

Geschäftsplan 2022-2027

gem. §55a (4) Eisenbahngesetz zum Zuschussvertrag 2022-2027

ÖBB-Infrastruktur AG

Inhalt

- Rechtliche Grundlagen
- Anforderungen an das System Bahn und übergeordnete Zielsetzungen
- Strategische Programme - Aktuelle Schwerpunkte zur Erreichung der Zielsetzungen der ÖBB-Infrastruktur AG
- Wesentliche Planungsprämissen für den Geschäftsplan
- Schienennetznutzungsbedingungen
- Netzzustand
- Gesamtverkehrsplan Österreich und Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur
- Entwicklung der Verkehrsleistung
- Rahmenplan 2022-2027 [Investitionen – Instandhaltung – Finanzierung – Wirkungen]
- Kennzahlen gem. Zuschussvertrag

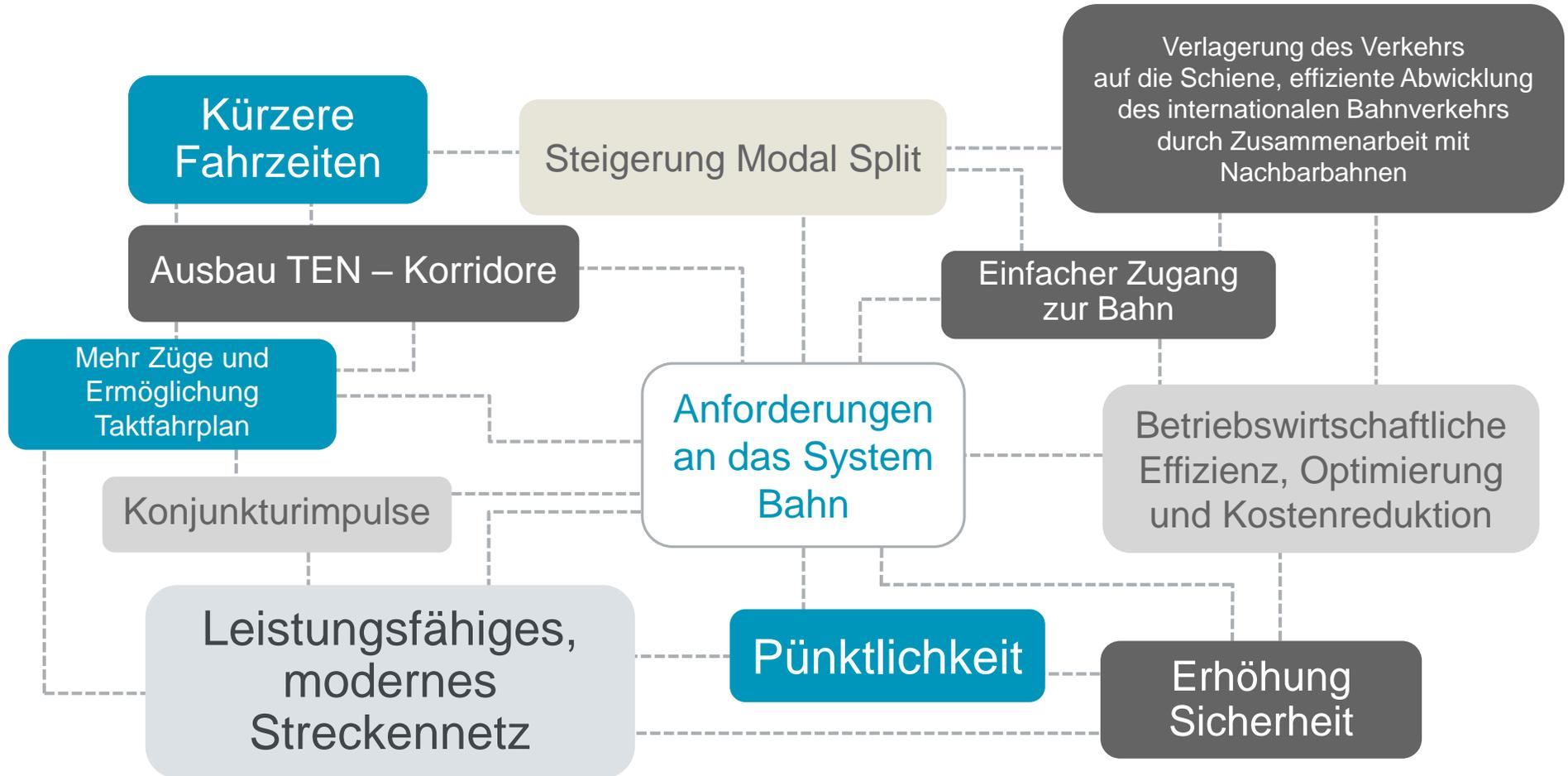
Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

§ 55a. (4) Eisenbahngesetz

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren **Geschäftsplänen**, die ein **Investitions- und Finanzierungsprogramm** zu enthalten haben, zu **Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur**, welche **mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden** sollen, zu berücksichtigen. Der Geschäftsplan ist so zu gestalten, dass eine **optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung** der Eisenbahninfrastruktur unter gleichzeitiger **Wahrung des finanziellen Gleichgewichts** und eine Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben **vor der Annahme der Geschäftspläne** den bekannten **Zugangsberechtigten**, die Zugang ausüben oder begehren, und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich zum **Inhalt des Geschäftsplanes zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur** anbelangt.

Anforderungen an das System Bahn



Nachhaltigkeit / Umwelt

Für den gesamten
Infrastrukturbereich

zB Schwerpunkte Elektrifizierungen,
Regionalbahnen, Lärmreduktion

Steigerung Modalsplit
im Güter- und
Personenverkehr

Erhöhung Pünktlichkeit
Gezielte Instandhaltung
stabile Anlagen und Systeme



**Digitalisierung,
Automatisierung und
Sicherheit**

Einführung neuer Fernsteuerungs-
Zugbeeinflussungssysteme
(ETCS)

Auflassung von
Eisenbahnkreuzungen

Steigerung Leistung
Mehr Kapazität und Stabilität

Einfacher Zugang zur Bahn

Taktfahrplan (ITF)

Moderne Bahnhöfe inkl. Barrierefreiheit,
Park&Ride, WLAN, Verknüpfung Bus,
car sharing, Information, einkaufen, ...

Moderne Güterterminals und
Systemtrassen für den Güterverkehr

Strategische Programme

Aktuelle Schwerpunkte zur Erreichung der Zielsetzungen der ÖBB-Infrastruktur AG

Strategische Programme

Die im Strategieprozess der INFRA entlang der strategischen Ausrichtung erarbeiteten strategischen Programme werden in der Mittelfristplanung berücksichtigt.

Kundenzentriertes Geschäftsmodell. Durch die Implementierung einer neuen Steuerungslogik entlang von Achsen und Services, die Entwicklung eines Serviceportfolios für ein multimodales und vernetztes Mobilitätsökosystem, sowie durch das Einnehmen einer starken Stimme in Europa für Interoperabilität wollen wir uns noch stärker an den Bedürfnissen unserer Kund*innen ausrichten.

Digitalisierung. Durch die umfassende Digitalisierung des Bahnbetriebs, unserer Geschäftsprozesse und unserer Arbeitsplätze und Umgebungen wollen wir die Kapazitäten im bestehenden Netz signifikant steigern und dabei die Leistung bezüglich Pünktlichkeit und Sicherheit optimieren sowie Kosten und Komplexität reduzieren.

Energiewende & Klimaschutz. Das Vorantreiben der Energiewende im System Bahn, das Leisten unseres Beitrags zum Klimaschutz, die Steigerung unserer Robustheit gegenüber Klimaveränderungen und die Reduktion der negativen Auswirkungen des Systems Bahn verbessern unsere Klimateffizienz und machen uns zum Leitbetrieb für Klimaschutz in Österreich.

Optimierung der Wertschöpfungstiefe. Die steigende Systemkomplexität, das wachsende Anlagevermögen und die Auswirkungen des Generationenwandels machen es notwendig, den Fokus auf das Kerngeschäft weiter zu stärken und die Wertschöpfungstiefen dementsprechend zu optimieren.

Innovatives Anlagenmanagement. Durch die Standardisierung und Modularisierung unserer Systemelemente reduzieren wir die Lebenszykluskosten und verbessern die ökologische Performance unserer Assets. Unsere wirtschaftlichen Ziele werden durch die Optimierung der Supply Chain unterstützt.

Generationenmanagement & Diversität. Bis 2030 wird die ÖBB-Infrastruktur AG den Generationenwandel managen. Daher werden wir dafür Sorge tragen, dass die Mitarbeiter*innen, die wir benötigen, zur richtigen Zeit mit der richtigen Qualifikation am richtigen Ort im Unternehmen sind. Die Positionierung als Top-Arbeitgeberin, welche Vielfalt & Chancengleichheit fördert, ein zielgerichtetes Aus- und Weiterbildungsprogramm sowie ein effizientes Personalmanagement sind hierfür entscheidend.

Investitionen gem. Rahmenplan

- Im Herbst 2020 wurde der Rahmenplan 2021-2026 genehmigt. Dieser bildet die Zielsetzungen und Schwerpunkte des aktuellen Regierungsprogramms ab. Der Ausbau der Infrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie zur Erreichung der Klimaneutralität.
- Der nun vorliegende **Rahmenplan 2022-2027** stellt vor allem eine Fortschreibung des Rahmenplans 2021-2026 dar, das heißt für die bestehenden Projekte wurden die Investitionsquoten den neuesten Erkenntnissen aus der Projektentwicklung angepasst.
- Punktuell erfolgten zusätzlich einige **Neuaufnahmen**, die im weiteren näher erläutert werden. Die größte Neuaufnahme stellt der **Teilabschnitt Kundl/Radfeld – Schaftenau des Brenner Nordzulaufs** dar.
- Die finanzielle Richtschnur für den Rahmenplan stellt - analog zum Rahmenplan 2021-2026 - die Vorgabe aus dem Regierungsprogramm dar: "Entsprechend der Zielrichtung des NEKP erfolgt ausgehend vom Basisjahr 2020 im gültigen Rahmenplan (2018–2023) eine Investitionssteigerung von 5% pro Jahr (inklusive Vorausvalorisierung von 2,5%)." Die sich aus dieser Vorgabe ergebenden Investitionsquoten werden mit gegenständlichem Entwurf eingehalten.
- Die in der aktuellen Planung enthaltenen Projektkosten berücksichtigen, ausgehend von einer Preisbasis 01.01.2020, eine Vorausvalorisierung mit 2,5 % p.a.
- **Der Rahmenplan 2022-2027 wurde im November 2021 vom Ministerrat genehmigt.**

Instandhaltung gem. Rahmenplan

- Die **Instandhaltungsleistungen** gem. Rahmenplan wurden so priorisiert, dass
- die Erreichung der im Zuschussvertrag festgelegten Kennzahl Langsamfahrstellen (LA) im Kernnetz gesichert ist,
 - die definierte sukzessive Reduktion der Verspätungsminuten aus Anlagenstörungen erreicht wird,
 - die gesetzlich vorgeschriebenen Inspektionen vollständig umgesetzt sind,
 - in der Entstörung die mit der Betriebsführung vereinbarten SLA eingehalten sind und
 - eine stabile Entwicklung des Netzzustandes sichergestellt wird.

Wegeentgelt und Dienstleistungsentgelt

Seitens des Bundes ist beabsichtigt, die **Marktaufschläge** (mit Ausgleich über einen erhöhten Zuschuss) **entfallen zu lassen**, um damit zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs beizutragen.

Bundesmittel

Rechtliche Grundlagen:

§42 (1) BBG: Der Bund leistet der ÖBB-Infrastruktur AG über deren Ersuchen insbesondere für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

§42 (2) BBG: Weiters leistet der Bund zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse.

§47 (1) BBG: Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen, hat dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 Abs. 6 umfasst sind.

§47 (2) BBG: Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, im Namen des Bundes zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur für Anleihen, Darlehen, Kredite und sonstige Kreditoperationen der ÖBB-Infrastruktur AG, einschließlich der damit verbundenen Finanzierungskosten, eine Haftung gemäß §66 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr.213/1986, zu übernehmen.

Berücksichtigt sind die Bundesmittel gem. Zuschussvertrag 2022-2027, wobei diesem der Rahmenplan 2022-2027 zu Grunde liegt (Investitionen und Instandhaltung).

Im Bereich der Zuschüsse ist eine Reduktion der Bundesmittel (exkl. Annuitäten für Investitionen) in Höhe von gesamthaft EUR 1.300 Mio. berücksichtigt (Zeitraum 2022-2025 gemäß Bundesfinanzrahmengesetz 2022-2025 im Vergleich zu den Ansätzen gem. Zuschussvertrag 2018-2023).

Rationalisierungsplan

Gem. Zuschussvertrag ist bei der Erstellung der Geschäftspläne auf eine fortschreitende Rationalisierung zu achten.

Den aktuellen Schwerpunkt bilden Rationalisierungen im Bereich des Produkts Zug. In der Geschäftsplanperiode 2022-2027 ist eine Reduktion um rd. 510 Dienstplanköpfe enthalten. Diese Rationalisierungen stehen vordringlich in Zusammenhang mit der laufenden Umsetzung der Betriebsführungsstrategie und den damit einhergehenden Automatisierungen.

Schiennetznutzungsbedingungen [SNNB] Das Schieneninfrastrukturangebot der ÖBB-Infrastruktur AG

Der Aufbau der SNNB entspricht den gesetzlichen Vorgaben und orientiert sich an der von RailNetEurope (RNE) empfohlenen Struktur:

1. Allgemeine Information
2. Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur
3. Eisenbahninfrastruktur
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Leistungen
6. Entgelte

Die Serviceeinrichtungen und -leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG sind im Dokument Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschiebeleistungen) enthalten.

Die Anhänge sind im jeweiligen Verzeichnis unter der entsprechenden SNNB-Kapitelnummer zu finden.

Die Veröffentlichung des SNNB erfolgt jeweils ca. 1 Jahr vor dem entsprechenden Netzfahrplanwechsel.

