

11461/AB**vom 07.09.2022 zu 11757/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

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: 2022-0.497.992

. September 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim, MSc., Genossinnen und Genossen haben am 07. Juli 2022 unter der **Nr. 11757/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend der Nordwestbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie hoch ist die Ausfallquote der Züge auf der Nordwestbahn in den letzten 12 Monaten nach Monaten aufgeschlüsselt?
- Die Pünktlichkeitswerte der ÖBB lagen 2021 österreichweit bei rund 97%. Wie hoch lag die Pünktlichkeit bei der Nordwestbahn im vergangenen Jahr nach Monaten aufgeschlüsselt?

Monat	Pünktlichkeit IST	Ausfallquote
2021-01	97,4%	0,6%
2021-02	95,6%	1,2%
2021-03	97,5%	0,7%
2021-04	97,4%	0,7%
2021-05	98,2%	0,4%
2021-06	97,3%	0,7%

2021-07	91,5%	1,4%
2021-08	94,0%	1,7%
2021-09	97,4%	0,5%
2021-10	96,0%	0,6%
2021-11	95,7%	1,5%
2021-12	98,2%	0,5%
2021 Σ	96,5%	0,8%

Zu Frage 3:

- *Wird konkret an Gegenmaßnahmen gearbeitet, um solche Ausfälle zu verhindern?*

Im Bereich der Schieneninfrastruktur sorgen, als wichtigste Maßnahme, regelmäßige Wartungsintervalle und Instandhaltungsarbeiten für ein hohes Maß an Verfügbarkeit. Zusätzlich wird in den nächsten Jahren vermehrt auf die Reinvestition fokussiert, um die Verfügbarkeit noch weiter zu erhöhen.

Aus betrieblicher Sicht werden auftretende Störungen vom ausführenden Betriebsdienst über ein System (SAM) umgehend an die Entstörungsstellen zur raschen Störungsbehebung übermittelt. Dies erfolgt auch teilweise bereits automatisiert über die elektronische Stellwerks-technik.

Zur raschen Stabilisierung des Fahrplanes werden umgehend dispositive Maßnahmen getroffen, die im Handbuch „Abweichungsmanagement“ geregelt sind. Das Handbuch wird bedarfsgerecht auch unterjährig adaptiert und an den Jahresfahrplan angepasst. Werden abweichend zum Handbuch „Abweichungsmanagement“ ad hoc Maßnahmen erkannt, die zur Stabilisierung des Fahrplanes beitragen, obliegt es der betriebssteuernden Stelle diese, in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, umzusetzen.

Zu Frage 4:

- *Sind RegionalvertreterInnen der betroffenen Gemeinden in der Planung des Ausbaus der Nordwestbahn eingebunden?*
- Wenn ja, welche RegionalvertreterInnen?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Für jene Verkehrsstationen, bei denen kund:innenrelevante Maßnahmen gesetzt werden, fanden im Jahr 2021 Abstimmungen mit den Gemeindevertreter:innen statt. Aktuell werden die Übereinkommen mit den Gemeinden ausgearbeitet. Diesbezügliche Abstimmungstermine finden sukzessive statt. Für die Information der Öffentlichkeit sind entsprechende Informationsmaßnahmen in Vorbereitung. Für die zweite Ausbauphase werden die Planungen ab 2024 unter Einbindung der betroffenen Gemeinden beginnen.

Zu den Fragen 5, 6 und 12:

- *Um wie viel werden sich die durchschnittlichen Fahrzeiten für PendlerInnen nach dem Ausbau 2025 verkürzen? Um wie viel nach dem Ausbau 2032?*

- *Sind nach dem Ausbau der Bahnhöfe bis zum Jahr 2025 auch Taktverdichtungen auf der Strecke geplant?*
 - a. *Wenn ja, in welchem Ausmaß?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gibt es Pläne um die Park & Ride Infrastruktur (auch für FahrradfahrerInnen) entlang der Strecke auszubauen?*

Im Zuge des Ausbaus in Phase eins bis 2025 werden Bahnhöfe modernisiert und Bahnsteige verlängert. Da die Charakteristik der Strecke nicht verändert wird, sind in diesem Zusammenhang keine Taktverdichtungen möglich. Ebenso haben die vorgesehenen Maßnahmen keine Auswirkungen auf Reisezeiten.

Zur zweiten Ausbauphase bis 2032 wird im 3. Quartal 2022 eine Infrastrukturentwicklung gestartet. Die kommende Infrastrukturentwicklung dient der Identifikation notwendiger Maßnahmen für eine umfassende Leistungssteigerung, sowohl was die Kapazität, als auch die Fahrzeit betrifft.

