Beantwortung zu Frage 4.

Zu Frage 5: Welche Maßnahmen sind infrastrukturseitig auf Salzburger Boden erforderlich, damit dieser Stundentakt mit drei Garnituren im Umlauf über die Gesamtstrecke möglich wird?

Das jeweilige Erfordernis auf Maßnahmen ist unter anderem von der Wahl des künftigen Antriebssystems abhängig. Dem Salzburger Verkehrsressort ist eine endgültige Entscheidung des Eigentümers Land Steiermark nicht bekannt.

Zu Frage 6: Wie hoch belaufen sich die Modernisierungskosten im Salzburger Abschnitt für Elektrifizierung, Bahnsteiganpassung und allfälliger Maßnahmen im Zusammenhang mit dem,

wegen der elektrischen Ausstattung geänderten Lichtraumprofil bei den Tunneln in Kendlbruck und Ramingstein?

Es kann im Falle einer Elektrifizierung mit Fahrdrabt grundsätzlich von Kosten in einer Bandbreite von 1,0 bis 1,5 Millionen Euro pro Streckenkilometer ausgegangen werden. Für den 15 km langen Salzburger Abschnitt ergeben sich so Kosten in Höhe von € 15 bis € 22 Mio.

Zu Frage 7: Gibt es Alternativmaßnahmen?

Neben der reinen E-Traktion wurden in die bisherigen Untersuchungen des Landes Steiermark die E-Traktion samt Batterie, die rein batteriebetriebene Traktion, Wasserstoffantrieb sowie dieselektrische Traktion einbezogen.

Zu Frage 7.1.: Wenn ja, welche und wie hoch wären die diesbezüglichen Kosten?

Siehe Beantwortung zu Frage 7.

Zu Frage 8: Ist die Elektrifizierung der Murtalbahn mit 1.000 V Gleichstrom in Analogie mit der Pinzgauer Lokalbahn geplant?

Diese Art der Elektrifizierung wird auf der Pinzgauer Lokalbahn nicht ins Auge gefasst, laut Auskunft des Landes Steiermark ebenso nicht auf der Murtalbahn.

Zu Frage 9: Wurden Gespräche geführt und gibt es eine Einigung, dass sich das Land Steiermark als Aufgabenträger für die Bahn im Bezirk Murau an der im Raum stehenden Triebwagenbeschaffungscooperation (VDV) beteiligt oder sich mit dem Fahrzeugbedarf an Salzburg anhängt?

Das Land Steiermark ist in die laufenden Gespräche mit NÖVOG, Zillertalbahnhof und Pinzgauer Lokalbahn fest eingebunden.

Zu Frage 10: Sieht das Modernisierungskonzept für die gesamte Bahnstrecke einen Stundentakt mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 25 Minuten und zugehörigen Kreuzungen in Murau und Predlitz vor, damit ein effizienter und rationeller Bahnbetrieb zukünftig erfolgen kann?

Ja, die angepeilte Fahrzeit soll 1 Stunde und 25 Minuten betragen und wie erwähnt, wird auch der Stundentakt ins Auge gefasst. Zu den Kreuzungen gibt es laufende Gespräche.

Zu Frage 10.1.: Wenn nein, wo sind die Kreuzungspunkte geplant?

Siehe Beantwortung zu Frage 10.

Zu Frage 11: Können auch in Zukunft Güterzüge die Gesamtstrecke befahren?

In welcher Art und in welchem Umfang künftig Güterverkehr stattfinden wird können ist eine strategische Frage, die vom Land Steiermark im Rahmen der Planungen geklärt wird.

Zu Frage 12: Wie sieht das Buskonzept der Steiermarkbahn insbesondere auch im Salzburger Abschnitt aus?

Ein neues konkretes Buskonzept ist derzeit noch Teil der Planungen.

Zu Frage 13: Bleibt der Knoten Tamsweg zur Minute 00 aufrecht und fährt dort zumindest auf Salzburger Seite ein Bus von Tamsweg mit Verknüpfung in der Haltestelle Madling nach Thomatal und St. Margarethen bzw. optional in der Urlaubszeit auch nach Schönfeld, wobei dieser Verkehr ohne die Verbindung nach Schönfeld (z. B.: Hauptverkehrszeit) stündlich und in der Urlaubszeit (vormittags und nachmittags) mit Schönfeld und den Endpunkten Tamsweg und St. Margarethen zweistündlich mit nur einem Fahrzeug erfolgen kann?

Diese Detailfragen sind im Zuge der weiteren Planungen zu klären.

