



!!! Hilferuf für die Pinzgaubahn !!!

an alle verantwortungsbewußten und vernunftbegabten
Entscheidungsträger,
denen die Zukunft unseres Landes am Herzen liegt

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zuerst kam der große Schock nach dem schweren Zusammenstoß, als ein Lokführer die Zugkreuzung nicht abgewartet hat. Ein paar Tage später kam das zwanzigjährige Hochwasser, ebenfalls mit viel Leid. Es gilt die Toten zu betrauern und den Wiederaufbau unverzüglich aufzunehmen!

Statt dessen soll der Pinzgaubahn und mit ihr einer wichtigen österreichischen Tourismusregion der Todesstoß erteilt werden, nur weil bei den ÖBB in Wien einige wenige Leute persönliche Ressentiments gegen die Bahn hegen und sich dabei mangels Argumenten mit der nachweislich falschen Killerphrase „... da fährt ohnehin niemand ...“ der Bahn entledigen wollen. (ca. 700.000 Fahrgäste / Jahr = ca. 2.000/Tag !)

Die Unterzeichnenden erheben einen Hilferuf an die politischen Verantwortlichen, nicht argumentativ unhaltbarer Polemik aufzusitzen, sondern Fakten zu sammeln und in der daraus resultierenden Logik die Wiederherstellung der Bahn zu veranlassen. Als Entscheidungshilfe soll das beigefügte Argumentationspapier dienen und sei es nur als Spickzettel, viele Sachverhalte weiter zu hinterfragen.

In Salzburg wurde schon mit den Einstellungen der Lokalbahn-Südlinien (Roten Elektrische) 1953 und der Ischlerbahn 1957 verkehrspolitische Fehler gemacht, die nachhaltige Schäden hinterlassen haben. Bereits zweimal gemachte Fehler, nach Jahrzehnten Kenntnis über deren Unsinn, noch ein drittes Mal zu machen, noch dazu in einer so sensiblen Region, wie in den Alpen, wäre so ziemlich das Dümme, wozu man sich als Politiker bei den Entscheidungen hinreißen lassen könnte!

Tragen Sie bitte Verantwortung, entscheiden Sie sich ausschließlich für die Wiederherstellung der Pinzgaubahn bis Krimml und leisten Sie bitte somit einen positiven Beitrag für die Zukunft in den Alpen.

In Salzburg darf nie wieder eine Bahn aus Ignoranz und Unwissenheit zerstört werden !!!

Gehen Sie bitte als leuchtendes Beispiel voran und beleben Sie mit der Pinzgaubahn den Oberpinzgau neu!

Vielen Dank im Voraus!

Die Unterzeichnenden:

Salzburg, 10. August 2005

<i>Name</i>	<i>Adresse</i>	<i>Unterschrift</i>

Das Pinzgaubahn-Schicksal – die ÖBB

Zwanzigjähriges Hochwasser – zwanzigjährige Gerüchte –
zwanzig Jahre Überlebensverhandlungen – immer und immer wieder

Das Trauerspiel der Kindesweglegung der Pinzgaubahn durch die ÖBB mit fadenscheinigen Kostenargumenten ist noch unerträglicher, als der Zusammenstoß und das Hochwasser zusammen! Vor bald zwanzig Jahren (1987) wurde die Pinzgaubahn, wie schon öfter zuvor, wesentlich schwerer vom Hochwasser getroffen, wie dieses Jahr. Damals hatten die ÖBB aus dem Bauch heraus Wiederherstellungskosten von 30 Mio. SCHILLING behauptet. Darauf hin hat unser Verein dem damaligen Landeshauptmann-Stv. Dr. Gasteiger eine Dokumentation von 300 Fotos zur Verfügung gestellt, mit denen er in die Verhandlungen mit den ÖBB ging. Dort wurde schlagartig die Schadenshöhe auf 12 Mio. SCHILLING revidiert. Die Bahn wurde letztendlich, mit ihrer Hände Arbeit, vom Personal der Pinzgaubahn für nicht einmal **7 Mio. SCHILLING** zur Gänze wieder hergestellt.

