

An den
Präsident des Bundesrates
Reinhard Todt
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0001-I/PR3/2018
DVR:0000175

Wien, am . März 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Stögmüller, Freundinnen und Freunde haben am 11. Jänner 2018 unter der Nr. **3409/J-BR/2018** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend ÖBB Mattigtalbahn 2016/17 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie viele beförderte Fahrgäste pro Tag wurden jeweils im Jahr 2016 und 2017 auf der Strecke Braunau - Steindorf gezählt?

An einem durchschnittlichen Werktag wurden jeweils rund 2.900 beförderte Personen pro Tag auf der Strecke Braunau am Inn – Steindorf bei Straßwalchen gezählt.

Zu Frage 2:

- Wie sieht die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strecke Braunau - Steindorf - Salzburg im Jahr 2017 verglichen zu den letzten Jahren aus?

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 Rail Cargo Austria im Wettbewerb mit Dritten steht, können nähere Angaben nicht gemacht werden.

Zu Frage 3:

- Welche Verbesserungen wurden von Seiten der ÖBB unternommen, um die Fahrgastzahlen sowie die Servicequalität auf der Bahnstrecke Braunau - Steindorf - Salzburg zu verbessern?
- a) Wie viele finanzielle Mittel wurden für die einzelnen Punkte (aufgelistet nach Bund/Land/ÖBB) für die Verbesserung ausgegeben?

Im Dezember 2017 wurde der Fahrplan auf der Strecke Braunau – Steindorf grundlegend umgestellt. Die in enger Zusammenarbeit mit den Bestellerorganisationen festgelegten und umgesetzten Eckpunkte dieser Änderungen sind:

- Die stündliche Führung der Züge der Mattigtalbahn umsteigefrei nach Salzburg und weiter nach Freilassing.
- Die Anbindung der Züge im Mattigtal an den neuen Railjet-Halt in Neumarkt Köstendorf zur Schaffung einer Umsteigeverbindung in Richtung des oberösterreichischen Zentralraums, Wien bzw. Flughafen Wien.
- Die zusätzliche Leistung des Zuges R 5835.
- Am Nordostast (Salzburg – Straßwalchen) verkehren drei anstatt zwei Züge und am Westast (Salzburg – Freilassing) verkehren vier anstatt drei Nahverkehrszüge je Richtung und Stunde an Werktagen. Dies entspricht einer Ausweitung von ca. 140.000 Angebotskilometern.

Für diese Maßnahmen gibt das Land Salzburg rund 1,6 Mio. € pro Jahr aus.

Durchgeführte Verbesserung infrastrukturseitig war die Errichtung der Haltestelle „Schalchen-Mattighofen“ (12/2016). Finanzierung: rd. 1,2 Mio. €, Land Oberösterreich 50% / ÖBB 50%.

Zu Frage 4:

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

Nach der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Steindorf bei Straßwalchen bis Friedburg und der Fertigstellung des 3. Gleises auf der Strecke Neumarkt-Köstendorf – Steindorf bei Straßwalchen (voraussichtliche Fertigstellung Ende 2021) soll Friedburg anstelle von Straßwalchen als Endpunkt der Flachgauer Regionalzüge eingerichtet werden.

Die bestehenden Verkehrsdienvierträge des Bundes für das Grundangebot gemäß ÖPNRV-G 1999 und des Landes Oberösterreich für das Zusatzangebot laufen bis Ende 2019. Zukünftig soll das Fahrplanangebot gemeinsam von Bund und Land beauftragt werden. Derzeit laufen die Verhandlungen mit dem Land Oberösterreich zur Festsetzung des zukünftigen Gesamtangebotes.

Die Attraktivierung des Bhf. Friedburg und die Errichtung einer P&R Anlage ist für 2021 geplant. Die Umsetzung ist abhängig vom Abschluss eines Finanzierungsübereinkommens mit den Ländern Salzburg und Oberösterreich sowie der Gemeinde Lengau (geplant Frühjahr 2018).

