

2050/AB

vom 01.08.2025 zu 2504/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.440.819

01. August 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Tomaselli, Freundinnen und Freunde haben am 03. Juni 2025 unter der **Nr. 2504/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend drohende Kürzungen, Verschiebungen und Absagen für den Bahnausbau in Vorarlberg an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In welcher Form waren Sie bzw. das BMIMI in die konkrete Ausgestaltung der Veränderungen im Rahmenplan involviert?*

Der Rahmenplan ist das Finanzierungsinstrument der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Der Entwurf zum Rahmenplan wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt und mit meinem Ministerium und in weiterer Folge dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) abgestimmt. Der Beschluss erfolgt durch die Bundesregierung im Ministerrat.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Einer Presseinformation aus Ihrem Haus zufolge erfolgen mit dem Rahmenplan 2025-2030 bei den Projekten im Bahnausbau „gezielte“ Einsparungen. Von welchem Ziel bzw. welchen Zielen mit Bezug zu den einzelnen Projekten ist hier konkret die Rede?*
- *Einer Presseinformation aus Ihrem Haus zufolge erfolgen mit dem Rahmenplan 2025-2030 bei den Projekten im Bahnausbau „effektive“ Einsparungen. Welche Effektivität (Verhältnis des erreichten Ziels zum definierten Ziel) ist hier bei den einzelnen Projekten konkret gegeben?*
- *Einer Presseinformation aus Ihrem Haus zufolge werden Projekte im Bahnausbau „dort, wo es sinnvoll ist“ verschoben.*

Welche Berechnungen wurden a) bundesweit, b) gegebenenfalls vorarlbergspezifisch angestellt und welche c) konkreten sonstigen Entscheidungsgrundlagen wurden herangezogen, um zu eruieren, wo Verschiebungen „sinnvoll“ sind?

Um einen fairen Beitrag zur Budgetkonsolidierung zu leisten, so wie viele andere Menschen in diesem Land, haben die ÖBB in Abstimmung mit meinem Ressort Infrastrukturprojekte überprüft und dementsprechend Adaptierungen vorgenommen, die möglichst wenig Qualitätseinbußen für Fahrgäste mit sich bringen.

Die Mittel des Rahmenplans lagen – ausgehend vom Datenstand Juni 2023 – zuletzt für die Periode 2024 bis 2029 bei € 21,1 Mrd. In der Fortschreibung des Rahmenplans für die Periode 2025 bis 2030 wurde diese Investitionssumme, als Beitrag zur Budgetkonsolidierung des Bundes, abgeflacht und mit € 19,7 Mrd. auf hohem Niveau fixiert sowie der aktuelle Stand der Projekte (inklusive Verzögerungen, beispielsweise infolge von Behördenverfahren) abgebildet.

Umgelegt auf die einzelnen Jahre heißt das, dass die ÖBB auf einem jährlichen Investitionsniveau von mehr als € 3,2 Mrd. verbleiben. Damit wird der Ausbau- und Modernisierungsplan trotz Sparvorgaben auf der hohen Basis von 2024 fortgesetzt und sichert bundesweit wichtige Infrastrukturvorhaben ab, die der Stabilität und Qualität, aber auch der Kapazitätssteigerung des Netzes zugutekommen. Er ermöglicht zudem mehr Angebot in den Ballungsräumen sowie eine Dekarbonisierung des Bahnverkehrs und führt mit Maßnahmen zur Digitalisierung und Modernisierung den Eisenbahnbetrieb stabil in die Zukunft.

Ziel ist es, mit einem geringeren Budget die größtmögliche Wirkung zu erzielen. Dies bedeutet konkret, dass manche Projekte später oder über einen längeren Zeitraum hinweg umgesetzt werden. Sie wurden auf Abhängigkeiten zu anderen Projekten, also auf ihre Gesamtwirkung im Bahnnetz, überprüft und dementsprechend auf der Zeitachse verschoben.

Wesentliche und bereits laufende Projekte, die für die große Mehrheit der Bevölkerung einen Mehrwert bilden, sind jedenfalls gesichert und werden mit Hochdruck für die Kund:innen weitergeführt.