Die Koordinierung gem. § 55g EisbG wurde durchgeführt:
<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schiennetz/kundenservice-schiennetz/koordinierung>

SNNB 2022



↓ Schiennetz-Nutzungsbedingungen 2022

Anhänge zu den SNNB 2022



↓ Anhänge 2022

Überleitungstabelle zur neuen Struktur der SNNB



↓ Überleitungstabelle

<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schiennetz/snnb>

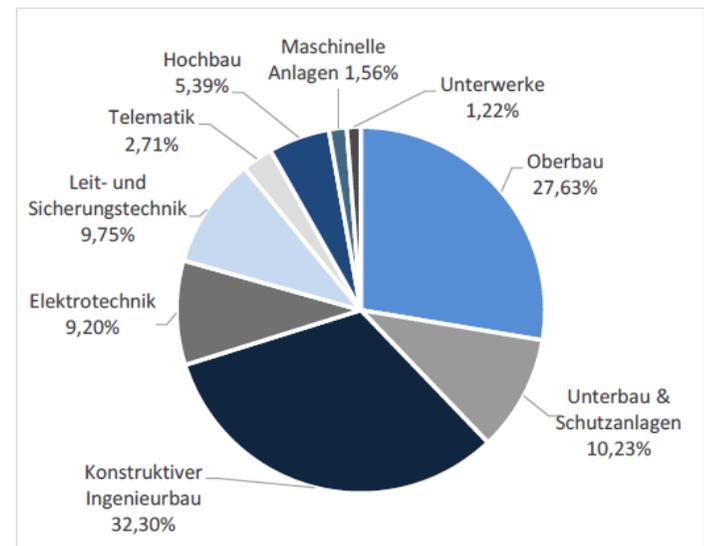
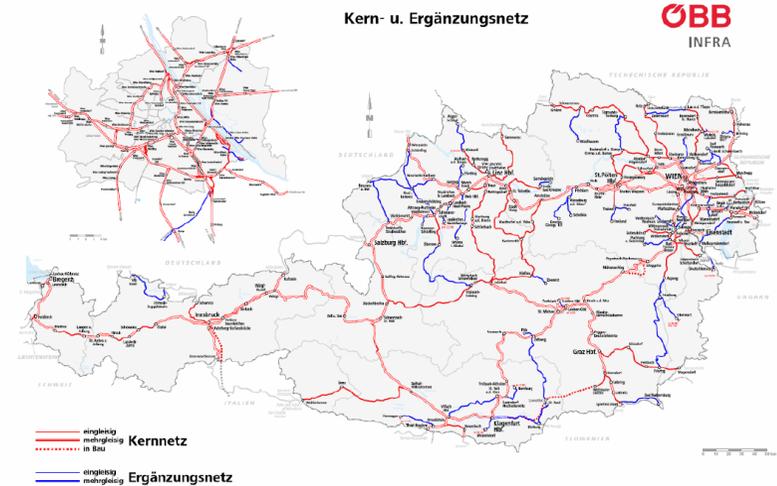
Der **Netzzustandsbericht** als Monitoringinstrument zur zielgerichteten Maßnahmenableitung für ein langfristig stabiles, bedarfsgerechtes Bestandsnetz

Anlagenmenge mit Gewerke spezifischer Zusammensetzung

Gewerk	Anlagentyp	Einheit	Bestand 2019	Bestand 2020	Alters-Ø 2020 [Jahre]	Technische Nutzungsdauer [Jahre]
Oberbau, Konstruktiver Ingenieurbau und Hochbau	Gleise Kernnetz (Gleisrang a)	km	5.605	5.601	18	Ø 38 (16-60)
	Gleise Ergänzungsnetz (Gleisrang a)	km	1.254	1.251	25	Ø 45 (25-60)
	Weichen Kernnetz (Gleisrang a)	Stk.	5.322	5.353	16	Ø 33 (18-50)
	Weichen Ergänzungsnetz (Gleisrang a)	Stk.	658	643	23	Ø 34 (30-50)
	Dächer	Stk.	3.405	3.453	23	Ø 55
	Brücken (inkl. konstr. Durchlässe)	Stk.	8.773	8.797	50	Ø 100 (90-150)
	Tunnel	Stk.	251	251	43	Ø 142 (80-150)
	Gebäude	Stk.	2.066	2.066	56	Ø 92 (40-171)
Leit- u. Sicherungstechnik	Stellwerke*	Stk.	1.128	657	23	Ø 49 (25-60)
	ETCS (Europ. Train Control System)	km	408	624	9	Ø 25
Elektrotechnik	Oberleitung	km	8.183	8.197	28	Ø 51 (40-60)

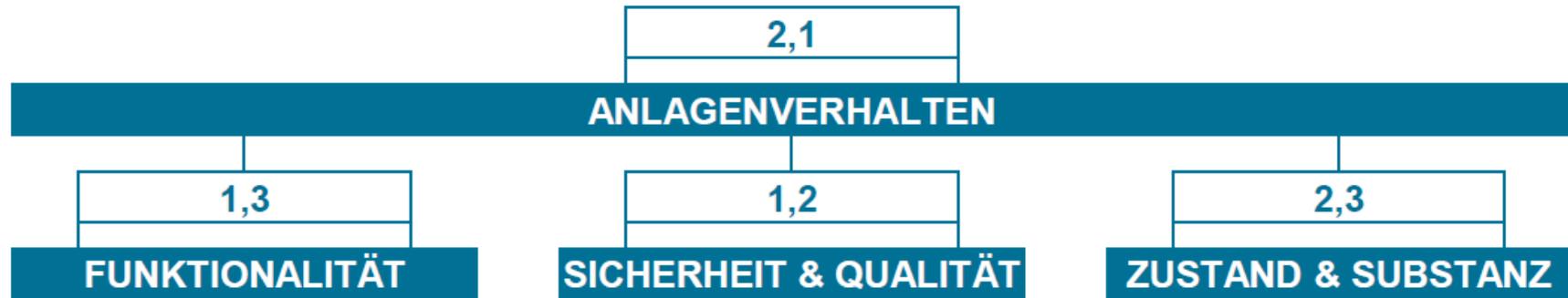
*2019 Stellwerksanlagen, 2020 Stellwerke (beide Jahre ohne Verschubstellwerke)

WIEDERBESCHAFFUNGSWERT (WBW)
 Der Technische Wiederbeschaffungswert entspricht dem Wert des kompletten Ersatzes einer Anlage nach dem Stand der Technik. Gerechnet wird mit aktueller Preisbasis (01.01.2021). Er ist nicht mit buchhalterischen Werten gleichzusetzen. Per Ende 2020 beträgt der Wiederbeschaffungswert der Anlagen der ÖBB Infrastruktur 46,5 Mrd. EUR.



Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus dem Netzzustandsbericht 2020

ALLE GEWERKE



Erkenntnisse:

- 230.000 Einzelanlagen mit einem techn. Wiederbeschaffungswert (WBW) von 46,5 Mrd. €
- Netzzustandskennzahl **2,1** bleibt stabil (2019: 2,1)
- Rund 70 % der Anlagen weisen ein gutes bzw. sehr gutes Anlagenverhalten auf
- Nur wenige kritische Anlagen

Conclusio:

- Erneuerungsmittel im Rahmenplan 2022-2027 reichen noch aus, um das Anlagenverhalten stabil zu halten
- Im Sinne einer aktiven Steuerung erfolgt eine Fokussierung der Rahmenplanmittel und Ressourcen auf Gleise und Brücken
- Um das Risiko des Aufbaus eines Nachholbedarfes zu vermeiden, werden die im Jahr 2020 gegenüber dem langfristigen Soll-Wert nicht umgesetzten Gleis- und Brückenerneuerungen in den nächsten Jahren zusätzlich umgesetzt

Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – MMP2030

Der strategische Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

bmk.gv.at

Grundstruktur des MMP2030



Quelle <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.htm>

Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur

Die strategische Basis für die Planungen der ÖBB-Infrastruktur AG



Quelle: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/leitstrategie.html>

Entwicklung der Verkehrsleistung

Steigende Verkehre bedeuten steigende Ansprüche an das Schienennetz [Kapazität, Verfügbarkeit, ...]

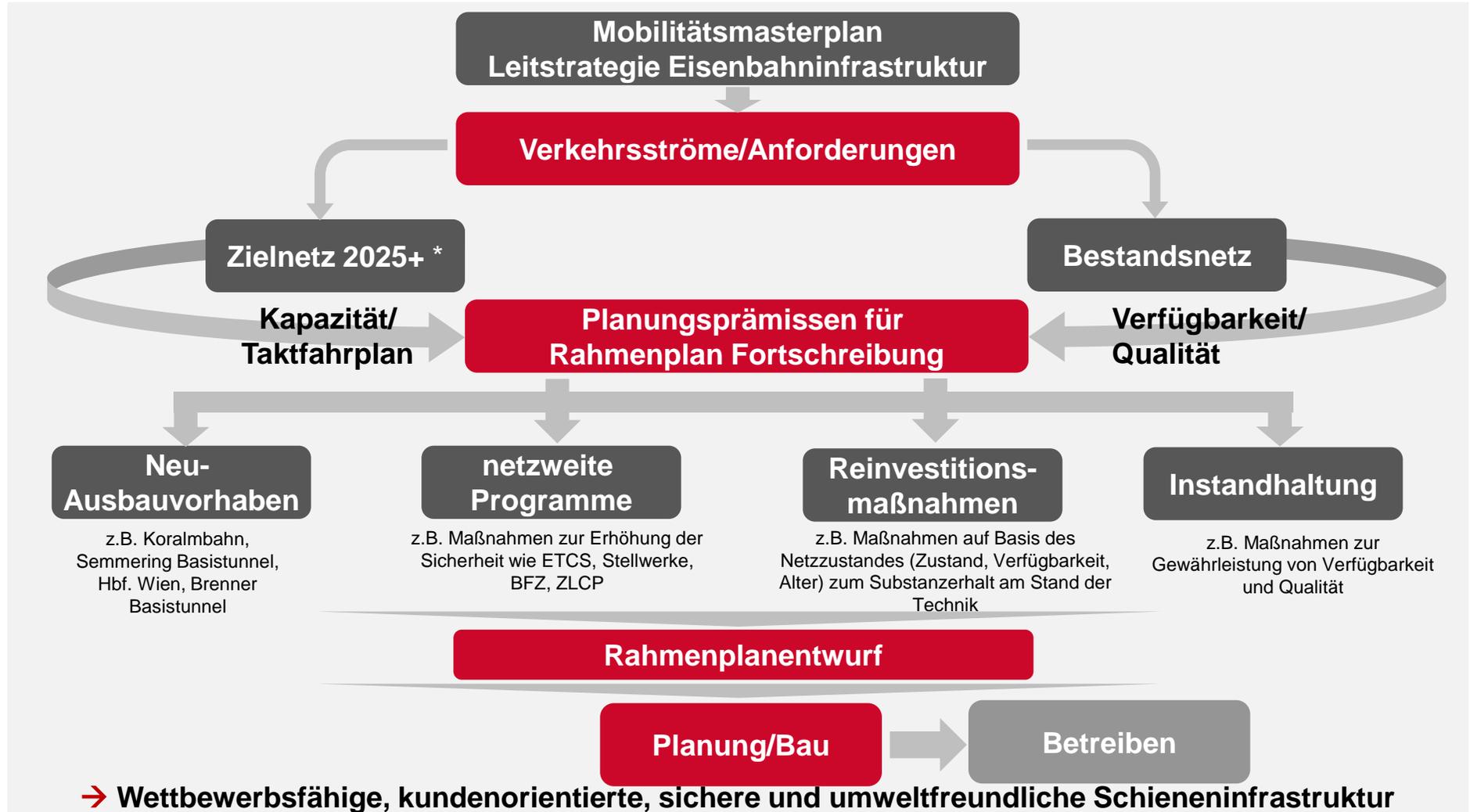


- Günstigere Entwicklung der Rahmenbedingungen im **Personenverkehr** als ursprünglich in der Verkehrsprognose Österreich 2025+ angenommen.
- Die Entwicklung ist unter anderem auf Effekte durch die Liberalisierung (Preisreduktionen) sowie verkehrspolitische Maßnahmen in den Ballungsräumen zurückzuführen, die in dieser Ausprägung in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt waren.



- Im **Güterverkehr** liegen die Mengen deutlich unter dem Entwicklungspfad gemäß den Annahmen aus der Verkehrsprognose Österreich 2025+.
- Diese Entwicklung kann durch Auswirkungen der jüngsten Finanzkrise sowie internationale wirtschaftliche Rahmenbedingungen zur Entwicklung im Güterverkehr erklärt werden.
- Folgt man den aktuellen Wirtschaftsprognosen, ist jedoch von einer Rückkehr auf den Wachstumspfad auszugehen.

Vom Mobilitätsmasterplan über das **Zielnetz 2025+ *** zum **Rahmenplanentwurf**

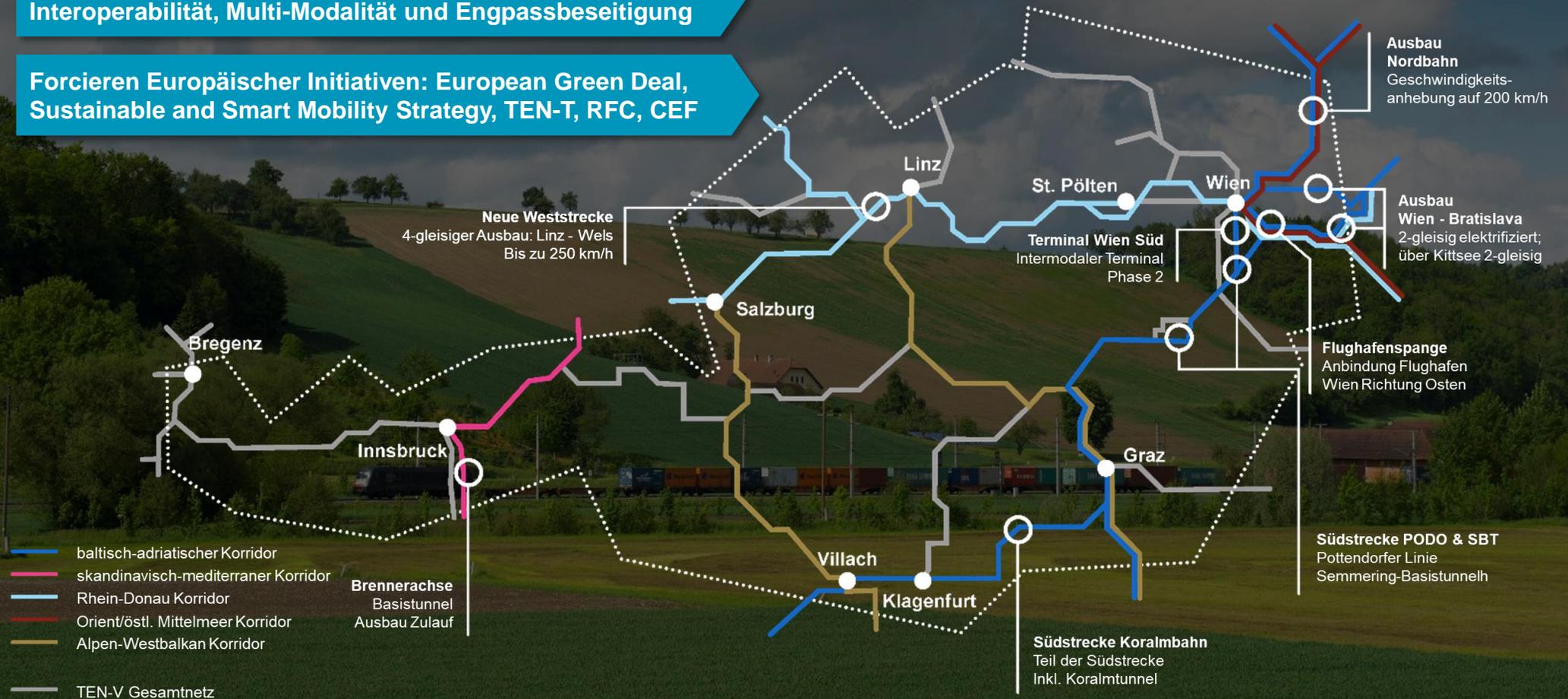


Steigerung der Leistung des Systems Bahn

Österreich im Zentrum von 4 TEN-T bzw. 5 Rail Freight Korridoren
Ausbau durch den Rahmenplan 2022 – 2027 gewährleistet

Förderung von grenzüberschreitenden Vorhaben,
Interoperabilität, Multi-Modalität und Engpassbeseitigung

Forcieren Europäischer Initiativen: European Green Deal,
Sustainable and Smart Mobility Strategy, TEN-T, RFC, CEF



Rahmenplan 2022-2027

Fokus: Angebotsausweitungen (Verkehrsdiensteverträge)

