

Prozess Zielnetz 2040

Module ohne Empfehlung zur Aufnahme
in den Fachentwurf Zielnetz 2040

Dossiers

Gegenstand der Dossiers

Module ohne Empfehlung für den Fachentwurf Zielnetz 2040

- Die dargestellten **Module** sind nicht Teil des Fachentwurf Zielnetz 2040, da sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 aufweisen und daher aus gesamtwirtschaftlicher Sicht im Horizont 2040 **nicht für eine Umsetzung empfohlen** werden.
- Die Dossiers dokumentieren diese Module und die **entscheidungsrelevanten Ergebnisse**.

Inhalt und Bewertung der Module

- Die dargestellten **Module** definieren insbesondere **Angebotsziele** für die zukünftige Entwicklung des Bahnnetzes in Österreich.
- Entsprechend sind nur solche **Maßnahmen** oder Projektideen in Modulen erfasst, die eine nennenswerte **Veränderung des Angebots** (Kapazität, Geschwindigkeit) bewirken.
- Eine **technische Plausibilisierung** der Maßnahmen dient dem **grundsätzlichen Nachweis der Machbarkeit** und als Grundlage für die notwendige **Kostenannahme** für jedes Modul.
- Die **Bewertung** der Module basiert insbesondere auf der **verkehrlichen Wirkung**, die unabhängig von der Form der späteren Umsetzung grundsätzlich stabil ist. Die angesetzten Maßnahmen sind derart ausgewählt und konzipiert, dass auch im Fall einer abweichenden Lösung eine Stabilität des Bewertungsergebnisses grundsätzlich gewährleistet ist.

Aussagekraft und Interpretation der Dossiers

Bewertungsmethode im Prozess Zielnetz 2040

- Die Module werden einer gesamtwirtschaftlichen **Nutzen-Kosten-Analyse** unterzogen. Dabei werden Indikatoren aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft monetarisiert ermittelt und den Investitionskosten gegenübergestellt.
- Verkehrswirtschaftliche Effekte und verkehrspolitische Zielsetzungen, die nicht oder nur unzureichend im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse erfasst werden können, werden mithilfe von sogenannten **Vergleichswertindikatoren** operationalisiert. Die Beurteilung erfolgt auf einer Skala von -25 bis +25 Punkte. Der Punktwert gibt den negativen bzw. positiven Beitrag zur Erfüllung der Zielsetzungen an.
- Zusätzlich werden **umweltfachliche Indikatoren** analysiert. Für die Aspekte Lärm, natürliche Ressourcen und menschliche Nutzungsansprüche wird eine fachliche Einschätzung zur Wirkung der Module getroffen. Die Skala reicht dabei von -3: außergewöhnlich negative Wirkungen bis +3: außergewöhnlich positive Wirkungen. Die Aussagen können als fachliche Grundlage in nachfolgenden Planungsphasen genutzt werden.
- Detaillierte Ausführungen zur Bewertungsmethode finden sich in einem umfangreichen **Methodenbericht** auf der Website des BMK:
<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html>

Aufbau und Inhalt der Dossiers

Modulüberblick

- Steckbrief
 - Modulbezeichnung, Modulkürzel und betroffener Netzbereich
 - Zielsetzungen des Moduls
 - Kostenannahme für eine fiktive Inbetriebnahme 2040 (Basis: einheitliche Zielnetz-Methode, vorausvalorisiert)
- Maßnahmenübersicht
 - Maßnahmenübersicht, unterschieden nach Projekten aus dem Rahmenplan 2023-2028 (entspricht Referenzfall) und Projekten im Modul sowie ggf. relevanten Kontextprojekten
- Angebotskonzept Referenzfall und Planfall
- Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen
- Ergebnisübersicht Modulbewertung
 - Nutzen nach Indikatoren der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse
 - Gesamtwirtschaftliche Betrachtung, Vergleichswertindikatoren und umweltfachliche Indikatoren
- Fachliche Einordnung der Ergebnisse und Ausblick

Allgemeiner Hinweis: Einzelne Module bauen auf Modulen auf, die im Fachentwurf Zielnetz 2040 enthalten sind; bei ihnen ist jeweils die relative Veränderung dazu dargestellt.

SUB | Summeraubahn Linz – St. Georgen a.d. Gusen



- Angebotsausweitung im Nahverkehr zwischen Linz und St. Georgen a.d. Gusen Ort
- Angebotsausweitung im Fernverkehr (120 min-Takt Interregio Linz – Summerau – Prag)
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr



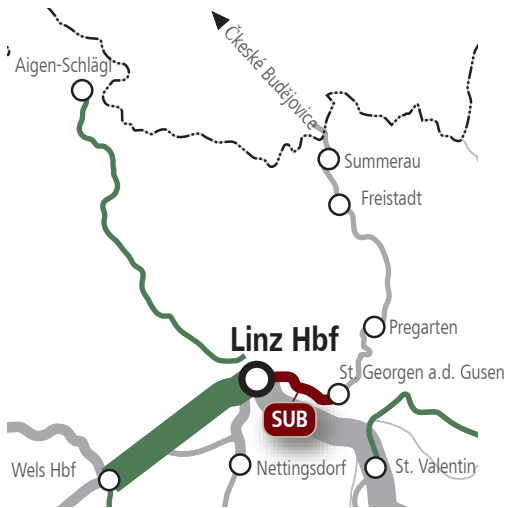
- Zweigleisiger Ausbau Linz – St. Georgen a.d. Gusen



300 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

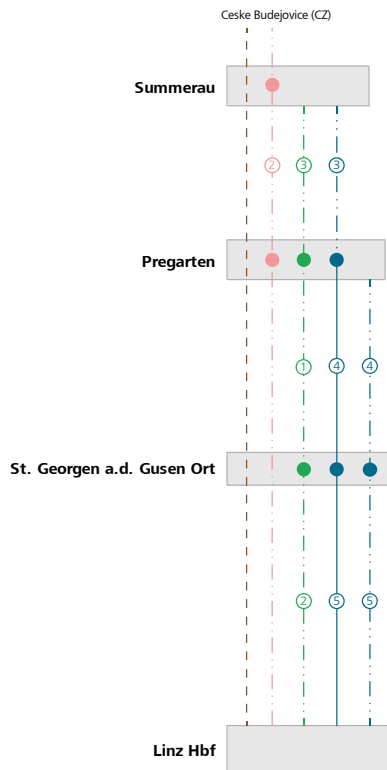
- Zweigleisiger Ausbau Linz – St. Georgen a.d. Gusen Ort

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

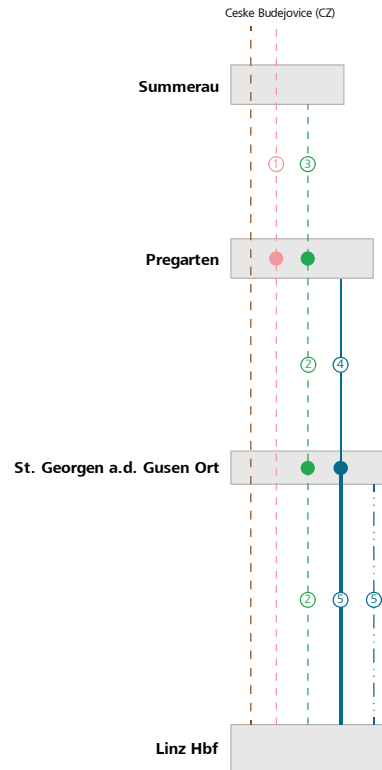
- Linz Hbf – Summerau, Attraktivierung

Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVR** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen (pro Stunde & Richtung)

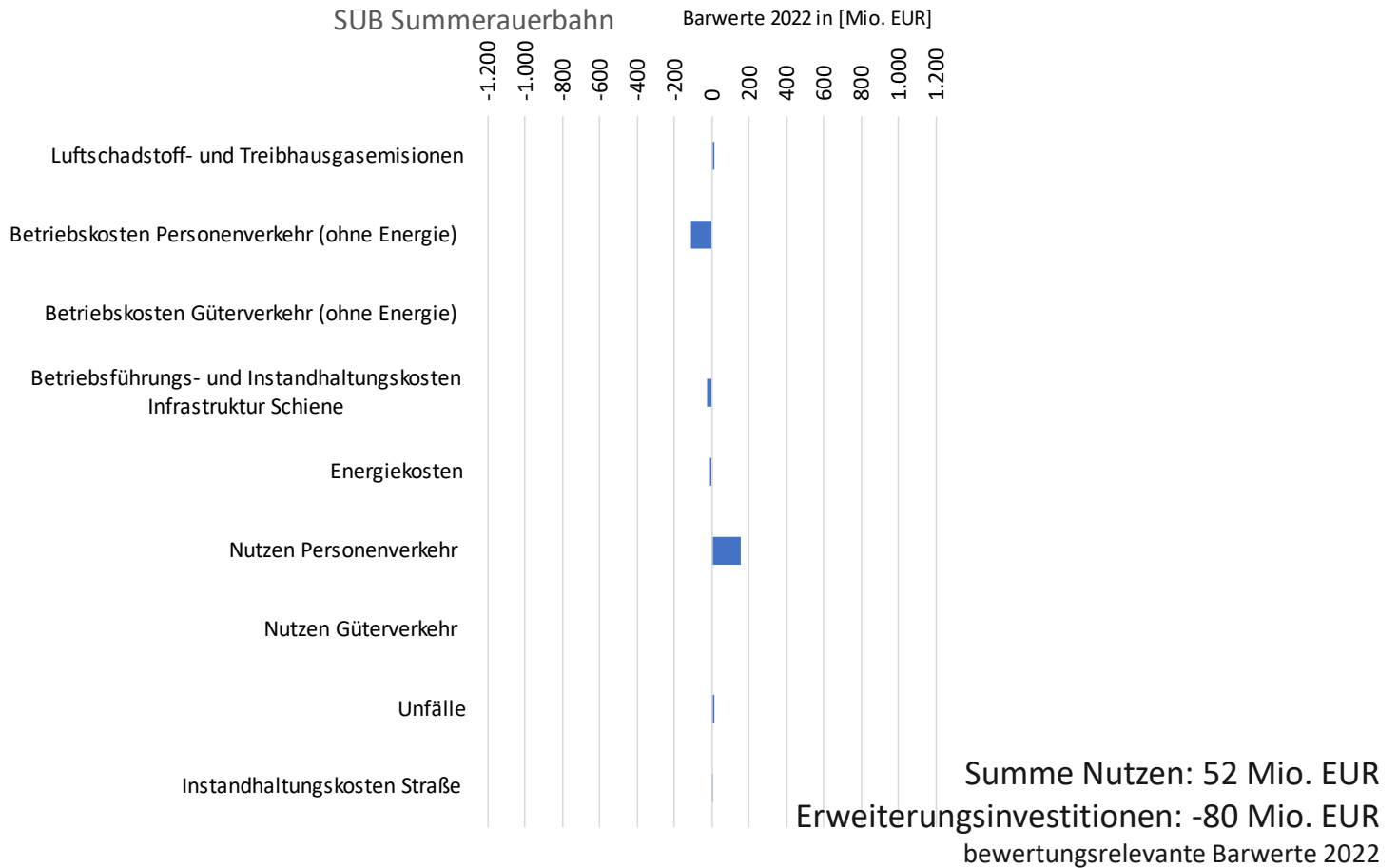
- 4 Züge/h
- 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- einzelne Züge
- ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Verbesserung des Angebots im Nahverkehr zwischen Linz, St. Georgen a.d. Gusen, Pregarten und Summerau. Der Fernverkehr zwischen Linz und Prag kann verdichtet werden. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die Taktverdichtung im Nahverkehr bewirkt eine Steigerung der Nachfrage zwischen Linz und Summerau, insbesondere zwischen Linz und St. Georgen a.d. Gusen. Es kommt zu einer Verlagerung vom Pkw auf die Bahn.
- Im Fernverkehr steigt die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Linz und Prag. Auch Reisende zwischen Linz und Pregarten profitieren vom ausgeweiteten Angebot.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-28
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,65