Zu Frage 5:

- Wie lautet die konkrete Begründung für die Verschiebung des Neubaus des Bregenzer Bahnhofs?
 - i) Welche Zahlen/Berechnungen/Prognosen wurden dafür herangezogen?
 - ii) Gibt es ein Projekt in ähnlicher Größenordnung (14.000 Ein-/Ausstiege täglich, überregionale Bedeutung, Landeshauptstadt), das nach hinten gestreckt wurde?

Der Bahnhof Bregenz befindet sich im Zentrum der Vorarlberger Landeshauptstadt. Gebäudebestand sowie die Bahnsteigerschließung sind nicht mehr zeitgemäß und haben das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht. Für die ÖBB steht nun vor allem die Schaffung einer modernen und zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe im Vordergrund. Diese soll die Verknüpfung von Bahn, Bus sowie der aktiven Mobilität priorisieren.

Gleichzeitig werden auch die Bedürfnisse der Stadtentwicklung beachtet. Zwischen den ÖBB, dem Land Vorarlberg sowie der Stadt Bregenz wurde bereits 2019, nach einigen Jahren Vorarbeit, ein Neubau des Bahnhofs vertraglich vereinbart (inkl. Umsetzungszeit und

Finanzierungsaufteilung). Entsprechend der damaligen Festlegung würde der Bahnhofsneubau bereits heute zur Verfügung stehen. Aufgrund veränderter städtebaulicher Anforderungen der Stadtgemeinde Bregenz wurde die vertraglich vereinbarte Umsetzung auf Wunsch der Stadt gestoppt und der Planungsprozess erneut gestartet.

Im April 2024 haben die ÖBB, das Land Vorarlberg, die Stadt Bregenz sowie die Seequartier Projekt GmbH und die Austrian Real Estate GmbH die Grundsatzentscheidung zur Umsetzung einer Planungsvariante getroffen. Der Bahnhof Bregenz ist integraler Teil des städtebaulichen Konzepts „Bregenz Mitte“, das eine umfassende Stadtteilentwicklung inklusive der Verlegung der Landesstraße beinhaltet.

Das bedeutet: Die ÖBB beginnen hier mit den Planungen von Grund auf. Das Vorhaben ist nun wesentlich umfangreicher als der ursprüngliche Planungsumfang, die Vorbereitungen nehmen zusätzliche Zeit in Anspruch. Sowohl die Einrichtung eines Provisoriums am Bahnhof Bregenz als auch die Entwicklung des Neubauprojekts nehmen nun geordnet ihren Lauf. Neben den temporären Anlagen ist auch das vereinbarte Bahnhofsprojekt sorgfältig zu planen, den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen und mit den Parteien in den Verfahren zu verhandeln. Anschließend werden die ÖBB auf Basis rechtskräftiger Genehmigungen alle erforderlichen Leistungen ausschreiben, beauftragen und baulich umsetzen.

Der Rahmenplan 2025 bis 2030 bildet die erwartete Projektentwicklung der ÖBB, Genehmigungsverfahren und Bauumsetzung ab. Wie bereits ausgeführt, sind für diese Prozessschritte zusätzliche, zeitliche Kapazitäten erforderlich. Die Mittel werden daher erst später gebraucht.

Zu Frage 6:

- Wie lautet die konkrete Begründung für die Verschiebung des Neubaus des Bahnhofs Bregenz Hafen?
 - i) Welche Zahlen/Berechnungen/Prognosen wurden dafür herangezogen?

Die bisherige Bestvariante des Umbaus der Haltestelle Bregenz Hafen wurde seitens der Stadt Bregenz bisher nicht befürwortet. Deshalb wurde im Winter 2024 eine neue Variante entwickelt, die eine Errichtung eines neuen Bahnsteigzugangs vorsieht und die Auflassung der Eisenbahnkreuzung Pier 69 bedingt.

Derzeit werden die Rahmenbedingungen mit den Vertragspartnern in einer Planungsvereinbarung festgelegt, die in weiterer Folge den Planungsstart des Projekts darstellt.

Da der Umbau der Haltestelle Bregenz Hafen neben den erforderlichen Planungen auch behördliche Genehmigungen erfordert und in weiterer Folge eine internationale Streckensperre bedingt, kann der ursprünglich angedachte Umsetzungszeitraum (Inbetriebnahme 2029) nicht mehr eingehalten werden.

