



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend

ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022

Allgemeines

Eine moderne Verkehrspolitik für Menschen muss sich sowohl am Verkehrsbedarf der Wirtschaft als auch an den sozialen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen sowie an den Zielen des Umweltschutzes und des Schutzes von Leben und Gesundheit orientieren, um so die Lebensqualität in Österreich insgesamt steigern zu können. Dabei ist auf die jeweiligen Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger zu achten. Durch eine sinnvolle intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger kann eine Optimierung des Verkehrssystems erreicht und ein effizientes Ausnützen der vorhandenen Kapazitäten ermöglicht werden.

Das Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Infrastruktur und Verkehr u.a. vor, dass die bereits in den letzten Regierungsperioden begonnene Schieneninfrastrukturoffensive auf Grundlage des Zielnetzes fortgeführt wird. Demgemäß wird mit dem Rahmenplan 2017 – 2022 das bereits mit den Rahmenplänen 2013 – 2018, 2014 – 2019 und 2016 – 2021 festgelegte Investitionsprogramm fortgeschrieben.

Wie im Regierungsprogramm festgehalten ist, benötigt Österreichs leistungsfähige Volkswirtschaft eine funktionierende und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur und es ist vorgesehen, dass der ÖBB-Rahmenplan im Hinblick auf den Mobilitätsbedarf von Wirtschaft und Bevölkerung weiterentwickelt wird. Ein hochqualitativer Öffentlicher Verkehr ist ein wirtschaftspolitischer Standortfaktor, eine wesentliche Voraussetzung für Mobilität und dient der sozialen Gerechtigkeit.

Der Schienenverkehr ist wesentlicher Bestandteil, um das Verkehrswachstum der Zukunft ökonomisch, effizient und ökologisch verträglich abwickeln zu können. Deshalb sind Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsvermögen der Schiene weiter zu stärken.

Bei der Erstellung der Prioritäten des ÖBB-Rahmenplanes 2017 – 2022 wurde analog zu den vergangenen Perioden nach folgenden grundsätzlichen Kriterien vorgegangen:

- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

Ausbau des Schienennetzes

Der sechsjährige Rahmenplan für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur wird jährlich jeweils um ein Jahr ergänzt und auf den neuen Zeitraum angepasst. Dabei ist auf die Festlegungen des Zielnetzes 2025+ Bedacht zu nehmen. Dieses Zielnetz 2025+ wurde für den Bereich der ÖBB-Infrastruktur von den ÖBB als Konzernprojekt erarbeitet und mit der damaligen Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und dem damaligen Bundesminister für Finanzen abgestimmt. Im Zielnetz 2025+ wurden die Erfordernisse für einen systemadäquaten Ausbau der Schieneninfrastruktur der ÖBB definiert, um die nachfolgend angeführten primären Ziele zu erreichen:

- Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplanes im Personenverkehr,
- Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit dem Ziel, einen erhöhten Modal-Split nach Ausbau der großen Achsen und Terminals zu erreichen,
- Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung und damit zur klimapolitisch notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

Das Zielnetz 2025+ berücksichtigt daher überwiegend Maßnahmen auf nachfragestarken Relationen und Streckenabschnitten, welche in mehreren Phasen umgesetzt werden sollen. Die Umsetzungsschwerpunkte liegen nach derzeitiger Planung in der Errichtung des Systems Südbahn, dem Bau des Brennerbasistunnels und der Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels. Das System Südbahn umfasst den Hauptbahnhof Wien, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Semmering Basistunnel, den Umbau des Bahnhofes Graz sowie den Bau der Koralmbahn und den Ausbau zwischen Graz und Spielfeld. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht werden, große Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut sowie in qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bestandsnetz investiert werden.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes für die Periode 2017 - 2022 erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes 2017 - 2022 wurde im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode für den Zeitraum ab 2017 in erster Linie die Zielsetzung verfolgt, das bisherige Bauprogramm einschließlich der großen Achsen fortzuführen.

