

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2023-0.512.023

. September 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 10. Juli 2023 unter der **Nr. 15773/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Vorarlberg im Zielnetz 2040 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Auf welcher Basis wird entschieden, ob ein Projekt in das Zielnetz 2040 aufgenommen wird? (Bitte um Übermittlung der konkreten Kriterienliste und entsprechende Gewichts- sowie Bewertungsregeln)?*

Das Zielnetz ist die langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes in Österreich. Es ordnet sich in die hierarchische Gliederung der verkehrspolitischen Instrumente des Bundes ein:

- Die verkehrspolitischen Leitlinien werden durch den Mobilitätsmasterplan 2030 vorgegeben, der als Karte und Kompass zur Erreichung der Klimaziele im Mobilitätsbereich dient.
- Das in § 42 Bundesbahngesetz definierte Zielnetz stellt die langfristige Ausbaustrategie für das Bahnnetz dar. Es soll die Investitionen enthalten, die in einem Zeitrahmen von 15 bis 20 Jahren am Bahnnetz der ÖBB-Infrastruktur AG umzusetzen sind. Auch der in Österreich gelegene Teil des Netzes der Raaberbahn AG wird mitbetrachtet. Der mit den Investitionen einhergehende finanzielle Aufwand wird gemeinsam mit dem dadurch erzeugten verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzen dargestellt.
- Umgesetzt wird das Zielnetz über den jährlich zu erstellenden Rahmenplan für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG. Mit diesem wird die Finanzierung für die Investitionen durch die Bundesregierung sichergestellt. In Analogie dazu erfolgen Investitionen im

Netz der Raaberbahn AG über das Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) im Zuge der Privatbahnfinanzierung.

Zeitlicher Rahmen

Das derzeit gültige Zielnetz 2025+ wurde Anfang 2012 von der damaligen Bundesregierung beschlossen und wird im Wesentlichen soweit zielführend bis 2030 umgesetzt sein. Das Zielnetz 2040 schließt daran an. Es berücksichtigt die zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen – insbesondere durch die Klimakrise bedingte Anforderungen – und führt die Umsetzung der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) fort.

Mein Ministerium entwickelt daher bis Ende 2023 das Zielnetz 2040 für die österreichische Eisenbahninfrastruktur. Es wird in enger Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) erarbeitet. Darin enthalten werden jene Maßnahmen sein, die mit Fokus auf die Jahre 2030 bis 2040 realisiert werden sollen.

Bewertung anhand von Modulen

Bei der Erstellung des Zielnetzes 2040 erfolgt eine Identifikation, Bewertung, Auswahl und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbauprojekten) in Form von Modulen. Basisinvestitionen zur Bestandssicherung (Reinvestitionen, gesetzlich vorgegebene Investitionen wie Eisenbahnkreuzungsverordnung, Europäisches Zugsicherungssystem ETCS, Barrierefreiheit) sind nicht Gegenstand der Zielnetz-Betrachtung, werden aber auch nach 2030 fortgeführt und über den ÖBB-Rahmenplan zur Umsetzung gebracht.

Module werden auf Grundlage eines erkannten Maßnahmenbedarfs auf einer Strecke beziehungsweise Achse definiert. Sie setzen sich aus einem oder mehreren Einzelprojekten zusammen und sind somit Projektbündel, die einen gemeinsamen funktionalen und / oder räumlichen Kontext haben und dazu beitragen, ein übergeordnetes Ziel (zum Beispiel Angebote im Personen- und Güterverkehr) sowie strecken- beziehungsweise achsenspezifische Wirkungen zu erreichen.

Die Bewertung der Module dient als Entscheidungsgrundlage für den Bahnausbau der Zukunft im Sinne einer evidenzbasierten Politik. Dabei kommt eine dem Stand der Technik entsprechende Bewertungsmethode zum Einsatz, die im Kern eine gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse umfasst. Ergänzend werden Vergleichswert- und umweltfachliche Indikatoren betrachtet, die jene Wirkungen erfassen, die in dieser frühen Planungsphase nicht in Geldwerten darzustellen sind. Auf Basis der Bewertungsergebnisse werden die im Zielnetz 2040 zu verankernden Module ausgewählt und priorisiert.

Der Methodenbericht, in dem die konkreten Kriterien und Berechnungsschritte erläutert sind, wird auf der Website meines Ressorts Ende August unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html> veröffentlicht.

