

Zielnetz 2040

Moduldossiers

Aussagekraft und Interpretation der Moduldossiers

Inhalt und Bewertung der Module

- Die **Module** des Zielnetz 2040 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.
- Die **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.
- Die Bewertung erfolgte anhand von drei Methoden: **Nutzen-Kosten-Analyse**, **Vergleichswertindikatoren** und **umweltfachliche Indikatoren**. Ausschlaggebend für die Aufnahme in den Fachentwurf des Zielnetz 2040 sind die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse; die Ergebnisse der weiteren Bewertungen dienen der vertieften Analyse und Information.

Aussagekraft und Interpretation der Moduldossiers

Bewertungsmethoden

- Die Module wurden einer gesamtwirtschaftlichen **Nutzen-Kosten-Analyse** unterzogen. Dabei werden Indikatoren aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft monetarisiert und einander gegenübergestellt.
- 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 Moduldossiers

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 (*Anm: Die angegebenen Barwerte sind die auf 2022 abdiskontierten Nutzen und Kosten über den Betrachtungszeitraum von 2022 bis 2080*)
 - Gesamtwirtschaftliche Betrachtung, Vergleichswertindikatoren und umweltfachliche Indikatoren

Modulübersicht

<u>RHT</u>	Rheintal	Dornbirn – Lustenau/Lochau-Hörbranz
<u>ARL</u>	Arlberg	Innsbruck – Feldkirch
<u>IBK</u>	Innsbruck – Kranebitten	
<u>BNZ</u>	Brenner Nordzulauf	Salzburg – Innsbruck
<u>SBG</u>	Salzburg – Freilassing	
<u>LIS</u>	Linz – Salzburg	
<u>VBK</u>	Kammererbahn	Vöcklabruck – Kammer-Schörfling
<u>NIB</u>	Neue Innkreisbahn	Wels – Innviertel (– Mühldorf)
<u>PYB</u>	Pyhrnbahn	Linz – Selzthal
<u>AMK</u>	Amstetten – Kleinreifling	
<u>TAU</u>	Tauern	Salzburg – Villach
<u>IAP</u>	Inneralpin	Bruck a.d. Mur – Bischofshofen
<u>KTN</u>	Regionalverkehr Kärnten	

Modulübersicht		
<u>GSF</u>	Graz – Spielfeld	
<u>BMG</u>	Bruck a.d. Mur – Graz	
<u>GKB</u>	Graz-Köflacher Bahn	Graz – Köflach
<u>ZSB</u>	Zulauf Semmering-Basistunnel	Wr. Neustadt – Bruck a.d. Mur
<u>WNA</u>	Aspangbahn	Wr. Neustadt – Aspang
<u>WZS</u>	Wien Zulauf Süd	Wien Oberlaa – Wien Zvbf – Achau/Gramatneusiedl – Wampersdorf
<u>OST</u>	Ostbahn	Wien Hbf – Staatsgrenze n. Nickelsdorf
<u>NDL</u>	Bruck a.d. Leitha – Neusiedl am See	
<u>WSS</u>	Wien Simmering – Wien Süßenbrunn	
<u>WDB</u>	Wien Donauuferbahn	Wien Heiligenstadt – Wien Praterkai
<u>NWB</u>	S-Bahn Wien Nordäste	Nordwestbahn & Laaer Ostbahn
<u>WFK</u>	Wien Zulauf West / Franz-Josefs-Bahn bis Krems	Stockerau – Tullnerfeld – St. Pölten – Prinzersdorf; Wien – Tulln – Krems a.d. Donau/Sigmundsherberg

RHT | Rheintal

Dornbirn – Lustenau / Lochau-Hörbranz



- Angebotsausweitung im Nahverkehr im gesamten Rheintal
- Angebotsausweitung im schnellen Nahverkehr Bregenz – Feldkirch
- Optimierung des Fernverkehrs nach Innsbruck sowie der Relation München – Bregenz – Zürich
- Kapazitätssicherung im Güterverkehr



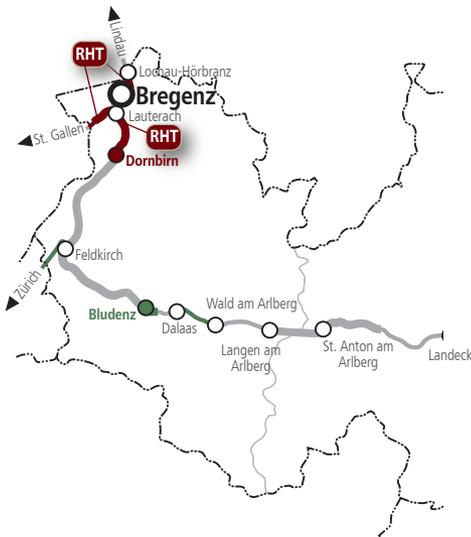
- Zweigleisiger Ausbau Lochau-Hörbranz – Bregenz
- Dreigleisiger Ausbau Bregenz – Wolfurt
- Zweigleisiger Ausbau Lauterach – Lustenau
- Adaptierung Bahnhof Dornbirn



750 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau Lochau-Hörbranz – Bregenz
- Dreigleisiger Ausbau Bregenz – Wolfurt
- Zweigleisiger Ausbau Lauterach – Lustenau
- Adaptierung Bahnhof Dornbirn

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

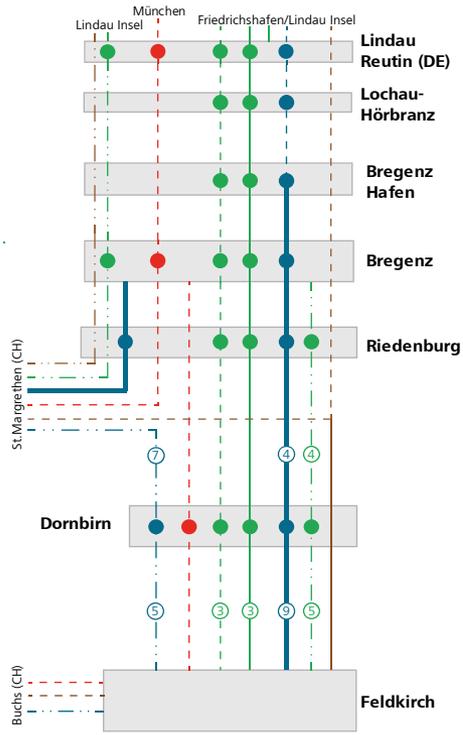
- Bahnhofsumbauten Bregenz – Feldkirch (Rheintalkonzept)
- Modernisierung Feldkirch – Buchs

Kontext

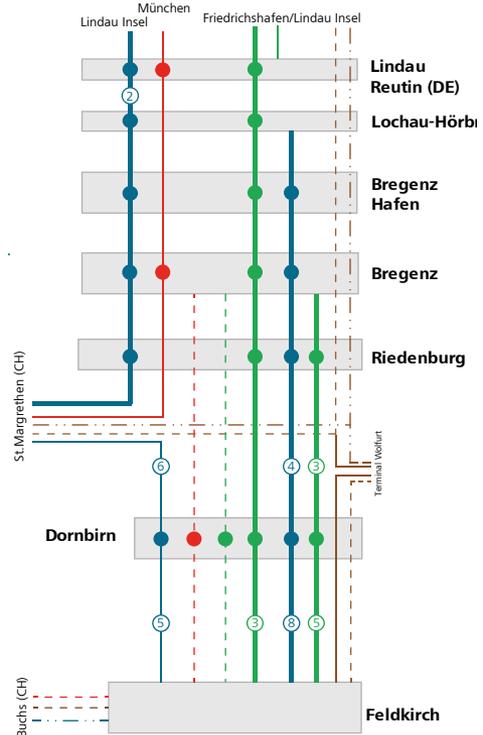
- DE / CH: Ausbauten auf angrenzenden Strecken

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

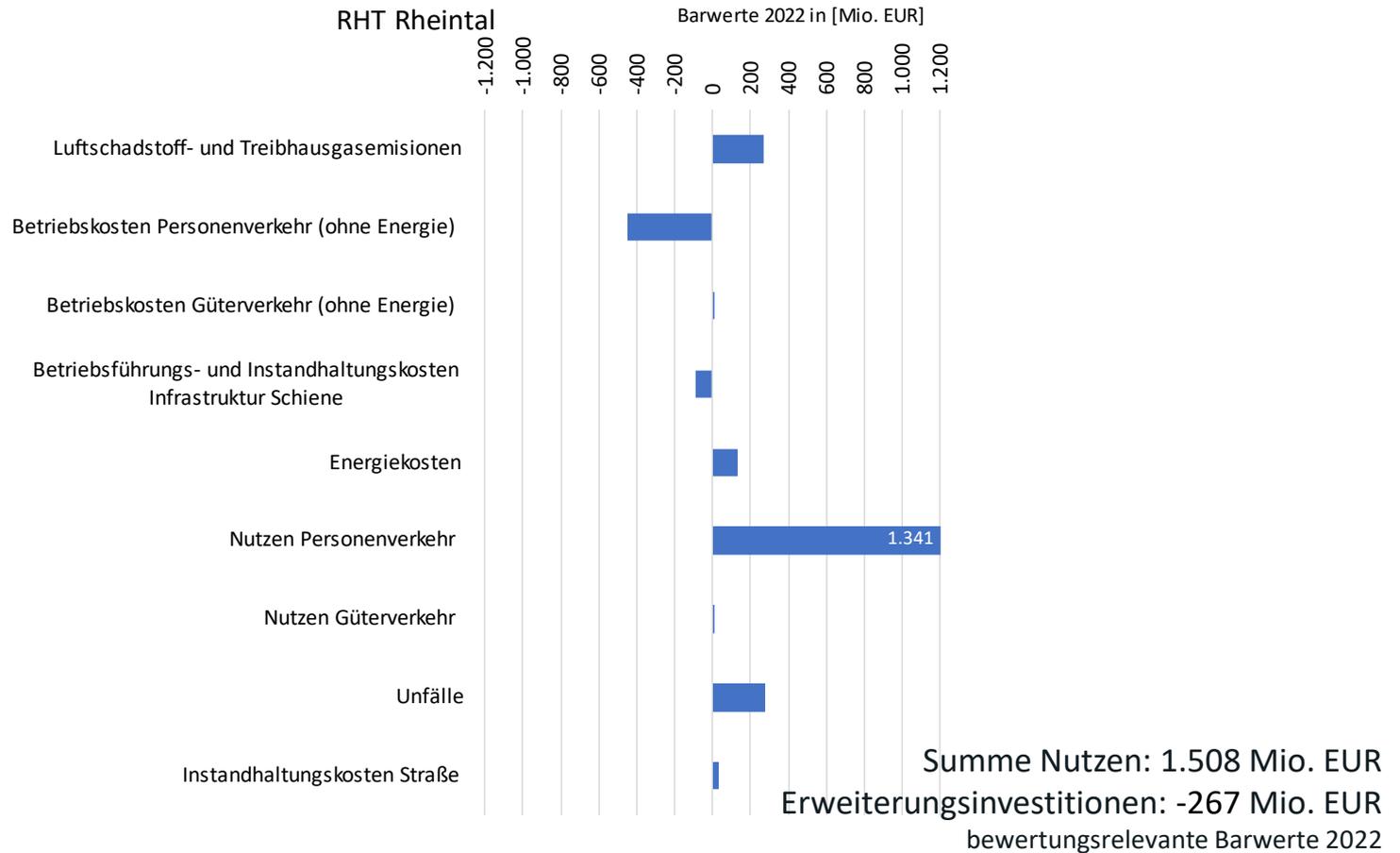
- Anzahl Systemtrassen**
(pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul löst bestehende Engpässe im Personenverkehr auf und ermöglicht darüber hinaus eine Ausweitung des Angebots im Nah- und Fernverkehr. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Im Nahverkehr führen Taktverdichtungen auf allen Linien um Bregenz zu einer besseren Erschließung dieses Raumes mit Wirkungen bis nach Bludenz. Gemeinsam mit den Fahrzeitverkürzungen im gesamten Vorarlberger Rheintal führen die Maßnahmen zu einer deutlichen Attraktivierung der Bahn und damit zur Verkehrsverlagerung vom Pkw.
- Das zusätzliche Angebot im Fernverkehr zwischen Zürich und München über Bregenz führt zu einer Verlagerung vom Pkw auf die Bahn. Auch die Fernverkehrsnachfrage zwischen Tirol und Vorarlberg steigt.
- Die Maßnahmen sichern insbesondere im Zulauf zum Terminal Wolfurt ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.
- 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]	1.242
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	5,65

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	20,0
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	12,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	0,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-2
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

ARL | Arlberg Innsbruck – Feldkirch



- Angebotsausweitung im Nahverkehr im Tiroler Oberland (30 min-Takt im schnellen Nahverkehr)
- Einheitliches Haltemuster der Fernverkehrszüge im Tiroler Oberland



- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserungen zwischen Ötztal und Landeck-Zams
- Geschwindigkeitserhöhung Arlbergtunnel (RPL 2024-2029)



975 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 33 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



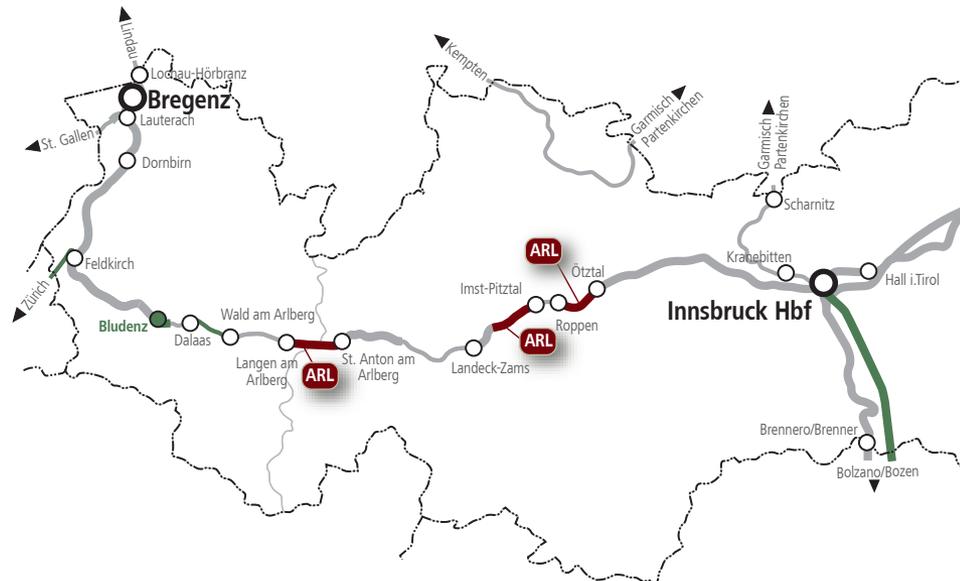
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung Ötztal – Roppen und Imst – Imsterberg
- Zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung Imsterberg – Kronburg
- Geschwindigkeitserhöhung Arlbergtunnel (RPL 2024-2029)

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

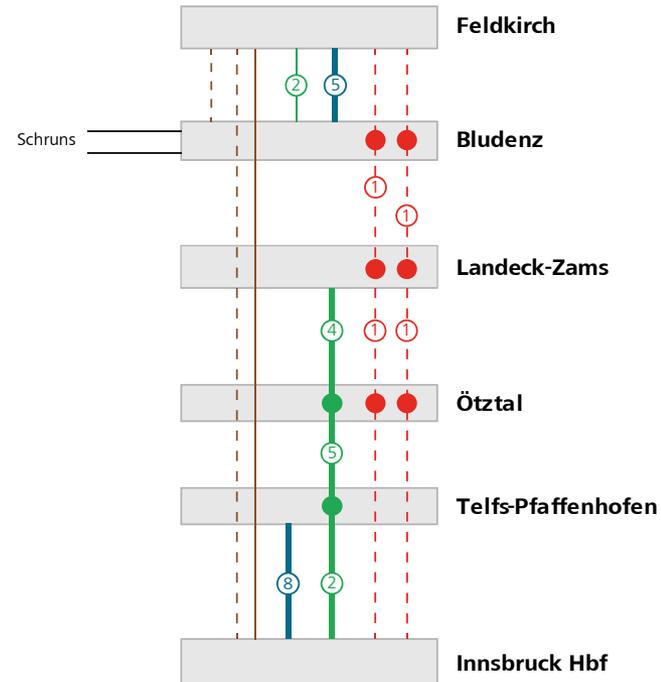
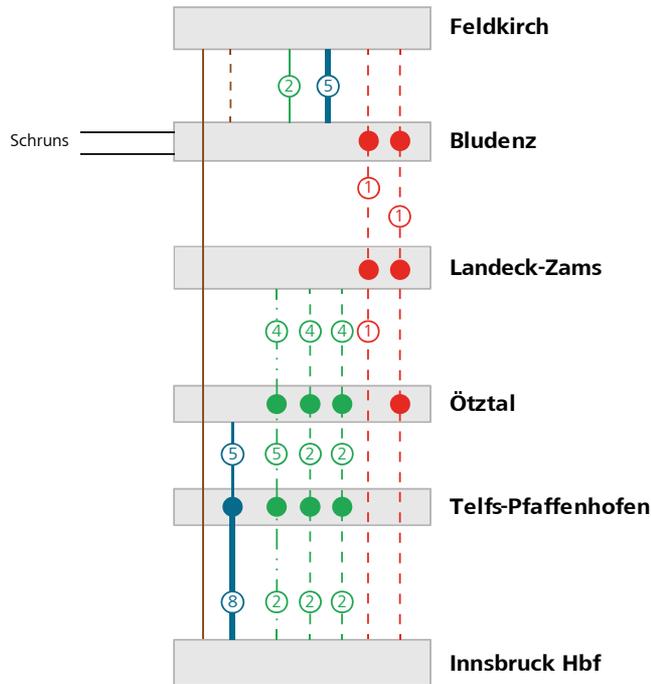
- Bludenz, Adaptierung Ausfahrt Richtung Arlberg
- Wald am Arlberg – Dalaas, Maßnahmen Bereich Löcherwald
- Bahnhofsumbauten Innsbruck Hbf, Imst-Pitztal und Schönwies



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
 - Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht Angebotsverbesserungen im Nah- und Fernverkehr im Tiroler Oberland. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die kürzere Fahrzeit ermöglicht im Fernverkehr ein einheitliches Haltemuster im Tiroler Oberland. Dadurch sinkt die gesamte Reisezeit auf diesen Relationen. Die Nachfrage im Fernverkehr steigt.
- Im Nahverkehr führt ein ausgeweitetes Angebot zwischen Innsbruck und Landeck-Zams zu einer besseren Erschließung des Tiroler Oberlands. Dadurch verbessert sich auch die Anbindung an Innsbruck und an den Fernverkehr. Gemeinsam mit den Fahrzeitverkürzungen führen die Maßnahmen zu einer Attraktivierung der Bahn und damit zu Verkehrsverlagerungen vom Pkw.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	431
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,34

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	9,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	8,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	10,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

IBK | Innsbruck – Kranebitten



- Angebotsausweitung im Nahverkehr auf der Mittenwaldbahn auf Innsbrucker Stadtgebiet (4 Züge pro Stunde und Richtung)
- Erhöhung der Fahrplanstabilität und -qualität im Knoten Innsbruck



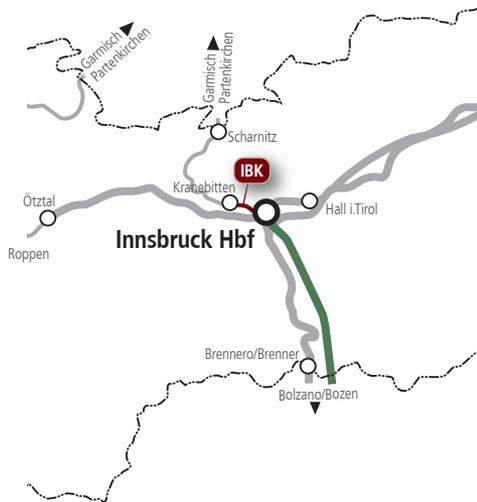
- Dreigleisiger Ausbau Innsbruck Hbf – Innsbruck Westbahnhof
- Umbau Innsbruck Westbahnhof
- Neubau Wendeanlage im Bereich Kranebitten



160 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

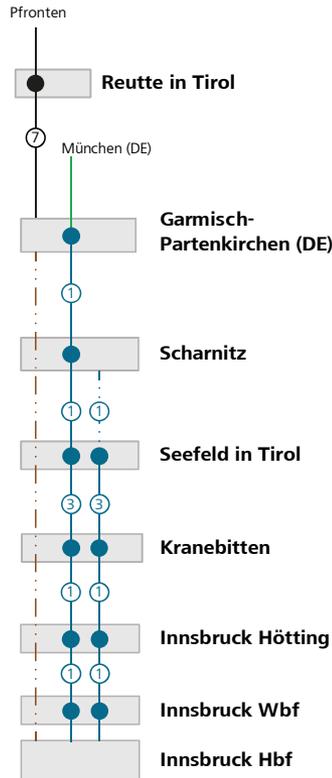
- Dreigleisiger Ausbau Innsbruck Hbf – Innsbruck Westbahnhof
- Umbau Innsbruck Westbahnhof mit vier Bahnsteigkanten
- Neubau Wendeanlage im Bereich Kranebitten

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

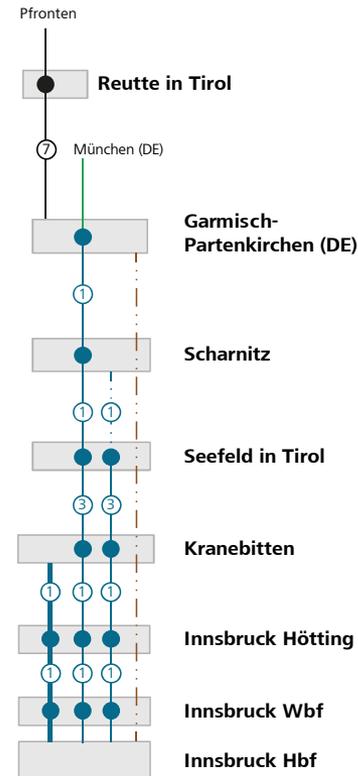
- Innsbruck Hbf, Bahnhofsumbau
- Großraum Innsbruck, Errichtung zusätzlicher Haltestellen

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)

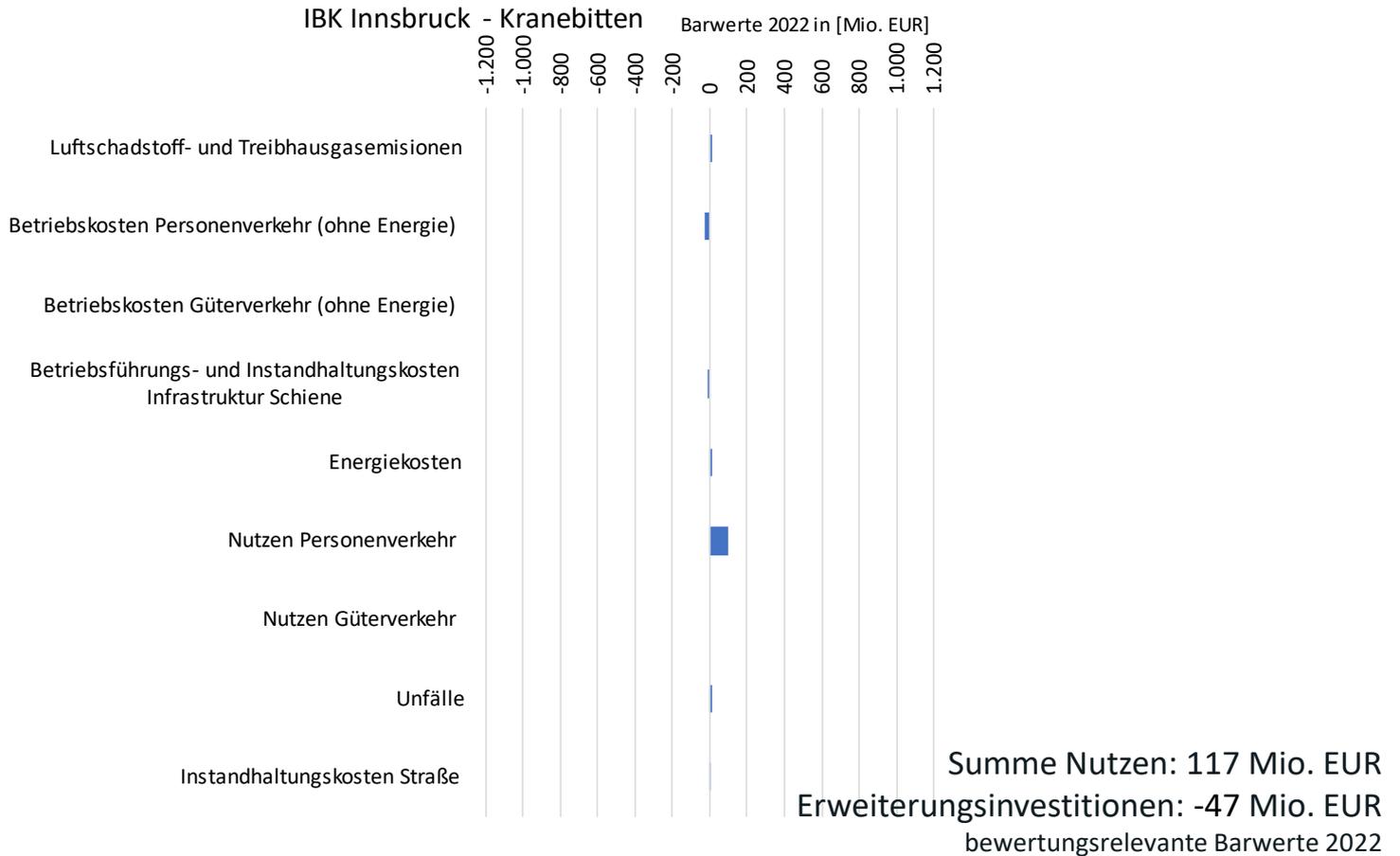
- ===== 4 Züge/h
- ==== 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- - - 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Verdichtung des Takts im Nahverkehr zwischen Innsbruck Hbf und Kranebitten. Dadurch kann der Westen Innsbrucks besser an das Zentrum und an den Fernverkehr angebunden werden.
- Das verbesserte Angebot erhöht die Nachfrage im Nahverkehr, insbesondere im Bereich zwischen Innsbruck Hbf und Innsbruck Hötting. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten, die durch den dichteren Takt und einer besseren Verknüpfung mit weiterführenden Verbindungen entstehen.
- Daraus folgt auch eine höhere Nachfrage im Fernverkehr von/nach Innsbruck. Es kommt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Das 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]	71
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,52

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	16,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	0,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

BNZ | Brenner Nordzulauf Salzburg – Innsbruck



- Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Salzburg – Innsbruck: 1 h 30 min)
- Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr



- Viergleisiger Ausbau Staatsgrenze DE/AT – Schaftenau sowie abzustimmende Kontextmaßnahmen an der deutschen Korridorstrecke Salzburg – Kufstein
- Einzelne Ausbaumaßnahmen im Zulauf Innsbruck



1.500 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

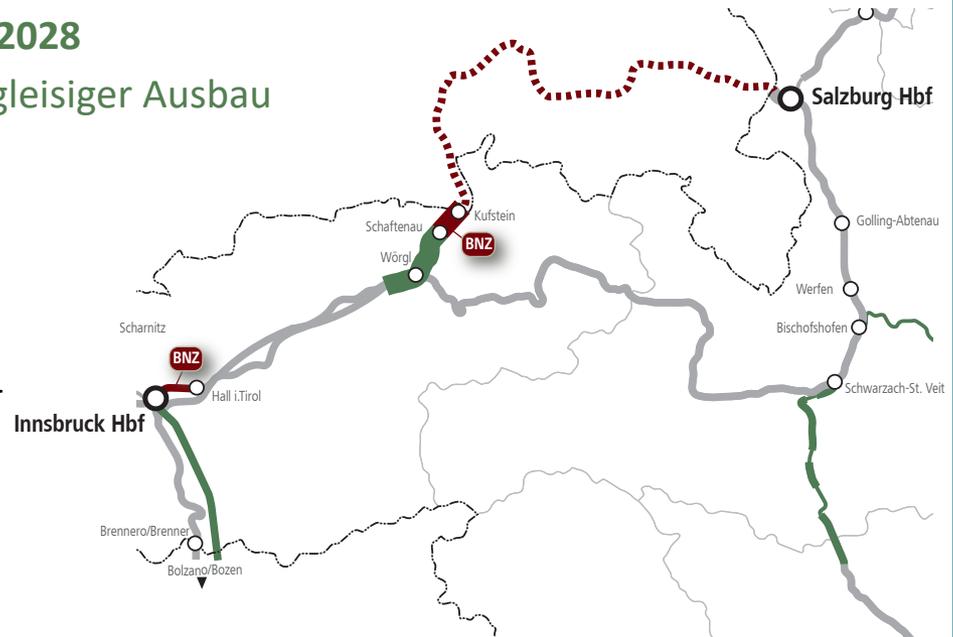
- Zweigleisige Neubaustrecke Staatsgrenze DE/AT – Schaftenau sowie abzustimmende Kontextmaßnahmen an der deutschen Korridorstrecke Salzburg – Kufstein
- Ausbaumaßnahmen Hall in Tirol – Innsbruck

