

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.821.924

27. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Deimek und weitere Abgeordnete haben am 10. Dezember 2020 unter der **Nr. 4460/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Elektrifizierung der Innviertelbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorweg möchte ich festhalten, dass das BMK und die ÖBB - als eine Maßnahme zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Bahnsystem - eine weitestgehende Dekarbonisierung des Bahnverkehrs anstreben. Bereits derzeit wird rund 90 % der Verkehrsleistung am ÖBB-Netz elektrisch erbracht. Die nun im Zuge des Rahmenplan 2021-2026 beschlossene Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen vor (z.B. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien). Streckenseitig sollen bis zum Jahr 2030 Bahnstrecken mit ca. 500 km Länge elektrifiziert werden. Damit wird 85 % des Netzes elektrifiziert sein.

Dazu sollen in einer ersten Phase diejenigen Strecken elektrifiziert werden, für die eine streckenseitige Elektrifizierung jedenfalls die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Dies sind insbesondere Strecken der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), Strecken mit einem bereits derzeit dichten Takt im Personenverkehr, Strecken von maßgeblicher Bedeutung für den Güterverkehr und Strecken, denen eine Bedeutung als Umleitungsstrecken zukommt – im Sinne der Schaffung von Systemresilienz im Bahnnetz.

Die Innkreisbahn (Neumarkt-Kallham – Staatsgrenze nächst Braunau) als Teil des Gesamtnetzes der Transeuropäischen Netze für Verkehr ist jedenfalls Teil der ersten Phase des Elektrifizierungsprogrammes. Das TEN-V-Netz ist auf Grund der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vollständig zu elektrifizieren. Es besteht zudem eine Vereinbarung mit dem Land Oberösterreich zur Elektrifizierung der Strecke.

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wird die Elektrifizierung der Innviertelbahn bis zum Jahr 2029 abgeschlossen werden können?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, warum nicht früher?*

Der Rahmenplan 2021-2026 sieht eine Elektrifizierung der Innkreisbahn bereits bis 2028 vor. Die im Rahmenplan unterstellten Zeitpläne sind aufgrund der Projektentwicklung immer mit gewissen Unschärfen behaftet, wie z.B. der Dauer von Behördenverfahren. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet derzeit an einer Machbarkeitsstudie („Infrastrukturentwicklung“) zur Elektrifizierung der Innkreisbahn.

Zu den Fragen 4 bis 16:

- *Werden weitere Modernisierungsprojekte für die Fahrgäste, aber auch Maßnahmen zur Beschleunigung und Verdichtung des Bahnverkehrs an der veralteten Innviertelbahn vorgenommen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Sofern die Innviertelbahn nicht weiter modernisiert wird, wie soll die zu erwartende höhere Fahrgastfrequenz nach Fertigstellung der ABS 38 bewältigt werden?*
- *Gibt es dazu Prognosen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, welche genau?*
- *Wie viel Geld soll in die Modernisierung der Innviertelbahn investiert werden?*
- *Ist auch Österreich der Einsatz eines Zugsystems vergleichbar mit dem erwähnten Eco DeMe Train angedacht?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, welches System?*
- *Ab wann soll dieses System zum Einsatz kommen?*
- *Wie viel Geld soll in den Einsatz dieses Systems investiert werden?*

Im Zuge der Machbarkeitsstudie werden neben der Elektrifizierung der Strecke auch Maßnahmen betrachtet, die über die Elektrifizierung hinausgehen, aber zur Nutzung von Synergien sinnvollerweise damit einhergehend durchgeführt werden, wie zum Beispiel die Modernisierung von Verkehrsstationen und Möglichkeiten der Optimierung der Verkehrsangebote. Konkrete Ergebnisse können aufgrund der laufenden Untersuchungen aber erst nach Abschluss der Machbarkeitsstudie genannt werden.

Das BMK und die ÖBB-Infrastruktur AG stehen auf Expert_innenebene in Kontakt mit den Partner_innen im deutschen BMVI und der Deutschen Bahn. Die genannte Ausbaustrecke 38 schließt nicht direkt an die Innkreisbahn an. Zusätzlich zur Ausbaustrecke 38 ist zur Schaffung einer durchgehend elektrifizierten Verbindung von der Innkreisbahn nach Deutschland auch die Elektrifizierung des in Deutschland gelegenen Teilstückes Staatsgrenze nach Simbach – Mühldorf erforderlich, das derzeit noch nicht in den deutschen Ausbauplanungen (Bundesverkehrswegeplan) verankert ist. Mein Ressort wird sich deshalb weiterhin für diese Maßnahme bei den deutschen Partner_innen einsetzen.

Leonore Gewessler, BA

