

## **Anfrage**

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
betreffend beabsichtigte Einführung von ETCS only bei der Salzburger Lokalbahn

### **BEGRÜNDUNG**

In der Beirats- und Aufsichtsratsratssitzung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH (SLV) am 24. Februar 2026 wurde unter dem Titel "Stellwerk und Sicherungstechnik" die Umstellung der Salzburger Lokalbahn (SLB) Salzburg – Lamprechtshausen/Ostermiething auf das European Train Control System (ETCS) Level 2only – also ohne Signale – beschlossen. 50 % der dafür anfallenden Kosten sollen über das Mittelfristige Investitionsprogramm gem. Privatbahngesetz vom Bund finanziert werden.

Die Salzburger Lokalbahn ist eine elektrische Lokalbahn mit straßenbahnähnlichem Betrieb und lokalem Güterverkehr und daher bis dato von der Anwendung der TSI („Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“, also technische Regelwerke für Europäische Eisenbahnen) ausgenommen. Das bisherige Signalsystem MSN kommt aus der Straßenbahn- und U-Bahn Technik und ist ein auf die speziellen Belange des leichten Eisenbahn-Betriebes (Light Rail) abgestimmtes System. Die Salzburger Lokalbahn ist weder jetzt noch künftig Bestandteil irgendeines internationalen, transeuropäischen Korridors noch gibt es außer dem Austausch von Güterwagen betriebliche Verknüpfungspunkte mit dem übergeordneten Schienennetz. Ein durchgebundener Personen- oder Güterverkehr auf die ÖBB-Infrastruktur ist technisch (abweichende Fahrleitungsspannung) wie logistisch (keine durchgehenden Ganzzüge im Güterverkehr) weder angedacht noch möglich.

Noch im November 2024 erklärte die Geschäftsführung der SLV, dass die Erneuerung der Sicherungsanlage unter der Prämisse der Migration der Bestandssignale und der bestehenden Betriebsvorschrift erfolge und eine spätere Umstellung auf ETCS-Level 2 optional möglich sein sollte. Die nunmehrige Kehrtwende scheint im Zusammenhang mit den Förderbudgetkürzungen im kommenden 10. Mittelfristigen Investitionsprogramm (MIP) des Bundes für die Privatbahnen zu stehen.

Vergleichbare Regionalbahnen, ja sogar das große Projekt einer künftigen Stadt-Regionalbahn in Linz mit einem geplanten Streckennetz von weit über 100 km und mehreren Verknüpfungspunkten mit dem übergeordneten Schienennetz, verzichten auf die Anwendung von ETCS und nutzen die maßgeschneiderte Lösung eines

Rechnergestützten Zugleitsystems (RZL), welches um ca. 1/6 der Kosten von ETCS erhältlich ist.

Auch ist zu hören, dass die ÖBB für ihre Regionalbahnen eine kostengünstigere und praktikablere Lösung als ETCS anstreben – nicht zuletzt, weil ETCS die Charakteristik von Hochgeschwindigkeitsstrecken jenseits der 200 km/h aufweist und somit den Ansprüchen an einen straßenbahnähnlichen Nahverkehr nicht entsprechen kann, was bei derartig genutzten Strecken sogar zu massiven Fahrzeitverlängerungen bzw. umfangreichen Umbauten bei den Bahnhofsanlagen führen könnte.

50% der Investitionen bei den österreichischen Privatbahnen werden gemäß dem Bundesgesetz über Leistungen bei Privatbahnen (Privatbahngesetz – PrivBG) durch den Bund getragen. Dieser ist – wie natürlich auch die Länder – einer sparsamen, effektiven und nachhaltigen Förderpolitik verpflichtet.

Ob dies im konkreten Fall einer ETCS-Umstellung für die Salzburger Lokalbahn eingehalten würde erscheint klärungsbedürftig.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE**

- 1) Wie erfolgt die Begleitung und Priorisierung von Investitionen der österreichischen Privatbahnen durch das BMIMI bzw. die SCHIG?
- 2) Wurde die Entscheidung der SLB, von einem aufwärtskompatiblen System zu ETCS-Level 2only zu wechseln, mit dem BMIMI bzw. der SCHIG im Vorfeld abgestimmt?
- 3) Welche Gesamtkosten fallen für die Eranschaffung von ETCS Level 2only bei den SLB nach Ihren Informationen an?
- 4) Wurden im Vorfeld andere technische Lösungen analog anderer österreichischer Privatbahnen bzw. der Regionalstadtbahn Linz untersucht – und wenn ja mit welchem Ergebnis?
- 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?
- 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?
- 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?
- 8) „Baumaschinen mit ETCS kosten das Doppelte“ (so Michael Gilka von der Deutschen Bundesvereinigung mittelständischer Bauunternehmen). Diese angeführten Mehrkosten werden natürlich auf 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?
- 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?
- 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?

- 11) 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?
- 12) Bei welcher Behörde muss die Salzburger Lokalbahn die Bau- und Betriebsbewilligung für ETCS-Level 2only erwirken? Ist dabei auch das Verkehrsarbeitsinspektorat zu befragen?
- 13) Wurde von irgendeiner österreichischen Behörde bereits eine Baugenehmigung für ETCS-Level 2only auf den Strecken der Salzburger Lokalbahn erteilt? Wenn ja von welchen?
- 14) 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?
- 15) 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?
- 16) 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!
- 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?
- 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?
- 19) a) Kann es durch die Einführung von ETCS-Level 2only zur Notwendigkeit der Anpassung der Technik bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen kommen?  
 b) Wenn ja, sind diese Kosten im Gesamtprojekt inkludiert und werden diese vom Bund zu 50% gefördert?  
 c) Könnten aus dieser Änderung bei der Sicherungstechnik auch Folgekosten für die Straßenrechtsträger entstehen?

