

8787/AB**vom 11.02.2022 zu 8971/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: 2021-0.886.051

10. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 15. Dezember 2021 unter der **Nr. 8971/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Milliardenverteilung im ÖBB- Rahmenplan gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie verteilen sich die Fördergelder auf die einzelnen Bundesländer (in Prozent und in Euro)?
- Wie verteilen sich die Fördergelder auf die einzelnen Regionen (in Prozent und in Euro)?

Es handelt sich bei den im ÖBB-Rahmenplan dargestellten Summen nicht um Fördergelder, sondern um Investitionssummen für im Rahmenplan enthaltene Projekte im Sinne einer Brutto-Budgetierung.

Die Investitionen im Rahmenplan werden nicht nach einem Schlüssel auf die Bundesländer verteilt. Die Planung der Investitionen erfolgt auf Grundlage der langfristigen strategischen Vorgaben, insbesondere dem Zielnetz, aus dem sich auch die Prioritätenreihung der Projekte ergibt.

Im aktuellen Rahmenplan 2022-2027 fallen auf Basis dessen auf Bundesländerebene die geplanten bzw. prognostizierten Investitionen wie folgt an, eine feingliedrigere Auswertung wird jedoch nicht vorgenommen:

Bundesland	RP 2022-2027 in Mrd. EUR	Verteilung in %
Burgenland	0,2	1%
Kärnten	1,2	7%
Niederösterreich	4,7	26%
Oberösterreich	2,5	14%
Salzburg	0,7	4%
Steiermark	3,0	17%
Tirol	3,7	20%
Vorarlberg	0,5	2%
Wien	2,0	11%
keinem Bundesland zuordenbar*	-0,4	-2%
Summe Rahmenplan 2022-2027	18,2	100,0%

*dies beinhaltet Investitionen auf Netzebene, die keinem Bundesland direkt zuordenbar sind (zum Beispiel Ausfallskonzept für Betriebsfernsteuerzentralen), staatsvertraglich begründete Investitionen in Anschluss-grenzstrecken im Ausland sowie die Rahmenplanzeile „Portfolioanpassung Planfließwert“, aus welchen sich das negative Vorzeichen ergibt. Mit der Rahmenplanzeile „Portfolioanpassung Planfließwert“ werden nicht projektspezifisch planbare zeitliche Umsetzungsrisiken berücksichtigt (z.B. aufgrund von Beeinspruchungen im Rahmen von UVP-Verfahren).

Zu Frage 3:

- *Nach welchem Schlüssel wurden die Gelder auf Investitionen, Instandsetzung, Wartung und Entstörung verteilt?*

Es besteht kein vorgefertigter Schlüssel zur Aufteilung der Finanzmittel auf Investitionen, Instandsetzung, Wartung und Entstörung. Der von der ÖBB erstellte Vorschlag für die erforderlichen Mittel wird auf Basis der laufenden Planungen der unterschiedlichen Geschäftsbereiche innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG erstellt, die auf umfangreichen technischen Analysen basieren und eine adäquate Qualität des Bestandsnetzes sicherstellen.

Zu Frage 4:

- *Werden die Fortschritte der einzelnen Kostenpunkte evaluiert?*
 - Wenn ja, wie?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Ja, wie im Bundesbahngesetz vorgesehen, erfolgt eine laufende Überwachung der Verpflichtungen der ÖBB aufgrund der Zuschussverträge. Dies schließt auch die Überwachung des Fortschritts bei der Umsetzung der Projekte mit ein. Mit diesen Tätigkeiten wurde die SCHIG mbH durch mein Ressort betraut.

Zu Frage 5:

- *Gibt es konkrete Messgrößen für den Erfolg des ÖBB-Rahmenplans?*
 - Wenn ja, welche?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die Errichtung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur ist natürlich kein Selbstzweck, sondern dient einem übergeordneten gesellschaftlichen Nutzen, siehe dazu insbesondere die Ausführungen im Mobilitätsmasterplan 2030.

Der Erfolg des Ausbaus sowie der Reinvestitionen und Instandhaltung des Bahnnetzes lässt sich insbesondere in folgenden Bereichen erkennen:

- Der Zustand des bestehenden Netzes wird im Netzzustandsbericht der ÖBB ausführlich dokumentiert, siehe dazu <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten/netzzustandsbericht.pdf>. Ein stabiler und guter Zustand des Netzes ist die Voraussetzung für einen hochqualitativen Bahnverkehr.
- Die Pünktlichkeit ist ein wesentlicher Indikator für die Qualität des Bahnverkehrs. Die Pünktlichkeitsstatistik wird von der ÖBB unter: <https://www.oebb.at/de/rechtliches/puenktlichkeit> veröffentlicht.
- Die Wirkung der Erweiterungsinvestitionen lassen sich indirekt an der Entwicklung des Schienenmarktes erkennen. Die Auswirkungen zeigen sich allerdings erst langfristig einige Jahre nach Fertigstellung der Projekte. Zur Entwicklung des Marktes erstellt die Schienen-Control GmbH jedes Jahr einen Bericht, der unter : <https://www.schiencontrol.gv.at/de/Publikationen.html> abrufbar ist.

