

# **Investitionsoffensive**

## **Privatbahninfrastruktur - 9. MIP**

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den  
Ausbau des ÖV

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Abteilung II/2 – Infrastrukturfinanzierung

Grafiknachweis: Die Kartendarstellungen entstanden mit freundlicher Unterstützung der  
ÖBB-Infrastruktur AG

Wien, 2022.

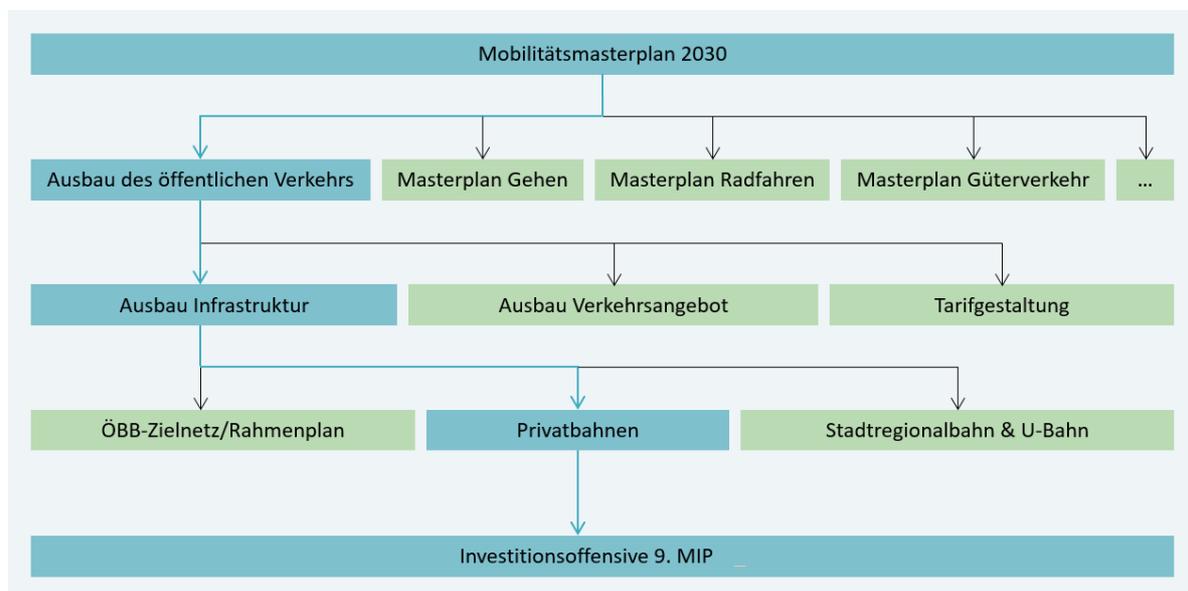
Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an  
[ii2@bmk.gv.at](mailto:ii2@bmk.gv.at)

## Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Der neue Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor – der Mobilitätsmasterplan 2030 – wurde im Juli 2021 veröffentlicht und gibt den strategischen Überbau für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre vor. Zu Umsetzung des Mobilitätsmasterplans braucht es für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Mobilität insbesondere einen deutlichen Ausbau des Bahnnetzes, damit eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene gelingen kann. Ebenso besteht mit dem Regierungsprogramm 2020-2024<sup>1</sup> ein starkes Bekenntnis zur Sicherstellung und Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr in und außerhalb von Ballungsräumen.

Die Investitionsoffensive in die Privatbahninfrastruktur im Rahmen der 9. Mittelfristigen Investitionsprogramme (9. MIP) stellt einen wichtigen Baustein für die Schaffung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur dar, die das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr in Österreich bildet.

