

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2020-0.143.812

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Silvan, Genossinnen und Genossen haben am 27. Februar 2020 unter der **Nr. 1025/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend geplantem Ausbau der Schieneninfrastruktur im Wein- und Waldviertel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Sind konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Schieneninfrastruktur im Wald- und Weinviertel angedacht?*
- a. *Wenn ja, auf welchen Strecken sind Investitionen geplant?*
 - b. *Wenn ja, wann wird der Ausbau welcher Strecke erfolgen?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Ja, im Sinne der Zielsetzungen des Regierungsprogramms sind umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung der Schieneninfrastruktur im Wald- und Weinviertel geplant.

Die durch die Bezirke Gänserndorf und Mistelbach im Weinviertel führende bestehende Nordbahn Wien – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal soll in den kommenden Jahren auf das Niveau einer modernen Hochleistungsstrecke ausgebaut werden. Zielsetzungen des Ausbaus sind:

- Kürzere Fahrzeiten durch Geschwindigkeitsanhebung
- Steigerung des Reisekomforts
- Mehr Sicherheit durch Wegfall von Eisenbahnkreuzungen
- Barrierefreie und kundenfreundliche Bahnhöfe und Haltestellen

Dazu ist derzeit ein UVP-Verfahren in Vorbereitung, die Umsetzung der Maßnahmen wird schrittweise unter Bedachtnahme auf baubetriebliche Anforderungen erfolgen.

Der durch den Bezirk Gänserndorf führende sogenannte „Marchegger Ast“, bestehend aus den Bahnstrecken Wien Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg sowie die Bahnstrecke Gänserndorf – Marchegg, werden derzeit elektrifiziert, auf das Niveau einer modernen Hochleistungsstrecke gebracht und erstere zweigleisig ausgebaut. Zielsetzungen des Ausbaus sind hier die oben genannten sowie die für Luftreinhaltung, Lärmbelastung und Klimaschutz vorteilhafte elektrische Betriebsführung.

Weiters ist geplant, die vorwiegend durch das Waldviertel verlaufende Franz-Josefs-Bahn Wien – Gmünd in den kommenden Jahren schrittweise zu modernisieren, um eine moderne Betriebsführung und höhere Geschwindigkeiten gewährleisten zu können. In diesem Zusammenhang werden auch Planungen für die sogenannte „Direktanbindung Horn“ durchgeführt.

Die ebenfalls im Waldviertel gelegene Kamptalbahn Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg soll im Zuge des Regionalbahnpaketes Niederösterreich attraktiviert werden. Das bedeutet, dass Bahnsteige erneuert, Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert und stellenweise die Geschwindigkeit auf der Bahnstrecke angehoben werden soll.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Projekt der Modernisierung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke werden voraussichtlich auch Investitionen auf den S-Bahn-Nordästen (Laaer Ostbahn Wien – Laa an der Thaya und Nordwestbahn Wien – Staatsgrenze nächst Unterretzbach) zu tätigen sein, z.B. die Errichtung von selektiv zweigleisigen Abschnitten. Dafür sollen in einem ersten Schritt Machbarkeitsstudien durchgeführt werden, auf Basis derer konkrete Maßnahmen abgeleitet werden. Über deren Finanzierung wird zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden sein (siehe Beantwortung der Fragen 7 und 9).

Zu Frage 2:

- *Sollen Bahnhöfe im Wald- und Weinviertel zu Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden?*
 - a. *Wenn ja, welche Bahnhöfe sollen ausgebaut werden?*
 - b. *Wenn ja, wann wird der Ausbau welcher Bahnhöfe erfolgen?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Ja, im Zuge der Bahnhofsoffensive sollen in den kommenden Jahren sukzessive Bahnhöfe modernisiert und in Zusammenarbeit zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Niederösterreich zu Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden.

Grundlage dazu bildet die „Grundsatzvereinbarung über ÖBB-Infrastrukturmaßnahmen in Niederösterreich vom November 2017“, welche zwischen dem damaligen BMVIT (nun BMK), dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen wurde. Darin enthalten ist die Erweiterung und Attraktivierung von multimodalen Mobilitätsverknüpfungspunkten.

