Nr. 353 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages
(3. Session der 17. Gesetzgebungsperiode)

Dringlicher Antrag

der Abg. Heilig-Hofbauer BA MBA, Klubobfrau Mag.ª Berthold MBA und Mag.ª Dr.in Humer-Vogl
betreffend den Erhalt des Güterverkehrs auf der Salzburger Lokalbahn

Die GRÜNEN haben sich bereits in mehreren Anfragen mit der Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Salzburg beschäftigt (siehe dazu 013-ANF der Beilagen, 271-ANF der Beilagen, 159-ANF der Beilagen). Seit Jahren werden Rückgänge in der von der Lokalbahn transportierten Gütertonnage verzeichnet, es stand der Verkauf des Industriegleises Kleßheim zur Diskussion und Ende 2024 sogar ein gänzliches Aus der Güterverkehrssparte der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV), wie die Salzburger Nachrichten (SN) am 28. November berichteten. „In dieser Woche ist die Zukunft des Güterverkehrs in den Sitzungen der zuständigen Gremien der SLV heiß diskutiert worden. Derzeit wird das Geschäftsfeld defizitär geführt, wie es heißt. Für heuer wird mit einem Abgang von € 500.000,-- gerechnet. Bis zum Ende des ersten Halbjahrs 2025 sollen Lösungen erarbeitet werden“, so der SN-Bericht. Und weiter: „Seit Jahren wird der Güterverkehr auf der Lokalbahn zurückgefahren. Wurden im Jahr 2005 noch etwa 400.000 Tonnen über das Gleis transportiert, waren es im Jahr 2023 nur mehr 90.500 Tonnen (...) Die Salzburg AG will noch keine konkreten Zahlen nennen, aber SLV-Geschäftsführerin Gerlinde Hagler räumt ein: "Aufgrund des Rückgangs des Geschäfts rechnen wir beim Güterverkehr mit einem schlechteren Ergebnis als im Vorjahr." Daher werde das Geschäftsfeld in den kommenden Monaten mit dem Verkehrsbeirat einer strategischen Analyse unterzogen. Das soll rasch vorangetrieben werden.“ Signale für ein Aus des Güterverkehrs auf der Lokalbahnstrecke wollte der zuständige Verkehrsreferent Landeshauptmann-Stellvertreter Mag. Schnöll gegenüber den SN dennoch keine sehen.

Diese Diskussion veranlasste den GRÜNEN Landtagsklub dazu, gemäß § 19 Abs 4 Geschäftsordnungsgesetz des Landtages ein Gutachten zum Potential des Güterverkehrs auf der Salzburger Lokalbahn bei Prof. Univ.Doz. DDr. Bernd Kortschak vom Institut für Transport und Logistik-Management der WU Wien zu beauftragen. Im Gutachten, das von der Landtagsdirektion an alle Landtagsklubs übermittelt wurde (weshalb auf eine weitere detaillierte Wiedergabe der Inhalte an dieser Stelle abgesehen wird), wird unter anderem nachgezeichnet, wie die Güterverkehrssparte der Lokalbahn in den letzten Jahren sukzessive zusammengestutzt wurde. Im Jahr 2010 wurde noch die aufkommensstarke Anschlussbahn Kleßheim von der Salzburger Lokalbahn (SLB als Teil der SLV) erworben. Allein die vier Hauptnutzer Kaindl, Porsche, Haas sowie das Bundesheer transportierten 2023 nach einem Bericht der Salzburger Nachrichten vom 10. Februar 2024 über 200.000 Tonnen. Diese Bahn befindet sich zwar nach wie vor im Eigentum der SLB, wird mittlerweile von den ÖBB bedient. Nach einem Allzeithoch im Jahr 2018, wo durch die SLB Güter mit über drei Millionen Nettotonnen transportiert wur-