Die Prioritäten bei der Erstellung des Rahmenplans 2017 – 2022 sind:

- Fortführung laufender Projekte mit den Schwerpunkten Südstrecke, Brennerachse, Weststrecke, Bahnstationsmodernisierungen und Güterterminals
- Reinvestitionen in das Bestandsnetz (Qualitäts- und Sicherheitslevel halten)
- Investitionen in die Sicherheit bzw. aufgrund gesetzlicher Vorgaben (z.B. Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKVO) Neu)
- Maßnahmen für die Kunden (z.B. Barrierefreiheit)
- Investitionen für Kapazitätssteigerungen
- Rationalisierungsinvestitionen

Gleichzeitig wurde angestrebt, die vorgesehenen Realisierungszeiträume für die einzelnen Projekte möglichst beizubehalten. Dabei wurden die obigen Kriterien sowie die bereits bei der Erstellung der vorangegangenen Rahmenpläne verfolgten strategischen und operativen Ziele, wie insbesondere

- die Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen,
- die zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten,
- die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz und
- die Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

beachtet.

Was den Brenner Basistunnel (BBT) betrifft, so werden die Arbeiten fortgeführt. Bereits am 10. Juli 2007 in Wien wurde als Bekenntnis zu einer leistungsfähigen Transportalternative im Vergleich zur Straße ein Memorandum of Understanding (MoU) abgeschlossen und eine weitere Absichtserklärung, welche die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Verpflichtungen der beteiligten Projektpartner näher ausformuliert, wurde im Mai 2009 von den Staaten Österreich, Deutschland und Italien, den Ländern/Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona, sowie den Eisenbahnunternehmen unterzeichnet. Am 18. April 2011 erfolgte der Beschluss zum Eintritt in die Phase III des Projektes, womit die Realisierung wesentlicher Bauaktivitäten des BBT angelaufen ist.

Bereits in den Jahren 2008 und 2013 wurden seitens der Europäischen Kommission Österreich und Italien TEN-Fördermittel für den BBT in Höhe von 50 % der Investitionskosten der Phase IIa sowie 27 % bzw. 30 % der Phase III zugesprochen, wovon die Hälfte auf Österreich entfällt. Diese Zuschüsse betrafen die Investitionen im Zeitraum bis Ende 2015. Für den Zeitraum 2016 bis 2019 wurde von der Europäischen Kommission eine Bezuschussung aus der Connecting Europe

Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten zugesprochen.

Den im Rahmenplan 2017 - 2022 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage des Bauzeitplans für den BBT liegen dem Rahmenplan 2017 - 2022 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 8,7 Mrd. € (Preisbasis 2016) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10 Mrd. € zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).
- Der 50%ige Anteil Österreichs ist zur Gänze im ÖBB-Rahmenplan abgebildet. Abgesehen von den Bundeszuschüssen erfolgt die Finanzierung durch die Querfinanzierung auf der Brennerachse, die EU-Zuschüsse der Europäischen Kommission sowie durch Beiträge des Landes Tirol.
- Durch Optimierungen des Projekts werden Einsparungen bei den Errichtungskosten erzielt.

Entsprechend dem geltenden Bauzeitplan für den BBT, zu welchem sich die österreichische Bundesregierung bekennt, sind folgende Eckpunkte für das BBT-Projekt vorgesehen:

- Fortführung der Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und vertieften Erkundung, die 2011 gestartet wurden.
- Mit der Errichtung der Hauptbaulose wird ab 2016 begonnen.
- Die Inbetriebnahme des BBT ist für 2026 geplant.

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2017 - 2022 der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist für die Periode bis 2022 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 15,2 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestanchen umgesetzt werden soll:

Detailaufstellung:

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen (in Mio. €)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	1.688,7	2.003,9	2.161,4	2.310,0	2.241,7	2.290,8
Investitionen BBT	163,4	330,8	493,7	507,4	506,7	503,9
Summe Investitionen	1.852,1	2.334,7	2.655,2	2.817,4	2.748,4	2.794,7

Die im Rahmenplan der ÖBB enthaltenen wesentlichen Neu- und Ausbautvorhaben finden sich in den Beilagen 1 und 2, die als Information beigegeben sind. Die darin enthaltenen Angaben zu Baubeginn, Inbetriebnahmen sowie Investitionsvolumina sind Planwerte, deren Einhaltung von behördlichen Bewilligungsverfahren, Grundeinlösen, Unvorhergesehenem bei der Bauabwicklung etc. abhängig ist.

