

Entschließungsantrag**28. Sep. 2005**

der Abgeordneten Erika Scharer
und GenossInnen

betreffend „Offensiv-Konzept“ für die „Pinzgau-Bahn“ zu einer westbahneingebundenen, bevölkerungs-, wirtschafts- und tourismusorientierten Normalspurbahn zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Noch am 12. Jänner 2005 wurde der Bestand der „Pinzgau-Bahn“ vertraglich von Bund, Land und ÖBB garantiert. Mit 2007 sollte bis Mittersill ein Einstundentakt und bis Krimml ein Zweistundentakt geführt werden. Mit einem Investitionspaket, welches vom Bund mit 17 Mio. Euro festgelegt wurde, sollte inklusiv neuer Züge und Schienen eine Fahrzeitverkürzung zwischen Zell am See und Krimml um 14 Minuten erreicht werden. Auf Anfrage von NRAbg. Erika Scharer an Bundesminister Gorbach antwortete dieser im Februar 2005 bezüglich Anzahl der MitarbeiterInnen der „Pinzgau-Bahn“, dass diese reduziert und eine Weiterbeschäftigung auf andere Strecken erfolgen würde.

Der schreckliche Unfall der „Pinzgau-Bahn“ mit zwei Toten und unzähligen Verletzten wie auch das Hochwasser im Juli 2005, brachten unsagbares, persönliches Leid und materielle Schäden in Millionenhöhe in den Oberpinzgau. Mit diesen Schicksalsschlägen wurde auch die „Pinzgau-Bahn“ stark in Mitleidenschaft gezogen und veränderte die Situation um die traditionelle Schmalspurbahn schlagartig und stellt schon Fixiertes neuerlich in Frage.

Wurden beim Zugunglück zwei Garnituren völlig zerstört, riss das Hochwasser eineinhalb Kilometer der Bahntrasse zwischen Zell am See und Mittersill und sechs Trassen-Kilometer zwischen Mittersill und Krimml weg. Zusätzlich zum persönlichen Leid der Betroffenen entstanden 9,6 Millionen Euro Gesamtschaden an der „Pinzgau-Bahn“.

Mit den im Jänner beschlossenen Investitionssummen besteht derzeit laut ÖBB keine Möglichkeit der Fortführung der „Pinzgau-Bahn“ zwischen Mittersill und Krimml. Derzeit scheint die Fortführung des Teilbereiches der ursprünglichen Schmalspurbahn des Oberpinzgaus zwischen Zell am See und Mittersill nach voraussichtlich ein- bis dreimonatigen Reparaturarbeiten seit dem Unglück gesichert. Eine Qualitätsverbesserung aus dem Jänner 2005-Vertrag soll ebenso wie das Ersetzen der beim Unglück zerstörten Triebwägen und Waggons laut ÖBB gegeben werden.

Die für den ÖBB-Personenverkehr zuständige Vorstandsdirektorin Wilhelmine Goldmann ist für einen künftig verdichteten, interessanten Nahverkehr, wo auch neue Fahrzeuge vorstellbar sind. Als Aktiengesellschaft sei die ÖBB zudem für eine marktgerechte Bezahlung zuständig und wenn die Menschen es wünschen, würde die „Pinzgau-Bahn“ fahren.

Die Verbindung von Mittersill nach Krimml ist derzeit in Frage gestellt. Die Obergrenze an finanzieller Belastung der Gemeinden im Unglücks- und Hochwassergebiet des Oberpinzgaus ist derzeit erreicht.

Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre des als Nationalparkregion geltende Oberpinzgaus wird von der SPÖ-Pinzgau ein „Offensiv-Konzept“ für die „Pinzgau-Bahn“, die u. a. in die Westbahnstrecke eingegliedert werden soll, vorgeschlagen. Im Zuge der Umsetzung des Konzepts soll es zur Stärkung der Wirtschaft im Oberpinzgau, zur Stärkung des Arbeitsmarktes im Pinzgau (höhere Mobilität der ArbeitnehmerInnen), zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralorte bzw. Arbeitsstätten

(Taktverkehr zwischen Saalfelden und Krimml), sowie der Verlegung der Trasse zu touristischen Zielen und der damit verbundenen Stärkung des Sommer- und Wintertourismus kommen.

In diesem Zusammenhang und der derzeitigen Situation birgt das „Offensiv-Konzept“ für die „Pinzgau-Bahn“ ein höheres Potential an Wirtschaftlichkeit und Nutzen für die Region Pinzgau (insbesondere des Oberpinzgaus) als ein „Flickwerk an Renovierungsarbeiten“, da die vor dem Unwetter festgelegten Arbeiten mit dem derzeit zur Verfügung stehenden Budget nicht umsetzbar sind.

