

3884/AB-BR/2024

vom 29.07.2024 zu 4193/J-BR

bmk.gv.at

 Bundesministerium

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Bundesrates
Mag. Franz Ebner
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2024-0.404.638

. Juli 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Bernard und weitere Abgeordnete haben am 29. Mai 2024 unter der **Nr. 4193/J-BR/2024** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kurzsichtigkeit beim Ausbau des Bahnnetzes! gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In welchen Abschnitten soll der zweigleisige Ausbau der Laaer Ostbahn vorgenommen werden?*

Entlang der Laaer Ostbahn ist ein zweigleisiger Ausbau bei Wolkersdorf Nord (ca. 1,5 km) im Bereich Hautzendorf – Ladendorf (ca. 12 km) und im Bereich Mistelbach (ca. 2 km) geplant.

Zu Frage 2:

- *Befindet sich die Planung im Zeitplan und wird dieses Projekt 2040 abgeschlossen sein?*

Für die Maßnahmen auf der Laaer Ostbahn wurde im Mai 2024 die Infrastrukturentwicklung abgeschlossen und die Planung beauftragt. Im genehmigten Rahmenplan 2024 – 2029 ist die Planung enthalten und somit die Finanzierung gesichert. Bei gesicherter Finanzierung der zugehörigen Bauprojekte ist eine Umsetzung in der ersten Hälfte der 2030er Jahre möglich.

Zu Frage 3:

- *Warum dauert die Umsetzung eines teilweisen Ausbaus der Laaer Ostbahn noch über 15 Jahre?*

Wie in Frage 2 ausgeführt, dauert die Umsetzung nicht „noch über 15 Jahre“. Dennoch sei erwähnt, dass der Ausbau der Laaer Ostbahn umfangreiche und komplexe Maßnahmen erfor-

dert, für die auch die rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben sein müssen. Für den Ausbau ist nicht zuletzt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Nach Vorliegen aller Genehmigungen werden die Baumaßnahmen unter größtmöglicher Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes erfolgen.

Darüber hinaus können die Verbesserungen auf der Laaer Ostbahn erst vollständig verkehrswirksam werden, wenn die Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke in Wien abgeschlossen ist. Dementsprechend ist eine Umsetzung auch erst im Anschluss sinnvoll bzw. erforderlich.

Zu Frage 4:

- *Welches Angebot möchten Sie für die von den Missständen bei der Laaer Ostbahn betroffenen Pendler und Personen bis zum Jahr 2024 setzen?*

Missstände sind mir keine bekannt, Verbesserungen sind in Umsetzung. Im Sinne dieser können mit der Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke in Wien längere Züge mit größerer Sitzplatzkapazität eingesetzt werden. Auch die Beschaffung moderner Fahrzeuge ist bereits im Laufen. Die modernisierte Infrastruktur an der S-Bahn-Stammstrecke in Wien wird eine höhere Betriebsqualität und mehr Komfort durch moderne und längere Züge ermöglichen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Rechnen Sie bis 2040 mit einer erhöhten Inanspruchnahme der Laaer Ostbahn bei Pendlern?*
- *Haben Sie eine eventuelle Zunahme des öffentlichen Verkehrs bis 2040 bei den Planungen des nur teilweisen zweigleisigen Ausbaus berücksichtigt?*

Die Prognosen zeigen, dass im Großraum Wien insgesamt eine Steigerung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr zu erwarten ist.

Bei der Planung der Infrastrukturentwicklung wurde der zu erwartende Anstieg der Zug- und Fahrgastzahlen berücksichtigt.

Zu Frage 7:

- *Inwiefern ist Ihre Intention, den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr zu attraktivieren damit vereinbar, dass andererseits bei einem erhöhten Aufkommen im öffentlichen Verkehr keine dementsprechenden Bahnverbindungen sichergestellt sind, beispielsweise auf der Laaer Ostbahn?*

Das bereits in Umsetzung befindliche bzw. das im Fachentwurf zum Zielnetz 2040 berücksichtigte Ausbauprogramm ermöglicht eine deutliche Steigerung der Zugzahlen – und damit der Fahrgastkapazitäten – im Großraum Wien.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- Ist Ihnen bekannt, dass Vertreter Ihrer Partei nun mit einem vollständigen zweigleisigen Ausbau werben?
- Warum widerspricht dieses Wahlversprechen Ihrer Partei den von Ihnen als Ministerin gesetzten Schritten?
- Distanzieren Sie sich von der Grünen Bezirksgruppe Mistelbach?

