

4033/AB-BR/2025

vom 26.08.2025 zu 4344/J-BR

bmimi.gv.at

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Bundesrates
Peter Samt
Parlament
1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.507.730

26. August 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Bernard und weitere Abgeordnete haben am 26. Juni 2025 unter der **Nr. 4344/J-BR/2025** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Massive Benachteiligungen der Ostregion durch den neuen ÖBB-Rahmenplan an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7, 9 und 19:

- Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Verzögerung der Fertigstellung der Nordbahn um fünf Jahre zu erwarten und wie sollen diese finanziert werden?
- Warum wurde der zweigleisige Ausbau der Laaer Ostbahn nahezu aufgegeben?
- Werden Alternativen geprüft, um die Kapazität und Effizienz der Laaer Ostbahn dennoch zu verbessern?
- Wie wird sich die Entscheidung auf die betroffenen Regionen und deren Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz auswirken?
- Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die betroffenen Regionen während der Verzögerungen und Änderungen zu unterstützen und die negativen Auswirkungen auf die Mobilität und Wirtschaft zu minimieren?
- Gibt es Pläne, die betroffenen Gemeinden und Regionen finanziell zu unterstützen, um die wirtschaftlichen Nachteile durch die Verzögerungen und Änderungen bei den Infrastrukturprojekten abzufedern?
- Wie wird sichergestellt, dass zukünftige Infrastrukturprojekte im Rahmenplan 2025-2030 termingerecht und ohne weitere Verzögerungen umgesetzt werden?
- Wie hoch ist die Menge des CO2-Ausstoßes, der als Folge dieser Verzögerungen und Nichtumsetzungen von wichtigen Bahnverkehrsprojekten produziert wird?
- Wie wird die Kommunikation mit den betroffenen Gemeinden und der Öffentlichkeit über den Fortschritt und die Änderungen der Projekte verbessert?

Ausgehend von der Budgetkonsolidierung des Bundes, mussten auch Investitionen in die Schieneninfrastruktur im zeitlichen Ablauf angepasst werden. Das hatte zur Folge, dass die Planungen für den selektiven zweigleisigen Ausbau der Laaer Ostbahn im Abschnitt Wolkersdorf – Laa an der Thaya verschoben werden mussten. Dennoch konnten im genehmigten Rahmenplan 2025-2030 für den Ausbau der Nordbahn Mittel in der Höhe von € 1,415 Mrd. sichergestellt werden. Die Anbindung des Weinviertels über die Laaer Ostbahn nach Wien bleibt unverändert erhalten, die Fahrgäste der Laaer Ostbahn profitieren zudem von der Modernisierung der Fahrzeugflotte im Nahverkehr der Ostregion. Diese Fahrzeuge bieten mehr Sitzplatzkapazität und mehr Komfort als bisher eingesetzte Fahrzeuge.

Die Umsetzung großer Schieneninfrastrukturprojekte wird von meinem Ressort und von der ÖBB-Infrastruktur AG mit Nachdruck betrieben. Die Zielsetzung verfolgt dabei eine termingerechte Umsetzung der Projekte, deren konkreter Zeitplan aber von verschiedenen Außenfaktoren abhängig ist. Infrastrukturprojekte bedürfen einer langfristigen Planung, um sie verantwortungsvoll umsetzen zu können. Im Dialog mit den Gemeinden wird dabei auf eine konstruktive Gesprächsbasis und frühzeitigen Kontakt geachtet. Ob Modernisierung einer Haltestelle, Auflassung einer Eisenbahnkreuzung oder Errichtung einer modernen P+R oder B+R-Anlage: Die Themenkomplexe, die mit einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Schieneninfrastruktur einhergehen, sind vielfältig und werden gemeinsam mit den Projektpartner:innen sorgsam geplant. In zahlreichen Gesprächsrunden werden die Bedürfnisse der Entscheidungsträger:innen abgesteckt, um tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Zudem finden zweimal jährlich die sogenannten Infrastruktur-Lenkungsausschüsse zwischen meinem Ministerium und den jeweiligen Bundesländern statt.

