

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2019

22. Mai 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 27. März 2019 unter der **Nr. 3170/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend nicht elektrifizierte Bahnstrecken in Niederösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Frage 1 bis 36:

- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Sigmundsherberg- Hadersdorf am Kamp im Jahr 2018?
- Wie viel CO₂ könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Sigmundsherberg- Hadersdorf am Kamp gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Sigmundsherberg- Hadersdorf am Kamp geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Sigmundsherberg- Hadersdorf am Kamp?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Obersdorf- Groß Schweinbarth- Bad Pirawarth/ Gänserndorf im Jahr 2018?
- Wie viel CO₂ könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Obersdorf- Groß Schweinbarth- Bad Pirawarth/ Gänserndorf gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Obersdorf- Groß Schweinbarth- Bad Pirawarth/ Gänserndorf geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Obersdorf- Groß Schweinbarth- Bad Pirawarth/Gänserndorf?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Pöchlarn- Scheibbs im Jahr 2018?
- Wie viel CO₂ könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Pöchlarn- Scheibbs gespart werden?

- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Pöchlarn- Scheibbs geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Pöchlarn- Scheibbs?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke St. Pölten Hbf- Traisen- Hainfeld/ Lilienfeld- Schrambach im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke St. Pölten Hbf- Traisen- Hainfeld/ Lilienfeld- Schrambach gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke St. Pölten Hbf- Traisen- Hainfeld / Lilienfeld- Schrambach geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke St. Pölten Hbf- Traisen- Hainfeld / Lilienfeld- Schrambach?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Leobersdorf- Berndorf- Weissenbach- Neuhaus im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Leobersdorf- Berndorf- Weissenbach-Neuhaus gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Leobersdorf- Berndorf- Weissenbach-Neuhaus geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Leobersdorf- Berndorf- Weissenbach-Neuhaus?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Waldegg- Gutenstein im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Waldegg- Gutenstein gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Waldegg- Gutenstein geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Waldegg- Gutenstein?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Grünbach- Puchberg am Schneeberg im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Grünbach- Puchberg am Schneeberg gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Grünbach- Puchberg am Schneeberg geplant und wenn ja für wann?
- Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Grünbach- Puchberg am Schneeberg?
- Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Aspang- Friedberg- Hartberg- Fehring im Jahr 2018?
- Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Aspang- Friedberg- Hartberg- Fehring gespart werden?
- Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf- Aspang- Friedberg- Hartberg- Fehring geplant und wenn ja für wann?

- *Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Wiener Neustadt Hbf-Aspang- Friedberg- Hartberg- Fehring?*
- *Welchen Dieselverbrauch hatte die Bahnstrecke Wien- Kledering- Traiskirchen Aspangbahn- Wiener Neustadt im Jahr 2018?*
- *Wie viel CO2 könnte durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wien- Kledering- Traiskirchen Aspangbahn- Wiener Neustadt gespart werden?*
- *Ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wien- Kledering- Traiskirchen Aspangbahn- Wiener Neustadt geplant und wenn ja für wann?*
- *Gibt es Pläne für einen Ausbau des Angebots auf der Bahnstrecke Wien - Kledering- Traiskirchen Aspangbahn - Wiener Neustadt?*

Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs werden die vorliegenden Fragen betreffend nicht elektrifizierte Bahnstrecken in Niederösterreich gemeinsam und unter Verwendung untenstehender Tabelle beantwortet.

Strecke	Dieselverbrauch (2018) [1]	Theoretische CO2- Einsparung [2]	geplanter Angebotsausbau gem. Vorankündigung VDV [3]
Sigmundsherberg - Hadersdorf am Kamp	590.000 – 710.000 [l/a]	1.200 – 1.600 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt mit zusätzlichen Verstärkerzügen Ausdehnung der Abendbedienzeit
Obersdorf - Groß Schweinbarth - Bad Pirawarth/ Gänserndorf	450.000 – 550.000 [l/a]	800 – 1.200 [t/a]	Mit Fahrplanwechsel Dezember 2019 ist keine Bestellung von Verkehrsdiensten mehr vorgesehen. Stattdessen ist seitens des Landes NÖ bzw. des VOR geplant, auf ein Mobilitätskonzept mit Bussen umzustellen.
Pöchlarn - Scheibbs	360.000 – 430.000 [l/a]	700 – 1.000 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ Ausdehnung der Abendbedienzeit.
St. Pölten Hbf - Traisen - Hainfeld / Lilienfeld - Schrambach	560.000 – 680.000 [l/a]	1.100 – 1.500 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt mit Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ Ausdehnung der Abendbedienzeit.

Leobersdorf - Bern-dorf - Weissenbach-Neuhaus	230.000 – 280.000 [l/a]	500 – 700 [t/a]	Schließung der dzt. Taktlücken auf einen Stundentakt Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ Ausdehnung der Abendbedienzeit
Wiener Neustadt Hbf - Waldegg - Gutenstein	420.000 – 510.000 [l/a]	800 – 1.100 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt Verdichtungen auf Halbstundentakt in einer erweiterten HVZ Ausdehnung der Abendbedienzeit
Wiener Neustadt Hbf - Grünbach - Puchberg am Schneeberg	400.000 – 490.000 [l/a]	700 – 1.100 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt mit Verdichtung in der HVZ Ausdehnung der Morgen- und Abendbedienzeit
Wiener Neustadt Hbf - Aspang - Friedberg - Hartberg - Fehring	1.420.000 – 1.700.000 [l/a]	2.800 – 3.700 [t/a]	Beibehaltung Stundentakt bis Aspang Ausbau der zusätzlichen Verdichtungen mit REX Ausdehnung der Abendbedienzeit
Wien - Kledering - Traiskirchen Aspangbahn - Wiener Neustadt	150.000 – 180.000 [l/a]	200 – 400 [t/a]	Beinahe Verdoppelung des Angebotes auf einen werktäglichen Stundentakt mit Taktlücken Ausdehnung der Morgen- und Abendbedienzeit

Anmerkungen zur Tabelle

[1] Dieselverbrauch im Jahr 2018 (Quelle: ÖBB-Holding AG)

[2] theoretische CO2 Einsparung bei elektrischer Traktion gegenüber Dieseltraktion mit unterstelltem Fahrplan 2018 und unter Berücksichtigung der von Fahrleistung und Zugmix abhängigen CO2 Emissionen bei Diesel- und Elektrotraktion (Quelle: ÖBB-Holding AG)

[3] dargestellt ist der gemäß Vorinformation auf der Webseite des BMVIT publizierte Angebotsausbau (<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/downloads/vergaben/at1.pdf>) Hingewiesen wird, dass die diesbezüglichen Verhandlungen noch laufen.

Grundsätzlich strebt das BMVIT gemeinsam mit den ÖBB eine vollständige Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am Netz der ÖBB bis 2035 an. Die derzeit mit dem BMF in Verhandlung befindliche Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen (z.B. Akkutriebzüge) vor. Streckenseitig soll der Elektrifizierungsgrad von derzeit 73% auf 85% im Jahr 2030 im Sinne der österreichischen Klima- und Energiestrategie #mission2030 erhöht werden.

Bereits in Umsetzung ist derzeit die Elektrifizierung des Marchegger Astes bis vsl. Ende 2022 (Wien Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg und Gänserndorf – Marchegg). In Planung und im Rahmenplan 2018-2023 finanziell berücksichtigt ist die Elektrifizierung der Kremser Bahn bis vsl. Ende 2025 (Herzogenburg – Krems) und der Mattersburger Bahn bis vsl. Ende 2026 (Wr. Neustadt – Staatsgrenze n. Loipersbach-Schattendorf). In Niederösterreich wird

darüber hinaus insbesondere eine streckenseitige Elektrifizierung der Traisentalbahn (St. Pölten Hbf - Traisen - Hainfeld / Lilienfeld - Schrambach) und der Erlauftalbahn (Pöchlarn – Scheibbs) in Erwägung gezogen.

Ing. Norbert Hofer