den, ging diese Beförderungsleistung durch eigene Fahrzeuge und Personale in den Folgejahren stark zurück und betrug im Jahr 2023 mit 90.000 Netto-Tonnen nur mehr einen Bruchteil davon. Dieser Reduktion gingen bewusste Unternehmensentscheidungen voraus – die, wenn politisch vielleicht nicht gewollt, so zumindest geduldet worden waren. Neben der Industriebahn Kleßheim wurde auch der Betrieb weiterer Anschlussbahnen und Industriestammgleise abgegeben, wie etwa der Kaindl-Shuttle an die Railcargo der ÖBB, das Industriestammgleis Binder in Hallein, das nun ebenfalls von der ÖBB bedient wieder oder die Anschlussbahn AustroCel in Hallein, deren Bedienung an die SETG ging. In ihrer stärksten Zeit verfügte die SLB über sieben Diesellokomotiven, sechs Gleichstrom-E-Loks sowie eine Taurus-Elektrolok im eigenen Bestand. Bei Bedarf wurden zusätzlich Lokomotiven angemietet. Mittlerweile sind durch die SLB allerdings sowohl die Taurus-Lok sowie ein Großteil der anderen Lokomotiven verkauft worden, wodurch sich der Gesamtbestand zwischen 2014 von 14 auf nur mehr sechs mehr als halbiert hat. Zudem wurde das Personal der Güterverkehrssparte deutlich reduziert. Statt wie früher 30 Personen sind dort heute nur mehr sieben tätig. Das Argument, der dramatische Rückgang der Güter-Tonnage in den letzten Jahren würde mit der Stilllegung des Kohlekraftwerks in Riedersbach in Zusammenhang stehen, ist insofern nicht zutreffend, als zu diesem bereits seit 2013 keine Kohletransporte mehr durchgeführt werden.

Durch diesen schrittweisen Rückbau der Güterverkehrssparte wurde natürlich auch deren gewinnbringender bzw. zumindest kostendeckender Betrieb zunehmend schwierig und führte nun dazu, dass laut Angaben der SLV-Geschäftsführung jährlich ein Verlust in der Höhe von rund einer halben Million Euro verzeichnet wird. In den SN wurde die Geschäftsführerin am 27. Jänner 2025 wie folgt zitiert: „Wenn ein Geschäftsfeld langfristig negativ ist, muss man dieses positiv bringen oder weglassen“. Seitens des zuständigen Verkehrsreferenten Landeshauptmann-Stellvertreter Mag. Schnöll wurde die Verantwortung für die mögliche Einstellung der SLV-Güterverkehrssparte an die Salzburg AG weitergereicht. „Die Einstellung eines Geschäftszweigs durch die SLV bedarf eines Gesellschafterbeschlusses, wobei das Land kein Mitgesellschafter ist“, so Schnöll gegenüber den SN.

Dies verkennt allerdings den – zumindest vorgeblichen – Zweck der Ausgliederung der Verkehrssparte der Salzburg AG in die neu gegründete SLV GmbH sowie die vertraglichen Vereinbarungen. Die neue Verkehrsgesellschaft wurde nämlich damit begründet, den Einfluss auf den Öffentlichen Verkehr wieder zurück in die finanzierungsverantwortlichen öffentlichen Hände zu legen. Dem ist man unter anderem mit der Konstruktion eines eigenen Verkehrsbeirats nachgekommen, der – wie auch der Aufsichtsrat – nur von Stadt und Land beschickt wird. Für das Land sitzen dort beispielsweise jeweils der Landesbaudirektor und der Leiter des Referats öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung. Im „5. Nachtrag zum Syndikatsvertrag betreffend Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation / Kontrollvertrag“ ist zudem sowohl in 3.2. als auch in 6.1.4.1. festgelegt, dass die „Durchführung der den Güterverkehr betreffenden Verkehrsdienste - sofern solche durch die SLV erbracht werden“ kostendeckend zu erfolgen hat. „Sollte eine kostendeckende Durchführung der den Güterverkehr betreffenden Verkehrsdienste auf Basis der bestehenden Umstände nicht möglich erscheinen, hat die SLV zunächst einen Vorschlag für eine kostendeckende Durchführung auszuarbeiten

und diese dem Verkehrsbeirat zur Beschlussfassung vorzulegen. Sollte eine kostendeckende Durchführung dennoch nicht möglich erscheinen, hat die SLV mit dem Land Salzburg, sofern über dessen Initiative den Güterverkehr betreffende Verkehrsdienste durch die SLV erbracht werden sollen, in direkte Verhandlungen zwecks der Abdeckung der aus den den Güterverkehr betreffenden Verkehrsdiensten zu erwartenden Verlust zu treten. Falls auf diese Weise keine Vereinbarung mit dem Land Salzburg über eine Abdeckung der aus den den Güterverkehr betreffenden Verkehrsdiensten zu erwartenden Verlust der SLV getroffen wird, ist dieser Betriebsteil einzustellen“, so der Vertrag. Außerdem ist in der Geschäftsordnung des Beirates geregelt, dass dessen Mitglieder „die Zustimmung von Stadt Salzburg und Land Salzburg gemäß den anwendbaren internen Organisationsvorschriften einzuholen“ haben. Sie sind also in ihrem Stimmverhalten nicht frei, sondern an die entsendende Gebietskörperschaft gebunden. Die Entscheidung über die Perspektive der Güterverkehrssparte der SLV ist damit eine politische.