Zu Frage 8:

- *Welche Rolle spielen Umweltverträglichkeitsprüfungen und andere regulatorische Anforderungen bei den Verzögerungen und Änderungen der Projekte?*

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt wichtige Funktionen und gewährleistet aufgrund der Einbindung der Öffentlichkeit ein transparentes und ganzheitlich geführtes Verfahren. Die Prüfung der Unterlagen geschieht durch von der UVP-Behörde meines Ressorts bestellte Sachverständige bzw. Amtssachverständige und mündet in einem fachlich begründeten Umweltverträglichkeitsgutachten. Die Einwendungen der Parteien werden von der UVP-Behörde im Rahmen des Verfahrens gewürdigt. Gegen die das Verfahren abschließende Entscheidung (Bescheid) kann wiederum vor den Verwaltungsgerichten Beschwerde erhoben werden.

Durch die (teilweise) Verfahrenskonzentration, jeweils hinsichtlich der bundesgesetzlichen und landesgesetzlichen Materiengesetze, können (teil)konzentrierte Genehmigungen erlassen werden, was zu einer Vereinfachung für die Projektwerber:innen führt.

In der Regel werden die ho. Verfahren innerhalb der einjährigen Frist abgehandelt (gerechnet ab der Vollständigkeit der Unterlagen). Bei besonders komplexen Verfahren mit einer Vielzahl an Parteien kann es aber zu Verzögerungen kommen. Große zeitliche Verzögerungen können sich auch im anschließenden Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht ergeben.

Zu Frage 10:

- *Wie sollen zukünftig die Arbeitnehmer aus der Ostregion ihren Arbeitsplatz erreichen, wenn das geplante Stadtfahrverkehrsverbot in Wien umgesetzt wird?*

Die Sicherstellung einer funktionierenden Mobilität für Pendler:innen sowie die gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist ein zentraler Faktor für den Wirtschaftsstandort. Um eine nachhaltige und verlässliche Mobilität für alle Bürger:innen zu fördern, wird seitens BMIMI auf eine ganzheitliche Verkehrsstrategie, die den öffentlichen Verkehr stärkt und den Individualverkehr optimiert, gesetzt. Ein „Stadtfahrverkehrsverbot“ betrifft keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundes.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Wie viele Verbindungen pro Tag fielen seit 2024 auf der Strecke der Laaer Ostbahn im Durchschnitt aus?*
- *Wie viele Verzögerungen oder Ausfälle gab es seit 2024 auf der Strecke der Laaer Ostbahn (bitte um Aufschlüsselung)?*
- *Wie oft musste der auf der Strecke der Laaer Ostbahn aufgrund von Ausfällen seit 2024 ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden?*

Auf dem Streckenabschnitt Floridsdorf – Laa/Thaya wurden im Zeitraum von Jänner 2024 bis Mai 2025 im Durchschnitt von den rund 1450 geplanten täglichen Halten rund 195 Halte pro Tag nicht pünktlich erreicht (Verspätung ab 5,5 Minuten) und fielen 16 Halte pro Tag aus; ca. 0,6 Halte wurden im abgefragten Zeitraum im Schienenersatzverkehr bedient.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2023?*
- *Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2024?*
- *Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2025?*
- *Wie viele Garnituren bzw. Verbindungen wurden auf der Strecke der Laaer Ostbahn seit 2023 täglich zusätzlich eingerichtet oder eingeplant?*

Strecken- und tageszeitbezogene Fahrgastzahlen werden seitens der ÖBB-Personenverkehrs AG aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht, da sie Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten, die Auslastung sowie auf strategische Aspekte der Angebotsplanung zulassen könnten. Zum Schutz der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wird daher von einer Veröffentlichung dieser Detailinformationen abgesehen.

Zu den Fragen 18 und 20:

- *Wann werden die geplanten, aber in den letzten fünf Jahren verhinderten Straßenprojekte in Niederösterreich, Wien, Steiermark, usf., von der neuen Bundesregierung umgesetzt?*
- *Welche weiteren langfristigen Strategien verfolgt das BMIMI, um die Verkehrsinfrastruktur in Österreich insgesamt zu modernisieren und zukunftssicher zu gestalten?*

Gemäß dem Entschließungsantrag des Nationalrates vom 26. März 2025 ist derzeit eine Prüfung von Neubauprojekten der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulsetzung in Bearbeitung. Die Ergebnisse dieser Evaluierung sind abzuwarten.

Der angedachte langfristig strategische Ausbau der Schieneninfrastruktur in Österreich ist durch den Fachentwurf zum Zielnetz 2040 dargestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

