



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

## Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021

### 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 2016 – 2021 das bereits mit den Rahmenplänen 2013 - 2018 und 2014 – 2019 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 2016 – 2021 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 zu 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 Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und dem 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 CO<sub>2</sub>-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 Westbahn 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 der Koralmbahn und den Ausbau zwischen Graz und Spielfeld. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht werden, vier große Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut sowie in qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bestandsnetz investiert werden.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes für die Periode 2016 - 2021 erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes 2016 - 2021 wurde im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode für den Zeitraum ab 2016 in erster Linie die Zielsetzung verfolgt, das bisherige Bauprogramm einschließlich der großen Achsen fortzuführen.

Die Prioritäten bei der Erstellung des Rahmenplans 2016 – 2021 sind:

- Fortführung laufender Projekte mit den Schwerpunkten Weststrecke, Südstrecke, Brennerachse, Bahnhofsmodernisierungen 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 vorbereitenden 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 betreffen die Investitionen im Zeitraum bis Ende 2015. Für den Zeitraum 2016 bis 2019 wurde von der Europäischen Kommission eine Bezugsschaltung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten zugesagt.

Den im Rahmenplan 2016 - 2021 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage des Bauzeitplans für den BBT liegen dem Rahmenplan 2016 - 2021 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 8,73 Mrd. € (Preisbasis 2015)

inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10,1 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 soll 2016 begonnen werden.
- Die Fertigstellung des BBT ist für 2025 geplant, die Inbetriebnahme für 2026.

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2016 - 2021 der ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist für die Periode bis 2021 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 14,59 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestranchen umgesetzt werden soll:

#### **Detailaufstellung:**

<b>Ausgabenwirksames Investitionsvolumen (in Mio. €)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	1.755,3	2.083,6	2.015,4	2.004,5	2.155,0	2.210,2
Investitionen BBT	240,4	289,3	359,6	483,4	496,8	496,1
<b>Summe Investitionen</b>	<b>1.995,7</b>	<b>2.373,0</b>	<b>2.375,0</b>	<b>2.487,9</b>	<b>2.651,7</b>	<b>2.706,3</b>

Die im Rahmenplan der ÖBB enthaltenen wesentlichen Neu- und Ausbauvorhaben finden sich in den Beilagen 1 und 2, die als Information beigeschlossen 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

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 durchgeföhrten 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 2016 - 2021