Dafür erhielten die Pinzgaubahn-Mitarbeiter vom Land Salzburg eine Landesauszeichnung und zeitgleich von der ÖBB-General-Dion eine Disziplinaranzeige angedroht, die nach Intervention des Landes Salzburg nicht weiter verfolgt wurde. Die Tintenburg in Wien zeigte dem Oberpinzgau die Krallen! Diese Schreibtischtäter in Wien arbeiteten mit Argumenten, die damals schon als falsch erkannt wurden und dies auch heute noch sind, auch wenn die Nachfolger der Tintenbürger noch immer keine besseren Argumente haben.

Heute nennen die ÖBB aberwitzige **7 Mio. EURO** (96,3 Mio. SCHILLING) die wirklich niemand real nachvollziehen kann (vielleicht alle Hochwasserdämme oder inkl. Krankenhaus Mittersill?). Hier sollten aus Gründen der Seriosität reale Zahlen genannt werden und nicht solche, die anscheinend zur Verschreckung von Politikern gedacht sind. Die öffentliche Hand wird nun durch die ÖBB offensichtlich mit Zahlen konfrontiert, die nicht wirklich viel mit der Realität zu tun haben. **Bei einer Kostensteigerung von 7 Millionen SCHILLING auf 7 Millionen EURO kann niemand schlüssig erklären, warum sich trotz Indexsteigerung, innerhalb von 20 Jahren die Kosten vervierzehnfachen sollen!**

Vor zwanzig Jahren gab es auf der Pinzgaubahn täglich nur einen Bruchteil der Fahrgäste wie heute (vor dem Hochwasser natürlich). Trotzdem wird, wider besseren Wissens, den uninformierten und nicht Eingeweihten noch immer die Killerphrase „... da fährt keiner damit ...“ entgegengeschleudert. Tatsächlich benutzen über **700.000 Fahrgäste pro Jahr = ca. 2.000/Tag zusätzlich ca. 12.000 Radfahrer/Jahr** die Bahn! Außer den Postbuslinien 3000 Salzburg – Bad Ischl und 3010 Salzburg – Mondsee (beide Nachfolger der Ischlerbahn) gibt es in Salzburg keine Regionalbuslinie, die so viele Fahrgäste befördert, wie die Pinzgaubahn!

Ein weiteres Gerücht, das so als Allgemeinbehauptung nicht stehen bleiben darf, ist, dass der Bus billiger als die Bahn betrieben werden kann. Nur unter der realistischen Annahme, dass bei einem reinen Busbetrieb die Fahrgäste in Scharen vertrieben werden, hat dieses Szenario vielleicht sogar einen wahrscheinlichen Hintergrund; aber nur dann! Allein der Schülerverkehr verlangt ganze Konvois an Bussen (7 Busse = 1 Zug!) um diese aus dem Oberpinzgau nach Zell am See bzw. Saalfelden zu karren. Die Bundeswirtschaftskammer empfiehlt seinen Busunternehmen, bei bestellten Leistungen der öffentlichen Hand, € 3,60 pro gefahrenem Kilometer zu verlangen. Die internationalen Ausschreibungen in Deutschland zeigen bestellte Leistungen bei Vollbahnen (S-Bahn Rhein-Neckar Quelle Tagungsband Horber Schientage 2003) für € 7,77 und bei Stadtbahnssystemen (ähnlich Salzburger Lokalbahn) in Karlsruhe ca. € 4,50 für den gefahrenen Kilometer. Die Kosten der Verstärkerbusse (€ 3,60) mit max. 100 Fahrgästen zu einem Zug sind nun nur mehr eine Milchmädchenrechnung! Sie sollte bei Bestellungen durch die öffentliche Hand genau beachtet werden! Die von den ÖBB immer wieder genannten Kilometerkosten

zwischen € 12,- und € 24,-- sind mit Sicherheit genau so unrealistisch, wie die genannten Kosten für die Wiedererrichtung der Pinzgaubahn.

