6280/AB
vom 17.11.2026 zu 6888/J (XXVIII. GP)

Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

bmimi.gv.at

Peter Hanke
Bundesminister

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

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

Geschäftszahl: 2026-0.782.289

17. November 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schallmeiner, Freundinnen und Freunde haben am 17. September 2026 unter der **Nr. 6888/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „konkrete Pläne für das baldige Ende des Zugsverkehrs auf der südlichen Hausruckbahn“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 4, 5 und 13:

- *Seit wann sind Sie darüber informiert, dass der Hausrucktunnel im Abschnitt Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis der Hausruckbahn auf Betreiben der ÖBB ab dem kommenden Winter so „saniert“ werden soll, dass danach aufgrund eines verringerten Lichtraumprofils/Tunnelquerschnitts kein Zugbetrieb mehr möglich wäre?*
- *Entspräche eine Tunnelsanierung im Hausruck, die künftigen Zugsverkehr dauerhaft verunmöglicht, dem MoU, das maximal „vorrübergehende“ Umstellung auf Busverkehr umfasst?*
- *Warum soll diese „Sanierungs“variante des Hausrucktunnels den beiden anderen Sanierungsvarianten und insbesondere der bisher verfolgten Sanierung für weiteren Zugbetrieb konkret vorgezogen werden?*
- *Was werden Sie konkret unternehmen, um die in Frage 1 skizzierten Schildbürgerstreich bei der Hausruckbahn noch abzuwenden?*

Einleitend sei erwähnt, dass die Anlagenverantwortung bei der ÖBB-Infrastruktur AG liegt. Maßgeblich ist die Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 19 Eisenbahngesetz (EisbG), Eisenbahnanlagen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs zu erhalten, zu ergänzen und rechtskonform zu betreiben.

Derzeit werden unterschiedliche Varianten zur Aufrechterhaltung des sicheren Eisenbahnbetriebs seitens ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet und geprüft. Eine Entscheidung für eine Variante liegt noch nicht vor.

Zu den Fragen 2 und 3, 6 bis 8 und 12:

- *Seit wann sind Sie darüber informiert, dass zu diesem Zweck der Zugbetrieb auf dieser Strecke in Kürze, wohl im Umfeld des Fahrplanwechsels im Dezember 2026, eingestellt und stattdessen nur mehr Schienenersatzverkehr angeboten werden soll?*
- *Wie rechtfertigen Sie dies gegenüber den Fahrgästen, in der Mehrzahl Pendler:innen?*
- *Bei der Präsentation des MoU zu den Oberösterreichischen Regionalbahnen haben Sie wörtlich betont, dass man damit die drei Bahnen „außer Streit gestellt" habe, „ohne Verschlechterungen für Pendler:innen." Ist für Sie ein Sanierungs-Rückbau eines Tunnels in einen dann nicht mehr mit Zügen befahrbaren Zustand und ein daher (bestenfalls) „ewiger" Schienenersatzverkehr a) ein „Außer-Streit-Stellen" dieser Bahnstrecke und b) „keine Verschlechterung für Pendler:innen"? Wenn ja, warum jeweils im Einzelnen?*
- *Bei der Präsentation des MoU zu Oberösterreichs Regionalbahnen war in Ihrer Anwesenheit die Rede davon, dass „vorübergehend" und „für wenige Jahre" Busse statt Züge fahren könnten. Entsprach diese Ankündigung angesichts des vorgesehenen Sanierungs-Rückbaus eines Tunnels in einen dann nicht mehr mit Zügen befahrbaren Zustand samt daher (bestenfalls) „ewigem" und keinesfalls „vorübergehendem" Schienenersatzverkehr der Wahrheit?*
- *Wenn nein, was haben Sie konkret wann unternommen, um eine öffentliche Richtigstellung dieser Aussagen vorzunehmen oder zu veranlassen?*
- *Laut Vergabe zum in der Vorfrage genannten Projekt „Hausrucktunnel – Ausschreibungs- Detailplanung und Unterstützung Baumanagement" war explizit „angedacht, den bestehenden Tunnel im Jahr 2026 in einer 3-monatigen Dauersperre in den oben genannten Bereichen zu ertüchtigen. (…) Ziel der Ertüchtigungsarbeiten ist die Eisbildung und Wasserzutritte zu minimieren und gleichzeitig die bestehende Tunnelschale zu stabilisieren. Damit der Hausrucktunnel auch in den nächsten Jahren, möglichst störungsfrei, genutzt werden kann. (…)". Dies eben unter Beachtung des Verkleinerungsverbotes des bestehenden Lichtraumes. Warum wird bzw. wurde diese klare Strategie nun offenbar aufgegeben, obwohl sie bereits in für die Steuerzahler:innen kostenpflichtige Vergaben von über 600.000 Euro (ohne ÖBB-interne Kosten) in den letzten Jahren gemündet ist?*

Nach dem derzeitigen Informationsstand ist keine Einstellung des Zugbetriebs zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 vorgesehen. Erforderliche Ertüchtigungsmaßnahmen für einen sicheren Weiterbetrieb wurden bereits umgesetzt beziehungsweise sind geplant und zeitlich eingeordnet. Sollte eine vorübergehende Betriebseinstellung aus Sicherheits- oder wirtschaftlichen Gründen erforderlich werden, wären die dafür maßgeblichen eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen und Verfahren, insbesondere nach dem EisbG, einzuhalten. Zum Zeitpunkt der Erstellung des MoU und bis jetzt waren bzw. sind die im Planungsprojekt untersuchten Varianten noch nicht vollständig ausgearbeitet und bewertet. Die Sicherstellung der Fahrgastverbindungen ist gemäß den Informationen der ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet.