- Auf **einzelnen Streckenabschnitten** ist bereits heute kein Platz mehr für zusätzliche Züge. Diese befinden sich in der Regel an strategisch wichtigen Schlüsselstellen, womit auch die **Auslastung** des übrigen Netzes signifikant negativ **beeinflusst wird**.
- Im aktuellen Rahmenplan 2022-2027 sind **gezielt Lösungen** für diese **Engpässe** enthalten.
- Dadurch wird ein wesentlicher Beitrag zu einer positiven **Entwicklung** des **Modal Splits** zugunsten der Bahn geleistet (z.B. südlich von Wien fahren heute 80% Prozent aller Pendler mit dem Auto).
- Es kommt zu einer Verbesserung der **Pünktlichkeit**, da auf starkbefahrenen Strecken kleine Ereignisse große Wirkungen erzeugen.
- Darüber hinaus erwarten wir eine verstärkte **Nachfrage durch das 1-2-3-Ticket**.
- Im **S-Bahn- und Regionalverkehr** sind bereits umfangreiche **Angebotsausweitungen** in enger Kooperation zwischen Bund, Ländern und Verkehrsverbänden geplant. Damit soll ein Angebot für die gewünschte **Verlagerung** von **Verkehren** von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Mit einzelnen **Bundesländern** wurden dazu **langfristige Investitions- und Finanzierungsvereinbarungen** („Pakete“) abgeschlossen, in welchen diese Projekte eine wesentliche Rolle spielen.
- **Bedeutende Projekte** mit Beiträgen zur Angebotsausweitung, Kapazität und Betriebsstabilität sind beispielsweise:
 - Floridsdorf-Meidling und Meidling-Mödling
 - Flughafenspange Wien inkl. Niveaufreimachung Klederinger Schleife
 - Parndorf-Kittsee
 - Mattersburgerbahn
 - Stadlau Marchegg Vollausbau
 - Linz-Selzthal
 - Ennstal
 - Flughafenast Koralmbahn zweites Gleis
 - Innsbruck-Landeck [derzeit nur Planung im Rahmenplan berücksichtigt]
 - Sämtliche Projekte des Regionalbahnkonzeptes

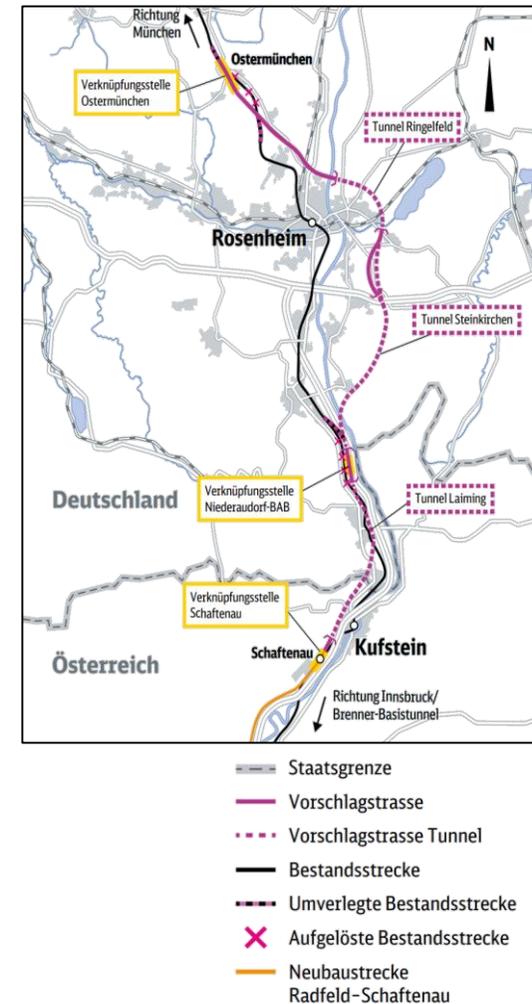
- Mit den **Elektrifizierungsprojekten** des vorliegenden Rahmenplans werden **Voraussetzungen** zur **Verbesserung** der **Klimabilanz** geschaffen.
- Diese Elektrifizierungsprojekte sind zur Erreichung der sehr konkreten **Klimaziele** und Vorgaben der Bundesregierung (**Elektrifizierungsgrad** des ÖBB-Netzes von **85%** bis 2030 gemäß Nationaler Energie- und Klimaplan) dringend erforderlich. Darüber hinaus wurden mit einzelnen Bundesländern langfristige Investitions- und Finanzierungsvereinbarungen („Pakete“) abgeschlossen, in welchen die Elektrifizierungen eine wesentliche Rolle spielen.
- Die Elektrifizierungen sind aber auch fixer Bestandteil in den **Betriebskonzepten** für den Nahverkehr. Mit den Verkehrsdiensteverträgen wird auch der **Einsatz** der **Fahrzeuge** mit geplant, wobei dabei auch die Elektrifizierung einzelner Strecken bereits berücksichtigt wird (z.B. bei der langfristigen **Fahrzeugbeschaffung**).

- Die Umsetzung dieses Projektes ermöglicht mehr und pünktlichere Züge im **Ballungsraum Wien auf der Schnellbahn Floridsdorf-Meidling**. Dadurch werden viele **Angebote** in und rund **um Wien** entscheidend beeinflusst.
- Dazu sind auch zusätzliche Vorhaben wie z.B. zwei zusätzliche, exklusive S-Bahn Gleise zwischen Meidling und Mödling erforderlich.
- Die sich aus dem Projekt ergebenden Anforderungen (ETCS-only-Betrieb, Einsatz von Fahrzeuge mit homogenem Beschleunigungsverhalten) werden in den entsprechenden **Flottenstrategien der Eisenbahnverkehrsunternehmen** im Rahmen der bestehenden VDV-Verträge berücksichtigt.

Rahmenplan 2022-2027

Neuaufnahme Bauprojekt zur Umsetzung des Brenner Nordzulaufes

- Bereits bisher waren im Rahmenplan 2021-2026 die erforderlichen Mittel zur Planung der Projekte am Brenner Nordzulauf enthalten. Dies betrifft:
 - Abschnitt Kundl/Radfeld – Schafftenau
 - Abschnitt Schafftenau - Staatsgrenze (Gemeinsamer Planungsraum mit Deutschland)
- Im vergangenen Jahr gab es bei beiden Abschnitten wesentliche Fortschritte, die für eine Aufnahme von finanziellen Mitteln für die bauliche Umsetzung sprechen:
 - Die Umweltverträglichkeitsprüfung am Abschnitt Kundl/Radfeld - Schafftenau ist in der finalen Phase, ein positiver UVP-Bescheid wird in den nächsten Monaten erwartet. Der Start der Baumaßnahmen ist für 2023 vorgesehen. Ohne Aufnahme des Bauprojektes in den Rahmenplan würde somit das Projekt aus finanziellen Gründen verzögert werden.
 - Für den grenzüberschreitenden Abschnitt Schafftenau – Staatsgrenze (- Ostermünchen DE) ist im April 2021 die Trassenauswahl erfolgt. Eine Aufnahme des Bauprojekts inkl. Grundeinlösen ist im Rahmenplan 2022-2027 noch nicht erfolgt (aktuell wird von einem Baubeginn 2029 ausgegangen).
 - Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufes ist aus Kapazitätsgründen jedenfalls erforderlich, was durch Zwischenergebnisse von aktuellen trilateralen Verkehrsprognosen (München – Verona) erneut bestätigt wurde. Mit den Neuaufnahmen wird der Anfang der 1990er Jahren gestartete Ausbau des Brenner-Korridors auf österreichischem Staatsgebiet vollendet und die infrastrukturelle Voraussetzung für die – gerade im Bereich der sensiblen Alpenquerung notwendigen – Verlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen.



- **Kirchstetten und Böheimkirchen („Alte Westbahnstrecke“ Wien – St. Pölten)**
 - Herstellung Barrierefreiheit, Verlängerung Bahnsteige, Errichtung ESTW und güterzuglänges Überholgleis in Kirchstetten
- **Neuerrichtung Wachbergtunnel (Loosdorf – Melk)**
 - Errichtung eines Neubautunnels mit 340m Länge inkl. Tunnelausrüstung aufgrund der Notwendigkeit einer Ersatzinvestitionen für den Bestandstunnel, Technikbereiche und Neubaustrecke mit einer Länge von 1060m, Herstellung Lichtraumprofil LPR 1, Erhöhung der Verfügbarkeit der Strecke
- **Timelkam; Neubau Haltestelle (Weststrecke Attnang-Puchheim – Salzburg)**
 - Errichtung Haltestelle Timelkam in verbesserter Lage zum Siedlungsgebiet (Verlegung um 1km Richtung Linz) und Herstellung der Barrierefreiheit, Schaffung der Voraussetzungen für die Migration der Haltestelle in die BFZ Salzburg
- **Kufstein; Errichtung Wendeanlage**
 - Verlängerung Bahnsteige auf 220m, Anpassung Oberbau, Unterbau, Oberleitung, Sicherungstechnik
- **Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau**
 - Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs und Modernisierung der vorhandenen Bahnsteige (inkl. Bahnsteigdächer), Vereinheitlichung der Bahnsteiglängen (420m), Erneuerung der Oberbau-, Unterbau- und Oberleitungsanlagen; Berücksichtigung Standortkonzentration inkl. Instandhaltungs- und Interventionszentrum für den Brenner
- **Imst-Pitztal; Bahnhofsumbau**
 - Herstellung zweier Bahnsteigkanten mit 420m und barrierefreiem Zugang, Erweiterung P&R- und B&R-Anlagen, Errichtung eines fernsteuerbaren Stellwerks
- **Villach Hbf; Bahnhofsumbau**
 - Herstellung der Zielbahnsteiglängen, Neubau Bahnsteigdächer (Lichtraumprofil), Errichtung von Ersatzabstellgleisanlagen, Oberbauoptimierungen, Änderung von Signalstandorten
- **Ried im Innkreis; Bahnhofsumbau**
 - Attraktivierung Personenhalt, Errichtung zweier Inselbahnsteige, Herstellung Barrierefreiheit, Schaffung der Voraussetzungen für die Fernsteuerbarkeit des Bf. Ried, Umbau Gleise und Weichen

Rahmenplan 2022-2027

Weitere Forcierung von Planungsprojekten zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen sowie Verbesserung der Betriebsstabilität

Im Zuge der strategischen Netzplanung werden laufend die aktuellen und zukünftigen Kapazitätsbelastungen sowie die eisenbahn-betriebliche Performance auf den Strecken analysiert.

Um hier entsprechend auf Entwicklungen reagieren zu können, Kapazitätsengpässe zu vermeiden und die Betriebsstabilität zu optimieren, werden die Planungen für die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen rechtzeitig initiiert.

- Neuaufnahmen in den Rahmenplan
 - Planung St. Pölten – Herzogenburg; 2-gleisiger Ausbau
 - Planung Kirchdorf – Micheldorf; 2-gleisiger Ausbau
- Vorziehung der Planung Werndorf - Spielfeld-Straß; zweigleisiger Ausbau
- Neuaufnahme in den Rahmenplan
 - Planung Arlbergtunnel; Geschwindigkeitsanhebung auf 120km/h

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (1/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
B				27,6	230,3	2,2	0,1	1,1	17,4	8,9			0,0	200,4
		Parndorf - Staatsgrenze n. Kittsee; zweigleisiger Ausbau		27,5	202,5			1,1	17,4	8,9				175,1
		AMV221: Parndorf - Staatsgrenze n. Kittsee; zweigleisiger Ausbau, Planung und Bau	4	27,5	202,5			1,1	17,4	8,9				175,1
		Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife		0,1	27,8	2,2	0,1	0,1					0,0	25,3
		PE3036: Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife, Infrastrukturentwicklung und Planung	Planungen	0,1	1,5	1,3	0,1	0,1						
		PEI303: Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife, Bau	2a	0,0	26,3	0,9							0,0	25,3
B/NÖ				83,6	102,3	0,2	1,6	1,6	1,8	1,3	19,5	26,4	33,0	16,9
		Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Erhöhung		32,1	44,6	0,1	0,9	0,7	0,6	0,5	2,5	9,6	18,1	11,6
		AMT005: Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Erhöhung; Planung	Planungen	2,2	3,2	0,1	0,9	0,7	0,6	0,5	0,2	0,2		
		AMU002: Wr. Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Attraktivierung und Erhöhung; Bau	3	29,9	41,5						2,3	9,4	18,1	11,6
		Programm Streckenelektrifizierungen		51,5	57,7	0,1	0,8	0,9	1,1	0,8	17,0	16,8	14,9	5,3
		BAQ015: Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Elektrifizierung, Planung	Planungen	3,4	4,3	0,1	0,8	0,9	1,1	0,8	0,6			
		EE4801: Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf; Elektrifizierung, Bau	3	48,1	53,4						16,4	16,8	14,9	5,3
B/ST				204,5	235,3		0,6	3,1	4,0	5,0	30,3	82,8	79,4	30,1
		Programm Streckenelektrifizierungen		204,5	235,3		0,6	3,1	4,0	5,0	30,3	82,8	79,4	30,1
		AMR002: Staatsgrenze nächst Jennersdorf - Graz Ostbf; Elektrifizierung, Planung	Planungen	10,3	11,0		0,6	3,1	4,0	1,0	1,9	0,1	0,1	0,1
		BAT007: Staatsgrenze nächst Jennersdorf - Graz Ostbf; Elektrifizierung, Bau	4	194,2	224,2					3,9	28,4	82,6	79,3	30,0
K				527,7	1 974,7	1 230,7	179,2	171,7	176,9	90,5	35,6	26,1	26,9	37,1
		Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen		12,2	70,2	21,2	36,8	12,1	0,0					
		BA3045: Rosenbach - Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen, Planung	Planungen	0,5	4,9	3,6	0,8	0,4	0,0					
		PEO302: Karawankentunnel; sicherheitstechn. Maßnahmen (Erfüllung EisbAV), Bau	1	11,7	65,3	17,6	36,0	11,7						
		Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)		351,3	1 641,5	1 168,6	121,6	124,4	145,4	61,4	18,5	1,7		
		Villach Hbf; Bahnhofsumbau		53,5	53,7		0,2	2,1	22,7	16,4	7,6	4,7		
		NAV701: Villach Hbf; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	2,2	2,5		0,2	1,1	1,1					
		NAW701: Villach Hbf; Bahnhofsumbau, Bau	4	51,3	51,3			1,0	21,6	16,4	7,6	4,7		
		Arnoldstein; Bahnhofsumbau		14,0	28,3	7,3	7,0	8,2	0,4	2,1	3,3			
		SAR747: Arnoldstein; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	0,8	1,7	0,5	0,4	0,2	0,4	0,2	0,0			
		SAT704: Arnoldstein; Bahnhofsumbau, Bau	4	13,2	26,6	6,7	6,7	8,0		2,0	3,2			

