

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.398.260

7. Juli 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Götze, Freundinnen und Freunde haben am 07. Mai 2026 unter der **Nr. 6070/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „beabsichtigte Einführung von ETCS only bei der Salzburger Lokalbahn“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie erfolgt die Begleitung und Priorisierung von Investitionen der österreichischen Privatbahnen durch das BMIMI bzw. die SCHIG?*
- *Wurde die Entscheidung der SLB, von einem aufwärtskompatiblen System zu ETCS-Level 2only zu wechseln, mit dem BMIMI bzw. der SCHIG im Vorfeld abgestimmt?*

Auf Grundlage von § 4 Privatbahngesetz 2004 kann mein Ministerium auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge zu Investitionen und Instandhaltung der österreichischen Privatbahnen im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gewähren. Derzeit laufen in Abstimmung mit der SCHIG die inhaltlichen und finanziellen Abstimmungen für das 10. Mittelfristige Investitionsprogramm für den Zeitraum 2027-2031 mit den Privatbahnen und den Bundesländern. Die geplante Einführung von ETCS 2only wurde seitens der SLB im Rahmen der Planungsabstimmungen für das 10. Mittelfristige Investitionsprogramm im Zeitraum 2027-2031 ausführlich thematisiert.

Zu Frage 3:

- *Welche Gesamtkosten fallen für die Erstanschaffung von ETCS Level 2only bei den SLB nach Ihren Informationen an?*

Diese Frage betrifft keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Zu Frage 4:

- *Wurden im Vorfeld andere technische Lösungen analog anderer österreichischer Privatbahnen bzw. der Regionalstadtbahn Linz untersucht – und wenn ja mit welchem Ergebnis?*

Die verfügbaren Alternativen wurden für die Anforderungen der SLB als vernetzte Nebenbahn, die auch in Zukunft für einen vernetzten ÖV gerüstet sein sollte, als nicht geeignet erachtet.

Zu Frage 5:

- *Die ÖBB-PV AG lehnt es teilweise auf Grund der hohen Umrüstkosten ab, Fahrzeuge aus ihrem Betriebsbestand für ETCS aufzurüsten. Besteht im konkreten Fall der Salzburger Lokalbahn die Gefahr, dass Fahrzeuge vor dem Ende der technischen Nutzungsdauer vorzeitig ausgemustert werden müssen und damit dem Eigentümer ein nachhaltiger monetärer Schaden und den Steuerzahler:innen ein volkswirtschaftlicher Schaden zugefügt wird?*

Es entsteht weder volkswirtschaftlicher noch ein monetärer Schaden für den Eigentümer. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Zugsicherungssystems werden alle Altfahrzeuge das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben. Die Umrüstung alter Fahrzeuge ist kein Thema, da vor der geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2031 alle 18 Altfahrzeuge durch 20 Neufahrzeuge mit ETCS L2 ersetzt werden.

Zu Frage 6:

- *Es gibt beim ETCS eine Vielzahl von Spezifikationen, die alle von einer raschen Weiterentwicklung geprägt sind. Levels, Baselines, SRS (Software-Release innerhalb der Baseline), Systemversionen und national unterschiedliche Varianten machen es entgegen der ursprünglichen ETCS-Intention zunehmend schwieriger, die Kompatibilität von Fahrzeugen und Infrastruktur sicherzustellen. Das alles bedeutet Folgekosten.*
 - a) *Mit welchen laufenden Kosten für Nachrüstungen und Updates ist zu rechnen und werden diese Folgekosten ebenfalls über das PrivbG finanziert?*
 - b) *Wenn nicht, wer ist für die Kostentragung der verpflichtenden Software-Anpassungen zuständig und verantwortlich?*

Die Folgekosten werden die andernfalls erforderlichen Aufwände für die Altanlagen nicht übersteigen. Jene Folgekosten, die als Instandhaltung bzw. Erneuerung zu qualifizieren sind, sind weiterhin im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsprogramme auf Grundlage von § 4 Privatbahngesetz 2004 finanzierungsfähig.

Sollten Nachrüstungen bzw. Software-Updates nicht als Instandhaltung oder Erneuerung im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsprogramme finanzierungsfähig sein, wären diese Ausgaben über das IBE (Infrastrukturbenützungsentgelt) zu bedecken.

Zu Frage 7:

- *ETCS bedeutet auch eine restriktive Überwachung der Bremskurve (flachere Bremskurve), was wiederum zu einer Verlängerung der Fahrzeit im bestehenden Light Rail Betrieb führen könnte. Wie wird sichergestellt, dass die bestehenden Fahrpläne auf der aktuellen Infrastruktur der Salzburger Lokalbahn gefahren werden können – ohne dass Kosten für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen anfallen?*

Die Klärung derartiger eisenbahntechnischer Fragen fällt in die Zuständigkeit der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV). Auf Basis von Informationen seitens der SLV ermöglicht insbesondere das im Vergleich zu den Altfahrzeugen deutlich höhere Bremsvermögen der Neufahrzeuge die Einhaltung der bestehenden Fahrpläne.