Abbildung 1 Einordnung der Investitionsoffensive 9. MIP im Mobilitätsmasterplan



<sup>1</sup> [bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente](https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente)

Wesentlich für den Erfolg und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind insbesondere folgende Themenfelder:

- Eine **gut ausgebaute Infrastruktur** ist die Grundlage für den öffentlichen Verkehr. Die Infrastruktur soll insbesondere ausreichend Kapazität, attraktive Fahrzeiten und eine gute Erschließung der Fahrgastpotentiale gewährleisten. Darüber hinaus gilt es eine gute Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrssysteme sicherzustellen (Bahnhofsvorplätze, Bike&Ride, Sharing-Angebote etc.). Österreich verfügt bereits heute über ein im europäischen Vergleich besonders dichtes, leistungsfähiges und modernes Schienennetz, welches das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet.
- Ein **attraktives und bedarfsgerechtes Verkehrsangebot** wird im gemeinwirtschaftlichen Verkehr vom Bund und den Gebietskörperschaften auf Grundlage des ÖPNRV-G 1999 bei Verkehrsunternehmen bestellt. In den meisten Fällen sind Privatbahnen iSd Privatbahngesetzes 2004<sup>2</sup> nach wie vor integrierte Eisenbahnunternehmen, das heißt, sie betreiben sowohl Infrastruktur als auch Verkehrsdienste. Die Voraussetzungen für ein attraktives Verkehrsangebot sind insbesondere hoher Komfort für die Fahrgäste (Barrierefreiheit, Klimatisierung etc.), bedarfsgerechte Intervalle und kurze Reisezeiten.
- Bei der **Tarifgestaltung** ist das Zusammenspiel von jährlichen Fixkosten und Kosten der einzelnen Fahrt der verschiedenen Verkehrsmittel für die Nutzerinnen und Nutzer von zentraler Bedeutung. Deshalb zielt die Verkehrspolitik des Bundes darauf ab, die Nutzung eines ganzheitlichen öffentlichen Verkehrsangebots zu einem attraktiven Grundpreis zu ermöglichen. Mit der am 26. Oktober 2021 gelungenen Einführung des Klimatickets Österreich gibt es eine attraktive Option, die leistbar ist und den öffentlichen Verkehr in ganz Österreich einfach zugänglich macht. Ergänzt wird dieses Angebot durch die regionalen Klimatickets der Bundesländer und Verkehrsverbünde.

**Dieses Dokument** stellt die Investitionen in die **Infrastruktur im Rahmen der 9. Mittelfristigen Investitionsprogramme** für Privatbahnen dar, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 leisten.

---

<sup>2</sup> [ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20003309](https://ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20003309)

## Inhalt

<b>Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>6</b>
Veranlassung .....	6
Ökonomische Bedeutung der Privatbahnen .....	8
Übersicht der vom Bund mitfinanzierten Privatbahnen .....	9
<b>2 Portfolio der Privatbahnfinanzierung 2021-2025 .....</b>	<b>11</b>
Neusiedler Seebahn (NSB): Neusiedl am See – Staatsgrenze nächst Pamhagen .....	12
Raaberbahn: Ebenfurth – Sopron.....	14
Citybahn Waidhofen (NÖVOG): Waidhofen Bf – Pestalozzistraße .....	17
Mariazellerbahn (NÖVOG): St. Pölten – Mariazell .....	19
Badner Bahn (WLB): Wien Schedifkaplatz – Baden .....	21
Linzer Lokalbahn (LILO): Linz – Peuerbach/Neumarkt-Kallham.....	23
Traunseetram: Gmunden – Vorchdorf.....	26
Vorchdorferbahn: Lambach – Vorchdorf .....	28
Atterseebahn: Vöcklamarkt – Attersee.....	31
Salzburger Lokalbahn (Nordast): Salzburg – Lamprechtshausen/ Ostermiething.....	33
Salzburger Lokalbahn (Südast): Projekt „S-LINK“ .....	36
Pinzgauer Lokalbahn: Zell am See – Krimml.....	39
Cargo Center Graz .....	41
Köflacherbahn/Wieserbahn: Graz - Köflach/Wies-Eibiswald.....	43
Steiermärkische Landesbahnen (STLB) .....	45
Übelbacherbahn: Peggau – Übelbach.....	45
Weizerbahn: Gleisdorf – Weiz.....	47
Murtalbahn: Unzmarkt – Tamsweg .....	49
Gleichenberger Bahn: Feldbach – Bad Gleichenberg .....	51
Breitenauerbahn: Mixnitz – St. Erhard.....	53
Tram/Regionalbahn Innsbruck: Innsbruck Technik West – Völs.....	55
Stubaitalbahn: Stubaitalbahnhof – Fulpmes.....	57
Zillertalbahn: Jenbach – Mayrhofen.....	59
Montafonerbahn: Bludenz – Schruns.....	61

# 1 Einleitung

## Veranlassung

Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr spielen Privatbahnen– das sind Betreiber von Eisenbahninfrastruktur außerhalb des ÖBB-Konzerns – in Österreich eine wesentliche Rolle.

