



Abb. 1: Die BV Oberrhein brach nach Österreich auf, um von den Nachbarn zu lernen.

Foto: Günter Koch

Jahresexkursion 2011 nach Salzburg

Matthias Kuhnt, Bezirksvereinigung Oberrhein

Nach einer planmäßig verlaufenden Zugfahrt nach Salzburg begann das Programm mit einem Vortrag bei der Salzburger Wirtschaftskammer, vorgetragen von Steffen Pfisterer, Referent für Infrastruktur und Regionalförderung. Die Wirtschaftskammer versteht sich als „Stimme der Wirtschaft“ und repräsentiert in Salzburg einige bekannte Großunternehmen wie z. B. Red Bull, Palfinger sowie diverse deutsche Automobilhersteller, die dort ihren (Österreich-)Sitz haben.

Herr Pfisterer gab zu Beginn einen Einblick über den Wirtschaftsstandort Salzburg. In den letzten Jahren hat die Bevölkerung in den Umlandgemeinden stark zugelegt – seit 1994 um 14,6%. Das Güterverkehrsaufkommen auf der Straße hat sich in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Das Problem jedoch ist, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht parallel mitgewachsen ist. Der Modal Split im Personenverkehr teilt sich zu 50% auf Kfz, zu 11% auf Rad und ÖV sowie zu 20% auf Fußgänger auf.

Im Eisenbahnnetz Österreichs gibt es mit der kurvenreichen Westbahnstrecke Salzburg – Linz ein Nadelöhr, das in den kommenden Jahren beseitigt werden soll. Die Strecke liegt an der Magistrale für Europa, der TEN-Strecke 17 von Paris nach Bratislava.

Umweltpolitisch werden Überlegungen angestellt, Elektroautos in besonderer Weise zu bevorzugen. Dazu läuft gerade die Aktion „Ich teste ein Elektroauto“, bei der in einer

Testphase 20 Fahrzeuge für die Dauer eines Jahres verschiedenen Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden. Diese wiederum können so ihren Angestellten die Möglichkeit geben, Erfahrung im Umgang mit einem Elektroauto zu sammeln. In der Elektromobilität ist Salzburg übrigens heute schon führend. Der städtische Busverkehr wird etwa zu 2/3 mit dem (vor Ort) emissionsfreien Obus abgewickelt.

Nach diesem ersten Einblick in die regionale Wirtschaft ging es zum nächsten Programmpunkt nach Lieferung zum Containerterminal Salzburg (CTS). Dieses gehört zur Kaindl-Gruppe, einem Holzverarbeiter, der u. a. mit 42% Weltmarktführer

in der Herstellung von Laminaten ist. Der Geschäftsführer des Terminals, Herr Hawlicek, führte durch die verschiedenen Bereiche des Terminals. Hier werden jährlich 250 000 TEU umgeschlagen. Die mit 70 km kürzeste Ganzzugrelation Europas von Salzburg nach Lungötz findet hier ebenfalls ihren Ausgang und dient der Firma Kaindl dem Rohstoff- und Materialtransport zwischen den beiden Standorten.

Der Folgetag startete im Tiefbahnhof der Salzburger Lokalbahn (SLB). Hier wurden die Teilnehmer vom Direktor der SLB, Herrn Gunter Mackinger persönlich zu einer Fahrt im ET33 aus dem Jahre 1946 in den nahegelegenen Betriebshof begrüßt.



Abb. 2: Containerterminal Salzburg (CTS)

Foto: Matthias Kuhnt

Ein spannender Vortrag gab dort Einblick in die Welt des spurgeführten Verkehrs in und um Salzburg.

Die Lokalbahn, die kürzlich ihr 125jähriges Bestehen feiern durfte, ist ein überaus erfolgreiches Verkehrsunternehmen mit großer Tradition, das hauptsächlich in und um Salzburg aktiv ist. Jedoch gehören auch diverse Freizeitverkehre wie Bergbahnen oder die Schifffahrt auf dem Wolfgangsee zum Unternehmen. Seit 2009 wird auch die Berchtesgadener Landbahn in Deutschland von der SLB betrieben, ebenfalls wurde der Betrieb der Pinzgauer Lokalbahn von der ÖBB übernommen.

Mittlerweile zählt die Lokalbahn 13 000 Fahrten pro Tag auf ihrem normalspurigen Schienennetz bei einem Jahresaufkommen von 4,75 Mio. Fahrgästen. Das Schienennetz ist in Normalspur angelegt und auch im innerstädtischen Bereich mit einem Mindestradius von 50 m trassiert, um jederzeit und überall mit Eisenbahnfahrzeugen verkehren zu können.

