
5677/J XXVIII. GP

Eingelangt am 03.04.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Trassenvergabe für Diesellok-bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn**

Die derzeitige Praxis der ÖBB Infrastruktur AG, keine Trassen für mit Dieselloks bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn (Strecke 138) zu vergeben, führt zu erheblichen betrieblichen und umweltbezogenen Nachteilen. Ausnahmen werden lediglich für kurzfristige Trassenbestellungen gewährt. Dies zwingt Güterzüge zu zeit- und ressourcenintensiven Umwegen, die den effizienten Schienenverkehr beeinträchtigen.

Aktuell müssen Züge in Floridsdorf wenden, was aufgrund begrenzter Gleiskapazitäten normalerweise nur Lokzügen gestattet ist. Güterzüge sind daher gezwungen, bis zum Frachtenbahnhof Wien Praterstern zu fahren, dort zu wenden und anschließend über Floridsdorf auf die Nord- oder Nordwestbahn zurückzukehren. Ein konkretes Beispiel verdeutlicht die Problematik: Ein Zug von Korneuburg nach Hohenau müsste statt der direkten Route über die Floridsdorfer Hochbahn (Fahrzeit ca. 3 Minuten) den Umweg über den Frachtenbahnhof Wien Praterstern nehmen, was die Fahrzeit auf mindestens 60 Minuten, in der Praxis sogar auf 90 bis 120 Minuten erhöht. Dies bedeutet, dass die Diesellok im innerstädtischen Bereich statt 3 Minuten mindestens eine Stunde in Betrieb ist, was aus umweltpolitischer Sicht nicht vertretbar ist.

Ab Sommer 2026 verschärft sich die Situation durch den Ausbau der Schnellbahn-Stammstrecke. Fahrten nach Floridsdorf bzw. Wien Praterstern sind dann aufgrund von Baustellen und der Einführung des ETCS Level 2 Baseline 3.4 Systems nicht mehr möglich. Dies zwingt Züge zu noch längeren Umwegen, beispielsweise von Korneuburg über Stockerau, Tulln, Wien Kledering, Wien Simmering, Stadlau nach Leopoldau und weiter nach Hohenau. Die Fahrzeit für die Strecke Korneuburg – Leopoldau verlängert sich dadurch von 20 Minuten auf etwa 2 bis 3 Stunden.

Diese Regelungen führen zu unnötigen Emissionen, erhöhen die Betriebskosten und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Es ist daher dringend erforderlich, dass das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur auf die ÖBB Infrastruktur AG einwirkt, um eine sinnvolle und umweltfreundliche Trassenvergabe für mit Dieselloks bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn zu ermöglichen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anzumerken ist, dass der Einsatz von Diesellokomotiven unabdingbar ist um eben auch die letzten Meilen (Nebenbahnen, Anschlussbahnen) zu bedienen.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. Welche Gründe liegen der Entscheidung der ÖBB Infrastruktur AG zugrunde, keine Trassen für mit Dieselloks bespannte Züge auf der Floridsdorfer Hochbahn zu vergeben?
2. Welche Maßnahmen wurden seitens Ihres Ressorts ergriffen, um die ÖBB Infrastruktur AG zu einer effizienteren und umweltbedachteren Trassenvergabe zu bewegen?
3. Welche Alternativen werden seitens Ihres Ressorts vorgesehen, um die durch die aktuellen Regelungen entstehenden Umwege und verlängerten Fahrzeiten zu reduzieren?
4. Wie bewertet Ihr Ressort die entstehenden Umwelteinwirkungen, die durch die verlängerten Betriebszeiten von Dieselloks im innerstädtischen Bereich entstehen?
5. Welche Alternativen werden Betreibern von Diesellokomotiven angeboten, um den Zugang zu modernisierten Strecken sicherzustellen?
6. Wann und welche Gespräche wurden mit der ÖBB Infrastruktur AG geführt, um eine Anpassung der Trassenvergabe zu erreichen?
7. Welche rechtlichen Möglichkeiten hat Ihr Ressort, um auf die Trassenvergabe der ÖBB Infrastruktur AG Einfluss zu nehmen?
8. Wie plant das Ressort, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs angesichts der aktuellen Trassenvergabepraxis zu sichern?
9. 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?
10. Gibt es Pläne, finanzielle Unterstützung für Betreiber von Diesellokomotiven bereitzustellen, die ihre Fahrzeuge auf ETCS Baseline 3.4 nachrüsten müssen?
11. Wie stellt Ihr Ressort sicher, dass die Interessen des Güterverkehrs bei Infrastrukturprojekten angemessen berücksichtigt werden?