

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Bundesrates  
Dr. Peter Raggl  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.654.675

16. November 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesrät\*innen Schachner, Genossinnen und Genossen haben am 20. September 2021 unter der **Nr. 3908/J-BR/2021** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Maßnahmen zur Erhaltung der Eisenbahnstrecken gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie viele Bahnlinien befinden sich derzeit in der Situation von einer Schließung bedroht zu sein?*
- *Wie viele Menschen sind von der Schließung dieser Bahnstrecken mittelbar oder unmittelbar betroffen?*

Die derzeit gültigen Verkehrsdienstverträge sichern ein Gesamtangebot an optimaler Daseinsvorsorge im Schienenpersonenverkehr für den Zeitraum bis 2028/2029 (bzw. in Einzelfällen bis 2034) ab. Sie sehen Angebotsverdichtungen auf zahlreichen Strecken vor. Die Vorinformationen zu aktuellen und bisherigen Vergaben sind auf der Homepage des BMK unter <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstvertraege.html> abrufbar.

Daraus ist ersichtlich, dass ein Weiterbetrieb der Bahnlinien, auf denen derzeit ein Personenverkehr stattfindet, auch zukünftig geplant ist.

Falls mit der Fragestellung die formelle Einstellung von Bahnstrecken gemeint sein sollte, so darf auf folgende gesetzliche Grundlage hingewiesen werden:

§ 28 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sieht den Antrag eines Eisenbahnunternehmens auf vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes vor, sofern die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist. Der Antrag auf

Einstellung erfolgt mit Vorlage entsprechender Unterlagen zur Begründung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit sowie in Nachreichungen zu Detailpositionen der wirtschaftlichen Betrachtung. Gemeinsam mit dem Antrag ist auch das Ergebnis einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessent:innensuche vorzulegen, dass Bemühungen um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos geblieben sind. Vor Erteilung der Bewilligung hat die zuständige Behörde den von der Einstellung der Strecke betroffenen Landeshauptleuten im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Anhörungsrechtes die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Im Rahmen dieser Anhörung kann der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau z.B. die berührten Gemeinden oder einzelne berührte Fachabteilungen des Amtes der Landesregierung einbeziehen und deren Interessen und Vorbringen in die Stellungnahme einfließen lassen. Bei Vorliegen der in § 28 EisbG genannten Voraussetzungen hat die Behörde die Einstellung zu genehmigen. Einen Ermessensspielraum sieht das Gesetz diesbezüglich nicht vor. Als Behörde zuständig ist für das Einstellungsverfahren von Haupt- und Nebenbahnen die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, im Fall von Straßenbahnen (einschließlich Oberleitungs-Omnibusse) der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau.

Derzeit ist im Zuständigkeitsbereich des BMK kein Einstellungsverfahren anhängig.

### Zu Frage 3:

- *Welche Projekte sind in Planung, bei denen neue Eisenbahnstrecken geschaffen werden?*

Folgende Projekte sind derzeit in Planung bzw. in Umsetzung, bei denen neue Eisenbahnstrecken oder längere neue Abschnitte von Eisenbahnstrecken geschaffen werden:

Im Bereich der **ÖBB-Infrastruktur AG** gem. ÖBB-Rahmenplan 2021-2026:

In Umsetzung:

- Brenner-Basistunnel
- Graz - Klagenfurt; Koralmbahn
- Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)

In Planung:

- Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke
- Staatsgrenze n. Kufstein - Schafteuau; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal
- Schafteuau - Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal
- Ebenfurth; Errichtung Schleife
- Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke

Im Bereich von **Stadt-Regionalbahnen**, die vom Bund mittels Vereinbarungen gem. Artikel 15a B-VG bezuschusst werden:

- Regionalstadtbahn Linz (in Planung)
- Regionalbahn Tiroler Zentralraum, Abschnitt Rum (in Bau)

Im Bereich der **U-Bahn Wien** die vom Bund mittels Vereinbarung gem. Artikel 15a B-VG bezuschusst wird:

- 4. Ausbaustufe U-Bahn Wien (in Bau)

Im Bereich der **Privatbahnen**, die vom Bund auf Grundlage des Privatbahngesetzes bezuschusst werden:

- Verlängerung der Salzburger Lokalbahn Richtung Süden (in Planung)

- Regionalbahn Tiroler Zentralraum, Abschnitt Völs (in Planung)

#### Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Unterstützungsmaßnahmen werden Sie setzen, um in den Bundesländern für einen Erhalt der Bahnlinien einzutreten und diesen zu attraktivieren?*
- *Welche Maßnahmen setzen Sie generell, um einen Ausbau der Sekundärbahnen zu beschleunigen und einen Rückbau dieser zu verhindern?*

#### **Betreffend ÖBB-Strecken**

Der im Herbst dieses Jahres beschlossene Rahmenplan sieht umfangreiche Investitionen in Nebenbahnen am ÖBB-Netz vor. Aufgrund der regionalen Bedeutung der Strecken ist eine Mitfinanzierung der Länder bei Investitionen in die Regionalbahnen erforderlich. Die geplanten Maßnahmen zur Attraktivierung der Regionalbahnstrecken sind deshalb auf Basis von Übereinkommen inhaltlich und auch in ihrer zeitlichen Umsetzung mit den Bundesländern abgestimmt.