Kosteneinsparungen

Im Vergleich zum Rahmenplan 2016 bis 2021 entsteht in der Rahmenplanperiode 2017 bis 2022 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln. Im Zeitraum 2017 bis 2022 wurden im Vergleich zum Rahmenplan 2016 bis 2021 Einsparungen in Höhe von rund 296 Mio. € bei den Investitionen vorgenommen.

Entsprechend dem Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode werden Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen, insbesondere durch Überprüfung von Normen und Vorschriften weitergeführt. Zur Realisierung der in den Regierungsprogrammen 2007 - 2010 sowie im Regierungsprogramm 2008 - 2013 verankerten quantitativen Einsparungspotenzials von mindestens 10 % wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG bereits nach Genehmigung des Rahmenplanes 2007 - 2012 das Projekt „Effizienzsteigerungsprogramm“ gestartet.

Das Effizienzsteigerungsprogramm bezog sich auf die Projekte des Rahmenplanes 2007 - 2012, für welche Kosteneinsparungen für die Jahre 2007 bis 2012 abgeschätzt wurden. In weiterer Folge wurden in den Projektkosten noch nicht berücksichtigte Einsparungspotenziale in den jeweiligen Anlagen 3 zu den Vereinbarungen gemäß § 43 Bundesbahngesetz (alt) bzw. § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ausgewiesen. Die laufend durchgeführten monetären Nachweise belegen die Erreichung der ursprünglich abgeschätzten Kosteneinsparungen.

Im Sinne einer Neukonzeption des Effizienzsteigerungsprogrammes wurde bereits im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2013 - 2018 die quantitativ orientierte, monetäre Nachweisführung von Kosteneinsparungen durch eine qualitative Nachweisführung (z.B. in Form von Checklisten, um eine effiziente Planung im jeweiligen Projekt nachzuweisen) ersetzt, wobei bereits identifizierte Kosteneinsparungsmaßnahmen sowie die weitere Generierung neuer Einsparungspotenziale in den Kernprozessen und im Richtlinien- und Normenwesen der ÖBB-Infrastruktur AG verankert werden. Der Übergang zu einer qualitativen Nachweisführung erfolgte für den Bereich der Reinvestitionen bereits im Jahr 2012. Im Bereich der Erweiterungsinvestitionen erfolgte dieser Übergang im Jahr 2013.

Beilage 1: ÖBB-Rahmenplan 2017 - 2022

Beilage 2: Baubeginn und Inbetriebnahme wesentlicher Neu- und Ausbautvorhaben

RAHMENPLAN 2017-2022

Investitionen und Instandhaltung

Planquoten vorausvalorisiert

**Aggregierte Darstellung der Investitionen nach Bundesländern gem. Vereinbarung BMVIT
mit Detailvorhaben**

Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung

Investitionen

ausgehend von Preisbasis 01.01.2016 mit 2,5% vorausvalorisiert

Rahmenplan 2017-2022
ausgehend von Preisbasis 01.01.2016 mit 2,5% vorausvalorisiert
(Werte in Mio EUR)