Diese Fragen betreffen keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und sind daher im Sinne des Art. 52 Bundes-Verfassungsgesetz in Verbindung mit § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 keiner Beantwortung durch mich zugänglich.

Zu Frage 11:

- Welche umfangreicheren Bauarbeiten wurden zuletzt im Bereich Wolkersdorf der Laaer Ostbahn im Detail durchgeführt?

In den Jahren 2022 und 2023 wurden zwei umfangreiche Projekte abgeschlossen:

- Das zuletzt umfangreichste Projekt im Bereich Wolkersdorf war das Vorhaben „Wolkersdorf – Schleinbach“. Dabei wurde eine Gleisneulage mit Planumsverbesserung (Verbesserung des Unterbaus) bei km 30,740-33,100 durchgeführt.
- Ein weiteres Projekt war „Obersdorf Haltestelle – Wolkersdorf“. Hier wurden Gleise neu gelegt und eine Untergrundverbesserung auf Gleis 1 (km 26,975-27,875) durchgeführt.

Zu den Fragen 12, 13, 15 und 16:

- Warum wurden diese Sanierungsarbeiten im Bereich Wolkersdorf der Laaer Ostbahn wieder nur für einen eingleisigen Betrieb durchgeführt?
- Warum wurde eine neue Brücke samt Unterbau im Bereich Wolkersdorf der Laaer Ostbahn nur für einen eingleisigen Betrieb errichtet?
- Warum wurde dieser Streckenabschnitt bei den Bauarbeiten nicht zumindest auf einen eventuell folgenden zweigleisigen Ausbau baulich vorbereitet?
- Gibt es in Ihrem Ministerium schon Pläne für den Ausbau der Laaer Ostbahn nach 2040?
 - a. Wenn nein, warum wurde hier nicht für die Zukunft gedacht und geplant?
 - b. Wenn ja, warum wurde die Brücke dann nicht für einen solchen Ausbau gerüstet?

Die Entwicklung der Laaer Ostbahn wurde im Rahmen der Erarbeitung des Zielnetzes 2040 fundiert geprüft und bewertet. Im Fachtentwurf ist ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und eine Geschwindigkeitserhöhung entlang der Laaer Ostbahn vorgesehen. Das Modul ist Teil der langfristigen Entwicklung des Nahverkehrsangebots nördlich von Wien und ermöglicht eine bessere Anbindung des Weinviertels an den Ballungsraum. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.

Die angesprochenen Sanierungsarbeiten waren zur Gewährleistung des sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetriebes erforderlich und hatten keine Erweiterung der Kapazität zum Inhalt. Ein künftiger zweigleisiger Ausbau wurde in der Anlagengestaltung jedoch bereits berücksichtigt.

tigt. Die Bauweise der Brücke bei Bahn-km 29,666 wurde so gewählt, dass bei einem zweigleisigen Ausbau in diesem Abschnitt ein zweiter, baugleicher Bauteil angefügt werden kann.

Zu Frage 14:

- *Wie viel kosteten die gesamten Bauarbeiten im Bereich Wolkersdorf?*

Die Gesamtkosten aller im Bereich Wolkersdorf vorgenommenen Bauarbeiten betrugen € 9,8 Mio.

