

ANTRAG

der Abgeordneten Mag. Keyl, Krumböck, BA, Dorner, Ing. Linsbauer, Bors und Kaufmann, MAS

betreffend **Instandhaltungsfenster der ÖBB-Infrastruktur AG und Auswirkungen auf Bahn und Regionalbusangebot**

Mit der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) 2026 durch die ÖBB-Infrastruktur AG wurde eine neue Vorgehensweise zur Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur bekanntgegeben. Ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 sollen auf den eingleisigen Regionalbahnstrecken die monatlich anfallenden Instandhaltungsfenster (IHF) ausschließlich in den Tagesbetrieb verlegt werden. Diese Sperren sollen zwischen sechs und acht Stunden dauern und werden zu regelmäßigen Einschränkungen im Bahnverkehr führen.

Zwar ist unbestritten, dass Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen für die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Eisenbahnnetzes notwendig sind, jedoch ist die geplante Vorgangsweise aus Sicht der Länder und der Verkehrsorganisationsgesellschaften in mehrfacher Hinsicht problematisch:

- Sie führt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen für Fahrgäste, da der Ersatz von Zugleistungen durch Schienenersatzverkehr (SEV) in der Regel mit längeren Fahrzeiten, geringerem Komfort und schlechteren Anschlüssen verbunden ist.
- Selbst ein gut organisierter SEV kann die Auswirkungen nur teilweise abmildern, nicht aber vollständig kompensieren. Wiederkehrende Sperren ohne sichtbare Verbesserungen an der Infrastruktur führen zu Unzufriedenheit und Vertrauensverlust bei den Fahrgästen.
- Besonders kritisch ist die von der ÖBB-Infrastruktur AG teils praktizierte Zerteilung von Streckenabschnitten, da hierdurch jede Sperre eine vollständige Unterbrechung der Verbindung bewirkt. Dadurch verdoppelt sich für Fahrgäste faktisch die Zahl der betroffenen Tage und Umstiege.

Der öffentliche Verkehr in Österreich war bislang durch hohe Verlässlichkeit und Planbarkeit gekennzeichnet. Diese Werte drohen durch die geplanten Maßnahmen weiter unzumutbar beeinträchtigt zu werden. Während Instandhaltungsarbeiten bislang vorwiegend nachts oder bei laufendem Betrieb durchgeführt wurden, zielt die neue Vorgangsweise offenbar darauf ab, Nachtarbeit – und damit Kosten im ÖBB-Konzern – zu vermeiden. Dies führt zu einer Kostenverlagerung zulasten der Länder, Verkehrsverbünde und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), da diese:

- Organisatorisch mit zusätzlichem Aufwand für Fahrplananpassungen, Ersatzverkehre und Kommunikation konfrontiert sind und
- Finanziell Mehrkosten tragen müssen, denen keine entsprechenden Einsparungen gegenüberstehen.

Darüber hinaus erfolgte die Veröffentlichung der Sperrzeiten unterjährig, ohne ausreichende Vorlaufzeit und ohne Abstimmung mit Ländern, Verkehrsverbünden und Bestellorganisationen. Dadurch waren eine geordnete Planung und Koordination – insbesondere der Anschlüsse – nicht möglich. Zur Beurteilung solcher Maßnahmen ist ein gesamtheitlicher Ansatz erforderlich, der Mehraufwände und Mehrkosten im gesamten Verkehrssystem berücksichtigt und nicht nur betriebswirtschaftliche Vorteile für den Infrastrukturbetreiber in den Vordergrund stellt.

Die Gefertigten stellen daher folgenden

A n t r a g

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die Niederösterreichische Landesregierung wird ersucht,

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur heranzutreten und diesen aufzufordern:

- a. die geplanten Instandhaltungsfenster in der derzeit vorgesehenen Form zurückzunehmen, um unzumutbare Beeinträchtigungen für Fahrgäste - wie lange Fahrzeiten und Anschlussverluste - jedenfalls hintanzuhalten;
- b. die Sperrzeiten soweit wie möglich in die verkehrsarmen Zeiträume verlegt, wie in die Nachtstunden, an Wochenende, in Ferienzeiten oder an Feiertage, wobei eine Bündelung mit ohnehin stattfindenden Sperren zu priorisieren ist;
- c. bei zwingend notwendigen werktägigen Maßnahmen sicherstellt, dass der Zeitraum nach der Früh-Hauptverkehrszeit genutzt wird und Einschränkungen spätestens ab etwa 13 Uhr vermieden werden, da zu diesem Zeitpunkt die Fahrgastzahlen infolge des Schülerverkehrs stark ansteigen und die Linienbusse verstärkt im Einsatz sind, wodurch die Verfügbarkeit von Ersatzbussen eingeschränkt ist;
- d. einen gesamtheitlichen Bewertungsansatz zur Anwendung bringt, der die Mehraufwände und Mehrkosten im gesamten Verkehrssystem berücksichtigt;
- e. Sperrzeiten rechtzeitig und in enger Abstimmung mit Ländern, Verkehrsverbünden und Bestellorganisationen abstimmt, um eine geordnete Koordination und Planung zu ermöglichen.

Der Herr Präsident wird ersucht, diesen Antrag dem VERKEHRS-AUSSCHUSS zur Vorberatung zuzuweisen.