Land	Ebene	BMVIT	Vorhaben	2017-2022 v	Summe v	bis 2015	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022 v	2023ff v
			BA2304: Linz Kleinnünchen - Linz Vbf Gleisdreieck (Signalbrücke), 4-gleisiger Ausbau, Planung	6,2	6,7			0,1	1,3	1,5	1,8	1,4	0,1	0,5
			AMV001: Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Mittelanlage, Durchbindung 4-gleisige Westbahn, Bau	3,6	308,6								3,6	305,0
			NAJ311: Linz Vbf Gleisdreieck (Signalbrücke) - Linz Hbf., 4-gleisiger Ausbau, Bau	19,7	115,3	81,0	14,6	16,2	3,0	0,4				
			Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	42,9	43,4	0,5	0,9	11,7	14,5	15,8				
			Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	429,7	997,3	18,0	15,4	17,4	27,0	82,3	117,6	110,8	74,5	534,2
			PE3035: Linz Hbf. Westseite (Bereich Autobahnring), Planung	0,2	3,3	2,8	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			PE304: Linz Hbf. Westseite (Bereich Autobahnring); Bau	148,9	243,9	5,9	8,7	1,8	6,5	21,4	40,7	38,8	39,7	95,0
			2260: Linz - Jetzting, 4-gleisiger Ausbau, Planung	42,6	59,6	5,9	8,7	4,3	4,6	23,8	9,8	2,4	2,4	6,4
			2250: Jetzting - Marchtrenk, 4-gleisiger Ausbau, Planung	123,1	139,7	6,8	3,4	3,5	8,8	21,1	50,3	39,3	33,2	424,2
			NAA250: Linz - Offenring (e); 4-gleisiger Ausbau, Bau	71,0	495,2	2,5	3,1	7,7	7,1	13,0	7,0	7,7	1,6	6,1
			2240: Marchtrenk - Wels Hbf. - Wels Hbf. 4-gleisiger Ausbau, Planung	44,0	55,6	2,5	3,1	7,7	7,1	13,0	7,0	7,7	1,6	6,1
			Wels Vbf; Terminal	34,6	34,8	0,2	0,2	3,6	21,5	9,5				
			Wels - Passau; Ausbau Bestandsstrecke	63,9	204,9	127,6	13,5	3,5	11,4	13,0	16,2	12,6	7,2	
			Linz - Seitzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	37,5	57,8	14,6	1,1	0,2			2,9	15,0	19,5	4,6
			Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	75,5	75,6		0,2	5,2	13,5	14,3	14,8	17,9	9,8	
			Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung		1,2									
			Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS	31,4	31,4			1,1	8,7	10,1	9,2	2,3		
			Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	11,8	11,8				0,2	3,1	4,6	3,9		
			Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	11,8	11,8				0,2	3,1	4,6	3,9		
			Linz - Seitzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	17,2	36,2	0,0	19,0	10,0	0,5		6,7			
			Linz - Seitzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	17,2	36,2	0,0	19,0	10,0	0,5		6,7			
			Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf. Ausbau Bestandsstrecke	7,1	221,0	210,4	2,5	5,5	1,5					1,0
			Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf. Ausbau Bestandsstrecke	2,2	41,0	36,7	1,1	1,7	0,5					1,0
			Salzburg Hbf - Freilassing; 3-gleisiger Ausbau (Nahverkehrsusbau)	4,9	180,0	173,7	1,4	3,9	1,0					
			Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	707,1	1.562,6	761,7	42,1	45,2	67,7	139,1	188,5	168,2	98,4	51,6
			PE8005: Bruck a.d.Mur - Graz; Bahnhofsumbauten, Infrastrukturentwicklung und Planung	174,8	204,9	8,0	9,5	25,7	20,4	38,1	40,9	29,5	20,1	12,7
			BAP010: Mxmitz-Bärenschützklamm; Bahnhofsumbau, Bau	3,2	10,0	5,1	1,8	0,3	0,9	1,4	0,6	0,6	0,2	0,2
			PE0302: Frohnleiten; Bahnhofsumbau, Bau	49,3	49,5	0,5	7,6	24,6	0,1	0,6	16,4	23,9	8,2	0,2
			PE0303: Peggau-Deutschnitz; Bahnhofsumbau (Phase 2); Bau	69,0	77,1	0,5	7,6	24,6	17,2	20,8	6,4	4,5	1,1	12,5
			BAP004: Gratwein-Gratkorn; Bahnhofsumbau, Bau	39,7	42,2	2,4	0,1	0,8	2,2	15,4	16,8	4,5	1,1	11,9
				13,6	26,1						0,7	1,1	1,1	12,5
			Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	191,6	994,6	753,7	32,7	12,7	29,3	23,3	55,6	46,7	24,0	16,6
			Graz - Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau	73,0	73,0			3,1	10,6	18,5	22,4	16,6	1,7	
			Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	267,8	290,1			3,6	7,4	59,1	69,6	75,4	52,6	22,3
			IAN702: Feldkirchen - Weitendorf (Flughafenast); 1. Stufe, Bau	253,8	273,7			3,6	7,4	59,1	68,5	71,9	43,2	19,9
			NAN703: Feldkirchen - Weitendorf, Anbindung Terminal Weitendorf, Bau	13,9	16,4						1,1	3,4	9,4	2,4
			Staatsgrenze n. Kufstein - Schafftenau; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	2679,9	5250,4	518,9	238,1	200,6	382,5	535,7	529,6	521,7	509,8	1813,4
			Staatsgrenze n. Kufstein - Schafftenau; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	10,0	18,3	0,6	0,7	0,7	1,2	1,9	1,5	2,3	2,4	7,0
			Schafftenau - Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	28,9	30,4	1,4	0,2	1,9	6,6	7,0	4,7	5,2	3,4	

