

**17146/AB****vom 29.03.2024 zu 17640/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium  
 Klimaschutz, Umwelt,  
 Energie, Mobilität,  
 Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

An den  
 Präsident des Nationalrates  
 Mag. Wolfgang Sobotka  
 Parlament  
 1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2024-0.088.619

. März 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schmidt, Genossinnen und Genossen haben am 31. Jänner 2024 unter der **Nr. 17640/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Linienverbesserung zwischen Golling-Abtenau und Werfen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Welche Maßnahmen sind im Rahmen der genannten „Linienverbesserung zwischen Golling Abtenau und Werfen“ konkret geplant?*

Die „Linienverbesserungen auf der Strecke Golling bis Werfen“ unterteilen sich in drei Abschnitte:

- Abschnitt eins betrifft die Linienverbesserung Golling. Diese wurde 2023 erfolgreich in Betrieb genommen.
- Abschnitt zwei betrifft die Strecke von Golling bis Stegenwald („Linienverbesserung Pass Lueg“). Für diesen Abschnitt sind im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 bereits entsprechende Finanzmittel für die Planung berücksichtigt.
- Abschnitt drei betrifft die Strecke Stegenwald bis Werfen. Diese weiterführenden Linienverbesserungen sind im Fachtentwurf zum Zielnetz 2040 vom 25. Jänner 2024 berücksichtigt. Die detaillierte Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist Inhalt von noch folgenden Entwicklungs- und Planungsprozessen.

**Zu Frage 2:**

- *Umfassen die Maßnahmen die in der Anfragebeantwortung der Nr. 2737/AB vom 08.09.2020 als „dritte Phase“ bezeichneten Tunnelabschnitte? Sieht der Entwurf „Zielnetz 2040“ den Bau einer Tunnelkette am Pass Lueg vor?*

Die Linienverbesserung Pass Lueg auf dem Streckenabschnitt Golling – Stegenwald entspricht dem in der Anfragebeantwortung Nr. 2737/AB vom 08. September 2020 damals als „dritte Phase“ bezeichneten Vorhaben. Das Planungsprojekt umfasst eine neue Streckenführung mit rund zwei Kilometern freier Strecke inklusive mehrerer Brücken sowie die Errichtung von zwei Tunnelbauwerken.

Der anschließende Streckenabschnitt Stegenwald – Werfen ist im Fachtentwurf zum Zielnetz 2040 vom 25. Jänner 2024 berücksichtigt. Alle Module des Zielnetz haben gemein, dass sie die Ergebnisse von späteren Prozessschritten, wie beispielsweise einem Trassenauswahlverfahren oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung, nicht vorwegnehmen. Das wäre auch aufgrund der Bearbeitungstiefe für das Zielnetz 2040 gar nicht möglich. Die Untersuchungen zum Zielnetz 2040 sind nur der allererste Schritt in der Entwicklung von Bahnprojekten. Demnach können wir zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierten Projektinhalte vorwegnehmen.

**Zu Frage 3:**

- *Wann sollen die Maßnahmen zur „Linienverbesserung zwischen Golling-Abtenau und Werfen“ umgesetzt werden?*

Für den Abschnitt Golling – Stegenwald ist die Finanzierung der Planungsleistungen über den aktuellen ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 von meinem Ressort gesichert. Die Finanzierung für das Bauprojekt selbst wurde noch nicht in den Rahmenplan aufgenommen. Ein Baubeginn ist vorbehaltlich aller rechtlichen Genehmigungen sowie der nötigen Finanzierung frühestens ab 2029 möglich.

Die detaillierte Ausgestaltung der Maßnahmen im Abschnitt Stegenwald - Werfen ist wie zuvor beschrieben Inhalt von noch folgenden Entwicklungs- und Planungsprozessen.

**Zu Frage 4:**

- *Wie hoch beziffern sie die zu erwartenden Kosten für die Maßnahmen der genannten „Linienverbesserung zwischen Golling Abtenau und Werfen“ im Zielnetz 2040?*

Die Linienverbesserungen zwischen Golling-Abtenau und Werfen sind Teil des Moduls TAU (Tauern), welches im Fachtentwurf zum Zielnetz 2040 vom 25. Jänner 2024 enthalten ist. Für die Linienverbesserungen im gesamten Abschnitt zwischen Golling-Abtenau und Werfen können in Abhängigkeit der noch nicht determinierten konkreten Umsetzungszeitpunkte sowie der Erkenntnisse aus noch folgenden Entwicklungs- und Planungsprozessen Kosten von rund € 1,5-2,0 Mrd. (vorausvalorisiert) veranschlagt werden. Die Finanzierung dieser Projekte ist – mit Ausnahme der Planungen für den Abschnitt Golling-Abtenau bis Stegenwald – noch nicht gesichert. Dies ist in weiterer Folge Aufgabe der Prozesse zur Erstellung zukünftiger Rahmenpläne.

**Zu Frage 5:**

- *Wie groß ist die geplante Fahrzeitverkürzung durch die im „Zielnetz 2040“ genannte „Linienverbesserung zwischen Golling-Abtenau und Werfen“?*

Grundsätzlich wird zwischen der sogenannten „Kantenfahrzeit“ zwischen Taktknoten im „Integralen Taktfahrplan“ (ITF) und der Fahrzeit zwischen zwei Halten, wie sie im Fahrplan („Scotty“) für die Endkund:innen veröffentlicht wird, unterschieden. Bei der Kantenfahrzeit

werden zusätzlich zur Fahrzeit laut Fahrplan anteilmäßig Umsteigezeiten in den jeweiligen Taktknoten eingerechnet.

Im „Knoten-Kanten-Modell“ für die Netzfahrplanperiode 2024 beträgt die Kantenfahrzeit im hochrangigen Fernverkehr von Salzburg Hauptbahnhof bis Bischofshofen 55 Minuten. Im Interregioverkehr beträgt die Kantenfahrzeit zwischen den Taktknoten Salzburg Hauptbahnhof und Bischofshofen 65 Minuten.

Eine wesentliche Zielsetzung des Zielnetz 2040 hinsichtlich ITF für die Tauernachse ist eine Verkürzung der Kantenfahrzeiten im Abschnitt Salzburg – Bischofshofen. Dies wird u.a. durch Fahrzeitverkürzende Maßnahmen wie eine Modernisierung der Fahrzeugflotte, Linienverbesserungen zwischen Golling-Abtenau und Werfen und die Verringerung von Umsteigezeiten durch verbesserte Umsteigebeziehungen in den Knoten Salzburg Hauptbahnhof und Bischofshofen erreicht.

Im Zielnetz 2040 beträgt die Zielkantenfahrzeit zwischen den Taktknoten Salzburg Hauptbahnhof und Bischofshofen für den hochrangigen Fernverkehr 35 Minuten und für den Interregioverkehr 45 Minuten.

Leonore Gewessler, BA