Der Hauptteil der Investitionen entfiel dabei auf die beiden in Antwort 11 näher beschriebenen Projekte:

- „Wolkersdorf – Schleinbach“ mit einer Investitionssumme von ca. € 6,8 Mio. (abgeschlossen im Jahr 2023)
- „Obersdorf Haltestelle – Wolkersdorf“ mit einer Investitionssumme von ca. € 2 Mio. (abgeschlossen im Jahr 2022)

Hinzu kamen Investitionen für folgende Projekte:

- „Gleisneulage mit gründlicher Durcharbeitung in Gleis 1 zw. km 28,235 und km 28,649“ (Abschluss 2023) in der Höhe von rd. € 660.000,00
- „Errichtung eines Stabgitterzauns zw. km 28,1 und km 28,4“ (Abschluss 2023) in der Höhe von rund € 100.000,00
- rund € 41.000,00 für die „Nachrüstung von 2 Stück - 500Hz Magneten bei km 28,280“ (Abschluss 2023)
- sowie rund € 199.000,00 für Planungsarbeiten

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Stadlauer Brücke ein Nadelöhr im Bahnverkehr darstellt?*
➤ *Gibt es Pläne, um das Problem des Nadelöhrs durch die Stadlauer Brücke zu beseitigen?*
a. *Wenn ja, was sehen diese Pläne vor?*

Der entsprechende Bereich wurde im Rahmen der Entwicklung des Zielnetzes 2040 umfassend betrachtet. Im Fachentwurf des Zielnetzes 2040 ist ein viergleisiger Ausbau der Strecke Wien Simmering – Wien Stadlau enthalten.

Zu Frage 19:

- *Ist Ihnen der baufällige Zustand der Stadlauer Brücke bekannt?*

Sämtliche Brückenbauwerke der ÖBB-Infrastruktur AG unterliegen einer regelmäßigen Inspektion und Wartung. Auf Basis der regelmäßig durchzuführenden Inspektionen werden die Maßnahmen umgesetzt, die in der Beantwortung von Frage 20 beschrieben werden.

Zu Frage 20:

- *Sind an der bestehenden Stadlauer Brücke Erneuerungs- oder Ausbauarbeiten geplant?*
a. *Wenn ja, wie sieht dazu der Zeitplan aus?*

Ja, auf der Ostbahnbrücke Donaustrom (km 7,787) und der Donauflutbrücke (km 8,167). Die beiden Brücken bilden eine Brückenkette, diese steht unter Denkmalschutz und bedarf einer umfangreichen Beschichtungserneuerung. Folgende Maßnahmen sind konkret in Planung:

- Baustelleneinrichtung inkl. Räumung
- Herstellen einer staubdichten Einhausung und eines Arbeitsgerüstes
- Beschichtungserneuerung (Strahlenentrostung – Grundbeschichtung – Zwischenbeschichtung – erste Deckbeschichtung – Kantenschutz - zweite Deckbeschichtung)
- Erneuerung von beschädigten Stahlbauteilen

Die Arbeiten erfolgen seit Frühjahr 2024 bis Ende 2027.

Zu Frage 21:

- *Gibt es Pläne, die einen zeitnahen Ausbau dieser überlasteten Stelle, beispielsweise durch eine neue oder zusätzliche Brücke vorsehen?*
a. *Wenn ja, in welchem Zeitraum wird die Durchführung anberaumt?*

Die Umsetzung der Maßnahmen im Fachentwurf zum Zielnetz 2040 ist bis zum Jahr 2040 vorgesehen.

Darüber hinaus verweise ich auf meine Ausführungen zu den Fragen 17 und 18.

Zu Frage 22:

- *Ist Ihnen bekannt, dass Pendler aufgrund dieses Nadelöhrs 6-9 Stunden pro Woche länger als üblich zu ihrem Arbeitsplatz benötigen?*

Diese Berechnung ist nicht nachvollziehbar.

Zu den Fragen 23 und 24:

- *Warum wurde die „Blaulichtgarnitur“ wieder abgeschafft?*
➤ *Warum wurden und werden zur Entlastung der Bürger „Blaulichtgarnituren“ nicht – zumindest auf Regionalbahnen – wieder eingesetzt?*

Seit mehreren Jahren ist Montag bis Freitag von 7 bis 17 Uhr eine „Blaulichtgarnitur“ (dh. Fahrzeug + Triebfahrzeugführer:in) in Wien Liesing zum kurzfristigen Einsatz gleichbleibend in Bereitschaft. Eine „Umstationierung“ wird lediglich im Fall von Bauarbeiten in besagtem Bereich vorgenommen.