Alle Züge sind grundsätzlich mit Schaffner besetzt und werden gemäß dem Motto „Einsteigen und bedienen lassen“ höchst wirtschaftlich betrieben, wiegt man den Personaleinsatz mit Verzicht auf Fahr Scheinautomat, erhöhtes Sicherheitsgefühl, und eine verschwindend geringe Zahl von Vandalismusschäden auf. Als Fazit schloss Gunter Mackinger, dass nur Unternehmen, die kein Geld benötigen, ihren Betrieb ohne Schaffner durchführen – zumindest im Regionalverkehr.

Im Anschluss an den Unternehmensvortrag folgte eine Sonderfahrt mit einem modernen Gelenk-Obus. Die Fahrzeuge werden über die Oberleitung mit einer Spannung von 650 V versorgt, wobei die während der Bremsvorgänge freigesetzte Energie wieder in das Netz zurückgespeist wird. Dies erfolgt anteilig bis zu 25%. An der Oberleitung, die gerade in den Knotenbereichen teils ausgedehnte Formen annimmt, stört sich übrigens niemand. Vielmehr wird diese mit einem gewissen Stolz als ein Zeichen des fortschrittlichen Verkehrs durch den Obus angesehen.

Die modernen Fahrzeuge verfügen über einen Dieselhilfsmotor für Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h, die Oberleitung lässt dem Fahrzeug einen seitlichen Spielraum von 4 m Breite. Mit dem Obus wird heute ein emissionsfreier, elektrischer Stadtverkehr gefahren – und das bereits seit dem Jahr 1882. Mittlerweile weltweit anerkannt, fahren 40 000 Fahrzeuge in 47 Ländern der Welt. Es existieren länderübergreifende Öffentlichkeitskampagnen, die für alle Obusbetriebe frei zugänglich und nutzbar sind.



Abb. 3: Mit dem Obus von 1957 ging es in Richtung Altstadt.

Foto: Matthias Kuhnt

Pro gefahrenem Kilometer ist der Obus einschließlich der Infrastruktur um 0,20 EUR günstiger als der konventionelle Dieselbus. Die Kosten des Betriebs betragen ca. 2 € pro Fahrkilometer. Der Obus ist überall dort sinnvoll, wo starke Verkehrsachsen mit anschließender großflächiger Kleinverteilung vorhanden sind. In der Unterteilung der verschiedenen ÖV-Verkehrsmittel ist der Obus zwischen dem Bus und der Stadtbahn zu sehen.

Nach diesem Vortrag wartete ein weiterer Höhepunkt des Tages auf die Teilnehmer: Für die Fahrt zurück in die Altstadt kam kein gewöhnlicher Alltags-Obus zum Einsatz, sondern ein liebevoll instand gehaltener Oldtimer aus dem Jahre 1957. Auch dieses Fahrzeug kommt jedoch hin und wieder im Alltag zum Einsatz, wenn es aus betrieblichen Gründen an Rollmaterial mangelt. Wie auch bei den Eisenbahnfahrzeugen gilt der Grundsatz, dass die historischen Fahrzeuge als eiserne Reserve vorgehalten werden.

In der Altstadt stand die Fahrt mit der erst Anfang des Jahres runderneuerten Festungsbahn auf dem Programm. Die Standseilbahn ist die bequeme Verbindung von der Stadt hinauf auf die Salzburger Festung. Hier gewährte Herr Scharinger, Betriebsleiter der Festungsbahn, einen Einblick in die Betriebstechnik. Neben dieser modernen Bahnanlage konnte auch der sogenannte Reißzug, eine der ältesten noch in Betrieb

befindlichen Standseilbahnen, bewundert werden. Heute dient dieser Zug noch immer der Erschließung und dem Materialtransport zu mehreren Gartengrundstücken unterhalb der Festung.

Im Anschluss an diese vielfältigen technischen Einblicke konnte eine organisierte Führung durch die weitläufigen Anlagen der Festung wahrgenommen werden mit interessanten Einblicken in das frühere Leben auf der Festung.

Der Sonntag startete erneut am Hauptbahnhof, dieses Mal jedoch im Infopavillon der Großbaustelle zum Umbau. Der Umbau dient insbesondere einer Kapazitätserhöhung des Bahnhofs, indem die heute teilweise vorhandenen Stumpfgleise zurückgebaut und durch Durchgangsgleise ersetzt werden. Mit einer Präsentation von der ÖBB gab es zum Einstieg einen guten Gesamtüberblick über die Maßnahme. In einer Führung über die Baustelle wurde die gerade neu errichtete Bahnsteighalle erläutert. Im Rahmen des Umbaus war diese vollständig demontiert, restauriert und anschließend wieder neu aufgebaut worden. Die gesamte Maßnahme des Bahnhofsumbaus soll bis 2014 abgeschlossen sein.

Zum Ausklang der Exkursion konnte zwischen Kultur und Technik gewählt werden: Mozarts Geburtshaus oder der Lokwelt Freilassing.

oberrhein@dvwg.de



Abb. 4: Führung über die Baustelle des Salzburger Hauptbahnhofes

Foto: Matthias Kuhnt