Zu Frage 8:

- *„Baumaschinen mit ETCS kosten das Doppelte“ (so Michael Gilka von der Deutschen Bundesvereinigung mittelständischer Bauunternehmen). Diese angeführten Mehrkosten werden natürlich auch die Preise für Infrastrukturerhaltung durchschlagen.*
 - a) *Sind diese künftigen Mehrkosten in den Berechnungen für die Förderung von ETCS-Level 2only berücksichtigt?*
 - b) *Wer wird diese Mehrkosten aus der Entscheidung ETCS-Level 2only künftig tragen?*

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die entsprechenden Mehrkosten für Baumaschinen mit ETCS aus der Umstellung des europäischen Eisenbahnnetzes auf ETCS ergeben. Maschinen für die Instandhaltung und Erneuerung der Schieneninfrastruktur sind im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsprogramme finanzierungsfähig.

Zu Frage 9:

- *Die Umrüstung der Wiener Schnellbahn im Raum Wien Floridsdorf auf ETCS könnte angeblich die Bedienung von bestehenden Anschlussbahnen verhindern und damit ein Ende des dortigen Wagenladungsverkehrs bedeuten. Besteht diese Gefahr auch bei der Salzburger Lokalbahn und wie wird eine wirtschaftliche weitere Bedienung der lokalen Güterverkehrskunden unter ETCS-Bedingungen sichergestellt?*

Diese Gefahr besteht nicht. Die Ausstattung der Betriebsstellen bzw. das Betriebsprogramm der Salzburger Lokalbahn ist nicht mit der Wiener Schnellbahn vergleichbar. Die Möglichkeit der Bedienung von Anschlussbahnen wird bei der SLB in der Konfiguration des neuen elektronischen Stellwerks entsprechend berücksichtigt.

Zu Frage 10:

- *Keine der für die Bedienung der bestehenden Anschlussbahnen der SLB-Strecken genutzten Lokomotiven ist mit ETCS ausgerüstet. Eine Nachrüstung soll sehr kostenintensiv sein und aktuell liefert der Markt – abgesehen vom zu erwartenden Preis – gar keine Lokomotiven für 1000 Volt DC und ETCS-Level 2only. Hier besteht somit die akute Gefahr, dass mit der Einführung von ETCS der Güterverkehr eingestellt wird. Gleisanschlüsse führen u.a. zu strategisch wichtigen Einrichtungen wie dem Heizkraftwerk Nord der Salzburg AG mit seinen Vorratslagern an Heizöl, dem Umspannwerk Hagenau der APG oder der Salzburger Abfallbeseitigung SAB in Siggerwiesen.*
 - a) *Wie wird seitens des Bundes sichergestellt, dass durch die Förderung von ETCS-Level 2only nicht der strategisch wichtige und auch zur Entlastung des nördlichen Flachgau nötige Güterverkehr eingestellt wird?*
 - b) *Wird es eine Förderung für den Einbau von ETCS in Bestandsfahrzeuge durch den Bund geben? Wenn ja in welcher Höhe?*

Durch den Einsatz von ETCS wird langfristig die Verknüpfung der Salzburger Lokalbahn mit dem europäischen Netz hergestellt, somit kann der Güterverkehr durchgängiger auch auf der Salzburger Lokalbahn geführt werden.

Die im Vergleich zum Personenbetrieb geringfügige Anzahl von Güterverkehrsfahrten kann mit Lokomotiven erfolgen, die unabhängig von der Traktionsform (Akku, Diesel, Hybrid ...) betrieben werden können.

Derzeit ist keine Bundesförderung für den Einbau von ETCS in Bestandsfahrzeuge geplant.

Zu den Fragen 11 bis 14:

- *Seit geraumer Zeit warten etliche ÖBB-Strecken auf die Zulassung der ETCS-Sicherungstechnik durch das BMIMI – angeblich ist dies nicht möglich, weil ETCS-Strecken nur mehr von der ERA (Europäische Eisenbahnagentur) zugelassen werden dürfen bzw. können. Wenn dem so ist, ist dann künftig auch die ERA für die Zulassung der ETCS-Technik auf der Salzburger Lokalbahn zuständig?*
- *Bei welcher Behörde muss die Salzburger Lokalbahn die Bau- und Betriebsbewilligung für ETCS-Level 2only erwirken? Ist dabei auch das Verkehrsarbeitsinspektorat zu befragen?*
- *Wurde von irgendeiner österreichischen Behörde bereits eine Baugenehmigung für ETCS-Level 2only auf den Strecken der Salzburger Lokalbahn erteilt? Wenn ja von welchen?*
- *Die Salzburger Lokalbahn ist aktuell als lediglich lokal begrenzter Light Rail Betrieb von den Bestimmungen der TSI ausgenommen. Kann aus einer Zuständigkeit der ERA für die Zulassung und der theoretischen Interoperabilität ein Entfall dieses Ausnahmetatbestandes abgeleitet werden?*

Grundsätzlich fallen alle Angelegenheiten der Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen, einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen, nicht in die Vollziehung des Bundes.