Da die Kosten für die Errichtung von Eisenbahninfrastruktur nur zu einem sehr geringen Anteil über Markterlöse (zum Beispiel Infrastrukturbenützungsentgelt) gedeckt werden können, bedarf es für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur Zuschüsse von seiten der öffentlichen Hand.

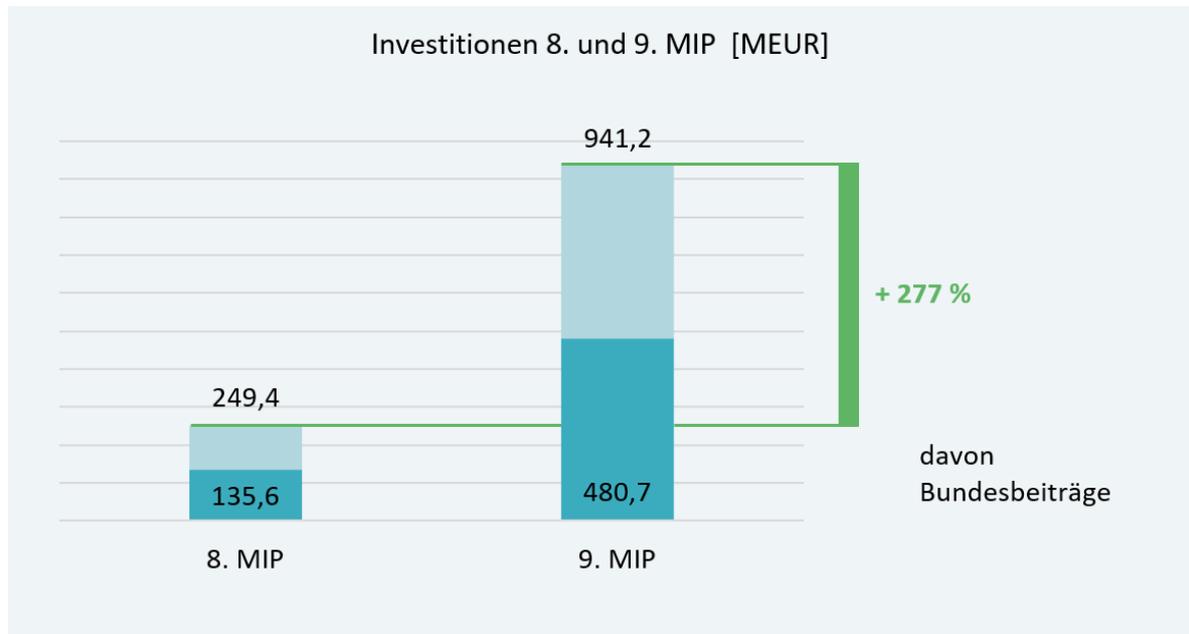
Die Finanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen erfolgt in Österreich gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004<sup>3</sup> über sogenannte „Mittelfristige Investitionsprogramme“, die zwischen dem Bund, den betreffenden Gebietskörperschaften und der jeweiligen Privatbahn für einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschlossen werden.

Um den Bestrebungen des aktuellen Regierungsprogrammes und des Mobilitätsmasterplanes gerecht zu werden, wurde mit den 9. Mittelfristigen Investitionsprogrammen (9. MIP) eine Investitionsoffensive gestartet, mit der neben reinen bestandserhaltenden Maßnahmen nun auch zunehmend größere Elektrifizierungs- und Attraktivierungsmaßnahmen für Privatbahnen im Vordergrund stehen.

---

<sup>3</sup> [bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen](https://bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen)

Abbildung 2 Entwicklung der Investitionssummen für Privatbahninfrastruktur in Österreich (Finanzierungszeitraum: 8. MIP von 2015 bis 2019 und 9. MIP von 2021 bis 2025)



Wie in Abbildung 2 dargestellt, konnte das Volumen der 9. Mittelfristigen Investitionsprogramme über alle geförderten Privatbahnen im Vergleich zu den vorherigen 8. Mittelfristigen Investitionsprogrammen um ca. 277% erhöht bzw. mehr als verdreifacht werden. Die Investitionen stiegen von rd. 249,4 MEUR auf 941,2 MEUR. Es handelt sich damit um die größte Investitionsoffensive in die Infrastruktur der Privatbahnen seit Bestehen der Privatbahnförderung.