Beilage 2: Baubeginn und Inbetriebnahme wesentlicher Neu- und Ausbauvorhaben

# **RAHMENPLAN 2016-2021**

## **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 01.01.2015 mit 2,5% vorausvalorisiert**

Land	Ebene BMVIT	Vorhaben	2016-2021 v	Summe v	bis 2014	2015 v	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022ff v
B			20,2	21,5	0,9	0,4	2,3	16,6	1,3				
		Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife	20,2	21,5	0,9	0,4	2,3	16,6	1,3				
K			1.187,5	1.975,5	415,9	94,3	129,3	188,1	197,8	213,3	212,7	246,2	277,8
		Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	54,7	75,9			3,3	2,7	1,9	13,4	18,3	15,0	21,3
		Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1.132,8	1.899,6	415,9	94,3	126,0	185,4	195,9	199,9	194,4	231,2	256,6
K/ST			1.166,2	2.404,3	843,4	143,7	178,2	159,2	177,8	192,5	235,4	223,2	251,6
		Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1.166,2	2.404,3	843,4	143,7	178,2	159,2	177,8	192,5	235,4	223,2	251,6
NÖ			1.069,8	4.241,7	2.615,7	138,3	160,1	173,3	155,3	184,2	192,3	204,5	417,9
		Wien - St. Pölten; Neubaustrecke	8,2	1.515,3	1.503,1	4,0	5,1	3,1					
		St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	128,1	774,6	577,8	68,8	70,9	38,0	19,1				
		Ybbs a.d. Donau - Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss)	46,1	465,5	381,7	37,6	22,1	23,5	0,6				
		Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	497,7	663,4	25,0	13,7	51,9	76,3	90,9	92,6	97,2	88,8	127,7
		PE0051: Wien Blumental - Münchendorf; Planung		4,8	4,5	0,2							
		PE0053: Bf.Münchendorf, Bf-Umbau, Planung		3,3	3,2	0,1							
		PE3311: Wien Blumental (a) - Münchendorf (e); 2-gleisiger Ausbau, Bau	353,9	403,3	11,3	11,6	49,8	74,5	87,0	79,2	39,9	23,6	263,1
		PE0055: Münchendorf - Ebreichsdorf; Planung	0,7	2,5	1,5	0,3	0,3	0,4	0,0				
		PE2003: Ebreichsdorf; Bahnhofsumbau, Planung	1,3	5,3	3,3	0,8	0,8	0,4	0,1				
		PE2004: Ebreichsdorf - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau, Planung	1,6	3,4	1,1	0,7	1,0	0,5	0,1				
		NA3311: Münchendorf (a) - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau, Bau	140,2	240,9				0,5	3,8	13,4	57,3	65,2	100,0
		Ebenfurth; Errichtung Schleife	12,6	182,5					2,1	1,6	1,1	1,1	6,6
		BAH030: Ebenfurth; Errichtung Schleife, Planung	6,7	6,7					2,1	1,6	1,1	1,1	0,7
		BAT305: Ebenfurth; Errichtung Schleife, Bau	5,9	175,7								5,9	169,9
		Ausbau Marchegger Ast	307,4	423,1	2,4	13,4	3,7	5,6	27,3	84,9	89,1	96,8	99,3
		BAI305: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und selektiv zweigleisiger Ausbau, Bereich NÖ, Bau	296,9	362,3			0,5	5,4	27,3	84,9	89,1	89,6	65,0
		NAF803: Marchegg; Bahnhofsumbau (Phase 1), Bau	3,4	17,5	0,8	13,4	3,2	0,2					
		EEF803: Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Planung		1,6	1,6								
		BAS013: Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Bau	7,2	41,7								7,2	34,0
		Süßenbrunn - Laa a.d. Thaya; Ausbau S 2	4,5	130,5	125,7	0,2	3,9	0,6					
		Tulln; Bahnhofsumbau	43,8	44,1		0,3	2,1	16,9	15,5	5,0	4,3		
		Moosbierbaum-Heiligenreich; Bahnhofsumbau	7,8	8,0		0,3	0,4	7,1	0,3				
		Herzogenburg - Krems a.d. Donau; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	13,5	34,6						0,5	0,5	12,4	21,1
NÖ/ST			1562,5	3310,7	366,1	130,5	185,0	281,3	259,5	248,6	296,4	291,7	1251,6
		Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	1.562,5	3.310,7	366,1	130,5	185,0	281,3	259,5	248,6	296,4	291,7	1.251,6