Auf Basis von vorgelagerten Analysen und Stakeholdergesprächen wurden rund 40 zu bewertende Module identifiziert und definiert. Aktuell werden diese Module sowohl hinsichtlich der angestrebten verkehrlichen Wirkung weiterentwickelt als auch technisch ausgearbeitet. Diese rund 40 Module umfassen in Summe rund 100 Einzelmaßnahmen im Sinne von Projekten.

Der Entwurf für das Zielnetz 2040 soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein und die finale Auswahl an Modulen enthalten. Dabei werden sowohl die jeweiligen Bewertungsergebnisse als auch die voraussichtlich verfügbaren Ressourcen berücksichtigt.

Für das 1. Quartal 2024 ist eine öffentliche Konsultation zum Zielnetz 2040 vorgesehen. Danach soll das Zielnetz 2040 der politischen Beschlussfassung zugeführt werden.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Für wie viele Module wurden bereits Anträge zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 gestellt?*
- *Wie viele und welche davon betreffen Bahnstrecken in Vorarlberg?*
- *Für wie viele Projekte wurden bereits Anträge zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 gestellt?*
- *Wie viele und welche davon betreffen Bahnstrecken in Vorarlberg?*

Der Zielnetz-Prozess sieht nicht vor, dass „Anträge“ gestellt werden. Für die Identifikation der Module, die für eine mögliche Aufnahme in das Zielnetz 2040 untersucht werden, wurden unterschiedliche Stakeholder eingebunden. Die Bundesländer wurden im Rahmen dessen er sucht, Angebotsziele für die Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs einzumelden. Ebenso wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr über den entsprechenden Ausschuss in der Wirtschaftskammer eingebunden und konnte sich aktiv am Prozess beteiligen. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr wurden eingeladen, eine Perspektive für das Zielnetz 2040 zu formulieren. Die Module sind so in weiterer Folge auf Basis der Rückmeldungen durch das Bearbeitungsteam entwickelt worden.

Das Land Vorarlberg hat im Rahmen dessen die Ergebnisse der von Land und ÖBB-Infrastruktur AG beauftragten Studie zur Flächensicherung und Langfrist-Entwicklungsoptionen der Eisenbahninfrastruktur in Vorarlberg (Studie zur Flächensicherung und Langfrist-Entwicklungsoptionen der Eisenbahninfrastruktur in Vorarlberg) als Zielsetzung für den langfristigen Bahnausbau in Vorarlberg eingemeldet. Das Modul „Rheintal“, das nun für das Zielnetz 2040 bewertet wird, basiert auf dieser vorgelagerten Studie.

Im Zielnetz 2040 werden insgesamt rund 40 Module in ganz Österreich bewertet, davon zwei in Vorarlberg:

- Modul „Rheintal“ (insb. betreffend Nahverkehrsausbau)
- Modul „Arlberg“ (insb. für Stabilisierung des Fahrplans im Fernverkehr und Nahverkehrsausbau in Tirol)

Weitere Module im Osten Österreichs, insbesondere entlang der Westachse, bewirken Fahrzeitverbesserungen zwischen Ostösterreich und Vorarlberg bzw. der Schweiz und betreffen somit indirekt auch Vorarlberg.

Wie eingangs erläutert, handelt es sich bei den Modulen um Projektbündel, die einen gemeinsamen funktionalen und / oder räumlichen Kontext haben und dazu beitragen, ein übergeordnetes Ziel (zum Beispiel Angebote im Personen- und Güterverkehr) sowie streckenbeziehungsweise achsenspezifische Wirkungen zu erreichen.

Bei der Definition der zu untersuchenden Module wurde vorab auf den Umsetzungshorizont 2030-2040 sowie die Realisierungswahrscheinlichkeit hinsichtlich Wirkung und Technik geach-

tet. Daran orientiert sich inhaltlich und kostenseitig auch das Gesamtportfolio an Projekten für das Zielnetz 2040.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Können Anträge gestellt werden, bei denen es sich lediglich um Strecken handelt, die allerdings keinen Streckenverlauf definiert haben?*
 - a. *Falls ja: Warum und auf welcher Basis wird bei Aufnahme in das Zielnetz für derartige Projekte eine Kostenprojektion erstellt?*
- *Kann die Strecke eines genehmigten Antrags im Zuge des Planungsprozesses nach Aufnahme in das Zielnetz noch abgeändert werden? (Beispielsweise zwischen über- und unterirdisch)*
 - a. *Falls ja: Mit welchen Bedingungen und bis zu welchem Grad von Kostenabweichung?*
 - b. *Falls nein: Warum nicht?*
- *Gibt es Erfahrungswerte, ob es zielführend ist, ein „ergebnisoffenes“ Modul einzureichen oder ob es besser wäre, den Antrag für eine konkrete Variante zu stellen?*

Wie in meinen Ausführungen zu Frage 1 erläutert, waren die Stakeholder aufgerufen, Angebotsziele und nicht konkrete Projekte bekannt zu geben, da die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele im nächsten Schritt im Zuge der Ausarbeitung der Module vom Bearbeitungsteam identifiziert werden.

