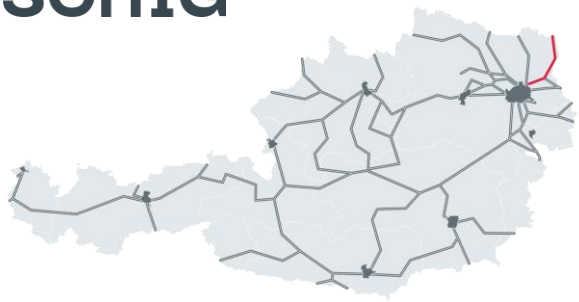
SCHIG



SÜßENBRUNN – BERNHARDSTHAL
Ausbau Bestandsstrecke (Nordbahn)

Auf der 66 km langen, zweigleisigen ÖBB-Hochleistungsstrecke erfolgt neben einer Modernisierung von Verkehrsstationen und einer Verdichtung des Schnellbahntakts eine Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhung.

Veröffentlichung: Oktober 2026

PROJEKTSTATUS

Südabschnitt

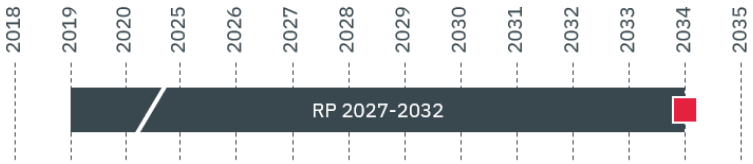
- Abschluss Hauptarbeiten Ende 2026
- Einreichung Unterlagen für Teil-Betriebsbewilligung Ende Jänner 2027
- Restarbeiten ab 2028
  - Bf. Süßenbrunn, Gleis 2 inkl. Unterbau
  - Bf. Strasshof, Unterbausanierung inkl. Entwässerung Weiche 69 und 70
- Geschwindigkeitsanhebung von 120 km/h auf 160 km/h nach Vorliegen rechtskräftiger Bescheid Teilbetriebsbewilligung (voraussichtlich Ende 2027)
- Bescheid Betriebsbewilligung Gesamtvorhaben soll im Jahr 2028 vorliegen

Nordabschnitt

- Vorarbeiten im Herbst 2025 begonnen
- Komplettsperre Bereich Dürnkrut – Staatsgrenze n. Bernhardsthal in den Jahren 2031 und 2032
- Adaptierung Bahnhofskonfiguration in den Bf. Angern, Dürnkrut, Drösing und Hohenau

TERMINE

Stand Juni 2026



Die Hauptarbeiten im Südabschnitt werden bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids zur Teilbetriebsbewilligung ist die Anhebung der Geschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h geplant.

Im Nordabschnitt wurde entgegen den bisherigen Überlegungen eine Komplettsperre für den Bereich Dürnkrut – Staatsgrenze n. Bernhardsthal im Bauabwicklungskonzept berücksichtigt. Ein lokaler Schienenersatzverkehr sowie ein Umleitungsverkehr über die Nachbarstaaten Tschechien und Slowakei sind für den Zeitraum der Komplettsperre (2031 und 2032) erforderlich und befinden sich zum Stichtag in Bearbeitung bzw. Abstimmung.

Projektabschnitt	Fertigstellungsgrad
Abflachung Nordschleife	100 %
Südabschnitt	95 %
Nordabschnitt	10 %