Zu Frage 5:

- *Laut dem zuständigen Landesrat in Oberösterreich Günther Steinkellner, gibt es bereits konkrete Pläne den Bahnhof Braunau am Inn zu erneuern. Unter anderem sollen zwei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und eine Eisenbahnkreuzung modernisiert werden, weiters soll eine Park-and-Ride Anlage geschaffen werden.*
 - Welche Kosten werden für den gesamten Umbau anfallen? (Bund/Land/Gemeinde/ÖBB)*
 - Bis wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen? Bzw. welchen aktuellen Planungsstand hat dieses Projekt?*
 - Welche konkreten Maßnahmen umfasst dieses Projekt?*
 - Wird der Bahnhof Braunau den aktuellen Erfordernissen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG) angepasst? Bitte geben sie auch die konkreten Maßnahmen an.*

Folgende Kosten werden für den Umbau anfallen:

	Gesamt	ÖBB Infra	Gemeinde	Land OÖ
Kosten	19,6 Mio. €	83% 16,2 Mio. €	8% 1,6 Mio. €	9% 1,8 Mio. €

Die Umsetzung ist abhängig vom Abschluss eines Finanzierungsübereinkommens mit dem Land Oberösterreich sowie der Gemeinde Braunau (geplant Frühjahr 2018).

Die Fertigstellung ist für Dezember 2019 geplant.

Dieses Projekt umfasst folgende Maßnahmen:

- Ersatzbauwerk: Straßenunterführung „Josef Reiter Straße“ (inkl. Auflassung EK 57,300)
- Neugestaltung einer Eisenbahnkreuzung (Laastrasse) entsprechend den Vorgaben der EisbKrV
- Errichtung einer Fuß- und Radwegunterführung im Bereich des Bahnhofgebäudes (inkl.).

Auflösung EK „Bahnweg“)

- Errichtung P&R Anlage
- Errichtung Busterminal
- Neubau eines elektronischen Stellwerks inklusive Außenanlagen

Nach Fertigstellung der oben angeführten Maßnahmen können Personen mit eingeschränkter Mobilität barrierefrei von der P&R Anlage rechts der Bahn zum Bahnhofsgebäude und Busterminal links der Bahn wechseln (Liftanlagen rechts und links der Bahn).

Zu Frage 6:

- Seit der Fahrplanumstellung am 10. Dezember 2017 erreichen mich zahlreiche E-Mails von verärgerten BahnfahrerInnen, die über massive Probleme mit dem neuen Fahrplan bzw. mit den Anschlusszügen von Neumarkt am Wallersee nach Linz berichten.
- a) Liegen Ihnen Zahlen vor, wie viele Anschlusszüge nach Linz aufgrund von Verspätungen von Zubringerzügen der Mattigtalbahn nicht erreichbar waren?
- b) Welche konkreten Maßnahmen werden Sie veranlassen, um das Problem zu lösen?

Seit Fahrplanwechsel konnten rund 80% der Anschlüsse sichergestellt werden.

Mit 5. Februar 2018 wurden die Fahrzeiten und das Haltemuster einiger Züge geändert, um die Pünktlichkeit des Fahrplanbetriebes auf der Strecke zu verbessern. Nach Evaluierung dieser Anpassungen werden möglicherweise weitere Maßnahmen umgesetzt.

Zu Frage 7:

- Ist eine Modernisierung der Bahnhöfe Mauerkirchen, Burgkirchen, Uttendorf, Mattighofen, geplant?
- a) Wenn ja, liegen Ihnen bereits Detailplanungen vor? (aufgelistet nach Bahnhöfen)?
- b) Sind hier schon Detailplanungen vorhanden (aufgelistet nach Bahnhöfen inkl. Umsetzungszeitraum)?

Grundsätzlich ist eine Modernisierung der Bahnhöfe Mauerkirchen und Mattighofen im Zuge einer Attraktivierung der Strecke geplant. Attraktivierungen der Halte Burgkirchen (gemeint ist hier wahrscheinlich der Halt „St. Georgen a.d. Mattig“) und Uttendorf hängen von den mit dem Land Oberösterreich abzustimmenden Konzeptionen für die Mattigtalbahn ab.

Zu Frage 8:

- 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?

Seit Fahrplanwechsel werden auch vier andere Garnituren anstelle von Triebwagen der Reihe 5047 eingesetzt. Eine Erneuerung der Flotte ist bis zum Ende der aktuellen Verkehrsdiest-Beauftragung im Dezember 2019 nicht vorgesehen.

Im Zuge der Festlegung des Gesamtangebotes – wie schon in der Beantwortung zu Fragepunkt 4 ausgeführt - wird zwischen Bund und Land auch die zukünftige zum Einsatz gelangende Fahrzeugflotte festgelegt werden.

Zu Frage 9:

- Wie viele Zugausfälle im Regeltakt (z. B. wegen Triebwerksschaden) gab es jeweils im Jahr 2016 und 2017 auf der Bahnstrecke Braunau - Steindorf - Salzburg? (aufgelistet nach Monat und Ausfallgrund)

Auf der Mattigtalbahn sind im Jahr 2016 insgesamt 41 (siehe Zeilen 1 und 5 in Tabelle 2016) und im Jahr 2017 insgesamt 51 Züge (siehe Zeilen 2 und 3 in Tabelle 2017) aufgrund technischer Störungen an Fahrzeugen ausgefallen bzw. wurden im Schienenersatzverkehr mit Autobussen geführt. Weitere Ausfallgründe sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr / Zuordnung Ausfall	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
- 2016	10	5	18	16	14	4	14	3	6	6	16	11	123
Störungen an Tfz, Triebwagen, Wendezügen und Reisezugwagen	3		6	6	8		2	1		2	1	3	32
Gefährdungen, Unfälle		2	7	2	5	3				1	4	2	26
Umlauf-/Einsatz			4	2			2		4	2	8	3	25
Fremdeinwirkung	4			6			2		2				14
Störungen an Tfz, Triebwagen und Wendezügen (Folge)			1			1		2		1	1	3	9
Fahrbahnstörungen	2						3						5
Störungen an Weichen	1	1									2		4
Störungen an Oberleitungsanlagen							3						3
Störungen an sicherungstechnischen Außenanlagen		2					1						3
Sonstiges Betriebspolanning, Betriebsführung					1		1						2
- 2017	23	14	15	2	13	6	8	9	17	10	10	5	132
Umlauf-/Einsatz	3	4	14		2	1			2	1		2	29
Störungen an Tfz, Triebwagen, Wendezügen und Reisezugwagen	4	4			1	1	3	3	5	3	2		26
Störungen an Tfz, Triebwagen und Wendezügen (Folge)	3			1	2	1	3	1	5	5	4		25
Gefährdungen, Unfälle	4	5								1	2	3	15
Fahrbahnstörungen	4						2		4				10
Betriebsführung					8			2					10
Fremdeinwirkung				1				2			2		5
Störungen an Weichen	3									1			4
Personal - fahrendes Personal	2												2
Störungen an EK-Sicherungsanlagen						2							2
Personal - Triebfahrzeugführer		1											1
Störungen an Oberleitungsanlagen						1							1
Verspätungen DB			1							1			1
Störungen an sicherungstechnischen Außenanlagen									1				1

Zu Frage 10:

- a) Wie viele Verkehrsunfälle mit Zuggarnituren gab es jeweils 2016 und 2017 auf der Strecke Braunau-Straßwalchen?
 a) Wie viele davon auf unbeschränkten Bahnübergängen? (aufgelistet nach einzelnen Bahnübergängen)
 b) Wie viele davon (aufgelistet nach einzelnen Bahnübergängen) waren mit

- i. tödlichen Personenschäden?
- ii. schwerverletzten Personenschäden
- iii. leichtverletzten Personenschäden

Auf der Strecke Braunau-Straßwalchen gab es im Jahr 2016 8 und 2017 3 Verkehrsunfälle mit Zuggarnituren.

Auf der Strecke Braunau-Straßwalchen gab es im Jahr 2016 7 und 2017 3 Verkehrsunfälle mit Zuggarnituren auf unbeschränkten Bahnübergängen:

Jahr/EK km	
2016	7
5,779	1
16,604	1
18,94	1
19,406	1
23,942	1
29,36	1
33,912	1
2017	3
5,779	1
7,098	1
23,942	1

Auf der Strecke Braunau - Straßwalchen gab es in den Jahren 2016 und 2017 keine tödlichen Personenschäden.

Es gab folgende Verkehrsunfälle mit schwer- oder leichtverletzten Personen:

Jahr/EK km	Anzahl Zusammenprall mit Verunglückten	Anzahl leichtverletzte Verunglückte
2016		
5,779	1	1
16,604	1	1
18,94	1	1
23,942	1	1

29,36	1	1
2017		
5,779	1	1
Gesamt	6	6

Jahr/EK km	Anzahl Zusammenprall mit Verunglückten	Anzahl schwerverletzte Verunglückte
2016		
19,406	1	1
2017		
5,779	1	1
23,942	1	1
Gesamt	3	3

Zu Frage 11:

- Welche genauen Maßnahmen werden Sie setzen, um Zusammenstöße an unbeschränkten Bahnübergängen auf der Strecke Braunau - Straßwalchen - Salzburg zu minimieren bzw. zu verhindern?
 - a) Gibt es dazu schon genaue Detailpläne?
 - b) Wenn ja, mit welchen Gemeinden gibt es diesbezüglich bereits Gespräche und um welche Bahnübergänge handelt es sich dabei?
 - c) Welche konkreten Maßnahmen haben Sie bzw. Ihr Ministerium in den letzten beiden Jahren unternommen, um die Verkehrssicherheit auf dieser Strecke zu verbessern?

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 im Zuge der Überprüfungen durch die Eisenbahnbehörde (für die Strecke: Steindorf – Braunau sind dies der Landeshauptmann von Salzburg bzw. von OÖ) zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 angestrebt.

So konnte das Gesamtverkehrskonzept Gemeindestraßen St. Peter am Hart, mit der Auflassung von 5 nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen (davon 3 auf der Strecke: Steindorf-Braunau) und der technischen Sicherung von 3 Eisenbahnkreuzungen mit Gemeindestraßen im Jahr 2017 abgeschlossen werden. Somit sind auf einem Streckenabschnitt von ca. 4,3 km sämtliche öffentlichen Eisenbahnkreuzungen nunmehr entweder aufgelassen oder mit technischen Sicherungen ausgestattet.

Zu den 5 Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet Straßwalchen auf einer Streckenlänge von ca. 3,3 km besteht das Einvernehmen zum Gesamtkonzept und es sind die Maßnahmen bereits zum Teil abgeschlossen (Auflassung von 2 Eisenbahnkreuzungen). Zur Auflassung von 2 weiteren Eisenbahnübergängen steht das Übereinkommen zwischen Gemeinde und ÖBB-Infrastruktur AG bereits vor dem Abschluss und die Umsetzung wird im zeitlichen Konnex zum Bahnhofsumbau Steindorf bei Straßwalchen bzw. der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Bhf. Steindorf - Bhf. Friedburg erfolgen. Die einzige im Gemeindegebiet Straßwalchen verbleibende Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 3,144 wurde bereits behördlicherseits zur EisbKrV überprüft, der Bescheid zur technischen Sicherung vom Salzburger Landeshauptmann erlassen und das Vorhaben wird innerhalb der bescheidgemäßen Umsetzungsfrist umgesetzt.

Zusätzlich konnten mittlerweile – seit der letzten Anfragebeantwortung 2016 – 3 nicht technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen (2 Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet Friedburg-Lengau, 1 Eisenbahnkreuzung im Gemeindegebiet Munderfing) im Einvernehmen mit den Gemeinden aufgelassen werden.

Sowohl mit dem Land OÖ (Abteilung Straßenbau) ist man im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Mattighofen (Auflassung von 3 schienengleichen Eisenbahnübergängen) in Kontakt, wie auch mit den Gemeinden im Mattigtal und es werden laufend Gespräche zur Eisenbahnkreuzungs rationalisierung und Umsetzung der EisbKrV bei den verbleibenden Eisenbahnkreuzungen geführt. Von den Gemeinden Helpfau-Uttendorf und Burgkirchen liegen bereits Gemeinderatsgrundsatzbeschlüsse zu Eisenbahnkreuzungs rationalisierungskonzepten (analog Gemeinde St. Peter am Hart – wie oben) vor.

Mit der Stadtgemeinde Braunau stehen derzeit die Verhandlungen und Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen an 3 Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet Braunau (Auflassung von 2 Eisenbahnkreuzungen, 1 Erneuerung der technischen Sicherung gem. EisbKrV) kurz vor dem Abschluss und werden im Konnex zur Stellwerkerneuerung und des Bahnhofsumbaus Braunau (Endbahnhof Mattigtalbahn) in den nächsten Jahren umgesetzt.

Seitens der Eisenbahnbehörde werden im Falle von Unfallhäufungspunkten bei Eisenbahnkreuzungen laufend behördliche Überprüfungen gemäß den Bestimmungen des § 9 der EisbKrV durchgeführt und die entsprechenden Bescheide zur Sicherung gemäß EisbKrV verordnet und seitens der ÖBB im Rahmen der gewährten Umsetzungsfrist umgesetzt.

Ing. Norbert Hofer