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	7,5
Resilienz im Netz	7,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	4,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Der Ausbau der Bestandsstrecke der Summerauerbahn zwischen Linz und St. Georgen a.d. Gusen wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Durch den Ausbau könnte zwar ein besseres Angebot im Nahverkehr erzielt werden, aufgrund der Rahmenbedingungen würde dieses verbesserte Angebot nach aktuellem Stand der Untersuchungen aber nicht den entsprechenden Anstieg an Fahrgästen nach sich ziehen, um die Investitionskosten zu rechtfertigen. Ergänzend dazu würde der Ausbau weder im Güterverkehr noch im Fernverkehr maßgebliche Verbesserungen erzielen.
- Es handelt sich bei der grenzüberschreitenden Achse Linz – Budweis um eine bedeutende Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Eine Neubewertung des Moduls wird daher unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.

SUN | Summerauerbahn Neubaustrecke Linz – Freistadt – Summerau



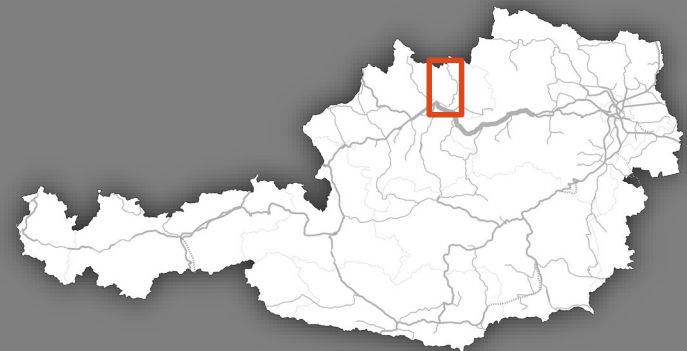
- Angebotsausweitung und deutliche Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr zwischen Linz und Tschechien
- Fahrzeitverkürzung im schnellen Nahverkehr
- Kapazitätssteigerung und Attraktivierung im Güterverkehr



- Zweigleisiger Ausbau Linz – St. Georgen a.d. Gusen
- Zweigleisige Neubaustrecke Linz – Freistadt mit Verknüpfungen zur Bestandsstrecke



5.500 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

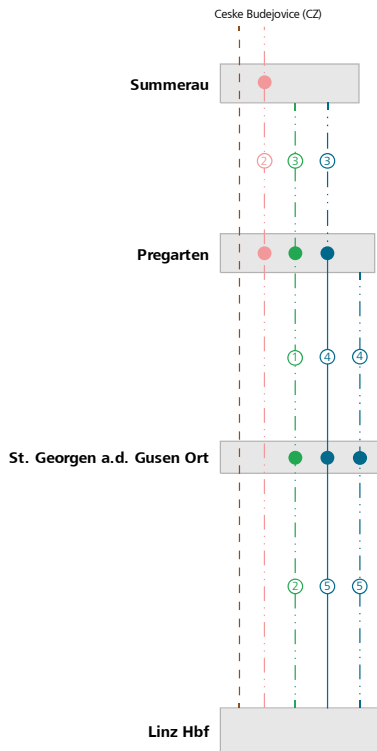
- Zweigleisiger Ausbau Linz – St. Georgen a.d. Gusen Ort
- Zweigleisige Neubaustrecke Linz – Freistadt mit Verknüpfungen zur Bestandsstrecke im Bereich Donaubrücke und bei Pregarten

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

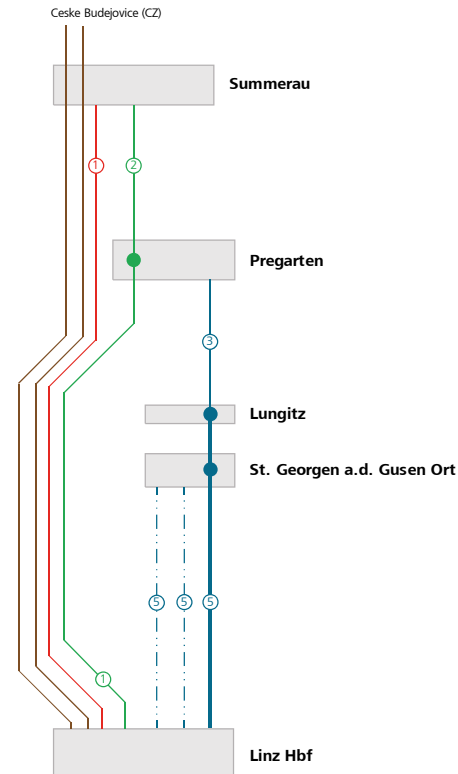
- Linz Hbf – Summerau, Attraktivierung

Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen
(pro Stunde & Richtung)

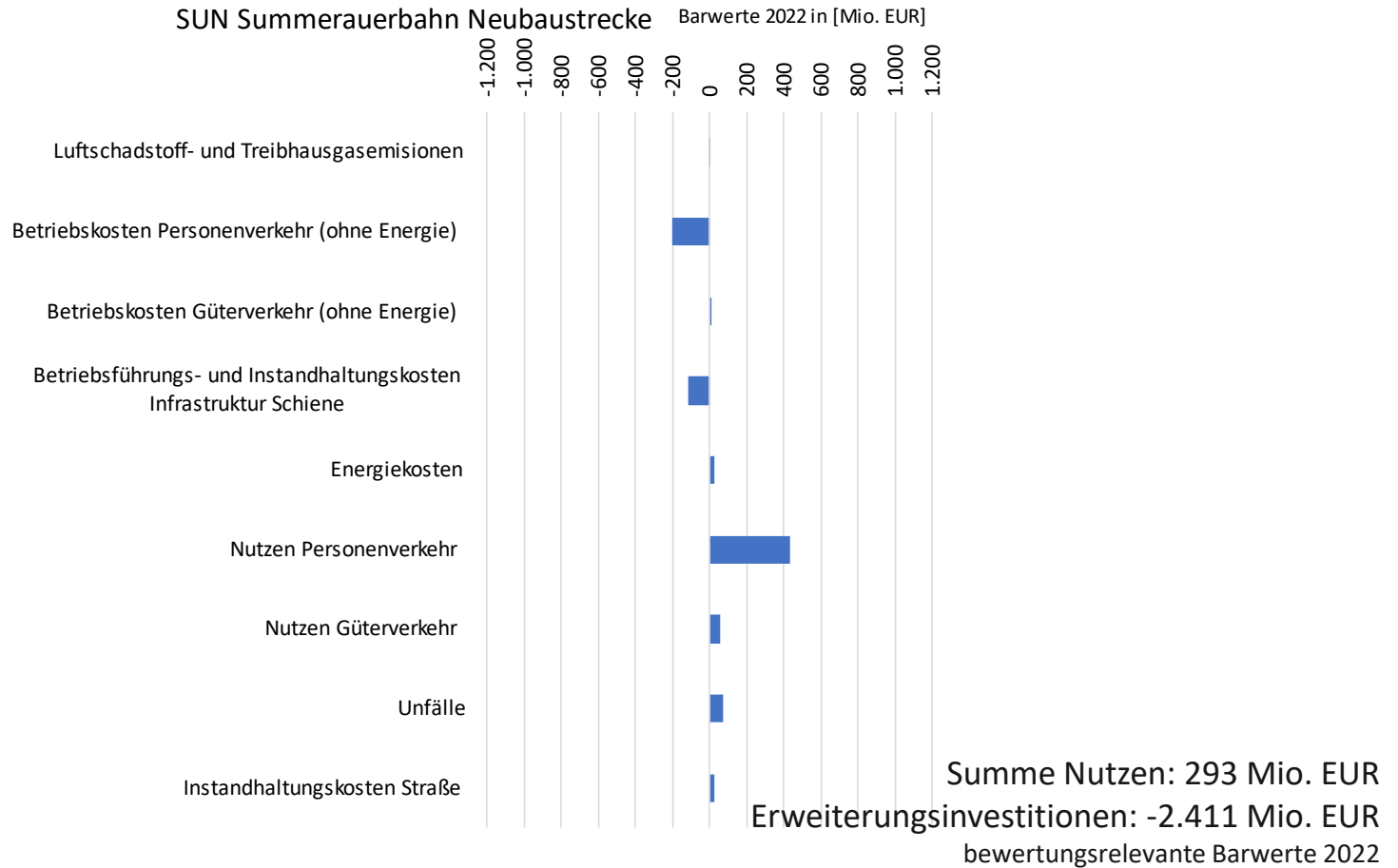
- 4 Züge/h
- 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Durch die Neubaustrecke mit direkter Streckenführung entsteht eine attraktive und konkurrenzfähige Fernverkehrsverbindung zwischen Linz und Prag. Dies ermöglicht weitere Fernverkehrsverbindungen zwischen Tschechien und Westösterreich/ Oberbayern über Linz. Gleichzeitig ermöglicht das Modul eine Verbesserung des Angebots im Nahverkehr. Darüber hinaus steigen die Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr.
- Im Fernverkehr steigt die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Linz und Prag. Auch Reisende zwischen Linz und Freistadt profitieren vom ausgeweiteten Angebot. Das führt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn. Aufgrund des Ausbaugrads des grenzüberschreitenden Abschnitts sind die Wirkungen beschränkt.
- Im beschleunigten Nahverkehr steigt die Nachfrage zwischen Linz und Summerau, besonders zwischen Linz und Pregarten bzw. Freistadt.
- Durch die zusätzlichen Kapazitäten steigt die Nachfrage im grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dieser Strecke. Verkehre zwischen Österreich und Tschechien können neben der Nordbahn auch über den Grenzübergang Summerau geführt werden.
- Durch die Engpassauflösung erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-2.119
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,12

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	12,5
Resilienz im Netz	15,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	8,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	20,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	20,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Linz und Freistadt (ergänzend zum Ausbau der Bestandsstrecke Linz – St. Georgen a.d. Gusen) wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Die erwarteten Effekte sind im Verhältnis zu den sehr hohen Investitionskosten im Zielhorizont 2040 zu gering. Den Kapazitätserweiterungen des Moduls im betroffenen Bereich stehen unter den gegebenen Rahmenbedingungen im Horizont 2040 keine ausreichenden Nachfragesteigerungen mit entsprechenden Nutzenwirkungen gegenüber.
- Es handelt sich bei der grenzüberschreitenden Achse Linz – Budweis um eine bedeutende Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Im Sinne einer Vorbereitung des Moduls zur erneuten Bewertung unter geänderten Rahmenbedingungen für einen späteren Zeithorizont wird die Fortführung der Untersuchungen gemeinsam mit Tschechien als sinnvoll erachtet.

ZRK | Zentralraum Kärnten

Raum Klagenfurt – Raum Villach



- Abwicklung des Güterverkehrs auf einer eigenständigen Strecke im Kärntner Zentralraum zur Umfahrung der Bahnknoten Klagenfurt und Villach im Kontext zu einer Angebotsausweitung im Personenverkehr auf der Bestandsstrecke



- Eingleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr zwischen dem Raum Klagenfurt und dem Raum Villach inkl. Umfahrung Villach



6.250 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Eingleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr
Raum Klagenfurt – Förderlach
- Abschnittsweise zweigleisige Neubaustrecke zur
Umfahrung von Villach (Tauernbahn – Villach
Süd)
- Verknüpfungen zu den Bestandsstrecken und
Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

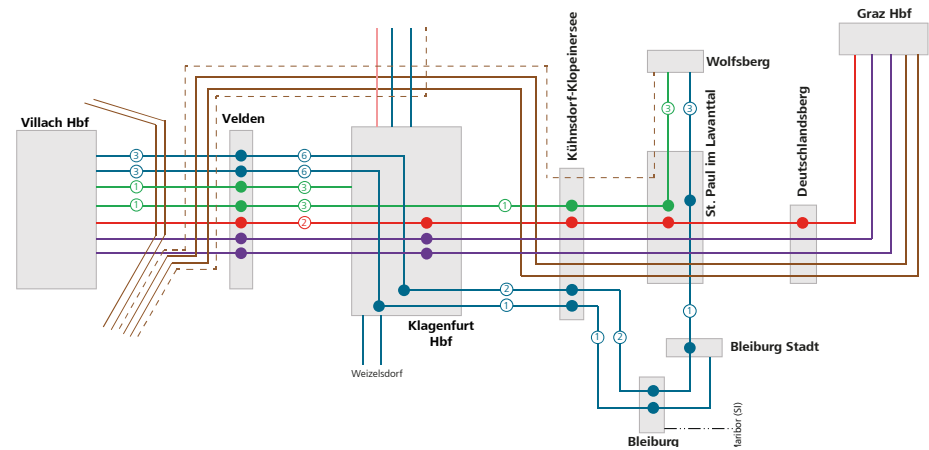
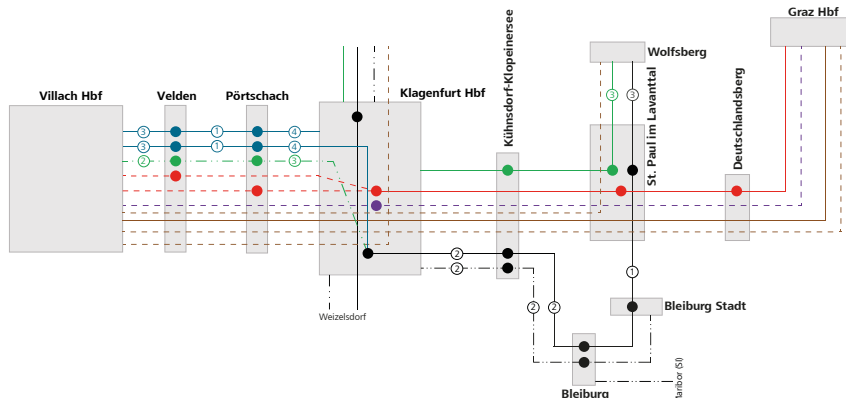
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn
- Villach Hbf, Bahnhofsumbau
- Förderlach, Bahnhofsumbau



Angebotskonzept

Referenzfall

Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen

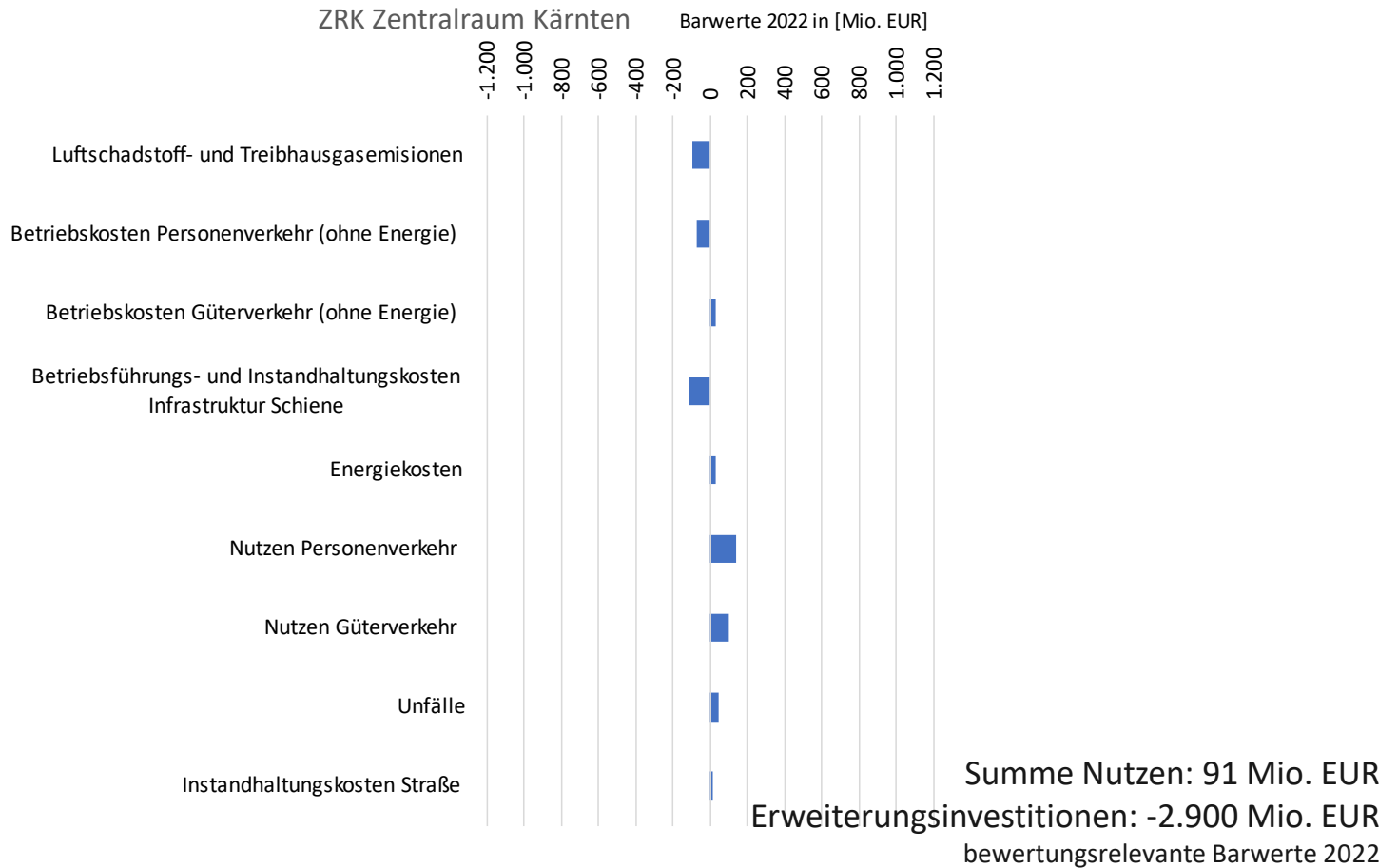
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - - - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Aufbauend auf die Beschleunigung und Ausweitung der Verbindungen im integralen Taktfahrplan der Südachse zielt das Modul auf die Ausweitung der Kapazitäten für den Güterverkehr zwischen Klagenfurt und Villach ab.
- Die geringfügig kürzere Transportzeit über die Neubaustrecke führt zu gesteigerter Nachfrage im Güterverkehr.
- Die Entflechtung von Personen- und Güterverkehr ermöglicht zusätzliche Angebotsausweitungen im Nahverkehr entlang des Wörthersees. Dadurch kommt es zu einer Steigerung der Nachfrage.
- Die Sicherstellung der Kapazitäten trotz Angebotsausweitung und die Umfahrung der Bahnknoten Klagenfurt Hbf und Villach Hbf tragen zu höherer Betriebsqualität und Pünktlichkeit bei.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-2.808
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,03

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	16,0
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	12,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	0,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	2
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Eine eigenständige Trasse für den Güterverkehr zwischen dem Raum Klagenfurt und dem Raum Villach wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Die erwarteten Effekte sind im Verhältnis zu den sehr hohen Investitionskosten zu gering. Den Kapazitätserweiterungen des Moduls im betroffenen Bereich stehen unter den gegebenen Rahmenbedingungen im Horizont 2040 keine ausreichenden Nachfragesteigerungen mit entsprechenden Nutzenwirkungen gegenüber.
- Es handelt sich bei der Südachse um eine bedeutende Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Eine Neubewertung des Moduls bzw. Neukonzeption wird daher unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.

SOB | Steirische Ostbahn Graz – Gleisdorf



- Angebotsausweitung und deutliche Fahrzeitverkürzung im Nahverkehr
- Attraktivierung für den Güterverkehr und Umfahrung des Grazer Stadtgebiets durch Direktverbindung zur Koralmbahn bzw. dem Terminal Werndorf



- Zweigleisige Neubaustrecke Graz – Gleisdorf
- Eingleisige Neubaustrecke zwischen Steirischer Ostbahn und Koralmbahn
- Ausbaumaßnahmen Gleisdorf – Staatsgrenze n. Jennersdorf
- Zweigleisiger Ausbau Graz Ostbahnhof-Messe – Messendorf



3.300 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



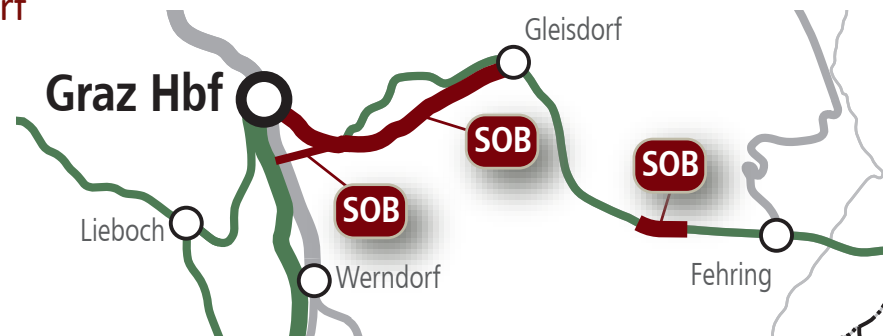
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke Graz – Gleisdorf
- Eingleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr von der Steirischen Ostbahn zur Koralmbahn bzw. zum Terminal Werndorf
- Zweigleisiger Ausbau Rohr – Feldbach und Adaptierung Bahnhof Jennersdorf
- Zweigleisiger Ausbau Graz Ostbahnhof-Messe – Messendorf

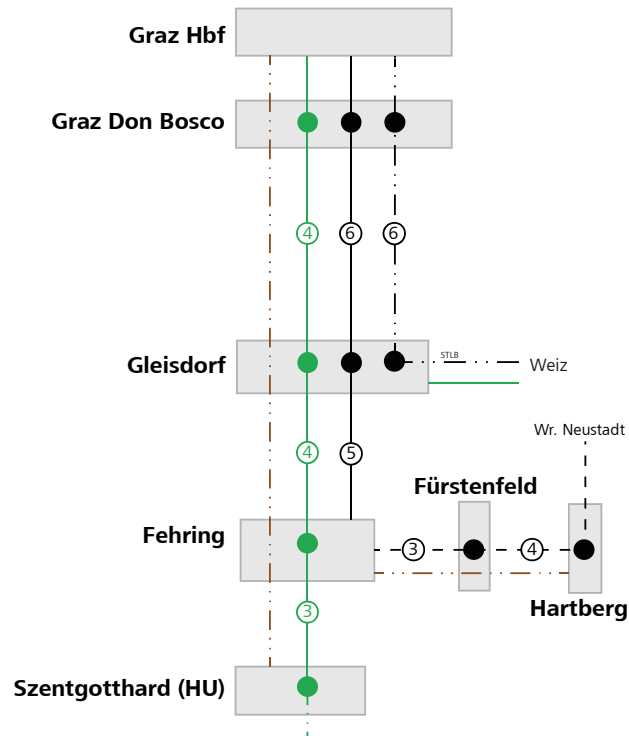
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Steirische Ostbahn, Attraktivierung und Elektrifizierung
- Messendorf, Bahnhofsumbau inkl. Adaptierung Hst. Raaba
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn inkl. Flughafenast

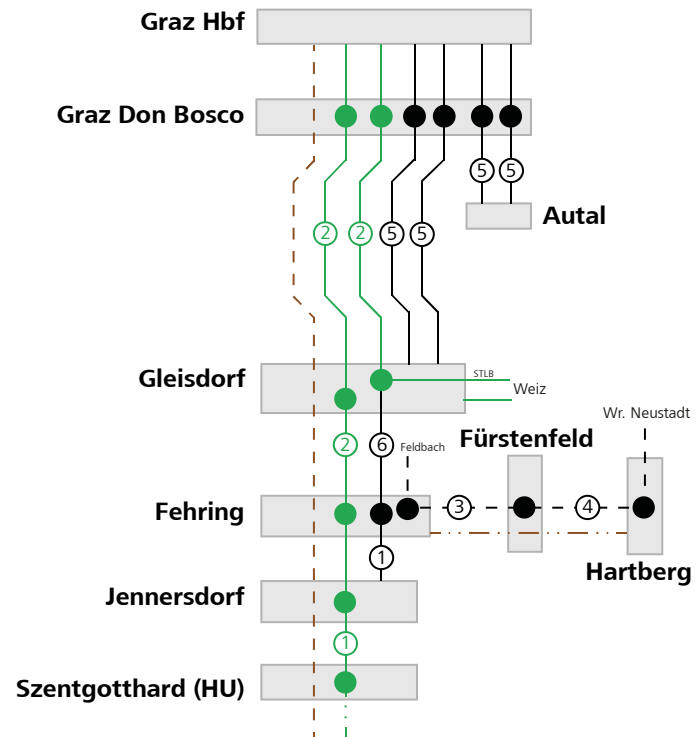


Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen
(pro Stunde & Richtung)

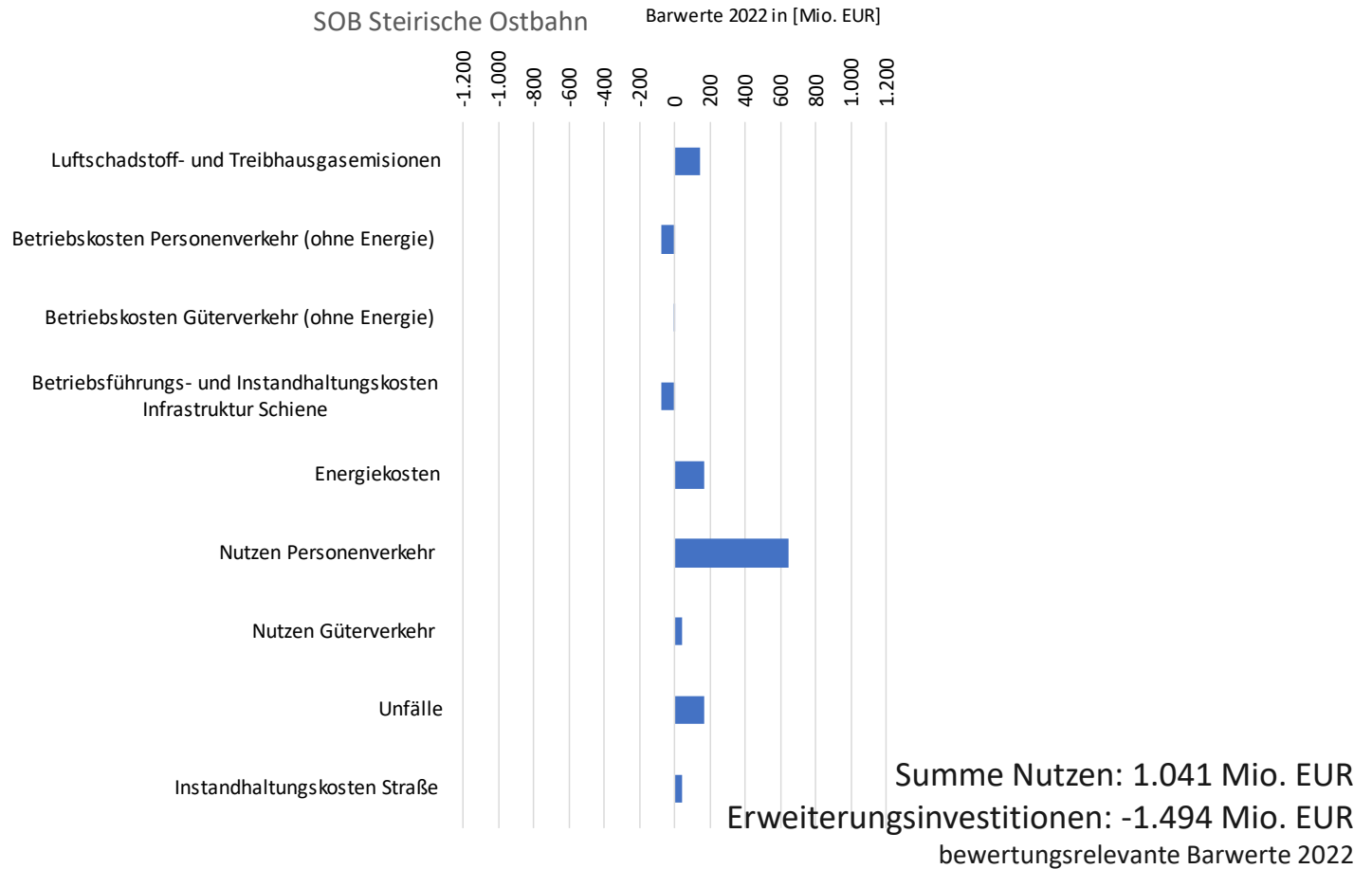
- 4 Züge/h
- 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine bessere Erschließung der Ost- und Südoststeiermark im Personennahverkehr durch dichtere Takte und kürzere Fahrzeiten. Die Maßnahmen erhöhen zusätzlich die Effizienz und Betriebsqualität in diesem Bereich.
- Im Nahverkehr ergeben sich attraktive Reisezeiten und mehr Direktverbindungen zwischen Graz und der Ost- bzw. Südoststeiermark. Das erhöht die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr.
- Der Güterverkehr profitiert durch die flachere Neubaustrecke und die Erhöhung der Kapazitäten östlich von Graz. Aufgrund des Ausbaugrades der angrenzenden ungarischen Strecken sind die Wirkungen im Güterverkehr – trotz zusätzlicher direkter Einbindung in die Koralmbahn – beschränkt.
- Die Sicherstellung der Kapazitäten trotz Angebotsausweitung trägt zu höherer Betriebsqualität und Pünktlichkeit bei.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-452
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,70

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	7,5
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	2,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	9,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	20,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Die Neubaustrecke der Steirischen Ostbahn Graz – Gleisdorf wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Die Maßnahmen zielen vor allem auf ein besseres Angebot im Nahverkehr ab, tragen im Vergleich zu den erforderlichen Investitionen aber nicht zu einem ausreichenden verkehrlichen Nutzen bei. Für Verbesserungen im Fernverkehr und im Güterverkehr sind diese Maßnahmen wenig relevant, da dafür erforderliche Ausbaumaßnahmen auf der anschließenden Strecke in Ungarn, v.a. für zusätzliche Kapazitäten im Güterverkehr, nicht absehbar sind.
- Es handelt sich bei der Steirischen Ostbahn um eine Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Eine Neubewertung des Moduls wird unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.

GLH | Steirische Ostbahn / Thermenbahn Graz – Gleisdorf – Fürstenfeld – Hartberg



- Deutliche Fahrzeitverkürzung aus der Oststeiermark / Bezirk HF in Richtung Graz
- Angebotsausweitung im Nahverkehr und Erschließung neuer Fahrgastpotenziale
- Attraktivierung für den Güterverkehr auf der Steirischen Ostbahn und Umfahrung des Grazer Stadtgebiets durch Direktverbindung zur Koralmbahn bzw. dem Terminal Werndorf



- Zweigleisige Neubaustrecke Graz – Gleisdorf
- Eingleisige Neubaustrecke zwischen Steirischer Ostbahn und Koralmbahn
- Ausbaumaßnahmen Gleisdorf – Staatsgrenze n. Jennersdorf
- Zweigleisiger Ausbau Graz Ostbahnhof-Messe – Messendorf
- Eingleisige Neubaustrecke Gleisdorf – Fürstenfeld inkl. neuer Verkehrsstationen und neuem Bf. Fürstenfeld
- Ausbaumaßnahmen Fürstenfeld – Hartberg



4.600 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke Graz – Gleisdorf
- Eingleisige Neubaustrecke für den Güterverkehr von der Steirischen Ostbahn zur Koralmbahn bzw. zum Terminal Werndorf
- Zweigleisiger Ausbau Rohr – Feldbach und Adaptierung Bahnhof Jennersdorf
- Zweigleisiger Ausbau Graz Ostbahnhof-Messe – Messendorf
- Eingleisige Neubaustrecke Gleisdorf – Fürstenfeld inkl. neuer Verkehrsstationen und neuem Bf. Fürstenfeld
- Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen Fürstenfeld – Hartberg

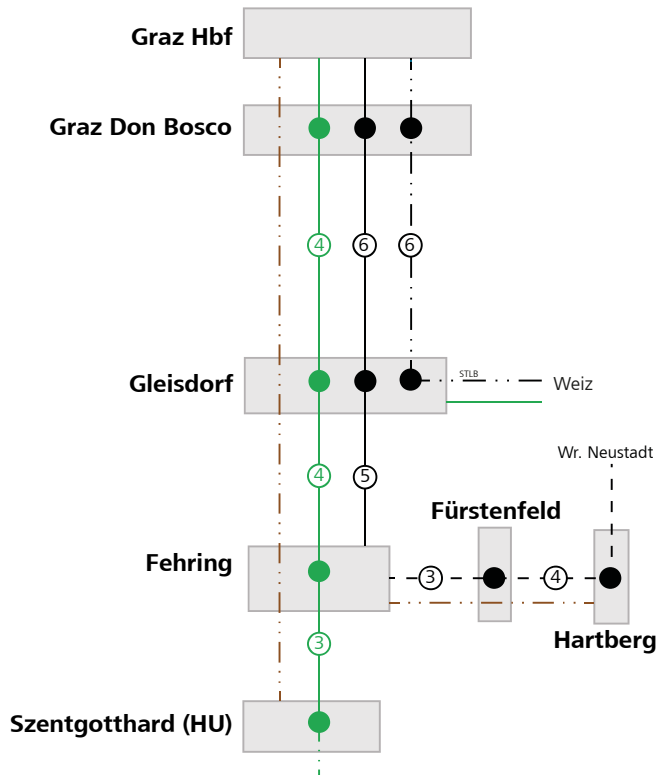
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Steirische Ostbahn, Attraktivierung und Elektrifizierung
- Thermenbahn, Attraktivierung
- Messendorf, Bahnhofsumbau inkl. Hst. Raaba
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn inkl. Flughafenast

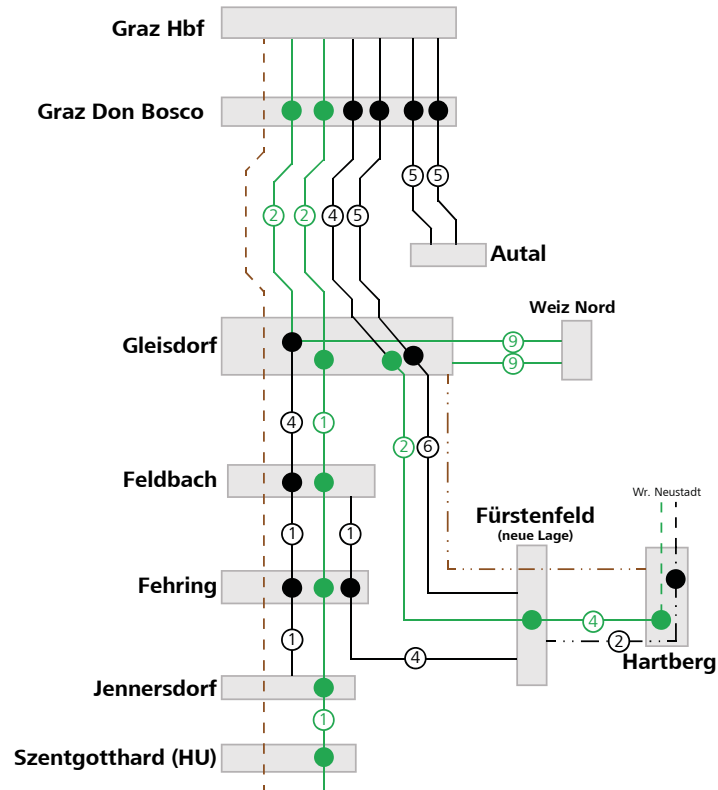


Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



- Marktsegmente**
- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
 - FVH** Fernverkehr hochrangig
 - FVI** Interregio
 - SNV** Schneller Nahverkehr
 - NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
 - NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
 - GV** Güterverkehr

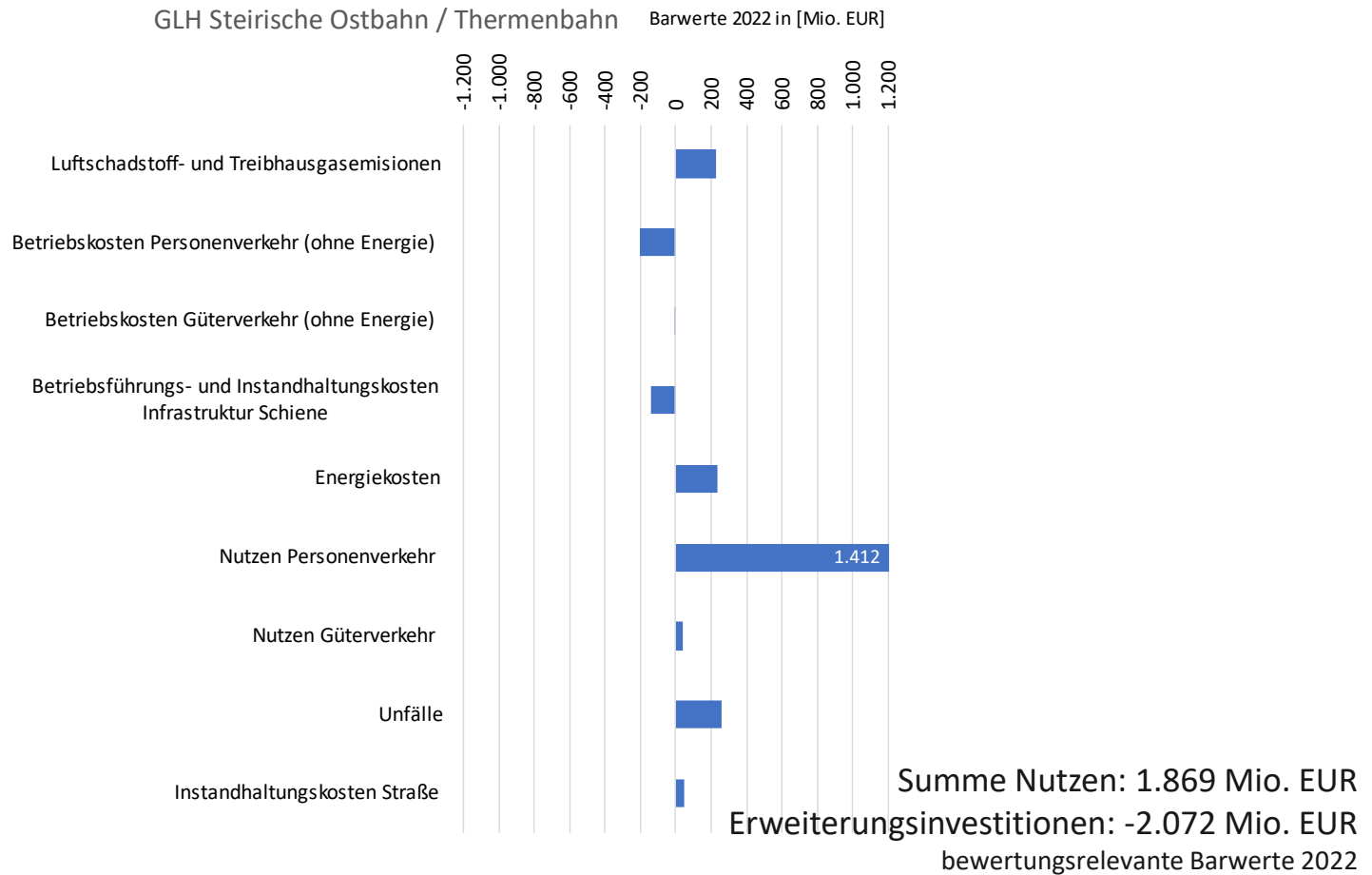
- Anzahl Systemtrassen**
(pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine bessere Erschließung der Ost- und Südoststeiermark im Personennahverkehr, insbesondere durch eine direktere Streckenführung zwischen Gleisdorf und Fürstenfeld. Die Maßnahmen erhöhen zusätzlich die Effizienz und Betriebsqualität in diesem Bereich.
- Im Nahverkehr ergeben sich attraktive Reisezeiten und mehr Direktverbindungen zwischen Graz und der Ost- bzw. Südoststeiermark, insbesondere Hartberg und Fürstenfeld. Das erhöht die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr.
- Der Güterverkehr profitiert durch die flachere Neubaustrecke und die Erhöhung der Kapazitäten östlich von Graz. Aufgrund des Ausbaugrads der angrenzenden ungarischen Strecken sind die Wirkungen im Güterverkehr – trotz zusätzlicher direkter Einbindung in die Koralmbahn – beschränkt.
- Die Sicherstellung der Kapazitäten trotz Angebotsausweitung trägt zu höherer Betriebsqualität und Pünktlichkeit bei.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-203
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,90

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	7,5
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	2,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	9,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	25,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Die Neubaustrecke der Steirischen Ostbahn Graz – Gleisdorf wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Die Maßnahmen zielen vor allem auf ein besseres Angebot im Nahverkehr ab, tragen im Vergleich zu den erforderlichen Investitionen aber nicht zu einem ausreichenden verkehrlichen Nutzen bei. Für Verbesserungen im Fernverkehr und im Güterverkehr sind diese Maßnahmen wenig relevant, da dafür erforderliche Ausbaumaßnahmen auf der anschließenden Strecke in Ungarn, v.a. für zusätzliche Kapazitäten im Güterverkehr, nicht absehbar sind.
- Die darauf aufbauende Neubaustrecke Gleisdorf – Fürstenfeld wurde ebenfalls nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Obwohl die Maßnahme gemeinsam mit einer Neubaustrecke Graz – Gleisdorf zu einer konkurrenzfähigen Fahrzeit im Vergleich zu Auto oder Bus für Teile der Oststeiermark führen würde, übersteigen die erforderlichen Investitionskosten den erwartbaren Nutzen.
- Es handelt sich bei der Steirischen Ostbahn um eine Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Eine Neubewertung bzw. Neukonzeption des Moduls wird unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.

GKE | Graz-Köflacher Bahn bis Eibiswald

Wies-Eibiswald – Eibiswald



- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch eine direkte Anbindung von Eibiswald



- Verlängerung der Strecke von Wies-Eibiswald bis Eibiswald



160 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Eingleisige Neubaustrecke Wies-Eibiswald – Eibiswald

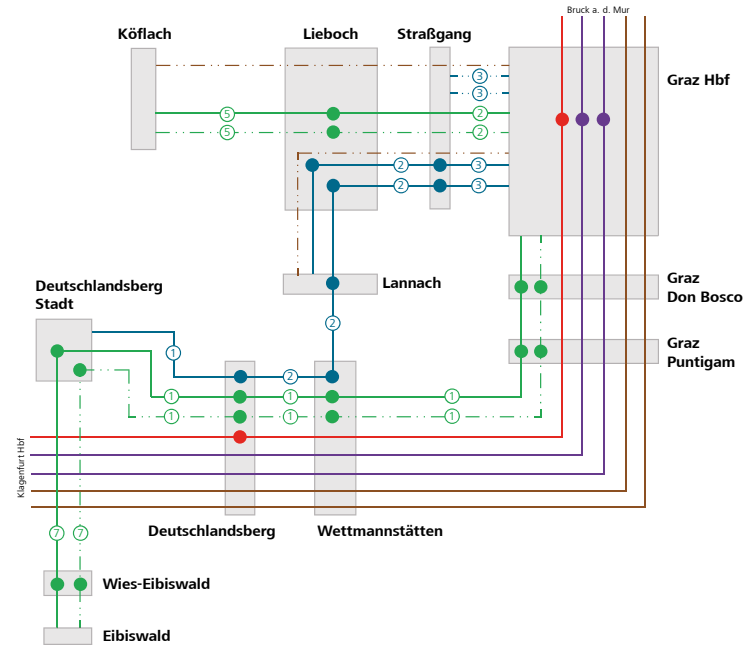
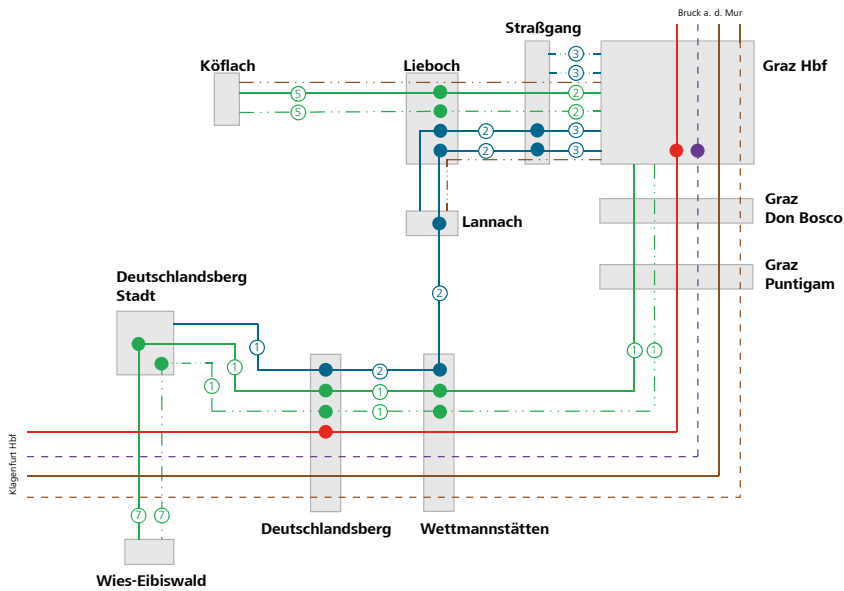
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028 / MIP

- Elektrifizierung und Attraktivierung Gesamtnetz Graz – Köflach/Wies-Eibiswald inkl. Kontextmaßnahmen
- Zweigleisiger Ausbau bis Grottenhofstraße sowie im Bereich Weststeiermark – Frauental

Angebotskonzept

Referenzfall

Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen
(pro Stunde & Richtung)

- 4 Züge/h
- 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- ② Anzahl Zwischenhalte

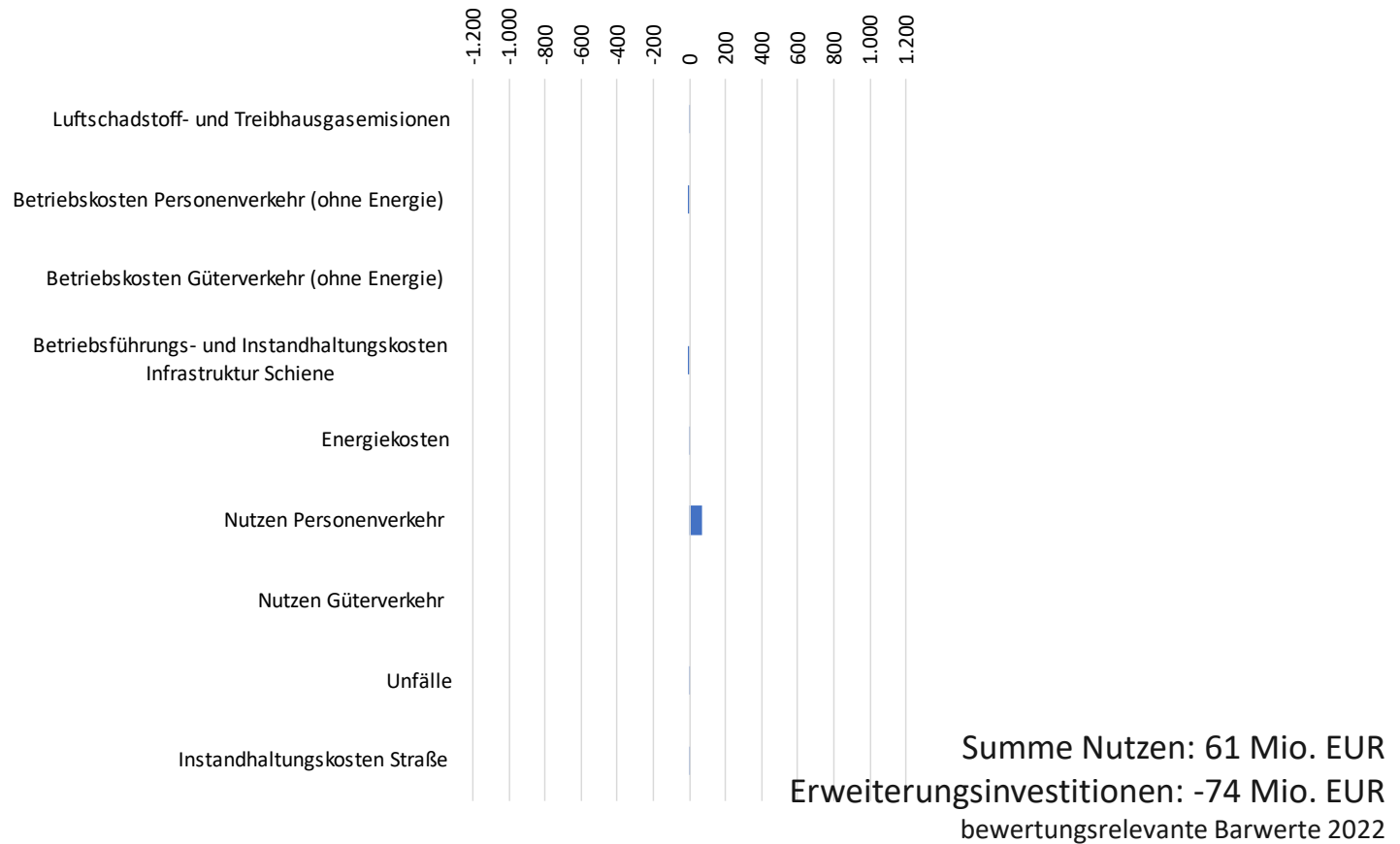
Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul bindet Eibiswald an die Graz-Köflacher Bahn an. Reisende von und nach Eibiswald profitieren von der umsteigefreien Verbindung mit Deutschlandsberg und Graz.
- Durch die Direktanbindung steigt die Nachfrage im Nahverkehr zwischen Eibiswald und Deutschlandsberg.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren

GKE Graz-Köflacher Bahn bis Eibiswald Barwerte 2022 in [Mio. EUR]



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-13
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,82

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	2,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	2,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	9,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Eine Verlängerung der Graz-Köflacher Bahn bis Eibiswald wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Im Verhältnis zu den hohen Investitionskosten und den zusätzlichen Betriebsführungskosten ist der verkehrliche Nutzen vergleichsweise gering. Das liegt hauptsächlich am relativ geringen Fahrgastpotenzial.

WZN | Wien Zulauf Nord Wien Süßenbrunn – Gänserndorf



- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr im Kontext zur Angebotsausweitung im Personenverkehr



- Abschnittsweiser viergleisiger Ausbau zwischen Wien Süßenbrunn und Gänserndorf



600 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Viergleisiger Ausbau Wien Süßenbrunn – Deutsch-Wagram und Strasshof – Silberwald

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

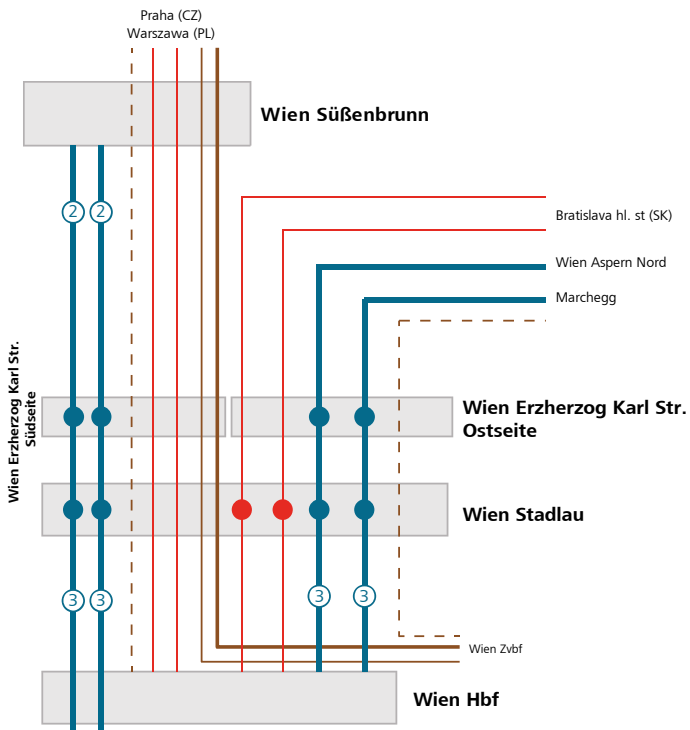
- Wien Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg, Streckenausbau
- Wien Süßenbrunn – Staatsgrenze n. Bernhardsthal, Streckenausbau

Kontext

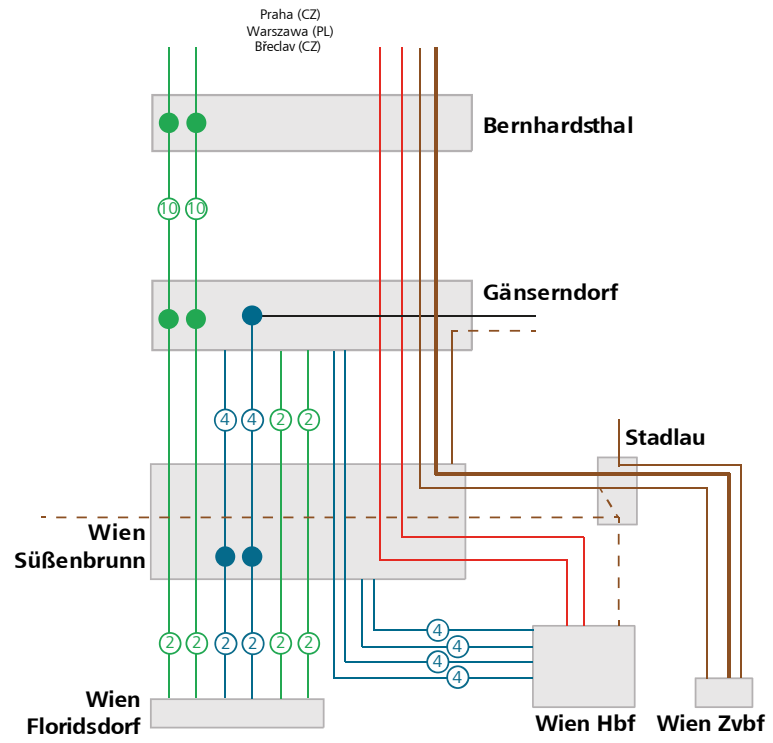
- Umsetzung der Projekte aus WSS
- CZ: Ausbauten auf angrenzenden Strecken

Angebotskonzept – Vergleich WSS

Referenzfall (WSS)



Planfall



Marktsegmente

- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH** Fernverkehr hochrangig
- FVI** Interregio
- SNV** Schneller Nahverkehr
- NVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
- NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
- GV** Güterverkehr

Anzahl Systemtrassen

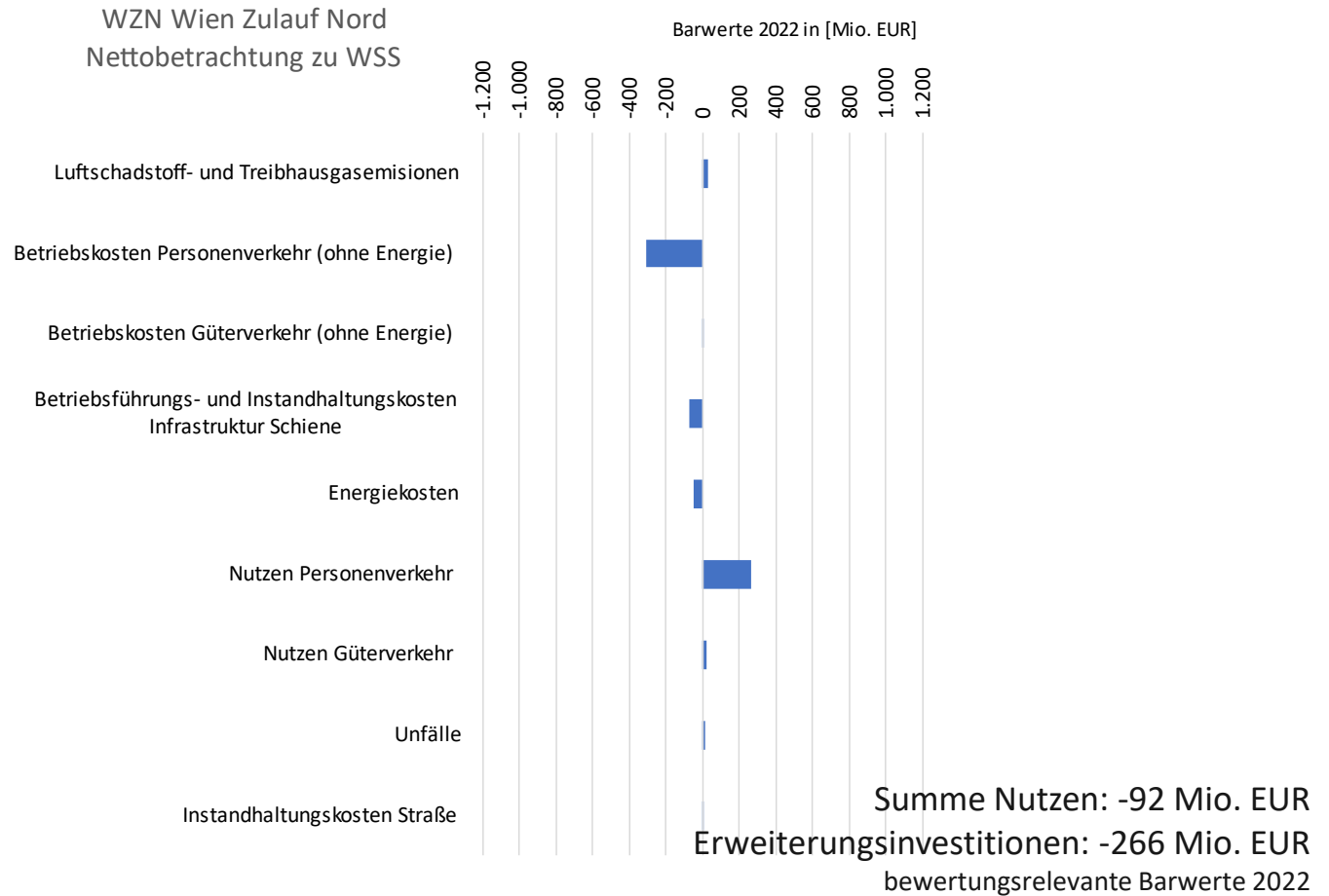
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Baltisch-Adriatischen Korridors. Es ermöglicht eine Ausweitung des Angebots im Nahverkehr. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Durch das neue Nahverkehrsangebot mit dichtem Takt zwischen Wien Hbf und Gänserndorf wird das östliche Weinviertel besser erschlossen
- Durch die Maßnahmen erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Baltisch-Adriatischen Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-359
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	-0,3

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	15,0
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	3,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Der abschnittsweise viergleisige Ausbau zwischen Wien Süßenbrunn und Gänserndorf wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Durch den im Fachentwurf Zielnetz 2040 empfohlenen viergleisigen Ausbau zwischen Wien Simmering und Wien Stadlau werden bereits wesentliche Kapazitätsengpässe auf der Nord-Süd-Achse aufgelöst. Darüber hinaus würde ein viergleisiger Ausbau zwischen Wien Süßenbrunn und Gänserndorf aufgrund der verkehrlichen Abhängigkeiten mit der Wiener Schnellbahn Stammstrecke nur ein geringfügig besseres Angebot ermöglichen. Den Kapazitätserweiterungen des Moduls im betroffenen Bereich stehen unter den gegebenen Rahmenbedingungen im Horizont 2040 keine ausreichenden Nachfrigesteigerungen mit entsprechenden Nutzenwirkungen gegenüber.
- Es handelt sich bei der Nord-Süd-Achse um eine bedeutende Achse mit entsprechend langfristigen Ausbauperspektiven. Eine Neubewertung des Moduls wird unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.

WFG | Wien Zulauf West / Franz-Josefs-Bahn bis Krems / Gmünd

Wien – Tulln – Krems a.d. Donau / Gmünd



- Fahrzeitverkürzung und Angebotsausweitung v.a. Wien – Tulln – nördliches Waldviertel



- Eingleisige Neubaustrecke Göpfritz – Schwarzenau



375 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

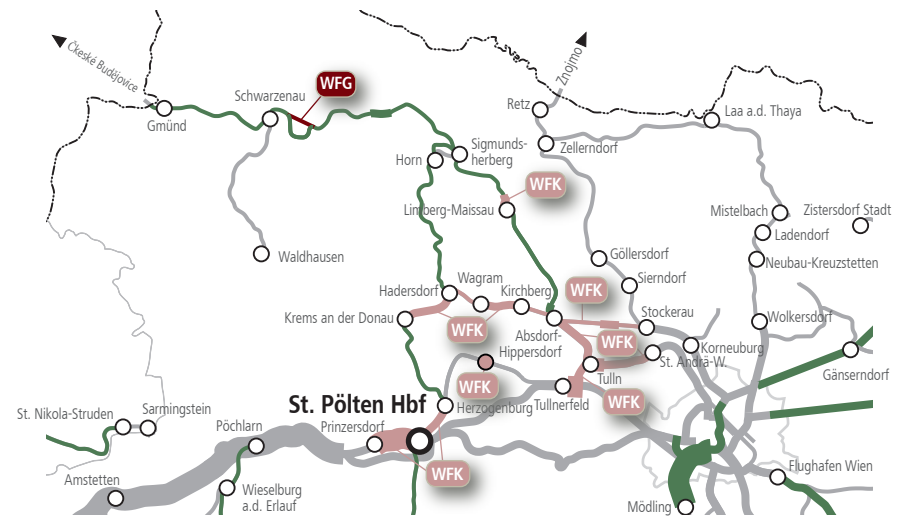
- Eingleisige Neubaustrecke Göpfritz – Schwarzenau

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Wien – St. Pölten, Blockverdichtung Neubaustrecke
- Kritzendorf, Bahnhofsumbau
- Herzogenburg – Krems a.d. Donau, Elektrifizierung und Streckenadaptierung
- Kamptalbahn und Franz-Josefs-Bahn, Attraktivierung und Errichtung Schleife Horn

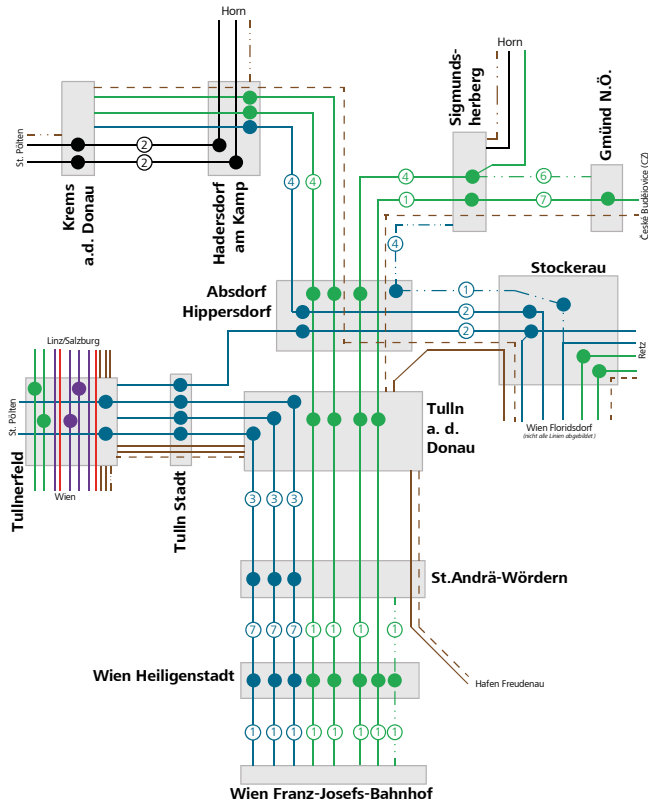
Kontext

- Umsetzung der Projekte aus WFK

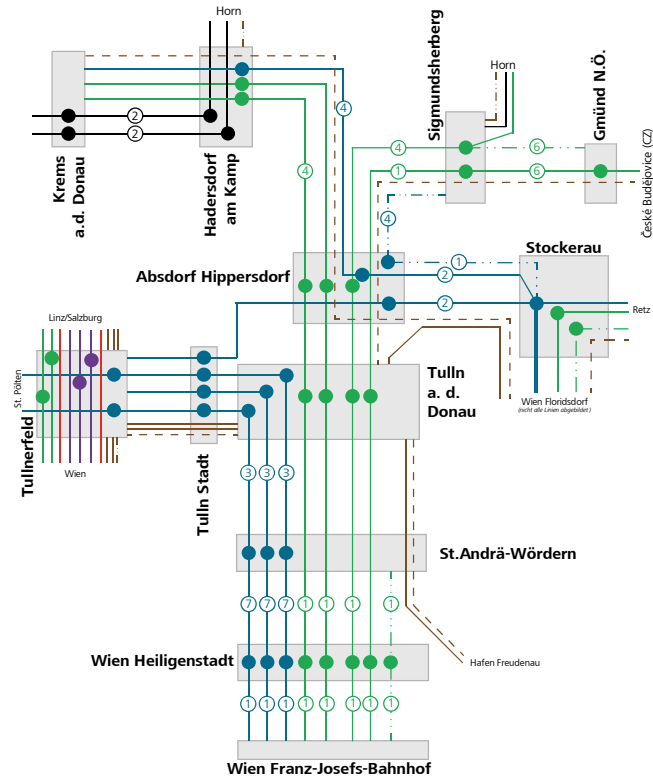


Angebotskonzept – Vergleich WFK

Referenzfall (WFK)



Planfall



- Marktsegmente**
- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
 - FVH** Fernverkehr hochrangig
 - FVI** Interregio
 - SNV** Schneller Nahverkehr
 - INVB** Erschließungsverkehr in Ballungsräumen
 - NVR** Regionaler Erschließungsverkehr
 - GV** Güterverkehr

- Anzahl Systemtrassen**
(pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht Beschleunigungen im Nahverkehr für Reisende zwischen Sigmundsherberg und Gmünd.
- Reisende des oberen Waldviertels profitieren von kürzeren Fahrzeiten. Es kommt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.

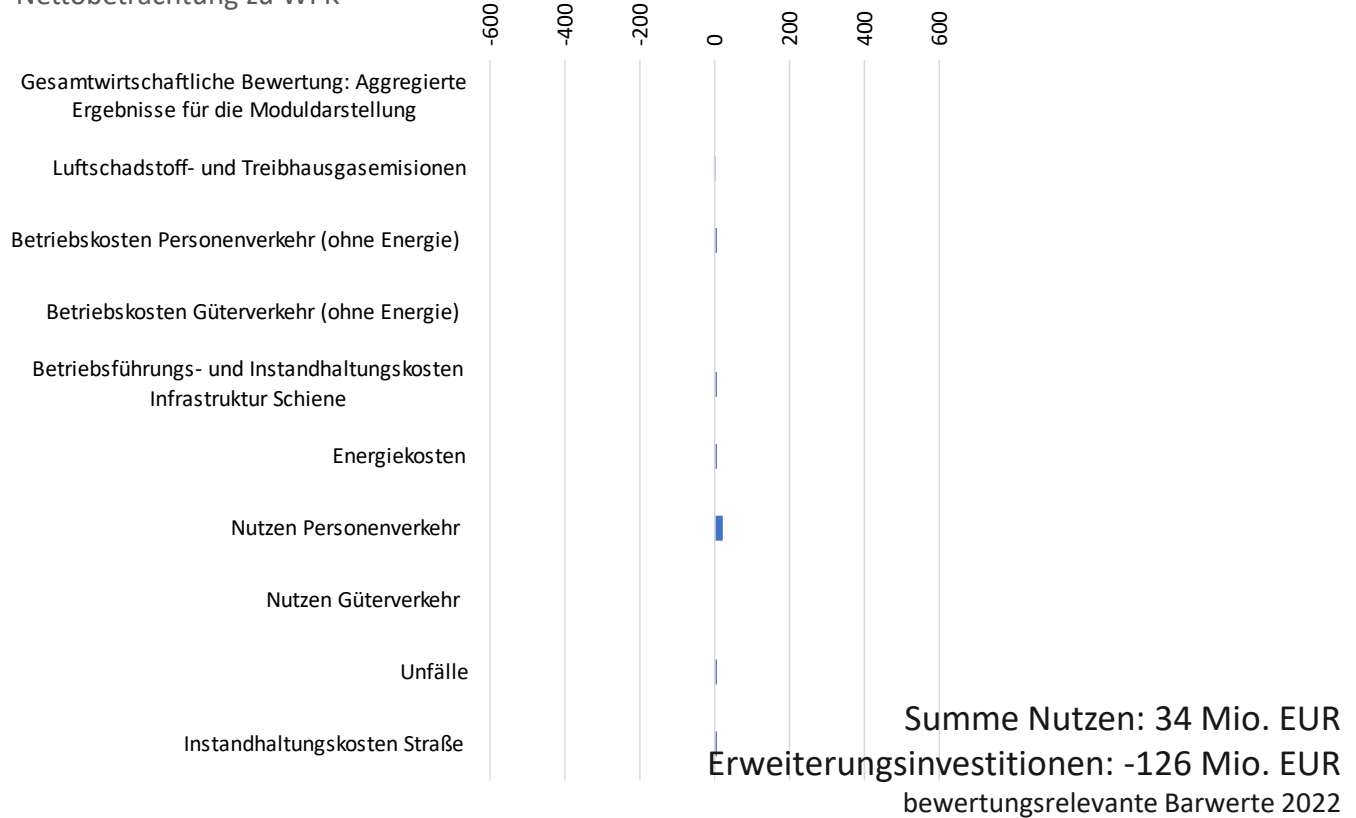
Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren

WFG Wien Zulauf West / Franz-Josefs-Bahn
bis Krems / Gmünd
Nettobetrachtung zu WFK

Barwerte 2022 in [Mio. EUR]

HALBE SKALA im Vergleich zu anderen Darstellungen



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	-91
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	0,27

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	4,5
Resilienz im Netz	8,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	1,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	6,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	20,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

Fachliche Einordnung und Ausblick

- Die Neubaustrecke der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt Göpfritz – Schwarzenau wurde nicht in den Fachentwurf Zielnetz 2040 aufgenommen. Für die Weiterentwicklung der Franz-Josefs-Bahn wurde mit dem im Fachentwurf enthaltenen Modul WFK ein attraktives Paket geschnürt, das auch Richtung Gmünd kürzere Fahrzeiten und bessere Verbindungen ermöglicht. Dieses Paket umfasst u.a. eine Geschwindigkeitserhöhung und selektiv mehrgleisige Ausbauten im Bereich Wien – Tulln – Absdorf-Hippersdorf – Krems, sowie einen zweigleisigen Ausbau im Bereich Limberg-Maissau.
- Darüber hinaus würde eine Neubaustrecke Göpfritz – Schwarzenau im Vergleich zu den notwendigen Investitionen aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte nur einen geringfügigen zusätzlichen Nutzen aufweisen.
- Eine Neubewertung des Moduls wird unter geänderten Rahmenbedingungen für einen Zeithorizont nach 2040 als sinnvoll erachtet.