www.parlament.gv.at  
www.elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Land	Ebene BMVIT	Vorhaben	2016-2021 v	Summe v	bis 2014	2015 v	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022ff v
NÖ/W			100,7	286,1	128,4	57,0	55,6	30,1	15,1				
		Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	100,2	272,0	115,9	55,9	55,1	30,0	15,1				
		Ausbau Marchegger Ast	0,6	14,2	12,5	1,1	0,5	0,1					
		PEF013: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung, Planung	0,6	14,2	12,5	1,1	0,5	0,1					
OÖ			744,0	1941,6	500,6	59,5	60,2	145,3	135,1	116,4	140,1	147,0	637,5
		Asten - Linz; 4-gleisiger Ausbau	49,3	531,2	360,6	13,8	15,2	21,1	5,2	0,9	6,8	107,5	212
		Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	477,9	995,2	13,4	7,5	20,7	91,4	84,6	74,7	97,3	109,3	496,4
		PE3035: Linz Hbf; Westseite (Bereich Autobahnring), Planung	0,4	3,3	2,7	0,2	0,4						212
		PEI304: Linz Hbf., Westseite (Bereich Autobahnring); Bau	113,2	251,2				0,8	1,1	29,4	41,9	39,9	138,9
		2260: Linz - Jetzing; 4-gleisiger Ausbau, Planung	48,7	56,2	4,1	3,4	11,0	25,9	11,8				212
		2250: Jetzing - Marchtrenk; 4-gleisiger Ausbau, Planung	123,0	130,2	5,3	1,9	7,9	58,2	45,3	11,6			212
		NAA250: Linz - Oftering (e); 4-gleisiger Ausbau, Bau	180,3	476,4				24,1	31,8	55,2	69,2	296,2	212
		2240: Marchtrenk - Wels Fbf - Wels Hbf; 4-gleisiger Ausbau, Planung	12,3	77,9	1,3	2,1	1,4	6,4	2,4	1,8	0,1	0,2	62,2
		Wels Vbf; Terminal	28,2	32,5		4,3	3,5	16,0	8,7				212
		Wels - Passau; Ausbau Bestandsstrecke	77,6	213,1	109,8	18,5	15,4	3,9	11,4	13,6	17,7	15,5	7,3
		Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	34,4	86,0	15,9	9,3	1,9		4,1	5,4	7,6	15,4	26,3
		Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	43,9	44,2		0,4	1,0	4,2	11,0	13,5	14,2		212
		Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS	31,4	31,4			1,1	8,7	10,1	9,2	2,3		212
		Errichtung von Fahrzeugpflegehallen	1,4	8,0	0,9	5,7	1,4						212
ÖGS			11,7	11,7			0,2	3,1	4,6	3,9			212
		Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	11,7	11,7			0,2	3,1	4,6	3,9			212
ÖÖST			34,8	35,6		0,8	25,6	2,3			6,9		212
		Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	34,8	35,6		0,8	25,6	2,3			6,9		212
S			14,7	475,6	441,0	17,5	10,0	4,5	0,2				2,3
		Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	0,6	40,0	29,3	7,7	0,6						2,3
		Salzburg Hbf; Aufnahmsgebäude und Bahnhofsumbau	0,6	228,3	219,0	8,8	0,6						2,3
		Salzburg Hbf - Freilassing; 3-gleisiger Ausbau (Nahverkehrsausbau)	7,5	180,4	172,2	0,8	2,7	4,5	0,2				2,3
		Brandstatt - Böckstein; Ausbau Tauernnordrampe	6,0	26,8	20,5	0,3	6,0						2,3
ST			419,3	1.457,8	870,8	43,8	51,7	77,9	60,0	74,2	83,2	72,2	123,8
		Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	161,1	210,1	4,3	5,1	10,3	30,7	31,8	29,1	36,0	23,3	39,7
		PE8005: Bruck a.d.Mur - Graz; Bahnhofsumbauten, Infrastrukturentwicklung und Planung	4,2	10,0	4,3	1,6	1,2	0,8	1,4	0,6	0,1		
		BAP010: Mixnitz-Bärenschützklamm; Bahnhofsumbau, Bau	36,3	51,0						0,1	0,6	16,8	18,7
		PE0302: Frohnleiten; Bahnhofsumbau, Bau	78,7	78,9		0,2	8,7	29,2	27,9	12,0	0,9		
		PE0303: Peggau-Deutschfeistritz; Bahnhofsumbau (Phase 2), Bau	40,1	43,4		3,3	0,5	0,6	2,3	15,9	17,3	3,5	9,0
		BAP004: Gratwein-Gratkorn; Bahnhofsumbau, Bau	1,8	26,8						0,7	1,1	25,0	25,0

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen von den ursprünglichen Dokumenten sind möglich.