Die im Rahmenplan 2025 bis 2030 dargestellte Verschiebung, stellt den aktuellen Erwartungsplan zur Umsetzung des Projekts mit den erforderlichen Vorlaufzeiten dar und ist daher nicht mit den Einsparungsmaßnahmen begründet.

Zu Frage 7:

- Wie lautet die konkrete Begründung für die Verschiebung am Bahnhof Götzis?
i) Welche Zahlen/Berechnungen/Prognosen wurden dafür herangezogen?

Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Götzis ist Bestandteil des Rheintalvertrags I, der mit der Unterzeichnung im Jahr 2003 den bedarfsgerechten Umbau zahlreicher Bahnhöfe und Haltestellen in Vorarlberg regelt.

Vertragspartner sind die Republik Österreich, das Land Vorarlberg und die ÖBB. Konkrete Variantenplanungen haben die ÖBB in den Jahren 2009, 2011 und 2015 durchgeführt. Dabei waren sowohl die Grundsätze des Rheintalkonzepts als auch die Anforderungen für den Bahnbetrieb und die Wünsche der Marktgemeinde Götzis zu berücksichtigen. Nach intensiven Abstimmungsgesprächen liegt nun ein unterzeichneter Planungsvertrag zum Projekt vor. Der Planungsstart wurde im Mai 2024 bekanntgegeben.

Die Abbildung im Rahmenplan wurde dem tatsächlichen Stand der Planungen angepasst. Erste Baumaßnahmen werden von den ÖBB bereits 2026 eingeleitet. In einem ersten Umsetzungsschritt werden Elemente der Bahntechnik erneuert (z.B. das ESTW – Elektronisches Stellwerk). Die Baumaßnahmen im Bahnhof Götzis bedingen einige erforderliche Vorarbeiten (z.B. Vorlastschüttungen), die kontinuierlich entsprechend der verträglichen Betriebseinschränkungen umgesetzt werden. Der Umsetzungsfahrplan sieht den Abschluss aller Maßnahmen rund um den Bahnhof Götzis bis 2032 vor.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Das Zielnetz 2040 wurde nach wie vor noch nicht von der Regierung beschlossen.
i) Wann ist mit einem solchen Beschluss zu rechnen?
ii) Werden bis dahin trotz des methodisch ausgefeilten, faktenbasierten und transparenten Prozesses mit namhaften externen Expert:innen, der zum vorliegenden Zielnetz geführt hat, noch Änderungen an den enthaltenen Projekten vorgenommen bzw. kommt es zu Streichungen oder zum Austausch von Projekten?
iii) Falls derartige Änderungen, Streichungen oder Projektaustausche geplant sind – wie wären diese mit dem methodisch stringenten bisherigen Vorgehen in Einklang zu bringen?
➤ Auch für die Nachbarländer ist die Verabschiedung des Zielnetz 2040 von wesentlicher Bedeutung. Stehen Sie diesbezüglich in Kontakt mit den Verantwortlichen in Liechtenstein, der Schweiz und in Deutschland?

Zum Zielnetz 2040 liegt ein fachlich fundierter Entwurf aus dem Jahr 2024 vor. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen, besonders hinsichtlich Finanzierung und Budget, geändert. Mit dem neuen Rahmenplan 2025 bis 2030 wurde ein Beitrag zur Budgetkonsolidierung geleistet. Dies hat dazu geführt, dass zahlreiche Projekte in die Zukunft verschoben wurden. Die Projekte im Rahmenplan werden umgesetzt, bevor finanzielle Mittel für neue Projekte aus dem Zielnetz 2040 zur Verfügung stehen können. Dies hat entsprechende Implikationen auf ein neues Zielnetz, nämlich insbesondere darauf wie rasch bzw. in welchem Zeithorizont dieses umgesetzt werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist es auch noch zu keiner Beschlussfassung des Zielnetz 2040 gekommen. Es wurden jedoch in den Rahmenplan 2025 bis 2030 finanzielle Mittel für einige

Planungsprojekte aufgenommen, die auch im Fachentwurf Zielnetz 2040 enthalten sind und für die absehbar ein dringlicher verkehrlicher Bedarf besteht.

Selbstverständlich findet dabei sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene ein enger Austausch mit den zuständigen Stellen im benachbarten Ausland, wodurch eine effiziente und zweckmäßige Gestaltung des Schienenverkehrsangebots gesichert ist.