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Schaftenau – Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau
- Innsbruck Hbf, Bahnhofsumbau
- Kufstein, Errichtung Wendeanlage
- Salzburg – Rosenheim – Kufstein

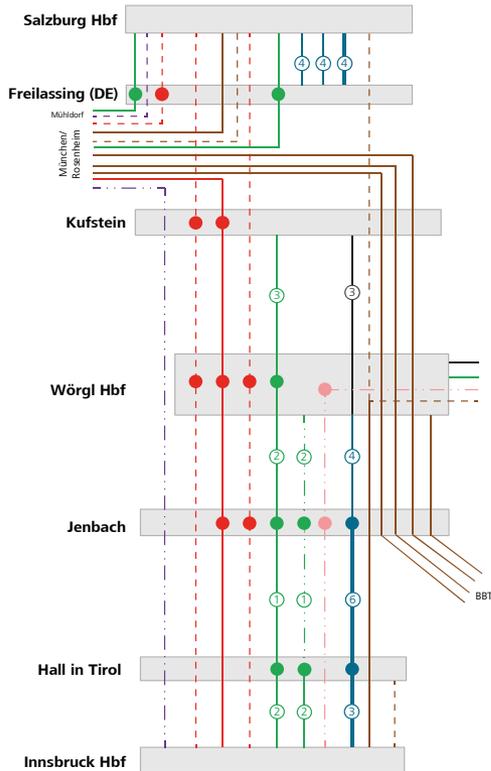
Kontext

- DE: Brenner Nordzulauf – Neubaustrecken aus dem Raum München / Rosenheim

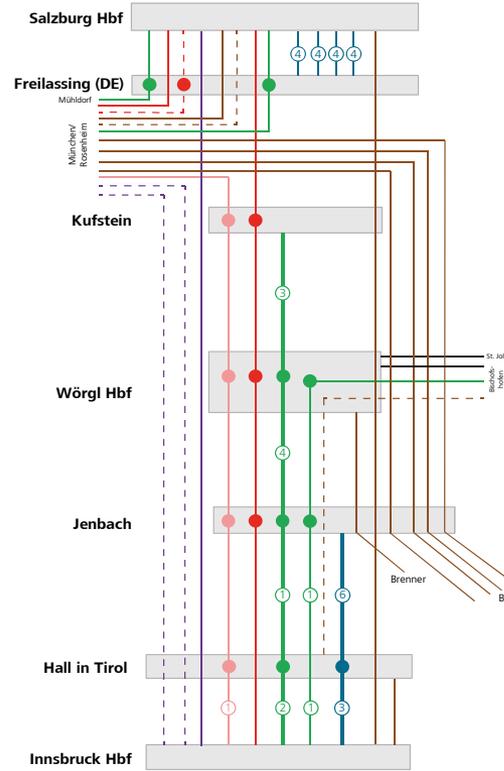


Angebotskonzept

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

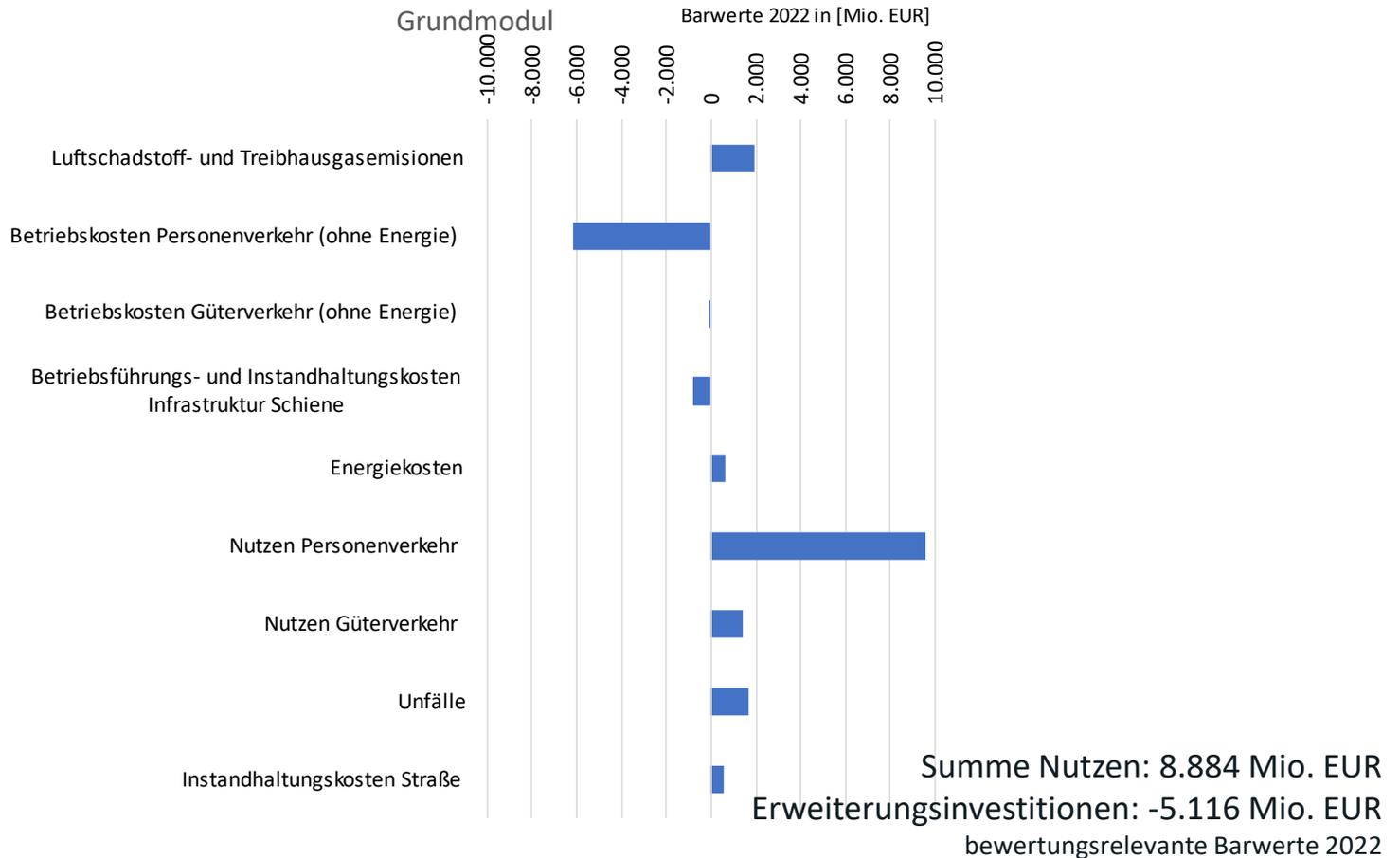
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung der Brennerachse als Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors. Durch die Kapazitätserhöhung wird das Potenzial im Güterverkehr für die Bahn ausgeschöpft. Die kürzeren Fahrzeiten und höheren Kapazitäten ermöglichen eine Angebotsausweitung im Fern- und Nahverkehr.
- Das erweiterte Angebot im Fernverkehr mit verkürzter Fahrzeit zwischen Innsbruck und Salzburg (1,5 h) bzw. München führt entlang der gesamten Westachse bzw. Brennerachse zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Durch das verbesserte Angebot im Nahverkehr steigt die Nachfrage im mittleren und unteren Inntal sowie im Wipptal. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten, die durch den dichteren Takt und die bessere Verknüpfung mit weiterführenden Verbindungen in Innsbruck entstehen.
- Der Güterverkehr profitiert von den Kapazitätssteigerungen im stark belasteten Brenner Nordzulauf. Das führt zu Verlagerungen vom Lkw auf die Bahn, insbesondere im Transitverkehr.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	3.768
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,74

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	16,0
Resilienz im Netz	17,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	7,2
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	20,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

SBG | Salzburg – Freilassing



- Angebotsausweitung im Personenverkehr durch Durchbindung von Nah- und Regionalverkehr bis Freilassing (im Kontext zum Fern- und Güterverkehr)



- Abschnittsweiser viergleisiger Ausbau zwischen Salzburg und Freilassing
- Adaptierung von Verkehrsstationen



270 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Abschnittsweiser viergleisiger Ausbau Salzburg Hbf – Freilassing
- Adaptierung von Salzburg Mülln-Altstadt, Salzburg Taxham-Europark, Salzburg Lieferung

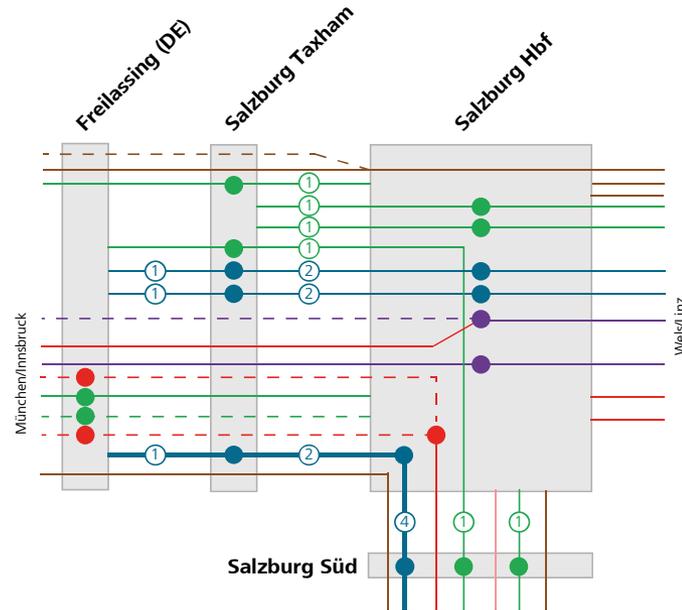
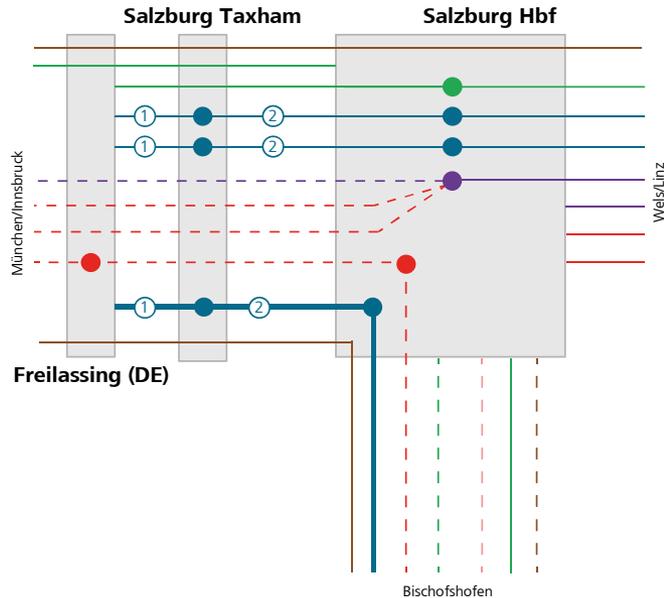
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Salzburg Hbf, Erweiterung Abstellanlage

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

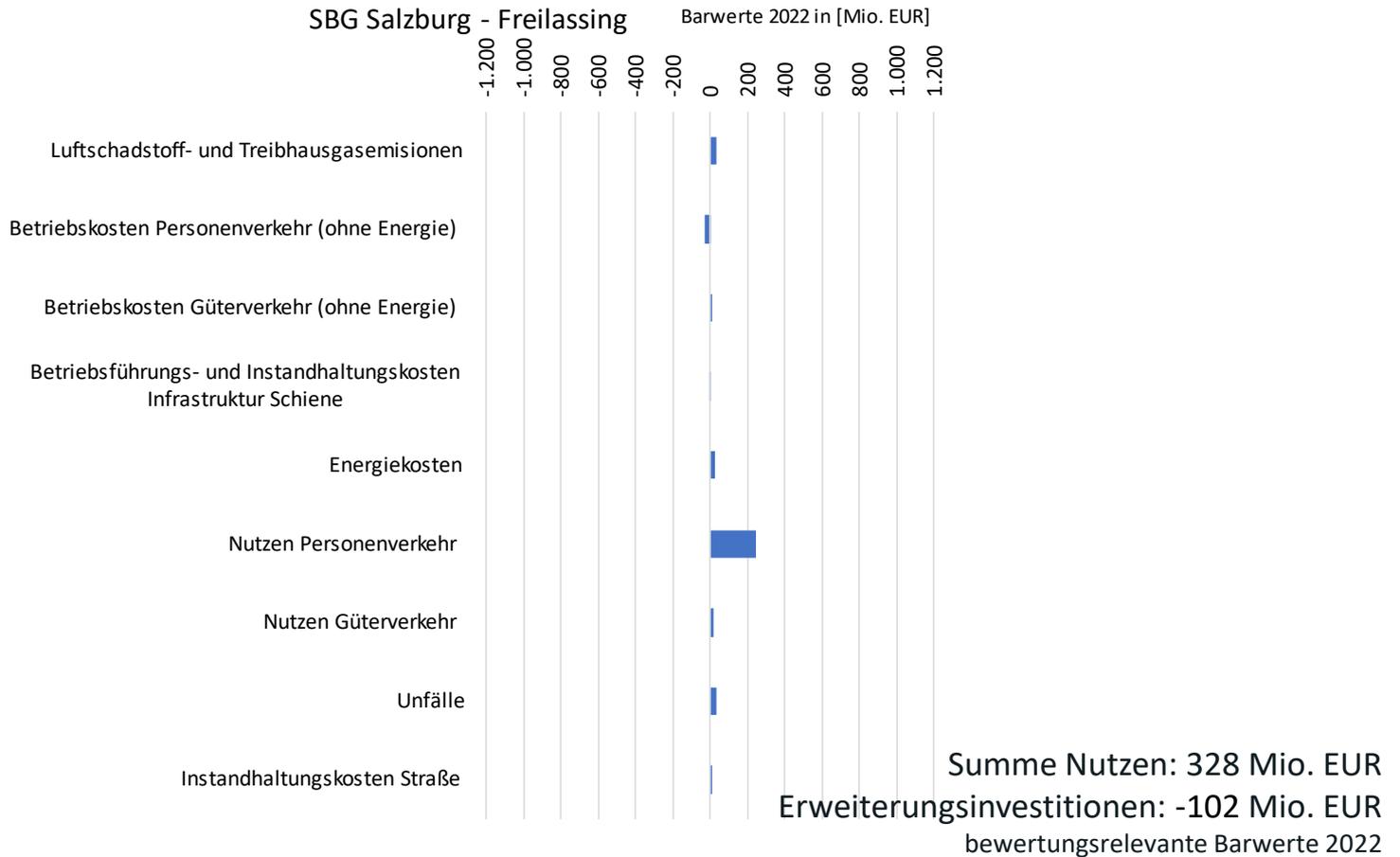
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul löst bestehende Engpässe zwischen Salzburg Hbf und Freilassing auf und ermöglicht darüber hinaus eine Ausweitung des Angebots im Nahverkehr. Die Erreichbarkeit der Salzburger Innenstadt sowie von Taxham wird verbessert. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für Fern- und Güterverkehre gesichert.
- Im Nahverkehr führen Taktverdichtungen zwischen Freilassing und Salzburg Hbf sowie eine umstiegsfreie Verbindung zwischen Freilassing und Bischofshofen zu einer besseren Erschließung des Ballungsraums Salzburg. Die Verbesserung der Erreichbarkeit, die Fahrzeitverkürzungen und optimierte Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln reduzieren die Gesamtreisezeit. Dies führt zu einer Attraktivierung der Bahn und damit zu Verkehrsverlagerungen vom Pkw.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Nahverkehr.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Rhein-Donau-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	226
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	3,21

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	25,0
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	5,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	0
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

LIS | Linz – Salzburg



- Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr
(Kantenfahrzeit Linz – Salzburg: 60 min)
- Angebotsausweitung im Nahverkehr im Flachgau
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr



- Viergleisiger Ausbau der Weststrecke im Abschnitt Köstendorf
– Salzburg Hbf
- Umbau Wels Hbf und Bahnhof Vöcklabruck



4.700 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 3.670 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg Kasern (RPL 2024-2029)
- Viergleisige Einfahrt Salzburg Kasern – Salzburg Hbf
- Umbau Wels Hbf
- Umbau Bahnhof Vöcklabruck

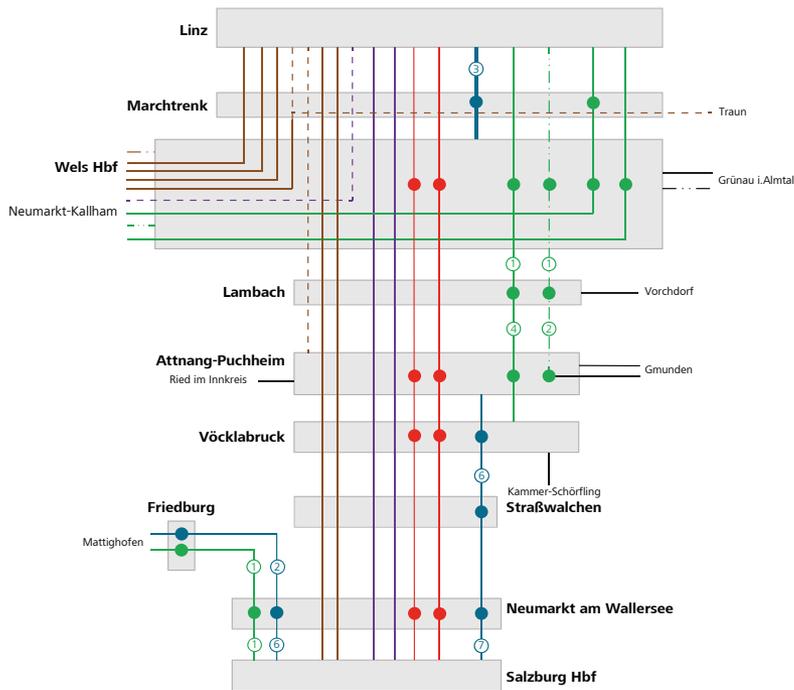
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Salzburg Hbf, Erweiterung Abstellanlage
- Linz – Wels, viergleisiger Ausbau
- Vöcklabruck – Salzburg Hbf, Kapazitätsoptimierung

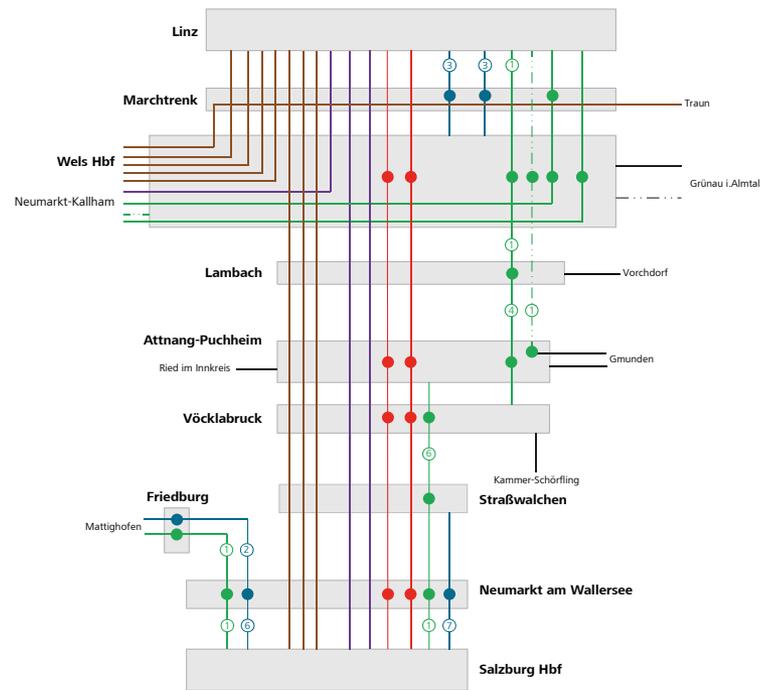


Angebotskonzept

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

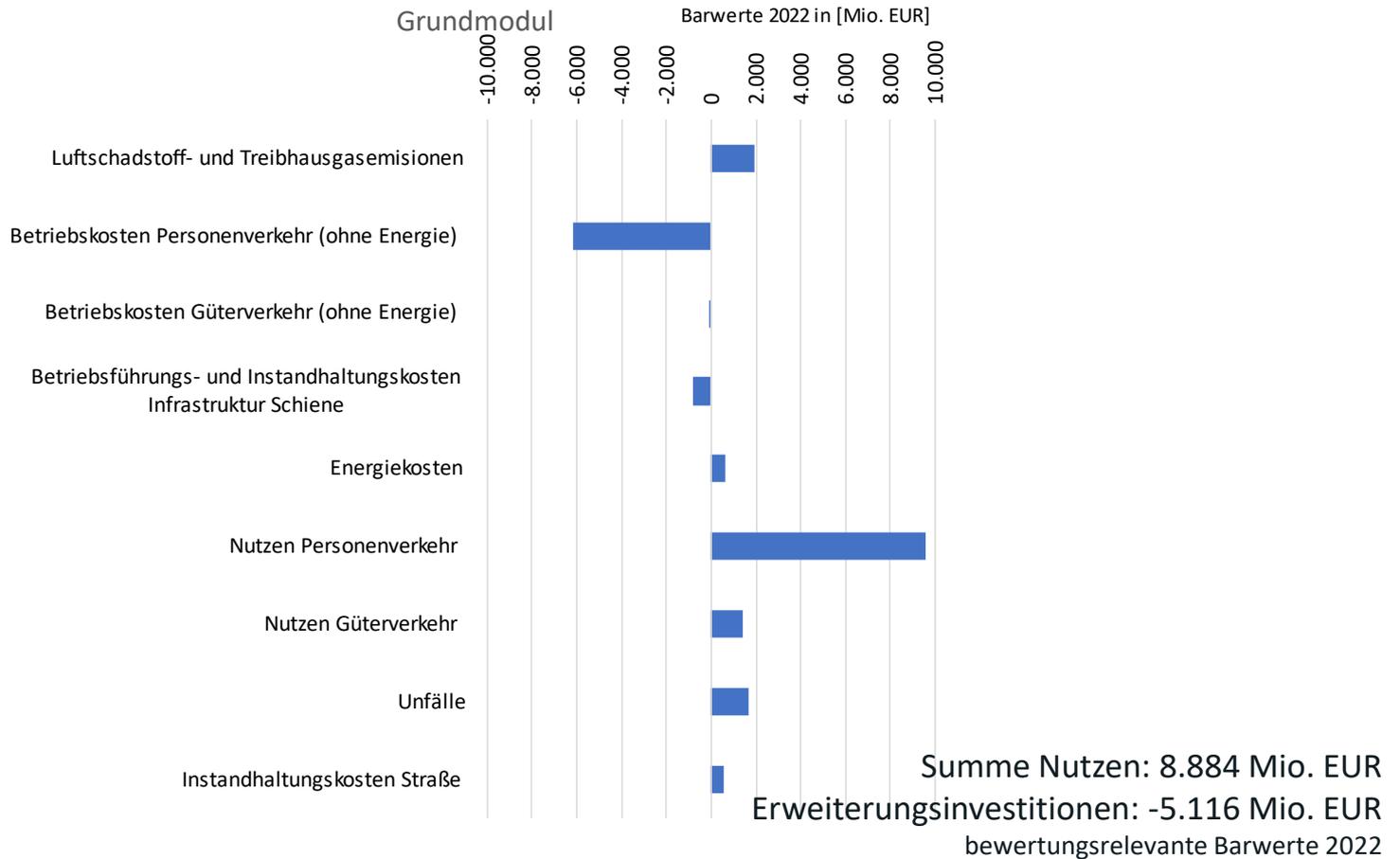
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs im österreichweiten Integralen Taktfahrplan. Die Maßnahmen lösen Engpässe am Rhein-Donau-Korridor auf und ermöglichen Fahrzeitverkürzungen auf der stark ausgelasteten Weststrecke.
- Die Beschleunigung des Fernverkehrs zwischen Linz und Salzburg mit attraktiver Reisezeit (Kantenfahrzeit 60 min) führt entlang der gesamten Westachse zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Im Nahverkehr wird das Angebot zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim verbessert, wodurch der Flachgau und das Hausruckviertel besser erschlossen werden. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten, die sich aus verbesserten Umsteigeverbindungen und verkürzten Fahrzeiten ergeben. Auch hier kommt es zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr. Darüber hinaus steigt die Nachfrage im Güterverkehr durch die Verkürzung der Transportzeit zwischen Linz und Salzburg.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Rhein-Donau-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	3.768
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,74

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	22,5
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	8,1
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	15,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

VBK | Kammererbahn Vöcklabruck – Kammer-Schörfling



- Angebotsausweitung im Nahverkehr und Optimierung der Umsteigesituation in Vöcklabruck
- Kapazitätssicherung auf der Weststrecke



- Optimierte Einbindung der Kammererbahn in den Bahnhof Vöcklabruck



65 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Separates Gleis für die Kammererbahn entlang der Weststrecke bis in den Bahnhof Vöcklabruck

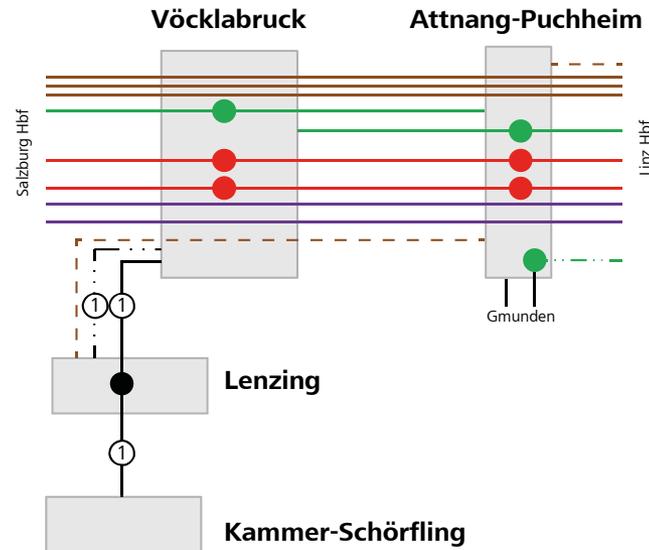
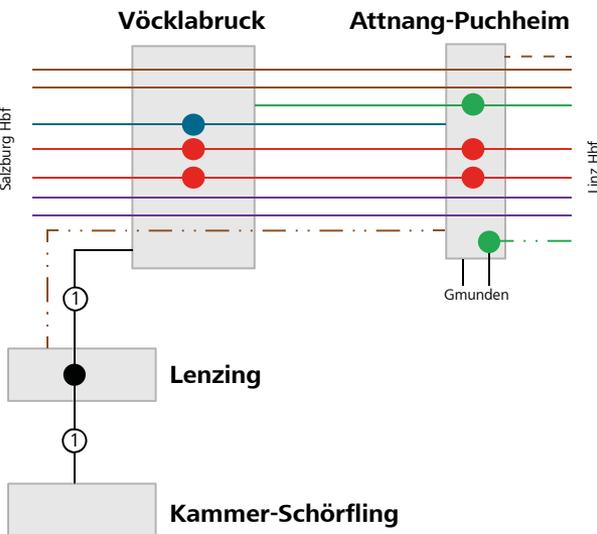
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Vöcklabruck – Salzburg Hbf, Kapazitätsoptimierung

