



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An den
Präsidenten des Bundesrates
Josef Saller
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0003-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 11. April 2016

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Stögmüller, Freundinnen und Freunde haben am 11. Februar 2016 unter der **Nr. 3111/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB Mattigtalbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie viele Fahrgäste wurden im Jahr 2015 auf der Strecke Braunau – Steindorf - Salzburg gezählt?

2015 wurden an einem durchschnittlichen Werktag im Oktober rund 2.900 beförderte Personen pro Tag auf der Strecke Braunau am Inn – Steindorf bei Straßwalchen gezählt. Eine vergleichbare Angabe bis Salzburg ist auf Grund der Vermischung mit den Zügen der Weststrecke nicht möglich.

Zu Frage 2:

- Wie sieht die Fahrgastentwicklung im Vergleich zu den letzten 10 Jahren aus? (jährlich aufgelistet)

In den letzten 10 Jahren konnte das Fahrgastaufkommen auf der Mattigtalbahn um 32% gesteigert werden.

2006: 2.200
2007: 2.300
2008: 2.400
2009: 2.100
2010: 2.200
2011: 2.400
2012: 2.300
2013: 2.700
2014: 2.700
2015: 2.900

Zu Frage 3:

- Wie sieht die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strecke Braunau – Steindorf – Salzburg im Jahr 2015 verglichen zu den letzten 10 Jahren aus? (jährlich aufgelistet)

Die Auslastung einer Strecke ist von vielen Faktoren abhängig. Vor allem in der Güterverkehrssparte variiert das durchschnittliche Verkehrsaufkommen je nach aktueller Auftragssituation mitunter sehr stark. Über den Zeitraum der letzten 10 Jahre betrachtet ist die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strecke Braunau – Steindorf – Salzburg als stabil zu bezeichnen. Da die RCA im Wettbewerb mit Dritten steht, können nähere Angaben nicht gemacht werden.

Zu Frage 4:

- Welche Verbesserungen wurden von Seiten der ÖBB unternommen, um die Fahrgastzahlen sowie die Servicequalität auf der Bahnstrecke Braunau – Steindorf – Salzburg zu verbessern?

Mit Fahrplan 2010 wurden vermehrt Direktzüge von/nach Salzburg Hbf und Salzburg Taxham Europark und ein beschleunigtes Angebot im Frühverkehr eingeführt. Im Dezember 2013 wurde die neue Haltestelle Straßwalchen West in Betrieb genommen, sie wird von allen Zügen bedient. Mit Dezember 2014 wurde eine spätere Abendverbindung von Steindorf bei Straßwalchen nach Brau-

nau am Inn eingeführt. Im Bahnhof Braunau am Inn wurde im September 2011 ein modernes Reisezentrum mit einem Bahnstore errichtet.

- a. Wie viele finanzielle Mittel wurden für die einzelnen Punkte (aufgelistet nach Bund/Land/ÖBB) für die Verbesserung ausgegeben?

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es Aufgabe des Bundes, ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und –regionalverkehr sicherzustellen.

Die Planung nachfrageorientierter Verkehrsleistungen sowie Bestellungen, welche über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, fallen gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G 1999 in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Gemeinden.

Von den im Fahrplanjahr 2016 rd. 335.000 auf der Mattigtalbahn vorgesehenen Zugkilometern werden 91,5 % durch den Bund im Rahmen der Grundangebotsbestellung und die restlichen 8,5 % durch das Land Oberösterreich bestellt und finanziert.

Die Kosten für die neu errichtete Haltestelle Straßwalchen West betragen rund € 1 Mio. und wurden zu 80 % von den ÖBB und zu 20 % vom Land Salzburg getragen.

Zu Frage 5:

- Welche Verbesserungen sind für die nächsten Jahre geplant, um eine Erhöhung der Fahrgästzahlen bzw. der Servicequalität zu erreichen? (jährlich aufgelistet)

Für die Attraktivierung und Verbesserung der Infrastruktur auf der Mattigtalbahn sind Bahnhofsumbauten in Munderfing, Mattighofen, Mauerkirchen und Braunau am Inn vorgesehen. Weiters sind Verbesserungsmaßnahmen an den Eisenbahnkreuzungen geplant. Detailplanungen sowie ein Realisierungszeitraum liegen noch nicht vor.

Für den Fahrplan 2017 ist die Bedienung der neuen Haltestelle Schalchen Stallhofen (bei der Firma KTM), die noch in Bau ist, vorgesehen. Derzeit wird vom Salzburger Verkehrsverbund und den Ländern Oberösterreich und Salzburg ein neues Fahrplankonzept 2018 für den Nordostast von Salzburg und die Mattigtalbahn ausgearbeitet. Voraussetzung für die Umsetzung der genannten

Maßnahmen ist grundsätzlich eine entsprechende Mitfinanzierung seitens der betroffenen Gebietskörperschaften gemäß § 44 Bundesbahngesetz.

- a. *Mit welchem finanziellen Mitteleinsatz rechnen Sie um eine Attraktivierung zu realisieren?*
- b. *Gibt es dazu schon finanzielle Rücklagen?*
 - i. *Wenn Ja, wie viel?*

Die Investitionskosten für die von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgeschlagenen Maßnahmen belaufen sich auf ca. € 130–140 Mio. Im aktuellen Rahmenplan sind für diese Maßnahmen rund € 50 Mio. vorgesehen. Die Kosten für die geplanten Fahrplanmaßnahmen können erst nach Abschluss der Konzeptionsphase kalkuliert werden.

Zu Frage 6:

- *Ist eine (Teil-) Elektrifizierung der ÖBB Strecke Braunau-Steindorf-Salzburg geplant?*
 - a) *Wenn Ja, in welchem Ausmaß und bis wann?*
 - b) *Wenn Ja, mit welchen Kosten rechnen Sie für die Elektrifizierung der gesamten Strecke?*
 - c) *Wenn Nein, warum nicht?*

Nach Mitteilung der ÖBB-Holding Aktiengesellschaft wird die Elektrifizierung für den Streckenabschnitt Steindorf bei Straßwalchen und Friedburg voraussichtlich im Zeitraum 2018-2020 erfolgen. Die Kosten betragen inklusive erforderlicher ergänzender Maßnahmen ca. € 12 Mio. Voraussetzung für die Umsetzung der genannten Maßnahmen ist grundsätzlich eine entsprechende Mitfinanzierung seitens der betroffenen Gebietskörperschaften gemäß § 44 Bundesbahngesetz.

Zu Frage 7:

- *Ist eine Modernisierung der Bahnhöfe: Braunau am Inn, Mauerkirchen, Burgkirchen, Uttenhof, Mattighofen, geplant?*
 - a) *Wenn Ja, in welchen Ausmaß und bis wann (aufgelistet nach Bahnhöfen)?*
 - b) *Sind hier schon Detailplanungen vorhanden (aufgelistet nach Bahnhöfen)?*
 - i. *Wenn Ja, in welchem Umfang (aufgelistet nach Bahnhöfen)?*
 - c) *Wenn Ja, wird hier auf Barrierefreiheit geachtet?*
 - d) *Wird am Bahnhof Braunau an zusätzliche zu den vorhandenen "Park and Ride" Parkplätzen, die für eine Bezirksstadt mit Bahnhofanbindung gerecht ist, geachtet?*
 - i. *Wenn Ja, in welchem Umfang?*

- ii. *Wenn Nein, warum nicht?*
- iii. *Gibt es dazu Gespräche mit der Stadtgemeinde Braunau am Inn und dem Land Oberösterreich?*

Nach Mitteilung der ÖBB-Holding Aktiengesellschaft ist bei den Bahnhöfen Munderfing, Mattighofen, Mauerkirchen und Braunau am Inn eine Modernisierung geplant. Es ist demnach vorgesehen, die Bahnsteige und die Sicherungsanlagen neu zu errichten. Detailplanungen oder ein Umsetzungszeitraum liegen derzeit noch nicht vor. Die Erarbeitung einzelner Maßnahmen wie z.B. Barrierefreiheit oder Erweiterung von P&R Anlagen erfolgt jedenfalls in enger Abstimmung mit dem Land Oberösterreich und den Gemeinden unter Berücksichtigung geltenden Normen und Vorschriften.

Zu Frage 8:

- *Hat es bei der Neuerstellung des ÖBB Fahrplanes an der Mattigtalbahn, Gespräche bezüglich Fahrplanabstimmung mit OÖVV, Postbus usw. gegeben?*
 - a. *Wenn Ja, mit wem und welchen Umfang hatten diese?*
 - b. *Welche Veränderungen sind bezüglich des Fahrplans angedacht?*

Die Abstimmung mit dem Postbus bzw. den jeweiligen Betreibern der Kraftfahrlinien erfolgt durch die Gesamtverkehrsplanung des Landes Oberösterreich bzw. durch den Salzburger Verkehrsverbund.

Zu Frage 9:

- *Werden für die Bahnstrecke Braunau - Steindorf - Salzburg neue Zuggarnituren im Tausch zu den vorhandenen Triebwagen VT 5047 angedacht?*
 - a) *Wenn Ja, bis wann und welche Zuggarnituren sind geplant?*
 - b) *Wenn Ja, wie viele neue Fahrzeuge werden eingesetzt?*
 - c) *Wenn Nein, warum nicht?*

Kurzfristig sind nach Auskunft der ÖBB-Holding Aktiengesellschaft keine Änderungen im Fuhrpark geplant. Im Zuge der im Punkt 5 angeführten Planungen könnte 2018 möglicherweise der Einsatz von zusätzlichen City-Shuttle Garnituren erforderlich werden.

- d) Wie viele Zugausfälle im Regeltakt (z.B. wegen Triebwerksschaden) gab es im Jahr 2015 auf der Bahnstrecke Braunau - Steindorf -Salzburg? (aufgelistet nach Monat und Ausfallgrund)

Auf der Mattigtalbahn sind im Jahr 2015 nach Auskunft der ÖBB-Holding Aktiengesellschaft 42 Züge aufgrund technischer Störungen an Fahrzeugen ausgefallen bzw. wurden im Schienenersatzverkehr mit Autobussen geführt (siehe Tabelle Position 4).

Art	Jän	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
<i>Störungen an Weichen</i>							2		2			
<i>Fahrbahnstörungen</i>												2
<i>Umlauf/Einsatz/Personal</i>		2				8						1
<i>Störungen an Triebfahrzeugen, Triebwagen und Wendezügen</i>	5	8	6	3	4	1	8		7			
<i>Folgeverspätung – EVU</i>			1									
<i>Personal – Triebfahrzeugführer</i>						2						
<i>Verspätungen DB</i>				1								
<i>Fremdeinwirkung</i>			3						26	42	23	8
<i>Witterungseinflüsse, Naturereignisse</i>			6									
<i>Unfälle, Gefährdungen</i>	5		1	3	1	6	3	4			2	2

Zu Frage 10:

- Wie viele Verkehrsunfälle mit Zuggarnituren gab es in den letzten 10 Jahren (aufgelistet nach Jahren) auf der Strecke Braunau - Straßwalchen?
- Wie viele davon auf unbeschränkten Bahnübergängen? (aufgelistet nach einzelnen Bahnübergängen)
 - Wie viele davon (aufgelistet nach einzelnen Bahnübergängen) waren mit
 - tödlichen Personenschäden?
 - schwerverletzten Personenschäden?
 - leichtverletzen Personen?

Gemäß § 19c Eisenbahngesetz 1957 sind die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Unfälle und Störungen unverzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Der Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen sind in einer vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erlassenen Verordnung (MeldeVO-Eisb 2006) geregelt.

Eine aussagekräftige statistische Erfassung der an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemeldeten Unfälle und Störungen liegt ab dem Jahr 2008 vor.

Tabelle 1: Zeitraum 2008 bis 2011

Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzw. Mig 1 - Braunau am Inn																		
EK km	nt	t	2008				2009				2010				2011			
			Anz	TV	SV	LV												
0,641	x										1				1			
1,522	x		1		1													
3,144	x						2				1		1		1		1	
4,486	x																	
5,195	x						1		1									
5,779	x										1		1					
10,257	x	1									1				1			
11,297	x	1																
15,944	x																	
16,604	x						2		1						1		1	
17,047	x	1																
18,940	x	2			2										1		1	
19,406	x																	
20,133	x																	
22,020	x														1		1	
23,942	x						2		1									
24,251	x																	
27,103	x						1											
27,957	x																	
32,580	x																	
33,041	x																	
33,912	x	1																
34,292	x																	

Legende:
EK km: kilometrische Lage der Eisenbahnkreuzung
nt/t: Art der Sicherung (nt = nicht technisch gesichert, t = technisch gesichert)
Anz: Anzahl der Unfälle (TV = tödliche Verletzung, SV = schwere Verletzung, LV = leichte Verletzung)

Tabelle 2: Zeitraum 2012 bis 2015

Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzw. Mig 1 - Braunau am Inn																		
EK km	nt	t	2012				2013				2014				2015			
			Anz	TV	SV	LV												
0,641	x					1									1			
1,522	x		1		1													
3,144	x						1			1								
4,486	x										2							
5,195	x																	
5,779	x										1		1					
10,257	x																	
11,297	x																	
15,944	x		1															
16,604	x		1			1									1		1	
17,047	x										1							
18,940	x						1		1		1				1		2	
19,406	x		1		1										1		1	
20,133	x		1				1	1			1							
22,020	x																	
23,942	x					2			1	1				2	1			
24,251	x								1									
27,103	x													1		1		
27,957	x													1				
32,580	x													1		1		
33,041	x									1	1	1						
33,912	x																	
34,292	x						1	3										

Legende:
EK km: kilometrische Lage der Eisenbahnkreuzung
nt/t: Art der Sicherung (nt = nicht technisch gesichert, t = technisch gesichert)
Anz: Anzahl der Unfälle (TV = tödliche Verletzung, SV = schwere Verletzung, LV = leichte Verletzung)

- c) Welche genauen Maßnahmen werden Sie setzen, um Zusammenstöße an unbeschrankten Bahnübergängen auf der Strecke Braunau - Straßwalchen - Salzburg zu minimieren bzw. zu verhindern?
- i. Gibt es dazu schon genaue Detailpläne?
 - ii. Wenn Ja, mit welchen Gemeinden gibt es diesbezüglich bereit Gespräche und um welche Bahnübergänge handelt es sich dabei?

Gemeinsames Ziel von Bund, Ländern und den Bahnen ist es, die Zahl der Eisenbahnkreuzungen in Österreich zu reduzieren. Bei jenen Eisenbahnkreuzungen, die nicht aufgelassen werden können, wird eine weitere Verbesserung der Sicherheit angestrebt. Die ÖBB-Holding Aktiengesellschaft hat hierzu mitgeteilt, dass insbesondere im Hinblick auf die Überprüfungen durch die Eisenbahnbehörde zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, aber auch im Zusammenhang mit infrastrukturellen und reinvestiven Maßnahmen und in Folge von Unfallereignissen mit den Gemeinden an der Mattigtalbahn laufend Gespräche zur Ausarbeitung gemeindebezogener Konzepte geführt werden. In den Gemeinden Straßwalchen und St. Peter am Hart wird demnach bereits an der Umsetzung der abgestimmten Maßnahmen gearbeitet. In Straßwalchen werden vier Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Die verbleibende Eisenbahnkreuzung im km 3.144 wird technisch gesichert. In St. Peter am Hart werden drei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und die drei verbleibenden technisch gesichert.

Mag. Gerald Klug