Mit der Umsetzung der 9. Mittelfristigen Investitionsprogramme wird somit ein wesentlicher Beitrag zur Erfüllung der Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2020-2024 und des Mobilitätsmasterplans 2030 im Sinne des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur geleistet.

## Ökonomische Bedeutung der Privatbahnen

Privatbahnen leisten nicht nur einen wesentlichen Beitrag für den Klimaschutz, sondern schaffen und sichern auch Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Region. Diesen Umstand belegen auch jene Zahlen, die vom Fachverband der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich<sup>4</sup> ermittelt wurden:

- **Zehn Euro**, die im laufenden Betrieb von den privaten Regionalbahnen erwirtschaftet werden, **generieren weitere acht Euro an Wertschöpfung** in der Region.
- **Zehn Arbeitsplätze** bei den privaten Regionalbahnen **schaffen weitere neun Arbeitsplätze**, also fast eine Verdoppelung.
- Durch die Betriebsleistung (2016) der privaten Regionalbahnen entsteht österreichweit eine **Bruttowertschöpfung** in Höhe von **328 Millionen Euro**.
- **Jeder tausendste** in Österreich erwirtschaftete **Euro** lässt sich unmittelbar oder mittelbar **auf die privaten Regionalbahnen zurückführen**.

Die den Berechnungen der WKO zu Grunde liegende Studie aus dem Jahr 2016 belegt die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der Regionalbahnen. So verbleiben 92% der inländischen Gesamtausgaben im betreffenden Bundesland. 730 Millionen Euro Gesamtausgaben in den betrachteten Jahren 2004 bis 2013 lösten im Durchschnitt zirka 40 Millionen Euro Wertschöpfung pro Jahr in Österreich aus, wobei knapp über 34 Millionen Euro im jeweiligen Bundesland verblieben.

---

<sup>4</sup> [wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenbahnen/Private-Regionalbahnen](http://wko.at/branchen/transport-verkehr/schienenbahnen/Private-Regionalbahnen)

## Übersicht der vom Bund mitfinanzierten Privatbahnen

Durch die 9. Mittelfristigen Investitionsprogramme (*kurz* 9. MIP) werden in Summe 23 Privatbahnstrecken in acht Bundesländern für den fünfjährigen Zeitraum von 2021 bis 2025 vom Bund mitfinanziert. Die durch das 9. MIP finanzierten Strecken stehen im Eigentum von 18 Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Für das 9. MIP werden seitens des Bundes rund 480,7 MEUR zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit den Finanzmitteln der Bundesländer ergeben sich somit Gesamtinvestitionen in Höhe von 941,2 MEUR im Zeitraum 2021 bis 2025. In Tabelle 1 findet sich eine Auflistung aller vom Bund mitfinanzierten Privatbahnen sowie der Gesamtinvestitionen.

