

Einreicher:
GR Ing. Peter K

Parlamentarische Petition

„Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zur möglichen Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn“

Von 1893 bis 1957 verband die im Volksmund liebevoll „Ischlerbahn“ genannte SKGLB Salzburg mit Mondsee, Wolfgangsee und Bad Ischl und ermöglichte deren touristischen und wirtschaftlichen Aufstieg. Die Einstellung der SKGLB im Jahr 1957 durch den damaligen Salzburger Landeshauptmann war eine kurzsichtige und falsche verkehrspolitische Entscheidung. Dieser Fehler könnte jetzt - 50 Jahre danach - korrigiert werden: Das Konsortium SKGLB Reengineering Ges.n.b.R. hat sich die Wiedererrichtung der SKGLB auf der Strecke Salzburg – Mondsee – Bad Ischl zum Ziel gesetzt und zwar als Verknüpfung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes mit einem ideal landschaftsangepassten Tourismuskonzept. Damit könnte einerseits dem überbordenden Verkehrsproblem im östlichen Salzburger Flachgau und im Nordosten der Stadt Salzburg begegnet werden, das mit Mitteln des Straßenausbaues längst nicht mehr in den Griff zu bringen ist. Zugleich würde die neue Salzkammergut-Lokalbahn dem Not leidenden Fremdenverkehr in der Region zeitgemäße touristische Reise- und Erlebnismöglichkeiten für die Gäste erschließen. Schließlich brächte ein Nostalgieverkehr mit historischen Fahrzeugen auf der legendären, weltweit berühmten Strecke die neue Attraktion, auf die er so dringend wartet.

Interne Studie beweist Wirtschaftlichkeit

Eine Verbindung von Salzburg über Eugendorf und Thalgau nach Mondsee ist die logische Antwort auf die wachsenden Verkehrsprobleme im östlichen Flachgau und auf den östlichen Einfallstraßen der Landeshauptstadt Salzburg. Allein ihre Bedeutung für den Pendlerverkehr aus diesem bevölkerungsreichen Landesteil würde den Bau rechtfertigen. Ein von der SKGLB Reengineering GnbR. erstelltes generelles Konzept zur Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn weist nach, dass die Bahn bei Weiterführung der Strecke über St. Gilgen nach Bad Ischl sogar mit Gewinn zu betreiben ist.

Demnach ergibt sich trotz äußerst konservativer Ansätze und pessimistischer Fahrgastprognosen im Betrieb ein positives Ergebnis, das selbst nach Abführung heute üblicher Streckenbenutzungsentgelte an den Infrastruktureigentümer einen operativen Überschuss abwirft und zu einem zweistelligen Cash-Flow führt.

Vor Einstieg in die eigentliche Planung mit UVP, Trassenfestsetzungsverfahren, etc., ist es erforderlich, als Entscheidungsgrundlage für die betroffenen Gebietskörperschaften und als Planungsvoraussetzung eine von unabhängiger Seite erstellte **Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie (Feasibility Studie)** zu erstellen, die unter anderem auf Basis demografischer und empirischer Daten den Bedarf prognostiziert und konkrete Vorschläge zu Trassierung und Bau, Betriebsmittelwahl und Betriebsführung erarbeitet sowie eine betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten- und Nutzenrechnung enthält.

Hintergrund:

Geänderte Voraussetzungen bestimmen Bedarf

In den letzten Jahrzehnten fand im „Speckgürtel“ der Stadt Salzburg, aber auch westlich von Bad Ischl entlang der Strecke der ehemaligen SKGLB eine riesige Bevölkerungszunahme statt. Ehemals kleine Orte wie Thalgau, Eugendorf oder Strobl sind mittlerweile zu Satellitenstädten geworden, die überwiegend von Tagespendlern bewohnt werden.

Zugleich haben sich in den genannten Relationen neu Gewerbegebiete mit zahlreichen Mittelbetrieben etabliert, die ihrerseits Pendler-, aber auch Güterverkehr anziehen.

Das führt zu einem mittlerweile täglichen Straßenverkehrschaos im östlichen Flachgau und zwischen Strobl und Bad Ischl, vor allem aber in der Stadt Salzburg. Kommen zu den täglich pendelnden Werktätigen auch noch Touristen aus der Region, die bei schlechtem Wetter einen Ausflug in die Stadt unternehmen, tritt vollends der Stillstand ein.