Ergänzend darf ich darauf hinweisen, dass der Ausbau von Bahnhöfen zu Mobilitätsdrehscheiben im Rahmen eines Infrastruktur-Lenkungsausschusses zwischen dem Land NÖ und der ÖBB-Infrastruktur AG laufend abgestimmt wird. Dies umfasst z.B. die Erweiterung der P&R-Anlagen, die Errichtung bzw. Erweiterung von Bike&Ride-Anlagen, den Ausbau von Rail&Drive-Angeboten, die Förderung von Elektromobilität, die Nachrüstung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen, die Adaptierung der Bahnsteigausstattung (z.B. Wartekoje), die barrierefreie

Umgestaltung von Vorplätzen sowie die stärkere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn usw. Zusätzliche Abstimmungen mit der Verkehrsverbund Ostregion GmbH (VOR) und den betroffenen Gemeinden erfolgen jeweils im Rahmen der Projektplanungen.

In den nächsten Jahren sind im Wald- und Weinviertel dafür folgende Bahnhöfe vorgesehen:

Verkehrsstation	vsl. Inbetriebnahme
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	2020
Obersdorf	2020
Glinzendorf	2021
Untersiebenbrunn	2021
Langenzersdorf	2021
Retz	2021
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	2022
Schönfeld-Lasse	2022
Breitensee N.Ö.	2022
Korneuburg	2022
Hollabrunn	2022
Ziersdorf	2023
Eggenburg	2023
Hadersdorf am Kamp	2023
Gänserndorf	2024
Angern	2024
Dürnkrut	2024
Strasshof	2024
Sierndorf an der March	2024
Laa an der Thaya	2024
Silberwald	2025
Drösing	2025
Deutsch Wagram	2026
Hohenau	2028

Zu Frage 3:

- *Ist eine Wiederaufnahme des Betriebes auf der Bahnstrecke Schweinbarther Kreuz angedacht?*
 - a. Wenn ja, wann soll eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebes erfolgen?*
 - b. Wenn ja, in welcher Form soll eine Wiederaufnahme des Betriebes erfolgen?*
 - c. Wenn nein, warum nicht?*

Eine Wiederaufnahme des Schienenpersonenregionalverkehrs am Schweinbarther Kreuz ist derzeit nicht angedacht. In den kommenden Wochen wird das BMK mit den Initiator_innen eines neuen Konzepts zusammentreffen und deren Überlegungen evaluieren. Das BMK wird außerdem laufend die Entwicklung der Fahrgastzahlen des Ersatzbusangebots beobachten.

Zu den näheren Beweggründen für die Entscheidung der Einstellung des Schienenpersonenverkehrs, die nicht innerhalb meiner Amtszeit gefallen ist, verweise ich auf die Beantwortung

der parlamentarischen Anfrage betreffend die Schließung der Bahnstrecke „Schweinbarther Kreuz R18“ (3435/J), die mit Schreiben vom 17.06.2019 von meinem Amtsvorgänger beantwortet wurde (3354/AB).

Zu Frage 4:

- *Seit der Einstellung der Bahnlinie Schweinbarther Kreuz wird die Strecke ersatzweise mit Dieselnbussen befahren.*
- a. *Wie viele Busse befahren derzeit täglich durchschnittlich die Ersatzlinie, um die eingestellte Bahnlinie zu ersetzen?*

Das Buskonzept beinhaltet nach Auskunft der Verkehrsverbund Ostregion GmbH eine Verkehrsdichte von rund 75 Bussen am Tag (in Abhängigkeit von den Verkehrstagen kann es zu geringen Schwankungen kommen).

- b. *Welchen CO2 Ausstoß verursachen diese Busse jährlich?*

Die Busse entsprechen alle der EURO VI Abgasnorm, damit ist die Abgasbelastung so gering wie möglich. Durch die Umstellung von der Bahn auf Busse kommt es zu einer Einsparung von 170 Tonnen CO2 pro Jahr.

- c. *Welcher CO2 Ausstoß wäre durch eine Elektrifizierung auf dieser Strecke im jährlichen Betrieb verursacht worden?*

Nach einer Abschätzung der ÖBB-Infrastruktur AG wäre nach einer Elektrifizierung des Schweinbarther Kreuzes ein CO2-Ausstoß einer Größenordnung von rund 300 t/ CO2 pro Jahr verursacht worden.