Zu Frage 14: Wie hoch wird der laufende Finanzbedarf im Rahmen der zukünftigen mittelfristigen Investitionsprogramme für die Infrastrukturerhaltung sein?

Im Rahmen der bisherigen bzw. dem laufenden MIP 2021 bis 2025 wird von jährlichen Ausgaben von maximal drei Millionen Euro (wertgesichert) ausgegangen. Die Mittel wären von den Partnern Bund, Land Steiermark und Land Salzburg nach den festgelegten Aufteilungsschlüsseln bereitzustellen. Eine Modernisierung würde einen Investitionsbedarf in der Größenordnung eines dreistelligen Millionenbetrages hervorrufen. Für die Zeit nach Umsetzung der Investitionsmaßnahmen wäre mit jährlichen Ausgaben von vier bis fünf Millionen Euro zu rechnen.

Zu Frage 15: Sorgen Sie auch für eine jährliche Subvention der Taurachbahn Betriebs GmbH zur Erhaltung der Infrastruktur zwischen Tamsweg und Mauterndorf vor, um die touristische Entwicklung des Lungaus zu unterstützen?

Die Taurachbahn ist eine touristische Einrichtung, die seit vielen Jahren mit Mitteln des Tourismusressorts gefördert wird.

Zu Frage 16: Streben Sie alternativ zu Punkt 15 eine Sistierung der derzeitigen Verträge zwischen Steiermärkischen Landesbahnen und der Taurachbahn GmbH hinsichtlich der Infrastruktur an, damit die Infrastruktur formal wieder von den Steiermärkischen Landesbahnen erhalten wird und damit Ihre Subventionsmittel jedenfalls durch Bundesmittel (MIP) ergänzt (verdoppelt) werden können, wobei sich an der Betriebsführung in diesem Streckenabschnitt nichts ändern soll?

Bahnen mit ausschließlich touristischer Nutzung bzw. Bahnen, die nicht ganzjährig befahren werden, werden seit dem 8. Mittelfristigen Investitionsprogramm (ab 2015) nicht mehr berücksichtigt. Wie immer geartete Konstruktionen zu schaffen, um für Bahnen mit reinem touristischen Verkehr Fördergelder aus MIP-Programmen zu lukrieren, entspricht nicht den Intentionen des Landes Salzburg im Rahmen seiner Partnerschaft mit dem Bund.

Durch diesen partnerschaftlichen Umgang des Landes Salzburg mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium BMK ist es beispielsweise gelungen, die Pinzgauer Lokalbahn seit dem heurigen Jahr wieder im Rahmen des 9. Mittelfristigen Investitionsprogrammes mit Bundesmitteln zu bezuschussen.

Zu Frage 17: Wenn nein, wie wollen Sie zu einer Eingliederung ins Mittelfristige Investitionsprogramm mit der Taurachbahn Betriebs GmbH kommen?

Solange rein touristischer Verkehr auf der Taurachbahn angeboten wird, erscheint dies aus rechtlicher Sicht im Rahmen eines Mittelfristigen Investitionsprogrammes kurz bis mittelfristig nicht möglich. Auch andere touristische Bahnen wie die Schneebergbahn, die Salzkammergutbahn (Schafbergbahn) und die Achenseebahn wurden trotz vieler Bemühungen nicht mehr in das Mittelfristige Investitionsprogramm aufgenommen.

Zu Frage 18: Quantifizieren Sie den CO₂-Ausstoß einer elektrisch betriebenen Murtalbahn mit einem stündlichen Angebot über die Gesamtstrecke, gemäß dieser Anfrage und geben Sie ergänzend an, welchen CO₂-Ausstoß ein mit der Eisenbahn vergleichbares Busangebot hätte, wenn dabei alle erforderlichen Verstärkungsbusse eingerechnet werden, damit das Sitz- und Stehplatzangebot der Eisenbahn erreicht wird?

Bei weitreichenden Grundsatzentscheidungen im Bereich Eisenbahnen wird über Zeiträume von vielen Jahrzehnten gedacht und geplant. Infolge mittelfristig zu erwartender EU-Regelungen zu klimafreundlichen Linienbusverkehren („Clean-Vehicle-Directive“) ist davon auszugehen, dass ein vergleichbares Busangebot mit elektrisch (oder Wasserstoff) betriebenen Fahrzeugen erbracht werden würde, die einen ähnlichen CO₂ Ausstoß, wie die elektrifizierte Bahn, verursachen.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 26. August 2021

Mag. Schnöll eh.