

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

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

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

Geschäftszahl: 2022-0.497.984

. September 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim, MSc., Genossinnen und Genossen haben am 07. Juli 2022 unter der **Nr. 11758/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend der Nordbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie hoch ist die Ausfallquote der Züge auf der Nordbahn 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 Nordbahn im vergangenen Jahr nach Monaten aufgeschlüsselt?*

Monat	Pünktlichkeit IST	Ausfallquote
2021-01	96,8%	0,7%
2021-02	96,7%	1,3%
2021-03	96,8%	0,6%
2021-04	97,3%	0,9%
2021-05	96,6%	1,4%
2021-06	95,5%	1,9%

2021-07	94,3%	1,1%
2021-08	93,3%	1,6%
2021-09	94,6%	0,7%
2021-10	95,1%	0,5%
2021-11	94,7%	0,6%
2021-12	97,2%	0,7%
2021 Σ	95,7%	1,0%

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 Stellwerkstechnik.

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:

- *Was ist das durchschnittliche Alter des Wagenmaterials auf der Nordbahn?*

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 Doppelstockwenzüge haben ein Durchschnittsalter von 21 Jahren.

Zu Frage 5:

- *Welches Wagenmaterial wird auf der Strecke verwendet?*

Auf der Strecke wird folgendes Wagenmaterial verwendet:

- Desiro ML 4746
- Talent 1 4124 (ausschließlich ein Zugpaar in der Hauptverkehrszeit)
- ETW 4020 (ausschließlich ein Zugpaar in der Hauptverkehrszeit)
- Doppelstockwenzüge

Zu Frage 6:

- *Ist das derzeitige Wagenmaterial vollständig klimatisiert?*

Aktuell werden 99% der Verkehrsleistung auf der Nordbahn mit klimatisiertem Wagenmaterial erbracht.

Zu Frage 7:

- *Ist mit neuem Wagenmaterial zu rechnen und 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.

Zu Frage 8:

- *Derzeit befindet sich der Ausbau der Nordbahn in Planung, mit einer prognostizierten Fertigstellung im Jahre 2030, sind RegionalvertreterInnen der betroffenen Gemeinden in der Planung des Ausbaus der Nordbahn eingebunden bzw. eingebunden gewesen?*
- a. Wenn ja, welche RegionalvertreterInnen?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*

Im Zuge der Planungen fanden mit allen Gemeinden diesbezügliche Abstimmungen statt. Die Übereinkommen mit den Gemeinden werden sukzessive erstellt. Die Öffentlichkeit wurde bereits vor der Einreichung zur UVP umfassend informiert.

Zu Frage 9:

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

Durch den Ausbau der Nordbahn profitieren Pendler:innen in Zukunft von modernen und barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen, einem dichteren S-Bahn-Takt zwischen Wien und Gänserndorf sowie von einem höheren Maß an Sicherheit durch schienenfreie Zugänge zum Bahnsteig. Die konkrete Ausgestaltung des Angebotes nach Fertigstellung des Ausbaus ist in Abhängigkeit der Verkehrsdienstbestellungen zu sehen. Aufgrund des angestrebten Haltemusters sind jedoch keine deutlichen Fahrzeitreduktionen zu erwarten.

Zu Frage 10:

- *Gibt es Pläne um die Park & Ride Infrastruktur (auch für FahrradfahrerInnen) entlang der Strecke auszubauen?*

Auf Basis einer 2017, gemeinsam mit dem Land NÖ, durchgeführten Potentialanalyse werden in Zusammenhang mit dem Streckenausbau auch einige P&R- und B&R-Anlagen entlang der Nordbahn erweitert. Dazu fanden mit betroffenen Gemeinden schon einige Verhandlungen statt, weitere werden folgen.

Zu Frage 11:

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

Der Ausbau des Südabschnittes (bis inkl. Gänserndorf) ist bereits in der Umsetzung, für den Ausbau des Nordabschnittes ist die Bewilligung nach UVP-G 2000 beantragt. In diesem Kontext gesehen, ist eine Beschleunigung der Ausbaumaßnahmen nicht möglich.

Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Wurden Prognosen erstellt wie das Klimaticket die Regionalbahnen sowie Pendlerstrecken auslasten würde?*
- *Wurden solche Prognosen spezifisch für einzelne Regionalstrecken erstellt?*
- *Wurden solche Prognosen für die Nordbahn erstellt?*

Vor der Einführung des KlimaTickets Österreich wurden umfangreiche Prognoserechnungen über die zu erwartende Anzahl an Kund:innen angestellt. Eine Berechnung heruntergebrochen auf einzelne Strecken wie z.B. die Nordbahn erfolgte nicht.

Zu Frage 15:

- *Gibt es Pläne für den zeitnahen (vor 2030) Ausbau des Zugangebots auf der Strecke? Wenn ja, mit welchem Zeitraum ist dafür zu rechnen?*

Mit der Fertigstellung der Modernisierung der S-Bahn Stammstrecke in Wien im Jahr 2027 wird auch das Angebot für die Nordbahn verdichtet. Der konkrete Ausbau des Angebotes ist in Abhängigkeit der Verkehrsdienstbestellungen zu sehen.

Zu Frage 16:

- *Gibt es konkrete Untersuchungen über das Verkehrspotential im Einzugsgebiet des Grenzbahnhofs Hohenau?*

Im Zuge der Entwicklung der infrastrukturellen Maßnahmen für die Modernisierung der S-Bahn Stammstrecke in Wien ist auch das Potential der zuführenden Streckenäste im Inland untersucht worden. Untersuchungen zu einzelnen Bahnhöfen wurden nicht angestellt.

Zu Frage 17:

- *Gibt es Untersuchungen über einen Railjet Halt am Bahnhof Hohenau?*

Es liegen derzeit keine Untersuchungen über einen Railjet Halt am Bahnhof Hohenau vor.

Zu Frage 18:

- *Gibt es Anstrengungen für eine Zusammenarbeit mit den Städten in der Slowakei (ein Einzugsgebiet von 50.000 BürgerInnen) um einen Railjet Halt in Hohenau zu ermöglichen?*

Die Fahrzeitziele des Fernverkehrs zielen auf eine möglichst schnelle Verbindung der Metropolregionen von Wien, Brunn (incl. Verbindungen Richtung Polen) und Prag ab. Für die Erreichung dieser Fahrzeitziele sind leider keine weiteren Zwischenhalte möglich.

Leonore Gewessler, BA