Zusätzlich sind in Wien Floridsdorf, Wien Franz-Josef-Bahnhof und Wien Hauptbahnhof 24 Stunden, 7 Tage die Woche Bereitschaftslokführer:innen stationiert, die nach Bedarf jeweils vor Ort verfügbare Fahrzeuge zur Abfederung von etwaigen kurzfristigen Abweichungen zum Einsatz bringen. Die Bereitschaftszeiten für den Personenverkehr in der Region wurden im Laufe der letzten Jahre deutlich ausgeweitet.

Die „Blaulichtgarnitur“ sowie die Bereitschaftsmitarbeiter:innen werden auf allen elektrifizierten Strecken im Großraum Wien und auf den angrenzend regionalen Strecken eingesetzt.

Zu Frage 25:

- *Worin sehen Sie das Problem der Entstehung dieses Nadelöhrs für Züge in der Bahnstrecke?*

Der Streckenabschnitt Wien Hbf. – Wien Süßenbrunn weist eine hohe Kapazitätsauslastung auf. Diese Kapazitätsauslastung ist auf den dichten Verkehr – Personenfernverkehr (in Richtung Tschechische Republik und Polen), Personennahverkehr (in Richtung Donaustadt und Marchegg sowie Bratislava) und Güterverkehr – zurückzuführen.

Zu Frage 26:

- *Wird der Güterverkehr dem Personenverkehr auf dieser Strecke priorisiert?*
- Wenn ja, warum wird dies so abgewickelt?*
 - Wenn ja, warum ist es von Ihrer Seite angebracht, den Güterverkehr auf Kosten der pendelnden und reisenden Bürger zu priorisieren?*

Der Güterverkehr wird gegenüber dem Personenverkehr nicht priorisiert.

Zu Frage 27:

- *Bei wie viel Prozent des Güterverkehrs handelt es sich auf dieser Bahnstrecke um Transitverkehr?*

Der Anteil des Transitverkehrs liegt bei rund 25%.

Zu den Fragen 28 und 29:

- *Rechnen Sie in Zukunft auf dieser Strecke mit einem höheren Aufkommen an Güterverkehr?*
- *Rechnen Sie auf dieser Strecke in Zukunft mit einem höheren Aufkommen an Personenverkehr?*

Die Verkehrsprognosen und das Angebotskonzept, die Grundlagen für den Fachentwurf zum Zielnetz 2040 bilden, gehen von steigendem Güterverkehrsaufkommen und steigenden Zugzahlen im Personenverkehr aus.

Zu den Fragen 30 und 31:

- *Inwiefern ist Ihre Intention, die Güter und Personen von der Straße auf die Schiene zu bringen, damit vereinbar, dass auch in diesem Beispiel wiederum kein zeitgemäßer bzw. benötigter Ausbau gegeben ist?*
- *Was gedenken Sie zu unternehmen, um die untragbaren Zustände der betroffenen Pendler und Personen zeitnah zu verbessern?*

Untragbare Zustände sind mir nicht bekannt. Das bereits in Umsetzung befindliche bzw. das im Fachentwurf zum Zielnetz 2040 berücksichtigte Ausbauprogramm ermöglicht eine deutliche Steigerung der Zugzahlen – und damit der Fahrgastkapazitäten – im Großraum Wien.

Zu Frage 32:

- *Wann wird das ETCS-System flächendeckend Österreichweit eingesetzt werden?*

Die Planung sieht bis 2030 die Fertigstellung der TEN-T Korridore vor, welche aufgrund von europäischen Vorgaben mit Priorität behandelt werden. Das verbleibende Kernnetz soll bis 2038 fertiggestellt werden. Darüber hinaus sehen die EU-Vorgaben die Ausrüstung des sonstigen Netzes (außerhalb des Kernnetzes) bis 2050 vor.

Der vollständige ETCS-Ausrüstungsplan ist auf der ÖBB-Homepage unter [ETCS Ausbau - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](http://ETCS Ausbau - ÖBB-Infrastruktur AG (oebb.at)) öffentlich einsehbar.

Leonore Gewessler, BA

