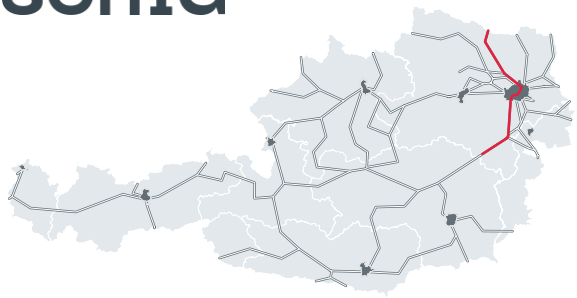
SCHIG



Großraum Wien
Qualitätssicherung Nahverkehr

Neben der Modernisierung der Wiener Stammstrecke und der Schaffung von Abstellkapazitäten erfolgen Verbesserungen auf der Süd- und Nordwestbahn sowie Planungsleistungen für Streckenausbauten.

Veröffentlichung: Oktober 2026

PROJEKTSTATUS

Stammstrecke und Verbesserungen Süd- und Nordwestbahn

- Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht für Baugenehmigungen beendet
- Beschaffung der wesentlichen bautechnischen Leistungen erfolgt
- alle Abschnitte der Stammstrecke in Bau
- Bahnsteigverlängerung Hst. Handelskai und im Südabschnitt der Nordwestbahn abgeschlossen
- Baustart viergleisige Einfahrt Wiener Neustadt erfolgt, sonstige Bahnsteigverlängerungen der Südbahn abgeschlossen
- Vorbereitung Inbetriebnahme ETCS Level 2 only
- Pilotierung ETCS Level 2 only

Abstellanlage Floridsdorf

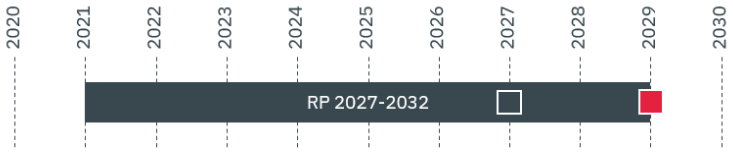
- Inbetriebnahme erfolgt
- Betriebsbewilligung in Erstellung

Selektiv zweigleisige Ausbauten

- UVP-Feststellungsverfahren abgeschlossen
- Beschaffung Generalplaner Infrastruktur für Nordwestbahn erfolgt

TERMINE

Stand Juni 2026



Die Inbetriebnahme der in Bau befindlichen Projekte ist weiterhin unverändert. Für die Stammstrecke ist sie im Dezember 2027 und für die viergleisige Einfahrt Wiener Neustadt im 2. Quartal 2029 geplant. Die Bahnsteigverlängerungen an den sonstigen Stationen an der Südbahn sowie an der Nordwestbahn wurden abgeschlossen, die Abstellanlage Floridsdorf ist in Betrieb. Aus der Optimierung betrieblicher Kapazitäten und dem Risikomanagement ergaben sich Verschiebungen von Arbeiten und geänderte Bauabläufe ohne Auswirkungen auf die Dauer der wesentlichen Sperren.

Die Infrastrukturplanung für den Ausbau der Nordwestbahn wurde beauftragt, für die Laaer Ostbahn verschiebt sie sich auf 2030.

Hauptabschnitte	Terminfortschritt
Wiener Stammstrecke	55 %
Abstellanlage Wien	100 %
Südbahn	50 %
Nordwestbahn	100 %