Andererseits leiden die Fremdenverkehrsgemeinden an Mondsee und Wolfgangsee seit der Konkurrenz durch billige Fernflüge notorisch an einem Besucherschwund. Tourismusexperten sind sich einig, dass neben den landschaftlichen Reizen eine zusätzliche Attraktion fehlt.

Die SKGLB fehlt der Region

Hier verspricht das Projekt zur Wiedererrichtung der Salzkammergutlokalbahn die Kombination mehrerer Lösungen:

Als leistungsfähiges, modernes Nahverkehrsmittel bringt sie mit einem dichten Taktverkehr die Pendler aus dem Umland am Stau vorbei nach Salzburg bzw. Bad Ischl, und - auch nicht zu vergessen - in die Gewerbegebiete und zu den touristischen Arbeitgebern. Hier kommt der Bahn sehr zustatten, dass die Trasse im Unterschied zu vielen anderen Lokalbahnen sehr siedlungsnah verläuft und einen großen Teil der Bevölkerung in den Anrainergemeinden mit fußläufig erreichbaren Haltestellen bedienen kann. Darüber hinaus ergeben sich an Kreuzungen mit hochrangigen Straßen natürliche P&R-Umsteigeknoten.

Auf Teilstrecken kann sie mit einem Container-basierenden Güterverkehr die überfüllten Straßen vom LKW-Verkehr entlasten und für pünktliche Belieferung der Betriebe in den Gewerbegebieten sorgen.

Im Touristenverkehr verbindet sie die an der Strecke gelegenen weltbekannten Fremdenverkehrsattraktionen mit einem auch am Wochenende dichten Taktfahrplan, bietet Kombinationsmöglichkeiten mit der Schifffahrt, der Schafbergbahn oder dem Fahrrad. Fremdenverkehrsgemeinden wie Strobl oder St. Gilgen können weiter verkehrsberuhigt werden und im Kern Autofrei werden.

Fremdenverkehrsattraktion Nostalgieverkehr

Nicht zuletzt würde die Einrichtung eines Nostalgieverkehrs den darbedenden Tourismus in der Region gewaltig ankurbeln. Die SKGLB, auch 50 Jahre nach ihrer Einstellung weltweit die bekannteste Eisenbahnstrecke überhaupt, mit den bei verschiedenen Vereinen vorhandenen Originalfahrzeugen wieder zu befahren, wäre nicht nur als zusätzliche Attraktion eine Aufwertung der Region, sondern würde mit Eisenbahnfreunden aus der ganzen Welt völlig neue Zielgruppen erschließen.

Auch im Nostalgieverkehr lassen sich Pakete schnüren und über Reisebüros verkaufen, wie zum Beispiel ein K&K-Jahrhundertwende-Wochenende mit Kaiservilla und Schafberg.

Neue Bahn auf alter Trasse

Die Bahn würde so weit wie möglich auf der alten Trasse gebaut. Das spart Kosten und bringt durch deren Siedlungsnähe keinen Nachteil. Die ursprüngliche Trasse ist zu etwa 90% erhalten und unverbaut. Natürlich gibt es da und dort Hindernisse, und die heutigen Vorschriften erfordern teilweise ein Abrücken von sehr nahe stehenden Häusern. Auch ist angesichts der angestrebten kurzen Fahrzeiten die eine oder andere Streckenbegradigung erforderlich. In manchen Fällen muss von der Ursprungstrasse abgewichen werden, um Siedlungen oder Betriebe besser anbinden

zu können. Insgesamt ist jedoch damit zu rechnen, dass die Bestandstrasse zu etwa 65 – 80% genutzt werden kann.

Schritte zum Ziel

Frühere Projekte einer Revitalisierung von Teilstrecken ausschließlich für Zwecke des Nostalgieverkehrs scheiterten in erster Linie an den Kosten eines Streckenneubaues, deren Hereinbringung durch die Fahrgasteinnahmen zu unsicher schien. Auch wenn die Kosten für die Infrastruktur sehr hoch anmuten, kann das Projekt einer Wiedererrichtung auf der Gesamtstrecke mit Bedienung unterschiedlicher Verkehrs-, aber auch Fremdenverkehrsbedürfnisse, durch den daraus entstehenden Einnahmen-Mix, besonders im touristischen Bereich, mit einem gewinnbringenden Betrieb rechnen.

Petition

Die unterfertigten Abgeordneten ersuchen daher die für dieses Anliegen zuständigen Mitglieder der österreichischen Bundesregierung - insbesondere den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie - Forschungsmittel unter Einbeziehung der betroffenen Bundesländer Salzburg und Oberösterreich für die Beauftragung einer Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zur möglichen Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn zur Verfügung zu stellen und diese Studie soweit als möglich nach dem beigeschlossenen Kriterienkatalog in Auftrag zu geben.