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

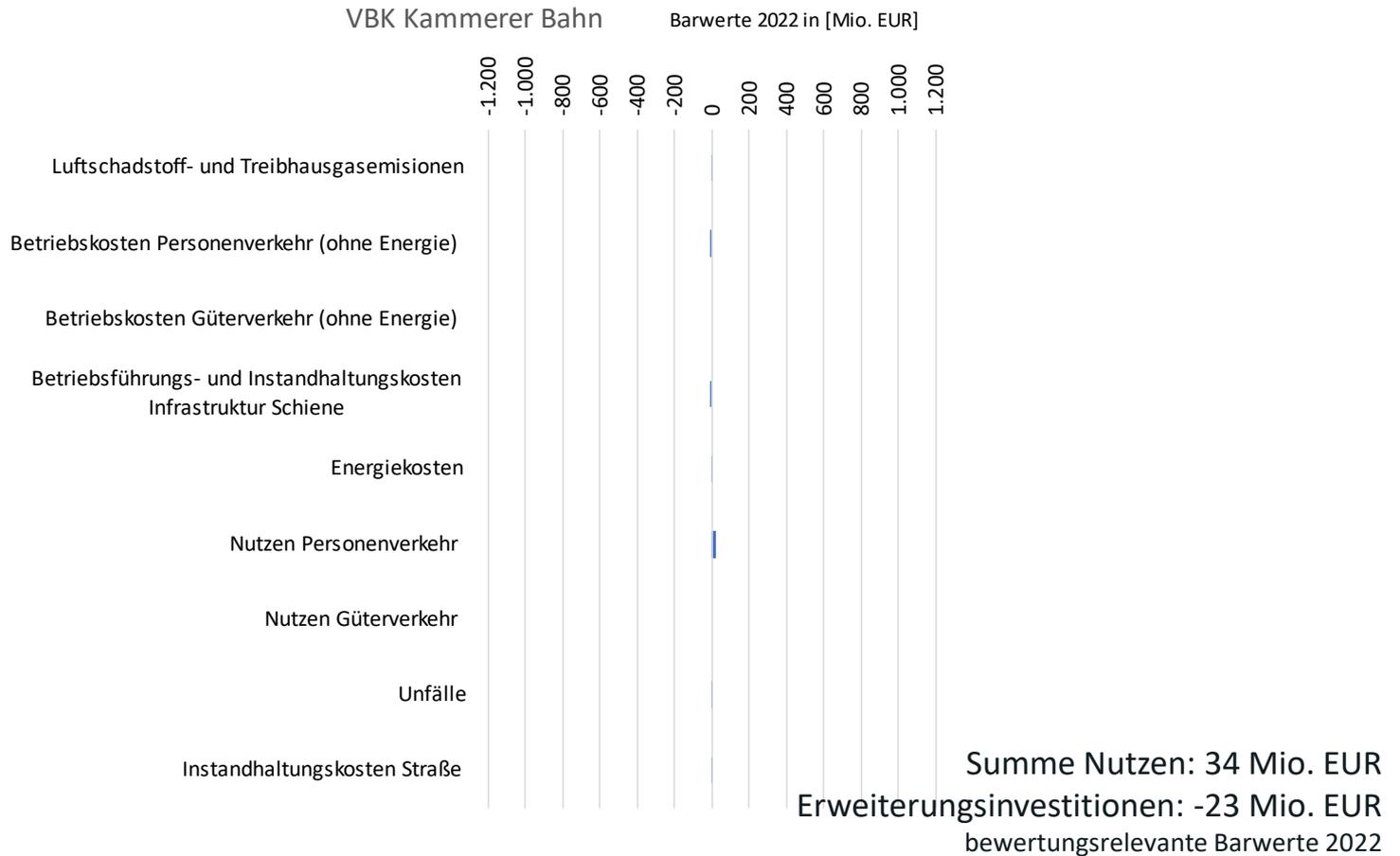
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Verbesserung des Angebots im Nahverkehr zwischen Vöcklabruck und Lenzing und bessere Umsteigeverbindungen in Vöcklabruck. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Das verdichtete Angebot bewirkt eine Steigerung der Nachfrage im Nahverkehr zwischen dem Attersee und Vöcklabruck. Durch die optimierte Verknüpfung zum Fernverkehr sinkt die Gesamtreisezeit.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe auf der Weststrecke bis zur Abzweigung nach Kammer-Schörfling auf. Das 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]	11
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,47

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	16,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	1,2
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	0

NIB | Neue Innkreisbahn Wels – Innviertel (– Mühldorf)



- Deutliche Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Wien – München 2 h 30 min)
- Erschließung von Potenzialen durch zusätzliche Verkehrsstationen und Angebotsausweitung im Nahverkehr
- Fahrzeitverkürzung im Nahverkehr Braunau am Inn – Ried im Innkreis – Wels – Linz
- Kapazitätssteigerung und Attraktivierung im Güterverkehr



- Zweigleisige Neubaustrecke Raum Wels – Staatsgrenze AT/DE (– Raum Mühldorf am Inn); grenzüberschreitender Abschnitt bzw. Weiterführung nach DE in Abhängigkeit von Maßnahmen in DE
- Verknüpfungen mit Bestandsstrecken und Errichtung von Regionalbahnhöfen
- Viergleisiger Ausbau Raum Wels inkl. Errichtung zusätzlicher Verkehrsstationen in Wels
- Ausbau der bestehenden Innkreisbahn



9.100 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke ins Hausruckviertel und Innviertel bis zur Staatsgrenze AT/DE (und weiter in den Raum Mühldorf am Inn); grenzüberschreitender Abschnitt bzw. Weiterführung nach DE in Abhängigkeit von Maßnahmen in DE
- Verknüpfungen mit Bestandsstrecken und Errichtung von Regionalbahnhöfen im Hausruckviertel und Innviertel
- Viergleisiger Ausbau Wels – Lambach mit Errichtung von neuen Verkehrsstationen in Wels
- Errichtung Überhol- und Dispositionsbahnhof zwischen Wels und Neumarkt-Kallham
- Selektiv zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserungen der bestehenden Innkreisbahn im Abschnitt Ried im Innkreis – Braunau am Inn

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Elektrifizierung bzw. Attraktivierung Mattigtal- und Innkreisbahn inkl. Bahnhofsumbau Ried im Innkreis
- St. Pölten – Linz, Geschwindigkeitserhöhung
- Linz – Wels, viergleisiger Ausbau

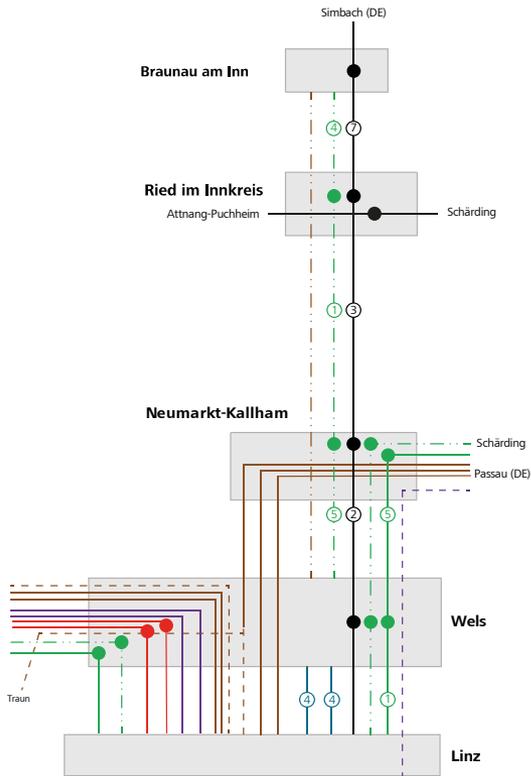
Kontext

- DE: Neubaustrecke
Staatsgrenze AT/DE –
Mühldorf sowie ABS 38

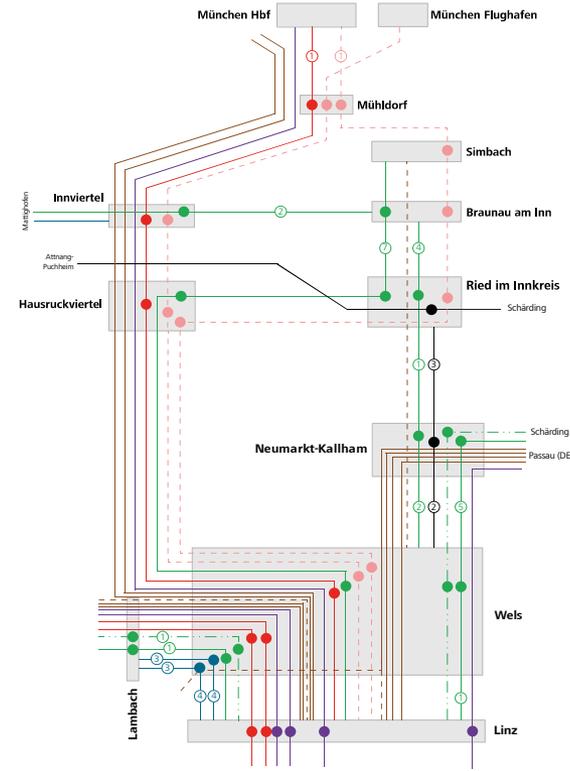


Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



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

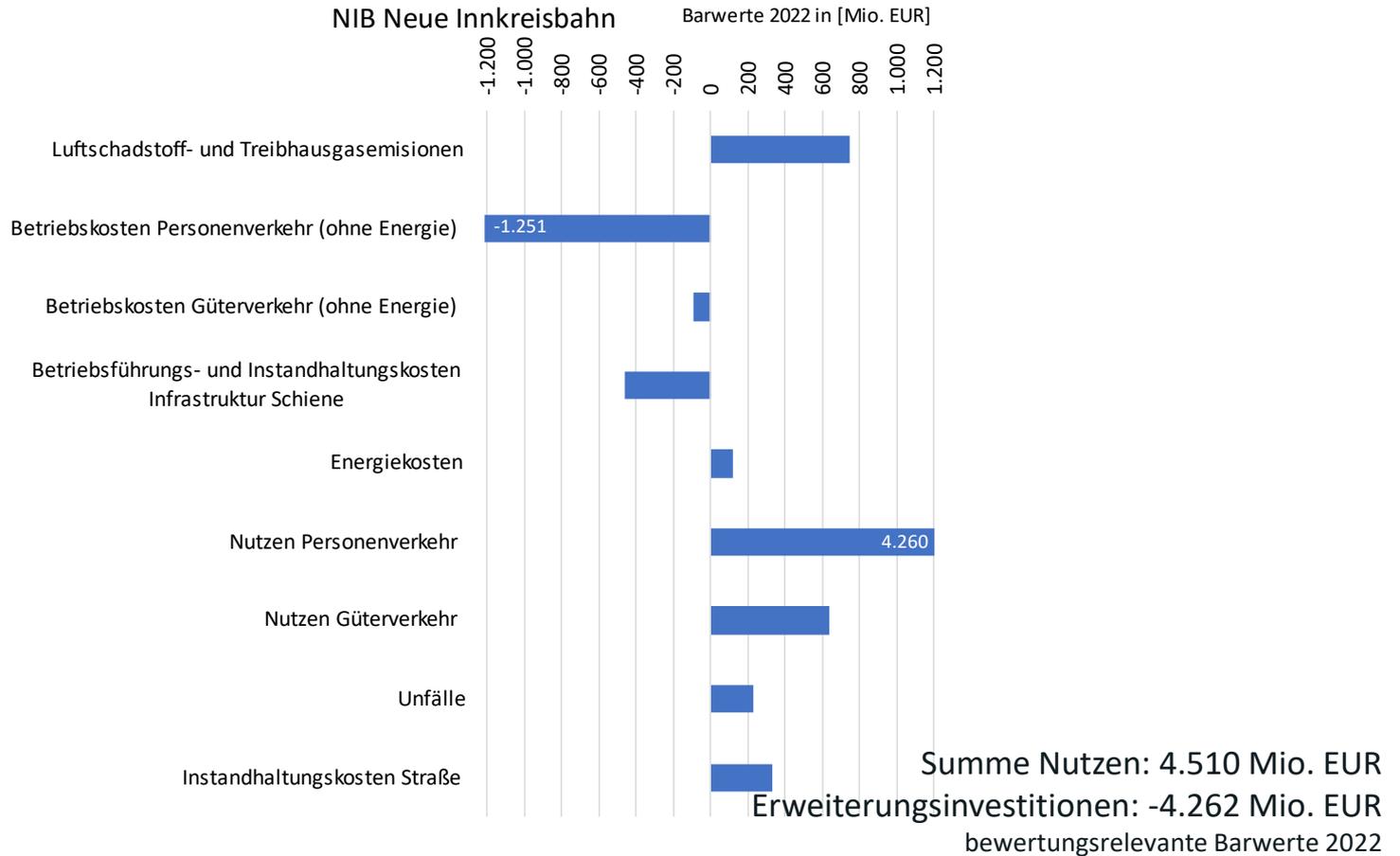
- Anzahl Systemtrassen**
(pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Die Neubaustrecke ermöglicht eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans durch die Einbettung des österreichischen Bahnnetzes in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Dadurch erhöht sich die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr.
- Die zusätzlichen Fernverkehrsverbindungen zwischen Wien, Linz und München mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten im Vergleich zum Straßen- und Flugverkehr (Reduktion der Fahrzeit Wien-München von ca. 4 h auf ca. 2 h 30 min) führen zu einer Verlagerung auf die Bahn.
- Im Nahverkehr ergeben sich attraktive Reisezeiten und Direktverbindungen aus dem Innviertel in den oberösterreichischen Zentralraum sowie eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen mit Bayern. Der Großraum Wels wird durch Taktverdichtungen und zusätzliche Halte im Nahverkehr besser erschlossen.
- Im Güterverkehr entsteht am Rhein-Donau-Korridor eine deutlich schnellere Verbindung zwischen Österreich und dem Wirtschaftsraum Süddeutschland. Dadurch erhöht sich die Nachfrage im Schienengüterverkehr. Es erfolgt eine Verlagerung von der Straße auf die Bahn.
- Durch Verlagerung von Güterverkehren von den Strecken Wels – Passau und Wels – Salzburg sowie den viergleisigen Ausbau im Großraum Wels werden Kapazitätsengpässe aufgelöst, wodurch mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann.
- Die Neubaustrecke erhöht die Resilienz des Netzes am Rhein-Donau-Korridor im Bereich Oberösterreich, Salzburg und Bayern.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	248
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,06

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	22,5
Resilienz im Netz	25,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	5,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	20,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	25,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-3
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

PYB | Pyhrnbahn Linz – Selzthal



- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Interregio Linz – Selzthal: 1 h 15 min)
- Angebotsausweitung im Nahverkehr im Südzulauf Linz Hbf und im Regionalverkehr auf der Gesamtstrecke
- Abflachung der Strecke und Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr



- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung der eingleisigen Abschnitte zwischen Linz und Selzthal (tlw. RPL 2024-2029)
- Errichtung eines neuen Bosrucktunnels
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhungen

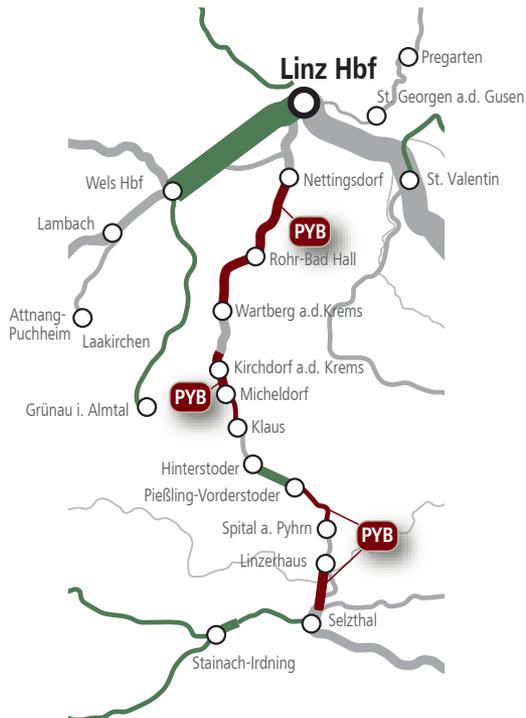


3.200 Mio. €

vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 430 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

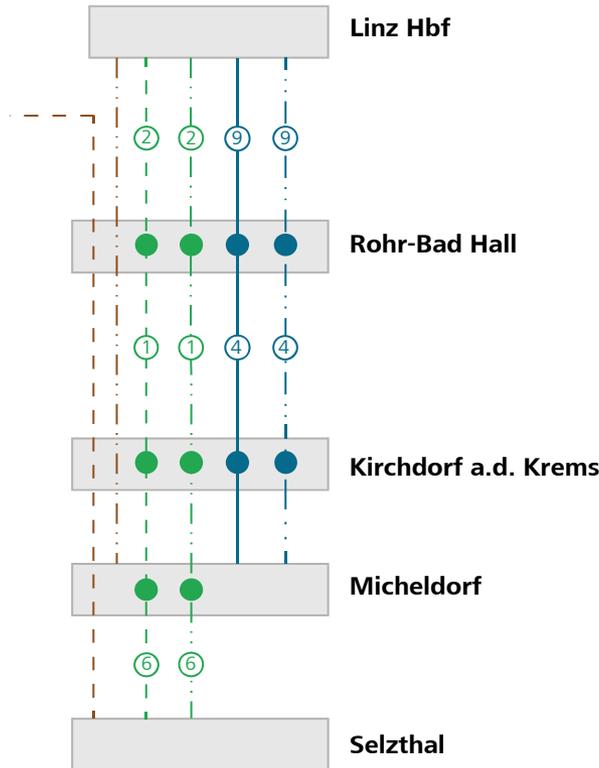
- Zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung der Abschnitte Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall (RPL 2024-2029), Rohr-Bad Hall – Wartberg und Schlierbach – Micheldorf
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhungen entlang der gesamten Strecke
- Errichtung eines neuen Bosrucktunnels inkl. optimierte Einbindung in den Bahnhof Selzthal

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

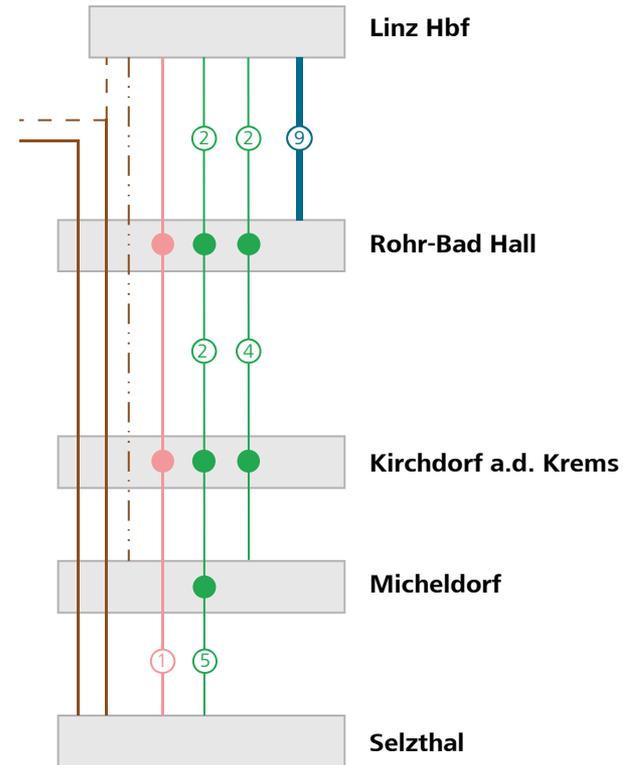
- Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder, zweigleisiger Ausbau
- Bahnhofsumbauten entlang der Strecke

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

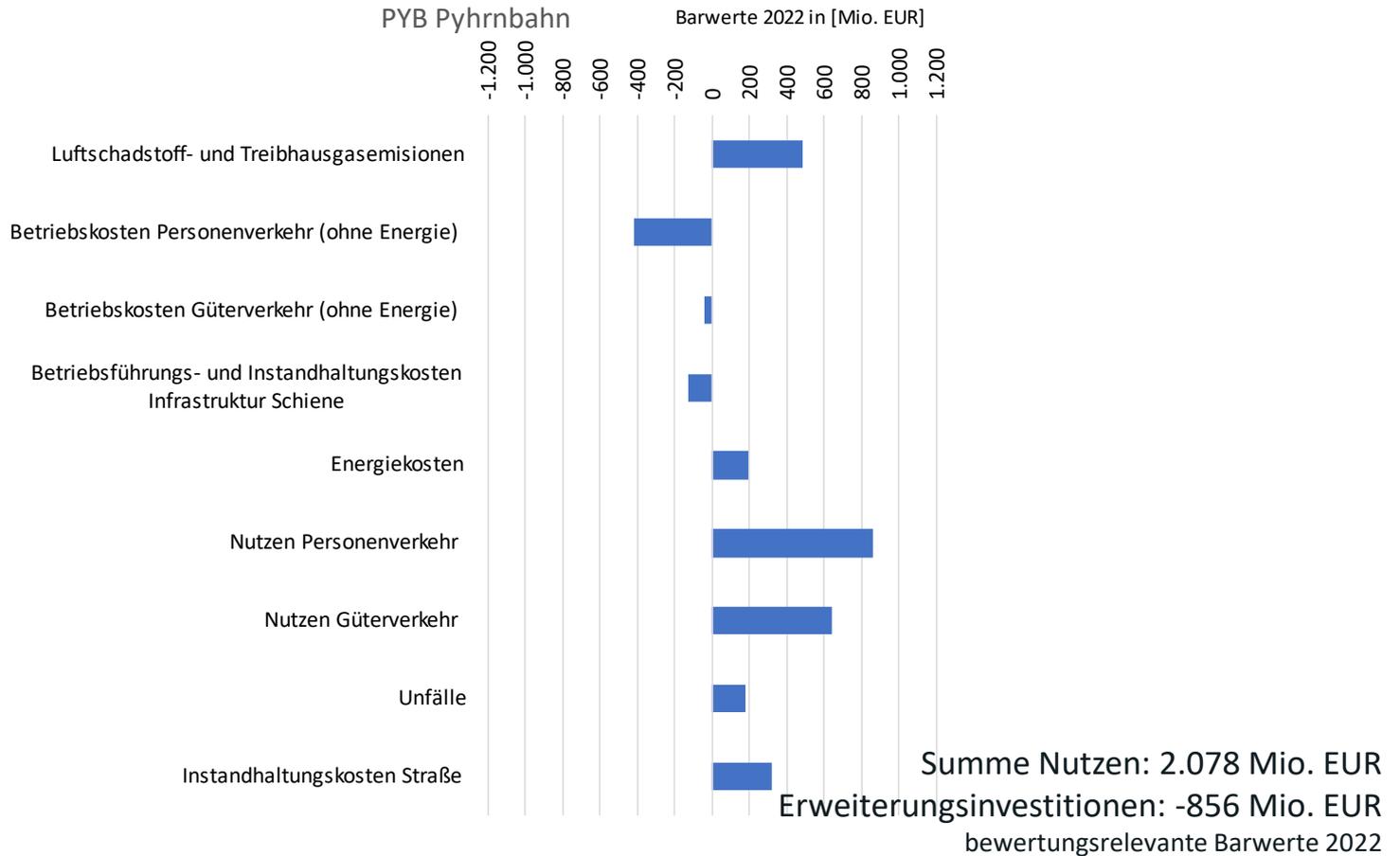
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul stärkt die Verbindung zwischen Oberösterreich und der Steiermark über den Pyhrnpass und bindet das südliche Umland besser an Linz an. Die Kapazitätssteigerungen und Abflachungen attraktivieren die Strecke für den Güterverkehr.
- Die Ausweitung und Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung zwischen Linz und Graz mit attraktiver Reisezeit (Kantenfahrzeit 2 h 45 min) führt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Im Nahverkehr wird der Takt zwischen Linz und dem südlichen Umland bis Rohr-Bad Hall verdichtet, wodurch dieser Raum besser erschlossen wird. Zusätzlich führen direkte Verbindungen zwischen Linz und Kirchdorf bzw. Micheldorf zu kürzeren Fahrzeiten. Auch hier gibt es Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Ausbauten ermöglichen eine optimierte Führung der Güterverkehrsströme. Das führt zu einer Reduktion der Transportzeit, wodurch die Nachfrage auf der Bahn steigt. Zusätzlich steigt die Effizienz, da längere und schwerere Güterzüge über diese Strecke geführt werden können. Diese Effekte bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Alpin-Westbalkan-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	1.222
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,43

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	12,0
Resilienz im Netz	22,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	4,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	12,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	16,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

AMK | Amstetten – Kleinreifling



- Angebotsausweitung im Nahverkehr im Abschnitt Amstetten – Waidhofen a.d. Ybbs (30-min Takt)
- Optimierte Einbindung in den Taktknoten Amstetten



- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Amstetten und Waidhofen a.d. Ybbs
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhungen



65 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau im Bereich Kröllendorf
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhungen Amstetten – Kröllendorf

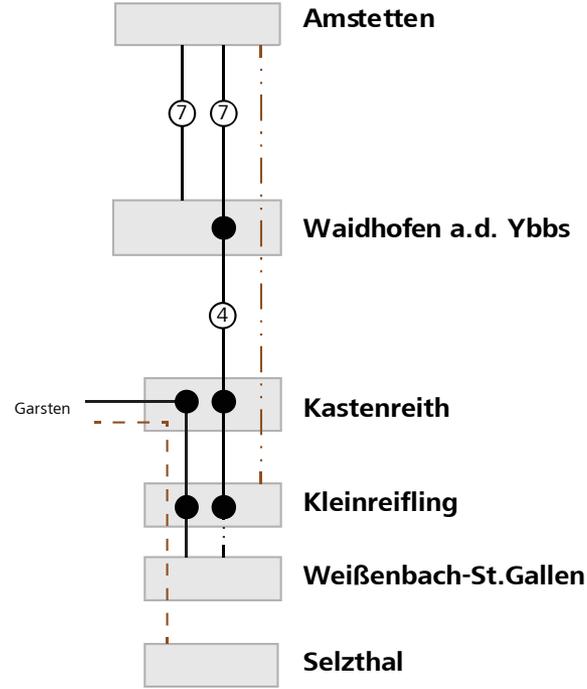
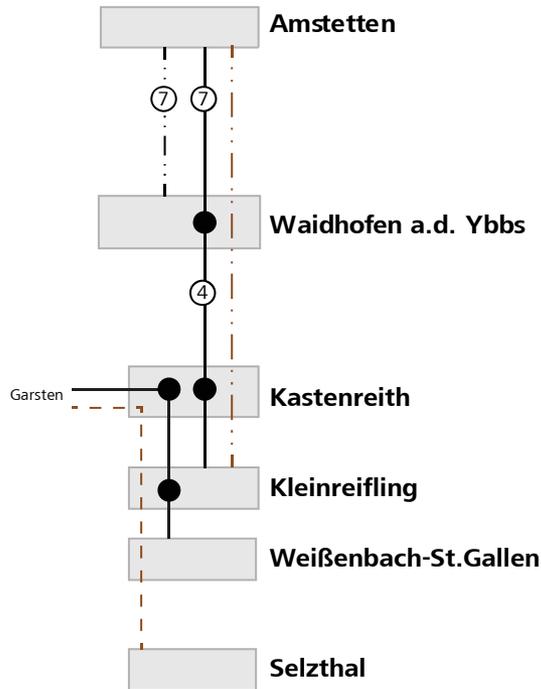
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Keine

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

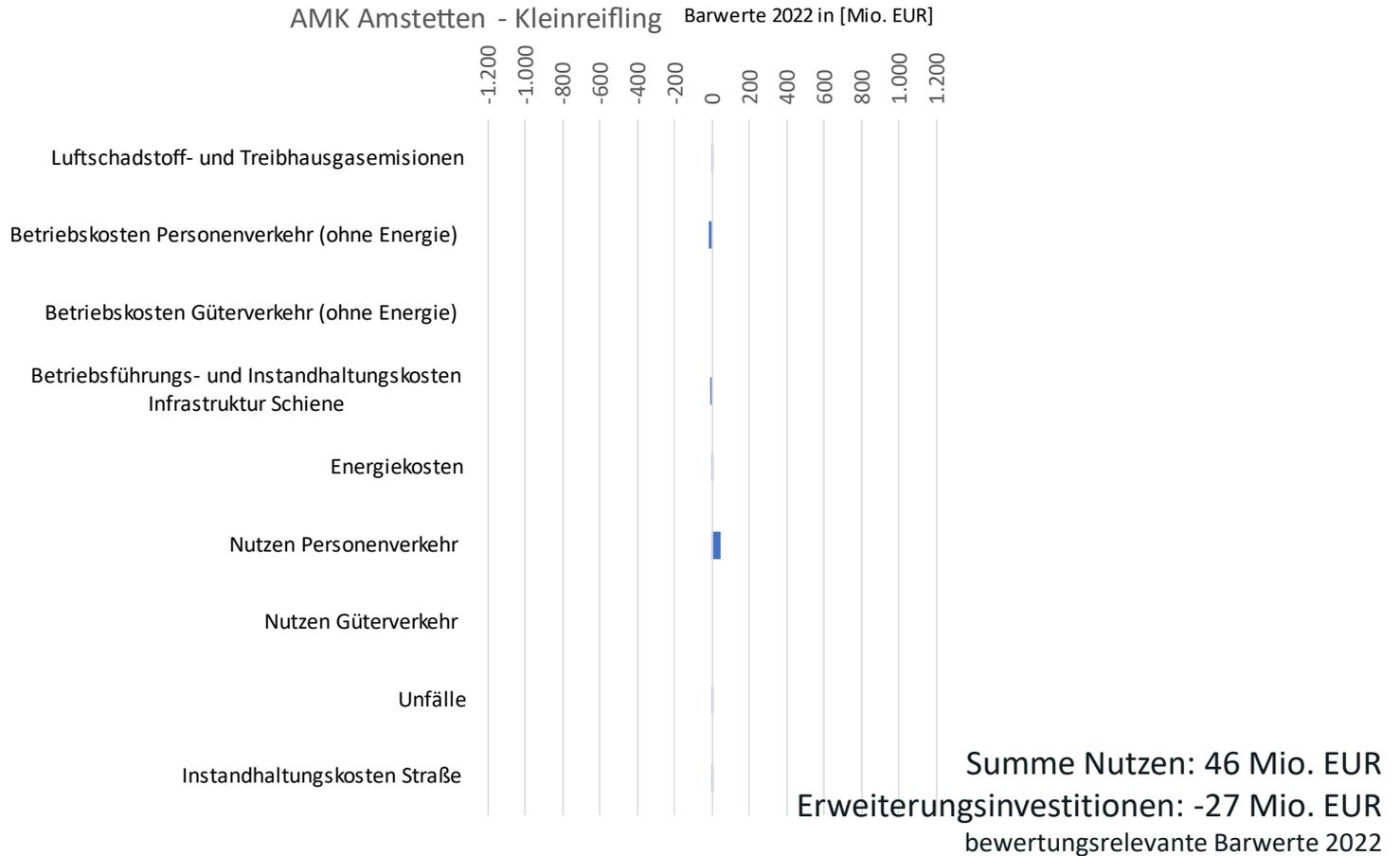
- (pro Stunde & Richtung)
- ===== 4 Züge/h
 - ==== 2 Züge/h
 - ===== 1 Zug/h
 - - - - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Verbesserung des Angebots im Nahverkehr zwischen Amstetten und Waidhofen a.d. Ybbs. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die Taktverdichtung und die kürzere Reisezeit bewirken eine Steigerung der Nachfrage im Nahverkehr auf dieser Strecke. Durch die optimierte Verknüpfung zum Fernverkehr sinkt die Gesamt-Reisezeit auf Relationen mit Umstieg in Amstetten.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	19
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,71

