

**3476/AB**  
**vom 23.11.2020 zu 3905/J (XXVII. GP)**  
**= Bundesministerium**  
 Klimaschutz, Umwelt,  
 Energie, Mobilität,  
 Innovation und Technologie  
**bmk.gv.at**

**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: 2020-0.676.043

. November 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. Oktober 2020 unter der **Nr. 3905/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verteilungsschlüssel Nahverkehrsmilliarden gerichtet.

Zu Frage 1:

- *Wurde der Finanzierungsschlüssel der Nah- und Regionalverkehrsmilliarden bereits vereinbart?*
  - a. *Wenn ja, nach welchem Finanzierungsschlüssel wird die Mittelzuteilung erfolgen (Um detaillierte Erläuterung wird ersucht.)*
  - b. *Wenn nein:*
    - i. *weshalb nicht?*
    - ii. *wann wird dieser Schlüssel vereinbart werden?*

Grundsätzliches Ziel der Öffi-Milliarden ist die gezielte Stärkung des Öffentlichen Verkehrs in und außerhalb von Ballungsräumen.

Im Rahmen der Öffi-Milliarden kommen zu den Maßnahmen, wie insbesondere die Weiterentwicklung und Elektrifizierung der Privatbahninfrastruktur, die Realisierung von Stadtregionalbahnen, die Erhaltung und Attraktivierung der Regionalbahnen im Netz der ÖBB, der Ausbau von Bahnhöfen zu Mobilitätsdrehscheiben, der Ausbau des ÖBB-Streckennetzes in Ballungsräumen, Verkehrsangebotsausweitungen oder Dekarbonisierungsmaßnahmen, jeweils unterschiedliche Finanzierungsinstrumente bzw. -mechanismen mit unterschiedlichen Finanzierungsschlüsseln zum Einsatz.

Betreffend Weiterentwicklung der Privatbahninfrastruktur und erstmaliger Realisierung von Stadtregionalbahnen wird gemeinsam mit den Ländern und betroffenen Städten schrittweise an der Umsetzung einer in Hinblick auf die längeren projektüblichen Vorlaufzeiten bereits bestehenden Projekt-Pipeline gearbeitet (siehe auch meine Ausführungen zu Fragepunkt 4).

Der Abschluss von konkreten Verträgen und die daraus folgende Mittelzuteilung erfolgt nach Reifegrad und Qualität der Projekte und jedenfalls unter der Voraussetzung einer nachweislichen Einbettung der Projekte in klimagerechte regionale Gesamtverkehrskonzepte, die insbesondere auch die Aktive Mobilität, den Motorisierten Individualverkehr oder auch raumplanerische Aspekte berücksichtigen.

Die Ausweitung des Verkehrsangebots auf der Schiene und somit die Zuteilung der Mittel erfolgen zum einen über die in den Verkehrsdiesteverträgen bereits festgelegten Leistungs-ausweitungstangenten, zum anderen über Zusatzbestellungen jeweils in Abstimmung mit den Ländern und auf Basis der regionalen Verkehrsplanungen. Ergänzend zur grundsätzlichen Länderkompetenz im Bereich der Zusatzbestellungen finanziert der Bund hier im Sinne der Umsetzung des Regierungsprogramms den überwiegenden Teil der Angebotsausweitungen.

Im Bereich der Dekarbonisierung können Mittel im Wege eines der Förderschwerpunkte des E-Pakets in Anspruch genommen werden, wobei im Rahmen eines systemischen Ansatzes insbesondere auch Pilotprojekte einer gemeinsamen Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugflotten im Busbereich gefördert werden können.

#### Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche Anteile (in %) der Nah- und Regionalverkehrsmilliarden sind in dem im Frühling beschlossenen Budget 2020 enthalten?*
- *Wie sind die Nah- und Regionalverkehrsmilliarden über die voraussichtliche Dauer der Legislaturperiode aufgeteilt?*
  - a. *Wie viel ist jeweils für die Jahre 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 veranschlagt?*

Vorweg darf ich dazu anmerken, dass im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in systemischer Hinsicht eine genaue Zuordnung von Maßnahmen in die Bereiche des Nah- bzw. Regionalverkehrs nicht möglich ist. Als Beispiel genannt werden kann hier die geplante Elektrifizierung der Graz-Köflacher-Bahn mit Nahverkehrsfunktion einer S-Bahn im Raum Graz einerseits, sowie Regionalverkehrsfunktion auf dem Ast zwischen Deutschlandsberg und Wies-Eibiswald andererseits.

In folgenden Maßnahmenbereichen der Öffi-Milliarden sind budgetär folgende zusätzliche Mittel vorgesehen, wobei als Aufsatzpunkt die Basiswerte des BFRG 2019-22 (BVA 2019) herangezogen werden:

	2020	2021	2020-2024
Stadtregionalbahnen (neu)	5	10	<b>125</b>
Zusatzmittel MIP Privatbahnen (inkl. Konjunkturpaket 2021-2023)	3	87	<b>301</b>
Zusatzbestellungen VDV(inkl. Konjunkturpaket 2021-2023)	98	190	<b>921</b>
Dekarbonisierung / E-Paket	20	30	<b>125</b>
Gesamt (inkl. Konjunkturpaket 2021-2023)			<b>1.472</b>

in Mio. Euro

Die genaue jährliche Aufteilung der Mittel bis zum Ende der aktuellen BFRG-Periode erfolgt nach Projekt- bzw. Vertragsstand.

Darüber hinaus entfalten insbesondere auch die ÖBB-Rahmenplaninvestitionen hohe regionale Wirkung, insbesondere Ausbau des Nahverkehrs in Ballungsräumen, Stärkung des ländlichen Raums und der Regionalbahnen und Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben. Diese werden im Wege eines Annuitätenmodells finanziert und sind daher nicht in vergleichbarer Weise unmittelbar im Budget abgebildet. Beispielsweise werden mit dem aktuellen ÖBB-Rahmenplan in der Periode von 2021-2026 rund 1,2 Mrd. Euro an Investitionen zur sukzessiven Modernisierung und Attraktivierung der Regionalbahnen umgesetzt. Zudem werden in den kommenden zwei Jahren rund 250 Mio. Euro in die Modernisierung von Bahnhöfen und deren Weiterentwicklung zu Mobilitätsdrehscheiben investiert.

**Zu Frage 4:**

- *Welche drei Projekte bzw. Maßnahmen nehmen voraussichtlich jeweils den größten Anteil der beiden Verkehrsmilliarden in Anspruch?*

Abseits der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen, der Privatbahnenbestandsinvestitionen bzw. der Ausweitung der Verkehrsangebotsbestellungen wird derzeit im Bereich der Privat- bzw. Stadtregionalbahnen folgende, nicht abschließende Projektpipeline mit den Ländern und betroffenen Städten weiterentwickelt und bei Vorliegen eines ausreichenden Planungs- und Abstimmungsstandes, unter Berücksichtigung der notwendigen Einbettung in regionale Gesamtverkehrskonzepte, sowie vorbehaltlich des Einvernehmens des Bundesministeriums für Finanzen, zur Umsetzung gebracht. Aus der Auflistung folgt keine zwingende Projektumsetzung. Der Status reicht hier von frühen Gesprächsstadien bis hin zu konkreten Projekt- und Vertragsabstimmungen:

- Modernisierung Montafonerbahn
- Stadtregionalbahn Innsbruck-Völs
- Stadtregionalbahn Innsbruck-Rum
- Stadtregionalbahn Salzburg (Neubau Südast und Ausbau Nordast Lokalbahn Salzburg)
- Stadtregionalbahn Linz (Durchbindung Mühlkreisbahn)
- Graz-Köflacher-Bahn Elektrifizierung
- Stadtregionalbahn Graz (überregional wirkende Straßenbahnprojekte)
- Stadtregionalbahn Wien-Niederösterreich (stadtgrenzenüberschreitende Straßenbahnprojekte)
- U-Bahn Wien (5. Ausbaustufe)
- weitere Projekte im Zuge des 9. MIP.

Leonore Gewessler, BA