Welche Maßnahmen später genau umgesetzt werden und wie sich das auf allfällige Fahrzeitverkürzungen auswirkt, kann erst nach Abschluss der Infrastrukturentwicklung gesagt werden.

Bei Errichtung und Ausbau von P&R- und B&R-Anlagen werden immer alle Segmente des Individualverkehrs berücksichtigt. Potentiale zu P&R- und B&R-Anlagen sind nach Abschluss der Infrastrukturentwicklung bezifferbar.

Zu Frage 7:

- *Welche Anstrengungen werden als Reaktion auf das flächendeckende Parkpickerl in Wien, dem Klimaticket und den enorm gestiegenen Treibstoffpreisen unternommen, um das Zugangebot zu steigern?*

Im Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-PV AG für die Ostregion sind bereits Leistungsausweiterungen in der Höhe von rd. 25% vorgesehen. Weitere kurzfristige Leistungsausweitungen werden, unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Machbarkeit und der Fahrzeugverfügbarkeit, laufend evaluiert und ggf. umgesetzt.

So werden im Fahrplan 2023 etwa

- zusätzliche REX-Leistungen auf der Nordbahn
- eine Durchbindung nach Tschechien auf der Franz-Josefs-Bahn
- zusätzliche Tagesrandverkehre im Schnellbahnnetz und
- Verdichtungen auf der S40, S45, S60, der Marchegger Ostbahn und der Inneren Aspangbahn

durchgeführt.

Die derzeit laufenden Infrastrukturausbauten und Fahrzeugbeschaffungsprogramme werden mittelfristig weitere Zusatzleistungen und Steigerungen in der Sitzplatzkapazität (Doppelstockgarnituren) ermöglichen.

Zu Frage 8:

- *Gibt es Planung bezüglich eines vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Strecke?*

Nein, aktuell gibt es keine Planungen bezüglich eines vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Strecke.

Zu Frage 9:

- *Wird das Land Niederösterreich die Finanzierung des Ausbaus der Nordwestbahn mittragen?*

Gemäß Grundsatzvereinbarung über ÖBB-Infrastrukturmaßnahmen in Niederösterreich vom November 2017 ist vorgesehen, dass sich das Land Niederösterreich an den Kosten für Planung und Bau beteiligen wird. Konkrete Verträge dazu sind noch nicht abgeschlossen.

Zu Frage 10:

- *Liegt der Ausbau der Nordwestbahn Strecke zwischen Stockerau und Retz im Zeitplan für die Fertigstellung im Jahre 2032?*

Der Ausbau der Nordwestbahnstrecke zwischen Stockerau und Retz liegt im Zeitplan für die Fertigstellung im Jahre 2032.

Zu Frage 11:

- *Werden Anstrengungen unternommen, um den Ausbau der Strecke bzw. dessen Planung auf Grund von höherer Auslastung durch das Klimaticket und enorm gestiegenen Treibstoffpreisen zu beschleunigen?*

Angesichts der Verfahrensdauer der erforderlichen Bewilligungsverfahren und der Umsetzung der Baumaßnahmen unter weitgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ist eine Beschleunigung nicht möglich.

Zu Frage 13:

- *Welches Wagenmaterial wird auf der Strecke verwendet?*

Das auf der Strecke verwendete Wagenmaterial umfasst:

- Desiro ML 4746
- Talent 1 4124
- ETW 4020
- Doppelstockwendezüge

Zu Frage 14:

- *Was ist das Durchschnittsalter des Wagenmaterials?*

Das Durchschnittsalter der Desiro ML 4746 beträgt vier Jahre, jenes der Talent 1 4124-Züge beträgt 15 Jahre. Die ETW 4020-Züge sind im Durchschnitt 37 Jahre alt und die Doppelstockwendezüge haben ein Durchschnittsalter von 21 Jahren.

Zu Frage 15:

- *Ist das Wagenmaterial vollständig klimatisiert?*

Aktuell werden 88% der Verkehrsleistung auf der Nordwestbahn mit klimatisiertem Wagenmaterial erbracht.

Zu Frage 16:

- *Ist mit neuem Wagenmaterial zu rechnen?*
a. *Wenn ja, werden mit den Neuanschaffungen die Kapazitäten gesteigert?*

Die ÖBB haben 41 neue Doppelstockzüge für die Ostregion bestellt, welche ab dem Fahrplan 2026 im Einsatz sein werden. Der neue Doppelstock-Elektrotriebzug bietet rund 610 Sitzplätze in der sechsteiligen Konfiguration und damit rund 70 Sitzplätze mehr als die jetzigen Doppelstockzüge.

Leonore Gewessler, BA