Zu Frage 6:

- Um die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, haben Sie als Zielbild das Umdrehen des Verhältnisses von Bahn- zu Straßenverkehr genannt.
- a) Durch welche Maßnahmen möchten Sie dieses Ziel konkret erreichen?
 - b) Gibt es zusätzliche Maßnahmen, falls eine Erreichung des Ziels in einer zu ziehenden Zwischenbilanz nicht möglich erscheint?

Für die Erreichung der Klimaneutralität 2040 sind zweifellos umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2021 der Mobilitätsmasterplan 2030 vorgestellt, der „Karte und Kompass“ zur Erreichung der Klimaneutralität im Mobilitätsbereich darstellt. Für nähere Informationen dazu wird auf das genannte Dokument verwiesen, welches auf der Homepage des BMK unter:

<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html> abrufbar ist.

Zu Frage 7:

- Wie wird überprüft, ob die Investitionen des ÖBB- Rahmenplans auch tatsächlich getätigt werden?

Dazu erfolgen laufende Prüfungen durch die SCHIG mbH im Auftrag meines Ressorts. Für nähere Informationen zu den konkreten Tätigkeiten verweise ich auf die Geschäftsberichte der SCHIG mbH, die unter <https://www.schig.com/unternehmen/geschaeftsberichte> abrufbar sind (siehe insbesondere die Seiten 14ff betreffend Eisenbahninfrastruktur im Geschäftsbericht 2020).

Zu Frage 8:

- Sollten Ihrer Ansicht nach Regional- und Nebenbahnen gezielt unterstützt werden?
- a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Ja, dort, wo Potential für die Schiene besteht, sollen die Regional- und Nebenbahnen attrahiert werden. Der aktuelle Rahmenplan 2022-2027 setzt diesbezüglich auch entsprechende Schwerpunkte. Neben der Attraktivierung zahlreicher Strecken, bei denen diese insbesondere auf einen aktuellen Stand der Technik gebracht werden (technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, neue Stellwerkstechnik, barrierefreie Umgestaltung von Bahnhöfen und

Haltestellen, ggf. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für kürzere Fahrzeiten etc) werden auch einige Strecken elektrifiziert. Es besteht die Zielsetzung, den Bahnverkehr bis 2035 vollständig zu dekarbonisieren, entweder durch eine streckenseitige Elektrifizierung oder durch den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Informationsseite zu Regionalbahnen auf der Homepage der ÖBB unter <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/regionalbahnen> verwiesen.

Zu Frage 9:

- Wie gehen die Planungen für das Zielnetz 2040 vorstatten und gibt es die Möglichkeit hier Einsicht zu nehmen, bzw. Expertise einzubringen?
- a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Arbeiten zum Zielnetz 2040 sind auf einem guten Weg. Es handelt sich dabei um ein Gemeinschaftsprojekt zwischen meinem Ressort (Federführung Prozess), ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH.

Das Zielnetz 2040 stellt die Fortführung und Weiterentwicklung des derzeit in Umsetzung befindlichen Zielnetz 2025+ und damit den langfristigen strategischen Ausbauplan für das Bahnnetz dar. Das Zielnetz wird insbesondere auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 aufbauen, die ebenfalls derzeit in Ausarbeitung ist.

In Anlehnung an die Vorgehensweise in der Schweiz werden auf Basis eines Referenzfalls Module erarbeitet und bewertet. Module stellen Bündel aus zusammengehörigen Infrastrukturprojekten einschließlich Verbesserungen im Fahrplanangebot dar und haben jeweils den Fokus auf konsumierbare Verbesserungen im Fahrplan- bzw. Infrastrukturangebot.

Die Bewertung erfolgt mit Hilfe einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse sowie voraussichtlich ergänzt mit zusätzlichen Indikatoren (z.B. Kapazität, Systemresilienz, Erreichbarkeit).

