

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: 2023-0.680.951

. November 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Silvan, Genossinnen und Genossen haben am 20. September 2023 unter der **Nr. 16146/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend des zweigleisigen (Voll)ausbaus der Nordwestbahnstrecke zwischen Stockerau und Retz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4 sowie 7 bis 9:

- Wie weit sind die Planungen bzgl. des selektiven zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahnstrecke zwischen Stockerau und Retz fortgeschritten?
- Auf welchen Teilen des genannten Streckenabschnitts ist auf Grundlage dieser Planungen ein zweigleisiger Ausbau aufgrund vorgesehen und warum genau auf diesen Streckenteilen?
- Welche Kosten sind dafür veranschlagt?
- Wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?
- Die Vorteile eines zweigleisigen Vollausbaus des Streckenabschnitts überwiegen gegenüber eines selektiven Ausbaus. Wurde auch ein zweigleisiger Vollausbau zumindest in der Planung in Erwägung gezogen?
- Wenn ja mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?
- Wie bewerten Sie die Vorteile eines zweigleisigen Vollausbaus gegenüber eines selektiven zweigleisigen Ausbaus aus Sicht des Klimaschutzes?

Der Rahmenplan 2023-2028 sieht bislang die Planungen des selektiv zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahn zwischen Stockerau und Retz vor. Nach Auskunft der ÖBB wird die Infrastrukturrentwicklung (Machbarkeitsuntersuchungen zur Identifikation der notwendigen Maßnahmen und damit verbundenen Kosten) im 1. Quartal 2024 abgeschlossen werden. Als darauffolgender Schritt sollen die Planungen (Genehmigungs- und Detailplanung) stattfinden.

Ein Baustart ist jedenfalls nach Abschluss der Planungen und nach dem Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen möglich. Weitere Voraussetzungen sind:

- Abschluss der erforderlichen Vereinbarungen zwischen dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur AG für die Planungen sowie für den Bau nach Erreichen einer dafür ausreichenden Kostenstabilität im Projekt
- Berücksichtigung des Projektes im Zielnetz 2040, welches derzeit in Ausarbeitung ist, sowie im Rahmenplan

In der Vereinbarung über Infrastrukturmaßnahmen im nördlichen Niederösterreich, abgeschlossen zwischen meinem Ressort und dem Land Niederösterreich im Dezember 2020, wird eine Fertigstellung des selektiv zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahnstrecke bis 2032 avisiert. Zu den Kosten können noch keine aussagekräftigen Angaben gemacht werden, da die Infrastrukturentwicklung derzeit noch im Laufen ist.

Ein zweigleisiger Ausbau ist jedenfalls nördlich von Stockerau, zwischen den Bahnhöfen Siern-dorf und Göllersdorf sowie zwischen Platt und Zellerndorf vorgesehen. Die Dimensionierung der Infrastruktur erfolgt dabei auf Basis des geplanten Fahrplanangebotes und der darüber hinaus verkehrenden Güterzüge. Das geplante Fahrplanangebot führt zu Zugkreuzungen in heute eingleisigen Streckenabschnitten – diese werden daher zweigleisig ausgebaut. Das geplante Fahrplanangebot geht vom Fahrplanangebot an der Wiener Schnellbahn aus und berücksichtigt acht Züge je Stunde und Richtung zwischen Wien und Stockerau, vier Züge je Stunde und Richtung zwischen Wien und Hollabrunn und zwei Züge je Stunde und Richtung zwischen Wien und Retz. Dadurch sind attraktive Voraussetzungen für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr geschaffen.

#### Zu Frage 5:

- Welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Ist-Situation auf der Nordwestbahnstrecke zwischen Stockerau und Retz (Verspätungen, volle Züge, etc.) sind geplant und wann sollen diese umgesetzt werden?

Die Gründe für die nicht vollkommen zufriedenstellende Performance auf der Nordwestbahn sind vielfältig und nicht auf einen konkreten Anlass zurückzuführen. Letztlich sind die wesentlichen Ursachen Anlagen- und Fahrzeugstörungen, teilweise mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit und externe Einflüsse, wie Personen im Gleisbereich. Eine Besonderheit ist die Abhängigkeit zur Schnellbahn-Stammstrecke, auf der sämtliche Nord-Süd-Verbindungen zusammenlaufen und es daher immer wieder zu Übertragungen von Verspätungen aus einer Strecke auf andere Strecken kommt. Eine extreme Herausforderung in der Betriebsführung ist weiters der eingleisige Abschnitt Stockerau bis Retz. Verspätungen in eine Richtung werden daher oft in die andere Richtung übertragen. Gerade zur Vermeidung des Aufschaukelns von Verspätungen ist es daher notwendig, teilweise Züge ausfallen zu lassen, um entsprechend freie Trassenkapazitäten zur Erholung des Systems zu schaffen. Dies ist zwar für die betroffenen Fahrgäste in den betroffenen Zügen unangenehm, nutzt aber der Mehrzahl der Fahrgäste in den anderen Zügen.

Gegenmaßnahmen seitens der Infrastruktur: Betreffend Gegenmaßnahmen ist als Hauptmaßnahme die umfangreiche Sanierung der Schnellbahn-Stammstrecke in den nächsten Jahren anzuführen, deren Ziel die maßgebliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Stammstrecke ist.

cke selbst und aller angrenzenden Zulaufstrecken ist. Außerdem läuft aktuell eine Infrastrukturentwicklung zu erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf der Nordwestbahn.

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 Anlagen-Verfügbarkeit noch weiter erhöhen.

Gegenmaßnahmen seitens des Personenverkehrs: Seit Juli 2023 wird in Zusammenarbeit mit der ÖBB Produktion GmbH daran gearbeitet, die Disposition für die S-Bahn Stammstrecke verstärkt zu besetzen, um unter anderem 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 09/23 abgeschlossen.

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

Zu Frage 6:

- *Wurden Gespräche bzgl. des selektiven zweigleisigen Ausbaus und bzgl. der Schaffung von Verbesserungen – hinsichtlich der Finanzierung – mit dem Land Niederösterreich geführt und wenn ja mit welchem Ergebnis?*

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