Nach Auskunft der Verkehrsverbund Ostregion GmbH plant diese ab Herbst 2021 Elektrobusse auf der Strecke einzusetzen, wodurch rund 660 Tonnen CO2 pro Jahr eingespart werden können.

- d. *Wie viele Fahrgäste sind im Jänner 2020 mit diesen Bussen durchschnittlich pro Tag befördert worden?*
- e. *Wie viele Fahrgäste sind im Jänner 2019 auf der Bahnlinie Schweinbarther Kreuz durchschnittlich pro Tag befördert worden?*

Siehe dazu die Presseaussendung des Landes Niederösterreich vom 17. Februar 2020 (https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200217_OT0076/positive-zwischenbilanz-fuer-neues-buskonzept-am-schweinbarther-kreuz). Demgemäß waren im Jänner/Februar 2020 805 Personen pro Tag mit den Bussen unterwegs. Die Bahnlinie wurde zuletzt von etwa 700 Personen genutzt.

Zu Frage 5:

- *Medienberichten zu Folge war die ÖBB interessiert, die Bahnstrecke als Teststrecke für den Betrieb mit AKKU Elektrozüge zu nützen bzw. weiterzuführen.*
- a. *Wurden diese Pläne wieder verworfen?*
 - b. *Wenn ja, warum?*
 - c. *Wenn nein, welche konkreten Pläne gibt es?*

Nach Auskunft der ÖBB war nie geplant, das Schweinbarther Kreuz als explizite Teststrecke für den Cityjet Eco-Zug zu nutzen.

Zu Frage 6:

- *Medienberichten zu Folge ist die Graz-Köflacher-Bahn (GKB) interessiert, die Bahnstrecke zu übernehmen.*
 - a. *Haben bereits Gespräche mit der GKB und dem Land Niederösterreich dazu stattgefunden bzw. sind Gespräche geplant?*
 - b. *Wenn ja, welche Ergebnisse hatten die Gespräche?*
 - c. *Wenn nein, warum, nicht?*

Mir sind keine Gespräche zwischen Vertreter_innen der Graz-Köflacher-Bahn und dem Land Niederösterreich zur Übernahme des Schweinbarther Kreuzes bekannt. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Strecke im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG steht.

Zu den Fragen 7 und 9:

- *Ist ein zumindest teilweiser zweigleisiger Ausbau der Nordwestbahn zwischen Stockerau und Retz geplant?*
 - a. *Wenn ja, wie ist die weitere geplante Vorgehensweise?*
 - b. *Wenn ja, wann wird konkret mit der Umsetzungsvorbereitung begonnen, wann kann mit einem Baubeginn gerechnet werden?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist ein zumindest teilweiser zweigleisiger Ausbau der Laaer Ostbahnstrecke zwischen Laa an der Thaya und Gerasdorf geplant?*
 - a. *Wenn ja, wie ist die weitere geplante Vorgehensweise?*
 - b. *Wenn ja, wann wird konkret mit der Umsetzungsvorbereitung begonnen, wann kann mit einem Baubeginn gerechnet werden?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Zusammenhang mit der geplanten Modernisierung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke wird es – bedingt durch die dann möglichen attraktiveren Takte – zu Veränderungen in den Fahrplänen der S-Bahn-Außenäste, wie der Laaer Ostbahn und der Nordwestbahn kommen. Aus heutiger Sicht erscheint es wahrscheinlich, dass dafür abschnittsweise zweigleisige Ausbauten erforderlich sind.

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Modernisierung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke (vgl. Ende 2020) kann als nächster Schritt das Angebotskonzept für die Außenäste ausgearbeitet und in weiterer Folge können Maßnahmen – wie etwa die Lage von selektiv zweigleisigen Abschnitten – abgeleitet werden.

Ich setze mich dafür ein, dass finanzielle Mittel für die Planung von Maßnahmen im nächsten Rahmenplan vorgesehen werden. Konkrete Baumaßnahmen auf den Außenästen wären allerdings frühestens nach Fertigstellung der Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke möglich und sind derzeit in keiner Form finanziert.

