

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: 2023-0.629.350

. Oktober 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim, MSc, Genossinnen und Genossen haben am 30. August 2023 unter der **Nr. 16021/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Was passiert bei der Laaer Ostbahn?“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Fragen 1 bis 3:

- *Wie hoch ist die Ausfallsquote der Züge auf der Laaer Ostbahn in den letzten 12 Monaten nach Monaten aufgeschlüsselt?*
- *Die Pünktlichkeitswerte der ÖBB lagen 2022 österreichweit bei rund 95,5 %. Wie hoch lag die Pünktlichkeit bei der Laaer Ostbahn in den vergangenen 12 Monaten nach Monaten aufgeschlüsselt?*
- *Wie hoch sind die Pünktlichkeit und die Ausfallsquote an den verschiedenen Wochentagen? Bitte um Aufschlüsselung nach Wochentagen (MO, DI, MI, DO, FR, SA, SO).*

Als repräsentativen Streckenabschnitt der Laaer Ostbahn umfasst die nachfolgende Auswertung den Abschnitt Floridsdorf – Laa an der Thaya. Sämtliche Daten beziehen sich auf die Anzahl der Halte, d.h. wie viele pünktlich erreicht wurden bzw. ausgefallen sind.

In der Tabelle werden der Pünktlichkeitsgrad (tatsächlich auf der Schiene realisierte Halte mit maximal 5 Minuten Verspätung) und die Ausfallsquote (ungeplante Zugausfälle ohne Schienenersatzverkehr) dargestellt.

JAHR	MONAT	PÜNKTLICHKEIT	AUSFALLSQUOTE
2022	September	91,9%	0,6%
2022	Oktober	91,8%	1,3%
2022	November *)	90,9%	1,7%
2022	Dezember	94,3%	0,5%
2023	Jänner	93,7%	0,7%
2023	Februar	94,5%	0,6%
2023	März	95,6%	0,8%
2023	April	94,9%	1,2%
2023	Mai	92,8%	1,0%
2023	Juni	90,4%	2,0%
2023	Juli	95,2%	0,8%
2023	August	95,6%	0,6%

*) Der Monat 11/2022 ist ohne den Streiktag am 28. November 2022 dargestellt.

TAG	PÜNKTLICHKEIT	AUSFALLSQUOTE
Mo	91,9%	1,5%
Di	91,2%	1,2%
Mi	92,6%	0,9%
Do	92,2%	1,1%
Fr	91,9%	1,3%
Sa	97,4%	0,2%
So, Fei	98,2%	0,4%

Feiertage wurden wie Sonntage behandelt.

Zu Frage 4:

- Aufgrund welcher Vorkommnisse fallen die Verbindungen aus? Bitte um Auflistung nach Ausfallsgrund und relativer und absoluter Häufigkeit.

Ausfallbegründungen	Absolute Ausfallhäufigkeit (Anzahl)	Relative Ausfallhäufigkeit (in Prozent)
Streik	176	24,9%
Folgeverspätungen aus Störfällen bei Energieversorgungsunternehmen (EVU)	94	13,3%
Störungen an Triebfahrzeugen, Triebwagen, Wendezügen und Reisezugwagen	76	10,8%
Fremdeinwirkung	69	9,7%
Umlauf-/Einsatz	41	5,8%

Störungen an NICHT aus Betriebsfahrzeugen (BFZ) fernbedienten sicherungstechnischen Innenanlagen	37	5,2%
Störungen an sicherungstechnischen Außenanlagen	33	4,7%
Gefährdungen, Unfälle	30	4,2%
Personen im Gleis	23	3,2%
Störungen an Weichen	18	2,5%
Personal – Triebfahrzeugführer:in	15	2,1%
Störungen an Oberleitungsanlagen	14	2,0%
Betriebliche Abweichungen	12	1,7%
Zugbildung/Zugvorbereitung	10	1,4%
Sonstige externe Gründe	9	1,3%
Folgeverspätung aus Gleisbelegung	9	1,3%
Anfahren an Brücken	8	1,1%
Störungen an IT- und Kundeninformationsanlagen	7	1,0%
Verzögerungen bei Bauarbeiten	6	0,8%
Störungen an Eisenbahnkreuzungen (EK)-Sicherungsanlagen	6	0,8%
Fahrbahnstörungen	5	0,7%
Störungen bei Bauarbeiten	4	0,6%
Witterungseinflüsse, Naturereignisse	3	0,4%
Personal - fahrendes Personal	2	0,3%
Sonstige Betriebsführung	1	0,1%
Gesamt	708	100%

Zu Frage 5:

- Wird konkret an Gegenmaßnahmen gearbeitet, um solche Ausfälle zu verhindern?
a. Um welche Gegenmaßnahmen handelt es sich dabei konkret?

Gegenmaßnahmen seitens ÖBB Infrastruktur: Als Hauptmaßnahme ist die umfangreiche Sanierung der Schnellbahn-Stammstrecke in den nächsten Jahren anzuführen, deren Ziel die maßgebliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Stammstrecke selbst und aller angrenzenden Zulaufstrecken ist. Außerdem läuft aktuell eine Infrastrukturentwicklung zu erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf der Laaer Ostbahn – siehe dazu Frage 7.