Die Priorität in der näheren Zukunft liegt darauf, die Projekte des bestehenden Rahmenplans trotz der aktuellen budgetären Situation umzusetzen. Als nächster Schritt soll der Fachentwurf zum Zielnetz 2040, wie im Regierungsprogramm vorgesehen, evaluiert und anschließend einer Beschlussfassung zugeführt werden.

Zu Frage 10:

- *Während bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, bei den Fahrgastzahlen und bei deren Zunahme in Vorarlberg Spitzenwerte erzielt werden, wird im Zeitraum 2025-2030 in sieben Bundesländern mehr als hier investiert, nur das Burgenland liegt bei den geplanten Investitionen noch hinter Vorarlberg. Weshalb fließen verhältnismäßig wenige Mittel nach Vorarlberg?*

In Vorarlberg befinden sich sowohl die Bahninfrastruktur als auch das Schienenverkehrsangebot auf einem sehr hohen Qualitätsniveau. Dies wurde unter anderem durch die Baumaßnahmen und Angebotsausweitungen in den vergangenen Jahren ermöglicht.

Aktuelle und zukünftig geplante Maßnahmen sind im Rheintalvertrag I sowie im Rheintal-Walgau-Vertrag zwischen Bund, Land und ÖBB festgeschrieben. Die langfristige weitere Ausweitung des Verkehrsangebots ist im Rahmenplan und im Fachentwurf zum Zielnetz 2040 entsprechend abgebildet.

Ganz allgemein folgen Investitionen der Logik, dass dort investiert wird, wo eine Verlagerung erreicht werden kann.

Zu Frage 11:

- *In einem „MoU“ (Memorandum of Understanding) zwischen Land Vorarlberg, Gemeinden und Ihrer Amtsvorgängerin wurde die „Dringlichkeit eines Ausbaus“ auf der Strecke zwischen Hard und Lustenau (Ausbau grenzüberschreitender Verkehr) festgehalten. Im Rahmenplan sind allerdings nur geringe Planungskosten festgehalten. Gilt das Memorandum bzw. die darin beschriebene Dringlichkeit weiterhin?*

Entsprechend der Bedeutung der Verbindung für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-Regional- und -Fernverkehr in Vorarlberg wurden Planungsgelder in Höhe von € 5,3 Mio. mit Start 2027 für den zweigleisigen Ausbau zwischen Hard-Fußach und Lustenau inklusive der Adaptierung des Bahnhofs Dornbirn im Rahmenplan 2025 bis 2030 aufgenommen.

Die grundsätzliche technische Machbarkeit des zweigleisigen Ausbaus auf diesem Streckenabschnitt wurde im Zielnetz 2040 bereits geprüft. Aktuell läuft eine vertiefte Betrachtung dieser Maßnahme im Rahmen einer sogenannten Infrastrukturentwicklung, um im Jahr 2027 mit den Planungen beginnen zu können.

Weiters sei angemerkt, dass das „MoU“ nur zwischen dem Land Vorarlberg und meinem Ministerium (bzw. dem ehemaligen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)) abgeschlossen wurde.

Zu Frage 12:

- Welcher Zeithorizont entspricht aus Ihrer Sicht einer „Dringlichkeit des Ausbaus“ bei einer wenige Kilometer langen Schienenstrecke wie Hard-Lustenau?

Die Strecke zwischen St. Margrethen und Lauterach ist rund 9 km lang, davon sind derzeit etwa 6 km noch eingleisig. Ein durchgehender zweigleisiger Ausbau ist daher notwendig, um zukünftige Angebotskonzepte im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr realisieren zu können.

Aktuell wäre es nicht seriös, einen konkreten Inbetriebnahmetermin zu nennen. Daher wurden im aktuellen Rahmenplan Mittel für die Planungen aufgenommen. Auf Basis dieser Planungen kann anschließend ein realistischer Umsetzungszeitraum einschließlich einer belastbaren Kostenschätzung erarbeitet werden.

Zu Frage 13:

- Wann ist mit der baulichen Umsetzung des Ausbaus im Tiroler Oberland zu rechnen?

Das Ausbauvorhaben „Tiroler Oberland“ ist Teil des Zielnetzkonzepts 2040. Wie bereits ausgeführt, wird das Zielnetzkonzept zeitgerecht einer Beschlussfassung zugeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