Im Jahr 2021 wurden insbesondere folgende Arbeiten durchgeführt:

- Erarbeitung des Referenzfalls
- Arbeiten an der Bewertungs- und Priorisierungslogik
- Einbindung der Bundesländer in ihrer Eigenschaft als Verkehrsdiestebesteller sowie Mitfinanzierer beim Ausbau der Infrastruktur auf Basis von § 44 Bundesbahngesetz
- Einbindung von Verkehrsunternehmen
- Definition der zu untersuchenden Module

Für das Jahr 2022 sind folgende Arbeiten vorgesehen:

- Fortführung der Einbindung der Bundesländer und Verkehrsunternehmen
- Finalisierung der Bewertungs- und Priorisierungslogik
- Ausarbeitung und Bewertung der Module (Konzeption der erforderlichen Infrastruktur inkl. der damit verbundenen Kosten, Verkehrsmodellierung etc.)
- Gespräche mit Nachbarstaaten

Eine Fertigstellung des Zielnetz 2040 ist für Ende 2023 vorgesehen. Es ist vorgesehen, die Berichte und Ergebnisse zu veröffentlichen.

Zu Frage 10:

- Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine möglichst zeitnahe Umsetzung der Inbetriebnahmen zu erreichen?

Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet intensiv daran, die im Rahmenplan vorgesehenen Projekte zeitgerecht umzusetzen. Darüber hinaus erfolgen laufend Prüftätigkeiten durch die SCHIG, die insbesondere Augenmerk auf Termine und Kosten bei der Umsetzung der Projekte legen.

Zu Frage 11:

- Hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vor, den Güterverkehr per Bahn grundsätzlich umzustellen?
- Wenn ja, wie begründen Sie das?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Zielsetzung im Mobilitätsmasterplan ist, dass auf der Schiene ein Modal Split-Anteil von 40 Prozent bis 2040 erreicht wird. Dafür ist es von zentraler Bedeutung, dass Maßnahmen nicht nur national, sondern auch in EU-weiter Abstimmung gesetzt werden. Für die Straße wären dann 57 Prozent zu erwarten und für die Wasserstraße 3 Prozent.

Für die konkrete Umsetzung dieser Ziele befindet sich ein Masterplan Güterverkehr in Ausarbeitung.

Zu Frage 12:

- Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Güterverkehr trotz des Rückgangs der letzten Jahre weiter zu stärken?

Mein Ressort bietet seit vielen Jahren ein umfangreiches Maßnahmenbündel zur forcierungs der Verkehrsverlagerung an. Dieses setzt sich aus finanziellen, ordnungspolitischen, steuerlichen und infrastrukturellen Maßnahmen zusammen. Details dazu können folgenden Rubriken auf den Webseiten des BMK entnommen werden:

- Förderungen für den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenverkehr
https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung/foerderung_allgemein.html
- Förderungen von Anschlussbahnen und Terminals, Privatbahnen und Schienengüterverkehr: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen.html>
- Genereller Ausbau der Eisenbahninfrastruktur:
https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

Zu Frage 13:

- Hat sich/bzw. wird sich Ihr Ministerium auch mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus koordinieren, um den ÖBB-Rahmenplan zu bearbeiten?
- Wenn ja, wie und wann?
 - Wenn nein, warum nicht?

Der Rahmenplan wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit meinem Ressort erstellt. Danach erfolgt die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMF. Der

Rahmenplan wird durch die Bundesregierung im Ministerrat beschlossen und nach Beschluss als Bericht dem Nationalrat übermittelt.

Weder Bundesbahngesetz noch Bundesministeriengesetz sehen eine gesonderte Mitwirkung des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus bei der Erstellung des Rahmenplans vor.

Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur wie auch die Umsetzung des Rahmenplans erfolgen aber in laufender Abstimmung mit den Bundesländern über eigens eingerichtete Lenkungsausschüsse. Wenn in den Regionen besondere Dimensionen des Tourismus zu beachten sind, etwa Ereignisse wie „Kulturhauptstädte“ oder große Sportereignisse, wird der Infrastrukturausbau für derartige Ereignisse über diese Gremien entsprechend optimiert.

Zu Frage 14:

- *Koordiniert sich eine Stelle in Ihrem Ministerium auch mit den anderen Ressorts der Bundesregierung, welche mit den Thematiken des Infrastrukturausbaus konfrontiert sind?*
 - a) *Wenn ja, mit welchen anderen Resorts und Sektionen?*
 - b) *Wenn nein, warum nicht?*

Ja, wie oben dargelegt ist auf Basis der einschlägigen Bundesgesetze das Einvernehmen zum Rahmenplan mit dem Bundesministerium für Finanzen (Sektion II – Budget gem. derzeit gültiger Geschäftseinteilung) herzustellen.

Leonore Gewessler, BA