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (2/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff	
Villach Süd; CCT-Fürnitz; Umbau Güterumschlagzentrum					54,8	99,3	8,6	0,5	0,9	6,5	4,3	17,6	24,9	36,0	
		PE2006: Villach Süd; Cargo Combi Terminal (CCT) Fürnitz, Umbau Güterumschlagzentrum, Planung	Planungen	1,0	9,6	8,6		0,5	0,5						
		PE3315: Villach Süd; Cargo Combi Terminal (CCT) Fürnitz, Umbau Güterumschlagzentrum, Bau	4	53,7	89,8				0,4	6,5	4,3	17,6	24,9	36,0	
St.Veit a.d. Glan - Villach Hbf; Attraktivierung Ossiacherseebahn					6,1	7,2					1,9	2,1	2,0	1,1	
		AMW014: St.Veit a.d. Glan - Villach Hbf; Attraktivierung Ossiacherseebahn, Planung	Planungen	6,1	7,2						1,9	2,1	2,0	1,1	
Programm Streckenelektrifizierungen					35,9	74,4	25,1	13,5	24,3	7,5	4,0				
		AMS001: Klagenfurt Hbf - Weizelsdorf; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Planung	Planungen	0,3	2,5	1,8	0,4	0,2	0,1	0,0					
		AMU001: Klagenfurt Hbf - Weizelsdorf; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Bau	1	35,5	48,4	0,4	12,5	24,1	7,4	4,0					
		SAR745: Arnoldstein - Hermagor; Elektrifizierung, Bau	2a		23,5	22,9	0,6								
K/ST					714,3	2 736,6	1 791,0	231,3	233,2	196,8	186,4	65,4	19,8	12,7	0,0
		Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)		714,3	2 736,6	1 791,0	231,3	233,2	196,8	186,4	65,4	19,8	12,7	0,0	
NÖ					2340,0	5222,3	588,8	220,3	279,7	352,8	370,1	420,6	466,7	450,0	2073,2
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen					96,7	182,6	10,0	27,8	34,5	34,2	14,6	5,5	1,8	6,2	48,1
		PEF015: Unter Purkersdorf und Purkersdorf Zentrum; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	0,0	1,8	1,6	0,2	0,0							
		FWJ175: Unter Purkersdorf; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	1	26,6	54,8	7,2	21,1	25,1	1,5						
		PEF319: Purkersdorf Zentrum; Hast, Bau	3	9,9	9,9				1,0	5,7	3,2				
		PEJ001: Tullnerbach-Pressbaum – Böheimkirchen; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen, Planung	Planungen	5,3	6,9	1,3	0,4			0,7	1,7	1,8	1,1		
		BAQ009: Tullnerbach-Pressbaum; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	2a	49,8	56,0		6,2	9,4	31,7	8,2	0,5				
		PE1303: Kirchstetten und Böheimkirchen; Bahnhofsumbau (Phase 2) inkl. ESTW, Bau	3	5,1	53,1								5,1	48,1	
Loosdorf - Melk; Neuerrichtung Wachbergtunnel I					29,9	42,8		0,2	0,3	0,5	0,4	0,2	2,9	25,5	12,8
		AMU301: Loosdorf - Melk; Neuerrichtung Wachbergtunnel I, Planung	Planungen	1,6	1,7		0,2	0,3	0,5	0,4	0,2	0,1			
		AMC301: Loosdorf - Melk; Neuerrichtung Wachbergtunnel I, Bau	4	28,3	41,1							2,8	25,5	12,8	
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie					134,2	480,4	311,3	35,0	38,7	55,7	27,8	10,7	1,3	0,0	0,0
		PE0051: Wien Blumental - Münchendorf; Planung	Planungen		4,7	4,7									
		PE0053: Bf.Münchendorf, Bf-Umbau, Planung	Planungen		3,3	3,3									
		PE3311: Wien Blumental (a) - Münchendorf (e); 2-gleisiger Ausbau, Bau	1	6,2	263,4	255,2	2,0	0,4	2,5	2,9	0,4	0,0	0,0	0,0	
		PE0055: Münchendorf - Ebreichsdorf; Planung	Planungen		2,4	2,4	0,0								
		PE2003: Ebreichsdorf; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen		6,1	6,0	0,1								
		PE2004: Ebreichsdorf - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen		3,1	3,1									
		NA3311: Münchendorf (a) - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau, Bau	1	128,0	197,4	36,6	32,9	38,3	53,2	24,9	10,3	1,3			

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (3/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
		Wampersdorf - Wiener Neustadt; Streckenattraktivierung		55,6	86,9	27,9	2,7	11,1	15,9	16,4	6,9	3,7	1,7	0,7
		AMQ010: Wampersdorf - Wiener Neustadt Hbf; Streckenattraktivierung, Planung	Planungen	0,6	3,7	2,7	0,4	0,4	0,2	0,0	0,0			
		BAW301: Wampersdorf - Wiener Neustadt Hbf; Streckenattraktivierung, Bau	2a	55,0	83,2	25,2	2,3	10,8	15,7	16,3	6,8	3,7	1,7	0,7
		Ebenfurth; Errichtung Schleife		173,8	224,7	0,9	3,0	4,6	15,1	29,7	33,2	51,1	40,1	47,0
		BAH030: Ebenfurth; Errichtung Schleife, Planung	Planungen	6,4	10,2	0,9	3,0	3,0	2,3	0,8	0,4			
		BAT305: Ebenfurth; Errichtung Schleife, Bau	3	167,4	214,5		0,1	1,6	12,8	28,9	32,8	51,1	40,1	47,0
		Wr. Neustadt - Gloggnitz; Streckenattraktivierung		69,0	125,4	27,4	29,0	16,8	20,9	2,0	9,5	13,9	5,9	
		BAR304: Wiener Neustadt Hbf - Gloggnitz; Streckenattraktivierung, Planung	Planungen	0,6	1,4		0,7	0,5	0,1					
		BAN304: Wiener Neustadt Hbf - Gloggnitz; Streckenattraktivierung, Bau	4	65,7	65,7			13,7	20,8	2,0	9,5	13,9	5,9	
		AMP001: Ternitz; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Planung	Planungen		1,8	1,8								
		AMR001: Ternitz; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	2a	2,6	56,5	25,6	28,3	2,6						
		Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten		124,9	128,9	0,7	3,3	13,2	45,7	56,6	9,4			
		BAS014: Himberg; Attraktivierung und Funktionserweiterung inkl. ESTW, Planung	Planungen	0,0	0,8	0,5	0,3	0,0						
		BAT016: Himberg; Attraktivierung und Funktionserweiterung inkl. ESTW, Bau	2a	44,1	45,6		1,5	8,8	15,9	17,0	2,4			
		AMV003: Gramatneusiedl, Attraktivierung und Funktionserweiterung; Planung	Planungen	0,6	2,1	0,2	1,3	0,6						
		AMW002: Gramatneusiedl, Attraktivierung und Funktionserweiterung; Bau	4	80,2	80,3		0,2	3,8	29,7	39,6	7,0			
		Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke		182,5	1 643,0	1,8	1,1	9,8	12,6	14,3	29,1	58,9	57,8	1 457,6
		AMP002: Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke, UVP, Genehmigungsplanung	Planungen	29,1	32,8	1,8	1,1	8,5	8,7	5,9	2,4	1,9	1,7	0,9
		AMW003: Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke, Planung und strategische Grundeinlöse	Planungen	50,2	58,1			1,2	3,9	8,5	16,9	10,8	8,8	7,9
		AMV202: Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke, Bau	4	103,2	1 552,1						9,8	46,1	47,3	1 448,9
		Ausbau Marchegger Ast		161,5	427,8	154,7	91,0	71,0	40,0	34,5	11,5	2,8	1,6	20,6
		BAI305: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau, Bereich NÖ, Bau	2a	161,5	427,8	154,7	91,0	71,0	40,0	34,5	11,5	2,8	1,6	20,6
		Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke		596,2	986,6	17,7	9,2	39,1	45,0	59,3	125,7	157,4	169,7	363,5
		BA5003: Wien Süßenbrunn (e) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal, Streckenausbau, Planung	Planungen	6,4	28,9	15,8	6,8	4,1	2,3					
		PEJ307: Wien Süßenbrunn (e) - Gänserndorf (e); Streckenausbau, Bau	2a	217,9	222,2	1,9	2,4	34,8	40,6	33,6	79,9	16,5	12,4	
		PEN303: Gänserndorf (a) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal; Streckenausbau, Bau	3	372,0	735,4			0,1	2,1	25,7	45,8	140,9	157,3	363,5
		Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau		123,5	127,2			1,6	4,4	8,9	27,8	38,7	42,1	3,7
		AMB001: Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Anbindung Horn, selektiv 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	10,7	10,7			1,6	4,4	4,5	0,3			
		BAV011: Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Anbindung Horn, selektiv 2-gleisiger Ausbau, Bau	4	112,8	116,5					4,5	27,5	38,7	42,1	3,7
		Tulln - Tullnerfeld; 2-gleisiger Ausbau		11,1	11,1			1,9	3,5	3,1	2,6			
		AMB002: Tulln - Tullnerfeld; 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	11,1	11,1			1,9	3,5	3,1	2,6			

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (4/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
Herzogenburg		St.Pölten Hbf; 2-gleisiger Ausbau		5,1	5,1					0,5	2,0	1,8	0,8	
		AMA304: Herzogenburg - St. Pölten Hbf; zweigleisiger Ausbau (Modul 2), Planung	Planungen	5,1	5,1					0,5	2,0	1,8	0,8	
Wien Zvbf - Felixdorf (Innere Aspangbahn); Qualitätssicherung und Attraktivierung				0,6	8,9								0,6	8,3
		AMU010: Wien Zvbf - Felixdorf (Innere Aspangbahn); Qualitätssicherung, Attraktivierung, Elektrifizierung, Planung	Planungen	0,6	8,9								0,6	8,3
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr				227,7	233,8	0,1	0,9	3,7	8,3	69,5	67,2	54,9	24,2	5,1
		AMU209: Südbahn; Nahverkehr, Bahnsteigerlängerungen; Planung	Planungen	13,2	14,2	0,1	0,9	3,4	3,0	2,9	2,0	1,3	0,6	
		AMU212: Südbahn; Nahverkehr, Bahnsteigerlängerungen; Bau	4	197,7	197,7			0,3	5,3	65,4	60,5	48,1	18,1	
		AMV005: Stockerau - Retz; selektiv 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	7,9	9,9					0,6	2,4	2,4	2,5	1,9
		AM3309: Wolkersdorf - Laa a.d.Thaya; selektiv 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	8,9	12,1					0,6	2,3	3,0	3,1	3,1
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen				249,1	331,0	8,0	13,4	32,6	35,3	30,0	55,6	49,8	45,9	60,4
		AMS050: St. Pölten - Traisen - Hainfeld/Freiland (Traisentalbahn); Attraktivierung	Progr.	39,5	43,4	0,2	3,7	1,1	1,3	5,6	15,3	15,8	0,4	
		AMS052: Bad Fischau-Brunn (e) - Puchberg am Schneeberg (Puchbergerbahn); Attraktivierung	Progr.	63,1	91,2	7,1	6,0	13,0	13,0	6,1	8,8	3,7	18,5	15,1
		AMS055: Pöchlarn - Scheibbs (Erlaufalbahn); Attraktivierung	Progr.	68,2	86,9		1,2	1,8	2,2	5,4	17,0	18,0	23,9	17,5
		AMS071: Hadersdorf am Kamp - Sigmundsherberg (KamptalBahn); Attraktivierung	Progr.	78,3	109,5	0,7	2,5	16,6	18,8	12,9	14,5	12,3	3,2	27,9
Programm Streckenelektrifizierungen				98,6	176,3	28,4	3,8	0,8	15,7	2,7	23,9	27,7	27,9	45,5
		EEF803: Gänsemdorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Planung	Planungen	0,1	5,1	4,8	0,2	0,1	0,1					
		BAS013: Gänsemdorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Bau	1	17,1	44,2	23,6	3,6	0,7	15,6	0,8				
		AMV050: St. Pölten - Traisen - Hainfeld/Freiland; Streckenelektrifizierung	3	44,9	44,9				0,1	0,2	22,1	22,5		
		AMV055: Pöchlarn - Scheibbs; Streckenelektrifizierung	3	18,1	44,4					1,2	1,2	0,2	15,6	26,2
		EEF804: Herzogenburg - Krems a.d. Donau; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Planung	Planungen	1,1	1,1					0,6	0,6			
		EEH804: Herzogenburg - Krems a.d. Donau; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung, Bau	3	17,3	36,5							5,0	12,2	19,2
NÖ/OÖ				30,1	62,5					1,1	2,3	7,0	19,6	32,4
Programm Streckenelektrifizierungen				30,1	62,5					1,1	2,3	7,0	19,6	32,4
		AMV057: St. Valentin - St.Nikola-Struden; Streckenelektrifizierung	4	30,1	62,5					1,1	2,3	7,0	19,6	32,4
NÖ/ST				1 563,4	3 801,6	1 709,9	320,8	301,2	313,5	293,7	171,6	201,4	282,1	207,4
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)				1 497,7	3 697,1	1 671,1	320,8	299,5	311,2	239,6	164,0	201,4	282,1	207,4
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke				65,7	104,5	38,8		1,7	2,3	54,1	7,6			
		AMJ313: Gloggnitz - Mürzzuschlag; Erneuerung Bestandsstrecke (Phase 3)	1	65,7	104,5	38,8		1,7	2,3	54,1	7,6			

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (5/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
NÖ/W		Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau		152,2	1 213,3	0,6	3,2	5,5	5,5	10,0	17,8	36,4	77,0	1 064,2
		BAR020: Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau, Planung und strategische Grundeinlöse	Planungen	34,2	43,7	0,6	3,2	5,5	5,5	10,0	8,5	2,6	2,2	5,6
		BAS004: Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau, Bau	3	117,9	1169,7						9,3	33,9	74,8	1051,7
		Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)		25,7	276,5	247,2	3,6	1,4	1,9	10,7	10,7	0,7	0,4	
	PE0057: Terminal Wien Inzersdorf; Planung	Planungen	0,2	11,9	11,6	0,1	0,2							
	PE7970: Terminal Inzersdorf; (Phase 1) Bau	1	5,2	244,3	235,6	3,5	1,2	1,5	2,5					
	PEJ308: Terminal Inzersdorf; (Phase 2) Bau	2b	20,4	20,4				0,4	8,2	10,7	0,7	0,4		
	Ausbau Marchegger Ast		0,5	16,1	15,2	0,4	0,3	0,2						
	PEF013: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung, Planung	Planungen	0,5	16,1	15,2	0,4	0,3	0,2						
	Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr		70,7	78,5	0,1	0,8	1,2	23,8	8,9	10,9	8,2	17,7	6,9	
	AMU213: Nordwestbahn; Nahverkehr, Bahnsteigverlängerungen, Planung	Planungen	0,1	1,0	0,1	0,8	0,1							
	AMU211: Nordwestbahn; Nahverkehr, Bahnsteigverlängerungen, Bau	4	70,6	77,5			1,1	23,8	8,9	10,9	8,2	17,7	6,9	
OÖ		Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau		160,7	381,6	2,9	2,5	1,8	4,5	11,6	35,8	43,8	63,2	215,5
		BA2304: Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Mittellage; Durchbindung 4-gleisige Westbahn, Planung	Planungen	2,0	7,4	2,9	2,5	1,4	0,6					
		AMV001: Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Mittellage; Durchbindung 4-gl. Westbahn inkl. NVK Franckviertel, Bau	3	158,7	374,1			0,4	3,9	11,6	35,8	43,8	63,2	215,5
		Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau		871,3	1 218,8	167,4	77,1	78,0	152,7	176,7	173,7	181,8	108,4	103,1
		PE3035: Linz Hbf; Westseite (Bereich Autobahnring), Planung	Planungen		3,5	3,5								
		PEI304: Linz Hbf, Westseite (Bereich Autobahnring); Bau	1	134,3	239,4	74,1	29,6	22,1	23,5	23,1	23,6	21,2	20,7	1,4
		2260: Linz - Jetzing; 4-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	14,8	52,5	31,0	6,7	3,0	2,2	2,4	2,4	4,7	0,1	
		2250: Jetzing - Marchtrenk; 4-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	72,8	136,0	41,4	21,5	18,1	4,5	12,7	16,5	13,8	7,2	0,4
		NAA250: Linz - Marchtrenk (a); 4-gleisiger Ausbau, Bau	2a	416,9	510,4	0,9	7,0	7,3	75,1	94,6	83,4	98,6	57,9	85,6
		2240: Marchtrenk - Wels Fbf - Wels Hbf; 4-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	30,9	57,3	16,2	9,9	7,5	7,0	6,3	4,1	5,0	0,9	0,2
	NAA241: Marchtrenk (e) - Wels Fbf - Wels Hbf; 4-gleisiger Ausbau, Bau	2a	201,6	219,7	0,4	2,4	20,0	40,4	37,5	43,6	38,5	21,5	15,4	
	Wels Vbf; Terminal		37,2	38,8	0,9	0,7	0,7	6,9	13,1	7,3	9,2			
	BAN002: Wels Vbf; Terminal, Planung	Planungen	1,0	2,1	0,4	0,7	0,6	0,3	0,0	0,1	0,0			
	NAN002: Wels Vbf; Terminal, Bau	3	36,1	36,7	0,5	0,0	0,1	6,6	13,0	7,3	9,2			
	Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke		9,4	9,8		0,5	0,5	2,7	5,5	0,8				
	BAW315: Timelkam; Neubau Haltestelle, Planung	Planungen	0,5	0,9		0,5	0,5							
	PEH315: Timelkam; Neubau Haltestelle, Bau	3	8,9	8,9				2,7	5,5	0,8				

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (6/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
	Linz - Selzthal;	selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten		105,0	265,3	1,9	3,9	2,8	7,7	12,5	22,7	35,5	23,9	154,5
		AMP004: Ansfelden - Nettingsdorf; Errichtung Haltestelle Kremsdorf, Planung	Planungen	0,2	0,2				0,1	0,1				
		AMR003: Ansfelden - Nettingsdorf; Errichtung Haltestelle Kremsdorf, Bau	4	7,0	7,0						2,3	3,5	1,2	
		BAL005: Nettingsdorf - Rohr-Bad Hall; 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	12,8	12,8				4,2	4,3	4,4			
		BAL006: Kirchdorf a.d. Krems - Micheldorf (km 56.700); 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	7,5	8,3						1,7	3,4	2,3	0,8
		AMT010: Micheldorf; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Planung	Planungen	0,7	3,2	0,7	1,8	0,7						
		BAP015: Klaus; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Planung	Planungen	0,2	0,3	0,0	0,1	0,1	0,1					
		PEK306: Klaus; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	2b	11,4	11,4				1,0	4,3	5,4	0,7		
		BAS009: Hinterstoder - Pießling-Vorderstoder; 2-gleisiger Ausbau, Planung	Planungen	8,0	11,5	1,2	2,1	1,9	2,2	2,3	1,2	0,3	0,1	0,2
		BAT002: Hinterstoder - Pießling-Vorderstoder; 2-gleisiger Ausbau, Bau	3	38,6	192,1					0,8	0,8	17,9	19,2	153,5
		BAP017: Windischgarsten; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Planung	Planungen	0,4	0,4			0,1	0,1	0,1	0,1			
		BAN003: Windischgarsten; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	3	18,3	18,3					0,6	6,9	9,7	1,1	
	Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung			22,4	70,6	31,6	16,5	16,0	6,4					
		AMQ001: Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung, Planung	Planungen	0,3	3,4	1,6	1,6	0,3						
		AMT001: Linz Hbf - Summerau; Attraktivierung, Bau	2b	22,2	67,1	30,1	14,9	15,8	6,4					
	Ried im Innkreis; Bahnhofsumbau			39,1	39,7			0,1	0,6	1,2	12,4	12,6	12,3	0,6
		BAT014: Ried im Innkreis; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	1,3	1,3			0,1	0,6	0,6				
		BAN011: Ried im Innkreis; Bahnhofsumbau, Bau	4	37,8	38,4					0,5	12,4	12,6	12,3	0,6
	Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung			130,2	167,9	14,4	4,5	16,6	15,6	17,3	25,1	30,9	24,7	18,7
		BAP023: Braunau am Inn; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	1,8	2,6	0,2	0,5	1,0	0,9					
		BAQ018: Braunau am Inn; Bahnhofsumbau, Bau	4	31,6	46,1	13,4	1,0		3,3	8,9	12,6	6,8		
		BAV107: Friedburg (a) - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung, Planung	Planungen	5,6	7,0	0,7	0,7	1,1	2,1	2,2	0,2			
		BAP007: Friedburg (a) - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung, Bau	4	91,2	112,1	0,0	2,2	14,6	9,4	6,2	12,3	24,1	24,7	18,7
	Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen			147,7	205,9	7,5	9,7	12,1	18,0	26,1	29,6	32,4	29,6	41,0
		AMS075: Attnang-Puchheim - Schärding (Hausruckbahn); Attraktivierung	Progr.	49,5	73,7	2,9	1,9	1,5	2,7	10,4	9,8	11,2	14,0	19,3
		AMS077: Wels Hbf - Grünau im Almtal (Almtalbahn); Attraktivierung	Progr.	43,3	56,3	2,1	4,9	7,7	11,3	8,1	5,9	6,6	3,8	6,0
		AMS079: Linz Urfahr - Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn); Attraktivierung	Progr.	54,8	75,9	2,5	2,8	2,9	4,0	7,6	13,9	14,5	11,9	15,7
	Programm Streckenelektrifizierungen			72,6	114,6			0,7	10,9	18,2	8,4	18,9	15,5	42,1
		AMV076: Neumarkt-Kallham - Braunau am Inn (a); Streckenelektrifizierung	4	33,4	75,4					1,4	3,5	13,0	15,5	42,1
		BAP008: Friedburg (a) - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Streckenelektrifizierung	4	39,2	39,2			0,7	10,9	16,8	4,9	5,9		
	Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS			37,2	37,8		0,6	0,7	3,1	6,7	11,8	14,4	0,6	
		BAP022: Linz Vbf; Nachrüstung Zielgleisbremsen und ARKOS, Planung	Planungen	1,2	1,8		0,6	0,7	0,5					
		BAQ017: Linz Vbf; Nachrüstung Zielgleisbremsen und ARKOS, Bau	3	36,0	36,0				2,6	6,7	11,8	14,4	0,6	
OÖ/S				2,6	23,3	4,3	16,5	2,6						
	Programm Streckenelektrifizierungen			2,6	23,3	4,3	16,5	2,6						
		BAM006: Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg; Elektrifizierung sowie Attraktivierung Bf. Friedburg, Planung	Planungen	0,0	1,6	1,6	0,0	0,0						
		BAN106: Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg; Elektrifizierung sowie Attraktivierung Bf. Friedburg, Bau	1	2,5	21,7	2,7	16,5	2,5						

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (7/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land OÖ/ST	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
		Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten		130,3	262,7	49,7	12,0	37,4	16,7	8,1	17,0	19,4	31,6	70,8
		ISO603: Spital am Pyhm - Ardning; Erneuerung Bosrucktunnel, Bau	1	23,9	54,5	28,5	2,1	20,2	3,7					
		BAH001: Bosrucktunnel; Neubau, Planung (Phase 1)	Planungen	11,9	11,9					1,0	4,7	4,3	1,9	
		BAH002: Bosrucktunnel; Neubau, Planung (Phase 2)	Planungen	7,0	23,6							1,0	6,0	16,5
		Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning; Modernisierung		87,5	172,7	21,1	9,8	17,2	13,1	7,1	12,3	14,1	23,7	54,2
		BAM004: Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim; Modernisierung inkl Fernbedienbetrieb, Planung	Planungen	2,9	5,7	2,2	0,5	0,7	0,7	0,9	0,6	0,2		
		BAN009: Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim; Modernisierung inkl Fernbedienbetrieb, Bau	4	84,6	167,0	18,9	9,3	16,5	12,4	6,3	11,8	13,9	23,7	54,2
S				119,5	294,7	100,0	39,7	36,4	17,5	25,1	14,9	11,7	13,8	35,5
		Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke		35,6	113,2	56,9	20,7	15,7	4,7	8,5	3,1	0,9	2,7	
		PE4001: Straßwalchen - Salzburg Hbf; Nahverkehrsusbau, Planung	Planungen	3,6	10,5	6,2	0,7	0,0				0,9	2,7	
		NAC231: Steindorf bei Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf; 3-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten, Bau	1	5,8	59,9	38,5	15,6	5,8						
		AMP005: Steindorf bei Straßwalchen - Salzburg Hbf; Kapazitätsoptimierung, Planung	Planungen		0,6	0,6								
		AMR004: Steindorf bei Straßwalchen - Salzburg Hbf; Kapazitätsoptimierung, Bau	1	0,9	14,4	9,7	3,8	0,9						
		PEK307: Seekirchen Süd; Errichtung Haltestelle inkl. Überleitstelle + Blockstelle, Bau	2a	25,3	27,8	1,9	0,6	9,0	4,7	8,5	3,1			
		Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke		71,1	142,1	26,8	8,7	9,3	11,5	16,6	11,8	10,8	11,1	35,5
		2230: Steindorf bei Straßwalchen - Salzburg; Neubaustrecke, Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehmigung	Planungen	0,4	28,5	26,1	2,0	0,4	0,0	0,0				
		NAA230: Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke, Planung	Planungen	27,2	34,6	0,7	6,7	7,6	8,8	9,8	1,1			
		NAB230: Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke, Grundeinlöse	Planungen	43,5	79,0			1,3	2,6	6,8	10,7	10,8	11,1	35,5
		Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg		12,8	39,4	16,2	10,3	11,5	1,3					
		AMM306: Golling-Abtenau - Sulzau; Linienverbesserung Bereich Pass Lueg (Phase 1), Planung und Bau	1	12,8	39,4	16,2	10,3	11,5	1,3					
S/ST				143,6	150,3	0,0	0,9	6,7	21,6	29,9	30,4	33,7	21,3	5,7
		Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal		143,6	150,3	0,0	0,9	6,7	21,6	29,9	30,4	33,7	21,3	5,7
		AMT007: Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal, Planung	Planungen	9,1	10,0	0,0	0,9	4,4	3,5	0,9	0,2	0,1	0,1	
		AMU005: Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal, Bau	3	134,5	140,2			2,3	18,1	29,1	30,3	33,6	21,1	5,7
ST				856,5	2046,2	1027,1	120,2	171,7	199,7	213,8	154,8	71,6	44,9	42,3
		Mürzzuschlag - Bruck a.d.Mur; Bahnhofsumbauten		44,2	50,4	1,7	4,4	12,2	27,2	4,8				
		BAR010: Wartberg im Mürztal; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Planung	Planungen	0,0	1,3	1,3	0,0	0,0						
		PEL310: Wartberg im Mürztal; Bahnhofsumbau inkl. ESTW, Bau	2b	44,2	49,1	0,5	4,4	12,2	27,2	4,8				

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (8/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
		Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten		119,1	220,1	84,7	16,3	14,9	8,4	15,2	45,8	25,1	9,7	
		PE8005: Bruck a.d.Mur - Graz; Bahnhofsumbauten, Infrastrukturentwicklung und Planung	Planungen	6,0	14,9	7,6	1,2	2,0	2,9	0,7	0,5			
		BAP010: Mixnitz-Bärenschützklamm; Bahnhofsumbau, Bau	3	51,1	51,1				1,7	5,2	32,8	11,3		
		PE0302: Frohnleiten; Bahnhofsumbau, Bau	1		72,7	72,3	0,4							
		PE0303: Peggau-Deutschfeistritz; Bahnhofsumbau (Phase 2), Bau	1	18,2	37,6	4,7	14,7	12,9	3,9	1,4				
		BAP004: Gratwein-Gratkorn; Bahnhofsumbau, Bau	3	43,9	43,9					7,9	12,5	13,8	9,7	
		Werndorf - Spielfeld-Straß; 2-gleisiger Ausbau		19,4	19,4			1,6	1,7	4,4	6,7	5,1		
		NA7770: Werndorf - Spielfeld-Straß; zweigleisiger Ausbau; Planung (Phase 2)	Planungen	19,4	19,4			1,6	1,7	4,4	6,7	5,1		
		Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)		156,8	1 068,3	885,3	16,8	30,5	55,9	51,5	16,5	2,4		9,3
		Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau		51,1	102,1	35,1	15,9	20,5	15,0	11,3	4,3			
		NAN701: Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau (Modul 1); Bau	2a	51,1	102,1	35,1	15,9	20,5	15,0	11,3	4,3			
		Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn		300,5	386,2	19,7	65,9	71,3	69,4	93,3	56,6	10,0	0,0	0,0
		NAN702: Feldkirchen - Weitendorf (Flughafenast); Stufe 1, Bau	1	300,5	386,2	19,7	65,9	71,3	69,4	93,3	56,6	10,0	0,0	0,0
		Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung Hst. Raaba		45,3	46,7	0,5	0,8	3,1	12,3	16,5	10,9	2,5		
		SAR698: Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung Hst. Raaba, Planung	Planungen	0,5	1,8	0,5	0,8	0,4	0,1					
		SAT601: Messendorf; Bahnhofsumbau inkl ESTW und Adaptierung Hst. Raaba, Bau	3	44,9	44,9			2,7	12,2	16,5	10,9	2,5		
		Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen		93,8	126,8			17,4	8,5	13,4	4,2	15,0	35,2	33,0
		AMS047: Fehring - Friedberg (Themenbahn); Attraktivierung	Progr.	43,3	57,5			15,4	5,3	5,5	1,1	4,4	11,7	14,2
		AMS091: Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg (Radkersburgerbahn); Attraktivierung	Progr.	50,5	69,3			2,1	3,2	8,0	3,1	10,7	23,5	18,8
		Programm Streckenelektrifizierungen		26,2	26,2			0,2	1,4	3,3	9,8	11,5		
		BAV010: Zeltweg - Pöls; Streckenelektrifizierung	4	26,2	26,2			0,2	1,4	3,3	9,8	11,5		
T				2 941,2	7 896,0	1 582,1	214,7	466,1	486,2	342,9	381,7	500,4	764,0	3 158,0
		Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf		606,3	2 592,7	22,6	10,6	14,0	62,0	64,9	101,4	166,7	197,3	1 953,2
		BR7000: Staatsgrenze n. Kufstein - Schaftebau, viergleisiger Ausbau; Trassenauswahlverfahren	Planungen		5,0	4,0	1,0							
		BR7001: Staatsgrenze n. Kufstein - Schaftebau, viergleisiger Ausbau; Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehm., Strat. Grundeinlöse	Planungen	14,8	15,5		0,7	2,8	4,0	3,8	2,9	1,0	0,3	
		BR7002: Staatsgrenze n. Kufstein - Schaftebau, viergleisiger Ausbau; Planung	Planungen	12,7	23,8						0,6	5,5	6,6	11,1
		BR6100: Schaftebau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Strategische Grundeinlöse	Planungen		3,1	2,5	0,6							
		BR6001: Schaftebau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehmigung	Planungen	0,4	19,0	15,9	2,8	0,4						
		BR6002: Schaftebau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Planung und Errichtung Rohbaustollen Angath	2a	101,8	107,6	0,3	5,6	10,0	43,4	39,1	9,3			
		BR6003: Schaftebau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Grundeinlöse	Planungen	32,0	53,7		0,0	0,8	6,5	6,6	8,1	6,0	4,1	21,6
		BR6004: Schaftebau - Knoten Radfeld, viergleisiger Ausbau; Bau	2b	444,6	2 365,1				8,1	15,6	80,5	154,3	186,2	1 920,5

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (9/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
		Wörgl; Terminal, Ausbau und Errichtung Stammgleis Kundl		19,9	42,5	22,7			0,5	4,6	10,1	4,7		
		BAI310: Wörgl; Terminal, Ausbau ROLA und Planung Stammgleis Kundl	1		20,2	20,2								
		AMT310: Wörgl; Terminal, Stammgleis Kundl, Bau	3	19,9	22,3	2,4			0,5	4,6	10,1	4,7		
		Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen		26,6	45,3	11,0	7,7	0,5	2,2	7,6	0,8	4,1	11,3	
		BAJ002: Großraum Innsbruck; Errichtung zusätzl. Haltestellen, Planung	Planungen	0,0	1,6	1,2	0,3		0,0					
		BAU003: Großraum Innsbruck; Errichtung zusätzl. Haltestellen (Phase 1), Bau	3	0,5	17,7	9,8	7,4	0,5						
		BAU023: Großraum Innsbruck; Errichtung zusätzl. Haltestellen (Phase 2), Bau	3	26,0	26,0				2,1	7,6	0,8	4,1	11,3	
		Kufstein; Errichtung Wendeanlage		17,1	17,6	0,2	0,3	1,0	10,6	5,5				
		AMT203: Kufstein; Errichtung Wendeanlage, Planung	Planungen		0,5	0,2	0,3							
		AMT303: Kufstein; Errichtung Wendeanlage, Bau	4	17,1	17,1			1,0	10,6	5,5				
		Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau		74,9	122,4				0,5	0,8	9,2	36,7	27,7	47,4
		AMQ004: Innsbruck Hbf; Erweiterung Abstellanlage und Errichtung SEV-Anlage, Planung	Planungen	0,4	0,4					0,3	0,1			
		AMS004: Innsbruck Hbf; Erweiterung Abstellanlage und Errichtung SEV-Anlage, Bau	4	26,9	26,9						8,9	13,8	4,2	
		AMW017: Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	1,3	1,3				0,5	0,5	0,2			
		BAU004: Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau, Bau	4	46,4	93,8							22,9	23,5	47,4
		Brenner-Basistunnel		2 094,7	4 783,3	1 394,1	176,0	443,7	394,3	248,6	255,8	250,7	501,4	1 118,5
		Innsbruck - Landeck; Kapazitätsoptimierung Tiroler Oberland		6,7	6,8		0,1	2,0	2,0	2,1	0,7			
		AMU009: Innsbruck - Landeck; Kapazitätsoptimierung Tiroler Oberland, Planung	Planungen	6,7	6,8		0,1	2,0	2,0	2,1	0,7			
		Imst-Pitztal, Bahnhofsumbau		43,6	82,5				1,1	1,6	0,2	17,2	23,5	38,9
		AMW016: Imst-Pitztal; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	2,9	2,9				1,1	1,6	0,2			
		AMZ102: Imst-Pitztal; Bahnhofsumbau, Bau	4	40,7	79,5							17,2	23,5	38,9
		Schönwies, Bahnhofsumbau		21,8	22,3	0,1	0,4	0,3	12,8	7,1	1,7			
		AMT008: Schönwies; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	0,3	0,8	0,1	0,4	0,3						
		AMZ103: Schönwies; Bahnhofsumbau, Bau	4	21,5	21,5				12,8	7,1	1,7			
		Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)		4,7	155,7	131,4	19,6	4,5	0,2					
		BAO014: Osttirol; nahverkehrsgerechter Ausbau gemäß Vertrag, Planung	Planungen		3,7	2,8	0,9							
		BAQ104: Osttirol; nahverkehrsgerechter Ausbau gemäß Vertrag (Phase 1), Bau	3	4,7	66,6	43,3	18,6	4,5	0,2					
		PE5306: Vorhaben gem. Tiroler Vertrag	Progr.		85,4	85,3	0,1							
		Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS		24,8	24,8						1,7	20,3	2,8	
		BAM005: Hall in Tirol; Nachrüstung Zielgleisbremsen und ARKOS, Planung	Planungen	1,7	1,7						1,7			
		BAR007: Hall in Tirol; Nachrüstung Zielgleisbremsen und ARKOS, Bau	4	23,1	23,1							20,3	2,8	