Mit den Investitionen werden die Bahnstrecken attraktiviert, Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert, regionale Mobilitätshubs für flächendeckendes ÖV-Angebot geschaffen, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen erhöht und zeitgemäße Kundeninformationssysteme installiert. Für nähere Informationen zum Ausbau der Regionalbahnen darf auf das Informationsportal der ÖBB-Infrastruktur AG hingewiesen werden: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/regionalbahnen>

#### **Betreffend Privatbahnen**

Die Privatbahnen im Sinne des Privatbahngesetzes befinden sich meist im Eigentum der regionalen Gebietskörperschaften. Das Ziel des BMK ist, im Rahmen der Privatbahnfinanzierung eine Mitfinanzierung für diese Strecken sicherzustellen, um deren nachhaltige Weiterentwicklung zu gewährleisten.

Für die Bundesfinanzierung ab 2021 stehen mehr als 3,5-mal so viele Mittel zur Verfügung als im Jahr 2019. Damit können die erforderlichen Investitionen in diesem Bereich zügig umgesetzt werden.

Mein Ressort leistet damit eine wesentliche Unterstützung, dass die Privatbahnstrecken nicht nur erhalten, sondern auch ausgebaut und attraktiviert werden können.

#### Zu Frage 6:

- *Wie viele Bahnstrecken werden bis 2025 geschlossen bzw. neu eröffnet?*

Wie ich schon in der Beantwortung zu den Fragepunkten 1 und 2 ausgeführt habe, sind im BMK derzeit keine Einstellungsverfahren von Bahnstrecken anhängig.

Im Folgenden wird ein Überblick über die wichtigsten am ÖBB-Netz geplanten Inbetriebnahmen bis 2025 gemäß Rahmenplan 2021-2026 gegeben:

#### **Neubaustrecken am ÖBB-Netz**

2023

- Teilinbetriebnahmen der Koralmbahn im Kärntner Bereich, mit denen gleichzeitig auch die alten Streckenabschnitte außer Betrieb genommen werden (Lavanttal – Aich-Wiederndorf und Mittlern – Grafenstein)

2025

- Vollenbetriebnahme der gesamten Koralmbahn inkl. des 2-gleisigen Abschnittes des Flughafenastes Feldkirchen – Weitendorf.

## Ausbaustrecken am ÖBB-Netz

2021

- Inbetriebnahme Ausbau Lustenau – Lauterach (2-gleisiger Ausbau zwischen Hard und Lauterach)
- Inbetriebnahme 3-gleisiger Ausbau Steindorf bei Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf

2023

- Inbetriebnahme Pottendorfer Linie zweigleisiger Ausbau Meidling - Altmannsdorf
- Teilinbetriebnahme zweigleisiger Ausbau Parndorf – Kittsee (Phase 1 - selektiv zweigleisiger Abschnitt),
- Inbetriebnahme Pottendorferlinie zweigleisiger Ausbau Münchendorf-Wampersdorf (größtenteils in neuer Trassenlage; gleichzeitig Außerbetriebnahme des alten Streckenabschnittes)

2024

- Vollinbetriebnahme zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau - Marchegg

### Zu Frage 7:

- *Wie hoch ist die Gesamtkilometerzahl im Bereich von Bahnstrecken heute und wie verändert sich diese bis 2025?*

Die Schienen-Control GmbH erhebt jährlich die Länge des Bahnnetzes in Österreich (ÖBB-Netz + Privatbahnen). Die Ergebnisse sind in den jeweiligen Jahresberichten dokumentiert.

Die aktuellsten Zahlen betreffen das Jahr 2020 (siehe Jahresbericht 2020 der Schienen-Control GmbH unter [https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht-2020\\_Web.pdf](https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht-2020_Web.pdf), Seite 89). Demnach hat das österreichische Schienennetz eine Baulänge von 5.650 Kilometern (ohne touristische Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen).

Für das ÖBB-Netz wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der oben genannten Inbetriebnahmen sowie der voraussichtlich für 2021 geplanten Übertragung der Strecke Haiding - Aschach an das Land Oberösterreich eine Prognose über die Änderung der Netzlängen erstellt:

- ÖBB-Streckenkilometer heute: 4.970 km (Baulänge 2020)
- ÖBB-Streckenkilometer 2025: ca. 5.013 km (Baulänge Prognose ÖBB-Infra/GB AM)

### Zu den Fragen 8 und 9:

- *Welche Alternativen zur Eisenbahn sehen Sie für eine Anbindung des öffentlichen Raums durch den öffentlichen Personennahverkehr? Inwiefern fördern Sie den Ausbau derselben?*
- *Setzen Sie Maßnahmen zur erneuten Anbindung von stillgelegten oder renaturisierten Bahnstrecken?*
  - a. Wenn ja: Welche?*
  - b. Wenn ja: Bis wann werden diese umgesetzt sein?*
  - c. Wenn nein: Warum nicht?*
  - d. Wenn nein: Welche Alternativen bieten Sie an?*