www.parlament.gv.at

Land	Ebene BMVIT	Vorhaben	2016-2021 v	Summe v	bis 2014	2015 v	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022ff v
		Graz Hbf; Bahnhofsumbau	10,2	159,8	131,9	17,8	7,1	3,0					
		Graz - Klagenfurt; Koralm bahn (Projekte gem. Vertrag)	150,1	981,9	734,7	21,0	33,2	41,7	22,3	10,3	11,2	31,4	76,2
		Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau	98,0	105,9			1,0	2,6	5,8	34,8	36,1	17,6	8,0
T		Staatsgrenze n. Kufstein - Schafenau; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	2.486,1	5.309,0	425,8	122,3	264,0	322,2	389,5	500,2	506,3	503,9	2.274,9
		BR7000: Staatsgrenze n. Kufstein - Schafenau, viergleisiger Ausbau; Trassenauswahlverfahren	8,3	18,5	0,2	0,5	0,9	0,7	1,4	1,5	1,5	2,3	9,1
		BR7001: Staatsgrenze n. Kufstein - Schafenau, viergleisiger Ausbau; Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehm., Strat. Grundeinlöse	2,2	3,0	0,2	0,5	0,9	0,7	0,7				0,7 der Begrä
		Schafenau - Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal	27,6	30,5	0,0	0,3	2,0	5,3	6,5	4,6	4,0	5,1	2,9
		BR6100: Schafenau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Strategische Grundeinlöse	14,0	16,8	0,0	0,3	1,9	0,9	2,4	2,5	2,6	3,7	2,0
		BR6001: Schafenau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehmigung	13,7	13,7			0,1	4,5	4,1	2,2	1,4	1,4	0,9
		Wörgl; Terminal, Ausbau und Errichtung Stammgleis Kundl	1,4	20,1	18,2	0,6	1,4						
		Brenner-Basistunnel	2.365,6	5.066,5	347,6	116,5	240,4	289,3	359,6	483,4	496,8	496,1	2.236,7
		Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	83,2	147,4	59,9	4,3	19,3	26,9	21,9	10,7	4,0	0,4	0,4
		Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS		26,1									26,1
V		Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	211,9	347,8	109,5	26,5	36,5	46,9	54,8	61,7	11,9		
			27,1	71,3	35,3	9,0	9,8	4,4	5,8	3,7	3,2		
		Wolfurt; Terminal, Ausbau	53,3	67,5	6,9	7,3	11,5	19,8	19,8	2,2			
		Ludesch; Bahnhofsumbau	1,4	11,8	3,4	7,0	1,4						
		St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	130,1	197,1	63,9	3,1	13,8	22,7	29,2	55,8	8,7		
V/Liechtenstein			18,1	160,7	5,6	0,7	0,5	1,1	2,1	2,0	2,2	10,2	136,4
		Feldkirch - Staatsgrenze nächst Nendeln; Nahverkehrsausbau	18,1	160,7	5,6	0,7	0,5	1,1	2,1	2,0	2,2	10,2	136,4
W		Wien Hbf; Neuerrichtung inkl. Südtirolerplatz	167,9	2.703,7	2.151,4	80,4	40,2	57,7	47,3	8,0	3,8	10,8	304,9
			13,5	1.006,0	919,7	72,8	13,5						Vers
		Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau	8,0	54,7			0,7	0,7	0,1		1,5	5,0	46,3
		Ausbau Marchegger Ast	108,9	124,8	13,9	1,9	19,4	49,6	35,9	4,0			
		BAM303: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Vollausbau, Bereich Wien, Bau	108,9	110,6		1,7	19,4	49,6	35,9	4,0			
		BAJ301: Wien Hausfeldstraße; Maßnahmen im Zuge Errichtung U2, Bau		14,1	13,9	0,2							
		Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungs bahn	15,2	272,4			2,7	2,1	2,1	0,1	2,3	5,9	257,3
		BAL302: Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungs bahn, Planung	7,0	7,0			2,7	2,1	2,1	0,1			
		BAP302: Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungs bahn, Bau	8,2	265,4						2,3	5,9	257,3	