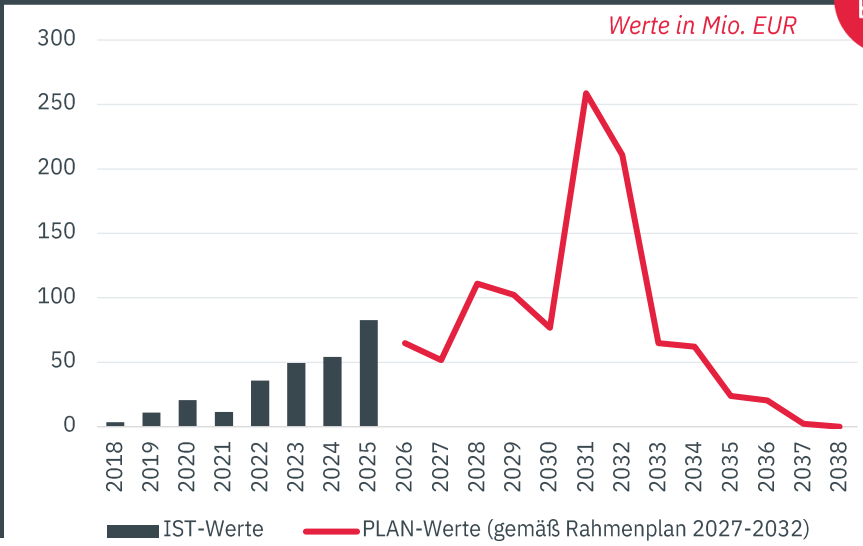
FAZIT – TERMINE

Das aktualisierte Bauabwicklungskonzept des Nordabschnitts hat im RP 2027-2032 Berücksichtigung gefunden. Hervorzuheben ist, dass die geplante Komplettsperre in den Jahren 2031 und 2032 im Bereich Dürnkrut – Staatsgrenze n. Bernhardsthal wesentliche Vorteile für eine effiziente Bauabwicklung bietet, gleichzeitig jedoch erhöhte Anforderungen an die Stabilität der Rahmenbedingungen sowie den damit verbundenen hohen Personal- und Maschineneinsatz stellt. Durch das adaptierte Bauabwicklungskonzept wird zudem eine frühere Fertigstellung des Projekts angestrebt. Gegenüber dem im RP 2025-2030 hinterlegten Bauabwicklungskonzept, welches eine Fertigstellung im Jahr 2036 berücksichtigt, soll nunmehr das Ende der Baumaßnahmen bereits im Jahr 2034 erfolgen.

KOSTEN

ECKDATEN

Rahmenplan	
2025-2030	**1.415,0**
2027-2032	**1.320,5**
PLAN-Wert 2025	**76,4**
IST-Wert 2025	**82,8**
∑ IST-Wert bis 2025	**268,8**



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/PLAN

Das adaptierte Bauabwicklungskonzept im Nordabschnitt reduziert durch angepasste Jahresquoten und eine um zwei Jahre verkürzte Bauzeit die Vorausvalorisierung. Die Komplettsperre ermöglicht zudem Einsparungen im Bereich Baustellensicherung, Hilfsbrücken, provisorischen Bahnsteige usw. Demgegenüber führen die Anpassung der Preisbasis von 2024 auf 2026 sowie Änderungen der Bahnhofskonfigurationen zu einer Anhebung der Kosten.

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Bestelländerung
- Projektkostenänderung



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/IST (2025)

- zusätzliche Planungsleistungen zur Erlangung notwendiger Genehmigungen
- Überarbeitung des Bauabwicklungskonzepts für den Nordabschnitt und Anpassungen der Bahnhofskonfiguration in den Bf. Angern, Dürnkrut, Drösing und Hohenau
- ursprünglich für das Jahr 2026 vorgesehene Leistungen mussten in das Jahr 2025 vorgezogen werden
- archäologische Funde im Nordabschnitt führten zu erweiterten Grabungsarbeiten

FAZIT – KOSTEN

Im Südabschnitt blieben die Kosten weitgehend stabil. Im Nordabschnitt hingegen kam es im Zuge des RP 2027-2032 aufgrund des adaptierten Bauabwicklungskonzepts zu Kosteneinsparungen bzw. Anpassungen der Jahresquoten. Insbesondere die Komplettsperre im Bereich zwischen Dürnkrut und der Staatsgrenze n. Bernhardsthal in den Jahren 2031 und 2032 stellt einen zentralen Bestandteil der Bauabwicklung dar. Die Quoten der Jahre 2031 (rund 260 Mio. EUR) und 2032 (rund 210 Mio. EUR) unterstreichen die intensive Bauphase in diesem Zeitraum.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Die zweijährige Komplettsperre birgt ein erhöhtes Termin- und Ressourcenrisiko. Insbesondere könnten Materialengpässe aufgrund der parallelen Abwicklung anderer Großprojekte sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit benötigter Groß- und Spezialbaumaschinen Auswirkungen auf den Baufortschritt und die Einhaltung des Terminplans mit sich bringen.