Zu Frage 9:

- *Ist – im Sinne von „vorübergehend“ – ein Auslaufen eines Schienenersatzverkehrs ohne Wiederaufnahme eines Zugsbetriebs auf dieser Bahnstrecke geplant? Wenn ja wann soll dies erfolgen?*

Derzeit bestehen keine Planungen, den Zugbetrieb im betreffenden Streckenabschnitt einzustellen und durch einen unbefristeten Schienenersatzverkehr zu ersetzen.

Zu Frage 10:

- *Welche Kosten wären mit der nun offenbar geplanten Sanierungs-Variante „Sanierung mit hernach kleinerem Querschnitt, der weiteren Eisenbahnverkehr verunmöglicht“ beim Hausrucktunnel verbunden? Bitte um Aufgliederung in a) bisherige Planungskosten, b) darüber hinaus noch vorgesehene Planungskosten, c) Baukosten, d) Finanzierungskosten, e) Marketingkosten, f) sonstige Kosten.*

Die Variante „Verringerung des Tunnelquerschnitts zur statischen Aussteifung bei nachfolgender vorübergehender Betriebseinstellung“ war Teil einer strategischen Gesamtbetrachtung der über die kommenden Jahrzehnte möglichen Infrastrukturkosten. Sie wurde ÖBB-intern erarbeitet – dafür wurden keine gesonderten Fremdleistungen vergeben. Eine belastbare Aufgliederung nach den in der Frage genannten Kostenkategorien liegt für diese reine Untersuchungsvariante daher nicht vor. Allfällige spätere Maßnahmen wären nach den einschlägigen technischen und eisenbahnrechtlichen Anforderungen, insbesondere § 19 EisbG und § 16 Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV), gesondert zu planen und zu genehmigen.

Zu Frage 11:

- *Welche Arbeiten wurden im Rahmen des laut Vergabe von Ende 2024 fast 230.000 Euro schweren Projekts der ÖBB Infrastruktur AG mit der Geschäftszahl „127650|4300962668“ namens „Hausrucktunnel – Ausschreibungs- Detailplanung und Unterstützung Baumanagement“, das sehr konkret die Beachtung des Verkleinerungsverbotes des bestehenden Lichtraumes umfasste, konkret geleistet?*

Das Ziel des genannten Projekts war die Ausschreibungs- und Detailplanung jener Maßnahmen, die erforderlich sind, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb aufrechtzuerhalten.

Zu Frage 14:

- *In diversen Äußerungen und Schriftlichkeiten zur Zukunft der Hausruckbahn wurden für den Südabschnitt Zusammenhänge mit dem Projekt NIB/Neue Innkreisbahn hergestellt, wobei von einem Zeitraum von „wenigen Jahren“ bis zu deren Trassenfestlegung die Rede war.*
    a. *Wie weit ist das Projekt NIB derzeit gediehen?*
    b. *Was war der Fortschritt beim Projekt NIB seit Aufnahme in den Fachentwurf zum Zielnetz 2040 im 1. Halbjahr 2024?*
    c. *Wann wäre eine konkrete „Trassenfestlegung“ der 100-km-Hochleistungs-Neubaustrecke der NIB unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte mit jüngsten Großprojekten wie der Neubaustrecke im Flachgau u.ä. realistisch frühstens möglich? Bitte um Information über die konkreten Umsetzungsschritte, die dieser Schätzung zugrunde liegen.*

Eine belastbare Aussage über den Zeitpunkt einer konkreten Trassenfestlegung ist derzeit nicht möglich, da sich die Neue Innkreisbahn (NIB) derzeit auf der strategischen Ebene des Fachentwurfs Zielnetz 2040 befindet. Vor einer Trassenfestlegung wären noch mehrere aufeinander aufbauende Planungsschritte erforderlich. Der tatsächliche Zeitbedarf hängt dabei wesentlich von den Ergebnissen der fachlichen Prüfungen, den gesetzlichen Verfahren sowie den verfügbaren Planungsressourcen ab.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

REPUBLIK ÖSTERREICH BUNDESMINISTERIUM FÜR INNOVATION, MOBILITÄT UND INFRASTRUKTUR @ AMTSSIGNATUR	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2026-11-17T16:20:26+01:00
	Seriennummer	2069212815
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/

	Unterzeichner	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2026-11-17T16:26:00+01:00
Prüfinformation	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel	