

# Wo stehen wir aktuell?



# Zielnetz 2040

## Das Potenzial der Schiene nutzen

Bürger:innenforum

Wieviel Schiene braucht Österreich?

Ulrich Flamm

Referent im Büro der Sektionsleitung Mobilität

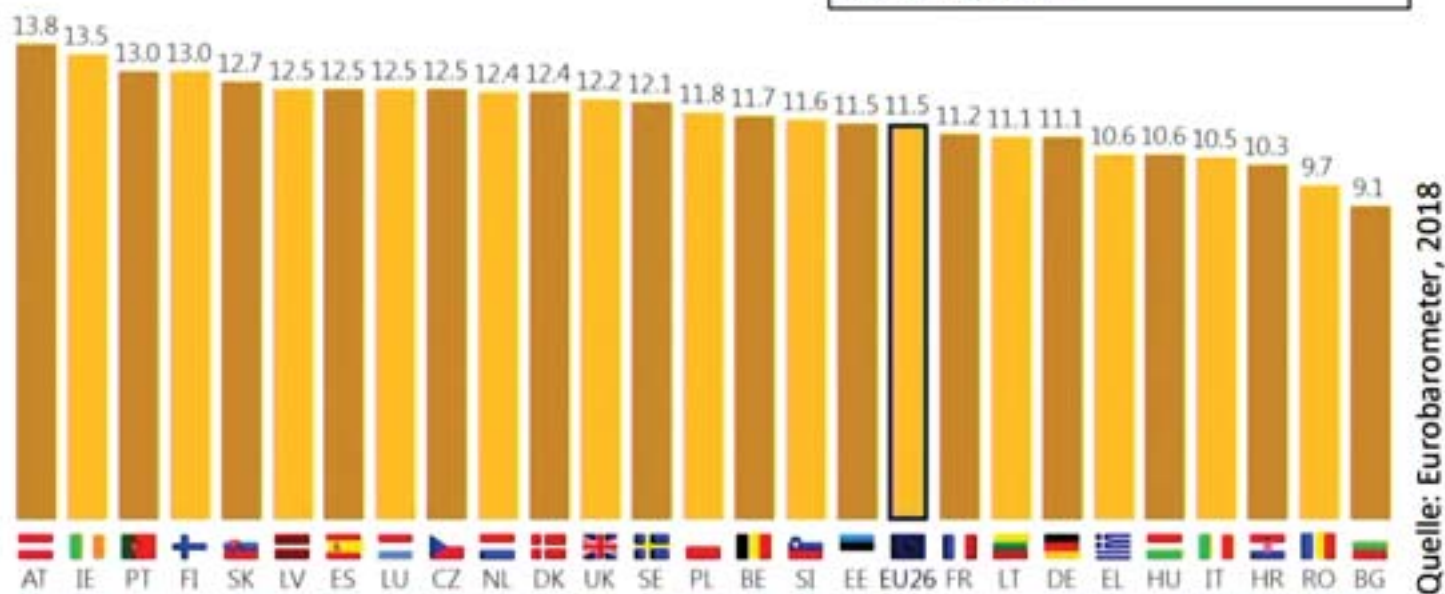
Wien, 13. März 2024

## Österreichs Bahnsystem steht im EU-Vergleich sehr gut da

### Respondents in Austria and Ireland are overall the most satisfied with railway travels

**Q6rb** Overall population satisfaction index with railway travel  
**AVERAGE**

An index was created by giving each answer to the questions Q6 a score from 0 (very dissatisfied) to 3 (very satisfied). Then, the index for each country was calculated on all Q6 questions. The higher the index, the more satisfied respondents from that country are with railway travel.



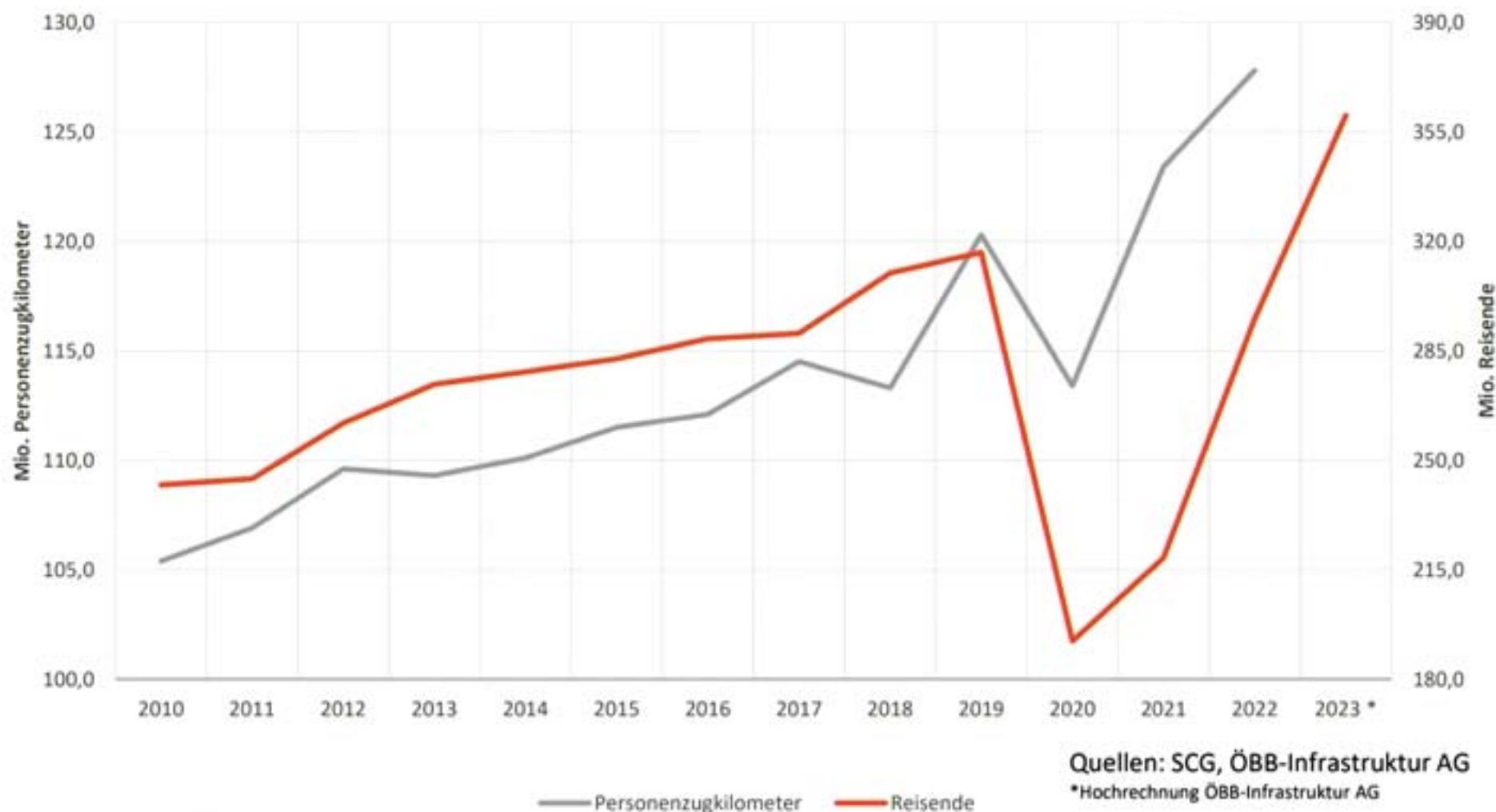
Quelle: Eurobarometer, 2018

Base: All respondents – 26MS (N=25,537)

## KlimaTickets werden sehr gut angenommen und zeigen Wirkung

- Nutzer:innen mit **KlimaTicket Ö: 270.000** (Ende 2023)
- Nutzer:innen mit **KlimaTicket Ö + regionale Klimatickets: knapp 1,5 Mio.**
- Das zeigt den hohen Bedarf nach diesem Produkt und nach dem einfachen und unkomplizierten Zugang zum ÖV.
- Wirkungen/Zufriedenheit:
  - 98% der Kundinnen und Kunden sind mit dem KlimaTicket (sehr) zufrieden.
  - 50% aller KlimaTicket Kund:innen, die grundsätzlich auch einen PKW nutzen, geben an, ihr Mobilitätsverhalten bereits zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verändert zu haben.
  - 23% geben sogar eine starke Mobilitätsänderung an.

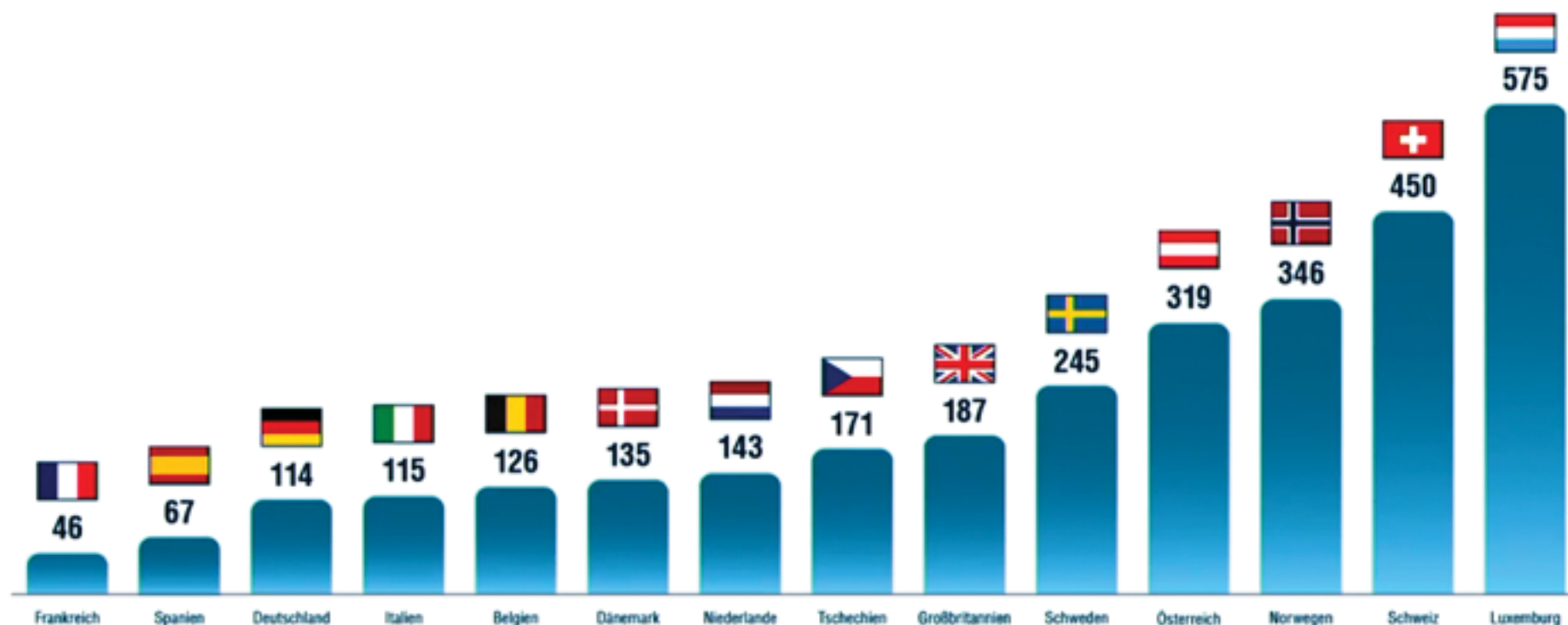
## Angebot und Nachfrage im Schienenpersonenverkehr steigt deutlich



## Österreich liegt im Spitzenfeld bei Bahn-Investitionen

### Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2022



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2023 | auf Basis von BMF, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH

Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

## Wir sehen aber einige Herausforderungen auf uns zukommen

- Kapazität und Stabilität des Bahnnetzes
- Resilienz
- Volkswirtschaftliche Machbarkeit des weiteren Bahnausbaus ist begrenzt
  - Begrenzte Ressourcen bei Planer:innen
  - Genehmigungsverfahren
  - Begrenzte Ressourcen in der Industrie
  - Bauen unter Betrieb
  - Finanzielle Leistbarkeit

# Wo wollen wir hin?

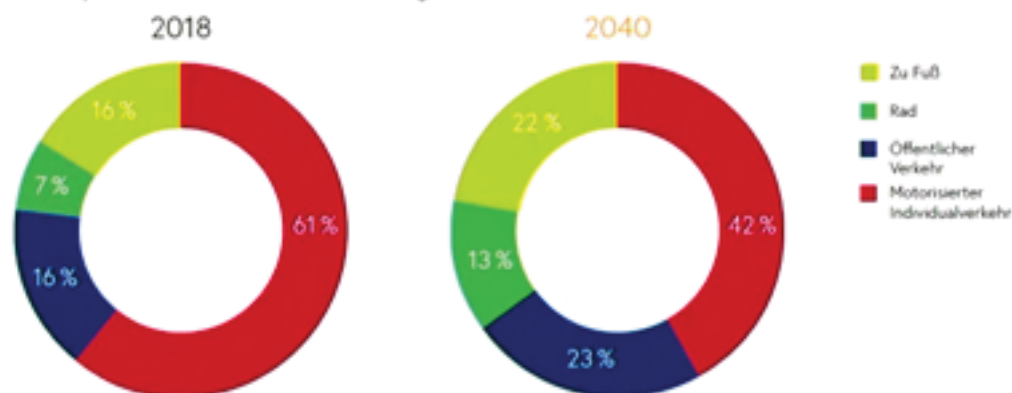


## Mobilitätsmasterplan 2030

### Karte und Kompass für Mobilitätswende

- Klare Strategie, ausgehend vom Mobilitätsmasterplan
- Vermeiden, **Verlagern**, Verbessern
- Backcasting, vom Ziel her denken
- Zielsetzung für Bahnausbau - Bahnnetz soll so dimensioniert werden, dass es erforderliche Verkehrsleistung aufnehmen kann

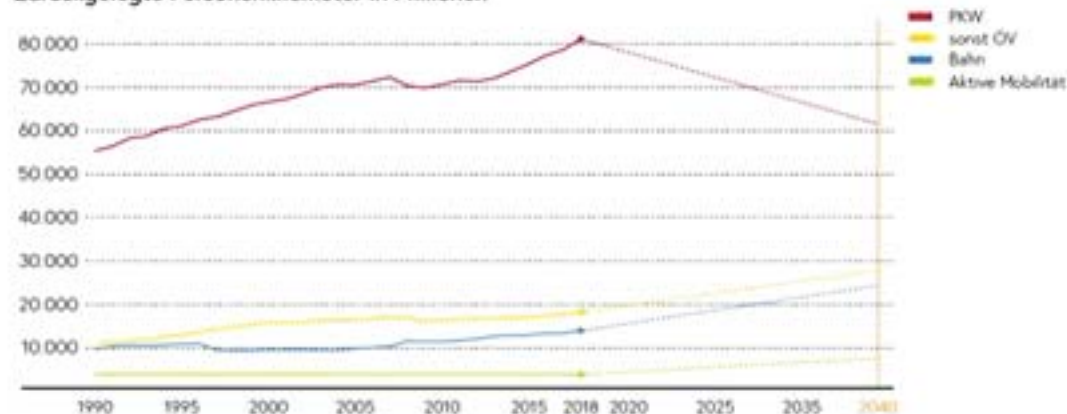
Modal Split im Personenverkehr nach Wegen



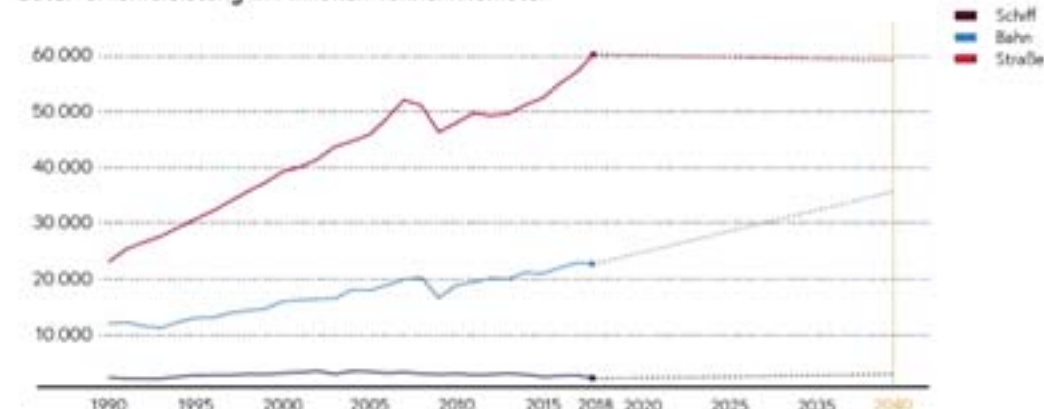
## Exkurs: Mobilitätsmasterplan - Backcasting und Energieeffizienz vom Ziel her denken

- Begrenzte Energiemenge durch Erneuerbare
- Energiebedarf daher als maßgeblicher Faktor in Zukunft
- Energieeffizienz der einzelnen Verkehrsmittel hängt stark von den Einsatzbedingungen und vor allem von den Auslastungsgraden ab

Zurückgelegte Personenkilometer in Millionen



Güterverkehrsleistung in Millionen Tonnenkilometer



# Wie kommen wir dorthin?



# System für Infrastrukturplanung und -finanzierung als wesentlicher Erfolgsfaktor

**Frankfurter Allgemeine  
Zeitung vom 10. Jänner 2024**

*„Österreichs Bahn gehört nicht nur zu den pünktlichsten in Europa. Entscheidend dafür ist der Rahmenplan mit seiner langfristigen, kontinuierlich planbaren Schieneninfrastrukturfinanzierung.“*

**Warum Österreichs Bahn ihren Konkurrenten abhängt**  
Investitionen machen für die Zugfahrer den Unterschied zum Bahnnetz in Deutschland

ela. WIEN. Österreichs Zugfahrer schauen derzeit skeptisch nach Deutschland. Die wiederholten Ausfälle der Deutschen Bahn lassen sie nachdenken über ihre eigene Kritik an den österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Im Vergleich zur Deutschen Bahn scheidet nämlich der Mitbewerber im südlichen Nachbarland erstaunlich gut ab.

Österreichs Bahn gehört nicht nur zu den pünktlichsten in Europa. Entscheidend dafür ist der Rahmenplan mit seiner langfristigen, kontinuierlich planbaren Schieneninfrastrukturfinanzierung. Das Management nennt diesen Rahmenplan modellhaft für ganz Europa. Der Rahmenplan ist das Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der Infrastruktur AG innerhalb einer Phase von sechs Jahren. Zudem umfasst der Rahmenplan auch die im Zeitraum vorgesehenen Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes. Der Rahmenplan ist aber mehr als Zahlentabellen: Er ist ein klares Bekenntnis zum Ausbau der Bahn und zum öffentlichen Verkehr in Österreich. Er ist auch ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz sowie zum nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur für Generationen.

Diese Investitionsentscheidungen basieren auf dem Zielnetz – das ist das langfristige und umfassende Gesamtkonzept für die österreichische Eisenbahninfrastruktur. Aktuell Zielnetz 2025\*, zukünftig Zielnetz 2040. Es dient als strategische und objektive Planungsgrundlage. Ausgangspunkt sind die zukünftigen Verkehrsströme und verkehrspolitische Antworten auf diesen Bedarf.

Das bedeutet auch, dass Baumaßnahmen langfristig vorgeplant werden können. Entsprechend kommen Streckenper-

ren nicht überraschend, und es können entsprechende Ersatzmaßnahmen gesetzt und kommuniziert werden.

Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur pro Kopf zwischen den beiden Logistikunternehmen zeigen klar einen Wettbewerbsvorteil für die ÖBB. Dort waren es 2020 251 Euro je Einwohner. Die DB kommt hingegen nur auf 146 Euro je Einwohner. Um technische Probleme gering zu halten, investieren die ÖBB laufend in die Erneuerung und Modernisierung der Züge sowie der Infrastrukturanlagen wie Weichen, Gleise und Stellwerke. Um die Schienenkapazitäten optimal zu nutzen, haben zum Beispiel schnelle Fernverkehrszüge Vorrang.

Allein für den Winterdienst investieren die ÖBB 40 Millionen Euro jährlich – bei einem Umsatz von fünf Milliarden Euro.

Dieses Verhältnis erreicht die Deutsche Bahn nicht: Mit insgesamt 300 Millionen Euro steckte sie zwar zwischen 2017 und 2022 mehr in ihren Winterdienst – allerdings bei einem mit 56 Milliarden Euro zehnmal höheren Umsatz und einem wesentlich größeren Streckennetz. Auch die Zahl der beherrschbaren Weichen kann sich eigentlich sehen lassen, drei Viertel der Weichen sind es in Bayern, zwei Drittel in Österreich. Allerdings hilft das bei solchen Schneemassen kaum weiter. So muss die Bahn mehr als 1500 Räumkräfte und schwere Technik einsetzen, um die Gleise freizubekommen. Besonderes Augenmerk wird auf Lawinen- und Steinschlagschutz gelegt, zudem Schutzwälder sowie die Bearbeitung von Fels- und Böschungsflächen.

Es gibt 54 Wetterstationen – vor allem im alpinen Raum – auf 5000 Kilometer

Streckennetz. Ein Zehntel von 42.000 Beschäftigten können im Winterdienst eingesetzt werden. Denn Freiräumen ist bei aller Technikkompetenz vor allem händische Arbeit. Es gibt Schneeschleudern, Schneebürsten und Schneeräsen.

Aus Sicht von Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien (WU), hat ÖBB insgesamt bessere Rahmenbedingungen für den Schienenfernverkehr – auch dank einer höheren Förderung. Zudem gibt es ein gutes relativ schlankes Management. Auch bewertet der Wissenschaftler die Ausrüstung der österreichischen Rail Cargo Group auf Zentral- und Osteuropa sowie Seehäfen und Unterlandverkehre mit eigener Traktionsleistung in vielen Ländern als Vorteil.

Von Deutschland gibt es zahlreiche Bahnverbindungen in das kleine Nachbarland. Nachts vor allem dank der österreichischen Bundesbahn. Die übernahm 2016 Strecken, als die DB sie mangels Rentabilität aufgab. Österreich investierte 40 Millionen Euro in die Flotte und ist inzwischen größter europäischer Anbieter in dem kleinen Segment der Nachtzugverbindungen. Seit vergangener Dezember lassen sich Verona, Venedig, Rom, Budapest, Ljubljana, Zagreb und saisonal auch Rijeka im Schlaf und direkt von ab Stuttgart, Göttingen und Ulm Weichen – nicht erst ab München. Das spart auf Hin- und Rückweg Hotelübernachtungen und ist deshalb preislich vor allem in der Hochsaison durchaus attraktiv. Allerdings übersteigt auf manchen Strecken die Nachfrage das Angebot. Zwar hat die Staatsbahn neue Züge bestellt und will die Zahl der Fahrgäste in ihren Nightjets auf drei Millionen verdoppeln – allerdings erst bis 2026.



Öfter gut in der Zeit: ein Zug der ÖBB in Gries am Brenner

1000 479

Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 10.1.2024


## Zielnetz | Rahmenplan | Finanzierungsvereinbarungen

### hierarchisch aufgebaute strategische Infrastrukturplanung

- **Zielnetz – Langfriststrategie:** Verkehrspolitische Leitlinie für Rahmenpläne („auf Zielnetz ist Bedacht zu nehmen“); Kernpunkte des Fachentwurfs zum Zielnetz 2040 wurden am 25. Jänner 2024 präsentiert; öffentliche Konsultation startet demnächst
- **ÖBB-Rahmenpläne – Mittelfristplanung:** Finanzierungsinstrument; aktuelle sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne für Ausbau und Erhaltung der Schieneninfrastruktur, derzeit ÖBB-Rahmenplan 2024-2029; Finanzielle Rahmenbedingungen für Rahmenpläne im Regierungsprogramm vorgegeben
- **Finanzierungsvereinbarungen/Zuschussverträge** gem. Bundesbahngesetz / Eisenbahngesetz

# ZIELNETZ 2040

Das Bahnnetz der Zukunft



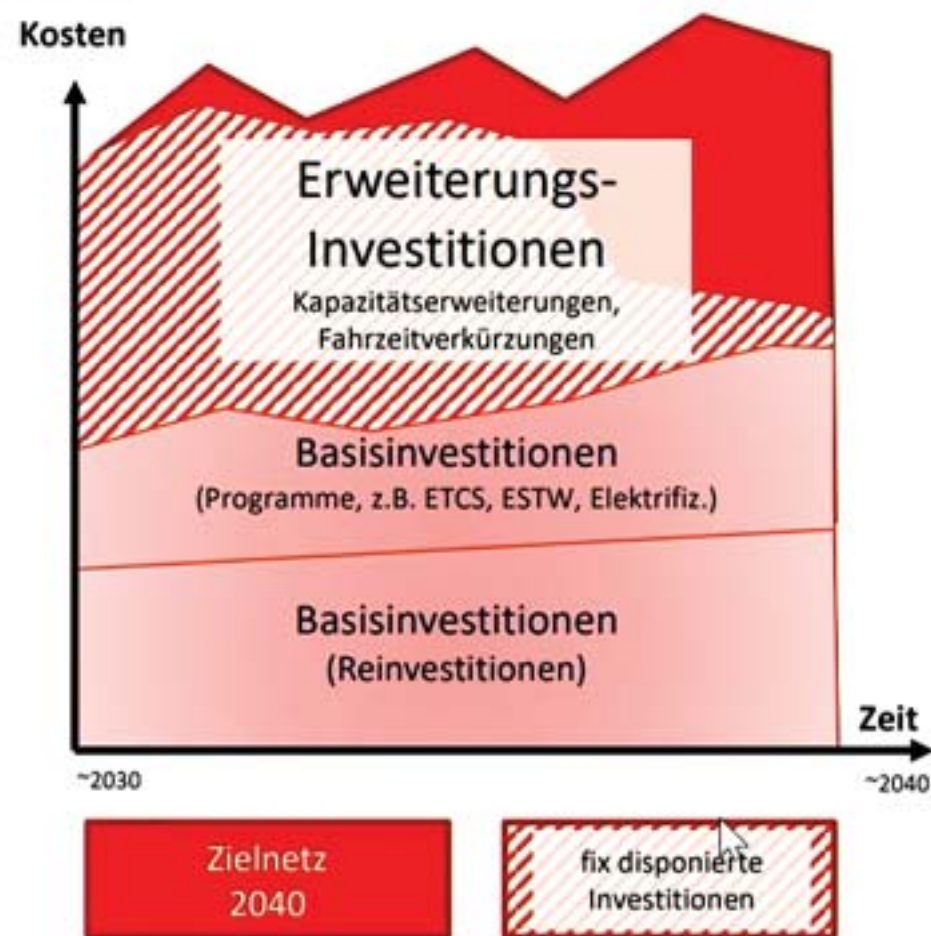
## Zielnetz 2040

### Zielsetzungen und inhaltliche Abgrenzung

- **Zielnetz 2025+** mit aktuellem Rahmenplan größtenteils bis ca. 2030 umgesetzt
- **Gemeinsames Projekt BMK, ÖBB-Infra, SCHIG**
- **Identifikation, Bewertung, Auswahl und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen** (Neu- und Ausbauprojekten) in Form von **Modulen**
- **Basisinvestitionen** zur Bestandssicherung (Reinvestitionen, gesetzlich vorgegebene Investitionen wie EK-VO, ETCS, Barrierefreiheit) sind **nicht Gegenstand der Zielnetz-Betrachtung**.

#### Schwerpunkte

- Internationale Verbindungen
- Nationaler Taktfahrplan
- Güterverkehr
- Ballungsräume und Kapazitäten
- Regionalverkehr



## Zielnetz 2040

### Ausarbeitung und Bewertung von Modulen

- **Ausarbeitung**
  - **Angebotskonzept** als verkehrliche Zielsetzung für Modulstrecke
  - **Technische Vorkonzeption** der Projekte
    - Nachweis der prinzipiellen **technischen Machbarkeit**
    - Grundlage für **Grobkostenschätzung**
    - KEIN Vorgriff auf Trassenentwicklungs- und –auswahlprozess
- **Bewertung**
  - Einheitliche Anwendung einer **Bewertungsmethode** für alle Module
  - Verwendung eines österreichweiten **Verkehrsmodells**

## Bewertungsmethode

### Elemente und Funktionsweise Einzelmodulbewertung

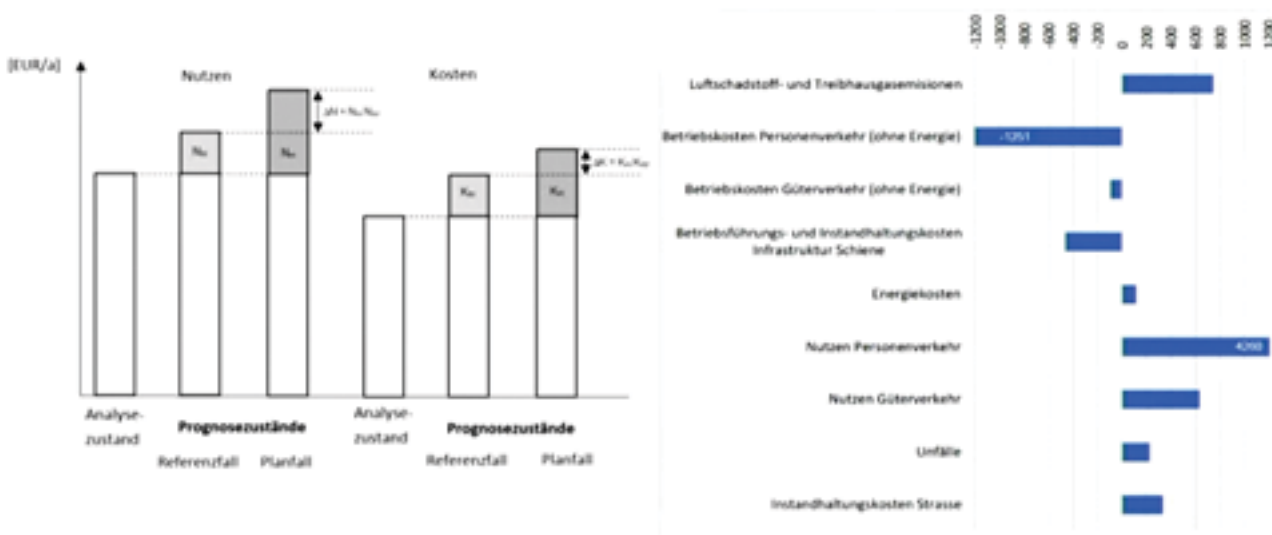
- Gesamtwirtschaftliche **Nutzen-Kosten-Analyse**



- Zusätzliche **Indikatoren:**

- **Vergleichswertindikatoren** (quantitativ/Punktesystem)  
*Resilienz, Auflösung Engpässe, Naturgefahren, überregionale Erreichbarkeit, Erreichbarkeit außerhalb von Ballungsräumen*

- **Umweltfachliche Indikatoren** (qualitativ/beschreibend)  
*Lärm, natürliche Ressourcen, menschliche Nutzungsansprüche*



Beispiel



# Weiterentwicklung des Integrierten Taktfahrplans Österreichweites Knoten-Kanten-Modell Zielhorizont 2040



**MARKTSEGMENTE | Personenverkehr**  
**FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt  
**FVH** Fernverkehr hochrangig  
**FVI** Interregio  
**SNV** Schneller Nahverkehr

**Erläuterung | Knoten-Kanten-Modell**  
 ● Knoten Min 00 und/oder Min 30  
 ○ Knoten Min 15 und/oder Min 45  
 ● Asymmetrischer Knoten  
 ● Keine Knotenfunktion  
 30 Kantenfahrzeit\* in Min je Marktsegment (inkl. Umsteigezeiten in den Knoten)

© ÖBB-Infrastruktur AG



## Zielnetz 2040

### Beispielmodul PYB Pyhrnbahn | Linz - Selzthal

- **Angebotsziele**
  - Ausweitung des Angebots und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Interregio Linz - Selzthal: 75 min)
  - Ausweitung des Nahverkehrsangebots zwischen Linz Hbf und Rohr Bad Hall und des Regionalverkehrs auf der Gesamtstrecke
  - Abflachung der Strecke und Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr und Attraktivierung gemäß TEN-V-Verordnung
- **Identifizierte Schlüsselmaßnahmen**
  - Zweigleisige Ausbauten und Linienverbesserungen im Abschnitt bis Micheldorf
  - Bestandsnahe Geschwindigkeitsanhebungen
  - Errichtung eines neuen Bosrucktunnels

## Zielnetz 2040

### Beispielmodul PYB Pyhrnbahn | Linz - Selzthal



### Maßnahmenübersicht

#### Projekte im Modul

- Zweigleisige Ausbauten inkl. Linienverbesserungen der eingleisigen Abschnitte bis Micheldorf
- Bestandsnahe Geschwindigkeitsanhebungen entlang der gesamten Strecke
- Errichtung eines neuen Bosrucktunnels in geänderter Lage

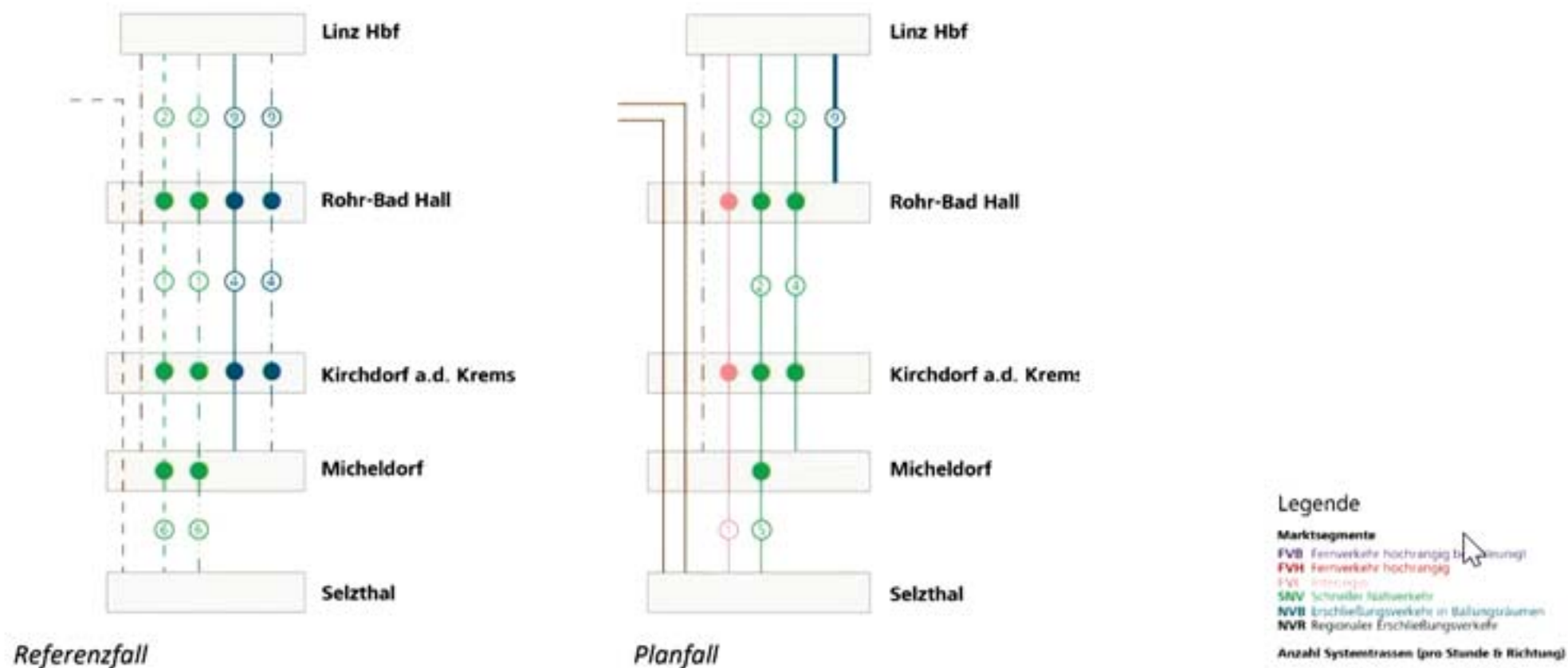
#### Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Zweigleisiger Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder
- Bahnhofsumbauten entlang der Strecke

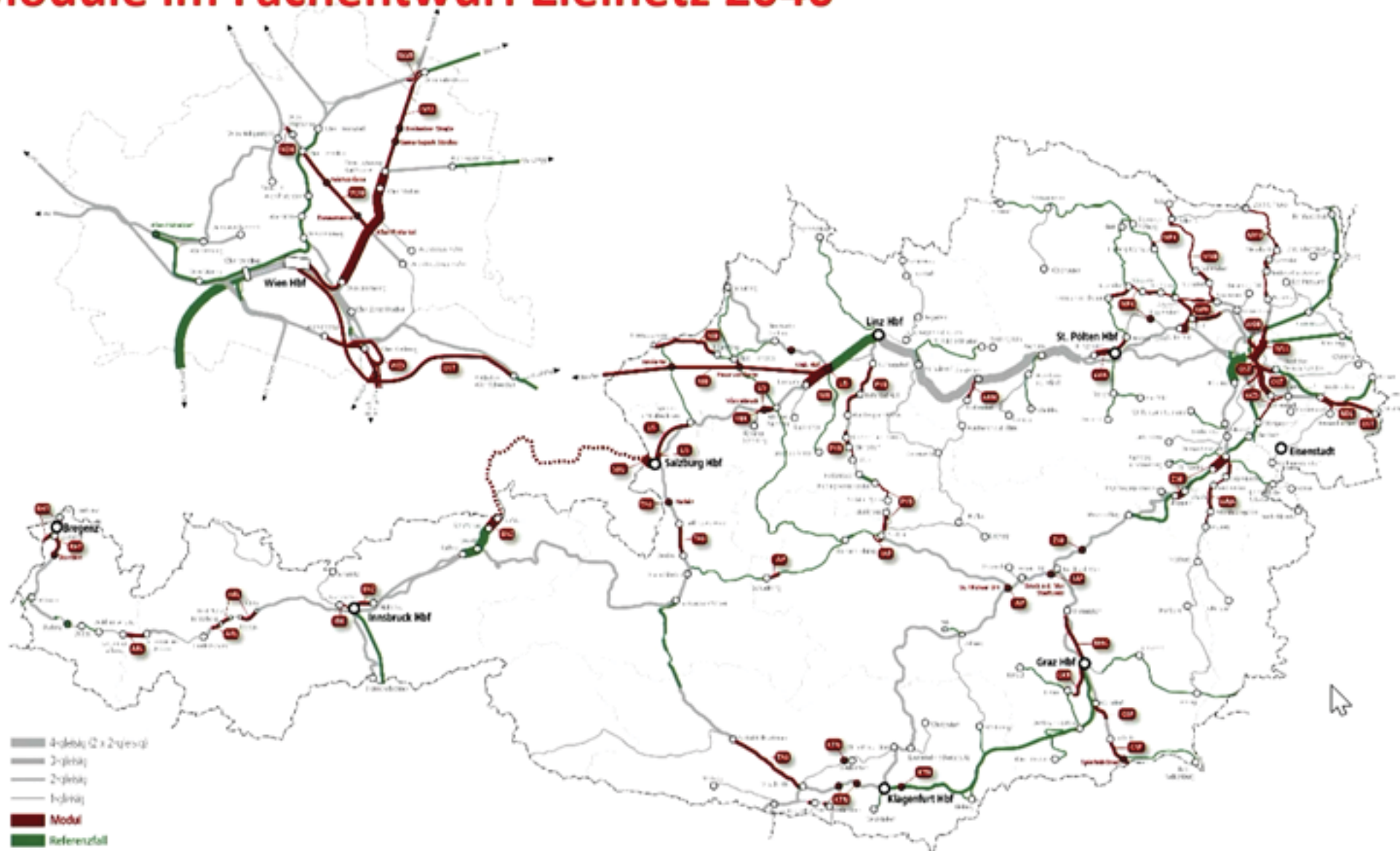
# Zielnetz 2040

## Beispielmodul PYB Pyhrnbahn | Linz - Selzthal

### Angebotskonzept



## Module im Fachentwurf Zielnetz 2040



 Modulbezeichnung

## Gesamtheitliche Wirkungen des Fachentwurf Zielnetz 2040

- Eine **Kapazitätssteigerung** des Bahnnetzes **um rund 65 %** wird ermöglicht (Basis Verkehrsleistung 2018)
- Der **Energiebedarf** im österreichischen Verkehrssystem **sinkt um insgesamt über 30 TWh**
- Damit verbunden werden ab voller verkehrlicher Wirksamkeit des Zielnetz 2040 in Österreich **Treibhausgasemissionen in der Höhe von insgesamt rund 20,6 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente vermieden** (Emissionen durch Bau iHv 1,8 Mio. t. bereits gegengerechnet)
- Die Umsetzung des Zielnetz 2040 geht mit insgesamt rund **165.000 Jahresbeschäftigungsverhältnissen** einher

## Zielnetz 2040

### Aktueller Stand und Ausblick

- Fachentwurf in Berichtsform inkl. Beilagen (z.B. Linientaktkarten, Moduldossiers) ist derzeit in Finalisierung und wird demnächst veröffentlicht
- Danach startet eine öffentliche Konsultation, in der Stellungnahmen zum Fachentwurf abgegeben werden können
- Nach einer allfälligen Überarbeitung auf Grundlage der Rückmeldungen wird das Zielnetz 2040 der politischen Abstimmung und Beschlussfassung zugeführt
- Ein Beschluss im Laufe des Jahres 2024 wird angestrebt

