
4344/J-BR/2025

Eingelangt am 26.06.2025

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Bundesrates Michael Bernard
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur
betreffend **Massive Benachteiligungen der Ostregion durch den neuen ÖBB-Rahmenplan**

Der neue ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2025 bis 2030 ist kein Investitionsplan, sondern faktisch ein Zusperr- und Verschiebungsplan, der dem öffentlichen Verkehr, dem Standort und der Bevölkerung schaden wird.^{1 2} Anstatt wie behauptet die Stabilität, Qualität und Kapazität des österreichischen Bahnnetzes zu verbessern, werden wichtige Infrastrukturprojekte verzögert oder gar nicht umgesetzt. Besonders betroffen sind die Fertigstellung der Nordbahn bis Bernhardsthal, die nun um fünf Jahre auf 2037 verschoben wurde, sowie der nahezu aufgegebene zweigleisige Ausbau der Laaer Ostbahn.

Die *Niederösterreichischen Nachrichten (NÖN)* berichteten hierzu am 16. Mai 2025:
*„Die ÖBB müssen nach den Sparplänen der Bundesregierung ebenfalls sparen und dehnen die Umsetzung von geplanten Projekten in die weitere Zukunft aus. Das zeigt der jetzt veröffentlichte Rahmenplan 2030. Die Weinviertler Pendler sind insofern davon betroffen, als die ausgebaut Nordbahn bis Bernhardsthal – geplant sind nicht nur der Ausbau für schnellere Züge, sondern auch die Sanierung der Bahnhöfe – erst 2037 und nicht schon 2032 eröffnet werden soll. Insgesamt wollen die ÖBB 1,4 Mio. Euro in diese Linie investieren. Derzeit wird im Raum Gänserndorf gebaut. Wirkliche Investitionen sind im Rahmenplan erst ab 2027 eingeplant, ab dann aber jährlich zwischen 90 und 131 Mio. Euro.“*³

Die genannten Projekte sind von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der österreichischen Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität der Bevölkerung. Die Verzögerung bei der Nordbahn und das Ausbleiben des zweigleisigen Ausbaus der Laaer Ostbahn werden erhebliche negative Auswirkungen auf eben jene Mobilität und auf die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen – wie etwa die Bezirke Mistelbach und Gänserndorf – haben.

¹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/rahmenplan> (eingesehen: 22.05.2025)

² https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html (eingesehen: 22.05.2025)

³ <https://www.noen.at/mistelbach/laaer-ostbahn-sparen-beim-bahn-ausbau-derzeit-keine-aussicht-auf-zweigleisigkeit-473743346> (eingesehen: 22.05.2025)

Die besagten Verschiebungen bei der Nordbahn und die Verschiebungen beziehungsweise die Nichtumsetzung des Ausbaus der Laaer Ostbahn stellen nun zusammen mit dem altbekannten Herausögern oder Verhindern des Lobau-Tunnels und dem vom Verkehrsminister erst kürzlich angekündigten Stadtfahrverkehrsverbot für Wien massive Benachteiligungen für die Pendler der Ost-Region dar.⁴

Dabei ist das Problem schon seit langem bekannt; bereits Ende 2023 schrieben die NÖN:

„Obwohl vor drei Jahren (2020/21) ein stärker getakteter Fahrplan in Kraft getreten ist, enden manche Schnellbahngarnituren bereits am Bahnhof Wolkersdorf und können somit die Pendler oftmals nicht ordnungsgemäß nach Hause bringen. Manche Zugpaare auf der Strecke Laa - Wien Hauptbahnhof werden außerdem für stark frequentierte Strecken innerhalb von Wien verwendet und stehen dann auf der besagten Strecke nicht zur Verfügung.

