

**3636/AB**  
**vom 01.12.2020 zu 3636/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 Wien

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

Geschäftszahl: 2020-0.639.792

. Dezember 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 2. Oktober 2020 unter der **Nr. 3636/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Transparente Entscheidungskriterien beim Bahnausbau gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Besteht ein bundesweiter Kriterienkatalog, um nachvollziehbar, transparent und einheitlich darüber zu entscheiden, ob Stationen und Strecken gebaut, erhalten oder geschlossen werden?*
  - a. *Wenn ja, wird darum gebeten, diesen der Anfragenbeantwortung beizulegen.*
  - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*
  - c. *Wenn nein, wird an einem solchen gearbeitet?*
    - i. *Wenn nein, weshalb nicht?*
    - ii. *Wenn ja, seit wann?*
    - iii. *Wenn ja, bis wann ist ein Ergebnis zu erwarten?*

Der strategische Plan zum Ausbau des Bahnnetzes der ÖBB ist das Zielnetz 2025+, siehe dazu: <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz>.

Das Zielnetz ist im Bundesbahngesetz verankert und wurde 2012 im Ministerrat beschlossen.

Das Zielnetz korreliert mit dem Gesamtverkehrsplan

(<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/gvp.html>) und der Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/leitstrategie.html>).

Die zentralen Aspekte beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Zuge des Zielnetzes 2025+ sind die schrittweise Umsetzung des Integrierten Taktfahrplanes sowie die Schaffung von ausreichend Kapazitäten am Bahnnetz.

Im Zielnetz 2025+ enthalten sind insbesondere:

- ein Priorisierungsvorschlag zum Ausbau der Bahnstrecken, der auf Grundlage von Kosten-Wirksamkeitsanalysen erstellt wurde (siehe Seite 82 im Zielnetz 2025+ Dokument). Die darin enthaltenen Projekte werden schrittweise über die Rahmenpläne umgesetzt.
- Kriterien für die Systemadäquanz von Bahnstrecken und Verkehrsstationen (siehe Seite 36ff). Ziel dessen ist es, dass die Bahn als Verkehrsmittel dort eingesetzt wird, wo die Vorteile des Systems Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern zum Tragen kommen.

Der Prozess für eine Weiterentwicklung des Zielnetzes wurde gestartet und wird auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2040 aufbauen, die derzeit ebenfalls in Ausarbeitung ist. Dabei ist auch eine transparente Einbindung relevanter Stakeholder vorgesehen.

Zu Frage 2:

- *Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob ein bislang nicht erschlossenes Gebiet an das Schienennetz angebunden wird?*
- Zu welchem Ausmaß wird die Entscheidung durch die Faktoren Kosten, erwartete Anzahl der Passagiere, erwarteter Umsatzerlös durch Tickets, Einwohnerzahl der Region und Präsenz von Unternehmen beeinflusst?*

Für die Projektauswahl im Rahmen der Erstellung des Zielnetzes 2025+ wurden folgende Wirkungsdimensionen analysiert (siehe Seite 72ff im Dokument zum Zielnetz 2025+):

- Wirkung auf Kapazitätsauslastung Zug
- Wirkung auf Fahrzeit
- Wirkungen auf Steigerung des Komforts und Schaffung der Barrierefreiheit im Personenverkehr
- Wirkungen auf Umschlagkapazität und Produktion im Güterverkehr
- Wirkungen auf die Verkehrsleistung der Schiene
- Wirkungen auf die Sicherheit
- Wirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der ÖBB-Infrastruktur AG
- Wirkungen auf die Umwelt
- Wirkungen auf die Beschäftigung
- Steuerliche Rückflüsse

Auf Basis dieser wurde eine Prioritätenreihung der Projekte durchgeführt (siehe Seite 82).

Zu Frage 3:

- *Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob ein neuer Bahnhof bzw. eine neue Station gebaut wird?*
- Welche Kriterien bestimmen, ob es sich dabei um einen Bahnhof oder eine Station handelt?*
  - Zu welchem Ausmaß wird die Entscheidung durch die Faktoren Kosten, erwartete Anzahl der Passagiere, erwarteter Umsatzerlös durch Tickets, Einwohnerzahl der Region und Präsenz von Unternehmen beeinflusst?*

Im Vorfeld werden von der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit den betroffenen Gebietskörperschaften sogenannte Potential- und Umfeldanalysen durchgeführt, deren Ergebnisse prognostizierte Ein- und Aussteigerzahlen sind. Relevante Einflussgrößen dafür sind Wohnsitze,

Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze und Points of Special Interest (z.B. Krankenhäuser etc.) im Umfeld des zu untersuchenden Standortes. Dabei werden auch die prognostizierten demographischen Entwicklungen berücksichtigt.

Im Zuge von Machbarkeitsstudien („Infrastrukturentwicklungen“) werden die technischen Möglichkeiten sowie die Kosten der Umsetzung von neuen Verkehrsstationen analysiert. Insbesondere die Ergebnisse der eisenbahn-betrieblichen Analysen sind für die Entscheidung für oder gegen die Errichtung von zusätzlichen Verkehrsstationen von Bedeutung, da die Bedienung zusätzlicher Verkehrsstationen längere Fahrzeiten für die dort haltenden Züge bedingt. Insbesondere auf stark belasteten Strecken mit Mischverkehr (S-Bahn, Fernverkehr und Güterverkehr) kann dies zu negativen Auswirkungen auf Umstiegsbeziehungen und auf die Kapazität der Strecke führen.

Die Frage, ob eine Verkehrsstation in Form eines Bahnhofes oder einer Haltestelle realisiert wird, hängt ebenfalls von den Ergebnissen der betrieblichen Analysen ab.

**Zu Frage 4:**

- *Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob eine Station bzw. ein Bahnhof aufgelassen wird?*
  - a. *Zu welchem Ausmaß wird die Entscheidung durch die Faktoren Kosten, tatsächliche und erwartete Anzahl der Passagiere, tatsächlicher und erwarteter Umsatzerlös durch Tickets, tatsächliche und erwartete Einwohnerzahl der Region und tatsächliche und erwartete Präsenz von Unternehmen beeinflusst?*

Im Rahmen des ÖBB-Zielnetzes 2025+ wurden Verkehrsstationen identifiziert, deren Nachfragepotenziale die Mindestwerte zum damaligen Zeitpunkt nicht erreichten (weniger als 80 Ein- und Aussteiger\_innen pro Tag). Diese wurden als „nicht systemadäquat“ eingestuft und in weiterer Folge Gespräche mit den betroffenen Bundesländern bezüglich der weiteren Entwicklung geführt. Aufgrund der Kompetenz der Länder bezüglich der Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) erfolgten Entscheidungsprozesse zur Auflassung von Verkehrsstationen daher jeweils in enger Abstimmung mit den Bundesländern.

In den diesbezüglichen Untersuchungen werden die Kosten für den Erhalt bzw. die Erneuerung der Verkehrsstation, die prognostizierte Anzahl der Ein- und Aussteiger\_innen bei unterschiedlichen Varianten (z.B. Optionen zur Steigerung der Nutzung durch bessere Situierung), der fahrplantechnische Nutzen und die Möglichkeiten der Ersatzbedienung analysiert und auf Basis dessen eine Entscheidung für oder gegen die Auflassung in den jeweiligen Lenkungsausschüssen (BMK, ÖBB-Infrastruktur AG, Land) getroffen. Im Regelfall werden Auflassungen im Einvernehmen mit den betroffenen Ländern durchgeführt.

**Zu Frage 5:**

- *Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob eine Strecke aufgelassen wird?*
  - a. *Zu welchem Ausmaß wird die Entscheidung durch die Faktoren Kosten, tatsächliche und erwartete Anzahl der Passagiere, tatsächlicher und erwarteter Umsatzerlös durch Tickets, tatsächliche und erwartete Einwohnerzahl der Region und tatsächliche und erwartete Präsenz von Unternehmen beeinflusst?*

Im Rahmen des ÖBB-Zielnetzes 2025+ wurden Strecken identifiziert, deren Nachfragepotenziale die nachfolgenden erläuterten Mindestwerte zum damaligen Zeitpunkt nicht erreichten.

Diese wurden als „nicht systemadäquat“ eingestuft und für diese Strecken wurden in weiterer Folge Gespräche mit den betroffenen Bundesländern bezüglich der weiteren Entwicklung geführt. Aufgrund der Kompetenz der Länder bezüglich der Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) erfolgten Entscheidungsprozesse zur Einstellung von Strecken daher jeweils in enger Abstimmung mit den Bundesländern.

Die Einstufung der Strecken als „nicht systemadäquat“ geschah auf folgender Grundlage:

- Personennah- und Regionalverkehr: Strecken, die ausschließlich dem Personennah- und -regionalverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 2.000 Reisende pro Tag innerhalb einer Distanz von 60 km (60 Minuten Fahrzeit) beträgt.
- Güterverkehr auf Zubringerstrecken: Strecken, die ausschließlich dem Güterzubringerverkehr dienen, wurden als nicht systemadäquat eingestuft, wenn ihr Aufkommenspotenzial unter 4.000 – 5.000 Wagen bzw. 250.000 GBT pro Jahr innerhalb einer Distanz von 15 km beträgt.

Beide Kriterien sollten eine wirtschaftlich vertretbare Nutzung der Infrastruktur sicherstellen. Kriterien reflektieren naturgemäß eine Prioritätensetzung zu einem gegebenen Zeitpunkt. Die Kriterien zur Systemadäquanz wurden im Zeitraum 2009-2010 erarbeitet. Sie werden im Hinblick auf die ambitionierten Zielsetzungen des Regierungsprogramms für das Zielnetz 2040 evaluiert werden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Zielnetzes 2025+ war bei 725 km ÖBB-Strecken die Systemadäquanz im Bundesnetz nicht gegeben (siehe Anhang G des Zielnetz 2025+ -Dokuments). Die Feststellung der fehlenden Systemadäquanz führte nicht zur automatischen Einstellung der Strecken – dafür wären die angewandten Betrachtungen zu grob gewesen –, sondern dazu, dass deren weitere Entwicklung in Folge im Detail überprüft wurde. Für Strecken mit aufrechtem Personenverkehr wurden deshalb mit den betroffenen Bundesländern Untersuchungen zu deren weiteren Entwicklung gestartet, die in der Beantwortung 880/AB vom 10.4.2020 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 826/J betreffend Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr detailliert erläutert wurden.

#### Zu Frage 6:

- Besteht ein bundesweit einheitlicher Finanzierungsschlüssel für den Bau und die Einhaltung von Stationen, Bahnhöfen und Bahnstrecken?
- a. Wenn ja, wie wird die Finanzierung zwischen ÖBB, Bund, Land, Gemeinde und möglichen anderen Partnern aufgeteilt?
  - b. Wenn nein, weshalb nicht?
  - c. Wenn nein, ist ein solcher in Arbeit?
    - i. Wenn ja, bis wann ist ein Ergebnis zu erwarten?
    - ii. Wenn nein, weshalb nicht?

Gemäß § 44 Bundesbahngesetz kann der Ausbau und die Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse gemäß Bundesbahngesetz davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden. Es be-

stehen dazu Vorgaben des BMK an die ÖBB-Infrastruktur AG, welche die Grundlage für eine bundesweit einheitliche Vorgehensweise darstellen.

Leonore Gewessler, BA