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	2,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	1,8
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	0

TAU | Tauern

Salzburg – Villach



- Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Salzburg – Villach: 2 h 20 min)
- Angebotsausweitung im Personenverkehr südlich von Salzburg
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr
- Steigerung der Streckenverfügbarkeit (Naturgefahren)



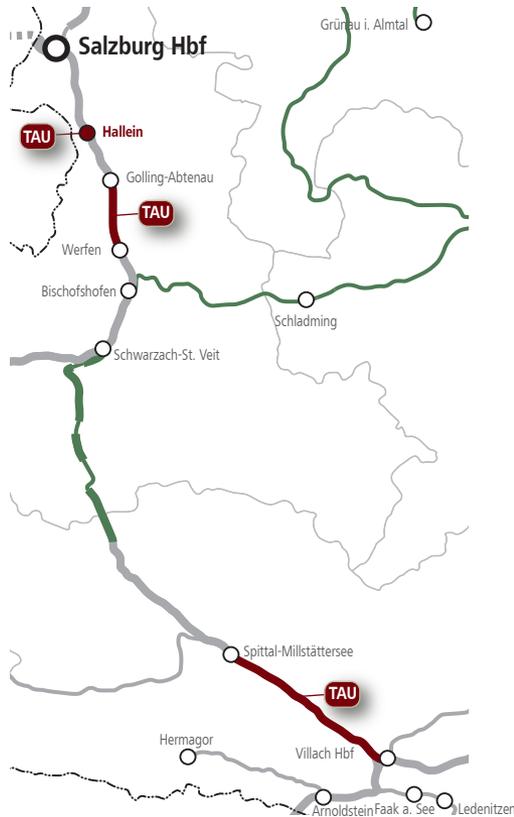
- Neubau des Abschnitts Golling-Abtenau – Werfen
- Umbau Bahnhof Hallein und Errichtung Überholgleis im Raum Hallein
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhung im Zulauf Villach



2.100 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 17 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

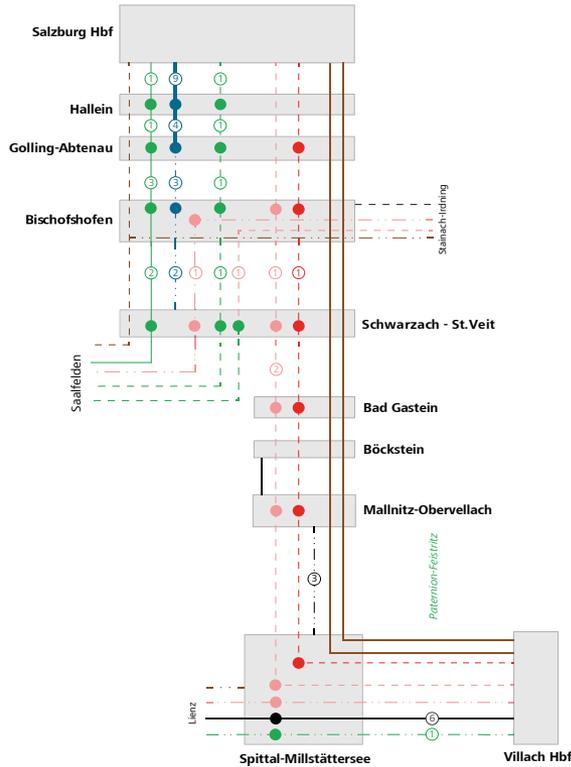
- Linienverbesserungen Golling-Abtenau – Stegenwald und Stegenwald – Werfen
- Umbau Bahnhof Hallein und Errichtung Überholgleis im Raum Hallein
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhung Spittal – Villach sowie Umbau Bahnhof Rothenthurn (RPL 2024-2029)

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

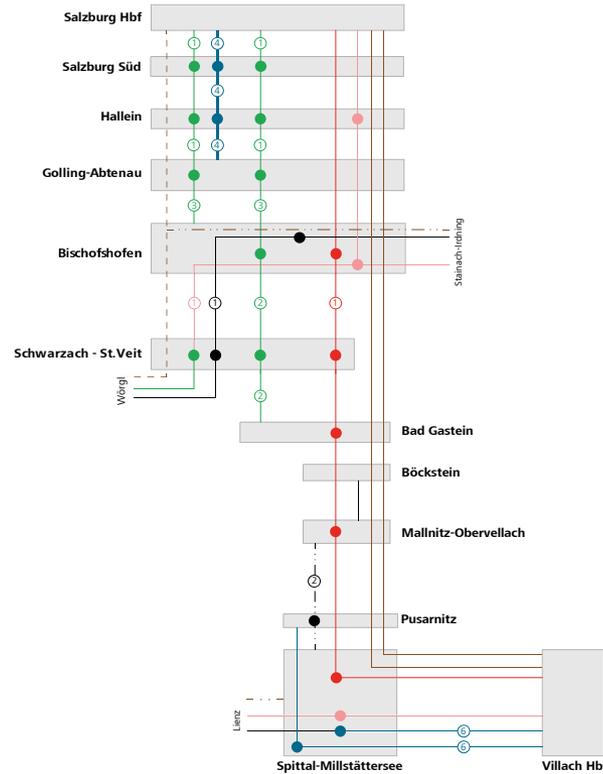
- Schwarzach-St.Veit – Bad Gastein, Attraktivierung Gasteinertal
- Tauerntunnel, Reinvestition
- Villach Hbf, Bahnhofsumbau

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

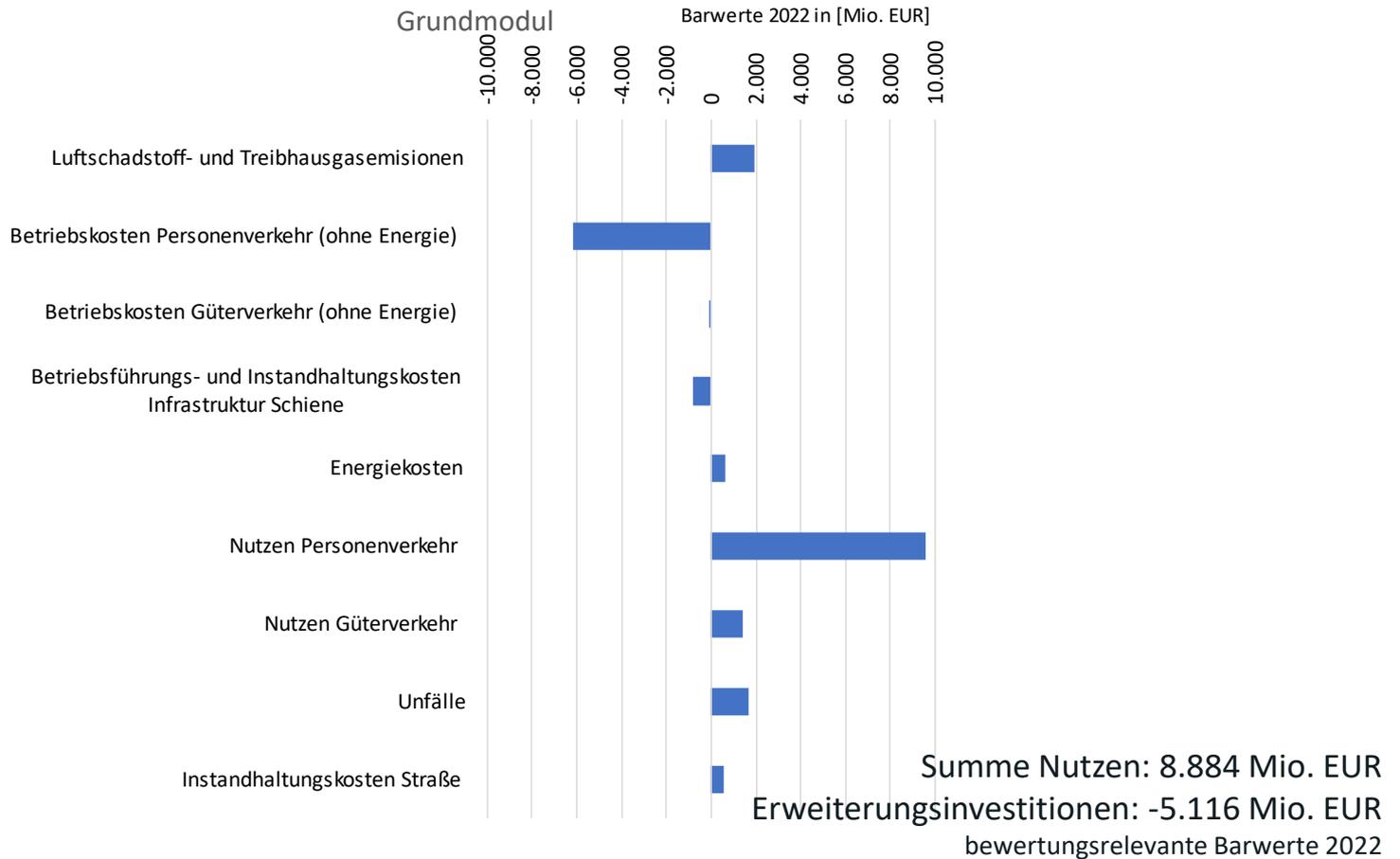
- (pro Stunde & Richtung)
- ===== 4 Züge/h
 - ===== 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs im österreichweiten Integralen Taktfahrplan. Es werden kürzere Fahrzeiten und eine Angebotsausweitung im Fern- und Nahverkehr ermöglicht.
- Die Ausweitung und Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung zwischen Salzburg und Villach mit konkurrenzfähiger Reisezeit (Kantenfahrzeit 2 h 20 min) führt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn. Auch der Fernverkehr zwischen Salzburg und Graz durch das Ennstal sowie die Verbindung über Zell am See nach Innsbruck profitieren.
- Im Nahverkehr wird der Takt zwischen Salzburg und Bad Gastein verdichtet, wodurch der Tennengau und der Pongau besser erschlossen werden. Südlich der Tauern wird das Angebot zwischen Spittal am Millstätter See und Villach ausgeweitet. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten durch die erhöhte Erreichbarkeit in diesen Gebieten. Es kommt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.
- Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Alpin-Westbalkan-Korridors.
- Die Maßnahmen erhöhen die Verfügbarkeit der Strecke durch die Erhöhung der Resilienz hinsichtlich Naturgefahren.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	3.768
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,74

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	10,5
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	12,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	8,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	1
Menschliche Nutzungsansprüche	1

IAP | Inneralpin

Bruck a.d. Mur – Bischofshofen



- Fahrzeitverkürzung zwischen Graz und dem oberen Ennstal bzw. Salzburg (Kantenfahrzeit Interregio Leoben – Bischofshofen: 2 h 15 min)
- Angebotsausweitung im Fernverkehr zwischen Graz und Linz bzw. Graz und Salzburg (jeweils Stundentakt)
- Fahrzeitverkürzung von Graz/Leoben ins Aichfeld und bessere Erschließung der Fahrgastpotenziale



- Errichtung eingleisige Schleife Selzthal inkl. Kontextmaßnahmen
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Schladming und Haus im Ennstal
- Errichtung neuer Verkehrsstationen in St. Michael und Bruck a.d. Mur



260 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Errichtung eingleisige Schleife Selzthal inkl. zweigleisige Einfahrt Liezen und Anpassung Verkehrsstation Stadt Rottenmann
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Schladming und Haus im Ennstal
- Errichtung der Verkehrsstationen St. Michael Ort und Bruck a.d. Mur Stadtwald

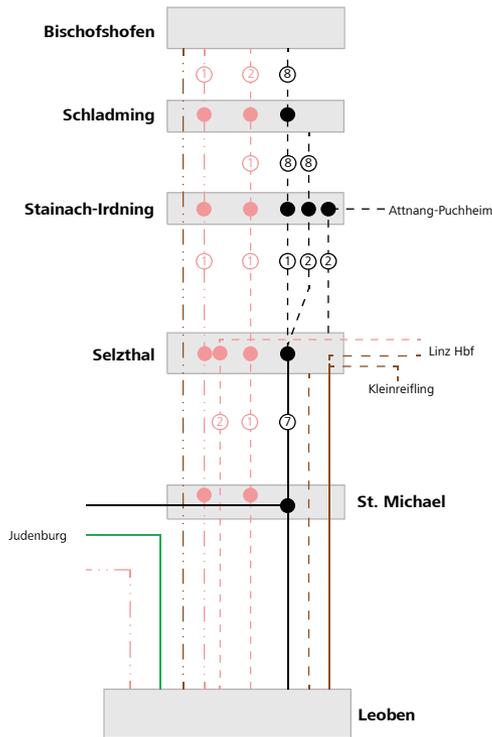
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Bischofshofen – Selzthal, Attraktivierung Ennstal

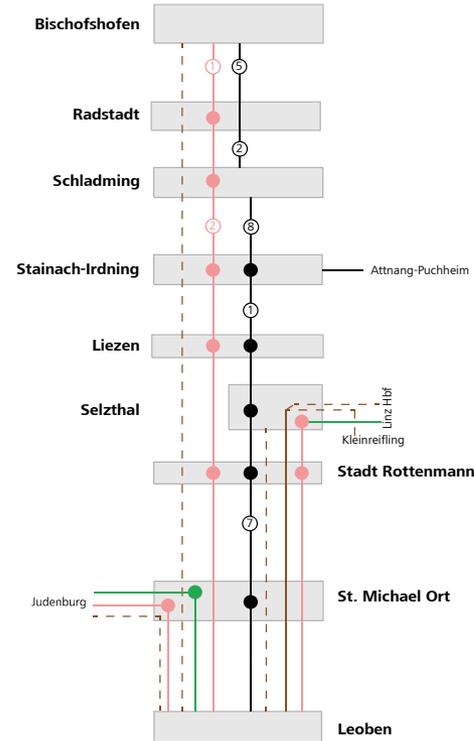


Angebotskonzept

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

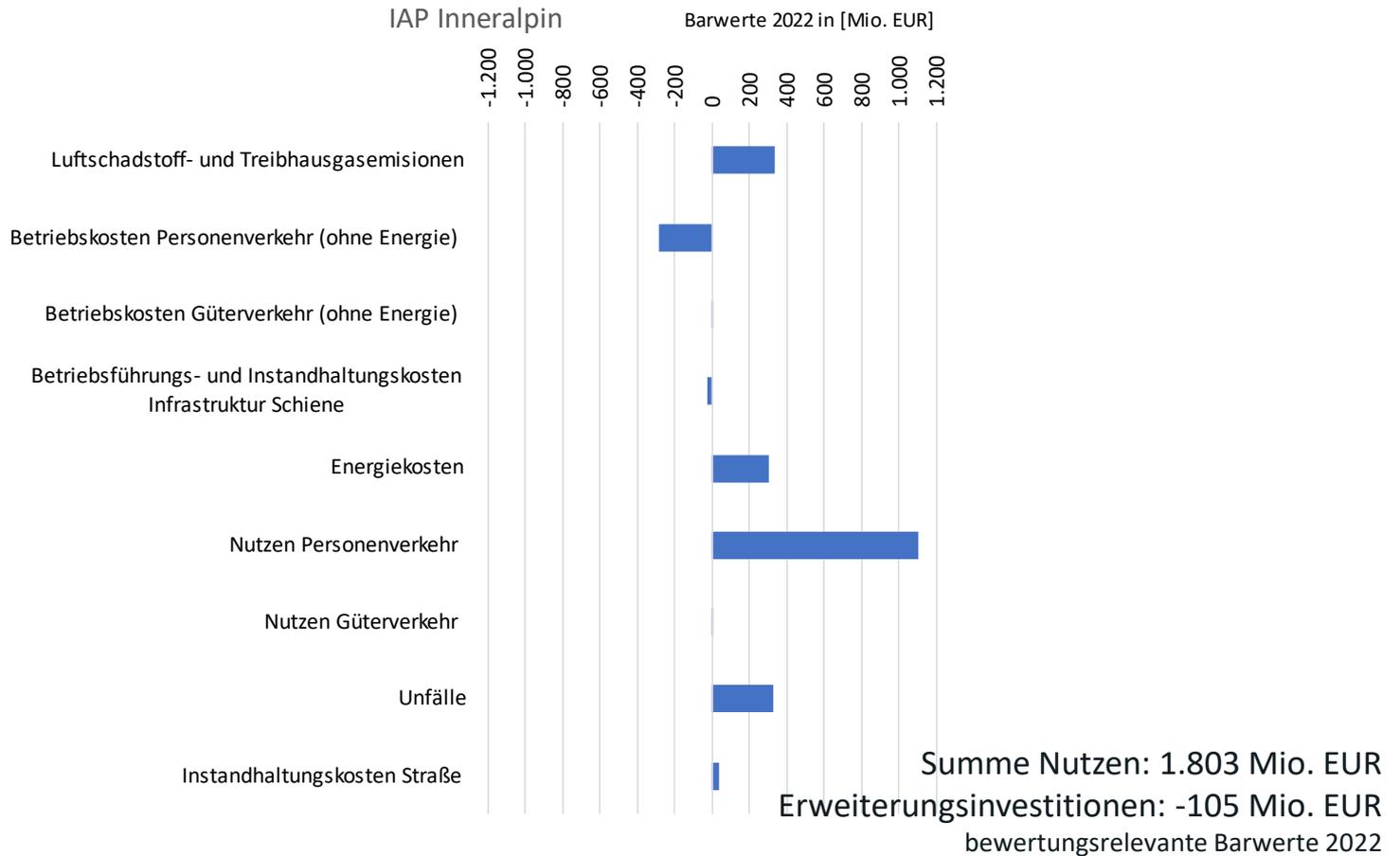
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul stärkt die inneralpine Verbindung zwischen der Steiermark und Salzburg bzw. Oberösterreich über den Schoberpass. Neue Haltestellen in Bruck a.d. Mur und St. Michael ermöglichen mehr Menschen den Umstieg auf die Bahn. Ein neuer Taktknoten in Leoben ermöglicht halbstündlich Anschlüsse in alle Richtungen mit kurzen Umsteigezeiten.
- Die Ausweitung und Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung zwischen Graz und Linz bzw. Salzburg führt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn. Weiters ergeben sich auch attraktive Verbindungen zwischen Graz und den Bezirken Leoben und Liezen. Die Nachfrage im Fernverkehr steigt auf diesen Relationen sowie ins Murtal.
- Im Nahverkehr ermöglicht das Modul Taktverdichtungen zwischen Bischofshofen und Schladming. Das Aichfeld profitiert von Fahrzeitverkürzungen nach Leoben, Bruck a.d. Mur und darüber hinaus.
- Im Güterverkehr steigt die Effizienz, da der Fahrtrichtungswechsel in Selzthal entfällt. Weiters sichern die Maßnahmen ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Alpin-Westbalkan-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	1.698
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	17,18

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	10,0
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	8,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	8,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	20,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

KTN | Regionalverkehr Kärnten



- Angebotsausweitung im Kärntner Regionalverkehr (min. 2 Züge pro Stunde und Richtung)
- Optimierte Verknüpfung mit dem Fernverkehr
- Kapazitätssicherung im Güterverkehr



- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Villach und Ledenitzen
- Adaptierung von Bahnhöfen zwischen Villach und Klagenfurt für das verdichtete Personenverkehrsangebot
- Errichtung von Überhol- und Dispositionsbahnhöfen östlich von Klagenfurt sowie bei Feldkirchen



330 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau Villach – Ledenitzen
- Adaptierung von Bahnhöfen zwischen Villach und Klagenfurt für das verdichtete Personenverkehrsangebot
- Errichtung von Überhol- und Dispositionsbahnhöfen östlich von Klagenfurt sowie bei Feldkirchen

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

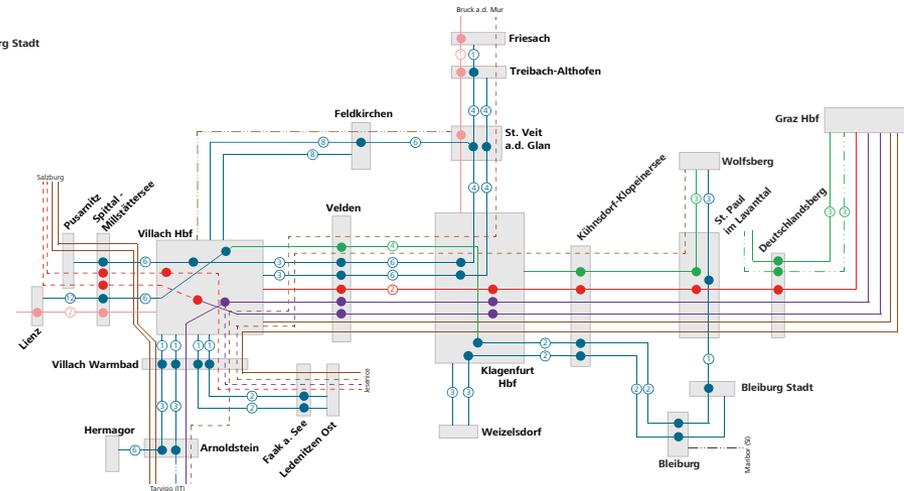
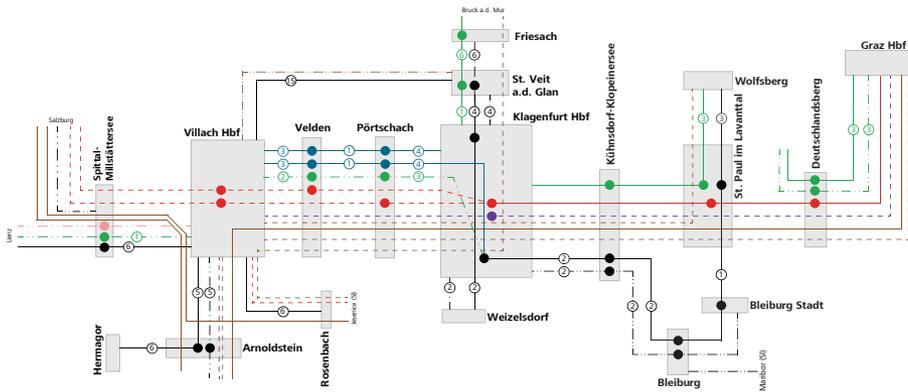
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn
- Villach Hbf, Bahnhofsumbau
- Förderlach, Bahnhofsumbau
- St. Veit a.d. Glan – Villach Hbf, Attraktivierung Ossiacherseebahn



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

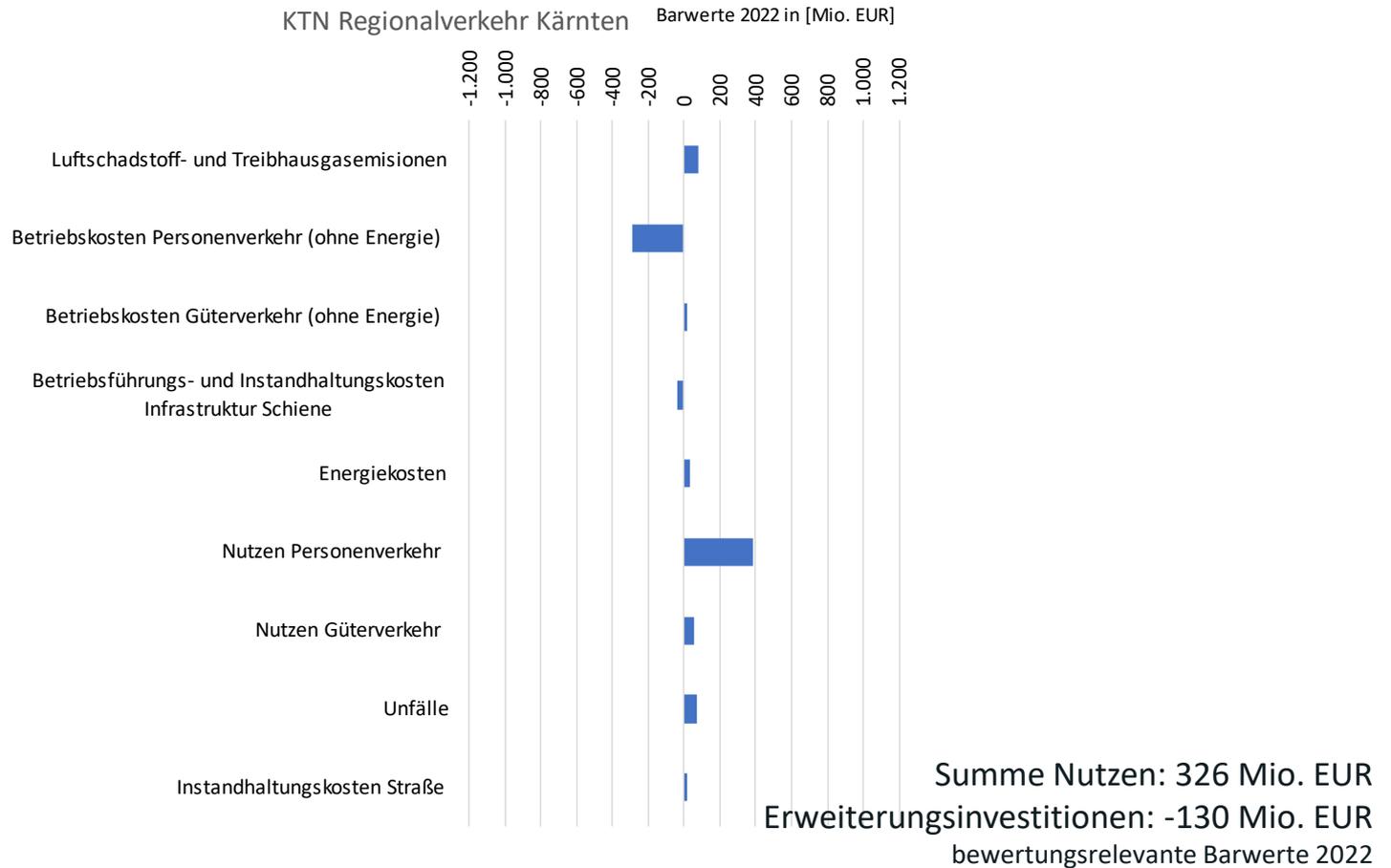
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Aufbauend auf die Beschleunigung und Ausweitung der Verbindungen im Integralen Taktfahrplan der Südachse ermöglicht das Modul Taktverdichtungen und kürzere Reisezeiten im Nahverkehr im Kärntner Zentralraum. Die Strecken im Zulauf zu den Knoten Klagenfurt und Villach werden durch neue Verbindungen und Taktverdichtungen attraktiviert.
- Durch die verbesserten Nahverkehrsverbindungen steigt die Nachfrage auf der Bahn im gesamten Bundesland.
- Durch die optimierte Verknüpfung zum Fernverkehr in den Knoten Klagenfurt und Villach sinkt die Gesamtreisezeit auf vielen Relationen. Das führt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	196
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,51

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	6,0
Resilienz im Netz	7,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	0
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

GSF | Graz – Spielfeld



- Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr Richtung Slowenien
- Angebotsausweitung im Nahverkehr südlich von Graz bis Spielfeld-Straß
- Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr



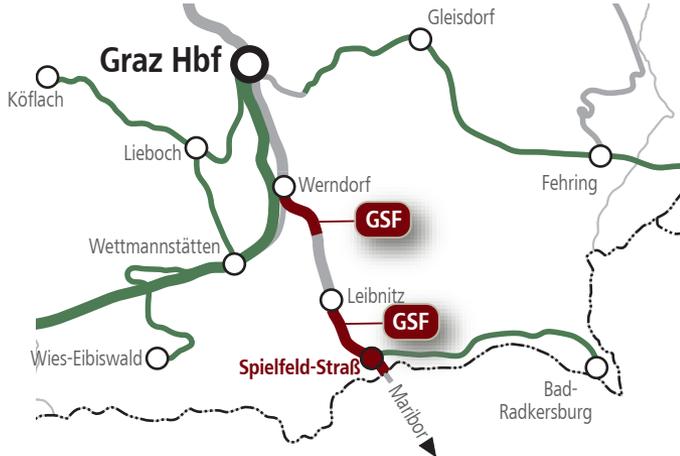
- Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte zwischen Graz und der Staatsgrenze n. Spielfeld-Straß (RPL 2024-2029)
- Umbau Bahnhof Spielfeld-Straß inkl. Neuerrichtung Güterverkehrsanlagen (RPL 2024-2029)



730 Mio. €
vorausvalorisiert für Inbetriebnahme 2036
gem. Rahmenplan 2024-2029



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung Werndorf – Lebring und Leibnitz – Staatsgrenze n. Spielfeld-Straß
- Umbau Bahnhof Spielfeld-Straß inkl. Neuerrichtung Güterverkehrsanlagen

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

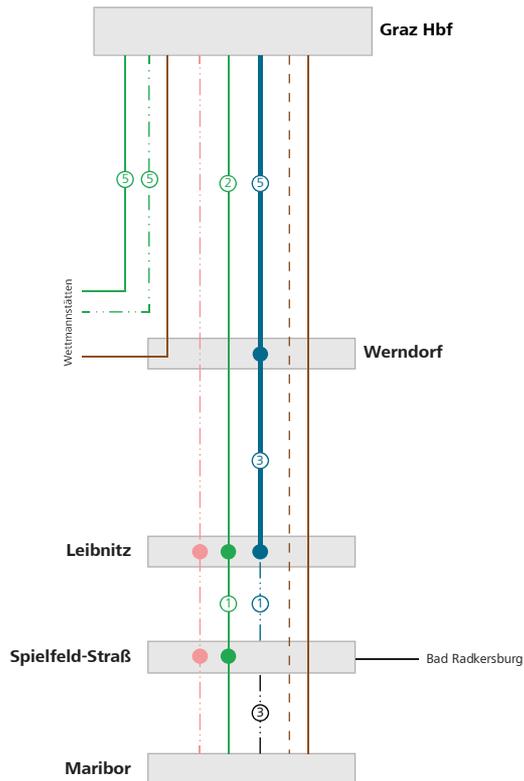
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn inkl. Flughafenast

Kontext

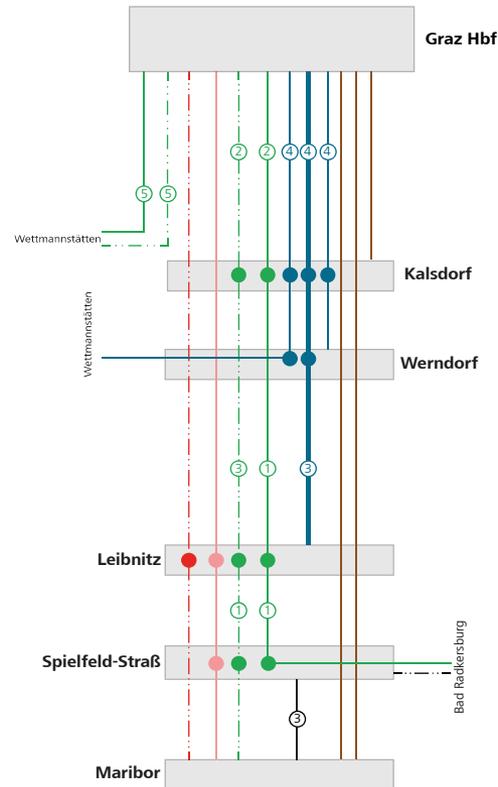
- SLO: Ausbau auf dem Abschnitt Spielfeld-Straß – Maribor

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

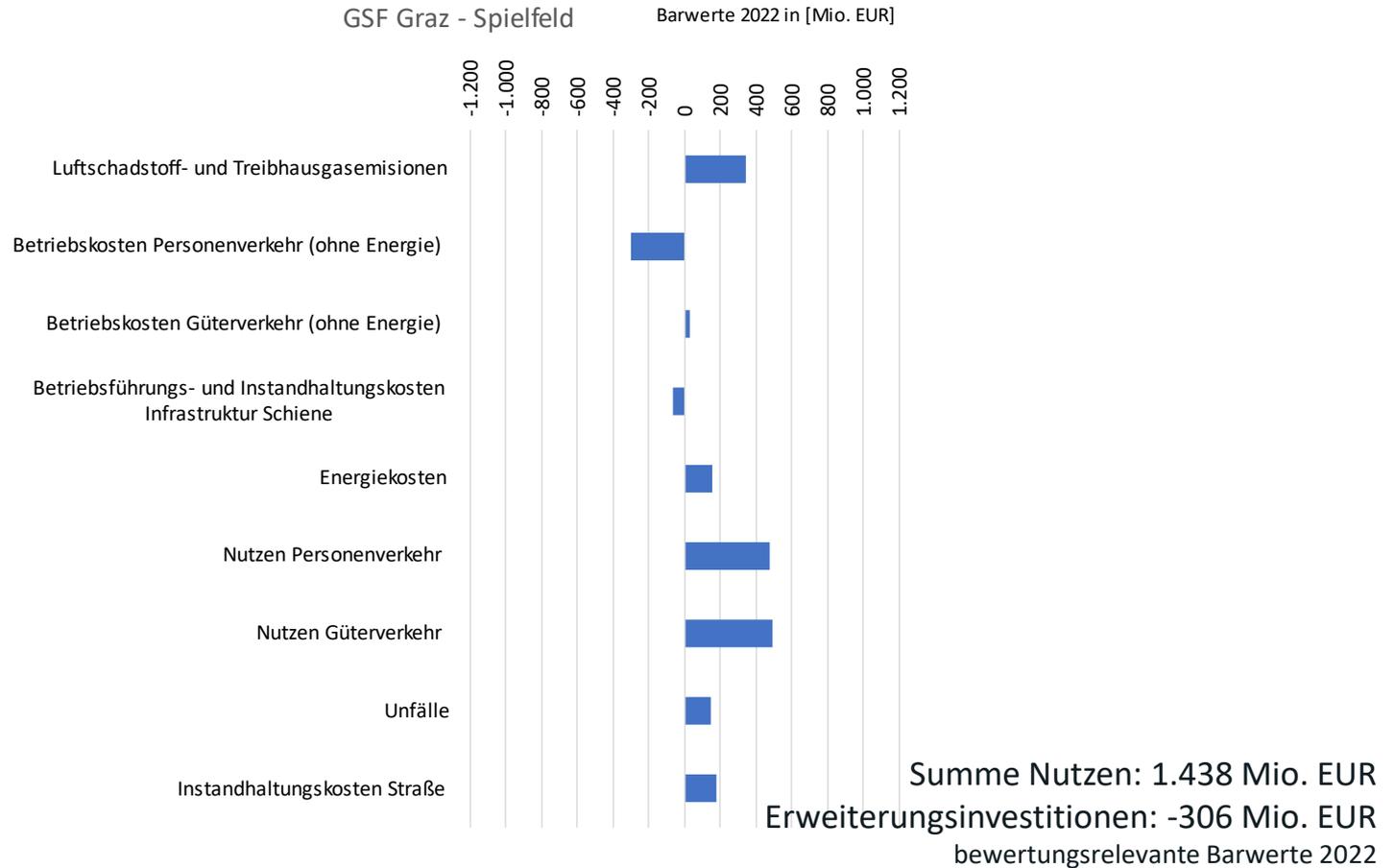
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf der Südachse im Integralen Taktfahrplan. Durch die Maßnahmen steigen die Kapazitäten am Baltisch-Adriatischen Korridor.
- Die Maßnahmen ermöglichen eine Taktverdichtung im Fernverkehr mit attraktiverer Reisezeit zwischen Graz, Leibnitz und weiter nach Slowenien. Dadurch steigt die Nachfrage auf diesen Relationen.
- Im Nahverkehr führen Taktverdichtungen zwischen Graz und Werndorf sowie die neuen Direktverbindungen nach Bad Radkersburg zu einer besseren Erschließung der südlichen Steiermark. Fahrgäste profitieren von einer kürzeren Fahrzeit zwischen Leibnitz und Graz. Dies führt zu einer Attraktivierung der Bahn und damit zu Verkehrsverlagerungen vom Pkw.
- Im Güterverkehr führt die Erhöhung der Kapazität zur Auflösung des eingleisigen Engpasses südlich von Werndorf sowie zu einer Reduktion der Transportzeit. Davon profitiert insbesondere der grenzüberschreitende Güterverkehr mit Slowenien. Zusätzlich steigt die Effizienz, da längere Güterzüge geführt werden können. Diese Effekte bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau 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]	1.132
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	4,70

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	12,0
Resilienz im Netz	17,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	10,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	16,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

BMG | Bruck a.d. Mur – Graz



- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Bruck a.d. Mur – Graz: 30 min)
- Angebotsausweitung im Nahverkehr nördlich von Graz
- Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr



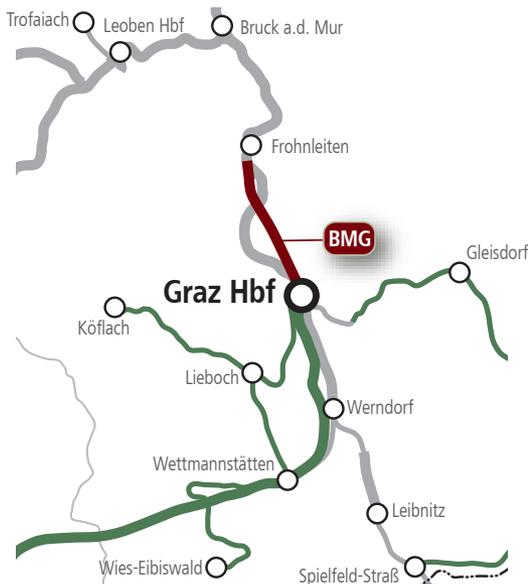
- Viergleisiger Ausbau der Südstrecke im Raum Frohnleiten – Graz
- Optimierung Nordeinfahrt Graz und Adaptierung Graz Hbf
- Errichtung Nahverkehrsknoten Graz Gösting



4.400 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke Raum Frohnleiten – Graz
- Optimierung Nordeinfahrt Graz und Adaptierung Graz Hbf
- Errichtung Nahverkehrsknoten Graz Gösting

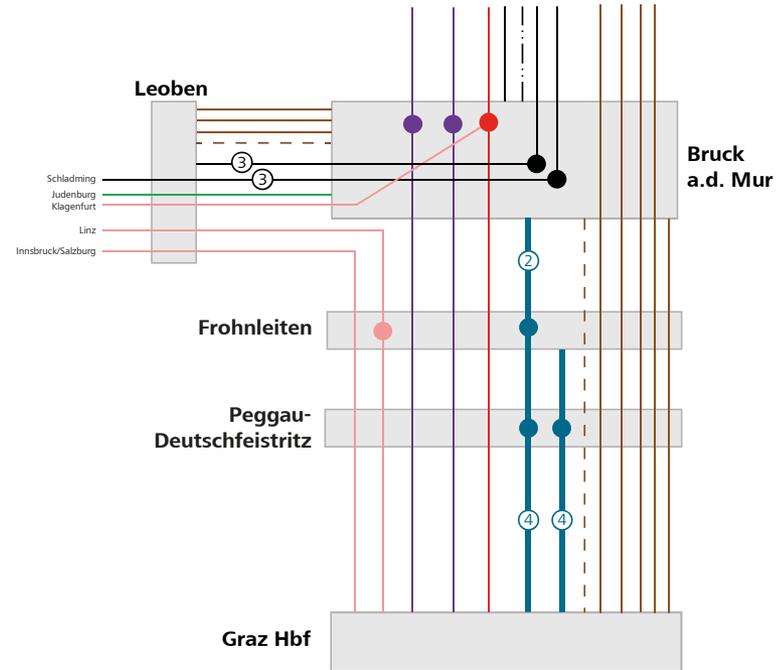
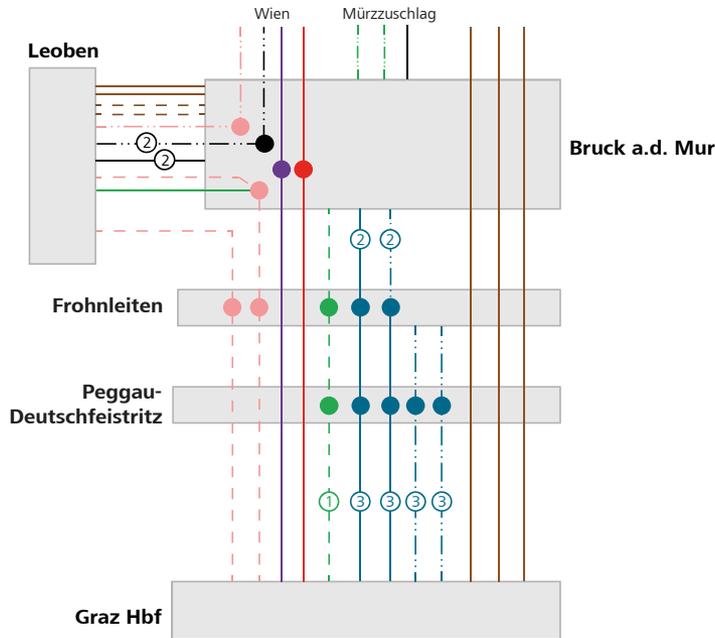
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Bahnhofsumbauten Mixnitz-Bärenschützklamm und Gratwein-Gratkorn
- 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

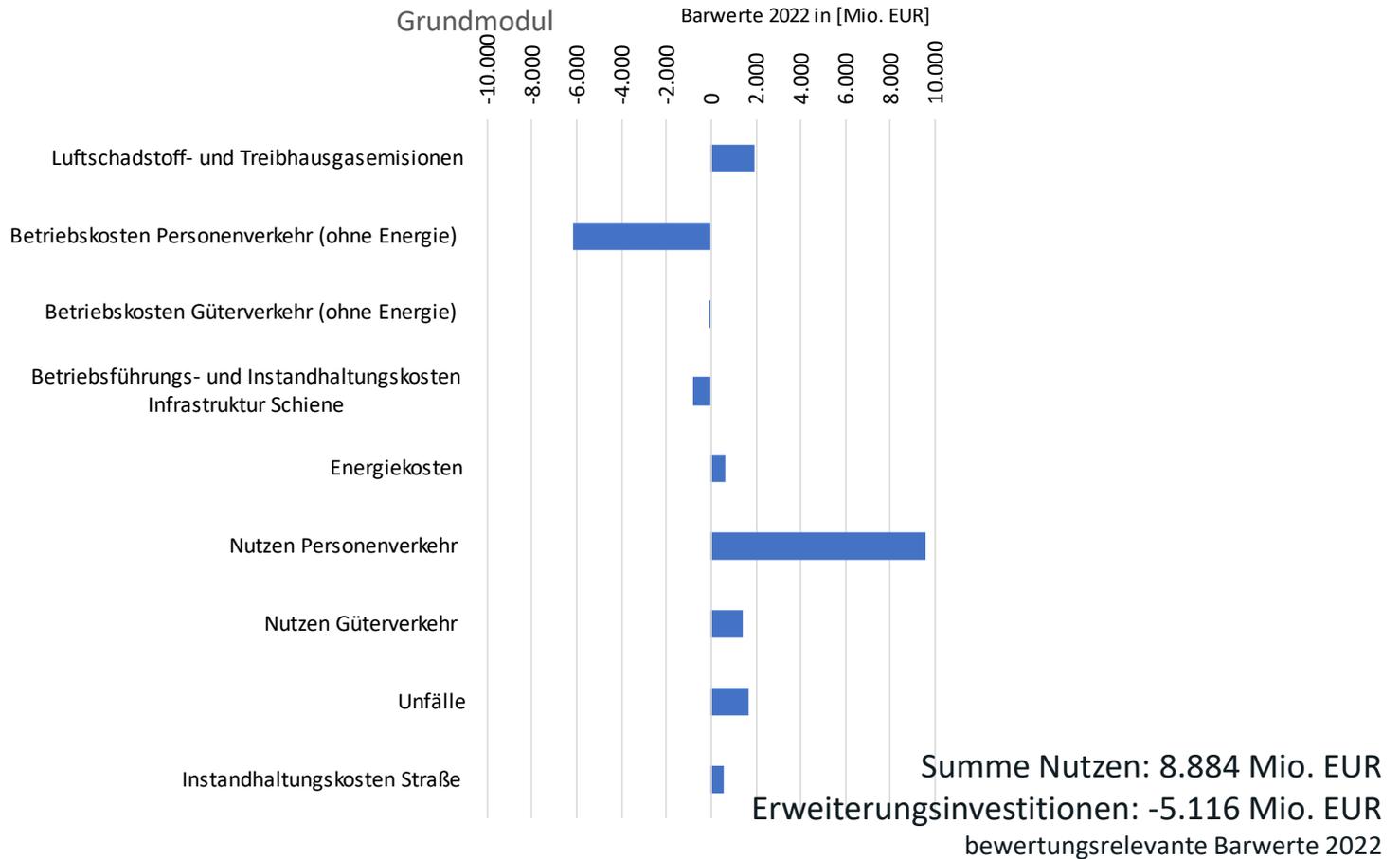
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs im österreichweiten Integralen Taktfahrplan. Durch die Maßnahmen steigen die Kapazitäten am Baltisch-Adriatischen Korridor.
- Das erweiterte Angebot im Fernverkehr mit verkürzter Fahrzeit zwischen Graz und Bruck a.d. Mur (30 min) führt entlang der gesamten Südachse zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Im Nahverkehr kann das Angebot zwischen Graz und Bruck a.d. Mur sowie zwischen Kapfenberg und Leoben erweitert werden, wodurch die Bezirke Graz-Umgebung, Bruck-Mürzzuschlag und Leoben besser erschlossen werden. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten, die sich aus verbesserten Umsteigeverbindungen und verkürzten Fahrzeiten ergeben. Auch hier kommt es zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Die Maßnahmen erweitern die Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr. Darüber hinaus steigt die Nachfrage im Güterverkehr durch die Verkürzung der Transportzeit zwischen Graz und Bruck a.d. Mur.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Baltisch-Adriatischen Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht für das österreichweite Grundmodul (LIS, TAU, BMG, BNZ)

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	3.768
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	1,74

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	25,0
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	9,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	15,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	3,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	2
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

GKB | Graz-Köflacher Bahn

Graz – Köflach



- Angebotsausweitung im Nahverkehr im gesamten Streckennetz der Graz-Köflacher Bahn



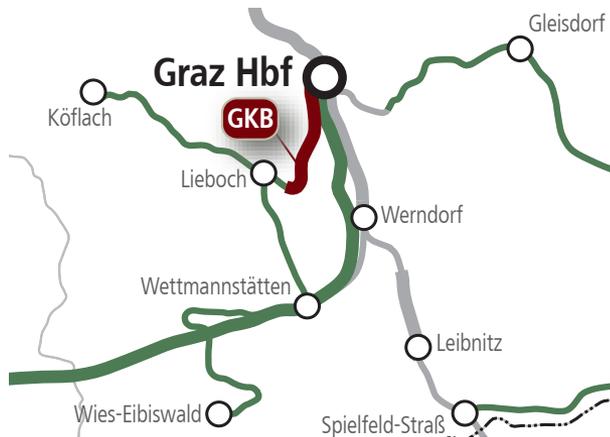
- Zweigleisiger Ausbau von Graz bis in den Raum Lieboch
- Umbau bestehender und Errichtung zusätzlicher Verkehrsstationen im Zulauf Graz
- Adaptierung Graz Hbf



475 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau von Graz bis in den Raum Lieboch
- Umbau bestehender und Errichtung zusätzlicher Verkehrsstationen im Zulauf Graz
- Adaptierung Graz Hbf

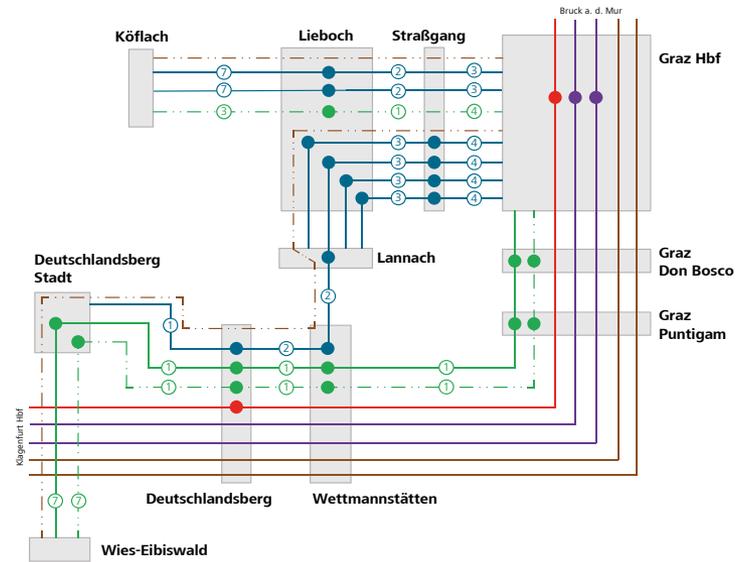
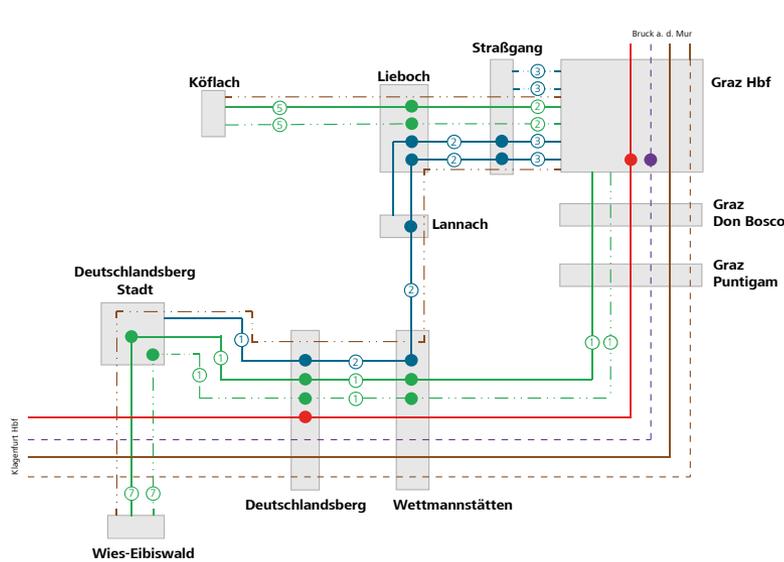
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028 / MIP

- 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

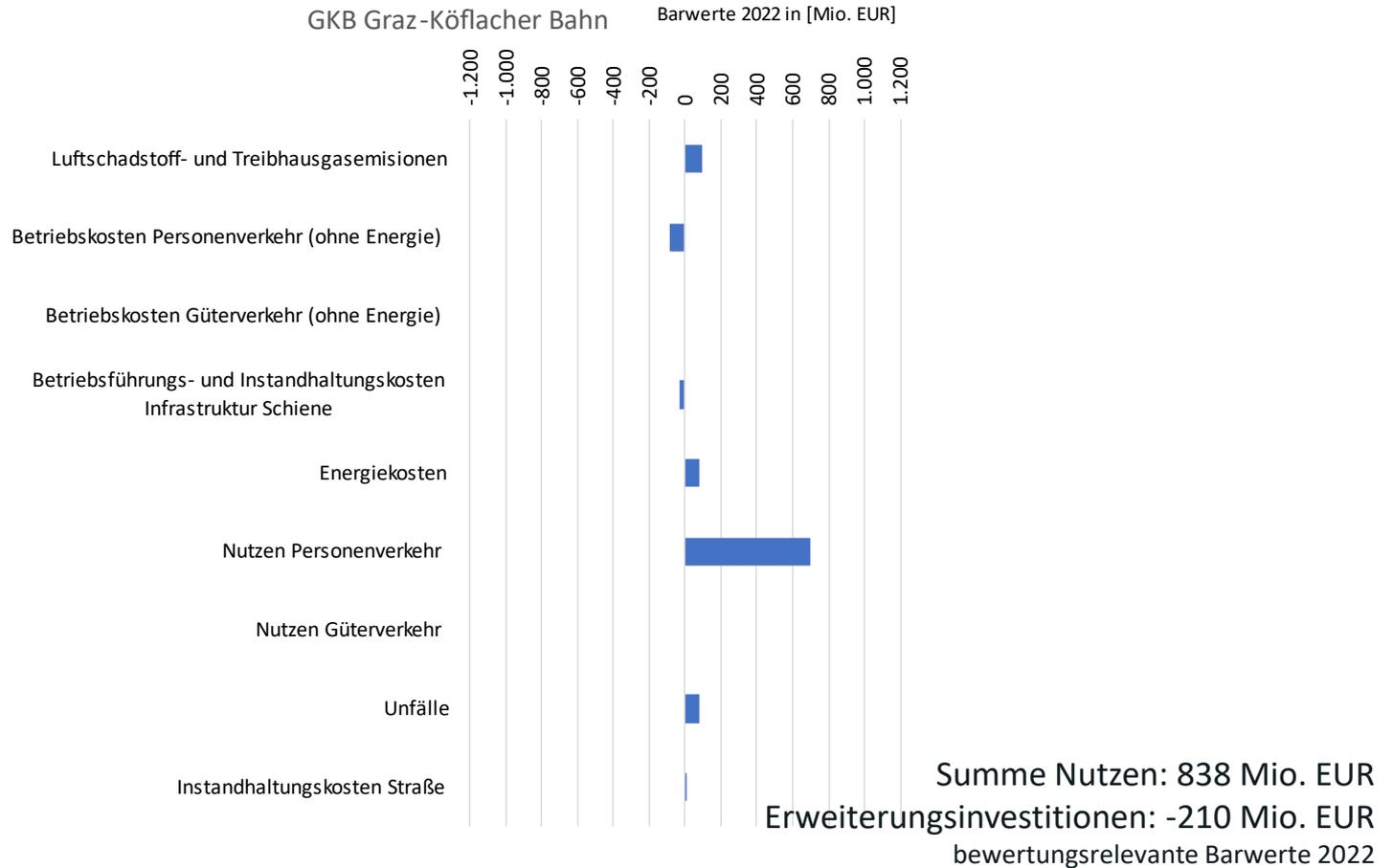
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht Taktverdichtungen zwischen Graz Hbf und Lannach bzw. Köflach. Durch den neuen Nahverkehrsknoten Seiersberg wird der Südwesten des Ballungsraums Graz besser erschlossen.
- Durch die attraktiveren Nahverkehrsverbindungen steigt die Nachfrage auf der Bahn in der Weststeiermark. Reisende profitieren besonders vom dichteren Takt und den kürzeren Reisezeiten ins Grazer Zentrum.
- Durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene kann den Fahrgästen eine bessere Verknüpfung zu anderen Verbindungen am Verkehrsknotenpunkt Graz Hbf angeboten werden. Dadurch sinkt die gesamte Reisezeit auf den Relationen ins Grazer Zentrum.
- 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]	627
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	3,98

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	10,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

ZSB | Zulauf Semmering-Basistunnel Wr. Neustadt – Bruck a.d. Mur



- Kapazitätssicherung im Güterverkehr im Zulauf zum Semmering-Basistunnel im Kontext zur Angebotsausweitung im Personenverkehr



- Abschnittsweiser mehrgleisiger Ausbau zwischen Wr. Neustadt und Gloggnitz
- Errichtung Überhol- und Dispositionsbahnhof im Mürztal



525 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



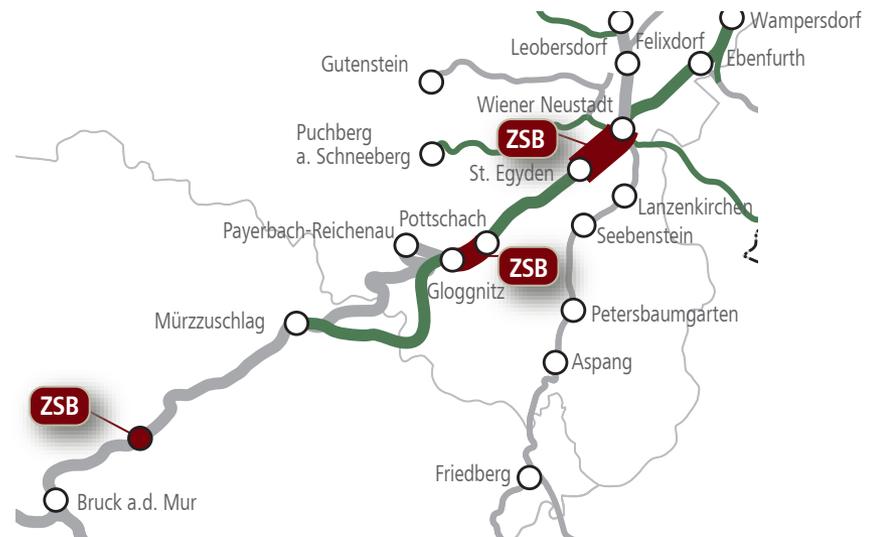
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Abschnittsweiser viergleisiger Ausbau Wr. Neustadt – St. Egyden
- Dreigleisiger Ausbau im Zulauf zu Gloggnitz
- Errichtung Überhol- und Dispositionsbahnhof zwischen Mürzzuschlag und Bruck a.d. Mur

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

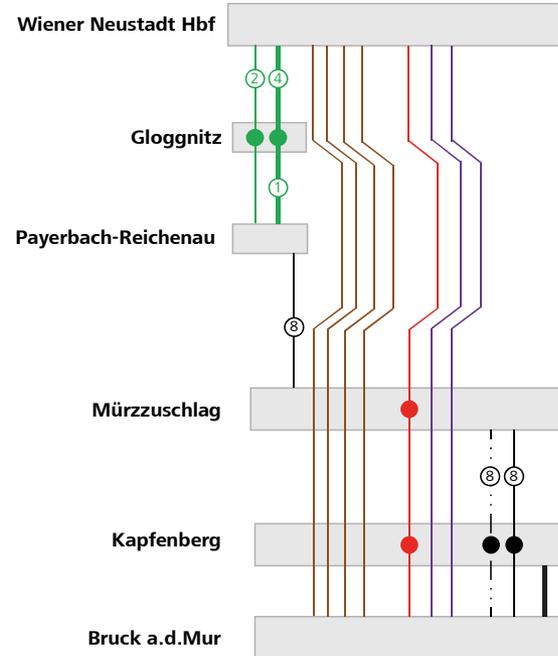
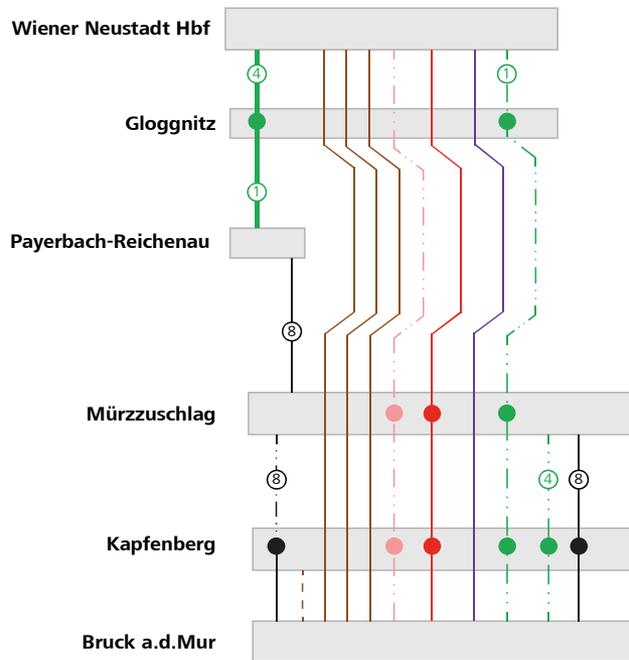
- Gloggnitz – Mürzzuschlag, Semmering-Basistunnel
- Bahnhofsumbau Wartberg
- Errichtung Überholgleise bei Krieglach und Wr. Neustadt Süd
- Wr. Neustadt – Gloggnitz, Streckenattraktivierung



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

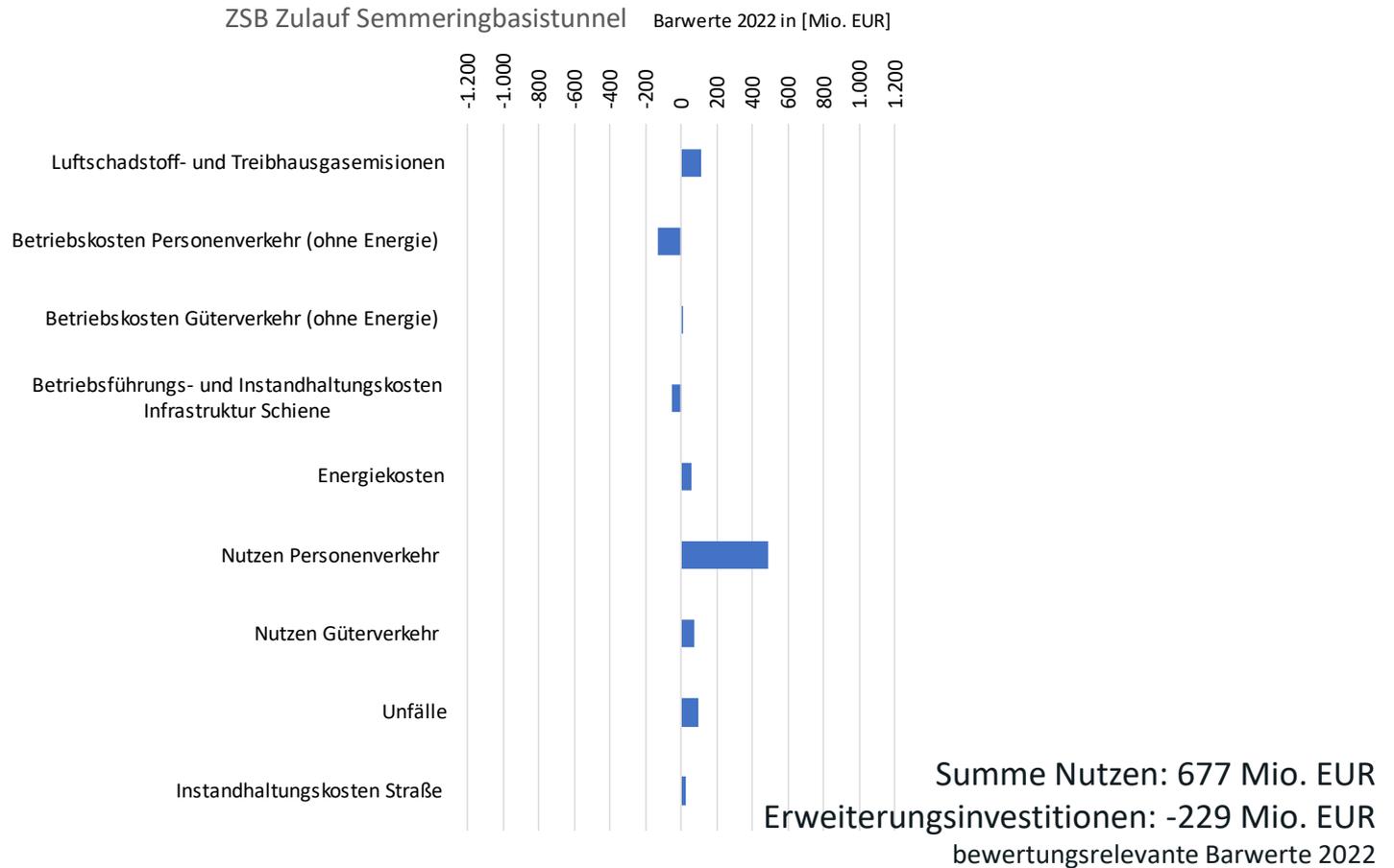
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist gemeinsam mit der Beschleunigung und Ausweitung der Verbindungen im Integralen Taktfahrplan und der Sicherung der Kapazitäten für den Güterverkehr Teil der langfristigen Weiterentwicklung der Südachse.
- Im Nahverkehr steigt die Nachfrage durch Taktverdichtung und zusätzliche Direktverbindungen auf der Relation Wien – Wr. Neustadt – Payerbach-Reichenau. Es kommt zu einer Verlagerung vom Pkw auf die Bahn.
- Die Maßnahmen sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Zulauf zum Semmering-Basistunnel im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.
- Die verkürzte Transportzeit führt zu höherer Nachfrage im Schienengüterverkehr. Es erfolgt eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene.
- Im Abschnitt zwischen Wr. Neustadt und Bruck a.d. Mur wird eine durchgängig höhere Kapazität ermöglicht.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	448
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,96

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	18,0
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	14,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	1,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

WNA | Aspangbahn

Wr. Neustadt – Aspang



- Angebotsausweitung und -attraktivierung im Personenverkehr im Kontext zum regionalen Güterverkehr
- Verbesserte Anbindung der Region an den Ballungsraum Wien



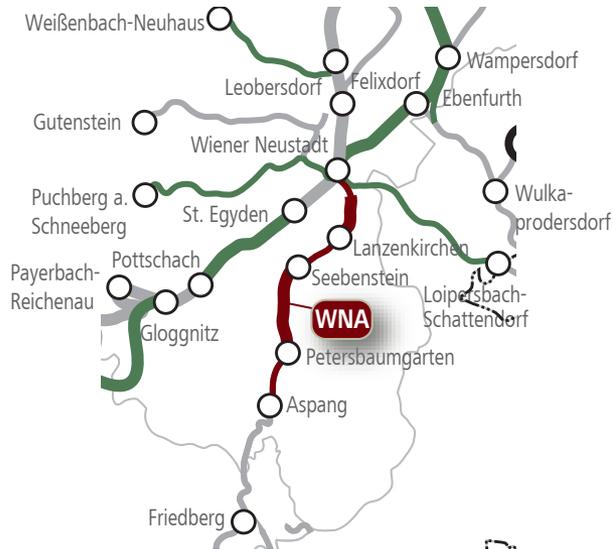
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Wr. Neustadt und Aspang
- Adaptierung der Verkehrsstationen



425 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

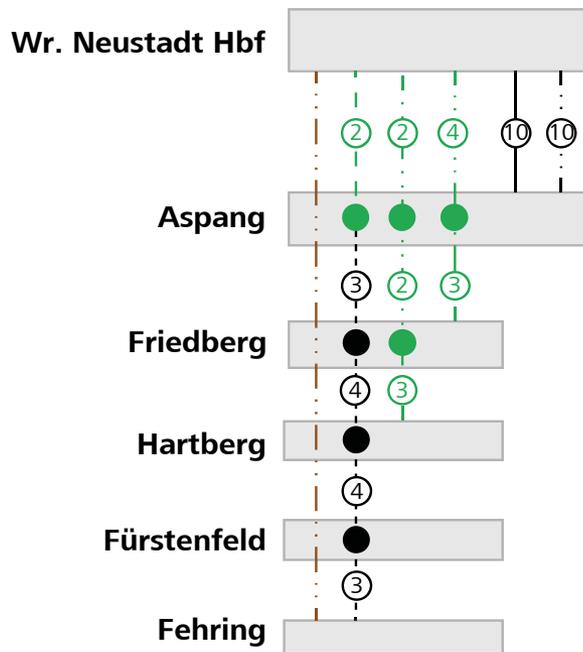
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Wr. Neustadt und Aspang
- Adaptierung der Verkehrsstationen

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

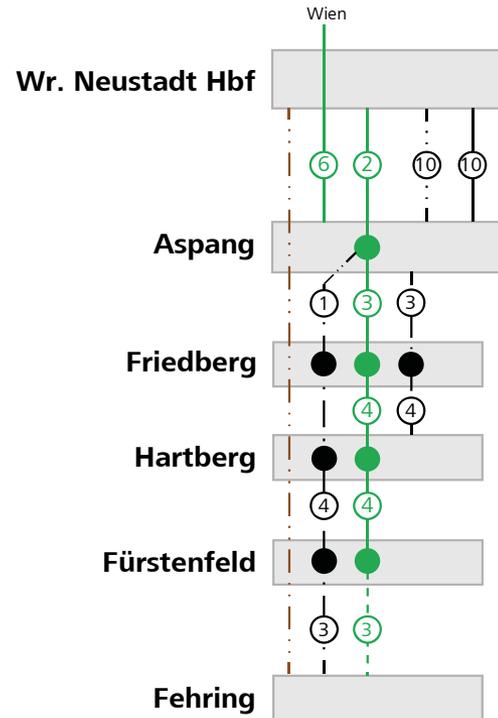
- Wr. Neustadt – Aspang, Elektrifizierung
- Wr. Neustadt – Loipersbach-Schattendorf, Elektrifizierung und Attraktivierung

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

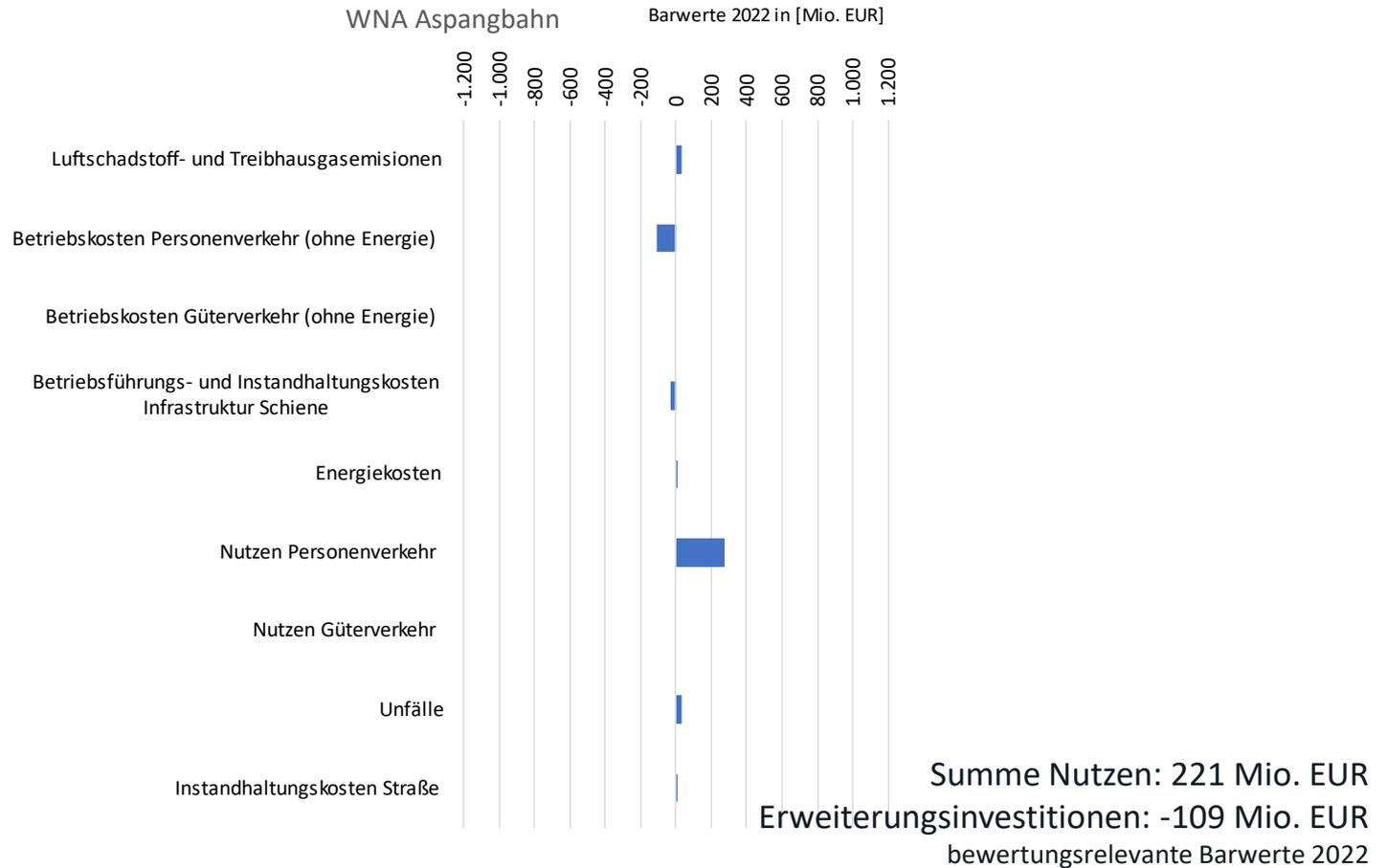
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Ausweitung des Angebots im Nahverkehr zwischen Wr. Neustadt und Aspang sowie weiter entlang der Thermenbahn bis Fehring. Die Anbindung an den Ballungsraum Wien wird verbessert. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Das ausgeweitete Angebot im Nahverkehr beinhaltet Taktverdichtungen zwischen Wr. Neustadt und Aspang sowie bis Fehring. Die Nachfrage steigt entlang der gesamten Strecke.
- Durch die neue Direktverbindung zwischen Aspang und Wien entstehen attraktive Reisezeiten auf dieser Relation.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	112
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,03

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	4,5
Resilienz im Netz	5,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	4,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

WZS | Wien Zulauf Süd

Wien Oberlaa – Wien Zvbf – Achau/Gramatneusiedl – Wampersdorf



- Optimierung des Routings im Güterverkehr im Süd-/Ost-Zulauf Wien sowie im Ost-West-Verkehr im Kontext zur Angebotsausweitung im Personenverkehr in der Ostregion
- Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr im Zulauf zum bzw. im Knoten Wien zur Steigerung der Fahrplanstabilität und Attraktivitätssteigerung im Güterverkehr



- Mehrgleisige Ausbauten im Zulauf Wien Zvbf und Errichtung von Schleifen im Raum Wien Zvbf
- Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen Wien Zvbf – Achau für den Güterverkehr inkl. Errichtung Schleife zur Pottendorfer Linie
- Ausbaumaßnahmen Gramatneusiedl – Wampersdorf



750 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau Oberlaa – Wien Zvbf über Westschleife
- Dreigleisiger Ausbau Wien Zvbf – Gramatneusiedl
- Elektrifizierung und Ausbaumaßnahmen Wien Zvbf – Achau für den Güterverkehr inkl. Errichtung von Schleifen zur Pottendorfer Linie und zum Wien Zvbf
- Ausbaumaßnahmen Gramatneusiedl – Wampersdorf inkl. Errichtung Ostschleife (Süd-Ost-Umfahrung Wien)



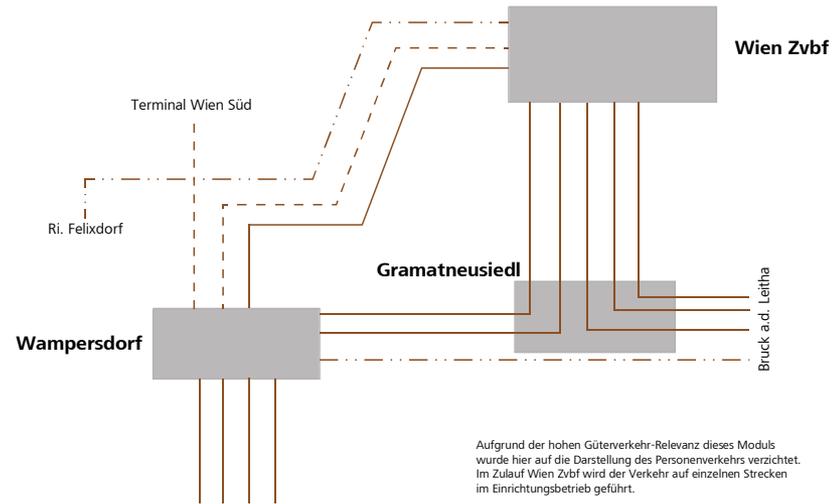
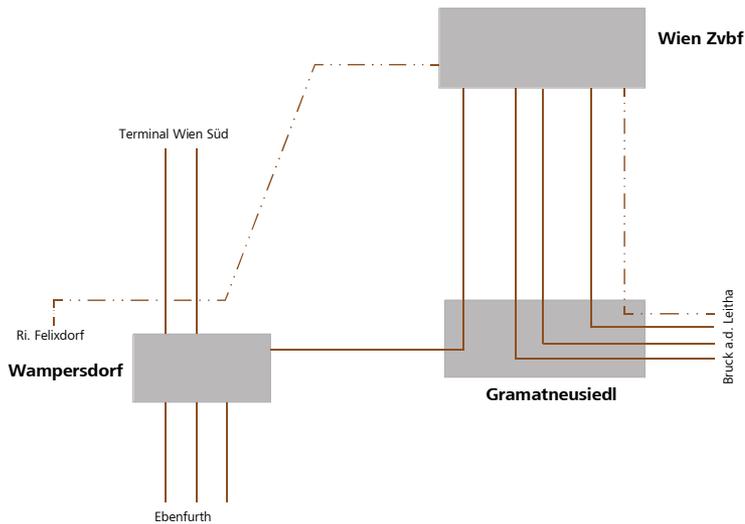
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Niveaufreie Ausbindung vor Kledering zum Flughafen Wien
- Flughafen Wien – Bruck a.d. Leitha, Neubaustrecke
- Pottendorfer Linie, zweigleisiger Ausbau und Streckenattraktivierung inkl. viergleisige Nordeinfahrt Wr. Neustadt
- Ebenfurth, Errichtung Schleife
- Bahnhofsumbauten Himberg und Gramatneusiedl

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

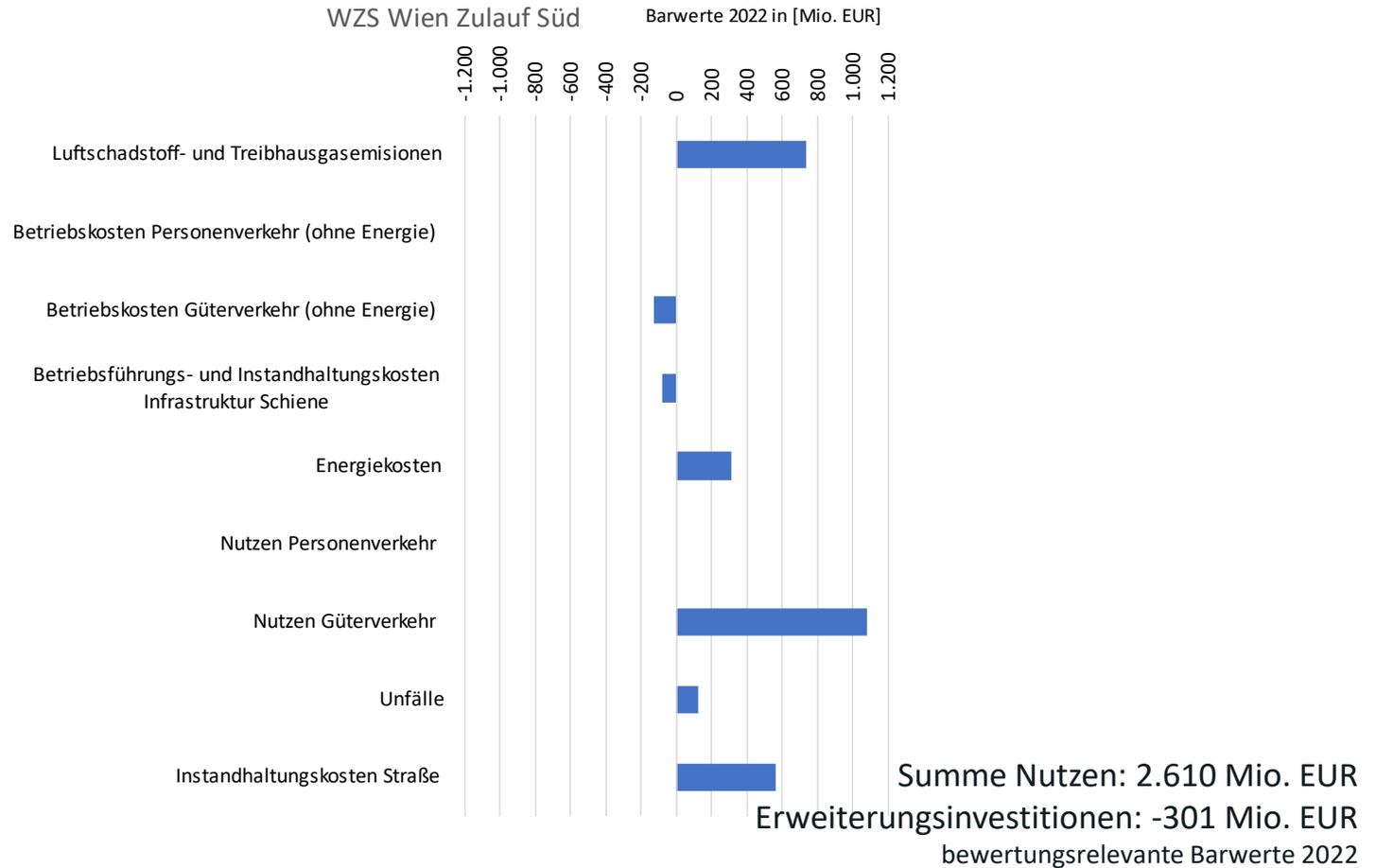
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ⌚ Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Raum Wien. Es ist der Schlüssel zur Kapazitätssteigerung im Güterverkehr auf den durch Wien verlaufenden TEN-V-Korridoren.
- Die Maßnahmen lösen zahlreiche Engpässe im Raum südlich von Wien auf, die praktisch alle langläufigen Güterverkehre im und durch den Raum Wien betreffen. Durch die Kapazitätserhöhung auf den betroffenen Relationen kann mehr vom Potenzial im Güterverkehr für die Bahn abgeschöpft werden.
- Die Ausbauten ermöglichen eine optimierte Führung der Verkehrsströme zwischen Ost und West bzw. Nord und Süd im Großraum Wien, insbesondere in Hinblick auf die starke Auslastung des Netzes durch den Personenverkehr. Zusätzlich ermöglicht das Modul die Reduktion der Transportzeit auf bedeutenden Relationen, wodurch die Nachfrage auf der Bahn steigt. Diese Effekte bewirken eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene.
- Die Maßnahmen ermöglichen es, das Angebot im Personenverkehr zu sichern und gleichzeitig das Potenzial im Güterverkehr weiter auszuschöpfen.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	2.310
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	8,69

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	22,5
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	5,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	0,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

OST | Ostbahn

Wien Hbf – Staatsgrenze n. Nickelsdorf



- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr
Wien – Budapest / Bratislava über Flughafen Wien
- Angebotsausweitung im Nahverkehr
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr



- Zweigleisige Neubaustrecke Wien Hbf – Flughafen Wien inkl. niveaufreier Verknüpfungen und Adaptierung Bahnhof Flughafen Wien
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhung Bruck a.d. Leitha – Staatsgrenze n. Nickelsdorf



2.600 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



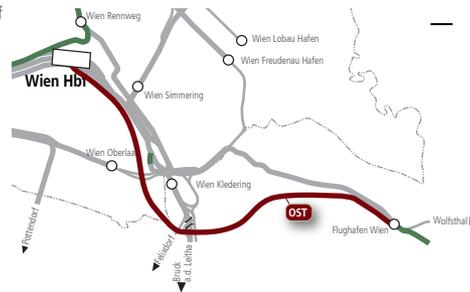
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisige Neubaustrecke Wien Hbf – Flughafen Wien inkl. niveaufreier Verknüpfungen und Adaptierung Bahnhof Flughafen Wien
- Bestandsnahe Geschwindigkeitserhöhung Bruck a.d. Leitha – Staatsgrenze n. Nickelsdorf

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Niveaufreie Ausbindung vor Kledering zum Flughafen Wien
- Flughafen Wien – Bruck a.d. Leitha, Neubaustrecke
- Parndorf – Staatsgrenze n. Kittsee, zweigleisiger Ausbau inkl. niveaufreier Ausbindung aus der Ostbahn
- Bahnhofsumbauten Himberg und Gramatneusiedl