Das nun auftretende Problem ist, dass die Ankündigung der ÖBB, nämlich mit Beginn September 2023 die S-Bahn-Stammstrecke verstärkt zu besetzen und die Fahrzeugumläufe auf der Stammstrecke zu stabilisieren, in der Realität nicht stattfand. Auch seien Infrastrukturweiterungen und weitere Maßnahmen vonseiten des Instandhalters, der ÖBB-Personenverkehr, nicht eingeleitet worden. Mit Stand 10. Dezember (2023) seien angeblich 48 Züge wegen eines Wartungsstaus nicht einsatzbereit gewesen.“⁵

Doch seither hat sich kaum etwas geändert; so titelte *Die Krone* erst wieder vor einigen Wochen: „Zorn an Laaer Ostbahn. In Wiens Norden gilt für Pendler mehrfach 2. Klasse“ und fasste eine Anfrage der Zeitung an die ÖBB und ihre Auswertung wie folgt zusammen: „Im Regionalverkehr gen Norden sind die drei Linien ins Weinviertel, darunter die „Laaer Ostbahn“, am Stockerl der unzuverlässigsten drei NÖ-Regionalverbindungen“ und berichtete ferner von hoffnungslos überfüllten Kurzzügen in der Morgenzeit.⁶

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Bundesrat an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur folgende

Anfrage

1. Welche zusätzlichen Kosten sind durch die Verzögerung der Fertigstellung der Nordbahn um fünf Jahre zu erwarten und wie sollen diese finanziert werden?
2. Warum wurde der zweigleisige Ausbau der Laaer Ostbahn nahezu aufgegeben?
3. Werden Alternativen geprüft, um die Kapazität und Effizienz der Laaer Ostbahn dennoch zu verbessern?
4. Wie wird sich die Entscheidung auf die betroffenen Regionen und deren Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz auswirken?

⁴ <https://www.diepresse.com/19559556/verkehrsberuhigung-wer-darf-noch-in-die-wiener-innenstadt-fahren> (eingesehen: 22.05.2025)

⁵ <https://www.noen.at/mistelbach/vernetzungstreffen-pendler-wollen-verbesserungen-an-der-laaer-ostbahn-400024521> (eingesehen: 06.06.2025)

⁶ <https://www.krone.at/3759706> (eingesehen: 06.06.2025)

5. 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?
6. Gibt es Pläne, die betroffenen Gemeinden und Regionen finanziell zu unterstützen, um die wirtschaftlichen Nachteile durch die Verzögerungen und Änderungen bei den Infrastrukturprojekten abzufedern?
7. Wie wird sichergestellt, dass zukünftige Infrastrukturprojekte im Rahmenplan 2025-2030 termingerecht und ohne weitere Verzögerungen umgesetzt werden?
8. Welche Rolle spielen Umweltverträglichkeitsprüfungen und andere regulatorische Anforderungen bei den Verzögerungen und Änderungen der Projekte?
9. Wie hoch ist die Menge des CO₂-Ausstoßes, der als Folge dieser Verzögerungen und Nichtumsetzungen von wichtigen Bahnverkehrsprojekten produziert wird?
10. Wie sollen zukünftig die Arbeitnehmer aus der Ostregion ihren Arbeitsplatz erreichen, wenn das geplante Stadtfahrverkehrsverbot in Wien umgesetzt wird?
11. Wie viele Verbindungen pro Tag fielen seit 2024 auf der Strecke der Laaer Ostbahn im Durchschnitt aus?
12. Wie viele Verzögerungen oder Ausfälle gab es seit 2024 auf der Strecke der Laaer Ostbahn (bitte um Aufschlüsselung)?
13. Wie oft musste auf der Strecke der Laaer Ostbahn aufgrund von Ausfällen seit 2024 ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden?
14. Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2023?
15. Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2024?
16. Wie hoch war das Passagieraufkommen auf der Strecke der Laaer Ostbahn von Laa/Thaya nach Wien im Morgenverkehr bzw. am Vormittag im Jahr 2025?
17. Wie viele Garnituren bzw. Verbindungen wurden auf der Strecke der Laaer Ostbahn seit 2023 täglich zusätzlich eingerichtet oder eingeplant?
18. Wann werden die geplanten, aber in den letzten fünf Jahren verhinderten Straßenprojekte in Niederösterreich, Wien, Steiermark, usw., von der neuen Bundesregierung umgesetzt?
19. Wie wird die Kommunikation mit den betroffenen Gemeinden und der Öffentlichkeit über den Fortschritt und die Änderungen der Projekte verbessert?
20. Welche weiteren langfristigen Strategien verfolgt das BMIMI, um die Verkehrsinfrastruktur in Österreich insgesamt zu modernisieren und zukunftssicher zu gestalten?