Die absolute Kopfwehentwicklung in der Bahnbus- Postbus-Fusion Österreichweit sind in den sog. „SCHNAF“ (Schienennachfolgeverkehren) zu finden, da früher der Bahnbus die Schienenverkehre im eigenen Haus ÖBB erbarmungslos niederkonkurrenziert hat, die Erlöse der Bahn in der Schülerfreifahrt dem Bahnbus zugeschrieben wurden, obwohl Leistungen auf der Schiene erbracht wurden (Buskarten galten im Zug, aber nicht umgekehrt). Dabei wurde einfach behauptet, dass der Busbetrieb „... ohnehin nichts nennenswertes kostet ...“. Seit der Fusion wurden alle, besonders die Länder, eines besseren belehrt, besonders dort, wo nach Bahneinstellungen dann auch noch die SCHNAF ersatzlos gestrichen wurden, weil offensichtlich der Bus doch soviel kostet, dass er von der ÖBB-Schiene offensichtlich nicht mehr bestellt wird. Vermutlich kann man dort doch exakt rechnen und das ist auch den Gebietskörperschaften zu empfehlen, wenn es nach einer endgültig zerstörten Pinzgaubahn ans Zahlen für die SCHNAF geht.

Unter diesen Auspizien ist die Vision Oberpinzgau ohne zu erwartendem jeglichem öffentlichen Verkehr als ein realistisches Horrorszenario sehr wahrscheinlich. Die europäische Transit-Terror-Route „Alemannia“ wird dieser Entwicklung auf den Fuß folgen und damit ist auch der Oberpinzgau als Tourismusgebiet obsolet.

Um genau diesen verkehrspolitischen Wahnsinn abzuwenden, kämpft das Land Salzburg, die Salzburger Bevölkerung, viele Pinzgauer Bürgermeister, die Pinzgaubahner, die Salzburger Arbeiterkammer und neben der Salzburger Verkehrsplattform auch unser Verein seit über zwanzig Jahren um die Pinzgaubahn. Seit Landeshauptmann-Stv. Dr. Haslauer im Amt ist, kämpft auch er nachhaltig um den Erhalt der Pinzgaubahn, was er mit dem Aushandeln des Zehnjahresvertrages bewiesen hat. Begriffe sind offensichtlich dehnbar, denn „10 Jahre“ bedeuten für die ÖBB anscheinend lediglich die „Frist zwischen der Vertragsunterzeichnung und dem nächsten Hochwasser“.

Nun gibt es eben einen rechtsgültigen Zehnjahresvertrag und das erste Hochwasser kurz danach zeigt auf, dass die ÖBB diesen Vertrag nicht wirklich ernst nimmt und damit das Papier nicht mehr wert ist, auf dem er gedruckt wurde! Diese Vorgangsweise der ÖBB sollte den politisch Verantwortlichen in Österreich generell zu denken geben und sich die Vertragstreue der ÖBB wirklich vor Augen führen. So eine Entwicklung ist wirklich schlimm!

Angesichts der Kostensteigerungen von 7 Mio. SCHILLING auf 7 Mio. EURO bei den Wiederherstellungskosten und bei den zu erwartenden Betriebskosten bei den Verstärkerbussen müssen die Gebietskörperschaften den ÖBB die Grundsatzfrage stellen, was sie hier auf Kosten der Steuerzahler eigentlich zu tun gedenken! Spätestens ab diesem Punkt muss seitens der Öffentlichkeit den ÖBB der Nachweis der Wirtschaftlichkeit, bzw. der Nachweis des Mitteleinsatzes bei den Baukosten abverlangt werden. Weiters wäre zu prüfen, ob aufgrund der Vertragsbrüchigkeit das Land Salzburg nicht die Anteile der Ausbaumaßnahmen die in den letzten zehn Jahren investiert wurden, und in der Größenordnung von ca. 120 Mio. SCHILLING getätigt wurden, nicht von den ÖBB zurückzuverlangen sind. Es darf nämlich nicht sein, dass Volksvermögen in Salzburg nur aus dem Grund zerstört wird, weil in Wien einige wenige Leute keinen Bezug zur Realität haben.

Bund und Land Salzburg sollten sofort einige Direktiven, wie hier vorgeschlagen, ausgeben, an die sich die ÖBB zu halten haben:

1. Es ist ab sofort alles zu unterlassen, das den derzeitigen Zustand der Pinzgaubahn zu verschlechtern in der Lage ist. Der Abbau der zerstörten Strecke, bzw. Teile davon, ist zu unterlassen. Der Abtransport aller beweglichen Güter ist ebenfalls zu unterlassen.