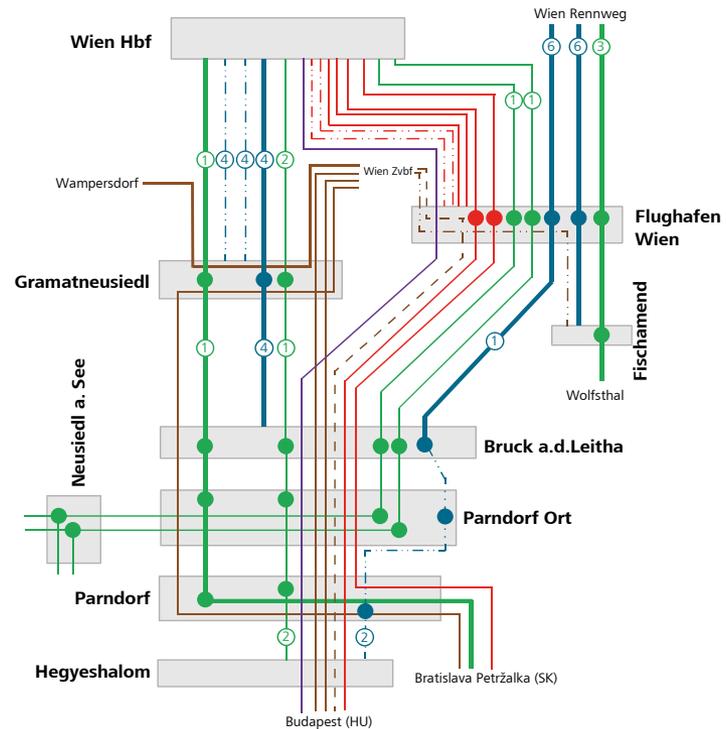
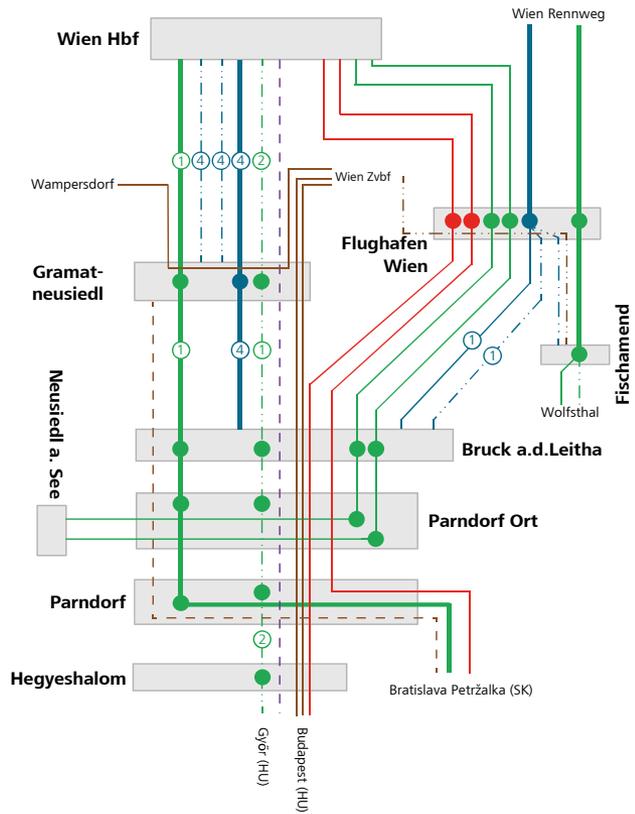
Kontext

- HU: Ausbauten auf angrenzenden Strecken

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

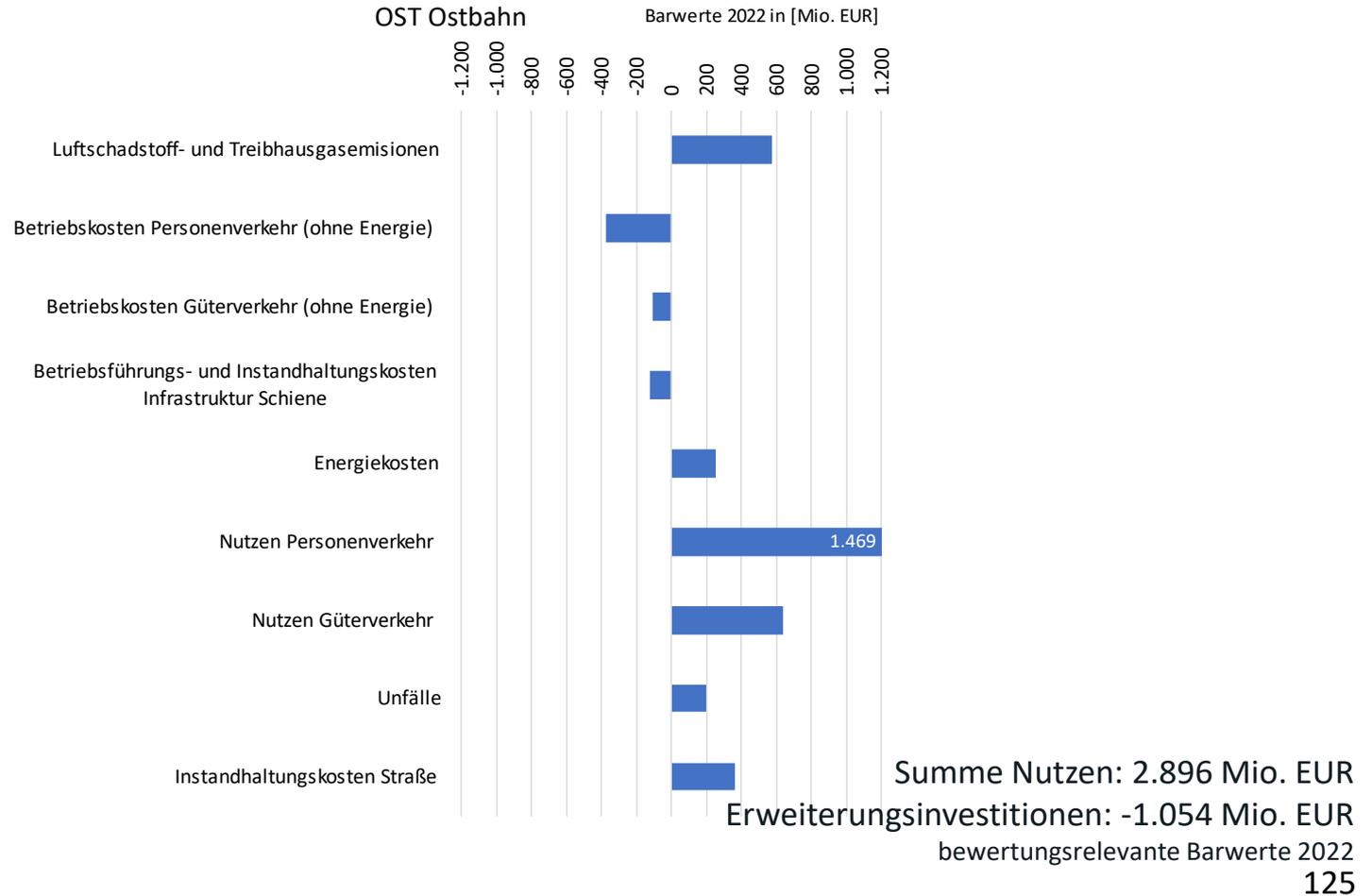
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Rhein-Donau-Korridors. Die Flughafen-Westspange ermöglicht die Entflechtung von Fernverkehr und Nahverkehr im Zulauf zum Flughafen Wien. Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf.
- Die beschleunigten Fernverkehrsverbindungen zwischen Wien und Budapest bzw. Bratislava mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten im Vergleich zum Straßen- und Flugverkehr führen zu einer Verlagerung auf die Bahn.
- Die entflochtene Verkehrsführung ermöglicht zusätzliche Nah- und Fernverkehrsverbindungen mit kürzerer Fahrzeit zwischen Wien und dem Flughafen Wien. Weiters werden mehr Züge vom Flughafen Wien direkt auf die Südachse durchgebunden. Das führt zu höherer Nachfrage auf der Schiene.
- Der Güterverkehr profitiert von den Kapazitätssteigerungen und Transportzeitreduktionen auf der Ostbahn und im Zulauf zu Wien Zvbf. Das führt zu Verlagerungen vom Lkw auf die Bahn, insbesondere bei langläufigen, internationalen Verkehren.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes entlang des Rhein-Donau-Korridors.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	1.842
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,75

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	25,0
Resilienz im Netz	12,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	3,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	12,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

NDL | Bruck a.d. Leitha – Neusiedl am See



- Angebotsausweitung und ggf. Fahrzeitverkürzung im Nahverkehr bis Neusiedl am See



- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung zwischen Bruck a.d. Leitha und Neusiedl am See



170 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Linienverbesserung Bruck a.d. Leitha – Neusiedl am See

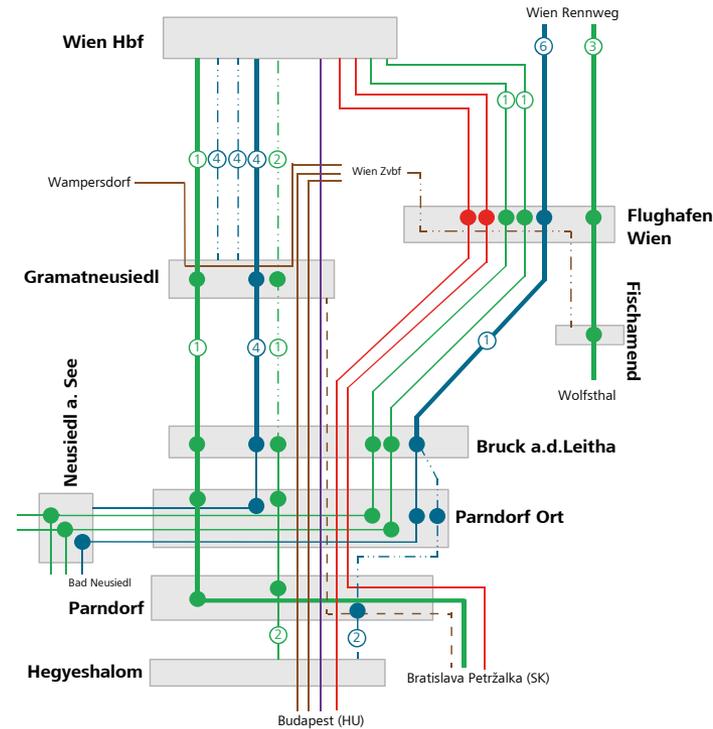
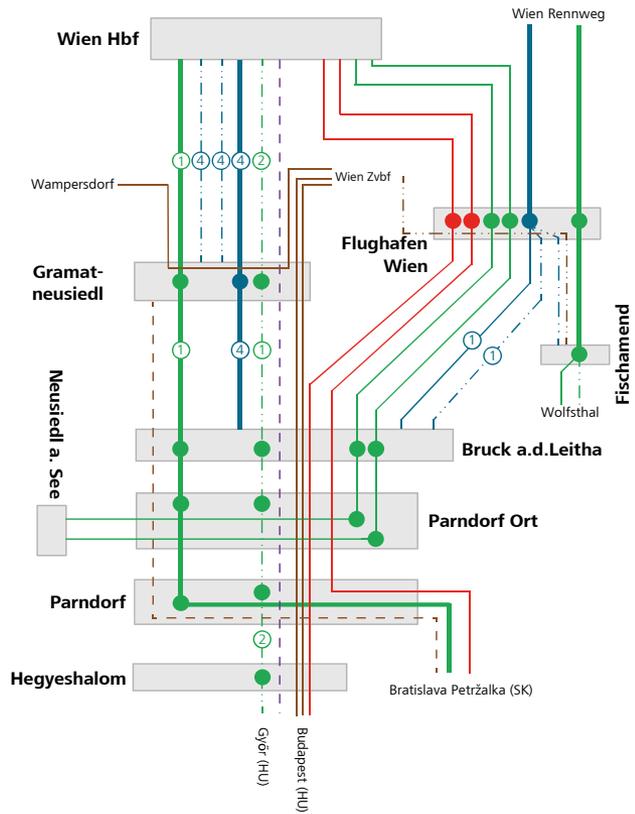
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Flughafen Wien – Bruck a.d. Leitha, Neubaustrecke

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

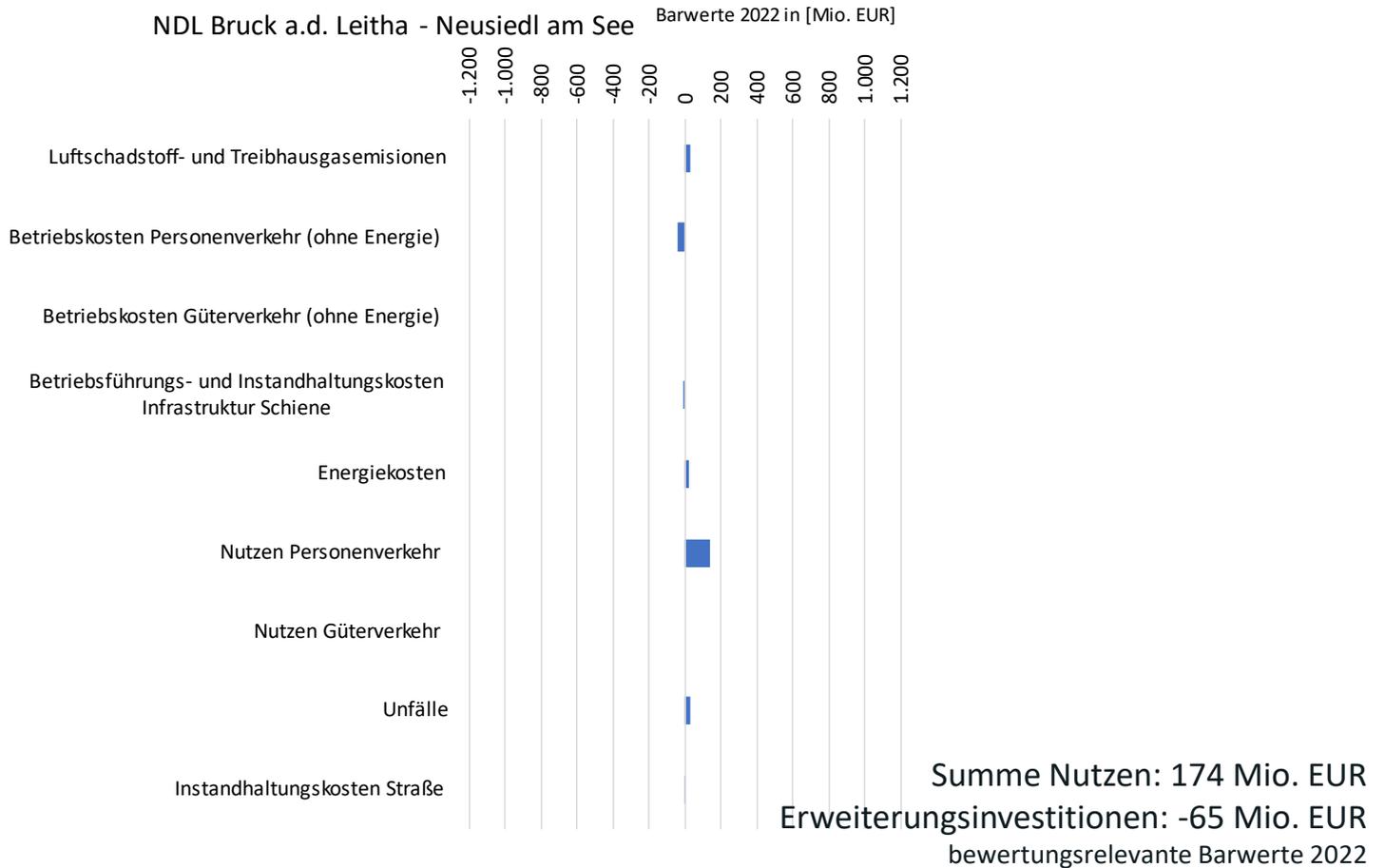
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ermöglicht eine Verbesserung des Angebots im Nahverkehr zwischen Wien, dem Flughafen Wien und Neusiedl am See. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die Taktverdichtung bewirkt eine Steigerung der Nachfrage im Nahverkehr zwischen Wien, dem Flughafen Wien und den Neusiedlerseegemeinden. Der Umsteigeknoten Flughafen Wien gewinnt dadurch für Reisende aus dem Nordburgenland an Bedeutung.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	110
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,70

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	4,5
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	1,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	9,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	0
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

WSS | Wien Simmering – Wien Süßenbrunn



- Umfangreiche Angebotsausweitung im Personenverkehr inkl. Erschließung zusätzlicher Potenziale
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr



- Viergleisiger Ausbau Wien Simmering – Wien Stadlau inkl. niveaufreier Verknüpfungen und Umbau der Verkehrsstationen
- Ausbaumaßnahmen Wien Stadlau – Wien Süßenbrunn inkl. Errichtung neuer Verkehrsstationen

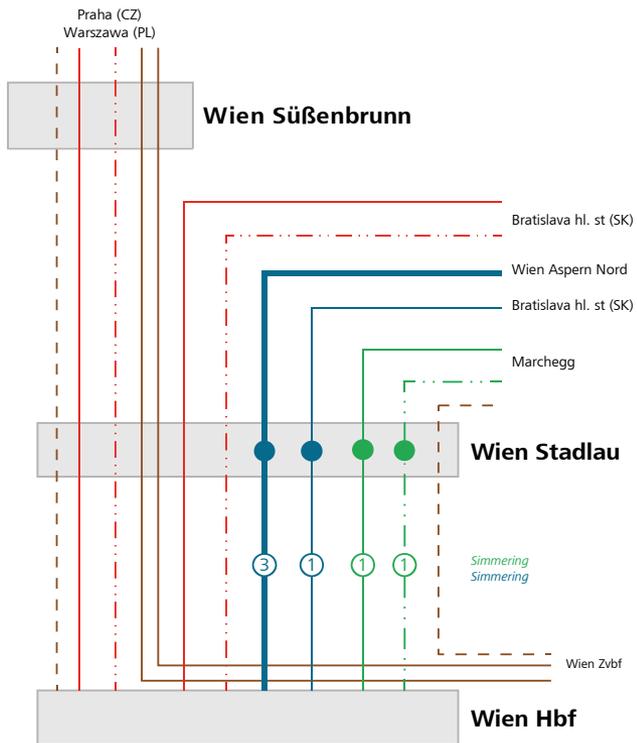


1.850 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040

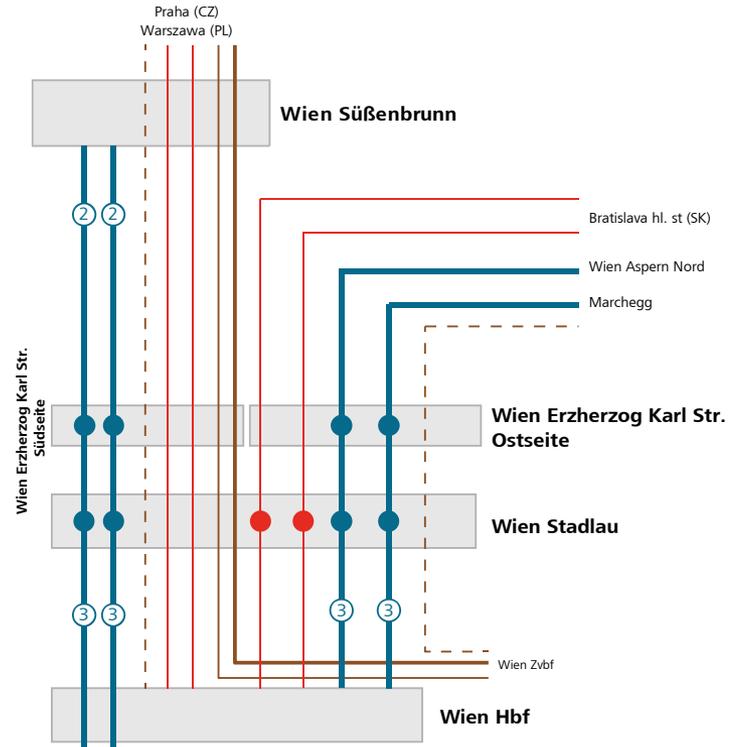


Angebotskonzept

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

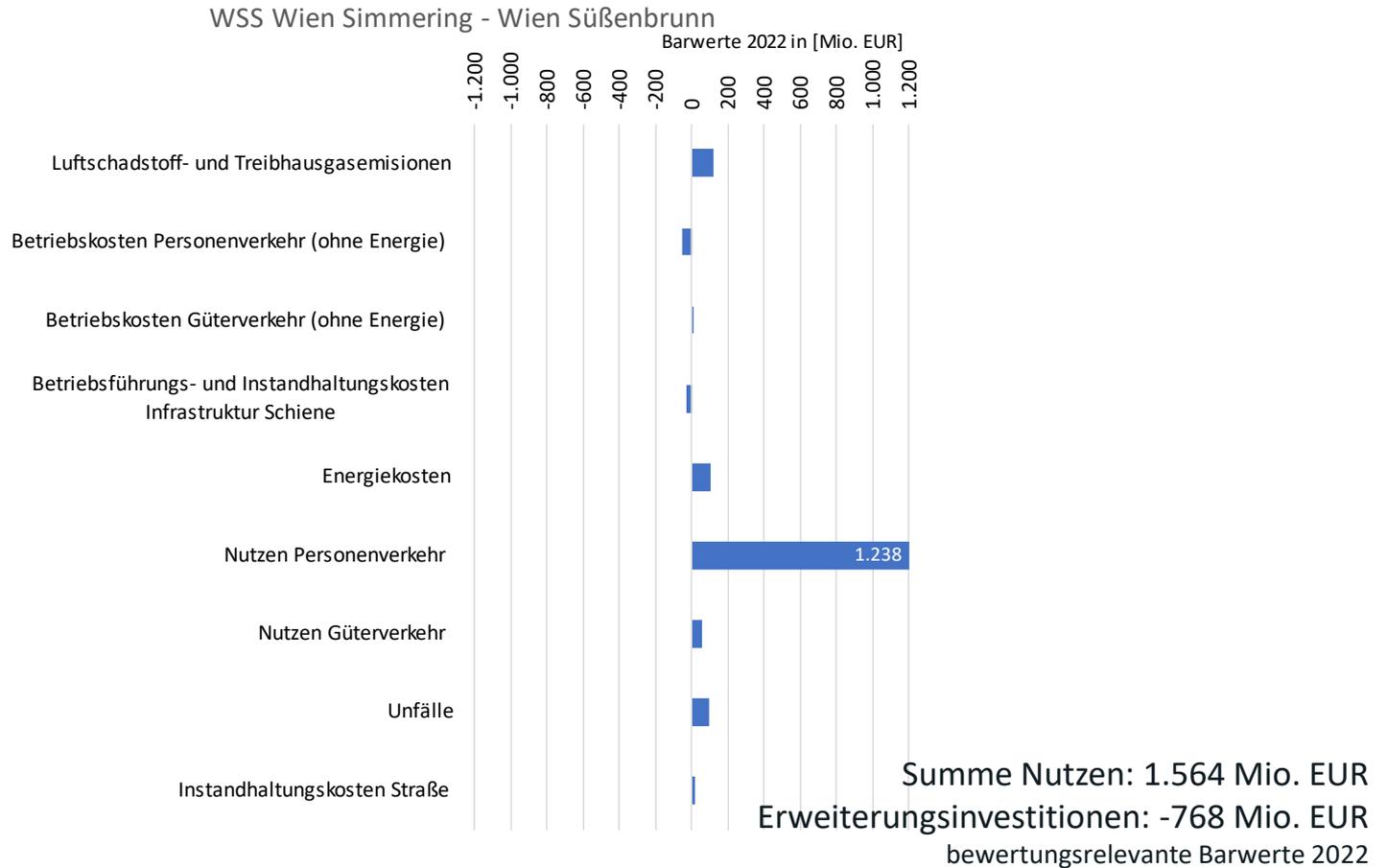
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Baltisch-Adriatischen Korridors. Es löst bestehende Engpässe auf und ermöglicht eine Ausweitung des Angebots im Nah- und Fernverkehr. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Aufbauend auf die Ausweitung der Verbindungen im Fernverkehr im Integralen Taktfahrplan mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten gewinnt der Umsteigeknoten Wien Stadlau an Bedeutung.
- Durch das neue Nahverkehrsangebot mit dichtem Takt zwischen Wien Hbf und Wien Süßenbrunn wird die Donaustadt besser erschlossen. Überlagert mit den bestehenden Verkehren kommt es zwischen Wien Hbf und Wien Stadlau zu einem sehr dichten Takt und in Folge ebenfalls zu starken Verlagerungen auf die Bahn.
- Die Maßnahmen des Moduls sichern ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.
- Die Kapazitätserweiterungen lösen Engpässe in diesem Netzbereich auf. Durch den Ausbau 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]	796
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	2,04

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	25,0
Resilienz im Netz	10,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	6,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-2
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

WDB | Wien Donauuferbahn

Wien Heiligenstadt – Wien Praterkai



- Angebotsausweitung und Verlängerung der Vorortelinie bis Wien Praterkai als Teil des „Wiener S-Bahn-Rings“ im Kontext zum Güterverkehr (u.a. Richtung Hafen Freudenau)
- Kapazitätssicherung im Güterverkehr



- Ausbaumaßnahmen Wien Heiligenstadt – Wien Praterkai inkl. Errichtung neuer Verkehrsstationen an den Verknüpfungspunkten zu U- und S-Bahnlinien



425 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



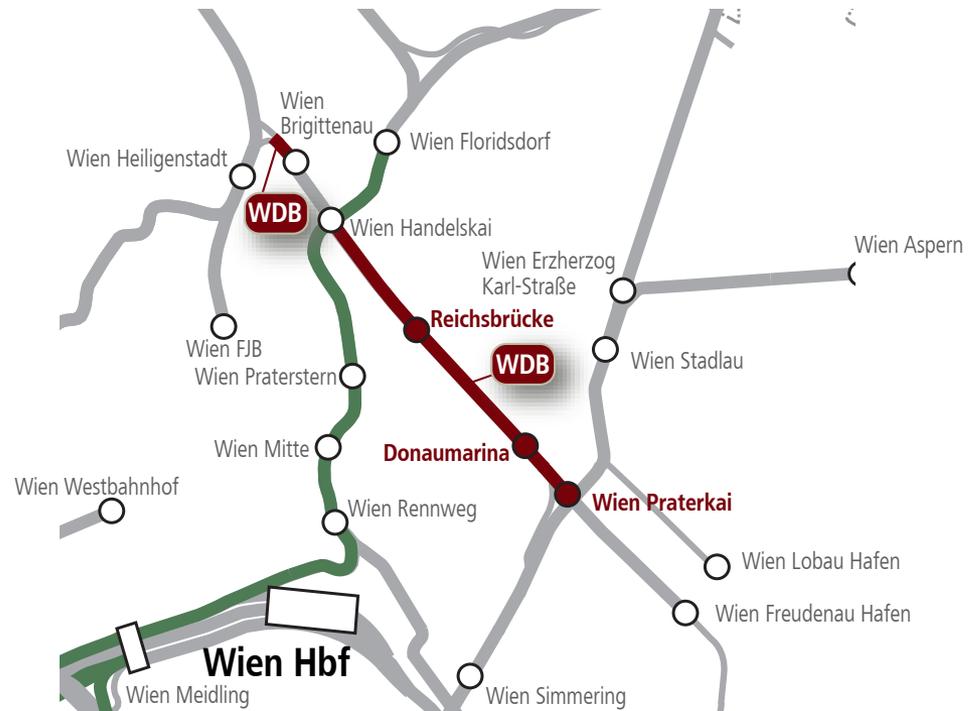
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Abschnittsweiser mehrgleisiger Ausbau Wien Heiligenstadt – Wien Praterkai
- Errichtung der Verkehrsstationen Wien Reichsbrücke, Wien Donaumarina und Wien Praterkai an den Verknüpfungspunkten zu U- und S-Bahnlinien

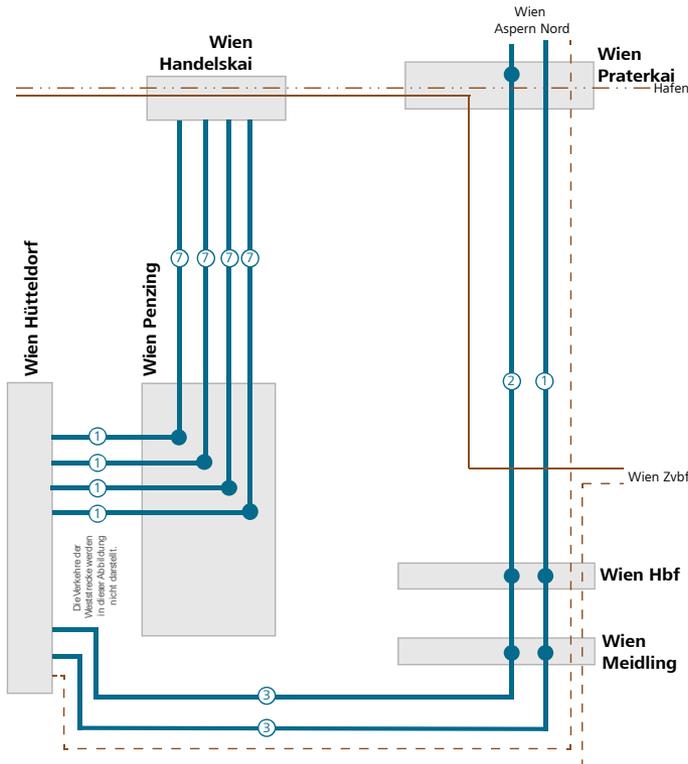
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Bahnhofsumbau Wien Hütteldorf inkl. zweigleisiger Ausbau der Vorortelinie bis Penzing