Es bedarf in den kommenden Jahren einer gesamthaften Betrachtung unterschiedlicher Mobilitätsformen, um für die jeweilige Situation die angepasste Mobilitätslösung zu finden: Schie-

nenverkehr, Busverkehre oder bedarfsgerechte Mikro-ÖV Verkehre als Ergänzung zum fahrplangebundenen ÖV. Damit kann eine optimale Vernetzung von Stadt und Land gelingen. Dazu sollen in Zukunft Multimodale Mobilitätsknotenpunkte, die in der Stadt, im Stadtumland und am Land als Drehscheiben fungieren, gestärkt werden. Sie bieten eine erhöhte Umsteigequalität, verbesserte Fahrgastinformationssysteme, Abstellflächen für Sharing-Angebote und andere neue Mobilitätsdienstleistungen, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge und Abholterminals für Online-Bestellungen.

Alle Regionen können nicht sinnvoll nur mit einem klassischen öffentlichen Verkehrsangebot abgedeckt werden. Ein effizientes öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot bedarf daher einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise bzw. einer integrierten Planung und Organisation von klassischem öffentlichem Verkehr mit Mikro-ÖV-Systemen und Sharing-Angeboten wie Car-, Bike-, Cargobike-, Scooter- und Ride-Sharing.

Mittels alternativer Bedienungsformen soll die Versorgung im ländlichen Raum mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs auch in solchen Randlagen sichergestellt werden, die durch das traditionelle Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht oder nur sehr schwer versorgt werden können.

Um das Ziel des Mobilitätsmasterplan 2030 – den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2040 auf 40% (gemessen an Personenkilometern) zu erhöhen – zu erreichen, muss in Zukunft der öffentlich zugängliche Verkehr auch mittels neuer Mobilitätsdienstleistungen bzw. alternativer Bedienungsformen gestärkt werden.

Dazu werden derzeit eine bundesweite Mikro-ÖV- und Sharing-Strategie entwickelt. Die zu entwickelnde Strategie und die Identifikation der konkreten Handlungsfelder bauen auf eine gemeinsame Zusammenarbeit und auf einem regelmäßigen Austausch von Bund, Ländern, Regionen und Gemeinden auf.

Besonders gilt es auch in Zukunft, gezielt Innovationen im kommunalen Bereich vor den Vorhang zu holen und aufzeigen, was heute und in naher Zukunft als bedarfsgerechte Mobilitätslösungen, möglich wird.

Auch in der Freizeit- und Tourismusmobilität ergeben sich aus der Entwicklung neuer Verkehrstechnologien (z.B. durch teil- oder vollautomatische Fahrzeuge) neue Mobilitätslösungen, für unterschiedliche Zielgruppen.

Genau das entspricht dem Ziel einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Mobilitätsgarantie für die Bevölkerung, damit ÖV verlässlich, klimafreundlich und mit hoher Qualität seinen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann.

Das alles ist natürlich ein großes Vorhaben, das wir nur gemeinsam schaffen können. Dafür braucht es die Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden.

Gerade Ländern und Gemeinden kommt eine besonders wichtige Rolle zu, da sie die regionalen Verkehrsbedürfnisse und Anforderungen am besten kennen, um hier eine noch bessere Verknüpfung des ländlichen Raums zu schaffen.

#### Zu Frage 10:

- *Stehen Sie aktuell in Verhandlung mit den Bundesländern, um Bahnstrecken zu erhalten, zu attraktiveren oder zu schaffen?*
  - a. *Wenn ja: Um welche Bahnstrecken handelt es sich?*
  - b. *Wenn nein: Warum nicht?*

Auf Expert:innenebene findet mit den Bundesländern ein laufender Austausch zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur statt. Dies betrifft insbesondere die im Rahmenplan 2021-2026 zur Attraktivierung und Elektrifizierung vorgesehenen Strecken.

Siehe dazu [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

Derzeit sind Vereinbarungen betreffend die Weiterentwicklung von ÖBB-Bahnstrecken mit den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Salzburg, Steiermark und Wien in Verhandlung bzw. kurz vor Abschluss. Ich bitte um Verständnis, dass die konkreten Inhalte erst nach Abschluss der Vereinbarungen bekannt gegeben werden können.

Betreffend die Zukunft der Murtalbahn laufen derzeit Gespräche auf Expert:innenebene zwischen BMK und Vertreter:innen der Bundesländer Steiermark und Salzburg.

Zu Frage 11:

- *Bis wann ist mit einem Abschluss der Verhandlungen zum Klimaticket zu rechnen, die die tatsächliche Umsetzung des Wahlkampfversprechens der Grünen nach einem Ticket für einen, zwei oder drei Euro pro Tag für ein oder zwei Bundesländer bzw. das gesamte Bundesgebiet bringt?*

Das Klimaticket Österreich wurde mit 26.10.2021 zum Vollpreis von umgerechnet 3 Euro pro Tag kundenwirksam eingeführt.

Leonore Gewessler, BA