Tabelle 1: Übersicht aller vom Bund mitfinanzierten Privatbahnen

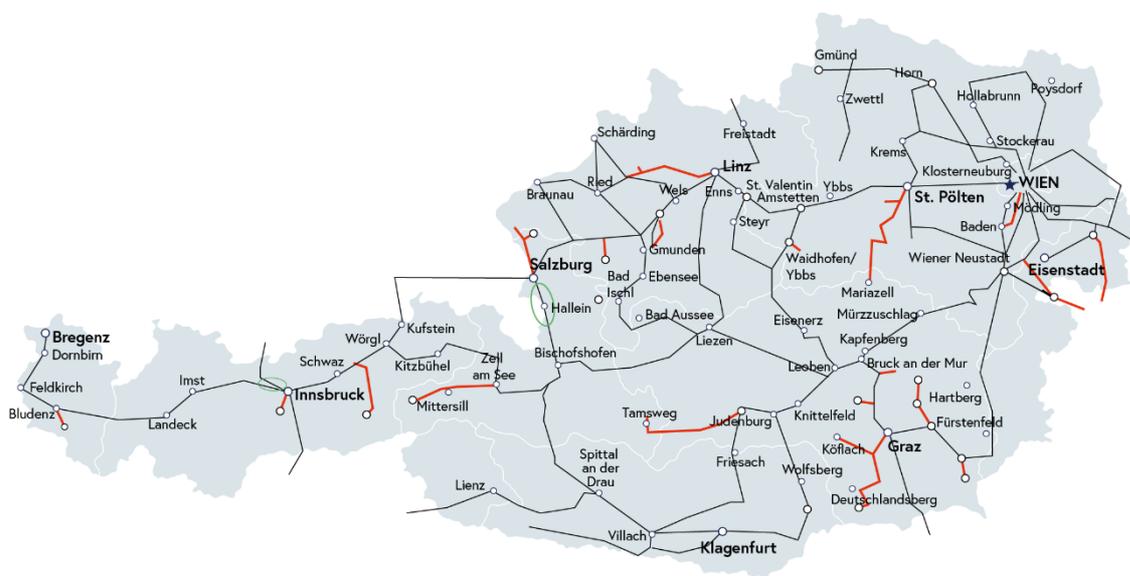
Bundesland	Infrastrukturunternehmen	Strecke	Investitionen 9. MIP [MEUR]	
<b>Bgd</b>	Neusiedler Seebahn GmbH	Neusiedl am See - Fertőszentmiklós	12,4	
	Raaberbahn AG	Ebenfurth - Sopron (TEN-Strecke)	62,1	
<b>NÖ</b>	NÖVOG	Waidhofen Bf - Pestalozzistraße	3,3	
<b>NÖ/Stmk</b>		St. Pölten - Mariazell	86,8	
<b>NÖ/W</b>	Wiener Lokalbahnen GmbH	Wien Schedifkaplatz - Baden	60,3	
<b>OÖ</b>	Linzer Lokalbahn AG	Linz - Peuerbach/Neumarkt-K.	45,0	
	Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf AG	Gmunden - Vorchdorf	16,5	
	Lokalbahn Lambach - Vorchdorf AG	Lambach - Vorchdorf	9,0	
	Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee AG	Vöcklamarkt - Attersee	9,5	
<b>Sbg</b>	Salzburg AG	Salzburg - Lamprechtsh./Ostern.	146,4	
		Salzburg - Hallein (Verlängerung)	19,8	
	Pinzgauer Lokalbahn	Zell am See - Krimml	8,0	
<b>Stmk</b>	Cargo Center Graz	Gleisanlagen nahe Werndorf	2,6	
	GKB	Graz - Köflach/Wies-Eibiswald	253,4	
		Steiermärkische Landesbahnen	Peggau - Übelbach	30,0
			Gleisdorf - Weiz	
		Unzmarkt - Tamsweg	Feldbach - Bad Gleichenberg	
Lokalbahn Mixnitz-Sankt Erhard AG	Mixnitz - St. Erhard	0,5		
<b>Tirol</b>	IVB	Innsbruck Technik West - Völs	67,3	
	Stubaitalbahnen	Stubaitalbf - Fulpmes	32,2	
	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG	Jenbach - Mayrhofen	43,2	
<b>Vbg</b>	Montafonerbahn AG	Bludenz - Schruns	33,1	
<b>Summe:</b>			<b>941,2</b>	
<b>davon Bundesbeiträge:</b>			<b>480,7</b>	

## 2 Portfolio der Privatbahnfinanzierung 2021-2025

Die Privatbahnfinanzierung gemäß Privatbahngesetz setzt eine öffentlich zugängliche Eisenbahn (Haupt- oder Nebenbahn) voraus. Diese kann nur dann gewährt werden, wenn auf der betreffenden Privatbahn nicht bloß touristische oder saisonale Verkehre, sondern ganzjährige Regelverkehre durchgeführt werden. Eine Anschlussbahn (= nicht-öffentliche Eisenbahn) fällt nicht unter das Privatbahngesetz, wobei in diesem Fall das System der Anschlussbahn- und Terminalförderung zur Verfügung steht<sup>5</sup>.