Land	Ebene BMVIT	Vorhaben	2016-2021 v	Summe v	bis 2014	2015 v	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022ff v	
		Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn ("Lainzer Tunnel")	22,4	1245,8	1217,8	5,7	4,0	5,4	9,1	3,9				
Ö		ETCS und Zugbeeinflussung	5.374,2	24.126,1	9.613,4	711,3	796,5	863,4	874,6	882,8	960,5	996,4	8.427,1	
		GSM-R; Umrüstung auf neue Funktechnik	3,0	81,4	75,7	2,6	2,0	0,6	0,4					
		Betriebsfernsteuerzentralen	300,5	1.024,6	296,5	54,1	54,9	57,9	51,0	39,8	50,0	46,9	373,4	
		Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	484,2	881,9	2,3	19,0	63,5	77,5	123,4	83,9	70,7	65,2	376,6	
		Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	167,8	366,4		0,5	8,3	12,8	26,8	37,9	42,3	39,7	198,0	
		Netzerfordernisse	433,7	1.243,1	50,4	-48,9	40,5	93,9	39,5	61,0	113,7	85,0	808,0	
		Projekte in Fertigstellung	7,8	3338,6	3304,6	26,2	7,1	0,5	0,1					
		P&R, Lärmschutz, Tunnelsicherheit	278,8	1.192,2	520,0	46,0	47,9	49,1	50,3	46,0	43,1	42,4	347,4	
		Park und Ride	171,8	514,2	135,0	29,6	31,1	31,9	32,7	27,9	24,7	23,5	177,8	
		Lärmschutz	107,0	678,0	385,0	16,3	16,7	17,2	17,6	18,0	18,5	18,9	169,5	
		Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket	3514,2	15238,0	5294,3	609,3	560,7	550,2	547,4	568,1	605,8	682,0	5820,2	
		<b>Gesamtergebnis</b>		<b>14.590</b>	<b>48.809</b>	<b>18.489</b>	<b>1.627</b>	<b>1.996</b>	<b>2.373</b>	<b>2.375</b>	<b>2.488</b>	<b>2.652</b>	<b>2.706</b>	<b>14.103</b>

Neuaufnahmen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

www.planung.bmvti.gv.at

# Instandhaltung

**Planwerte vorausvalorisiert**

Prozess	2015 v	2016 v	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v
Instandsetzung	290,6	302,8	314,3	320,5	330,9	341,2	350,3
Inspektion/Wartung	162,0	166,0	169,0	172,6	177,7	177,5	181,4
Entstörung	48,4	46,9	47,2	48,0	49,9	50,4	51,5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>501,0</b>	<b>515,7</b>	<b>530,5</b>	<b>541,1</b>	<b>558,5</b>	<b>569,1</b>	<b>583,3</b>

<b>Rahmenplan 2016 - 2021 ÖBB-Infrastruktur AG</b> <b>inkl. Brennerbasistunnel</b> <b>wesentliche Neu- und Ausbauvorhaben</b>			
<b>Ausbauabschnitt / Projekt</b>	<b>Bau-beginn (vsl.)</b>	<b>Inbetrieb- nahme (vsl.)</b>	<b>Invest 2016 - 2021 in Mio. €</b>
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2023	2.449,2
BBT (inkl. Bauvorbereitung und vertiefte Erkundung)	2011	2026	2.365,6
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2026	1.562,5
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2022	497,7
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	2018	2025	477,9
Ausbau Marchegger Ast	2009	2023	416,9
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2023	161,1
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2019	130,1
St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	2011	2017	128,1
Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)	2013	2016	100,2
Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau	2017	2022	98,0
Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)	2006	2020	83,2
Wels - Passau; Ausbau Bestandsstrecke	2005	2022	77,6
Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen	2019	2022	54,7
Wolfurt; Terminal, Ausbau	2014	2018	53,3
Asten - Linz; 4-gleisiger Ausbau	2002	2025	49,3
Ybbs a.d. Donau - Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss)	2008	2018	46,1
Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW	2016	2020	43,9
Tulln; Bahnhofsumbau	2017	2019	43,8
Wels Vbf.; Terminal, Ausbau	2015	2017	28,2
Schaftenau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Strategische Grundeinlöse, Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehmigung			27,6
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	2004	2019	27,1
Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife	2016	2017	20,2
Feldkirch - Buchs (FL.A.CH)	2017	2025	18,1
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	2020	2025	15,2
Herzogenburg - Krems a.d. Donau; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	2021	2022	13,5
Schleife Ebenfurth	2021	2025	12,6
Brünner Straße; Errichtung Haltestelle	2014	2016	11,8
Graz Hbf; Bahnhofsumbau	2008	2015	10,2