



Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend

ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Allgemeines

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur folgendes vor:

- den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr,
- die Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität, das Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes,
- den forcierten Ausbau des ETCS-Systems sowie
- die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten.

Ausbau des Schienennetzes

Gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist der sechsjährige Rahmenplan für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen Zeitraum anzupassen. Dabei ist auf die Festlegungen des Zielnetzes 2025+ Bedacht zu nehmen. Dieses Zielnetz 2025+ wurde für den Bereich der ÖBB-Infrastruktur von den ÖBB als Konzernprojekt erarbeitet und mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen abgestimmt. Im Zielnetz 2025+ wurden die Erfordernisse für einen systemadäquaten Ausbau der Schieneninfrastruktur der ÖBB definiert, um die nachfolgend angeführten primären Ziele zu erreichen:

- Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplanes im Personenverkehr,
- Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit dem Ziel, einen erhöhten Modal-Split nach Ausbau der großen Achsen und Terminals zu erreichen,

- Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung und damit zur klimapolitisch notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

Das Zielnetz 2025+ berücksichtigt daher überwiegend Maßnahmen auf nachfragestarken Relationen und Streckenabschnitten, welche in mehreren Phasen umgesetzt werden sollen. Die Umsetzungsschwerpunkte liegen nach derzeitiger Planung in der Errichtung des Systems Südbahn, dem Bau des Brennerbasistunnels und der Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels. Das System Südbahn umfasst den Hauptbahnhof Wien, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Semmering Basistunnel, den Umbau des Bahnhofes Graz sowie den Bau der Koralmbahn und den Ausbau zwischen Graz und Spielfeld. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht werden, große Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut sowie in qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bestandsnetz investiert werden.

Über die jeweilige Umsetzung und Finanzierung wird in den kommenden Rahmenplänen schrittweise zu entscheiden sein.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes für die Periode 2021 - 2026 erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes 2021 - 2026 wurde im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode der ÖBB-Rahmenplan evaluiert, und überarbeitet.

Die Prioritäten bei der Erstellung des Rahmenplans 2021 – 2026 sind:

- Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen
- Weiterer Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr
- Bahnmodernisierungen
- Zügige Umsetzung des Elektrifizierungsprogramms
- Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Verkehrsabwicklung sowie Maßnahmen zur Effizienzsteigerung
- Fortführung laufender Projekte, einschließlich Südstrecke, Brennerachse und Weststrecke

Was den Brenner Basistunnel (BBT) betrifft, so werden die Arbeiten fortgeführt. Am 10. Juli 2007 wurde in Wien als Bekenntnis zu einer leistungsfähigen Transportalternative im Vergleich zur Straße ein Memorandum of Understanding (MoU) abgeschlossen. Eine weitere Absichtserklärung, welche die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Verpflichtungen der beteiligten Projektpartner näher ausformuliert, wurde im Mai 2009 von den Staaten Österreich, Deutschland und Italien, den Ländern/Regionen Bayern, Tirol,

Südtirol, Trento und Verona, sowie den Eisenbahnunternehmen unterzeichnet. Am 18. April 2011 erfolgte der Beschluss zum Eintritt in die Phase III des Projektes, womit die Realisierung wesentlicher Bauaktivitäten des BBT angelaufen ist.

Bereits in den Jahren 2008 und 2013 wurden seitens der Europäischen Kommission Österreich und Italien TEN-Fördermittel für den BBT in Höhe von 50 % der Investitionskosten der Phase IIa sowie 27 % bzw. 30 % der Phase III zugesprochen, wovon die Hälfte auf Österreich entfällt. Diese Zuschüsse betrafen die Investitionen im Zeitraum bis Ende 2015. Für den Zeitraum 2016 bis 2020 wurde von der Europäischen Kommission eine Bezuschussung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten zugesprochen.

Den im Rahmenplan 2021 - 2026 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage der derzeit geltenden Kostenkalkulation für den BBT liegen dem Rahmenplan 2021 - 2026 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 8,3 Mrd. € (Preisbasis 2017) inklusive Risikovorsorgen zugrunde, die auf die Preisbasis 2020 angepasst wurden, sodass sich rd. 8,5 Mrd. Euro ergeben. Dies entspricht rd. 9,3 Mrd. € zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).
- Der 50%ige Anteil Österreichs ist zur Gänze im ÖBB-Rahmenplan abgebildet. Abgesehen von den Bundeszuschüssen erfolgt die Finanzierung durch die Querfinanzierung auf der Brennerachse, die EU-Zuschüsse der Europäischen Kommission sowie durch Beiträge des Landes Tirol.

Aufstockung des Rahmenplans

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans 2021–2026 vor, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten.

Weiters enthält das Regierungsprogramm die Festlegung, entsprechend der Zielrichtung des NEKP ausgehend vom Basisjahr 2020 im Rahmenplan 2018–2023 eine Investitionssteigerung von 5% pro Jahr vorzunehmen.

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2021 - 2026 der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist für die Periode bis 2026 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 17,5 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestanchen umgesetzt werden soll:

Detailaufstellung der geplanten Investitionen

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen (in Mio. €)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	2.203,8	2.327,9	2.521,0	2.564,8	2.551,5	2.775,0
Investitionen BBT	332,2	422,3	395,0	437,1	474,7	482,5
Summe Investitionen	2.536,0	2.750,3	2.916,0	3.001,9	3.026,1	3.257,6

Die im Rahmenplan der ÖBB enthaltenen wesentlichen Neu- und Ausbauvorhaben finden sich in den Beilagen 1 und 2, die als Information beigeschlossen sind. Die darin enthaltenen Angaben zu Baubeginn, Inbetriebnahmen sowie Investitionsvolumina sind Planwerte, deren Einhaltung von behördlichen Bewilligungsverfahren, Grundeinlösen, Unvorhergesehenem bei der Bauabwicklung etc. abhängig ist.

14. Oktober 2020

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

Beilage 1: ÖBB-Rahmenplan 2021 – 2026 Detailliste

Beilage 2: Baubeginn und Inbetriebnahme wesentlicher Aus- und Neubauvorhaben