Abg. zum Nationalrat

Mag. Johann Maier

Salzburg, am

06.05.2008

Abg. zum Nationalrat

Rainer Wimmer

Hallstatt, am

06.05.2008

Anhang: 1

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -01-

Die Studie muß zumindest zu folgenden Kriterien - Aussagen treffen:

01) ALLGEMEINES, EINLEITUNG

- Inhaltsverzeichnis + Gliederung
- Aufgabenstellung
- Ausgangssituation
- Untersuchungsgegenstand
- Projektbasis
- Abgrenzung des Projektes
- Methode (Vorgangsweise)
- Verwendete Unterlagen, Quellenangaben
- Mitwirkende bei der Ausarbeitung der Studie

02) HISTORISCHE SKGLB (Buch Josef Slezak, SKGLB Museum Mondsee, Salzbg. Landesarchiv)

INFRASTRUKTUR

- Trassenführung (eingetragen in Luftbild 1:10.000)
- Steigungsverhältnisse (Längenschnitt)
- Beschreibung der Abschnitte, deren Besonderheiten
noch vorhandene Teile der historischen Strecke u. Zustand
- Besitzverhältnisse
- derzeitige Nutzung
- kritische Beurteilung der historischen Trasse
(Hochwassergefährdung, Moor, geologische Verhältnisse, Steinschlaggefahr etc.)
- vorhandene historische Bauwerke (Gebäude, Brücken, Tunnels etc.)
- verwendbare / erhaltenswerte historische Bauwerke

BETRIEBSFÜHRUNG vor der Einstellung 1957

- Haltestellen, Fahrzeiten, Organisation, historischer Fahrplan,
- Begegnungsstellen, betriebsbedingte Pausen, Personal, Fahrzeuge,
- Wagenpark, zuletzt im Einsatz befindlicher Fuhrpark, noch vorhandener
Fuhrpark (Lokomotiven und Wagen)

LEISTUNGSFÄHIGKEIT der historischen Bahn mit heutigen Fahrzeugen

- Fahrzeitberechnung für heutige Fahrzeuge
- möglicher Fahrplan bei Einsatz moderner Fahrzeuge

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie **Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN**

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -02-

03) GEOGRAPHIE, WIRTSCHAFT, VERKEHR des Untersuchungsraumes

BEVÖLKERUNG, WIRTSCHAFT, FREMDENVERKEHR für alle berührten bzw. im Einzugsgebiet liegenden Gemeinden

Örtliches Entwicklungskonzept (für die nächsten 10 Jahre)
Flächenwidmungsplan auch von Nachbargemeinden, deren Fremdenverkehrsgäste, Pendler, auch der Einzugsbereich A1 (Westautobahn) B1 besonders die Verkehrssituation in Eugendorf, Landesstraßen im Einzugsbereich.
Zu gewinnende Bahnkunden für diese Bereiche
(Pendler durch attraktiven Fahrplan und P&R System, Fremdenverkehrsgäste, usw.)

ÖFFENTLICHER VERKEHR (heutiges Angebot)

Korridor zwischen Salzburg – Mondsee – Bad Ischl (über Thalgau, über Hof - Fuschl)
Fahrpläne, übersichtliche Darstellung des Angebotes,
Anzahl ÖV - Fahrgäste (Auslastung der Busse),
Verkehrsströme übersichtlich dargestellt,
Schülerverkehre (Schulbusse), Anzahl der Fahrgäste der einzelnen Busse
von den Einstiegstellen zum Zielort

INDIVIDUALVERKEHR im Korridor Salzburg – Mondsee – Bad Ischl und Einzugsbereich

Straßenverkehrsdaten A1, B1 und Landesstraßen im Einzugsbereich
Daten über Stau A1, B1 und Landesstraßen im Einzugsbereich
(Westautobahn, Bundesstraße, Landesstraßen etc.)
sonstige relevante Daten

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie **Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN**

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -03-

04) Projektidee Wiedererrichtung SKGLB

Pläne des Konsortiums zur Wiedererrichtung der SKGLB
„Generelles Konzept Wiedererrichtung SKGLB“

Kritische BEURTEILUNG, mögliche ALTERNATIVEN

Zielsetzung: Verbindung Salzburg – Mondsee – Bad Ischl
Beurteilung der geplanten Trassenführung
vorgeschlagene Neutrassierungsabschnitte
Alternativtrassen