Das BMK ist sowohl bei öffentlich zugänglichen Privatbahnen als auch bei nicht öffentlich zugänglichen Anschlussbahnen und Terminals lediglich potenzieller Ko-Finanzierer. Die Finanzierungsteilung bei der Privatbahnförderung gemäß Privatbahngesetz beträgt im Regelfall 50% Land/50% Bund. Strategische Weichenstellungen und Prioritätensetzungen müssen daher seitens der Eigentümer der Bahnstrecken getroffen werden.

Abbildung 3: Österreichkarte aller vom Bund mitfinanzierten Privatbahnen



<sup>5</sup> [bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/anschlussbahnen](https://bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/anschlussbahnen)

## Neusiedler Seebahn (NSB): Neusiedl am See – Staatsgrenze nächst Pamhagen

Abbildung 4: Verortung und Streckenverlauf der Neusiedler Seebahn

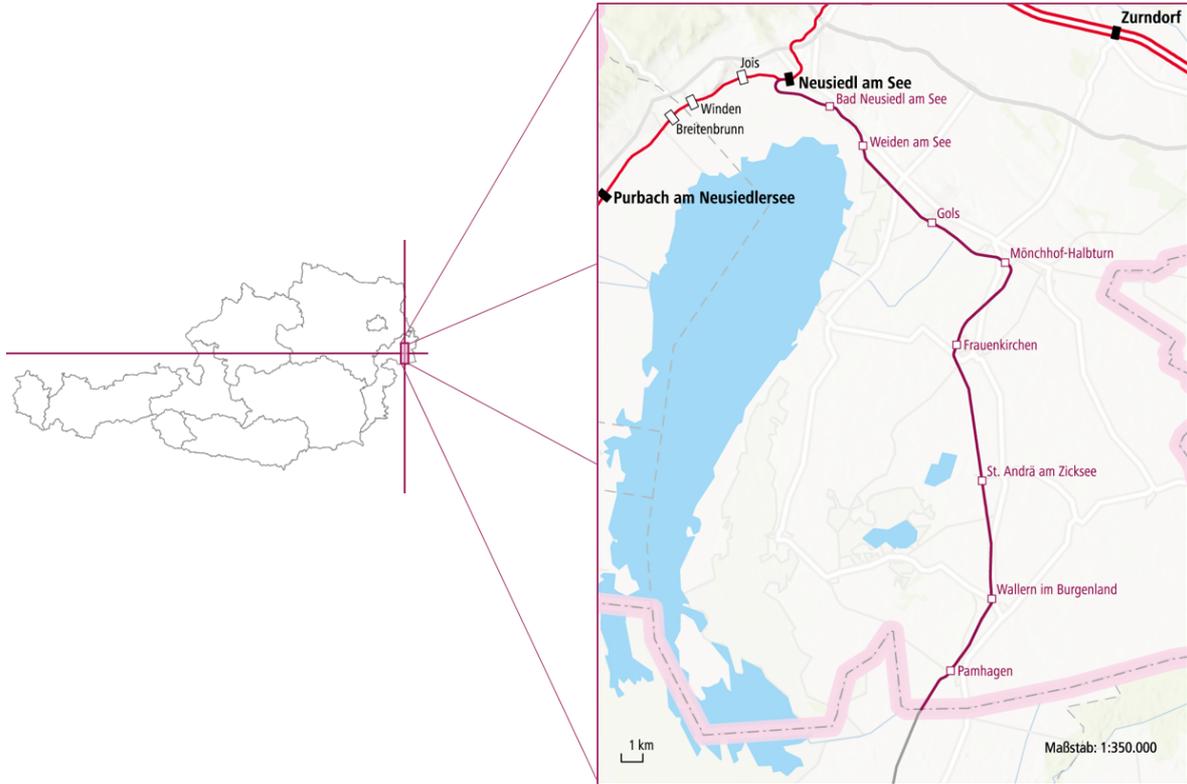


Tabelle 2: Kenndaten der Neusiedler Seebahn

<b>Unternehmen</b>	Neusiedler Seebahn GmbH
<b>Eigentümer</b>	50,19 % Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH 49,81 % Republik Österreich
<b>Streckenlänge</b>	37,9 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	25 kV, 50 Hz ~
<b>Investitionen</b>	12,4 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Neusiedler Seebahn in Österreich zweigt in Neusiedl am See von der Pannoniabahn ab und verläuft bis zur Staatsgrenze nächst Pamhagen. Weiterführend auf ungarischem Staatsgebiet wird die Strecke bis Fertőszentmiklós geführt. Das betriebsführende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Raaberbahn AG. Bis zum Jahr 2004 wurde die gesamte Strecke elektrifiziert.