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (10/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
V				228,6	444,8	160,5	40,7	35,9	28,3	26,8	35,0	52,3	50,3	15,0
		Arlbergstrecke; Maßnahmen zur Fahrplanstabilität		74,9	84,9	0,1	9,9	8,5	10,3	15,5	17,0	17,0	6,6	
		AMQ002: Wald am Arlberg - Dalaas; Maßnahmen Bereich Löcherwald; Planung	Planungen		1,2	0,1	1,2							
		AMT002: Wald am Arlberg - Dalaas; Maßnahmen Bereich Löcherwald; Bau	2a	36,6	45,2		8,6	7,5	7,0	8,4	5,0	5,2	3,5	
		BAZ303: Bludenz; Adaptierung Ausfahrt Richtung Arlberg	4	38,3	38,4		0,2	1,0	3,3	7,1	12,0	11,8	3,1	
		Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)		125,6	170,5	27,8	2,1	11,9	6,5	10,1	18,0	35,4	43,7	15,0
		AMS008: Bregenz Hafen; Umbau Haltestelle, Planung	Planungen	1,0	1,1	0,0	0,0	0,2	0,4	0,4	0,0			
		AMV009: Bregenz Hafen; Umbau Haltestelle, Bau	4	9,5	16,1							1,2	8,4	6,6
		AMP014: Bregenz; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	1,8	2,5	0,2	0,5	1,4	0,4					
		AMQ014: Bregenz; Bahnhofsumbau, Bau	3	67,2	68,4		1,2	10,1	4,1	9,1	16,1	15,3	12,5	
		PE3038: Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau, Planung	Planungen	2,1	10,1	7,8	0,1	0,2	1,7	0,0		0,0	0,1	0,1
		PEG307: Götzis; Bahnhofsumbau, Bau	4	44,0	52,4					0,5	1,9	18,8	22,8	8,3
		PEG317: Rankweil; Bahnhofsumbau, Bau	1		20,0	19,7	0,2							
		St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung		28,1	189,4	132,7	28,7	15,5	11,4	1,2				
		PE4002: St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung, Planung	Planungen	0,2	14,2	13,8	0,1	0,2						
		PEJ306: St. Margrethen - Lustenau (e); nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung, Bau	1	0,4	86,4	85,7	0,3	0,4						
		PNP306: Lustenau (a) - Lauterach, nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung, Bau	1	27,4	88,9	33,2	28,3	14,8	11,4	1,2				
V/FL/CH				92,6	99,5	6,5	0,4	1,8	8,4	17,6	19,5	30,2	15,2	
		Feldkirch - Buchs; Streckenausbau		92,6	99,5	6,5	0,4	1,8	8,4	17,6	19,5	30,2	15,2	
		BAI009: Feldkirch - Buchs; Streckenausbau, Planung	Planungen	3,2	10,1	6,5	0,4	1,8	1,5					
		PEG305: Feldkirch - Tosters; Nahverkehrsausbau, Bau	3	19,3	19,3				2,2	2,4	3,0	7,0	4,8	
		BAT301: Staatsgrenze nächst Tosters - Staatsgrenze nächst Nendeln; Streckenausbau, Bau	3	43,2	43,2				2,6	8,5	9,2	15,5	7,3	
		BAT401: Streckenausbau Bereich Buchser Rheinbrücke, Bau	3	26,9	26,9				2,1	6,7	7,3	7,8	3,1	
W				1 150,9	1 673,7	117,7	26,4	74,5	117,8	166,1	248,2	335,2	209,1	378,7
		Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen		115,1	380,4	0,4	1,2	2,9	3,2	3,0	9,3	36,3	60,4	263,6
		BAN016: Wien Westbf; Redimensionierung, Planung	Planungen	2,8	3,1	0,0	0,3	0,6	0,8	1,4				
		BAR001: Wien Westbf; Redimensionierung, Bau	4	70,5	87,5						8,4	23,3	38,7	17,0
		BAP020: Wien Penzing; Bahnhofsumbau Westkopf, Planung	Planungen	0,5	1,1	0,3	0,4	0,3	0,1					
		PEH310: Wien Penzing; Bahnhofsumbau Westkopf, Bau	2a	20,1	23,1				0,1	0,3	0,3	5,3	14,2	3,0
		BAM003: Wien Hütteldorf; Bahnhofsumbau, Planung	Planungen	6,0	6,6	0,1	0,6	1,9	2,2	1,3	0,6			
		PEN301: Wien Hütteldorf; Bahnhofsumbau, Bau	4	15,3	258,9						0,1	7,7	7,5	243,6
		Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau		53,9	61,9	4,4	3,6	23,1	22,2	7,2	1,3			
		BAL004: Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau; Planung	Planungen	0,5	4,8	2,9	1,3	0,5						
		BAT304: Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau; Bau	2a	53,3	57,1	1,5	2,3	22,6	22,2	7,2	1,3			

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (11/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

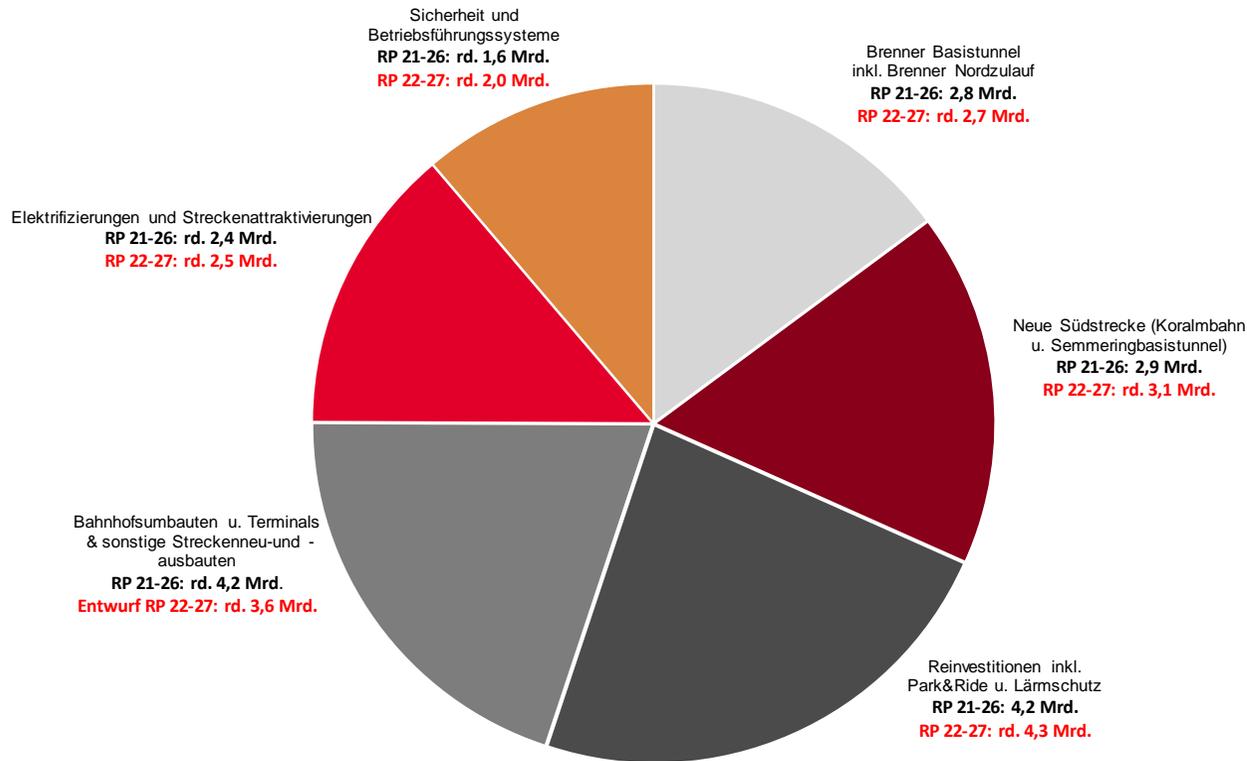
Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff
		Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn		31,3	34,3		0,6	2,0	6,3	5,5	7,8	6,9	2,9	2,4
		AMV203: Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn (Klederinger Schleifen); Niveaufreie Ein- und Ausbindung, Planung und Bau	4	31,3	34,3		0,6	2,0	6,3	5,5	7,8	6,9	2,9	2,4
		Ausbau Marchegger Ast		0,5	84,1	83,1	0,5	0,5						
		BAM303: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Vollausbau, Bereich Wien, Bau	1	0,5	84,1	83,1	0,5	0,5						
		Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke		0,0	20,0	19,4	0,6	0,0						
		BAR011: Wien Süßenbrunn; Abflachung Nordschleife, Planung	Planungen		0,6	0,5	0,0							
		BAH301: Wien Süßenbrunn; Abflachung Nordschleife, Bau	2a	0,0	19,5	18,9	0,6	0,0						
		Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn		226,5	317,0	8,4	2,7	3,0	5,0	38,3	54,0	72,7	53,5	79,4
		BAL302: Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn, Planung	Planungen	4,0	15,1	8,4	2,7	3,0	1,0					
		BAP302: Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn, Bau	2a	222,5	301,9				4,0	38,3	54,0	72,7	53,5	79,4
		Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr		723,6	775,9	1,9	17,2	43,0	81,0	112,1	175,8	219,3	92,3	33,2
		AMS208: Wiener Schnellbahn Stammstrecke; Qualitätssicherung, Planung	Planungen	34,3	36,4	0,3	1,8	9,4	11,3	8,2	3,9	0,9	0,7	
		AMU210: Wiener Schnellbahn Stammstrecke; Qualitätssicherung, Bau	4	625,5	658,7			23,1	52,9	76,7	164,1	217,2	91,6	33,2
		NAU200: Wien Matzleinsdorfer Platz; Attraktivierung, Planung	Planungen	0,0	1,2	1,1	0,1	0,0						
		NAU210: Wien Matzleinsdorfer Platz; Attraktivierung, Bau	1	11,8	26,2	0,1	14,3	6,9	0,2	0,3	3,1	1,3		
		AMS009: Floridsdorf; Erweiterung Abstellkapazitäten für Nahverkehr, Planung	Planungen	2,9	4,3	0,5	0,9	2,7	0,2					
		AMV008: Floridsdorf; Erweiterung Abstellkapazitäten für Nahverkehr, Bau	4	49,1	49,1			1,0	16,5	26,9	4,7			
Ö				5 172,1	26 701,5	14 775,7	893,4	898,5	816,0	885,2	872,2	867,1	833,0	5 860,4
		Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen		-19,4	-22,4							-8,2	-11,2	-2,9
		AMS399: Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	Progr.	-19,4	-22,4							-8,2	-11,2	-2,9
		Programm Streckenelektrifizierungen		5,9	470,2								5,9	464,3
		AMV399: Programm Streckenelektrifizierung Phase 2	Progr.	5,9	470,2								5,9	464,3
		Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise		147,7	242,7		2,7	14,0	13,9	22,3	34,6	43,8	19,2	92,3
		AMV499: Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise (Phase 1)	Progr.	147,7	242,7		2,7	14,0	13,9	22,3	34,6	43,8	19,2	92,3
		ETCS und Zugbeeinflussung		263,7	833,1	87,8	12,5	26,7	42,6	59,3	47,4	50,8	36,8	469,1
		STG608: ETCS und Zugbeeinflussung, Strecken des A-Netzes (Phase 2)	Progr.	11,4	93,2	81,5	0,3	0,4	0,5	3,6	7,0			
		BAP011: ETCS und Zugbeeinflussung (Phase 3.1)	Progr.	179,9	198,4	6,4	12,2	26,3	42,1	55,8	35,7	19,9		
		BAT030: ETCS und Zugbeeinflussung (Phase 3.2)	Progr.	72,4	275,3						4,7	30,9	36,8	202,8
		BAP040: ETCS und Zugbeeinflussung (Phase 4)	Progr.		266,3									266,3
		Betriebsfernsteuerzentralen		386,7	1 049,5	510,2	63,1	95,7	71,2	65,4	63,2	58,4	32,7	89,5
		NTF100: Betriebsfernsteuerzentralen (Phase 2)	Progr.	136,2	654,9	483,8	14,2	24,6	27,6	33,8	25,7	17,7	6,9	20,7
		BSQ100: BFZ-Ausfallskonzept	Progr.	96,8	148,9	17,6	34,5	51,2	23,6	9,5	12,1	0,4		
		BAP100: Betriebsfernsteuerzentralen (Phase 3)	Progr.	153,7	245,7	8,7	14,4	19,9	20,0	22,2	25,4	40,4	25,8	68,9

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Investitionen je Bundesland (12/12)

