

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0006-I/PR3/2019

22. Mai 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 27. März 2019 unter der **Nr. 3169/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend nicht elektrifizierte Bahnstrecken in Oberösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 20:

- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke St. Valentin – Perg - St. Nikola-Struden - Sarmingstein im Jahr 2018?
- Wie viel CO<sub>2</sub> könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke St. Valentin – Perg - St. Nikola-Struden - Sarmingstein gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke St. Valentin – Perg - St. Nikola-Struden - Sarmingstein geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der St. Valentin – Perg - St. Nikola-Struden - Sarmingstein?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Braunau- Neumarkt-Kallham im Jahr 2018?
- Wie viel CO<sub>2</sub> könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Braunau - Neumarkt-Kallham gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Braunau - Neumarkt-Kalham geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Braunau - Neumarkt-Kallham?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke zwischen Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding im Jahr 2018?

- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen – Mattighofen - Braunau im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Mattighofen - Braunau gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Mattighofen - Braunau geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Mattighofen - Braunau?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Wels Hbf - Sattledt - Grünau im Almtal im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wels Hbf – Sattledt - Grünau im Almtal gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wels Hbf - Sattledt - Grünau im Almtal geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Wels Hbf - Sattledt - Grünau im Almtal?

Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen betreffend nicht elektrifizierte Bahnstrecken in Oberösterreich gemeinsam und unter Verwendung untenstehender Tabelle beantwortet.

<b>Strecke</b>	<b>Dieselverbrauch (2018) [1]</b>	<b>Theoretische CO2- Einsparung [2]</b>	<b>geplanter Angebotsausbau gem. Vorankündigung VDV [3]</b>
St. Valentin – St. Nikola-Struden - Sarmingstein	650.000 - 780.000 [l/a]	1.300 – 1.800 [t/a]	Im Wesentlichen Fortführung Status Quo; Fahrplankonzept im Falle einer Elektrifizierung jedoch noch zu erarbeiten!
Neumarkt-Kallham - Braunau a. Inn	920.000 – 1.100.000 [l/a]	1.800 – 2.400 [t/a]	Bessere Vertaktung und zusätzlicher Abendzug Braunau-Wels; Fahrplankonzept im Falle einer Elektrifizierung jedoch noch zu erarbeiten!

Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding	500.000 – 590.000 [! / a]	1.000 – 1.400 [t / a]	Bessere Vertaktung und Ausweitung um etwa 50.000 Zugkm p.a. Fahrplankonzept im Falle einer Elektrifizierung jedoch noch zu erarbeiten!
Steindorf bei Straßwalchen - Mattighofen - Brau- nau a. Inn	560.000 – 650.000 [! / a]	1.100 – 1.400 [t / a]	Schließung von Vormittags-Taktlücken (ergibt Stundentakt an Werktagen außer Samstag) sowie Ausweitung am Abend; insgesamt Ausweitung um etwa 70.000 Zugkm p.a.; Fahrplankonzept im Falle einer Elektrifizierung jedoch noch zu erarbeiten!
Wels Hbf – Sattledt - Grünau im Almtal	380.000 – 470.000 [! / a]	700 – 1.100 [t / a]	Weiterführung Status Quo; Fahrplankonzept im Falle einer Elektrifizierung jedoch noch zu erarbeiten!

**Anmerkungen zur Tabelle**

[1] Dieselverbrauch im Jahr 2018 (Quelle: ÖBB-Holding AG)

[2] theoretische CO<sub>2</sub> Einsparung bei elektrischer Traktion gegenüber Dieseltraktion mit unterstelltem Fahrplan 2018 und unter Berücksichtigung der von Fahrleistung und Zugmix abhängigen CO<sub>2</sub> Emissionen bei Diesel- und Elektrotraktion (Quelle: ÖBB-Holding AG)[3] dargestellt ist der gemäß Vorinformation auf der Webseite des BMVIT publizierte Angebotsausbau (<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/downloads/vergaben/at31.pdf>). Hingewiesen wird, dass die diesbezüglichen Verhandlungen noch laufen und Fahrplankonzepte für den Fall einer Elektrifizierung noch gesondert zu erarbeiten sind.

Grundsätzlich strebt das BMVIT gemeinsam mit den ÖBB eine vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am Netz der ÖBB bis 2035 an. Die derzeit mit dem BMF in Verhandlung befindliche Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen (zB Akkutriebzüge) vor. Streckenseitig soll der Elektrifizierungsgrad von derzeit 73% auf 85% im Jahr 2030 im Sinne der österreichischen Klima- und Energiestra- tegie #mission2030 erhöht werden.

Die Elektrifizierung des Abschnittes Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg der Mattigtalbahn ist bis vsl. Ende 2021 geplant und wird gemeinsam mit dem Umbau und der Gleiszuleitung Steindorf – Neumarkt/Köstendorf (Einbindung Mattigtalbahn in Westbahn) umgesetzt. In Oberösterreich wird darüber hinaus insbesondere eine streckenseitige Elektrifizierung der Mattigtalbahn (Steindorf bei Straßwalchen – Braunau a. Inn), der Innkreisbahn (Neumarkt-Kallham – Braunau a. Inn – Staatsgrenze AT/DE) und der Donauuferbahn (St. Valentin – St. Nikola-Struden) in Erwägung gezogen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass derzeit Verhandlungen zwischen dem BMVIT, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Oberösterreich zur Weiterentwicklung der Regionalbahnstrecken am Netz der ÖBB laufen. Gegenstand der Verhandlungen ist auch die Elektrifizierung von Bahnstrecken in Oberösterreich. Nähere Details können deshalb erst nach Abschluss der Verhandlungen bekannt gegeben werden.

Ing. Norbert Hofer

