

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: 2026-0.388.383

3. Juli 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Steiner und weitere Abgeordnete haben am 05. Mai 2026 unter der **Nr. 6045/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Geplante Schließung der Bahnhaltestelle Münster-Wiesing, Neubau einer neuen Infrastruktur auf bislang unbebauten Flächen sowie Verdacht auf Fehlplanung, unnötigen Flächenverbrauch und mangelnde Umweltprüfung“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Warum wurde entschieden, die bestehende Bahnhaltestelle Münster-Wiesing nicht zu sanieren oder auszubauen, sondern vollständig zu ersetzen?*
- *Welche konkreten technischen Gründe sprechen gegen eine Modernisierung der bestehenden Infrastruktur?*
- *Wurde eine umfassende Wirtschaftlichkeitsanalyse zwischen Sanierung und Neubau durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, wie lautet das Ergebnis dieser Analyse?*
- *Wie hoch sind die Gesamtkosten für den geplanten Neubau?*
- *Wie hoch wären die Kosten für eine Sanierung bzw. Modernisierung der bestehenden Haltestelle gewesen?*

Die bestehende Verkehrsstation Münster-Wiesing weist erhebliche strukturelle Defizite insbesondere hinsichtlich ihrer Lage außerhalb der Siedlungsschwerpunkte, mangelnder Barrierefreiheit sowie unzureichender Park-&-Ride-Kapazität auf. Eine bloße Modernisierung ist – nach Durchführung einer umfassenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Zuge der Infrastrukturentwicklung – nicht geeignet, die erforderlichen Verbesserungen (vor allem höhere Fahrgastfrequenz) in nachhaltiger Weise zu erreichen. Eine attraktive und leistungsfähige Verkehrsstation kann nur durch eine Neuerrichtung an einem besser geeigneten Standort sichergestellt werden. Der Neubau der Haltestelle Münster wurde zwischen meinem Ressort, dem Land Tirol und der ÖBB-Infrastruktur AG im Mai 2021 festgelegt. Die Kosten der Errichtung einer neuen Haltestelle Münster sind im Rahmenplan 2027 -2032 mit € 15,0 Millionen abgebildet.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- *Ist die Schließung der bestehenden Haltestelle Münster-Wiesing endgültig vorgesehen?*
 - a. *Falls ja, zu welchem Zeitpunkt?*
- *Welche konkreten Auswirkungen hat diese Schließung auf die Bevölkerung, insbesondere Pendler und Reisende in Wiesing?*
- *Warum wurde kein Standort gewählt, der die bestehende Infrastruktur sinnvoll integriert?*
- *Welche alternativen Standorte wurden geprüft?*
 - a. *Aus welchen Gründen wurden diese verworfen?*

Die Neusituierung der Haltestelle kommt vor allem Fahrgästen mit Bezug zur Gemeinde Münster und dem dort befindlichen Rehaszentrum – Mitarbeiter:innen, Patient:innen, Besucher:innen - zugute. Für die Bevölkerung in Münster, insbesondere Pendler:innen, ergeben sich durch die neue Lage insgesamt wesentliche Verbesserungen, insbesondere kürzere Wege, bessere Erreichbarkeit, vollständige Barrierefreiheit sowie eine deutliche Erweiterung des Angebots an Stellplätzen.

Die bestehende Verkehrsstation Münster-Wiesing soll nach Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Münster aufgelassen werden. Die Realisierung der neuen Verkehrsstation ist derzeit für die Jahre 2028 bis 2029 vorgesehen.

Die empfohlene Variante zeichnet sich durch ein optimales Verhältnis von Kosten und Nutzen sowie eine besonders gute Erreichbarkeit für die Bevölkerung und zentrale Einrichtungen, insbesondere das Reha-Zentrum Münster, aus.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Auf welchen Flächen soll der neue Bahnhof errichtet werden?*
 - a. *Handelt es sich dabei um bislang unbebaute Flächen?*
 - b. *Wird durch das Projekt zusätzlicher Boden versiegelt?*
 - c. *Befinden sich im betroffenen Gebiet ökologisch sensible Flächen oder Biotope?*
- *Wurde eine naturschutzrechtliche Prüfung durchgeführt?*
 - a. *Falls ja, mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt oder geprüft?*
 - a. *Falls nein, warum wurde darauf verzichtet?*

Die neue Verkehrsstation wird auf Flächen im Umfeld der bestehenden Bahntrasse errichtet. Dabei kommt es teilweise zur Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen und zu einer entsprechenden Versiegelung. Im Rahmen der Planung wird auf eine flächensparende Ausgestaltung sowie geeignete Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung und Versickerung geachtet. Für das Projekt sind naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren durchzuführen. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nach derzeitiger Rechtslage nicht, da die gesetzlichen Tatbestände des UVP-G für dieses Vorhaben nicht erfüllt werden.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- *Warum wurden die bekannten Probleme der bestehenden Haltestelle (z.B. Parkplatzmangel) bislang nicht behoben?*
- *Wie viele Parkplätze sind beim neuen Bahnhof vorgesehen und wie gestaltet sich die prozentuelle Veränderung zum Alten?*
- *Wird durch den Neubau tatsächlich eine Verbesserung für Pendler erreicht oder lediglich eine Verlagerung der Probleme?*

Durch die neue Verkehrsstation wird eine wesentliche Verbesserung für Pendler:innen erwartet, insbesondere durch bessere Erreichbarkeit, höhere Qualität der Infrastruktur und ein erweitertes Mobilitätsangebot. Bestehende Defizite, insbesondere im Bereich der Park-&-Ride-Infrastruktur, sind auf strukturelle Gegebenheiten der bisherigen Station zurückzuführen. Im Zuge der Neuerrichtung sind nunmehr mindestens 30 Stellplätze, mit der Möglichkeit einer späteren Erweiterung, vorgesehen.

Zu Frage 16:

- *Wie wird sichergestellt, dass keine Fehlplanung im Sinne ineffizienter Verwendung öffentlicher Mittel vorliegt?*
- *Welche Kontrollmechanismen bestehen für dieses Projekt?*
- *Wurde das Projekt extern geprüft oder evaluiert?*
 - a. *Falls ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?*
- *Wie lautet der Zeitplan (für Baubeginn, Fertigstellung etc.) für das Projekt?*

Die Projektentwicklung erfolgte unter Einbindung der zuständigen internen Fachbereiche sowie externer Stellen und entspricht den geltenden internen Richtlinien und Prüfprozessen. Die Planung basiert auf standardisierten Verfahren der Infrastrukturentwicklung, einschließlich Variantenanalyse, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risikoanalyse und sieht einen Planungsbeginn ab dem Jahr 2026 und die Bauausführung von 2028 – 2029 mit einer Bauzeitdauer von rund 12 Monaten vor. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des mehrjährigen Rahmenplans und unterliegt damit entsprechenden internen und externen Kontrollmechanismen im Zuge der Rahmenplanerstellung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