Die Verkehrsdienste auf der Strecke werden von der ÖBB-Personenverkehr AG im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages für die Ostregion erbracht. Die im Verkehrsverbund als REX63 bezeichnete Linie verkehrt in einem ganztägigen Stundentakt – mit Verdichtungen zu einem Halbstundentakt in der HVZ von Montag bis Freitag (wenn Werktag).

Zugverbindungen starten bzw. enden in Wien Hauptbahnhof und werden seit Einführung des Flügelkonzeptes im symmetrischen Taktknoten im Bahnhof Neusiedl am See mit den Zügen der Pannoniabahn vereinigt bzw. getrennt. Die meisten Züge verkehren bis Pamhagen – bis zu acht Kurspaare werden bis Fertőszentmiklós weitergeführt. Pro Tag werden durchschnittlich 2.290 Fahrgäste<sup>6</sup> auf der Neusiedler Seebahn transportiert (2019) – neben Pendlerinnen und Pendlern ist dabei auch der Freizeitverkehr von Bedeutung. Der Fahrbetrieb wird von der ÖBB-Personenverkehr AG durchgeführt.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Neusiedler Seebahn von 2021 bis 2025 insgesamt 12,4 MEUR investiert werden.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes in Gols<sup>7</sup> zur Ermöglichung eines Halbstundentaktes (Errichtung eines zweiten Fahrgleises und eines neuen überdachten Mittelbahnsteigs)
- WLAN und Videoüberwachung in allen Bahnhöfen
- Sicherungsanlagen an Eisenbahnkreuzungen
- Überdachungen auf Bahnsteigen
- Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen

---

<sup>6</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

<sup>7</sup> [neusiedlerseebahn.at/fileadmin/user\\_upload/Bhf-Umbau\\_Gols\\_Informationen.pdf](https://neusiedlerseebahn.at/fileadmin/user_upload/Bhf-Umbau_Gols_Informationen.pdf)

## Raaberbahn: Ebenfurth – Sopron

Abbildung 5: Verortung und Streckenverlauf der Raaberbahn (Ebenfurth – Sopron)

