

Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

BMK - I/PR3 (Recht und Koordination)  
[pr3@bmk.gv.at](mailto:pr3@bmk.gv.at)

An die  
Parlamentsdirektion  
Zu Hd. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch  
Parlament  
1017 Wien

**Petra Farthofer**  
Sachbearbeiter/in

[petra.farthofer@bmk.gv.at](mailto:petra.farthofer@bmk.gv.at)  
+43 (1) 71162 65 7405  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-  
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2020-0.843.992

Wien, 19. Jänner 2021

Das BMK darf zur gegenständlichen Petition Nr. 46/PET betreffend Erhalt der regionalen Infrastruktur im Salzkammergut folgende Stellungnahme abgeben:

Den öffentlichen Verkehr auf Basis der drei Säulen Infrastruktur, Fahrplanangebot und Tarife weiter zu verbessern ist ein zentrales Anliegen des BMK auf dem Weg zur Klimaneutralität Österreichs bis 2040. Die Salzkammergutbahn entspricht in ihrer technischen Ausrüstung aber auch im Fahrplanangebot nicht dem Standard, den wir heute von einer modernen Bahnstrecke erwarten. Die ÖBB hat daher ein Attraktivierungskonzept für die Bahnstrecke erarbeitet, mit dem sie mit Hilfe umfangreiche Investitionen technisch auf den letzten Stand gebracht wird, das aber auch einen attraktiven Fahrplan ermöglichen soll. Der künftig angedachten Fahrplan ist unter:  
<https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5b6745c4-b730-4552-98a3-414834ef0bb4/at31.pdf> auf Seite 51 veröffentlicht.

Auf der Strecke soll zukünftig in Oberösterreich ein durchgängiger Stundentakt und gute Anschlüsse in Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning ermöglicht werden. Dies entspricht auch einer der Forderungen, die in der Petition angeführt werden. Die Gesamtfahrzeit auf der Salzkammergutbahn wird durch die vorgegebenen Ankunfts- und Abfahrtsminuten des Fernverkehrs in Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning bestimmt, zu denen jeweils Anschlüsse hergestellt werden sollen. Da die Strecke eingleisig ist, können sich entgegenkommende Züge nur in Kreuzungsbahnhöfen begegnen und zwischen diesen Kreuzungsbahnhöfen müssen daher ebenfalls bestimmte Fahrzeiten erzielt werden. Auf einigen Abschnitten ist deshalb die Einführung des neuen Fahrplankonzeptes mit Stundentakt nur dadurch möglich, indem einzelne Haltestellen nicht mehr angefahren werden. Hier wurden jene Haltestellen ausgewählt, die ein sehr geringes Potential an Fahrgästen aufweisen. Die Regionalerschließung dieser Haltestellen soll künftig mit dem Bus erfolgen. Dieses Gesamtkonzept wurde zwischen dem Bund und dem Land abgestimmt.

Leider hat es sich herausgestellt, dass aufgrund der anstehenden Umbauarbeiten einzelne Haltestellen schon vorzeitig aufgelassen werden müssen, da ansonsten nicht unerhebliche verlorene

Aufwände entstanden wären. Dies führt zu der unerfreulichen Situation, dass die Attraktivierung der Salzkammergutbahn erst in mehreren Jahren einen spürbaren Nutzen für die Bevölkerung bringen wird, die negativen Begleiterscheinungen aber schon heute spürbar sind.

Selbstverständlich ist es für das BMK sehr bedauerlich, dass den Fahrgästen aus dem Umfeld der nicht mehr bedienten Haltestellen teilweise Nachteile entstehen. Das BMK ersucht aber um Verständnis, dass diesen Nachteilen Verbesserungen für viele andere Fahrgästen entlang der Salzkammergutbahn gegenüberstehen, die von dem Stundentakt und den teilweise kürzeren Fahrzeiten, die sich aufgrund der Modernisierung der Strecke ergeben, profitieren werden. Diese Vorteile werden in Summe überwiegen.

Für die Bundesministerin:

Mag. Christa Wahrmann