

Peter Hanke
Bundesminister

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

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.298.970

3. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 3. April 2026 unter der **Nr. 5677/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Trassenvergabe für Diesellok-bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 3 bis 7 sowie 9 und 10:

- *Welche Gründe liegen der Entscheidung der ÖBB Infrastruktur AG zugrunde, keine Trassen für mit Dieselloks bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn zu vergeben?*
- *Welche Alternativen werden seitens Ihres Ressorts vorgesehen, um die durch die aktuellen Regelungen entstehenden Umwege und verlängerten Fahrzeiten zu reduzieren?*
- *Wie bewertet Ihr Ressort die entstehenden Umwelteinwirkungen, die durch die verlängerten Betriebszeiten von Dieselloks im innerstädtischen Bereich entstehen?*
- *Welche Alternativen werden Betreibern von Diesellokomotiven angeboten, um den Zugang zu modernisierten Strecken sicherzustellen?*
- *Wann und welche Gespräche wurden mit der ÖBB Infrastruktur AG geführt, um eine Anpassung der Trassenvergabe zu erreichen?*
- *Welche rechtlichen Möglichkeiten hat Ihr Ressort, um auf die Trassenvergabe der ÖBB Infrastruktur AG Einfluss zu nehmen?*
- *Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Einführung des ETCS Level 2 Baseline 3.4 Systems so zu gestalten, dass der Güterverkehr nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt wird?*
- *Gibt es Pläne, finanzielle Unterstützung für Betreiber von Diesellokomotiven bereitzustellen, die ihre Fahrzeuge auf ETCS Baseline 3.4 nachrüsten müssen?*

Die Floridsdorfer Hochbahn wurde mit einer Fahrleitung ausgestattet und dementsprechend ist der Güterverkehr auf dieser Strecke grundsätzlich umweltfreundlich und wirtschaftlich abzuwickeln. Diesel-Triebfahrzeuge sollen nur im Ausnahmefall eingesetzt werden. Dies geht

aus einem Bescheid aus dem Jahr 1999 des damaligen Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr zu begründen.

Die Einführung von ETCS Level 2 erfolgt schrittweise und unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Netzes zu erhöhen, ohne den Güterverkehr unverhältnismäßig zu beeinträchtigen. Aufgrund der aktuellen Budgetsituation ist aber leider keine finanzielle Unterstützung möglich.

Zu den Fragen 2, 8 und 11:

- *Welche Maßnahmen wurden seitens Ihres Ressorts ergriffen, um die ÖBB Infrastruktur AG zu einer effizienteren und umweltbedachteren Trassenvergabe zu bewegen?*
- *Wie plant das Ressort, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs angesichts der aktuellen Trassenvergabepraxis zu sichern?*
- *Wie stellt Ihr Ressort sicher, dass die Interessen des Güterverkehrs bei Infrastrukturprojekten angemessen berücksichtigt werden?*

Bei der Weiterentwicklung von Anlagen werden stets auch die Anforderungen des Güterverkehrs berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung orientiert sich dabei an den jeweiligen Strecken und deren spezifischer Nutzung – etwa daran, ob sie primär dem überregionalen Güterverkehr dienen oder beispielsweise Bedienfahrten zu Anschlussbahnen und Ladestellen ermöglichen. Auch in den Trassenentwürfen für zukünftige Fahrpläne werden entsprechende Kapazitäten für den Güterverkehr eingeplant. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere die übergeordneten verkehrlichen Anforderungen und Zielsetzungen des Güterverkehrs.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs werden zahlreiche Maßnahmen seitens meines Ressorts gesetzt. Dazu zählen Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Umsetzung von wichtigen Tunnelprojekten wie der Koralmbahn oder des Semmering- und Brennerbasistunnels, güterzuglange Überholgleise, etc.), die Digitalisierung des Bahnbetriebs sowie Maßnahmen zur Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene (Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV), Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm (ATF) oder die finanzielle Unterstützung für die Durchführung von Kombinierten Verkehr (SGV-Plus)).

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

