

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner und Klubvorsitzenden Wanner (Nr. 498 der Beilagen 4.S.16.GP) betreffend die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 22. September 2021 mit dem Antrag befasst.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner betont, dass im Sinne des Klimaschutzes alle Bemühungen zur Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene zu begrüßen seien. Um namhafte Veränderungen zu erwirken, müsse jedoch noch mehr unternommen werden. Für Betriebe müsse der Gütertransport mit der Bahn finanziell als auch logistisch attraktiver sein. Viele heimische Betriebe würden ihre Güter auf der Schiene transportieren, sofern diese attraktivere Rahmenbedingungen vorfänden. Als konkretes Beispiel nenne sie die Firma Hagleitner in Zell am See, die Interesse zeige, die Förderung anzunehmen bzw. den Bahnanschluss so schnell wie möglich wieder zu aktivieren. Die wirtschaftliche Vertretbarkeit müsse jedoch gegeben sein. Eine Dekkelung der Einzelwagenförderung und eine entsprechende Erhöhung des Fördersatzes seien dafür notwendig. Außerdem müssten Projekte für neue Anschlussbahnen, öffentliche Ladegleise und Industriestammgleise realisiert werden. Das Herunterfahren des Schienengüterverkehrs in Zeiten des Klimawandels durch das mehrheitlich landeseigene Unternehmen Salzburg AG können nicht akzeptiert werden. Dort müsse ein Richtungswechsel für die Zukunft erwirkt werden und das Land Salzburg mit positivem Beispiel vorangehen.

Klubobmann Abg. Egger MBA entgegnet, dass bestehende Gleisanschlüsse oftmals nicht genutzt würden. Betriebe würden berichten, dass die ÖBB oft zu kompliziert und behäbig agiere, weshalb sie diese Möglichkeit nicht in Betracht zögen. In seiner früheren beruflichen Tätigkeit habe er diese Erfahrung ebenfalls gemacht. Oftmals werde der Transport mit dem LKW dem Schienentransport aus diesen und auch finanziellen Gründen vorgezogen. Es herrsche Einigkeit über die Wichtigkeit der Bemühungen zur Forcierung des Gütertransports auf der Schiene, aus Sicht der NEOS könne jedoch eine Förderung nach dem Gießkannenprinzip nicht unterstützt werden.

Abg. Scheinast betont, dass der Transport von schweren Gütern über weite Distanzen hinweg über die Schiene am ökologischsten sei. Dafür sei die Firma Leube ein gutes Beispiel und auch Teil der Überlegungen für den S-LINK auf der linken Salzachseite. Mit einem Stichgleis könnten dort große Materialmengen ökologisch transportiert werden. Der waggonweise Transport von Gütern sei oftmals schwierig. Er habe in Erfahrung gebracht, dass ein Containersystem

existiere, das gut funktioniere, aber nicht oft nachgefragt werde. Den Vorschlag zur Verlagerung des Transports im Bereich Flachgau-Nord auf die Lokalbahn erachte er als eine gute Lösung. Zu bedenken sei aber, dass oft andere Ursachen diese Vorhaben störten. Ein Beispiel dafür sei der Transport von Siggerwiesen nach Lenzing. Aufgrund der Bevorzugung und rascheren Abwicklung anderer Güter käme es im Betriebsbahnhof Lenzing zu langen Stehzeiten und Störungen im Rundlauf.

Abg. Rieder spricht die vollinhaltliche Unterstützung des vorliegenden Antrages aus. Dieser decke sich mit vielen Anfragen und Anträgen seitens der FPÖ zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und des Schienenverkehrs. Daraus ergebe sich auch die Frage, welche Impulse vonseiten der Landesregierung gesetzt worden seien, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Das betreffe die Rollwagensituation in Zell am See sowie alle anderen Gütertransporte. Es sei auch unverständlich, warum Unternehmen Investitionen im Schienenverkehr selbst tragen müssten, während im Straßenverkehr und bei Güterwegen eine entsprechende Förderung gewährt werde. Klare Signale und der Wille zur Umsetzung würden hier fehlen. Es sei wünschenswert, dass das Land Salzburg durch Verlagerung des Güter- und des öffentlichen Verkehrs eine CO₂-Reduktion in den nächsten Jahren erreiche. An die anwesenden Experten richte er die Frage, wie realistisch die vorgeschlagenen Erhöhungen in den Förderungen einzuschätzen seien.

Abg. Ing. Wallner fügt an, dass es erklärtes Ziel sei, den Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Das gesamte System müsse aber in einer Weise funktionieren, sodass es von den Betrieben genutzt werde. Anzumerken sei, dass Salzburg als einziges Bundesland eine diesbezügliche Förderung ausschütete. Die Förderung dürfe aber nicht in den Wettbewerb eingreifen. Damit der Güterverkehr in der gewünschten Weise erfolgen könne, seien auch größere Umstellungen notwendig. Hier müsse der Bund ebenfalls in die Pflicht genommen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht abzulehnen, müssten aber in ein größeres Maßnahmenpaket gegossen werden. Die Bemühungen auf Bundes- und Landesebene dürften nicht aufhören. Es gebe ein klares Bekenntnis, sich für alle Anschlussgleise zu engagieren.

Kommerzialrat Mackinger (Sachverständiger für Eisenbahnwesen) antwortet auf die Fragen der Abgeordneten, dass das Land Salzburg in den letzten Jahrzehnten viele positive Bemühungen und Akzente gesetzt habe, um den Güterverkehr auf der Schiene zu halten. Unbestritten sei jedoch auch, dass es einen dramatischen Rückgang der Anschlussbahnen und der Lagegleise gegeben habe. Die Ursache liege bei bürokratischen Hürden und dem damit verbundenen Kostenanstieg für die Anschlussbahnbetreiber. Die Förderung von Anschlussbahnen sei oft an eine Steigerung des Aufkommens gehalten. Viele Firmen könnten sich der Förderung aber nicht bedienen, weil sie den status quo hielten. Daneben gebe es österreichweit Versäumnisse in der Raumplanung. Zudem wolle sich nicht jedes Bahnverkehrsunternehmen den Herausforderungen der Güterschienenverkehrslogistik stellen. Es handle sich um ein vielschichtiges Problem. Zu den Fragen betreffend Firma Leube könne er nur bis 2014 Auskunft geben. Bis dahin habe es eine intensive Planungsphase gegeben und die Umsetzungsphase zur

Finanzierung mit Zusagen des Bundes sei beinahe erreicht gewesen. Zur Frage nach der Erhöhung der Förderung auf 75 % könne er informieren, dass jede Unterstützung helfe, die die Unternehmen davon entlaste, große Summen in die Hand zu nehmen. Es bedürfe auch einer Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße. Die Förderung von der Erhöhung der Tonnage zu entbinden sei besonders wichtig. Für die Förderung der Einzelwägen sei Planungssicherheit notwendig. Das bedeute, dass gewährleistet sein müsse, dass die Schiene als Angebot länger zur Verfügung stehe.

DI Weis (Referat 6/12) erklärt, dass sich die Problemlage sehr unterschiedlich und vielschichtig gestalte. Es gebe keine maßgeschneiderte Lösung für alle. Im Land Salzburg würden 32 Anschlussbahnen betreut, über die 16.000 Einzelwagen im Jahr abgewickelt würden. Um diesen Verkehr zu ermöglichen, sei eine Förderung von € 490.000,-- ausbezahlt worden. Zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs seien neun Anschlussbahnen verordnet worden. Dies bedeute, dass diese Trassen für zukünftige Nutzungen freigehalten würden. Im Pinzgau werde an der Errichtung eines multimodalen Güterzentrums gearbeitet, da das Ladegleis in Zell am See nicht günstig liege. Zwischen 2008 und 2017 seien dort lediglich 140 Waggons abgewickelt worden. Hinsichtlich des Nordosts der Salzburger Lokalbahn bestünden Bemühungen, die Durchgängigkeit des Güterverkehrs zu verbessern. Bei entsprechendem Bedarf sei es möglich, mit relativ geringem Aufwand Anschlussgleise zu errichten.

Landesrat Mag. Schnöll unterstreicht die Wichtigkeit des Anliegens und berichtet, dass Salzburg als einziges Bundesland eine Förderung in diesem Bereich gewähre. Es sei wünschenswert, dass andere Bundesländer diesem Beispiel folgten, um eine noch bessere Wirkung zu erzielen. Salzburg habe mit der Anschlussgleisförderung seine Hausaufgaben gemacht. Diese Förderung werde auch gut in Anspruch genommen und liege nah an den Bedürfnissen der Unternehmen. Dafür sei eine genaue Befragung gemacht worden. Eine halbe Mio. Euro sei in die Reaktivierung von bestehenden Anschlussgleisen geflossen. Es sei jedoch ein Irrglaube, dass es mit einer Erhöhung der Förderung automatisch zu weiteren Verlagerungseffekten komme. Hierbei müssten größere Probleme an der Infrastruktur angegangen werden. Zu den im Antrag angeführten Punkten sei anzumerken, dass der Gleisanschluss Leube beim S-LINK mitgedacht sei, auch Weitwörth sei im Sachprogramm enthalten. Das öffentliche Ladegleis werde intensiv geprüft. Ein regionales Zentrum werde gebraucht und ein eigenes für den Pinzgau sei jedenfalls verträglich. Mit einem neuen und besseren Angebot hoffe er auf eine Verbesserung der Nachfrage. Die Entwicklungen und die Situation für den LKW, mit LKW-Fahrverboten uä, könnten diese Nachfrage begünstigen. Unternehmen seien gut beraten, hier auch auf die Schiene zu setzen. Über den größten Hebel verfüge der Bund, der eine Förderung habe, die intensiviert werden solle. Dazu kämen Bemühungen auf der überregionalen Ebene und mit der EU, wo es massive Hürden gebe. Die Bemühungen um den Schienengüterverkehr und eine Ausschöpfung des vollen Potentials zur Vermeidung des LKW-Verkehrs seien außerordentlich groß. Im Hinblick auf eine ökologisch nachhaltige Entwicklung müsse man versuchen, es der Bahn etwas zu erleichtern und dem LKW nicht allzu leicht zu machen.

Abg. Ing. Wallner bringt einen Abänderungsantrag ein, der 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. Ing. Wallner als Berichterstatter namhaft gemacht.

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

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird ersucht,

1. die Bemühungen zum vermehrten Gütertransport über die Schiene fortzusetzen und dazu sowohl die Einzelwagenförderung, die Reaktivierungsförderung als auch die Förderung zur Errichtung neuer Anschlussgleise weiterhin anzubieten,
2. Unternehmen dabei zu unterstützen, neue Anschlussgleis-Möglichkeiten umzusetzen,
3. gemeinsam mit der Salzburg AG kundenbindende und verkaufsfördernde Maßnahmen für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu setzen,
4. an den Bund mit der Forderung heranzutreten, die im Regierungsprogramm festgeschriebenen Förderungen zur Attraktivierung des Gütertransportes auf der Schiene rasch umzusetzen.

Salzburg, am 22. September 2021

Die Vorsitzende-Stellvertreterin:
Weitgasser eh.

Der Berichterstatter:
Ing. Wallner eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 6. Oktober 2021:

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