Folgende Schwerpunkte unterstützen die Umstrukturierung der „Pinzgau-Bahn“ zu einem zukunftssträchtigen und an regionsspezifischen Anforderungen orientierten Unternehmen:

1. Ausbau der Bahn zu einer Normalspurbahn

- zur Verkürzung der Fahrzeiten,
- zur Komfortverbesserung,
- zur Vergünstigung der Beschaffung und des Einsatzes der Fahrzeuge,
- zum Wegfall des personal- und kostenintensiven „Aufschemeln“ beim Güterverkehr und zur Steigerung der Kapazität durch Vereinfachung der Logistik,
- zur Taktverbindung zwischen Saalfelden und Krimml mit der notwendigen Einbindung in das Westbahnnetz,
- zur raschen Erreichbarkeit der Arbeitsplätze zwischen Saalfelden und Krimml

2. Neue Trassenführung

- in Abstimmung auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und der damit verbundenen Kundenorientierung zur leichteren Erreichbarkeit der Zielorte.
- mit Erweiterung der Trasse nach Kaprun mit dem Ziel der Direktanbindung u. a. zur Tauerntherme
- zur besseren Erreichbarkeit der Zentralorte und dadurch positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt durch bessere Mobilisierung der Bevölkerung

3. Wiederaufnahme des Güterverkehrs

- zur Attraktivierung der Region Oberpinzgau als attraktives Angebot an die Wirtschaft durch Standortsicherung,
- als neue Einnahmequelle durch Finanzierung der Infrastruktur (Nachfragen???Bedeutung) und
- zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und eine in diesem Zusammenhang stehende spürbare Entlastung der B 168 durch vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

4. Elektrifizierung der „Pinzgau-Bahn“

- bereits bei der Trassenführung berücksichtigen
- um saubere Energie in und aus der Nationalparkregion zu nützen.

5. Verlängerung der „Pinzgau-Bahn“ zu den Krimmler Wasserfällen

- zur Entlastung der B 168,
- zur Stärkung des Tourismus,

- zur Image-Stärkung der „Pinzgau-Bahn“ als „Nationalparkbahn“ durch eine Einbettung in touristische Konzepte des Nationalparks Hohe Tauern und
 - damit verbundene Verlagerung der Trasse zu touristischen Zielen, d. h. Anbindung an die touristischen Ziele entlang der „Pinzgau-Bahn“, wie
 - Areitbahn Schüttdorf
 - Tauerntherme
 - Weißsee Uttendorf
 - Nationalparkhaus Mittersill
 - Skigebiet Resterhöhe
 - Wildkogel Skigebiet
 - Wald und Krimml
- mit dem Ziel, den Pinzgauer Winter- und Sommertourismus in schon längst notwendiger Weise zu stärken.

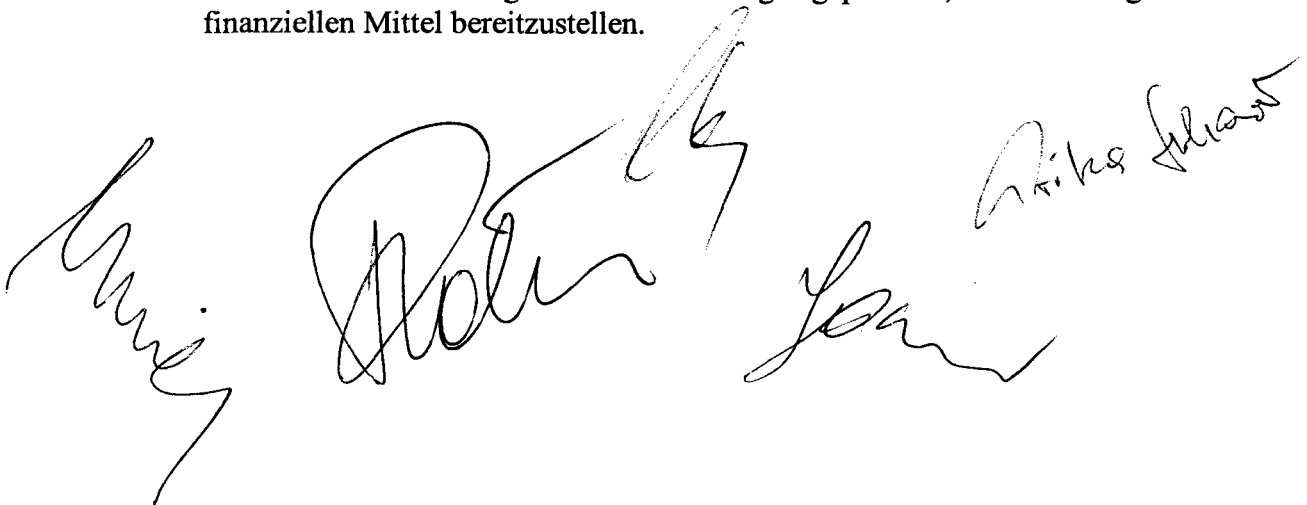
Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wird aufgefordert,

- 1) Die Mobilität im Pinzgauer Raum und somit die öffentliche Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsstätten und Entlastung der Individualverkehrsstrecken in der Nationalparkregion Hohe Tauern zu fördern. Der Abwanderung aus der ländlichen Region in den städtischen Raum wird dadurch entgegengewirkt, angesiedelte Arbeitsplätze werden gesichert und die Entstehung neuer Arbeitsplätze in einer infrastrukturell benachteiligten Region forciert.
- 2) Für die Umsetzung des „Offensiv-Konzeptes“ der Pinzgau-Bahn zur beschriebenen modernen, tourismusabgestimmten und in die Westbahn integrierte Normalspurbahn durch Bereitstellung eines Investitionspaketes, das in ihrer Höhe auf die aktuelle Situation und die oben genannte Zielsetzung angepasst ist, die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.



Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss