

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An die
Präsidentin des Bundesrates
Korinna Schumann
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2022-0.405.026

. August 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Krumböck, BA, Kolleginnen und Kollegen haben am 02. Juni 2022 unter der **Nr. 4013/J-BR/2022** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Ausbau & Elektrifizierung der Bahnstrecke St. Pölten - Herzogenburg – Krems“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welcher aktuelle Zeitplan liegt den Plänen für den zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Pölten – Herzogenburg bzw. die Elektrifizierung der Strecke Herzogenburg – Krems zu Grunde?*

Im aktuellen genehmigten Rahmenplan 2022 – 2027 sind sowohl die Projekte für Planung und Bau zur Elektrifizierung Herzogenburg – Krems an der Donau als auch die Planung zum zweigleisigen Ausbau Herzogenburg – St. Pölten enthalten. Die Planungen beginnen voraussichtlich im Jahr 2024. Die Inbetriebnahmen sind für 2029 vorgesehen.

Zu Frage 2:

- *Gab es in der Vergangenheit Aufträge des BMK bzw. BMVIT an die ÖBB, die im Zusammenhang mit der zeitlichen Verschiebung des Ausbaus bzw. der Elektrifizierung der Strecke St. Pölten – Herzogenburg – Krems stehen?*
 - a. *Wenn ja: Aufgrund welcher Gesichtspunkte hat das Ministerium entschieden, den Ausbau zu verschieben?*
 - b. *Wenn nein: Aufgrund welcher Gesichtspunkte hat sich die ÖBB dazu entschieden, den Ausbau zu verschieben?*

Seitens meines Ministeriums gab es keinen Auftrag bezüglich einer zeitlichen Verschiebung.

Die Priorisierung der Strecken-Elektrifizierungen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt durch eine österreichweite Betrachtung (in Abstimmung mit meinem Ministerium und der SCHIG mbH). Dabei werden folgende Parameter berücksichtigt und aufeinander abgestimmt:

- Übergeordnete Zielsetzungen (vgl. Elektrifizierungsziel laut aktuellem Regierungsprogramm, Dekarbonisierungspfad ÖBB)
- Erforderliche bzw. parallele Kontextprojekte (u.a. Streckenattraktivierungen, Eisenbahnkreuzungen)
- Fahrplan- bzw. Angebotskonzepte und -ziele
- Fahrzeugeinsatz bzw. -beschaffungen und -verfügbarkeit
- Umsetzungsressourcen (ÖBB-intern und bei der Industrie)

Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurde ein netzweiter Umsetzungsplan abgeleitet und abgestimmt, welcher laufend an die aktuellen Rahmenbedingungen und Entwicklungen angepasst wird. Aus dem Prozess ging der aktuelle Zeitplan für die Elektrifizierung Herzogenburg – Krems hervor.

Zu den Fragen 3 und 11:

- *Gab es bereits frühere Planungen bzw. Planungsgrundlagen (zB im Rahmen der Infrastrukturentwicklung) für den zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Pölten – Herzogenburg?*
 - a. Wenn ja, werden diese zur Neuplanung ab dem Jahr 2024 herangezogen?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*
- *Gab es bereits frühere Planungen bzw. Planungsgrundlagen (zB im Rahmen der Infrastrukturentwicklung) für die Elektrifizierung der Strecke Herzogenburg – Krems?*
 - a. Wenn ja, werden diese zur Neuplanung ab dem Jahr 2024 herangezogen?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*

Es gibt Vorstudien und erste Untersuchungen aus den frühen 2000er-Jahren für den zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Pölten – Herzogenburg und für die Elektrifizierung der Strecke Herzogenburg – Krems, welche in die Planungen miteinfließen werden.

Zu den Frage 4 und 5:

- *Welches Fahrgast- bzw. Güterverkehrspotential kann mit dem Ausbau der Strecke zwischen St. Pölten und Herzogenburg zusätzlich gehoben werden?*
- *Welche Fahrtzeiteinsparungen ergeben sich für Pendlerinnen und Pendler auf dieser Strecke?*

Eine Angebotsausweitung im Personennahverkehr, sowohl in der Relation St. Pölten – Krems als auch in der Relation St. Pölten – Tulln, ist nur mit einem zweigleisigen Ausbau zwischen Herzogenburg und St. Pölten und zwischen Tulln und Tullnerfeld möglich. Ziel ist es, einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit anzubieten.

Für eine Kapazitätssteigerung im Güterverkehr ist ebenfalls der zweigleisige Ausbau zwischen Herzogenburg und St. Pölten wie auch zwischen Tulln und Tullnerfeld erforderlich.

Aus dem zweigleisigen Ausbau oder der Elektrifizierung selbst ergeben sich keine Fahrzeitverkürzungen.

Zu Frage 6:

- *Welche Fahrplanadaptierungen (zB Verdichtung des Angebots) sind auf Basis des Ausbaus der Strecke möglich bzw. geplant? Gibt es hierzu bereits Grundlagen im Verkehrs-dienstvertrag der ÖBB betreffend den Verkehrsverbund Ost-Region?*

Durch die zweigleisigen Ausbauten zwischen Herzogenburg und St. Pölten sowie zwischen Tulln und Tullnerfeld werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Angebotsverdichtung der Relation Tulln – St. Pölten geschaffen. Im aktuellen Verkehrsdienstvertrag ist dafür noch keine Grundlage vorhanden.

Zu den Fragen 7 und 15:

- *Wie viele Bahnübergänge sind von diesen Baumaßnahmen auf der Strecke St. Pölten – Herzogenburg betroffen?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind von diesen Baumaßnahmen auf der Strecke Herzogenburg – Krems betroffen?*

An der Strecke Herzogenburg – St. Pölten befinden sich 4 Eisenbahnkreuzungen und an der Strecke Herzogenburg – Krems 28 Eisenbahnkreuzungen. In welchem Ausmaß diese Eisenbahnkreuzungen von Baumaßnahmen betroffen sein werden, ist Gegenstand der kommenden Planungen.

Zu den Fragen 8 und 16:

- *Welche Maßnahmen im Bereich der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen sind geplant?*
 - a. *Wenn es zu Auflassungen kommen soll: Welche Eisenbahnkreuzungen sollen davon betroffen sein und gab es bereits Gespräche mit dem Straßenverkehr sowie AnrainerInnen?*
 - b. *Wenn es zu Niveaufreimachungen kommen soll: Welche Eisenbahnkreuzungen sollen davon betroffen sein und gab es bereits Gespräche mit dem Straßenerhalter?*
- *Welche Maßnahmen im Bereich der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen sind geplant?*
 - a. *Wenn es zu Auflassungen kommen soll: Welche Eisenbahnkreuzungen sollen davon betroffen sein und gab es bereits Gespräche mit dem Straßenerhalter sowie AnrainerInnen?*
 - b. *Wenn es zu Niveaufreimachungen kommen soll: Welche Eisenbahnkreuzungen sollen davon betroffen sein und gab es bereits Gespräche mit dem Straßenerhalter?*

Die notwendigen Maßnahmen und möglichen Alternativen, wie Auflassung oder Niveaufreimachung bei den Eisenbahnkreuzungen, werden im Zuge der kommenden Planungen erarbeitet. Es gab noch keine Gespräche mit dem Straßenerhalter. Nachdem die konkreten Maßnahmen noch nicht feststehen, gab es auch noch keine Gespräche mit den Anrainer:innen.

Zu den Fragen 9, 10 und 17:

- *Gibt es für den Bereich des Bahnhofs Viehofen im Stadtgebiet von St. Pölten Pläne zur Verbesserung des Lärmschutzes im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke oder auch abseits dieser Ausbaupläne?*
 - a. *Wenn ja: Wie sehen diese Pläne aus und bis wann sollen hier Maßnahmen umgesetzt werden?*

- *Gibt es für weitere Bereiche der Strecke St. Pölten – Herzogenburg Überlegungen für den Ausbau des Lärmschutzes im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke oder auch abseits dieser Ausbaupläne?*
- *Gibt es für Bereiche der Strecke Herzogenburg – Krems Überlegungen für den Ausbau des Lärmschutzes im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke oder auch abseits dieser Pläne?*

Für den zweigleisigen Ausbau Herzogenburg – St. Pölten sowie für die Elektrifizierung Herzogenburg - Krems ist ein Bewilligungsverfahren durchzuführen. Im Zuge dieses Bewilligungsverfahrens können unter anderem auch die Schallschutzmaßnahmen entlang des gesamten Streckenabschnittes festgelegt werden.

Abseits der Ausbaupläne besteht die Möglichkeit einer Bestandslärmsanierung. Dazu ist von Seiten der jeweiligen Gemeinde ein Antrag zur Aufnahme an mein Ressort zu richten. Für den Abschnitt Herzogenburg - St. Pölten und die Strecke Herzogenburg – Krems liegen keine derartigen Anträge vor.

Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Welches Fahrgast- bzw. Güterverkehrspotential kann mit der Elektrifizierung der Strecke Herzogenburg – Krems zusätzlich gehoben werden?*
- *Welche Fahrzeiteinsparungen ergeben sich für Pendlerinnen und Pendler auf dieser Strecke?*
- *Welche Fahrplanadaptierungen (zB Verdichtung des Angebots) sind auf Basis des Ausbaus der Strecke möglich bzw. geplant? Gibt es hierzu bereits Grundlagen im Verkehrsdiensvertrag der ÖBB betreffend den Verkehrsverbund Ost-Region?*

Durch die Elektrifizierung Herzogenburg – Krems kann kein zusätzliches Potential gehoben werden, da die Kapazität der Strecke dadurch nicht erhöht wird. Weder ergeben sich Fahrzeiteinsparungen für Pendler:innen noch sind derzeit Angebotsverbesserungen geplant.

Zu Frage 18:

- *Welches Wagenmaterial soll zukünftig auf der Strecke St. Pölten – Herzogenburg – Krems eingesetzt werden?*
 - a. *Ist bis zur vollständigen Elektrifizierung der Strecke der Einsatz von Akkuzügen (zB dem „cityjet eco“) vorgesehen?*

Seitens ÖBB-Personenverkehr AG wird derzeit ein Akkufahrzeug für den Einsatz auf der Strecke St. Pölten – Krems – Hadersdorf am Kamp – Horn – Sigmundsherberg ausgeschrieben, um damit sämtliche aktuell auf dieser Linie eingesetzten Dieseltriebwagen zu ersetzen. Diese Fahrzeuge nehmen Strom in den elektrifizierten Abschnitten St. Pölten – Herzogenburg, Krems – Hadersdorf am Kamp und im Bahnhof Sigmundsherberg auf und speichern ihn auch in Akkus für die nicht elektrifizierten Streckenteile Herzogenburg – Krems und Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg. Somit werden die Fahrzeuge im gesamten Streckenverlauf von St. Pölten bis Sigmundsherberg mit elektrischer Energie angetrieben.

Durch das mit dem Besteller von Verkehrsdienstleistungen SCHIG mbH und auch dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH abgestimmte Ziel der umsteigefreien Verbindungen auf dieser Linie wird die Elektrifizierung des Abschnitts Herzogenburg – Krems keine Auswir-

kung auf den Fahrzeugeinsatz haben, die Akkufahrzeuge werden weiterhin den gesamten Linienverlauf befahren.

Leonore Gewessler, BA

