

**2595/AB**  
**vom 17.09.2025 zu 3062/J (XXVIII. GP)**

bmimi.gv.at

Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

Peter Hanke  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.573.616

17. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

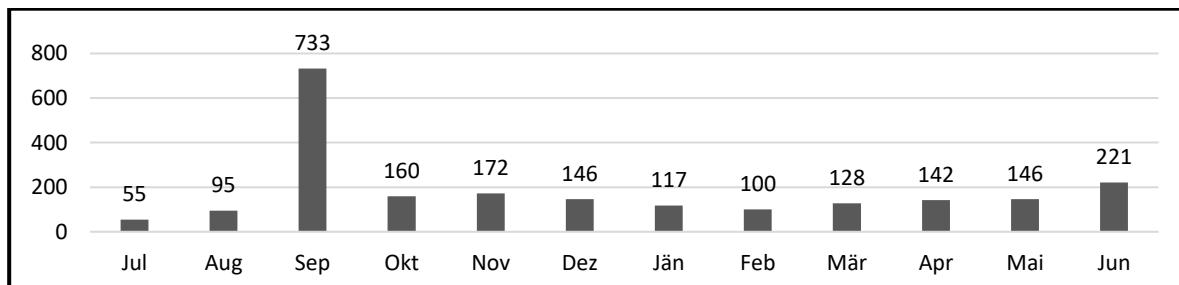
Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 17. Juli 2025 unter der **Nr. 3062/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Rahmenplan und Bahnverkehr im Nordosten Niederösterreichs an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

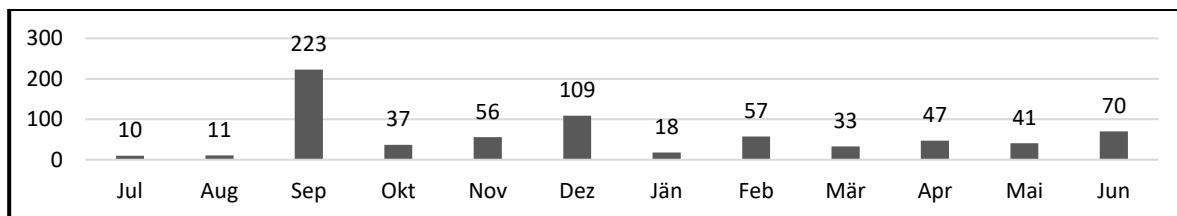
**Zu Frage 1:**

- Bitte um eine Aufschlüsselung nach Monaten: Wie viele Züge sind in den letzten 12 Monaten ausgefallen:
  - a) auf der Nordwestbahn,
  - b) auf der Laaer Ostbahn,
  - c) auf der Nordbahn?

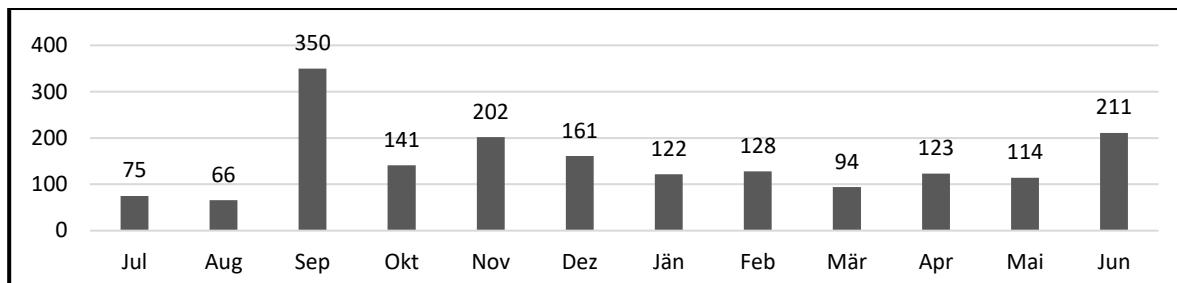
- Nordwestbahn:



- Laaer-Ostbahn:



- Nordbahn:



Zu Frage 2:

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

Rund 70 % aller Ausfälle auf der Nordwestbahn entfielen auf durch die Unwetter des vorigen Septembers hervorgerufenen Naturereignisse, wie Überflutungen oder umgestürzte Bäume (540 absolut bzw. 24,4 % relativ), auf mangelnde oder verspätete Fahrzeugverfügbarkeit (314/14,2 %), auf Folgeverspätungen aus EVU-Störfällen (234/10,6 %), auf Einsätze von Blaulichtorganisationen und auf Vandalismus (164/7,4 %), auf Störungen an Zügen und Wägen (143/6,5 %) sowie auf Verzögerungen bei der Zugvorbereitung bzw. Zugbildung (134/ 6,0 %).