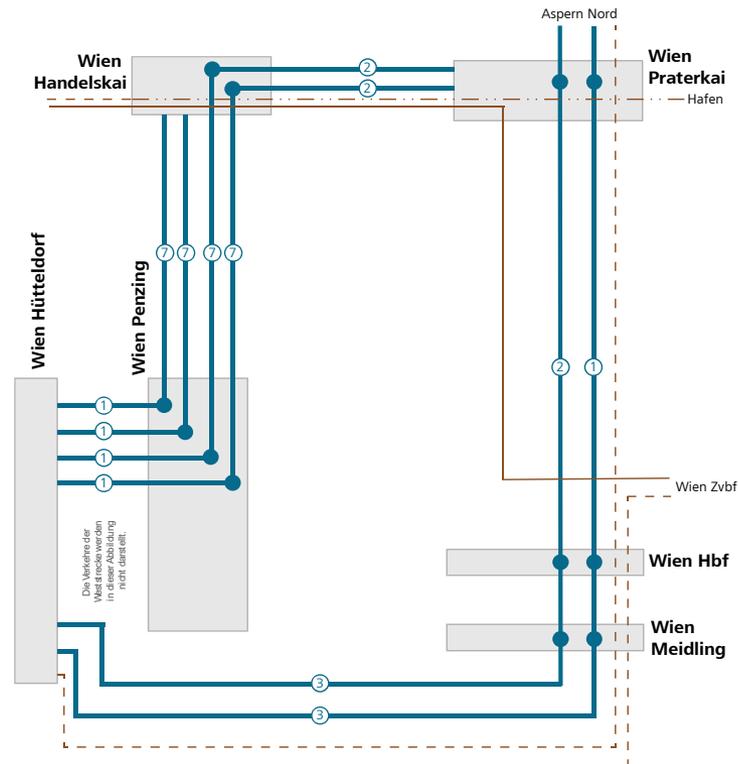


Angebotskonzept

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

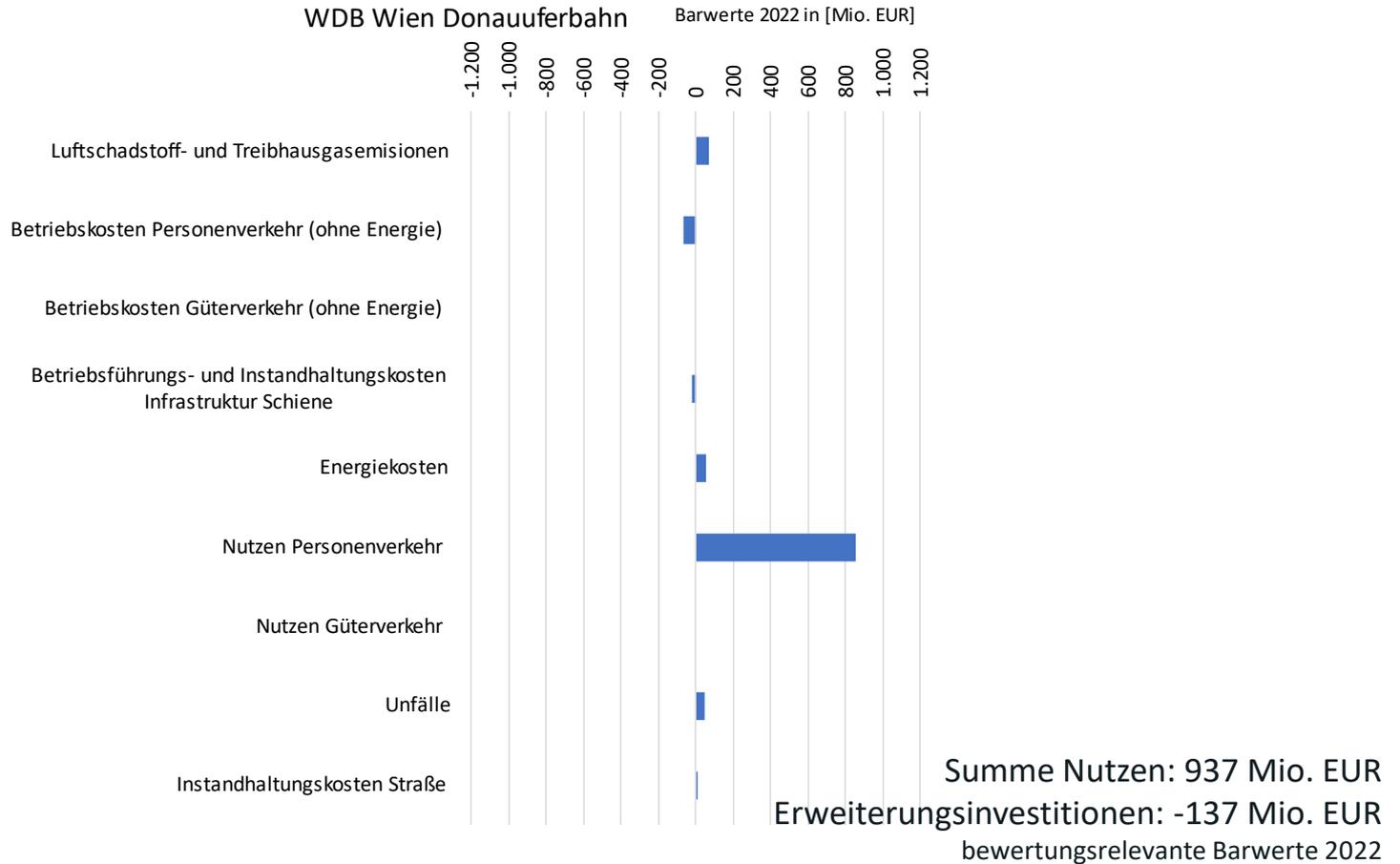
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Entwicklung des innerstädtischen Nahverkehrsangebots in Wien als Teil des „Wiener S-Bahn-Rings“. Es erschließt das Fahrgastpotenzial entlang der Donaulände und ermöglicht eine bessere Verknüpfung mit dem städtischen öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die Verlängerung der Vorortelinie mit neuen Haltestellen ermöglicht zusätzliche Direktverbindungen im dicht besiedelten städtischen Raum sowie Verknüpfungen mit anderen hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Gesamtreisezeit auf zahlreichen innerstädtischen Relationen sinkt, wodurch die Nachfrage auf der Bahn deutlich steigt.
- Die Maßnahmen sichern insbesondere im Zulauf zum Terminal Wien Freudenu ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	800
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	6,85

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	6,0
Resilienz im Netz	7,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	2,4
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	0,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	0
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

NWB | S-Bahn Wien Nordäste Nordwestbahn und Laaer Ostbahn



- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung im Personenverkehr auf den Strecken Stockerau – Retz und Wolkersdorf – Laa a.d. Thaya im Kontext zur S-Bahn Wien und zum Güterverkehr auf der Nord-West-Umfahrung von Wien



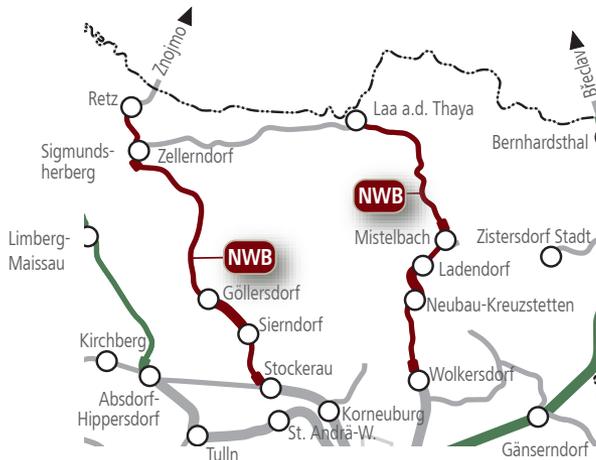
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung Stockerau – Retz und Wolkersdorf – Laa a.d. Thaya
- Errichtung Güterverkehrsschleife bei Süßenbrunn



1.200 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung Stockerau – Retz
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung Wolkersdorf – Laa a.d. Thaya
- Errichtung Güterverkehrsschleife bei Süßenbrunn



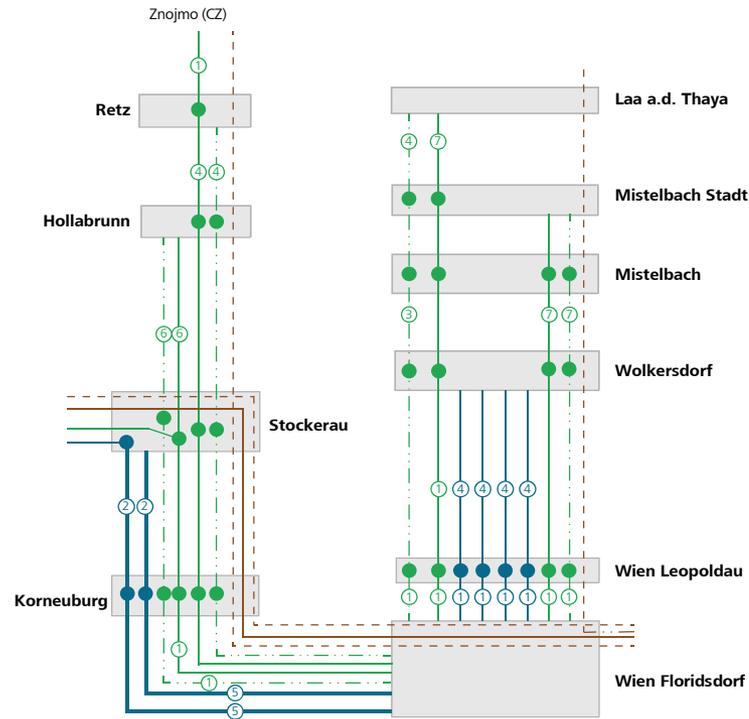
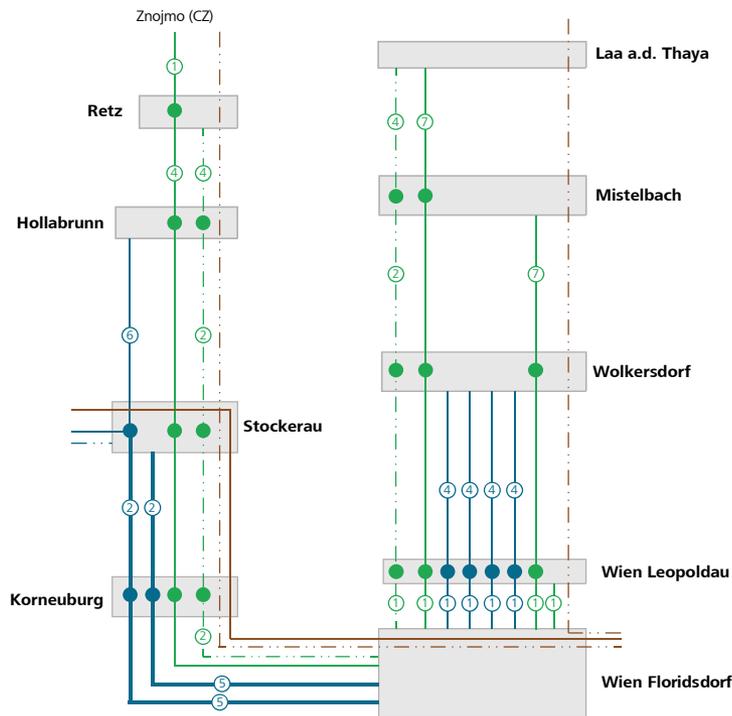
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

- Wiener Schnellbahn Stammstrecke, Qualitätssicherung
- Bahnsteigverlängerungen auf den Zuläufen zur Wiener Schnellbahn Stammstrecke
- Wien Meidling – Mödling, viergleisiger Ausbau

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

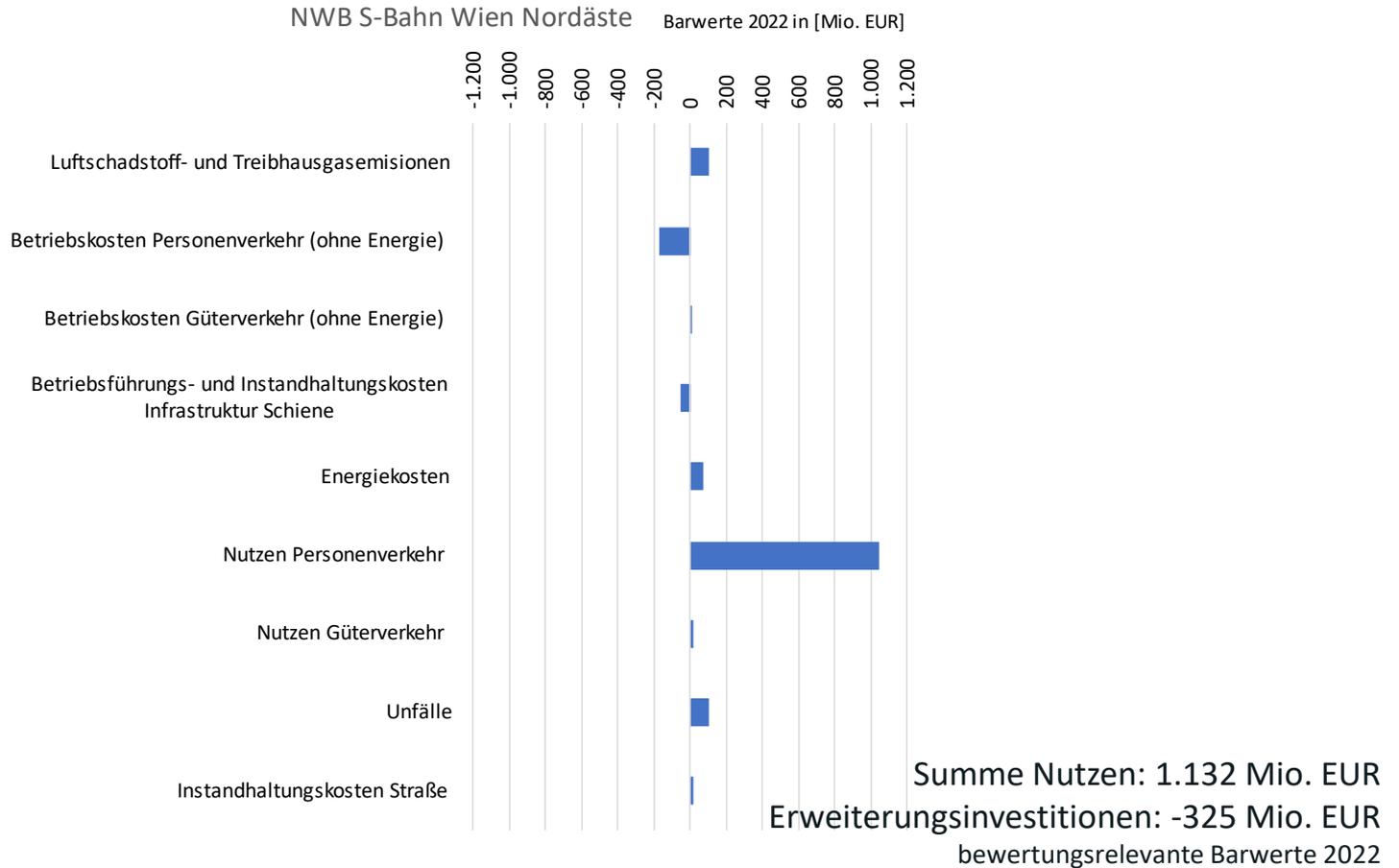
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Entwicklung des Nahverkehrsangebots nördlich von Wien. Es ermöglicht eine bessere Anbindung des Weinviertels an den Ballungsraum Wien. Gleichzeitig werden die erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr gesichert.
- Die Beschleunigung des Nahverkehrs ermöglicht attraktive Reisezeiten zwischen Wien und den Bezirken Hollabrunn und Mistelbach. Durch die optimierten Fahrlagen verdichtet sich der Takt im dicht besiedelten Gebiet zwischen Floridsdorf und Stockerau. Zusätzlich erschließt der neue Halt in Mistelbach Nord das dort vorhandene Fahrgastpotenzial besser. Dadurch steigt die Nachfrage im Nahverkehr im gesamten betroffenen Bereich.
- Die Maßnahmen sichern Kapazitäten für den Güterverkehr im Kontext der Ausweitungen des Angebots im Personenverkehr. Die attraktivierte Verbindung Nordbahn – Floridsdorfer Hochbahn sorgt für erhöhte Kapazitäten und verkürzte Transportzeiten im Raum Wien.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	806
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	3,48

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	6,0
Resilienz im Netz	7,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	1,8
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

WFK | Wien Zulauf West / Franz-Josefs-Bahn bis Krems

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



- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung v.a. Wien – Tulln – Waldviertel, in Richtung Krems und zwischen Krems und St. Pölten und Tulln – Tullnerfeld
- Kapazitätssicherung bzw. -steigerung im Güterverkehr zwischen Wien und St. Pölten



- Zweigleisiger Ausbau St. Pölten – Herzogenburg (RPL 2024-2029), Tulln – Tullnerfeld, Hadersdorf – Krems und nördlich Limberg-Maissau, sowie abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau Stockerau – Absdorf-Hippersdorf – Hadersdorf
- Dreigleisiger Ausbau Langenlebarner – Tulln und Geschwindigkeitserhöhungen Stockerau / St. Andrä-Wördern – Absdorf-Hippersdorf – Krems



- Erweiterung Bahnhof Tullnerfeld bis Wienerwaldtunnel
- Ausbaumaßnahmen St. Pölten – Prinzersdorf
- Errichtung von Überhol- und Kreuzungsbahnhöfen

1.700 Mio. €

vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 220 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



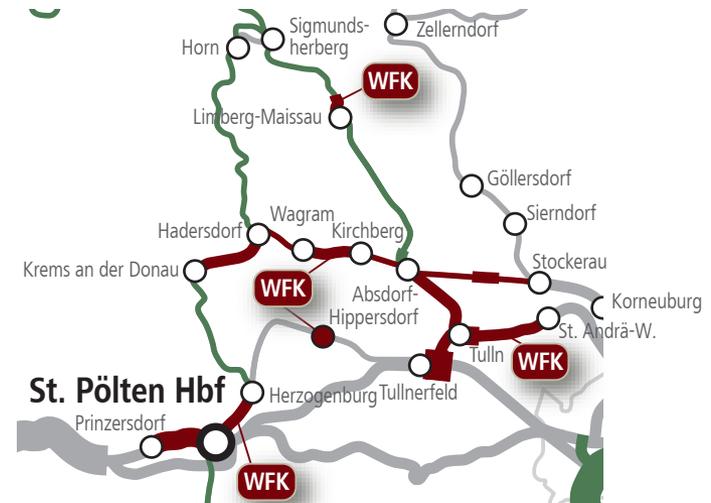
Maßnahmenübersicht

Projekte im Modul

- Zweigleisiger Ausbau Herzogenburg – St. Pölten (RPL 2024-2029)
- Zweigleisiger Ausbau Tulln – Tullnerfeld
- Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau Stockerau – Absdorf-Hippersdorf
- Erweiterung Bahnhof Tullnerfeld bis Wienerwaldtunnel
- Ausbaumaßnahmen St. Pölten – Prinzersdorf und Umbau Bahnhof Prinzersdorf
- Überhol- und Kreuzungsbahnhöfe östlich von Absdorf-Hippersdorf sowie zwischen Tullnerfeld und Herzogenburg
- Zweigleisiger Ausbau Hadersdorf – Krems und Kirchberg – Wagram-Grafenegg
- Geschwindigkeitserhöhungen Stockerau / St. Andrä-Wördern – Absdorf-Hippersdorf – Krems
- Dreigleisiger Ausbau Langenlebarner – Tulln
- Zweigleisiger Ausbau nördlich Limberg-Maissau

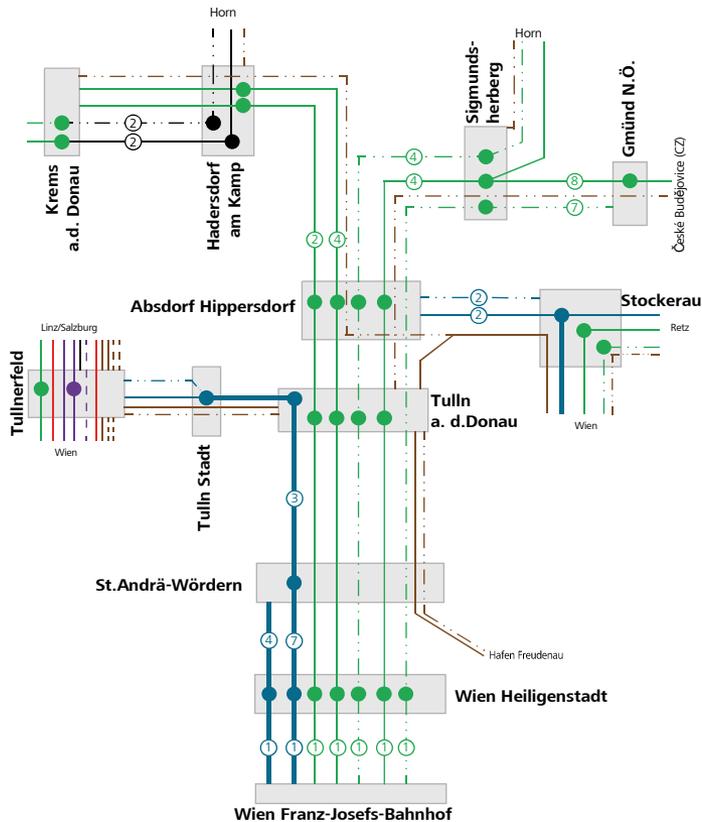
Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

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

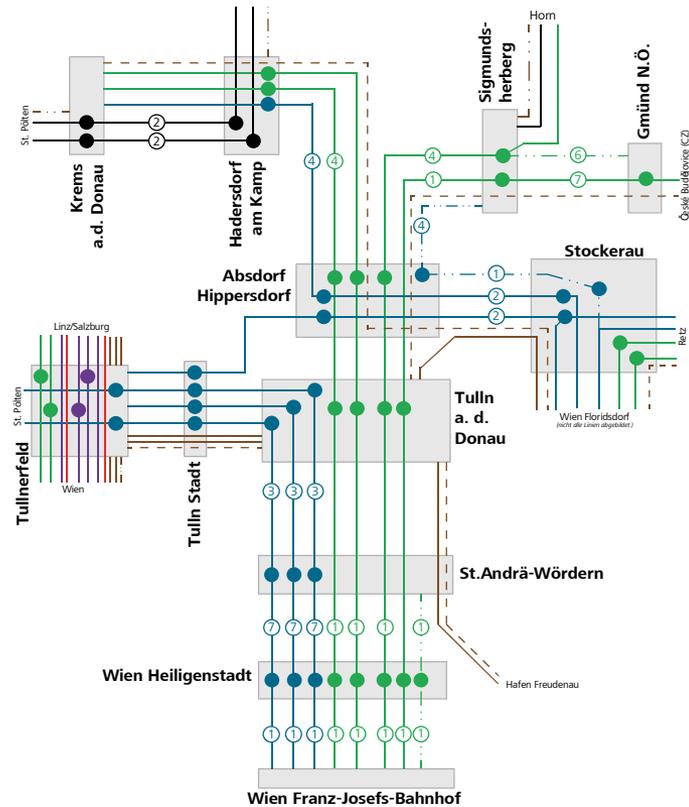


Angebotskonzept

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

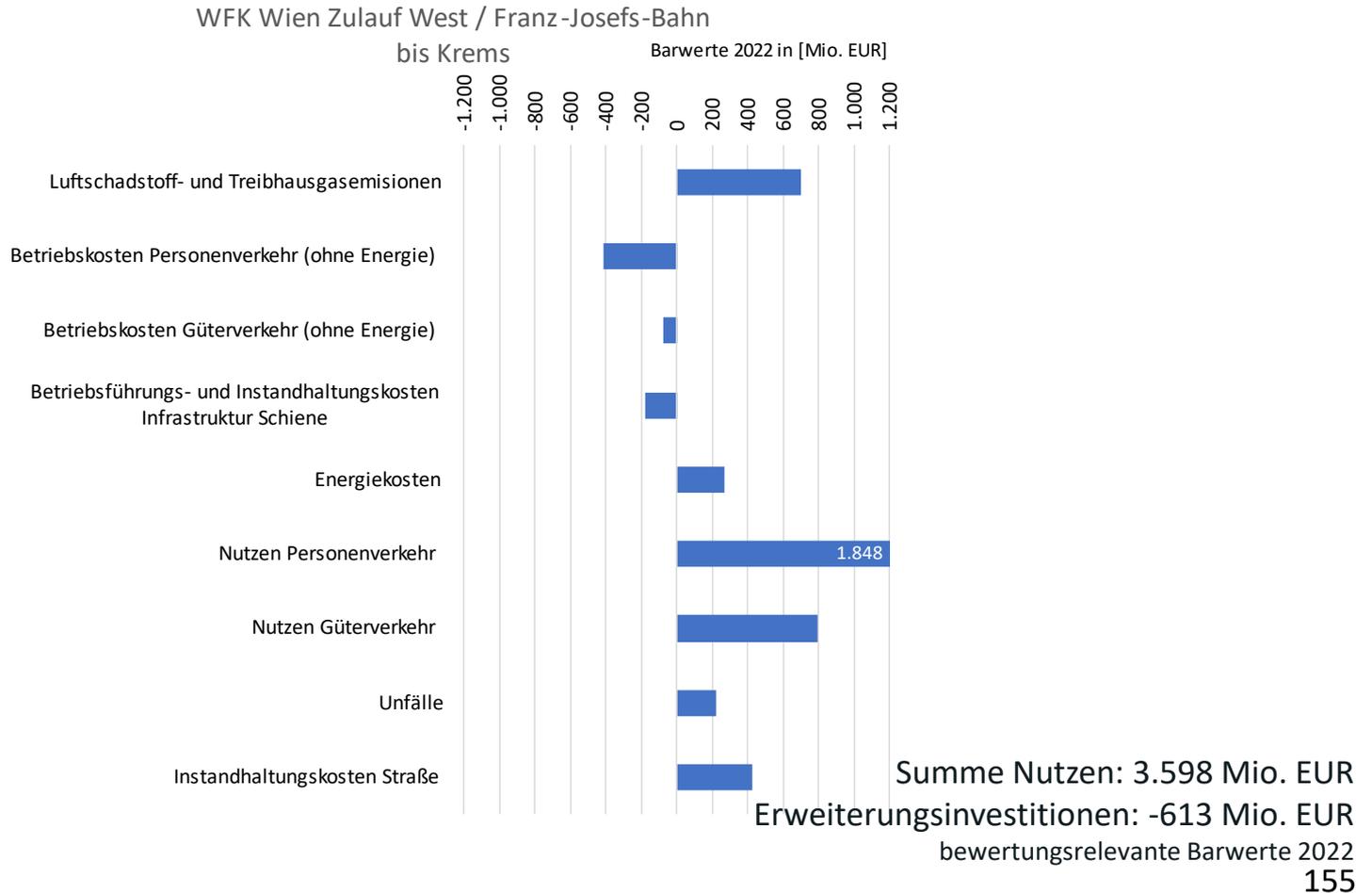
- (pro Stunde & Richtung)
- 4 Züge/h
 - 2 Züge/h
 - 1 Zug/h
 - 0,5 Züge/h
 - einzelne Züge
 - ② Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

- Das Modul ist Teil der langfristigen Weiterentwicklung des Rhein-Donau-Korridors. Es ermöglicht eine Ausweitung des Angebots im Nah- und Fernverkehr sowie Beschleunigungen im Nahverkehr. Gleichzeitig werden Engpässe im Güterverkehr aufgelöst und zusätzliche Kapazitäten geschaffen.
- Durch die weitreichenden Verbesserungen im Nahverkehrsangebot nordwestlich von Wien steigt die Nachfrage zwischen Wien, Tullnerfeld, St. Pölten, Tulln, Krems und Stockerau. Es kommt zu Verlagerungen vom Pkw auf die Bahn.
- Aufgrund des ausgeweiteten Angebots im Fernverkehr gewinnt der Bahnhof Tullnerfeld als Umsteigeknoten an Bedeutung. Reisende profitieren von kürzeren Gesamtreisezeiten durch eine bessere Verknüpfung der Linien und den dichteren Takt im Nahverkehr.
- Der Güterverkehr profitiert von den Kapazitätssteigerungen auf der neuen Weststrecke und im Verlauf der Nordwestumfahrung Wiens. Das führt zu Verlagerungen vom Lkw auf die Bahn, insbesondere bei langläufigen, internationalen Verkehren.
- Durch die Engpassauflösung erhöht sich die Verfügbarkeit und damit die Resilienz des Netzes im stark belasteten Großraum westlich von Wien.

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	2.986
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	5,87

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	22,5
Resilienz im Netz	17,5
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	3,0
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	4,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	15,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	0