Zu Frage 8:

- *Ist ein zumindest teilweiser zweigleisiger Ausbau der Franz-Josefs-Bahn zwischen Absdorf-Hippersdorf und Gmünd geplant?*
 - a. *Wenn ja, wie ist die weitere geplante Vorgehensweise?*

- b. *Wenn ja, wann wird konkret mit der Umsetzungsvorbereitung begonnen, wann kann mit einem Baubeginn gerechnet werden?*
- c. *Wenn nein, warum nicht?*

Die zwischen dem damaligen BMVIT, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Niederösterreich abgeschlossenen Grundsatzvereinbarung aus dem Jahr 2017 hält bzgl der Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn (FJB) fest, dass bereits einige Meilensteine umgesetzt werden konnten. Insbesondere die Einrichtung eines Taktfahrplans hat zu einem Fahrgastzuwachs geführt.

Mit dem Ziel diese positive Entwicklung fortzuführen, sowie unter Berücksichtigung bestehender und zur Bestellung vorgesehener öffentlicher Verkehre, sollen nunmehr weitere Schritte in eine Attraktivierung und Modernisierung der FJB gesetzt werden. Im Vordergrund steht die Verkürzung der Fahrzeit zur Hebung von zusätzlichem Fahrgastpotential.

Paket 1: Streckenmodernisierung

Auf Basis der gemäß Übereinkommen vom 09.05.2016 erstellten Studie für die FJB, Abschnitt Absdorf bis Gmünd, wurde festgestellt, dass eine Streckenmodernisierung die Voraussetzung für alle weiteren Maßnahmen darstellt. Die Streckenmodernisierung umfasst

- a. Reinvestitionsarbeiten und
- b. Attraktivierungsmaßnahmen, welche über das übliche Maß an notwendigen Reinvestitionen hinausgehen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die ursprünglich für die Jahre 2027 - 2032 vorgesehenen Reinvestitionsarbeiten vorzuziehen und mit den für die Streckenattraktivierung erforderlichen Maßnahmen zeitlich und inhaltlich abzustimmen. Die Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen soll voraussichtlich in den Jahren 2024 - 2027 erfolgen.

Die Attraktivierungsmaßnahmen umfassen eine abschnittsweise Verbesserung der Gleisanlagen für höhere Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h, wo dies ohne Änderung der aktuellen Trassierung der Strecke möglich ist, sowie eine Ertüchtigung der Strecke für erhöhte Seitenbeschleunigung. Durch diese Maßnahmen können die erforderlichen Fahrzeitverkürzungen (bis zu 8 Minuten) erzielt werden.

Paket 2: Direktanbindung Horn

Als weiterer Schritt für die Attraktivierung der FJB wurde eine Direktanbindung Horn identifiziert, wodurch in der Relation Horn – Wien eine weitere Fahrzeitverkürzung mit zusätzlichem Pendlerpotential, sowie betriebliche Synergien für die gesamte FJB erzielt werden können. Die Studie hat zur Direktanbindung Horn folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Errichtung einer Verbindungsstrecke nach Horn (rund 3 km Neubaustrecke)
- Elektrifizierung bis Horn
- Umbau Bahnhof Horn
- Umbau Streckenabschnitt von ca. Bahn-km 35 bis ca. Bahn-km 41 der Kamtalbahn bis Horn
- Selektive zweigleisige Ausbaumaßnahmen südlich von Irnfritz und südlich von Sigmundsherberg

Die gesamte Planungsphase soll bis 2027 abgeschlossen sein.

Paket 3: Neubauabschnitte

Auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040, für deren Erstellung ein Prozess seitens des BMVIT (nun BMK) gestartet wurde, erfolgt in Zusammenhang mit der allfälligen Entwicklung eines Zielnetzes 2040 eine Evaluierung des Paketes 3 (Neubauabschnitte) mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse.