Die Ausfallgründe auf der Laaer-Ostbahn waren zu rund 70 % auf Fremdeinwirkung (102/14,3 %), auf Gefährdungen bzw. Unfälle (97/ 13,6 %) auf Störungen an Oberleitungsanlagen (83/11,7 %), auf Folgeverspätungen aus EVU-Störfällen (65/9,7 %), auf mangelnde oder verspätete Fahrzeugverfügbarkeit (55/7,7 %), auf Störungen an Anlagen (46/ 6,5 %) sowie auf Störungen an Zügen und Wägen (40/ 5,6 %) zurückzuführen.

Bei der Nordbahn entfiel der überwiegende Großteil der Ausfälle auf mangelnde oder verspätete Fahrzeugverfügbarkeit (620/34,7 %), auf Folgestörungen aus EVU-Störfällen (238/ 13,3 %), auf Gefährdungen bzw. Unfälle (136/7,4 %), auf Verzögerungen bei der Zugvorbereitung bzw. Zugbildung (136/7,4 %) sowie auf Störungen an Zügen und Wägen (132/7,4 %).

Zu den Fragen 3 bis 5:

- Bitte um eine Aufschlüsselung nach Monaten: Wie hoch lag die Pünktlichkeitsrate:  
 a) auf der Nordwestbahn,  
 b) auf der Laaer Ostbahn,  
 c) auf der Nordbahn?  
 ➤ Wird aktuell an Gegenmaßnahmen gearbeitet, um Ausfälle und Verspätungen zu verhindern? Wenn ja, welche sind das?  
 ➤ Wann werden auf den jeweiligen Strecken (Nordwestbahn, Laaer Ostbahn, Nordbahn) die ersten Cityjet Doppelstockzüge der neuen Generation zum Einsatz kommen?

Vorweg darf ich auf die Pünktlichkeitsstatistik der ÖBB sowie den Pünktlichkeitsbericht der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte verweisen, die auf den Webseiten beider Unternehmen abrufbar sind.

Auf der Nordwestbahn verlief die Pünktlichkeitsrate im abgefragten Zeitraum von 97,6 % bis 79,9 %. Auf der Laaer-Ostbahn variierte der Wert zwischen 99,0 % und 84,2 %. Auf der Nordbahn pendelten die Werte zwischen 91,2 % und 85,8 %. Zur Stabilisierung dieser volatilen Werte wurden seitens der ÖBB bereits Maßnahmen gesetzt. Dazu zählen unter anderem zusätzliche Bereitschaftstriebfahrzeugführer:innen, verstärkte Besetzung von diversen Disponent:innenstellen, Werkstättenpersonal und weitere planerische Anpassungsmaßnahmen.

Weiters wird auf die Inbetriebsetzung der neuen Doppelstocktriebwagen hingewiesen, welche ab dem Fahrplanjahr 2026 sukzessive auf den Linien CJX9, REX1, REX3 sowie vereinzelt weiteren Linien im Stammstreckenverkehr in den Einsatz gelangen.

Diese neuen Züge bieten unter anderem:

- Niederflureinstiege in jedem Wagen & überbreite (Doppel-)Schwenkschiebetüren
- Moderne Innenausstattung mit bis zu 746 bequemen Sitzplätzen in Doppeltraktion
- Großzügig gestaltete Ein- und Ausstiegsbereiche (Wendefläche für Rollstühle) erlauben einen raschen Fahrgastwechsel
- Optimierter Mehrzweckbereich mit mehr Platz und Barrierefreiheit für Fahrräder, Kinderwagen, etc.

Für diese Fahrzeuge wird aktuell eine eigene Wartungshalle in Wien Floridsdorf errichtet, sodass man von einer Verbesserung in der Fahrzeugverfügbarkeit durch die Erweiterung der Wartungskapazitäten ausgeht.

#### Zu den Fragen 6 und 7:

- Was sind die Ergebnisse der Infrastrukturentwicklung für die Nordwestbahn?
- Was sind die Ergebnisse der Infrastrukturentwicklung für die Laaer Ostbahn?

Zielsetzung der Infrastrukturentwicklung der Nordwestbahn und der Laaer Ostbahn war eine Angebotsverbesserung, ausgehend vom System S-Bahn Wien. Das bedeutet, dass in der Hauptverkehrszeit 8 Züge/Stunde bis Stockerau bzw. bis Wolkersdorf, vier Züge/Stunde bis Hollabrunn bzw. bis Mistelbach und zwei Züge/Stunde bis Retz/Znaim bzw. Laa an der Thaya geführt werden können. Folgende Maßnahmen wurden identifiziert:

- Selektiv zweigleisiger Ausbau zwischen Stockerau und Retz bzw. zwischen Wolkersdorf und Laa an der Thaya mit zweigleisigen Abschnitten nördlich von Stockerau/Wolkersdorf, zwischen Sierndorf und Göllersdorf sowie südlich von Zellerndorf bzw. zwischen Niederkreuzstetten und Ladendorf sowie nördlich von Mistelbach
- Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h auf der Laaer Ostbahn bzw. 140km/h auf der Nordwestbahn
- Barrierefreie Umgestaltung von Verkehrsstationen und Anpassung der Bahnsteiglängen an den geplanten Fahrzeugeinsatz

Zu den Fragen 8 und 9:

- Wie sehen die aktuellen Pläne für die Planungsarbeiten und den Ausbau der Nordwestbahn aus?
  - a) Wann werden die Planungsarbeiten begonnen?
  - b) Zu welchem Zeitpunkt kann mit einer detaillierten Abschätzung der Kosten für den Ausbau gerechnet werden?
  - c) Zu welchem Zeitpunkt könnte aufgrund des aktuellen Rahmenplans frühestens mit einem Baustart des teilweise zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahn gerechnet werden, wenn die Planungsarbeiten und Verfahren planmäßig verlaufen?
  - d) Zu welchem Zeitpunkt könnte aufgrund des aktuellen Rahmenplans frühestens mit einem Abschluss der Ausbauarbeiten des teilweise zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahn gerechnet werden, wenn die Planungsarbeiten und Verfahren planmäßig verlaufen?
  - e) Ist geplant, im Zuge der Ausbauarbeiten auch Schrankenanlagen entlang der Strecke durch Unterführungen zu ersetzen? Wenn ja, wurden diesbezüglich bereits Gespräche mit den betroffenen Gemeinden bzw. mit dem Land NÖ geführt?
  - f) Ist geplant, im Zuge der Ausbauarbeiten auch höhere Geschwindigkeiten auf der Strecke zu ermöglichen? Wenn ja, in welchen Abschnitten?
- Wie sehen die aktuellen Pläne für die Planungsarbeiten und den Ausbau der Laaer Ostbahn aus?
  - a) Wann werden die Planungsarbeiten begonnen?
  - b) Was bedeutet die Verschiebung der Planungsarbeiten im Rahmenplan für den weiteren Zeitplan des teilweise zweigleisigen Ausbaus der Laaer Ostbahn?
  - c) Um wieviel wird sich der mögliche Baustart für einen teilweise zweigleisigen Ausbau der Laaer Ostbahn in Folge der Verschiebung der Planungsarbeiten verzögern?
  - d) Zu welchem Zeitpunkt kann mit einer detaillierten Abschätzung der Kosten für den Ausbau gerechnet werden?
  - e) Zu welchem Zeitpunkt könnte aufgrund des aktuellen Rahmenplans frühestens mit einem Abschluss der Ausbauarbeiten des teilweise zweigleisigen Ausbaus der Nordwestbahn gerechnet werden, wenn die Planungsarbeiten und Verfahren planmäßig verlaufen?
  - f) Ist geplant, im Zuge der Ausbauarbeiten auch Schrankenanlagen entlang der Strecke durch Unterführungen zu ersetzen? Wenn ja, wurden diesbezüglich bereits Gespräche mit den betroffenen Gemeinden bzw. mit dem Land NÖ geführt?
  - g) Ist geplant, im Zuge der Ausbauarbeiten auch höhere Geschwindigkeiten auf der Strecke zu ermöglichen? Wenn ja, in welchen Abschnitten?

Die Planungsarbeiten für den Ausbau der Nordwestbahn sind bereits im Laufen, wobei die Ausarbeitung einer detaillierten Kostenschätzung einen wesentlichen Bestandteil darstellt. Diese wird mit Abschluss der Einreichplanung frühestens 2028 vorliegen. Hinsichtlich der Laaer Ostbahn beginnen die Planungsarbeiten im Jahr 2029. Eine detaillierte Kostenschätzung wird voraussichtlich mit Abschluss der Einreichplanung 2032 vorliegen. Österreich befindet sich derzeit in einer Budgetkonsolidierung, bei der auch die ÖBB einen Konsolidierungsbeitrag leisten mussten. Der Zeitpunkt zur Aufnahme neuer, finanziell großvolumiger Projekte wie in etwa die Nordwestbahn oder die Laaer Ostbahn, kann daher derzeit nicht seriös prognostiziert werden. Was die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit der Nordwestbahn auf bis zu 140km/h angeht, werden im Zuge der Planungsarbeiten Untersuchungen durchgeführt, in welchen Streckenabschnitten dies möglich ist. Im Zuge der Ausbauarbeiten der Laaer Ostbahn ist es vorgesehen, Schrankenanlagen zu ersetzen. Diesbezügliche Gespräche wurden mit dem Land NÖ bereits geführt. Auch die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu

120km/h ist vorgesehen, wobei im Zuge der Planungsarbeiten untersucht wird, in welchen Streckenabschnitten dies möglich ist.

Zu den Fragen 10 und 11:

- Was waren die Ergebnisse der Sitzungen des NÖ Infrastrukturlenkungsausschusses seit Jänner 2024 hinsichtlich Finanzierungsvereinbarung der Planungsarbeiten von Nordwestbahn und Laaer Ostbahn?
- Gab es in der letzten Sitzung des NÖ Infrastrukturlenkungsausschusses Gespräche hinsichtlich Realisierung der Ausbauten von Nordwestbahn und Laaer Ostbahn?

Die Grundsatzvereinbarung wurde bereits im Jahr 2017 abgeschlossen. Seitens des Landes NÖ wurde ein Kostenbeitrag in Aussicht gestellt. In der letzten Sitzung wurden die Ergebnisse der Infrastrukturentwicklung vorgestellt und besprochen.

Zu den Fragen 12 und 13:

- Aus welchem Grund wird im aktuellen Rahmenplan die Fertigstellung des Nordbahn-Ausbau gegenüber dem vorigen Rahmenplan um 5 Jahre nach hinten verschoben?
- Sind aufgrund dieser Verschiebung zusätzliche Erschwernisse für Fahrgäste im Regionalverkehr auf der Strecke der Nordbahn zu erwarten (zB weniger Verbindungen als ursprünglich geplant, Baustellenfahrpläne, Verspätungen, Zugausfälle)?
  - a) Falls ja, wie wird diesen Erschwernissen entgegengewirkt?

Aufgrund einer Optimierung der Bauphasen im Sinne der Fahrgäste und des Güterverkehrs (weniger Einschränkungen, möglichst immer ein Gleis durchgehend verfügbar, dafür über einen längeren Zeitraum) wurde der Umsetzungszeitraum ausgedehnt. Dies soll ein besseres Zugangebot während der Bauphase ermöglichen. Außerdem werden für diesen Zeitraum auch eigene Baustellenfahrpläne erstellt, um Verspätungen zu vermeiden.

Zu den Fragen 14 und 15:

- Aus welchem Grund wird im aktuellen Rahmenplan die Fertigstellung des Ausbaus der Franz-Josefs-Bahn gegenüber dem vorigen Rahmenplan um 2 Jahre nach hinten verschoben?
- Sind aufgrund dieser Verschiebung zusätzliche Erschwernisse für Fahrgäste im Regionalverkehr auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn zu erwarten (zB weniger Verbindungen als ursprünglich geplant, Baustellenfahrpläne, Verspätungen, Zugausfälle)?
  - a) Falls ja, wie wird diesen Erschwernissen entgegengewirkt?

Im Rahmenplan 2025-2030 erfolgte keine Verschiebung der Maßnahmen zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