Für die Ermittlung der Kosten werden von der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. den von ihr beauftragten Dienstleistern plausible Annahmen auf Basis von Referenztrassen getroffen. Entsprechend dem sehr frühen Planungsstadium werden dabei auch relevante Risikoaufschläge mit einberechnet.

Dieser Prozess soll und kann aber einen späteren Trassenentwicklungs- und -auswahlprozess nicht vorwegnehmen, sondern dient primär dazu, eine begründete Auswahl der Module in ganz Österreich auf einer einheitlichen fachlichen Grundlage vornehmen zu können. Ebenfalls dienen diese Grundlagen der für das Zielnetz 2040 geplanten Priorisierung der aufgenommenen Module im Sinne einer Empfehlung einer Umsetzungsabfolge.

Es ist deshalb auch davon auszugehen, dass sich – sofern ein Modul bzw. die darin enthaltenen Projekte ins Zielnetz 2040 aufgenommen werden – im Zuge der weiteren Projektentwicklung die Projektkosten noch ändern können.

Konkrete Regelungen, inwieweit im Zuge der weiteren Prozessschritte Abweichungen bei den Kosten oder beim Nutzen im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Entwicklungsprozess für das Zielnetz 2040 zulässig sind, liegen zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vor. Aus verkehrswirtschaftlicher Sicht sind begründete Abweichungen von Kosten – oder auch Nutzen – jedenfalls insofern tolerierbar, als sich daraus keine substantielle Änderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bzw. der Nutzen-Kosten-Differenz ergeben.

Zu Frage 9:

- *Gibt es für beantragte Projekte und Module zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 vorgelegte Evaluierungen, Studien, Kosten-Nutzen-Rechnungen*
 - a. *Falls ja: Bitte um Angabe der einzelnen Unterlagen je Projekt und Modul*
 - b. *Falls ja: Zu welcher Erkenntnis kam(en) diese?*

Zu allen Modulen werden Fahrplankonzepte erstellt, verkehrliche Simulationen in Verkehrsmodellen, technische Planungen als Basis für die Kostenermittlung und auf Basis dessen Nutzen-Kosten-Analysen durchgeführt sowie Vergleichswertindikatoren und umweltfachliche Indikatoren ermittelt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden nach Fertigstellung der Arbeiten veröffentlicht. Für das Modul „Rheintal“ wurde größtenteils auf die bereits vorliegenden Untersuchungen ([Variantenstudie Bahn-Zielnetz 2040 Unteres Rheintal liegt vor \(vorarlberg.at\)](#)) zurückgegriffen.

Zu Frage 10:

- *Gab es von Seiten Ihres Ressorts Beratungen oder anderweitige Kommunikationen mit der ÖBB bezüglich der Vorarlberger Projekte?*
 - a. *Falls ja: wie sahen diese aus und welche Positionen wurden hier eingenommen?*

Die Erarbeitung des Zielnetz 2040 erfolgt im Rahmen eines gemeinsamen Projektes mit meinem Ressort, der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH als Projektpartner. Im Rahmen dessen werden im Sinne einer evidenzbasierten Politik die technischen Grundlagen für eine allfällige Beschlussfassung auf politischer Ebene vorbereitet.

Zu Frage 11:

- *Gab es von Seiten der Vorarlberger Landesregierung eine Kontaktaufnahme mit Ihrem Ressort bezüglich der Güterbahntrasse?*
 - a. *Falls ja: Wann, wie oft und in welcher Form?*
 - b. *Falls ja: Was wurde von Seiten der Vorarlberger Landesregierung vorgebracht?*

Das Modul „Rheintal“ dient primär dazu, den Nahverkehr im Vorarlberger Rheintal zu stärken. Die infrastrukturellen Maßnahmen werden vorrangig durch Taktverdichtungen im Nahverkehr ausgelöst. Für den Güterverkehr bestehen ausreichend Kapazitäten, da die maßgeblichen Kapazitätsengpässe auf den eingleisigen Strecken in den Nachbarstaaten, insbesondere in Deutschland, liegen. Mit dem zuständigen Vorarlberger Landesrat Daniel Zadra sind mein Ressort und ich selbstverständlich in regelmäßigem Austausch.

Leonore Gewessler, BA