Im Bereich der Schieneninfrastruktur sorgen als weitere wichtige Maßnahme regelmäßige Wartungsintervalle und Instandhaltungsarbeiten für ein hohes Maß an Anlagenverfügbarkeit. Zusätzlich werden in den nächsten Jahren durch Streckenausbau und Reinvestition Maßnahmen gesetzt, welche die Anlagenverfügbarkeit noch weiter erhöhen.

Gegenmaßnahmen seitens ÖBB Personenverkehr: Seit Juli 2023 wird in Zusammenarbeit mit der ÖBB Produktion GmbH daran gearbeitet, die Disposition für die S-Bahn Stammstrecke verstärkt zu besetzen, um u.a. auch die Fahrzeugumläufe und auch die Zugläufe auf der Stammstrecke, aber auch in den verbunden Außenästen weiter zu stabilisieren. Die nötige Ausbildung der Mitarbeiter:innen wird mit September 2023 abgeschlossen.

Seitens des Instandhalters, der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-Technische Services GmbH), werden zusätzlich Maßnahmen zur Hebung der Instandhaltungskapazität und Abarbeitungsquote wie beispielsweise verstärkte Wochenendinstandhaltung, weitere Erhöhung von Tauschpools für Komponenten sowie Infrastrukturweiterungen (Upgrade Wartungsgleise an Servicestandorten in Wien) umgesetzt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Ist ein zweigleisiger Ausbau der Laaer Ostbahn in aktiver Planung?*
- *Wie in der Anfragebeantwortung 11340/AB angeführt, wurde im 3. Quartal 2022 eine „Infrastrukturentwicklung zum späteren Ausbau“ gestartet. Der Beginn der Planungen sei für 2024 vorgesehen. Welche konkreten Schritte wurden aufseiten des Bundesministeriums und der ÖBB seit September 2022 unternommen, um die Ostbahn auszubauen?*

Seit Ende 2022 läuft eine Infrastrukturentwicklung zum möglichen selektiven 2-gleisigen Ausbau der Strecke. Der Abschluss der Infrastrukturentwicklung ist für das 1. Quartal 2024 vorgesehen.

Zu Frage 8:

- *Laut Medienberichten gibt es täglich um 17 Uhr eine Leerfahrt von Laa an der Thaya nach Wien. Gleichzeitig fallen auf dieser Strecke immer wieder Züge aus. Aus welchen konkreten Gründen ist diese Leerfahrt notwendig?*

Die erwähnte Leerfahrt erfolgt aus betrieblicher Notwendigkeit und fährt nicht nach Wien, sondern an Werktagen um ca. 16:38 Uhr nach Mistelbach und von dort um 18:15 Uhr als regulärer Zug weiter nach Wien. Die ÖBB sind immer bemüht, Leerfahrten auf ein Minimum zu reduzieren und nur dort vorzusehen, wo sie betrieblich notwendig sind.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Gibt es bereits Pläne zur Finanzierung des Ausbaus der Laaer Ostbahn?*
 - a. *Wenn ja, was ist der Inhalt dieser Pläne?*
 - b. *Welche Körperschaft wird welchen Anteil der Finanzierung (absolut und relativ) tragen?*
- *Gab es bereits Gespräche zur Finanzierung des Ausbaus der Laaer Ostbahn?*
 - a. *Wenn ja, was war der Inhalt der Gespräche?*
 - b. *Wenn ja, wann fanden diese Gespräche statt?*
 - c. *Wenn ja, wo fanden diese Gespräche statt?*
 - d. *Wenn ja, wer war an den Gesprächen beteiligt?*
- *War das Land Niederösterreich an Gesprächen zur Finanzierung des Ausbaus der Laaer Ostbahn beteiligt?*
 - a. *Wenn ja, gab es Zusagen zur Finanzierung des Ausbaus von Seiten des Landes Niederösterreich?*
 - i. *Wenn ja, was ist der genaue Inhalt der Zusagen des Landes Niederösterreich?*

Im ÖBB-Rahmenplan 2023 – 2028 sind die finanziellen Mittel für die Planung des selektiven 2-gleisigen Ausbaus entlang der Strecke Wolkersdorf – Laa an der Thaya enthalten. Gemäß der Grundsatzvereinbarung über ÖBB-Infrastrukturmaßnahmen in Niederösterreich vom November 2017 sind für Planung und Realisierung von infrastrukturellen Maßnahmen zur Streckenattraktivierung streckenspezifische Finanzierungsmodelle festzulegen. Gespräche dazu finden

beim zweimal jährlich stattfindenden NÖ-Infrastrukturlenkungsausschuss unter Teilnahme von Vertreter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG, des Landes NÖ und des BMK statt. Dabei wird angestrebt, Verträge über die Finanzierung der nachfolgenden Planung und Realisierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im üblichen Schlüssel (NÖ Kostenbeitrag 40% an der Planung und 20% an der Realisierung) nach Abschluss der Infrastrukturentwicklung abzuschließen.

Leonore Gewessler, BA