Rahmenplan 2017-2022
ausgehend von Preisbasis 01.01.2016 mit 2,5% vorausvalorisiert

(Werte in Mio EUR)

Land	2017-2022 v	Summe v bis 2015	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022 v	2023ff v
Ebene BMVIT of Vorhaben	24,4	24,6	0,2	1,0	1,2	5,5	9,2	7,5		
Schwarz; Bahnhofsumbau										
Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	11,9	15,1	0,5	2,7	3,6	5,0	1,1			
Brenner-Basistunnel	2.505,8	4.958,7	453,4	220,4	330,8	493,7	507,4	506,7	503,9	1.779,0
Seefeld in Tirol; Attraktivierung Verkehrsstation	22,3	26,2	0,1	3,8	9,7	9,6	3,1			
Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	76,6	149,6	62,9	10,1	21,8	19,5	5,7	0,1	0,1	
Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Ziegleisbremsen und ARKOS		27,4								27,4
V	162,6	316,4	124,5	29,2	42,8	41,7	39,4	32,6	4,4	1,6
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	19,5	70,0	41,9	8,6	6,2	4,3	5,8	3,2		
Wolfurt; Terminal, Ausbau	35,8	62,0	14,2	12,0	15,7	19,0	1,1			
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	107,4	184,3	68,4	8,5	20,9	18,4	32,6	29,5	4,4	1,6
V/ILiechtenstein	35,9	159,3	5,9	0,3	0,5	0,4	2,8	8,3	23,9	117,2
Feldkirch - Staatsgrenze nächst Nendeln; Nahverkehrsausbau	35,9	159,3	5,9	0,3	0,5	0,4	2,8	8,3	23,9	117,2
W	241,5	480,6	14,2	3,6	38,3	50,7	20,5	23,6	22,1	86,3
Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	44,6	54,7		0,5	0,7	0,3	1,5	5,0	36,6	10,1
Ausbau Marchegger Ast	106,4	123,7	14,2	3,2	35,7	46,7	14,6	9,4		
BAM303: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Vollausbau, Bereich Wien, Bau	106,4	109,6	0,2	3,1	35,7	46,7	14,6	9,4		
BAJ301: Wien Hausfeldstraße; Maßnahmen im Zuge Errichtung U2, Bau		14,1	14,0	0,1						
Süßenbrunn - Bernhardthal; Ausbau Bestandsstrecke	29,7	29,7	0,0	0,1	1,2	3,4	10,1	11,2	3,7	
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	60,8	272,4		0,4	2,0	2,1	2,2	2,6	5,9	46,0
Ö	5.430,3	27.095,3	13.787,8	822,0	770,5	861,5	934,9	854,6	948,3	1.050,5
ETCS und Zugbeeinflussung	158,4	752,2	71,4	9,4	13,0	26,9	36,2	33,9	8,5	39,9
Betriebsfernsteuerzentralen	336,2	984,3	342,7	47,1	57,6	57,1	42,0	60,7	57,3	71,5
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	523,6	893,2	10,4	44,5	87,5	111,5	104,5	78,3	65,0	76,7
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	193,8	334,3	0,2	0,4	5,9	35,1	49,0	40,6	27,5	35,7
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit	48,8	65,8	1,2	15,8	20,3	19,3	9,3			
TKO917: Mobilfunk / Datennetze entlang der Strecke für Kunden	48,8	65,8	1,2	15,8	20,3	19,3	9,3			
Netzerfordernisse	104,8	1.054,7	55,9	13,1	-56,7	-13,2	40,1	-58,7	92,8	100,5
Projekte in Fertigstellung	43,9	7.058,8	6.961,5	53,4	16,0	9,1	9,9	5,3	3,6	
P&R, Lärmschutz	271,7	1.182,9	564,5	42,7	48,7	43,2	41,5	62,4	42,4	43,5
Paik und Ride	170,8	512,7	162,3	26,0	35,0	28,4	25,9	33,9	23,5	24,1
Lärmschutz	100,9	670,2	402,3	16,7	13,7	14,8	15,6	18,5	18,9	19,4
Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket	3.749,1	14.769,2	5.780,0	595,5	578,1	572,5	602,4	662,1	651,2	4.644,6
Gesamtergebnis	15.202	47.911	19.039	1.767	1.852	2.335	2.655	2.817	2.748	2.795
Neuaufnahmen										