Zu Frage 10:

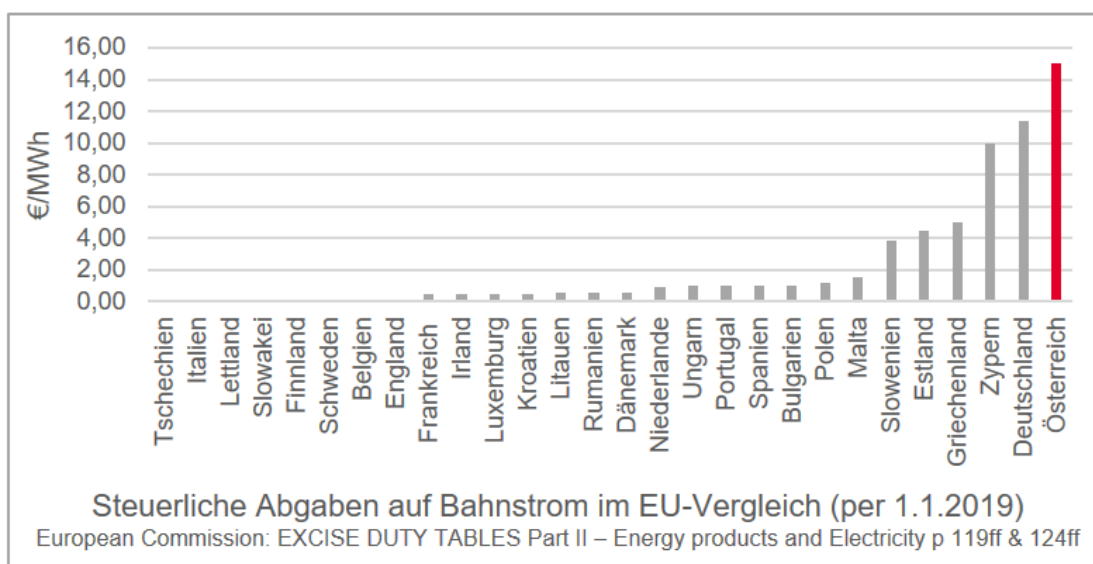
- *Im Regierungsprogramm auf Seite 128 findet sich zudem das Bekenntnis zur Reduktion der Energieabgabe der ÖBB auf Bahnstrom auf das europäische Durchschnittsniveau, zweckgebunden für günstigere Tickets.*
 - a. *Wie hoch ist diese Energieabgabe, die die ÖBB derzeit für den Bahnstrom entrichten muss in Prozent und in EUR für das Jahr 2019?*

Nach Auskunft der ÖBB fällt die Elektrizitätsabgabe auf die Lieferung von elektrischer Energie mit genau € 15/MWh an; sie wird nicht als Prozentsatz bemessen.

Im Jahr 2019 führte die ÖBB-Infrastruktur AG insgesamt € 27.348.779,97 an Elektrizitätsabgabe für die Lieferung von Bahnstrom an die Finanzbehörde ab. Davon waren € 23.130.343,57 von Unternehmen des ÖBB-Konzerns zu entrichten. Der Differenzbetrag ging zu Lasten von dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die ÖBB-Infrastruktur AG mit Bahnstrom beliefert.

- b. *Wie hoch war das angesprochene europäische Durchschnittsniveau im Vergleich dazu im Jahr 2019?*

Nachfolgende Abbildung zeigt die Besteuerung von Bahnstrom in der EU 2019 gemäß der von der Europäischen Kommission veröffentlichten Exise Duty Tables (1). Der aus diesen Daten errechnete EU-Durchschnitt beträgt € 1,70/MWh exkl. Österreich, bzw. € 2,17/MWh inkl. Österreich.



(1) Quelle:

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxationexcise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf

Anzumerken ist hier, dass die Angaben der Mitgliedsstaaten bzgl. Steuererleichterungen für den Bahnstrom nicht vollständig sind und im Falle von nicht einheitlichen Steuersätzen Annahmen getroffen wurden.

c. Wann genau soll die Senkung der Energieabgabe erfolgen?

Ich sehe die Senkung der Energieabgabe auf Bahnstrom sehr positiv, da sie zur Schaffung von mehr Kostenwahrheit der Verkehrsträger beitragen wird. Sie sollte daher Teil der geplanten Steuerreform sein.

Leonore Gewessler, BA