Wahl der Spurweite, Vorteile / Nachteile
760mm, 900mm, 1000mm, 1435mm
Wahl der Fahrzeugtype(n), Antriebsarten

Bestehen Chancen zur Erklärung zum „Weltkultur-Erbe“
Voraussetzungen dafür, vergleichbare Beispiele

05) Trasse der Neuen SKGLB

detaillierte Definition der Trassenabschnitte
Salzburg – Mondsee
Mondsee – St. Wolfgang Lokalbahn
St. Wolfgang Lokalbahn – Bad Ischl
Lagepläne (Luftbilder mit eingetragenen Grundstücksgrenzen)
im Maßstab 1 : 5.000 Eintragung der Trassenführung (Vorzugstrasse)
Begegnungsstellen, Haltestellen, Brücken, Tunnel,
andere Bauwerke, alle notwendigen Bauwerke und Einrichtungen
Einzugsgebiete der Haltestellen
Detailbeschreibungen zu den Punkten:
heutiger Zustand der Originaltrasse,
Alternativtrassen Gelände, Bewuchs, Besitzverhältnisse
Damm, Einschnitte, Hanglage, Felsabträge, Felssicherung, Tunnel,
Stützmauern, Hangbrücken, Brücken (Über- Unterführungen)
niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen (Sicherung)
Entwässerung, Ableitung Oberflächenwässer ev. Reinigung
verworfenne Trassenideen (Begründung dazu) illustriert mit Fotos
von den markanten Stellen
Stellungnahme der Raumplanungsabteilungen der
Bundesländer Salzburg und Oberösterreich

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie **Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN**

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -04-

05) Trasse der Neuen SKGLB

Trassenabschnitte:

Salzburg – Mondsee
Mondsee – St. Wolfgang Lokalbahn
St. Wolfgang Lokalbahn – Bad Ischl

Baudurchführung und Bauablauf

Baustellensicherung, Verkehrsbehinderungen, Deponie von
Überschußmaterial, Vorkehrungen gegen Schäden bei Unfällen,
Absturzsicherung usw.

06) Sonderfragen zur Infrastruktur der Neuen SKGLB

Lichtraum, Regelprofil

Lichtraumprofile für Damm, Einschnitt, Hang, Tunnel, Brücke, Überführung
markante Querprofile (an Extremstellen)

Wiedererrichtung eines Original-Abschnittes

in Frage kommende Abschnitte für einen perfekten Nostalgiebetrieb
(sofern eine solche Strecke notwendig erscheint)

Bahnhöfe, Gleisbild

Begegnungsstellen, Abstellmöglichkeiten etc.
Gleiskörper nach den Erfordernissen der Geschäftsfelder

Haltestellen

Lage der Haltestellen, Ausrüstung etc.

Betriebsgebäude

Werkstätten, Betriebsleitung, Personalräume, Depot mit den Wartungsanlagen,
Reinigungsplätze etc.

Elektrifizierung

Stromsystem (Gleich- oder Wechselstrom, Stromsystem der SLB)
erforderliche Anlagen
Vor- und Nachteile

Infrastruktur

Wartung und Verwaltung der Infrastruktur
Organisationsform, Kostenzuschüsse, Infrastrukturbenützungsentgelt, usw.

Umweltverträglichkeitsprüfung

ist eine UVP notwendig ?
Problemzonen, geschätzte Dauer, Umfang,

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -05-

07) Potentielle Nachfrage für die Neue SKGLB

der ersten 4 Betriebsjahre

Personenverkehr

Pendler, Schüler, Gelegenheitsverkehr,
Einzugsgebiete 300m, 500m, fußläufig, Fahrrad 2 km, Auto
Park & Ride
Zubringerdienste
Chancen der Bahn
Fahrzeitkonkurrenz (Bus-Bahn-PKW)
Tarif- und Kostenkonkurrenz
Verkehrsverbund
möglicher (attraktiver) Bahntarif
Schulorte, Schülerzahl, Schülertransport mit Zubringerbussen zur Bahn,
Abschätzung der Beförderungsfälle gesamt auf Jahresbasis
Abschätzung des Pendleraufkommens auf Jahresbasis
Abschätzung des Schüleraufkommens auf Jahresbasis
Abschätzung des Gelegenheitsverkehrsaufkommens auf Jahresbasis
Lokalverkehr zwischen den Gemeinden (z.B. Salzburg - Eugendorf)
innerörtliche Kurzstreckenfahrten
Gelegenheitsbenutzer (Wanderer, Radfahrer etc.)
usw.

Güterverkehr

Güterverkehr heute auf der Straße
Was wäre verlagerbar?
Konkurrenz zur Straße
Abschätzung des möglichen Güterverkehrs, Aufwand dafür
usw.

Tourismusverkehr

Tourismus in den einzelnen Gemeinden samt Einzugsbereiche
Abschätzung Bahnbenützung durch Touristen im ÖV - Angebot (Regelverkehr)
usw.

Nostalgieverkehr

Sonderfahrten mit den vorhandenen historischen Fahrzeugen
spezielle Nostalgieangebote
Abschätzung des Nostalgietouristenaufkommens auf Jahresbasis
usw.

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie
Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -06-

07) Potentielle Nachfrage für die Neue SKGLB

Event- und Sonderverkehr

Spezielle Angebote und Packages, Sonderfahrten,
nach Jahreszeit, Brauchtum, Geschichte
Abschätzung des Event- u. Sonderverkehrsaufkommens auf Jahresbasis
usw.

Sonstige

Merchandising, Infoscreen etc.

Abschätzung der Einnahmen

nach den Geschäftsfeldern und der ersten 4 Betriebsjahre gegliedert:
Personenverkehr, Güterverkehr, Tourismusverkehr, Nostalgieverkehr,
Event- und Sonderverkehr, Sonstige.

Optimistische und pessimistische Annahmen

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -07-

08) Betriebsführung der Neuen SKGLB

Fahrzeitberechnung

ÖV - *Regionalzug* mit Halt in allen Stationen

ÖV - *X-Presszug* mit Halt in den wichtigen Stationen und Nahbereich Salzburg

Regelfahrplan für die Hauptverkehrszeit

Taktfahrplan für das ÖV - Angebot für die zu erwartende Nachfrage

Tagesfahrplan für den Verkehr der übrigen Geschäftsfelder und dem zu erwartenden Aufkommen

Busanbindungen aufgrund der heutigen Bahn- und Busverbindungen, Kritik dazu, Verbesserungsvorschläge, neue Funktionalität der Busse als Zubringer zur Bahn

Freie Zugtrassen, nutzbare Lücken

Freie Bahnkapazitäten

graphischer Fahrplan für den Maximalverkehr aller Geschäftsfelder
übersichtlich gegliedert nach den Geschäftsfeldern

Betriebsorganisation, Betriebsführung

Personenverkehr - Öffentlicher Regelverkehr

Güterverkehr

Tourismusverkehr

Nostalgieverkehr

Event- u. Sonderverkehr

Gemeinsame Betriebsgesellschaft oder getrennte Gesellschaften?

Betreiber für den öffentlichen Verkehr

wer kommt dafür in Frage?

einzusetzende Fahrzeuge (Typ, Anzahl)

Trennung von der Infrastruktur? Vor.- u. Nachteile

Betreiber für die Tourismus- Sonderverkehre

wer kommt dafür in Frage?

einzusetzende Fahrzeuge (Typ, Anzahl)

Betreiber für die Nostalgieverkehre

wer kommt dafür in Frage?

KRITERIEN zur Machbarkeitsstudie **Wiedererrichtung SALZKAMMERGUT LOKALBAHN**

Salzburg, Februar 2006
SKGLB MBK Studie Kriterien
Blatt -09-

09) Kosten und Nutzen der Neuen SKGLB

Einzelwirtschaftliche Bewertung (detailliert übersichtlich dargestellt)

Investitionsrechnung

Kapitalbedarf, Kapitalflüsse, Zuschüsse

weiteren Bewertungssatz und Methode (zum Vergleich: alternatives Verfahren)

Vorlaufkosten, Planungskosten

Finanzierungsvorschläge (z.B. PPP-Modell)

Volkswirtschaftliche Bewertung (detailliert übersichtlich dargestellt)

Nutzenanalyse:

Wirtschaft

Verkehr

Tourismus

Arbeitsmarkt:

während der Planung

während des Baues

im Betrieb

10) Auflistung von Referenzprojekten

Auflistung von Referenzprojekten,

Machbarkeitsstudien die der Angebotsleger erstellt hat.

Projekte die danach realisiert wurden (Adresse und Ansprechpartner)

12) Zusammenfassung

Salzburg, 23. Februar 2006

gez.

Gottfried Mayer