Für die Inbetriebnahme neuer, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme wie streckenseitige Zugsteuerung bzw. Zugsicherung und Signalgebung, Energie und Infrastruktur bedarf es einer Genehmigung durch mein Ressort. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) ist somit nicht Zulassungsbehörde für ETCS in Österreich.

Im Hinblick auf den Geltungsbereich des 8. Teils des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität) ist festzuhalten, dass § 86 Abs. 2 EisbG jene Tatbestände benennt, bei deren Verwirklichung dieser Gesetzesteil keine Anwendung auf die dort genannten Infrastrukturen oder Schienenfahrzeuge findet. Dies bedeutet, dass solche Infrastrukturen oder Schienenfahrzeuge von der verpflichtenden Anwendung der Interoperabilitätsverpflichtungen befreit sind. Dies bedeutet aber nicht, dass Interoperabilitätskomponenten nicht auch auf solchen Infrastrukturen oder Schienenfahrzeugen freiwillig zur Anwendung kommen können.

Die Belange des Arbeitnehmer:innenschutzes bei Genehmigungen von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz 1957 zu berücksichtigen. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens sind die Nachweise zur Einhaltung der Anforderungen gem. § 92 Abs. 3 ASchG der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Gem. § 45 Abs. 3 AVG ist den Parteien, sohin auch dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, die Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen.

Seitens meines Ressorts wurden keine entsprechenden Genehmigungen erteilt.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Die vorhandenen Interventionsfahrzeuge (Fahrleitungsreparatur und -wartung, Schneeräumung, Abschleppdienste, Unfallrüstwagen etc.) sollen aus Kostengründen nicht mehr mit ETCS ausgerüstet werden. Wird der Bund finanzielle Leistungen bei der Anschaffung von Ersatzfahrzeugen leisten und wenn ja in welcher Höhe?*
- *Wie sollen bei fehlenden Lokomotiven mit ETCS-Technik künftig Oberbaustoffe wie Schotter, Schienen und Schwellen auf die Strecke gebracht werden? Der Einsatz von ETCS-tauglichen Diesellokomotiven ist, soweit überhaupt am Markt verfügbar, auf Grund durchfahrener Wasserschutzgebiete und tangierter Natura 2000 Gebiete schwer vorstellbar!*

Fahrzeuge für die Instandhaltung und Erneuerung der Schieneninfrastruktur sind im Rahmen der Mittelfristigen Investitionsprogramme finanzierungsfähig. Bei Bedarf sind ETCS-taugliche Lokomotiven mit unterschiedlichen, teils auch hybriden Antrieben am freien Markt verfügbar.

Zu Frage 17:

- *Ursprünglich wurde bei Planung der neuen Sicherungsanlage davon ausgegangen, dass die bestehenden Betriebsvorschriften weiterentwickelt werden können. ETCS-Level 2only verlangt nach einer völlig neuen Betriebsphilosophie und einer neuen Betriebsvorschrift. Wer ist für die Genehmigung einer neuen Betriebsvorschrift der Salzburger Lokalbahn zuständig? Wird dies aufgrund der Komplexität auch in den Zuständigkeitsbereich der ERA fallen?*

Eine konkrete Aussage zu den in der Anfrage angesprochenen Betriebsvorschriften kann mangels Vorliegens näherer Informationen nicht getroffen werden. Genehmigungspflichtig sind nach dem EisbG allgemeine Anordnungen (Dienstvorschriften), die das Verhaltens einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen ausführen, regeln, wenn sie unter keinen Ausnahmetatbestand fallen. § 21a Abs. 5 sieht jedoch Ausnahmen von einer solchen Genehmigungspflicht vor. Im Hinblick auf vernetzte Nebenbahnen ist mein Ministerium für die Entscheidung über Anträge § 21a Abs. 3 zuständig. Eine Zuständigkeit der ERA sieht das Eisenbahngesetz in diesem Zusammenhang nicht vor.

Zu Frage 18:

- *Sind die Kosten für die Beschaffung des zusätzlich notwendigen Funksystems FRMTCs in Kombination mit dem ETCS in der Förderung des Bundes enthalten? Wie schlüsseln sich die einzelnen Gewerke zur Gesamtherstellung monetär auf?*

Aktuell ist GSMR die Datenfunkbasis für ETCS. GSMR ist bei der Salzburger Lokalbahn installiert und in Betrieb. FRCMS befindet sich - europaweit - noch im Entwicklungsstadium. Ein Einsatz auf Hauptbahnen ist frühestens 2035 zu erwarten.

Zu Frage 19:

- *Kann es durch die Einführung von ETCS-Level 2only zur Notwendigkeit der Anpassung der Technik bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen kommen?*
 - a) *Wenn ja, sind diese Kosten im Gesamtprojekt inkludiert und werden diese vom Bund zu 50% gefördert?*
 - b) *Könnten aus dieser Änderung bei der Sicherungstechnik auch Folgekosten für die Straßenrechtsträger entstehen?*

Grundsätzlich ist eine Anpassung der Sicherungstechnik an den bei Inbetriebnahme des ESTW zur Gänze fernüberwachten Eisenbahnkreuzungen nicht notwendig. Damit entstehen auch keine ursächlichen Folgekosten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