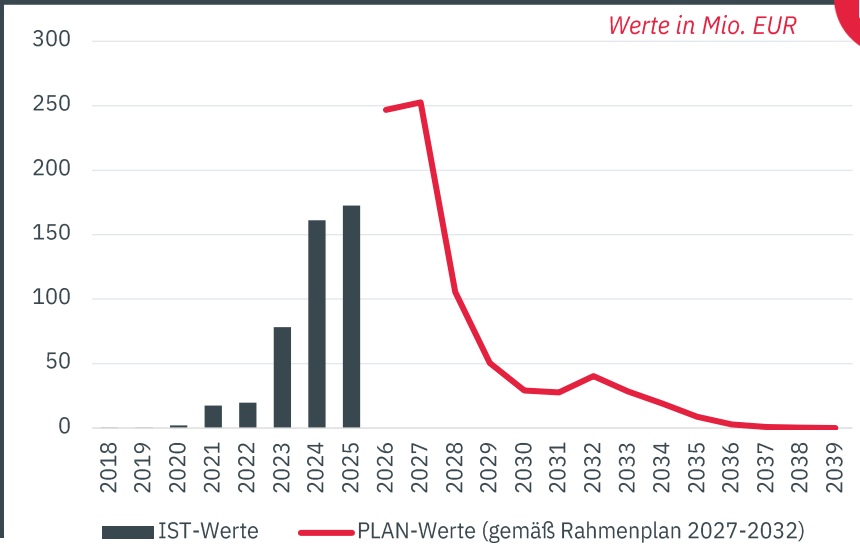
FAZIT – TERMINE

Die Beschaffung der Bauleistungen erfolgt plangemäß, die Bauarbeiten schreiten intensiv voran. Schwierige Bedingungen im Nordabschnitt der Stammstrecke und eine spätere Implementierung des automatischen Warnsystems führen zu Restarbeiten nach dem Jahr 2027. Die Terminsituation ist herausfordernd, mit den gesetzten Maßnahmen nach Einschätzung der SCHIG mbH aber beherrschbar. Die Phase der ersten Teilinbetriebnahme ETCS Level 2 only des Nordabschnitts der Stammstrecke im August 2026 ist äußerst anspruchsvoll. Der Projektfortschritt und die Terminentwicklung sind gemäß vorliegenden Unterlagen nachvollziehbar und plausibel. Gesetzte Risikomanagementmaßnahmen sind aus Sicht der SCHIG zweckmäßig.

KOSTEN

ECKDATEN

Rahmenplan	
2025-2030	**1.283,6**
2027-2032	**1.263,6**
PLAN-Wert 2025	**164,9**
IST-Wert 2025	**172,5**
∑ IST-Wert bis 2025	**451,2**



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/PLAN

Die Bestelländerung betrifft Erneuerungen des Bestands in der Hst. Traisengasse. Die Projektkostenänderungen umfassen im Wesentlichen aktualisierte Kostenansätze für bauliche und verkehrliche Maßnahmen sowie Vergabeergebnisse, Endabrechnungen fertiggestellter Teilleistungen sowie Abschätzungen zu Restarbeiten für die Stammstrecke und die Abrechnung abgeschlossener Planungs- und Bauleistungen für die Südbahn.

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Bestelländerung
- Projektkostenänderung



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/IST (2025)

Vom Planwert abweichende IST-Kosten resultieren insbesondere aus Quotenverschiebungen in das Jahr 2025 aufgrund von Änderungen im Bauablauf der Stammstrecke und Südbahn zur Risikominderung in späteren Bauphasen, aus der Abrechnung fertig gestellter Planungs- und Bauleistungen und aus tatsächlichen Vergabeergebnissen. Eingetretene Baugrundrisiken in Wiener Neustadt tragen zur Überschreitung des Planwerts bei. Reduzierend auf die IST-Kosten 2025 wirken die Anpassung des Planungszeitplans für den Ausbau Stockerau – Retz und die Verschiebung des Ausbaus der Passage Matzleinsdorfer Platz, die zugehörigen Quoten verschieben sich auf einen späteren Zeitpunkt.

FAZIT – KOSTEN

Die aktualisierten Projektkosten für den RP 2027-2032 berücksichtigen die Vergabeergebnisse wesentlicher bautechnischer Lose für die Abschnitte Mitte und Süd der Stammstrecke und für den Knoten Wiener Neustadt sowie aktualisierte Kosten für die Ausrüstung der Strecken. Mit den erfolgten Vergaben reduziert sich das Marktpreisrisiko. Die Änderungen zeitlicher Rahmenbedingungen bilden sich in den Projektkosten ab. Nach Meinung der SCHIG mbH sind die Potentiale für Kosten- und Risikoreduktionen im RP 2027-2032 in hohem Maße ausgeschöpft. Die Entwicklungen der PLAN-Kosten und der IST-Kosten sind gemäß vorliegenden Unterlagen nachvollziehbar und plausibel.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Das Bauprojekt Wiener Schnellbahn Stammstrecke umfasst auch ein für die S-Bahn-Strecke 2027 nicht relevantes Teilprojekt des ESTW Matzleinsdorf (Innen- und Außenanlage). Dieses ist im RP 2027-2032 für die Zeit von 2027 bis 2038 geplant.