

An den
Präsident des Bundesrates
Reinhard Todt
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0002-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. 3410/J-BR/2018** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Dieselloks und die Zukunft einer „grünen“ ÖBB in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Diesellokomotiven der Baureihenbezeichnung:*
- a. 2016 Siemens ER20 Hercules
 - b. 2043
 - c. 2067
 - d. 2070
- sind in Oberösterreich in Verwendung?*

Es sind

- a. 17 Stück
- b. 4 Stück (keine Planumlafuge, sondern reine Bauzugreserven)
- c. 2 Stück (diese beiden fahren hauptsächlich am Stützpunkt Linz und nicht auf der Strecke) und
- d. 31 Stück

Diesellokomotiven in Verwendung.

Zu Frage 2:

- *Wie viele Dieseltriebwagen der Baureihenbezeichnung:*
- a. 5022 Siemens Desiro
 - b. 5047
- sind in Oberösterreich in Verwendung?*

Es sind 17 Stück Dieseltriebwagen der Baureihe 5022 Siemens Desiro und 31 Stück der Baureihe 5047 in Verwendung.

Zu den Fragen 3 bis 7:

- *Welche Pläne liegen Ihnen vor, um eine Elektrifizierung der Innkreisbahn (Streckenummer 207 01) bis spätestens 2030 zu gewährleisten?*
- *Welche Pläne liegen Ihnen vor, um eine Elektrifizierung der Mattigtalbahn (Streckenummer 261 01) bis spätestens 2030 zu gewährleisten?*
- *Welche Pläne liegen Ihnen vor, um eine Elektrifizierung der Mühlkreisbahn (Streckenummer 258 01) bis spätestens 2030 zu gewährleisten?*
- *Welche Pläne liegen Ihnen vor, um eine Elektrifizierung der Pyhrnbahn (Streckenummer 204 01) bis spätestens 2030 zu gewährleisten?*
- *Welche Pläne liegen Ihnen vor, um eine Elektrifizierung der Salzkammergutbahn (bzw. Hausruckbahn) (Streckenummer 206 01 bzw. 206 02) bis spätestens 2030 zu gewährleisten?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt bereits jetzt durch die laufenden Ausbaumaßnahmen zur schrittweisen Umstellung des ÖBB-Netzes auf Elektrotraktion einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele aus der integrierten Energie- und Klimastrategie, nämlich die Minimierung der CO²-Emissionen, bei.

Durch die getätigten Ausbaumaßnahmen wurden bereits alle zweigleisigen Strecken auf E-Traktion umgestellt. Alle Neubaustrecken werden generell elektrifiziert errichtet. Bei den eingleisigen Strecken sind bereits 50 % elektrifiziert. Der Gesamtumfang des elektrifizierten ÖBB-Streckennetzes beträgt rd. 3.500 km, wobei derzeit weitere ca. 130 km für Elektrotraktion errichtet werden.

Im Rahmen des „Lenkungsausschusses für Schieneninfrastrukturthemen“ werden gemeinsam mit dem bmvit und dem Land Oberösterreich auch Abstimmungsgespräche über mögliche Streckenelektrifizierungen geführt. Derzeit werden gemeinsam nochmals die Entscheidungsgrundlagen für künftige Elektrifizierungsprojekte evaluiert. Im Zuge dieser Betrachtung werden auch mögliche fahrzeugseitige Alternativen wie beispielsweise der Einsatz von Hybridfahrzeugen diskutiert bzw. geprüft.

Es sind sowohl die Pyhrnstrecke als auch die Salzkammergutbahn bereits durchgehend elektrifiziert.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Welche konkreten Initiativen werden Sie setzen, um auch ehestmöglich eine Umstellung der Österreichischen Bundesbahn von klimaschädlichen Diesellokomotiven und Dieseltriebwagen zu umweltverträglicheren Elektromotiven und Elektrotriebwagen zu garantieren?*
 - a. *Bis wann werden konkrete Initiativen (besonders auf den ÖBB-Nebenbahnen) zu erwarten sein?*
- *Wird es diesbezüglich konkrete Initiativen Ihrerseits geben?*
 - a. *Wenn ja, welche konkret und bis wann?*

Die ÖBB-Personenverkehr AG prüft derzeit intensiv den Ersatz von konventionellen Diesel-Triebfahrzeugen durch Fahrzeuge mit alternativen, schadstoffarmen Antriebstechnologien. Die Szenarien reichen vom Umbau bestehender Fahrzeuge bis zur Beschaffung neuer Flotten. Geprüft werden sowohl die technische und betriebliche Machbarkeit als auch die wirtschaftlichen Konsequenzen einer Umstellung.

Die Ergebnisse der oben angeführten Prüfungen dienen den Aufgabenträgern als Entscheidungsgrundlage für mögliche Verkehrsdienstebeauftragungen.

Ing. Norbert Hofer