Instandhaltung

Planwerte vorausvalorisiert

Rahmenplan 2017-2022
ausgehend von Preisbasis 01.01.2016 mit 2,5% vorausvalorisiert

(Werte in Mio EUR)

Prozess	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022 v
Instandsetzung	322,8	326,2	329,8	342,2	353,0	358,7	362,4
Inspektion/Wartung	166,0	175,7	180,8	188,5	187,9	191,0	197,4
Entstörung	46,9	48,5	50,4	52,9	53,2	53,6	55,5
Gesamtergebnis	535,7	550,5	561,1	583,5	594,1	603,3	615,3

Beilage 2:			
Rahmenplan 2017 - 2022 ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Brennerbasistunnel wesentliche Neu- und Ausbautvorhaben			
Ausbauabschnitt / Projekt	Bau-beginn (vsI.)	Inbetrieb- nahme (vsI.)	Invest
			2017 - 2022 in Mio. €
Brenner-Basistunnel	2011	2026	2.505,8
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2023	2.336,4
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2026	1.705,4
Ausbau Marchegger Ast	2009	2023	479,9
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2022	471,1
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2017	2026	429,7
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	2019	2023	267,8
Süßenbrunn - Bernhardthal; Ausbau Bestandsstrecke	2020	2026	224,4
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2023	174,8
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2020	107,4
Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	2006	2019	76,6
Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung	2017	2022	75,5
Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	2018	2022	73,1
Graz - Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau	2018	2021	73,0
Wels - Passau; Ausbau Bestandsstrecke	2005	2022	63,9
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2020	2025	60,8
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	2014	2023	54,7
Wien Meidling - Abzw. Altmanndorf; zweigleisiger Ausbau	2020	2023	44,6
Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	2018	2020	42,9
Ebenfurth; Errichtung Schleife	2021	2025	42,6
St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	2011	2017	38,5
Feldkirch - Staatsgrenze nächst Nendeln; Nahverkehrsausbau	2020	2025	35,9
Wolfurt; Terminal, Ausbau	2014	2018	35,8
Tulln; Bahnhofsumbau	2016	2019	35,5
Wels Vbf. Terminal	2017	2019	34,6
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	2010	2030	29,5
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2017	28,3
Schwaz; Bahnhofsumbau	2018	2020	24,4
Seefeld in Tirol; Attraktivierung Verkehrsstation	2016	2018	22,3
Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife	2018	2019	20,6
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2004	2020	19,5
Ybbs a.d. Donau - Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss)	2008	2017	15,1
Herzogenburg - Krems a.d. Donau; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	2022	2024	13,5
Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen	2016	2020	11,9
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigalbahn); Attraktivierung	2016	2021	11,8