

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Scheinast und DIⁱⁿ Lindner an Landesrat Mayr (Nr. 226-ANF der Beilagen) betreffend
Elektrifizierung der Mattigtalbahn bis Friedburg

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Scheinast und DIⁱⁿ Lindner (Nr. 226-ANF der Beilagen) betreffend Elektrifizierung der Mattigtalbahn bis Friedburg vom 6. Juli 2016 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Wie viele Fahrgäste überqueren täglich die Landesgrenze im Mattigtal in Richtung Bundesland Salzburg per Bahn und auf der Straße?

Eine Erhebung im November 2012 (Büro ZIS+P) ergab eine Querschnittsbelastung (Steindorf-Friedburg) von rund 5.500 Fahrgästen (Montag bis Freitag) bzw. 6.400 Fahrgästen (Montag bis Sonntag). Also etwa 1.100 Fahrgäste pro Tag an Werktagen und rund 450 Fahrgäste pro Tag an den Wochenenden. An der B147 zwischen Landesgrenze und Straßwalchen liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr bei etwa 11.000 Fahrzeugen pro Tag (ECE 2010). Bei einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Fahrzeug (Mobilitätserhebung 2004) kommt man auf etwa 14.300 Personen pro Tag, die diesen Querschnitt als Pkw Lenker oder Mitfahrer passieren.

Zu Frage 2: Wie hoch ist das Verlagerungspotential vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV bei einem zeitgemäßen Angebot auf der Mattigtalbahn?

Mit der Umsetzung des Einstiegskonzeptes am NO-Ast inkl. der Mattigtalbahn wird mit einer Nachfragesteigerung von etwa 250 bis 400 Personen pro Werktag und Querschnitt gerechnet. Im Abschnitt zwischen Straßwalchen West und Lengau ergibt die Modellierung einen Nachfrageanstieg von etwa 300 Personen pro Werktag (Quelle: Modellrechnung der ÖBB Herbst 2015).

Zu Frage 3: Wird der elektrische Betrieb bis Friedburg noch 2016 aufgenommen?
Wenn ja, wann und wenn nein, warum nicht und wann wird es soweit sein?

Die Elektrifizierung erfolgt im Zusammenhang mit dem Umbau von Steindorf-Neumarkt (3. Gleis, Haltestelle Steindorf, Bahnhof Neumarkt). Nach derzeitiger Planung der ÖBB Infra AG ist der Baubeginn für 2019 und die Fertigstellung für 2021 vorgesehen.

Zu Frage 4: Gibt es ein zwischen Salzburg und Oberösterreich abgestimmtes Ausbaukonzept für die Mattigtalbahn? Wenn nein, warum nicht und wenn ja, was sind die Eckpunkte?

Erster Schritt ist die Umsetzung des Einstiegskonzeptes (Fahrplananpassung) an der S2, welches auch die Mattigtalbahn betrifft im Dezember 2017 und der Ausbau der P&R-Anlage in Neumarkt-Köstendorf (2017). In weiterer Folge wird die Anpassung der Infrastruktur erfolgen (siehe 3). Nach Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen ist eine Umsetzung des Zielkonzeptes 2025+ vorgesehen.

Eckpunkte welche die Mattigtalbahn betreffen sind:

- Einstiegskonzept: stündliche Verbindung zwischen Braunau und Salzburg/Freilassing (Montag bis Freitag; ohne Umstieg); zweistündliche Verbindung an den Wochenenden,
- Zielkonzept 2025+: stündliche Verbindung zwischen Braunau und Freilassing; stündliche S-Bahn Friedburg-Freilassing.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 2. August 2016

Mayr eh.