Und es gibt Hoffnung. Wie die SLV-Geschäftsführung bei einer Besprechung zu den Ergebnissen des Gutachtens von Prof. Kortschak am 4. März darlegte, würden vier bis fünf zusätzliche Wagen täglich, unter der Annahme, dass keine zusätzliche Lokomotive angeschafft werden muss, zumindest einen kostendeckenden Betrieb ermöglichen. Um das Geschäftsfeld Güterverkehr wieder so weit aufzubauen, würde es noch dieses und nächstes Jahr brauchen. Aktuell sind udem, wie die Salzburger Nachrichten am 8. März berichte-ten, bereits Probezüge der Firma Binderholz aus Finnland unterwegs nach Salzburg bzw. bis zum Bahnhof Trimmelkam. Derzeit rollen sonst 20 Lkw-Ladungen Schnittholz pro Woche aus Finnland bis in das Werk von Binderholz nach St. Georgen bei Salzburg. Der Holzbauer mit Sitz in Tirol will nun den Transport so bald wie möglich auf die Schiene verlagern, so die SN. „Statt 2300 Kilometer auf der Straße soll das Holz dann zunächst mit einer Reederei per Schiff bis ans deutsche Festland und von dort weiter per Bahn zum Lokalbahnhof in Trimmelkam geliefert werden. Lediglich die letzten fünf Kilometer bis zum Werk nach St. Georgen müssen per Lkw verbracht werden. Hier forciert man eine Lösung mit E-Lkw.“ Mn setzte große Hoffnungen in die Testfahrten, die derzeit laufen, so Bin-derholz gegenüber den SN. Damit das Schnittholz in Trimmelkam überhaupt angeliefert werden kann, muss allerdings noch das Ladegleis am Bahnhof verlängert werden. Laut Auskunft aus dem Büro Schnöll sollen die Arbeiten dafür noch im Sommer 2025 beginnen.

Der Turnaround für die Güterverkehrssparte der SLV ist also möglich und in Griffweite. Dafür braucht es allerdings ein klares Commitment und den entsprechenden politischen Willen, der dann auch in den zuständigen Gremien der SLV in die Tat umgesetzt wird.

Die Dringlichkeit ergibt sich aus den Ausführungen der Präambel.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten den

Dringlichen Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Der Salzburger Landtag bekennt sich zum Ausbau des Güterverkehrs und spricht sich für den Fortbestand der Güterverkehrssparte der SLV sowie zur Weiterführung des Güterverkehrs auf der Lokalbahn aus.

2. Die Landesregierung wird aufgefordert, sicherzustellen, dass sich die vom Land in den SLV Beirat und Aufsichtsrat entsendeten Mitglieder in den zuständigen Gremien gegen ein Ende der Güterverkehrssparte der SLV aussprechen und stattdessen dafür sorgen, dass diese wieder ausgebaut und für die Entwicklung dieses Geschäftsfeldes ausreichend Zeit eingeräumt wird, sowie, dass aktive Kunden-Akquise betrieben wird, damit der Güterverkehr auch künftig ein integrativer und unverzichtbarer Bestandteil der SLV ist.

3. Für finanzielle Belastungen, die aus diesem Antrag erwachsen und die über den aktuellen Landesvoranschlag hinausgehen, Mittel umzuschichten oder Verstärkermittel einzusetzen bzw. in den zukünftigen Budgets Mittel dafür einzuplanen.

Dieser Antrag wird dem Ausschuss für Infrastruktur, Digitalisierung und Mobilität zur weiteren Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.

Für diesen Antrag wird gemäß § 60 Abs. 4 GO-LT die Zuerkennung der Dringlichkeit begehrt.

Salzburg, am 19. März 2025

Heilig-Hofbauer BA MBA eh. Mag.[a] Berthold MBA eh. Mag.[a] Dr.[in] Humer-Vogl eh.