2. Die zur Pinzgaubahn gehörigen Fahrzeuge haben dort zu verbleiben und dürfen auf gar keinen Fall ohne Wissen des Landes Salzburg und ohne Ablösung der getätigten Zuschüsse (Triebwagen) abtransportiert werden.
3. Durch unabhängige (nicht den ÖBB angehörige) Bahnbau- und Hochwasserschutz-Experten muss umgehend eine Zustandsanalyse erstellt werden, die realistisch exakte Kosten nennt und zur Entscheidungsfindung beitragen kann.
4. Die Anteile, die aus dem Katastrophenschutz-Fond lukriert werden können, müssen auf Basis der Zustandsanalyse verifiziert und abgerufen werden
5. Auf Basis der Zustandsanalyse muss ein Aktionsprogramm, gemeinsam mit dem amtlichen Hochwasserschutz, für die Wiedererrichtung der Hochwasserschutzeinrichtungen und der Pinzgaubahn erstellt werden.
6. Als Ersatz für die beiden beim Zusammenstoß zerstörten Loks 2095.02 und 2095.03 werden bauartgleiche Lokomotiven von St. Pölten-Alpenbahnhof überstellt. Für die dann auf der Mariazellerbahn fehlenden Loks sind unverzüglich Lokomotiven der Reihe 1099 in der Werkstatt St. Pölten wieder aufzuarbeiten.
7. Als Ersatz für die zerstörten Waggons ist eine Anschlußbestellung zu den zusammen mit der Zillertalbahn bestellten Triebwagen mindestens ein weiterer (bei Verlängerung zu den Wasserfällen ein weiterer) nachzubestellen. Weitere Waggons können, dem Bedarf entsprechend, von anderen ÖBB-Schmalspurbahnen umstationiert werden.
8. Die Planungen für eine Verlängerung zu den Krimmler Wasserfällen sind unverzüglich aufzunehmen und dabei ein touristisches Gesamtverkehrskonzept für den Oberpinzgau zu erstellen.
9. Eine Wirtschaftlichkeitsstudie für folgende Varianten ist unverzüglich zu erstellen, wobei der Betrieb nur bis Mittersill keine Variante, sondern nur ein Hinauszögern der Gesamtzerstörung der Bahn bedeutet:
 - a. Wiederinbetriebnahme bis Krimml und Busanbindungen in den größeren Orten und im Bahnhof Krimml zu den Wasserfällen, als Teil eines Tourismus-Gesamtkonzeptes. Zu prüfen sind die Teilvarianten
 - i. Betrieb mit ÖBB
 - ii. Betrieb durch einen professionellen anderen Eisenbahn-Betreiber
 - b. Wiederinbetriebnahme bis Krimml und Weiterbau bis zu den Wasserfällen mit ebenfalls integrierten Busanbindungen. Zu prüfen sind die Teilvarianten
 - i. Betrieb mit ÖBB
 - ii. Betrieb durch einen professionellen anderen Eisenbahn-Betreiber
 - c. Worst-Case-Szenario „Gesamtzerstörung der Bahn & SCHNAF“ mit allen Verknüpfungen aller Buslinien und Schwerpunkt Erfassung des Fahrgastpotentials bei Schülerverkehren bei gleichzeitiger Deckelung des Zuschusses der öffentlichen Hand auf der Basis des Schienenbetriebes. Der Bus hat den Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit zu erbringen und vertraglich zuzusichern, im Falle von Verstärkerleistungen weder bei Bund, Land und den Gemeinden um Zuschusszahlungen vorstellig zu werden. Tritt dennoch der Fall ein, öffentliche Zuschüsse vom derzeitigen Busbetreiber lukrieren zu wollen, ist dafür eine EU-weite Ausschreibung durchzuführen und ggf. der Betreiber zu wechseln. (Die Konzessionsregelung in Österreich steht im Widerspruch zu EU-Recht).

Diese Direktiven werden bis zur Wiederinbetriebnahme (vorerst bis Bhf. Krimml) von Bund und Land Salzburg den ÖBB vorgegeben. Als Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme kann realistisch der Beginn der touristischen Saison mit Mai 2006 festgelegt werden.

Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische
Itzlinger Hauptstraße 21
A-5020 Salzburg

Salzburg, 10. August 2005

office@bahn.co.at