Werte in Mio. EUR; valorisiert

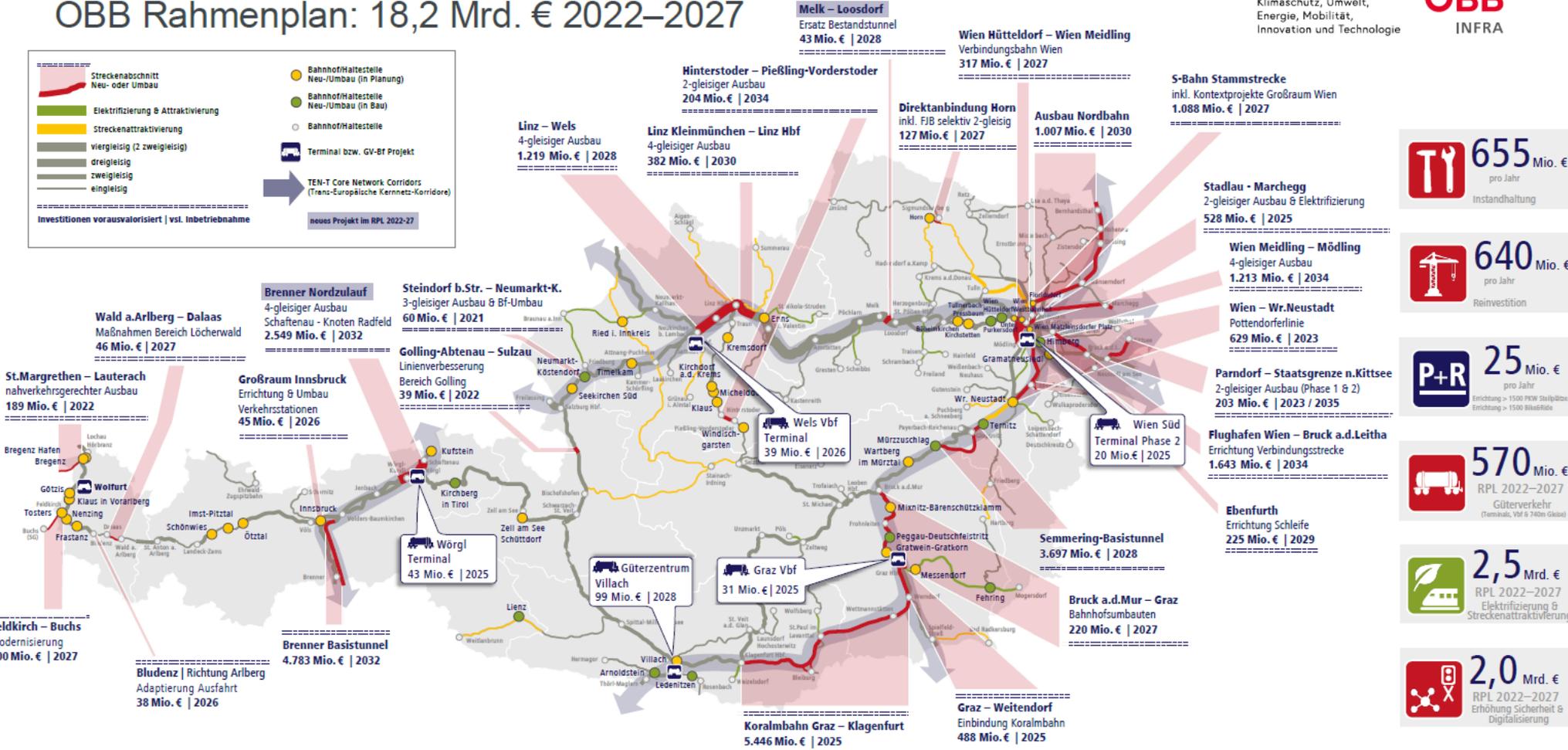
Land	Ebene BMK	Vorhaben	Stabilität	2022-2027 v	Summe v	bis 2020	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v	2028ff	
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit					1 388,1	2 468,3	266,4	104,7	183,7	224,9	250,0	250,1	246,7	232,7	709,1
		BAN599: Umsetzung Eisenbahnkreuzungsverordnung Neu (Phase 3 und 4) inkl. Errichtung von Ersatzbauwerken	Progr.	293,1	666,0	84,1	23,9	40,0	44,2	50,7	51,4	52,7	54,0	265,0	
		BAL003: Umsetzung der Zuglaufcheckpoints (ZLCP), Planung	Progr.		0,6	0,6									
		BAN015: Umsetzung der Zuglaufcheckpoints (ZLCP), Bau	Progr.	4,5	42,8	32,7	5,7	3,7	0,4	0,4					
		STN399: Umsetzung Erneuerungsstrategie Stellwerke	Progr.	111,4	276,8	136,7	26,1	24,0	20,4	19,8	21,3	21,0	5,0	2,5	
		BSV699: Programm Erneuerungsstrategie Stellwerke 2.0 (Phase 1)	Progr.	689,8	984,0		21,8	69,9	102,8	122,5	122,4	134,2	137,9	272,4	
		BSR610: Adaptive Zuglenkung; Optimierung der Betriebsführung	Progr.	17,9	22,9	1,5	3,5	7,6	10,3						
		BSR611: Priorisierte Umrüstung von Betriebsstellen an AURIS Standorten	Progr.	0,0	3,1	3,1	0,0	0,0							
		BSX500: Nachrüstung 500 Hz Magnete und prioritäre sicherungstechnische Maßnahmen	Progr.	21,1	37,5	6,5	9,9	8,3	4,1	5,3	3,4				
		BST599: Digitalisierung und Automatisierung (Zugvorbereitung, ATO, AZL, Kundeninformation, ...)	Progr.	204,0	388,1	1,3	13,6	22,0	31,0	39,2	40,5	35,5	35,8	169,2	
		BSU210: Automatisches Warnsystem (AWS); Hochrüstung AWS 1.0 auf AWS 2.0	Progr.	46,2	46,4		0,2	8,2	11,7	12,0	11,1	3,3			
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen					303,1	551,7	152,9	61,2	50,7	57,9	69,2	60,7	36,0	28,7	34,5
		BAN399: Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen (Phase 2), Planung und Bau	Progr.	48,9	120,6	56,6	15,1	4,7	11,6	12,0	6,8	6,4	7,3		
		BAT399: Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen (Phase 3), Planung und Bau	Progr.	254,3	431,1	96,3	46,1	46,0	46,3	57,2	53,8	29,5	21,3	34,5	
Maßnahmen zur Kundenzufriedenheit					5,5	79,5	70,8	3,2	2,3	2,3	0,8				
		TKO917: Mobilfunk / Datennetze entlang der Strecke für Kunden	Progr.		68,1	66,9	1,1								
		TKR917: Optimierung Strecken-Mobilfunkversorgung (Phase 1)	Progr.	5,5	11,4	3,9	2,1	2,3	2,3	0,8					
Netzerfordernisse					303,9	993,3	93,6	23,6	31,0	28,9	33,3	29,9	53,0	127,9	572,2
Projekte in Fertigstellung					6,8	4 301,2	4 259,7	34,7	4,8	2,0					
P&R, Lärmschutz					220,5	1 046,3	710,1	37,7	37,1	38,8	34,8	35,5	36,7	37,6	78,0
		Park und Ride	Progr.	146,2	493,4	268,6	27,3	26,5	26,0	22,3	22,7	24,1	24,7	51,2	
		Lärmschutz	Progr.	74,3	553,0	441,5	10,4	10,6	12,8	12,5	12,9	12,6	12,9	26,8	
Portfolioanpassung Planfließwert					-1 880,0	0,0		-80,0	-190,0	-330,0	-330,0	-330,0	-350,0	-350,0	1 960,0
Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket					4 039,5	14 688,1	8 624,3	630,1	642,4	663,6	679,9	680,7	700,0	673,0	1 394,2
Gesamtergebnis					18 211	58 093	23 636	2 443	2 862	3 036	2 991	2 886	3 177	3 260	13 804
Neuaufnahmen															

Der Rahmenplan 2022 – 2027: rd. 18,2 Mrd. Euro für den Bahnausbau



Im Zeitraum 2022-2027
rd. **€ 18,2 Mrd.** für
den Bahnausbau

ÖBB Rahmenplan: 18,2 Mrd. € 2022–2027



655 Mio. €
pro Jahr
Instandhaltung

640 Mio. €
pro Jahr
Reinvestition

25 Mio. €
pro Jahr
Errichtung > 1500 PKW Stellplätze
Errichtung > 1500 BikeRide

570 Mio. €
RPL 2022–2027
Güterverkehr
(Terminal, Vbf & 740m Gleise)

2,5 Mrd. €
RPL 2022–2027
Elektrifizierung & Streckenattraktivierung

2,0 Mrd. €
RPL 2022–2027
Erhöhung Sicherheit & Digitalisierung

Planungsprojekte: Neumarkt-Köstendorf - Salzburg, Staatsgrenze n. Kufstein - Schafteuau, Pass Lueg, Arlberg-tunnel, Tiroler Oberland, S-Bahn Wien Nordäste, Nettingsdorf - Rohr-Bad Hall, Kirchdorf - Micheldorf, Bosruck-tunnel, Werndorf - Spielfeld-Sträß, Tulln - Tullnerfeld, Herzogenburg - St. Pölten, innere Aspangbahn, Ossiacherseebahn

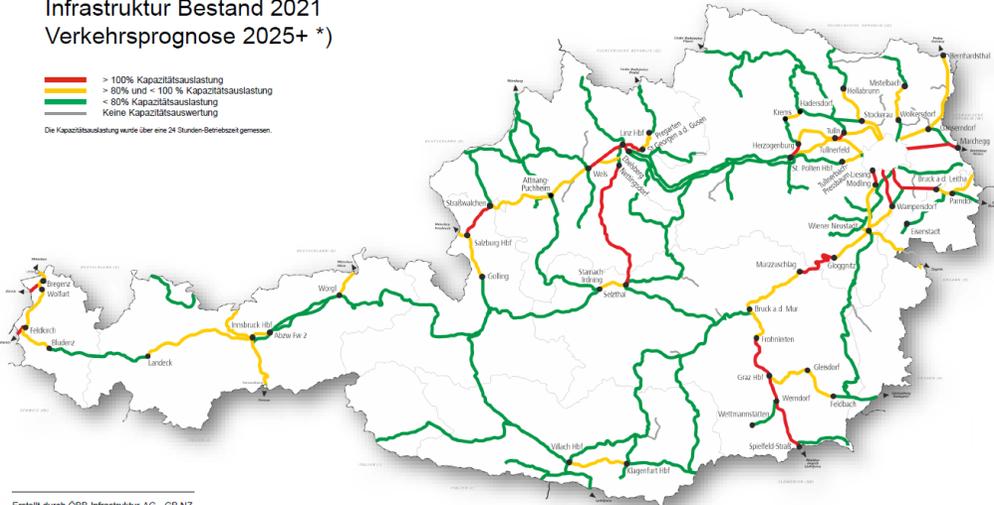
Der Rahmenplan 2022 – 2027 als weiterer Schritt zum Zielnetz 2025+

Kapazitätsauslastung

Infrastruktur Bestand 2021
Verkehrsprognose 2025+ *)

- > 100% Kapazitätsauslastung
- > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung
- < 80% Kapazitätsauslastung
- Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden-Betriebszeit gemessen.



Erstellt durch ÖBB-Infrastruktur AG - GB NZ

Maßnahmen als Voraussetzung für ITF

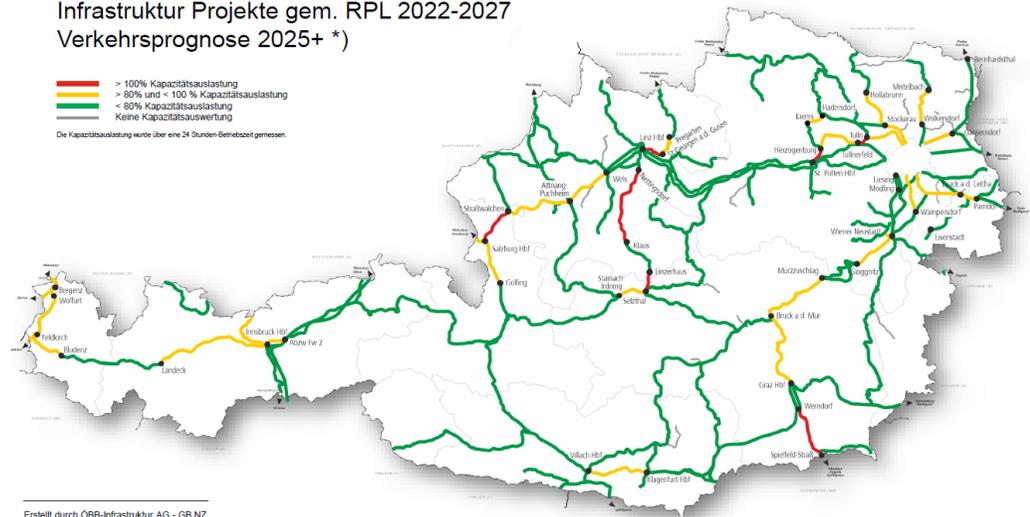
» Durch die Maßnahmen des vorliegenden Rahmenplans 2022 – 2027 werden Kapazitätsengpässe beseitigt

Kapazitätsauslastung

Infrastruktur Projekte gem. RPL 2022-2027
Verkehrsprognose 2025+ *)

- > 100% Kapazitätsauslastung
- > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung
- < 80% Kapazitätsauslastung
- Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden-Betriebszeit gemessen.



Erstellt durch ÖBB-Infrastruktur AG - GB NZ

Rahmenplaninvestitionen zeigen Wirkung

Schnellere Verbindungen auf den TEN Korridoren

Ziele und Prämissen der Netzplanung



Schnellere Verbindungen

- Verkürzung von Fahrzeiten zwischen Zentren
- Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Pkw



Integraler Taktfahrplan

- Aufbauend auf einem Taktknoten-Konzept
- Optimale Anschlüsse in alle Richtungen in Knotenpunkten
- Wiederkehrende Abfahrtsminuten

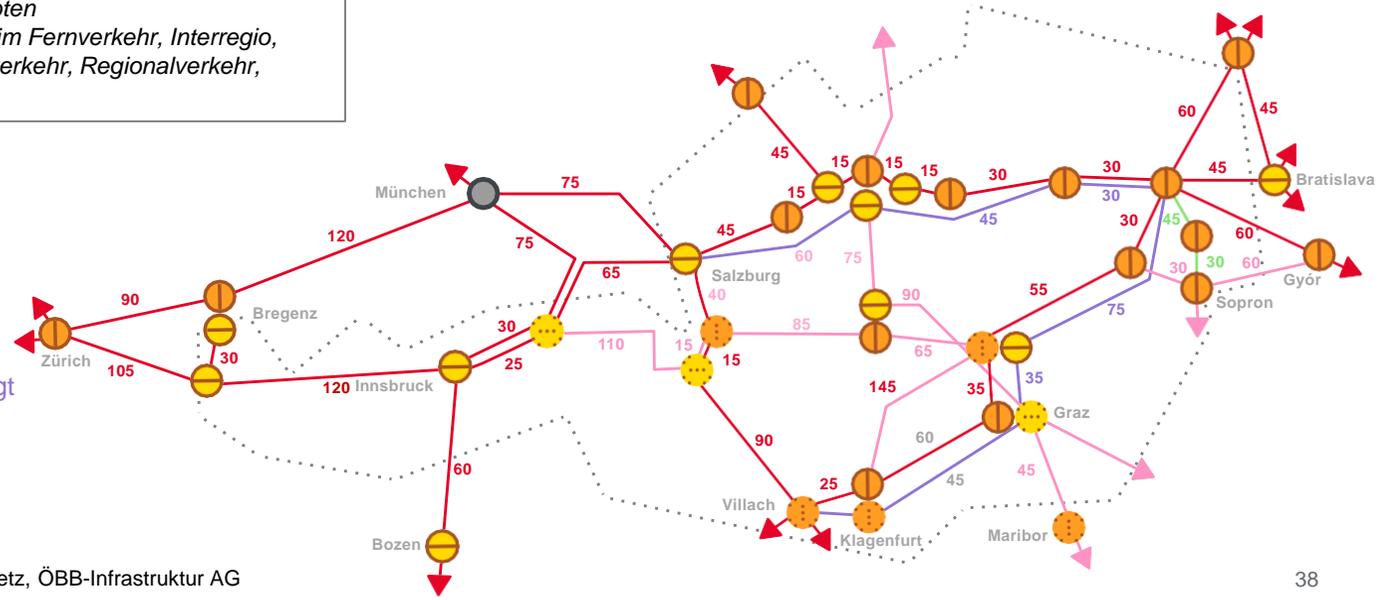


Mischverkehr und Marktsegmente

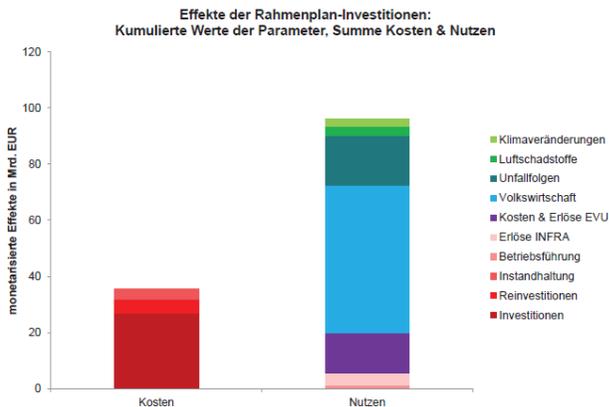
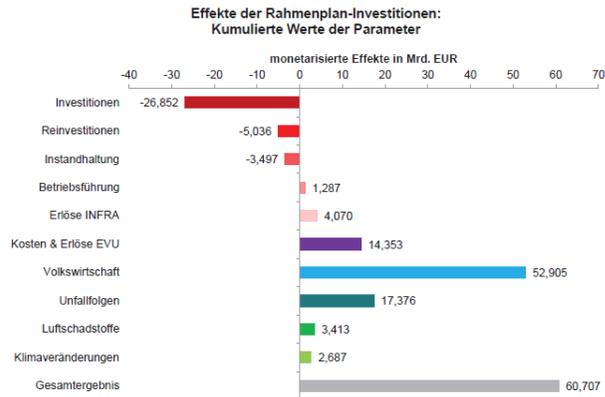
- Personen- und Güterverkehr auf einer Strecke
- Planung nach marktorientierten Angebotskonzepten
- Marktsegmente im Fernverkehr, Interregio, Schnellen Nahverkehr, Regionalverkehr, Ballungsraum



- FVB Fernverkehr hochrangig beschleunigt
- FVH Fernverkehr hochrangig
- FVI Fernverkehr Interregio
- SNV Schneller Nahverkehr



Gesamtgesellschaftliche Wirkungen des Rahmenplans



- **Die betriebswirtschaftliche, volkswirtschaftliche und ökosoziale Bewertung des Rahmenplans 2022-2027 ergibt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,72.**

- Somit stiftet ein Euro Investition einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von knapp drei Euro.

- **Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind aus ökonomischer und ökologischer Sicht notwendig:**

- Österreichische Wirtschaft kehrt zurück auf den Wachstumskurs
 - Für 2021 rechnen die Wirtschaftsforschungsinstitute mit einem kräftigen Konjunkturaufschwung (BIP Wachstum 2021: WIFO: +4%, IHS: +3,4%)
 - Aktuelle WIFO-Studie sieht Investitionen in die Digitalisierung und Dekarbonisierung jetzt als richtige Hebel, um aus der Krise zu kommen.¹
 - Neue OECD-Studie zeigt: Nur mit einer radikalen Mobilitätswende können die Vorgaben für den Verkehrssektor eingehalten werden, um die Erderwärmung bei 1,5 Grad zu stoppen.²

¹ WIFO (2021): Investitionen in die Digitalisierung und Dekarbonisierung in Österreich. Treiber, Hemmnisse und wirtschaftliche Hebel.
² ITF Transport Outlook 2021

Volkswirtschaftliche Wirkungen des Rahmenplans

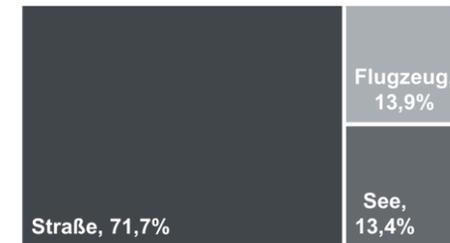
- **Rahmenplan 2022-2027 ist Wirtschafts- und Jobmotor für Österreich**
- **Jeder investierte Euro schafft zwei Euro an heimischer Wertschöpfung.**
- Rahmenplaninvestitionen bringen **kräftige Impulse für die heimische Wirtschaft:**
 - Von den Rahmenplaninvestitionen profitieren die unmittelbar beauftragten Unternehmen genauso wie die heimischen ZulieferInnen und die Beschäftigten, die wiederum den Konsum ankurbeln. Insbesondere Klein- und Mittelunternehmen werden durch die Investitionen beauftragt (durchschnittlicher KMU Anteil iHv 78%¹). Die Rahmenplan-Bauprojekte beleben die Wirtschaft und bringen mit jedem investierten Euro einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,4 Euro (durchschnittlicher ökonomischer Multiplikator der Rahmenplan-Projekte in der Bauphase: 1,36).
 - Außerdem entsteht mit jedem investierten Euro knapp ein weiterer Euro im Betrieb durch die Verbesserung der Erreichbarkeit (durchschnittlicher ökonomischer Multiplikator der Rahmenplan-Projekte in der Betriebsphase: 0,61)
- Je eine Milliarde Investitionssumme schafft zwischen **15.000 – 17.000 Arbeitsplätze**².

¹ Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn, *Economica* 2013

² Erweiterte Kosten Nutzen Analyse Baltisch Adriatische Achse; ÖBB Infrastruktur AG, IHS, IKK, ITL (2011); Erweiterte Kosten Nutzen Analyse Donauachse; ÖBB Infrastruktur AG, IHS, IKK, ITL (2014); Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase (Joanneum Research, WIFO, 2010)

- Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen, drei Viertel davon ist auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Seit 1990 sind die CO₂ Emissionen des Verkehrs um 75% auf über 24 Mio. Tonnen im Jahr gestiegen.¹ Ein PKW stößt pro Personenkilometer etwa 220 Gramm CO₂ Äquivalente aus, die Bahn nur etwa 8 Gramm. Pro Tonnenkilometer emittiert die Bahn 44mal weniger CO₂ als der LKW.²

Treibhausgasemissionen nach Verkehrssektor [EU 28, EEA]



- Die ÖBB bringen CO₂ Einsparungen in Millionenhöhe.**
 - Investitionen des Rahmenplans 2022-2027 ergeben durch die Verkehrsträgerverlagerung von der Straße hin zur nachhaltigeren Schiene sowie aufgrund von Streckenelektrifizierungen ab dem Jahr 2035 CO₂ Einsparungen von 0,9 bis 1,3 Mio. Tonnen jährlich.**
 - Mit der ÖBB Klimaschutzstrategie sollen ab 2030 jährlich zusätzlich 2,4 Mio. Tonnen an CO₂ eingespart werden.
- Durch Verlagerung auf die Schiene werden außerdem weniger Luftschadstoffe wie Stickoxide, Kohlenwasserstoffe ohne Methan und Feinstäube emittiert. **Die Investitionen des Rahmenplan 2022-2027 bringen einen ökologischen Mehrwert von EUR 3,4 Mrd. durch die Einsparung von Luftschadstoffen.**

¹ VCÖ, 2020: Mobilitätsfaktoren Wohnen & Siedlungswirkung

² UBA 2019: Bilanzierung der THG Emissionen für den ÖBB Mobilitätssektor 2018

Soziale Wirkungen des Rahmenplans

- Mit der Umsetzung des Rahmenplans 2022-2027 gelingt es, weitere Verbesserungen im hochbelasteten und regionalen Streckennetz zu realisieren, die Angebots- & Taktdichte bzw. die **Erreichbarkeit und Versorgung** zu verbessern, Kapazität für das Klimaticket zu schaffen und somit einen **besseren Zugang zu Mobilitätsangeboten für alle Menschen zu ermöglichen**.
- Durch die Schaffung von **Barrierefreiheit** bei zusätzlichen Verkehrsstationen (Neulengbach, Redl-Zipf, Baumgartenberg, Micheldorf, Haselstauden, Aspang, Edlitz-Grimmenstein) kann das Ziel, 90 % der Reisenden mit barrierefrei ausgestalteten Verkehrsstationen zu erreichen, voraussichtlich ein Jahr früher (2025 / 2026) erreicht werden.
- Mit der Umsetzung der Bahnhofsumbauten (Innsbruck Hbf, Imst-Pitztal, Villach Hbf, Ried im Innkreis, Kirchstätten und Böhnheimkirchen) wird die **Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wesentlich verbessert**.
- Mit der Umsetzung des Rahmenplans 2022-2027 werden 1.500 Bike+Ride Plätze neuerrichtet bzw. instandgesetzt und somit **gesunde Lebensstile** gefördert.
- Weiters gelingt es, das **Sicherheitsniveau** der Bahn durch Maßnahmen in der Digitalisierung und Automatisierung weiter zu erhöhen. Durch ein Schwerpunktprogramm werden weitere Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Das tödliche Unfallrisiko ist mit dem PKW pro Milliarde Personenkilometer 94-mal so hoch wie mit der Bahn.¹ Durch die Rahmenplaninvestitionen 2022-2027 wird die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die sicherere Schiene gefördert und somit können Unfallfolgekosten iHv 17,4 Mrd. Euro vermieden werden.

¹ VCÖ, 2021: Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern

Der Rahmenplan 2022 – 2027 Instandhaltung

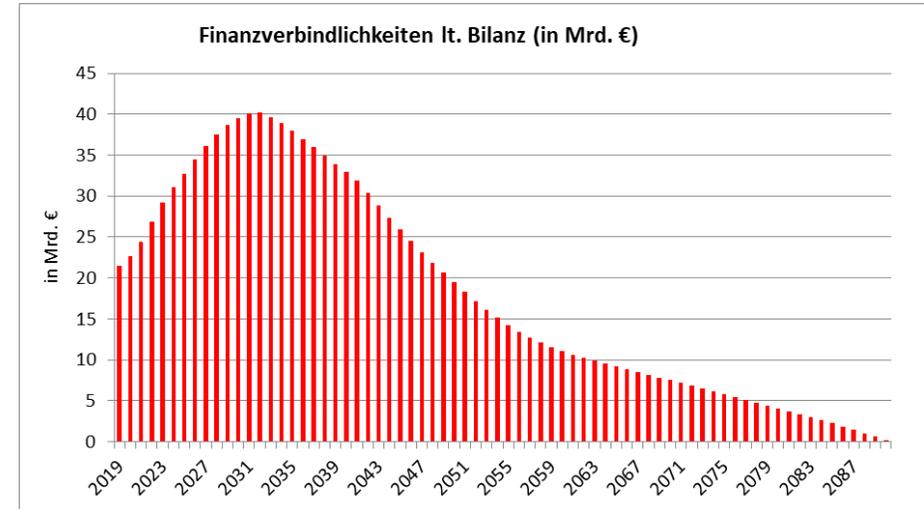
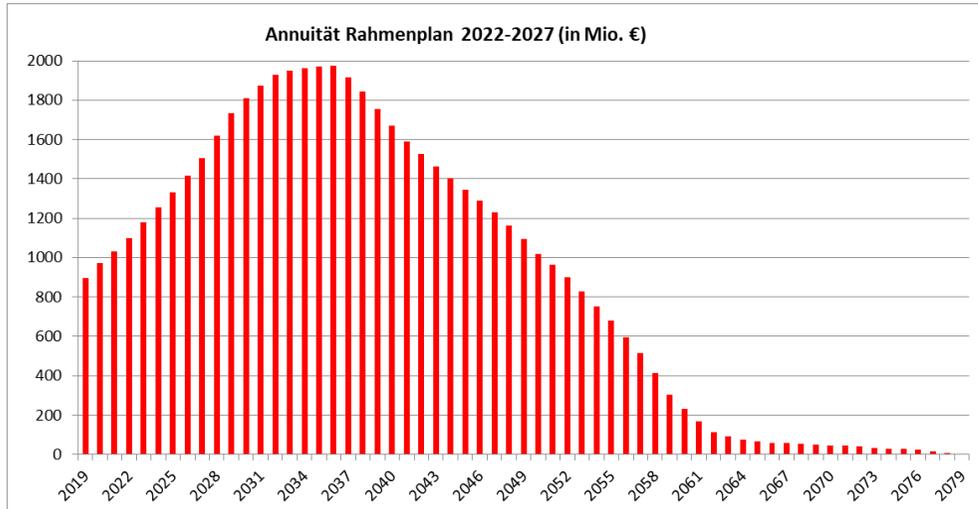
Werte in Mio. EUR; valorisiert

Prozess	2021 v	2022 v	2023 v	2024 v	2025 v	2026 v	2027 v
Instandsetzung	371,9	370,8	381,4	391,1	398,2	410,2	418,2
Inspektion/Wartung	183,7	198,0	201,7	205,9	212,8	216,4	223,9
Entstörung	47,7	46,5	47,6	49,6	51,7	52,7	54,2
Gesamtergebnis	603,3	615,3	630,8	646,6	662,7	679,3	696,3

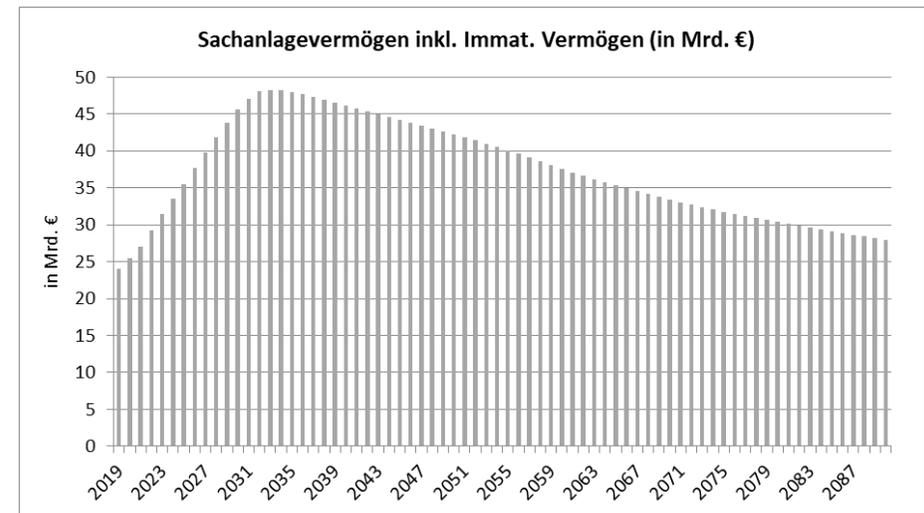
- Die Werte für Instandhaltung entsprechen in Summe jenen gem. Rahmenplan 2021-2026
- Ab dem Jahr 2022 wird in der Planung der vollständige Verzicht auf die Verwendung des Unkrautvernichtungsmittels Glyphosat unterstellt. Aktuell wird im Bereich des Grünschnitts (Prozess Inspektion/Wartung) von daraus entstehenden Mehraufwendungen in Höhe von rd. EUR 10 Mio. pro Jahr ausgegangen.

Dieser Mehrbedarf soll jedoch durch entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden.

Annuitäten, Finanzverbindlichkeiten und Sachanlagevermögen (Basis Rahmenplan 2022-2027)



- Finanziert werden die Investitionen gem. Rahmenplan durch Annuitätzahlungen des Bundes (über einen 30 bzw. 50jährigen Zeitraum).
- Durch die Investitionstätigkeit steigen die Finanzverbindlichkeiten auf rund 40 Mrd. € an, da die Investitionen durch die Infrastruktur AG „zwischenfinanziert“ werden.
- Die Tilgung der Finanzverbindlichkeiten erfolgt aus aktueller Sicht bis ca. 2090 (durch die laufenden Annuitätzahlungen des Bundes)
- Das Sachanlagevermögen steigt auf über 48 Mrd. € an und reduziert sich in weiterer Folge aufgrund der laufenden Abschreibungen



Kennzahlen gem. Zuschussvertrag

		PLAN	PLAN	PLAN	PLAN	PLAN	PLAN
	Einheit	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Langsamfahrstellen Kernnetz	km ² /h	1 150	1 150	1 150	1 150	1 150	1 150
Sicherheitskennzahl Infrastruktur	Punkte	74,3	70,6	61,4	59,5	57,0	55,0
Pünktlichkeit PV	%	95,8%	95,8%	95,8%	95,8%	95,9%	96,1%
Barrierefreiheit	%	85%	86%	87%	88%	89%	90%
Maximale Verfügbarkeit	hkm	32.200.000	32.200.000	32.200.000	32.200.000	33.200.000	33.200.000
Tatsächliche Verfügbarkeit	%	97%	97%	97%	97%	97%	97%
Mitarbeiter in FTE (Full Time Equivalent) / Zugkilometer	MA / 100sdt Zugkm	10,1	9,7	9,3	9,3	8,8	8,6