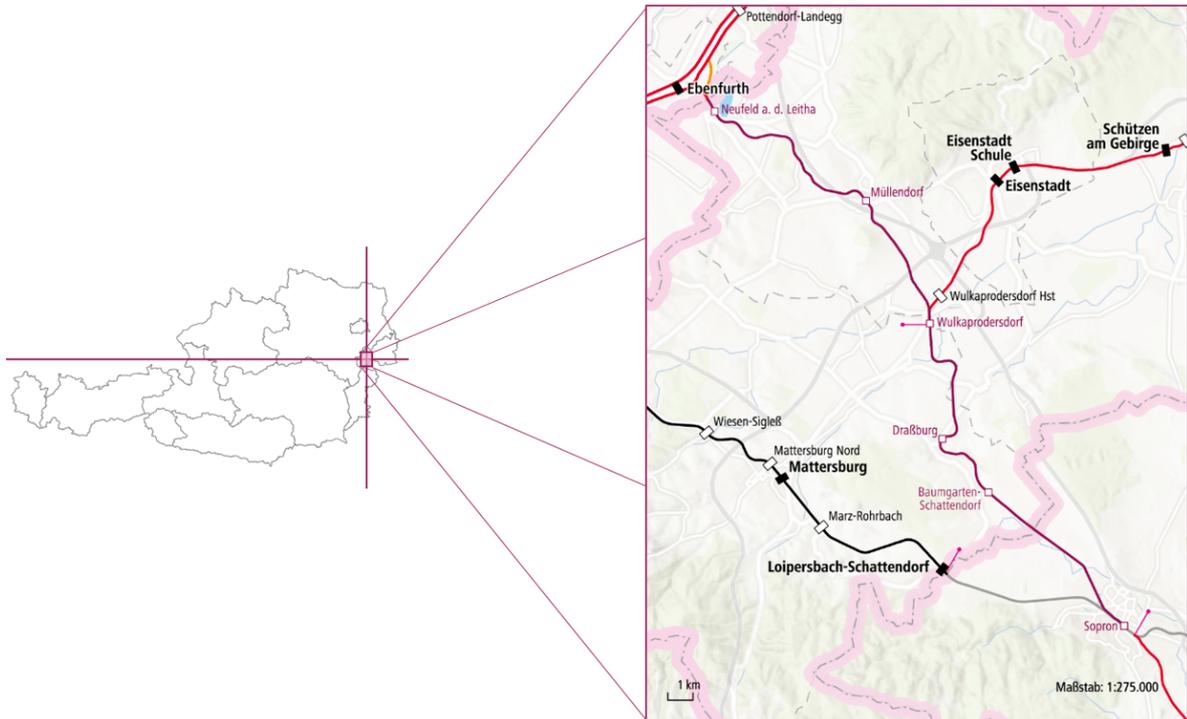


Tabelle 3: Kenndaten der Raaberbahn

<b>Unternehmen</b>	Raaberbahn AG
<b>Eigentümer</b>	65,6 % Republik Ungarn 28,2 % Republik Österreich 6,1 % STRABAG SE
<b>Streckenlänge</b>	25,6 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	25 kV, 50 Hz ~
<b>Investitionen</b>	62,1 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die „Raab-Ödenburg-Ebenfurth Eisenbahn“ verläuft ausgehend von der westungarischen Stadt Győr (*deutsch* Raab) über Sopron (*deutsch* Ödenburg) bis Ebenfurth mit Anschluss zur Pottendorfer Linie der ÖBB-Infrastruktur AG. In Österreich wird als „Raaberbahn“ ausschließlich der Streckenabschnitt von Sopron bis Ebenfurth bezeichnet. Die Strecke dient unter anderem der Direktverbindung von Wien nach Sopron und weiter zur Burgenlandbahn nach Deutschkreutz. Zukünftig sollen auch die geplanten Direktverbindungen von Wien nach Eisenstadt über die Infrastruktur der Raaberbahn abgewickelt werden. Des Weiteren von Bedeutung ist die Relation von Wien bis Szombathely, die von der Raaberbahn kommend mit einem Umstieg in Sopron sichergestellt werden kann.

Der Fahrbetrieb wird im Rahmen des Verkehrsdienstvertrages Wien Hbf – Ebenfurth – Sopron – Deutschkreutz von der Raaberbahn AG in einem ganztägigen Stundentakt mit Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit auf einen annähernden Halbstundentakt durchgeführt. Pro Tag benutzen durchschnittlich 2.900 Fahrgäste<sup>8</sup> die Strecke der Raaberbahn (2019). Im Unterschied zu allen anderen Privatbahnen in Österreich ist die Raaberbahn eine Strecke der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), weshalb größere Anforderungen an die Beschaffenheit der Schieneninfrastruktur bestehen. Zukünftig soll mit der von der ÖBB-Infrastruktur AG geplanten Errichtung der Schleife Ebenfurth und einzelnen Linienverbesserungen die Fahrzeit deutlich reduziert werden. Außerdem ist eine weitere Direktanbindung von Wien nach Eisenstadt mit attraktiver Fahrzeit über die geplante Mobilitätsdrehscheibe Wulkaprodersdorf geplant.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Raaberbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 62,1 MEUR investiert werden.

---

<sup>8</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

### **Wesentliche Maßnahmen**

- Ausbau des Bahnhofs Wulkaprodersdorf zur Mobilitätsdrehscheibe (Schaffung eines Regionalknotens mit einer neuen P&R-Anlage und der Optimierung der Zufahrtsmöglichkeiten zum Bahnhof)
- Errichtung eines kurzen, zweigleisigen Streckenabschnitts nördlich von Wulkaprodersdorf zur Gewährleistung des geplanten Fahrplanangebotes

## Citybahn Waidhofen (NÖVOG): Waidhofen Bf – Pestalozzistraße

Abbildung 6: Verortung und Streckenverlauf der Citybahn Waidhofen

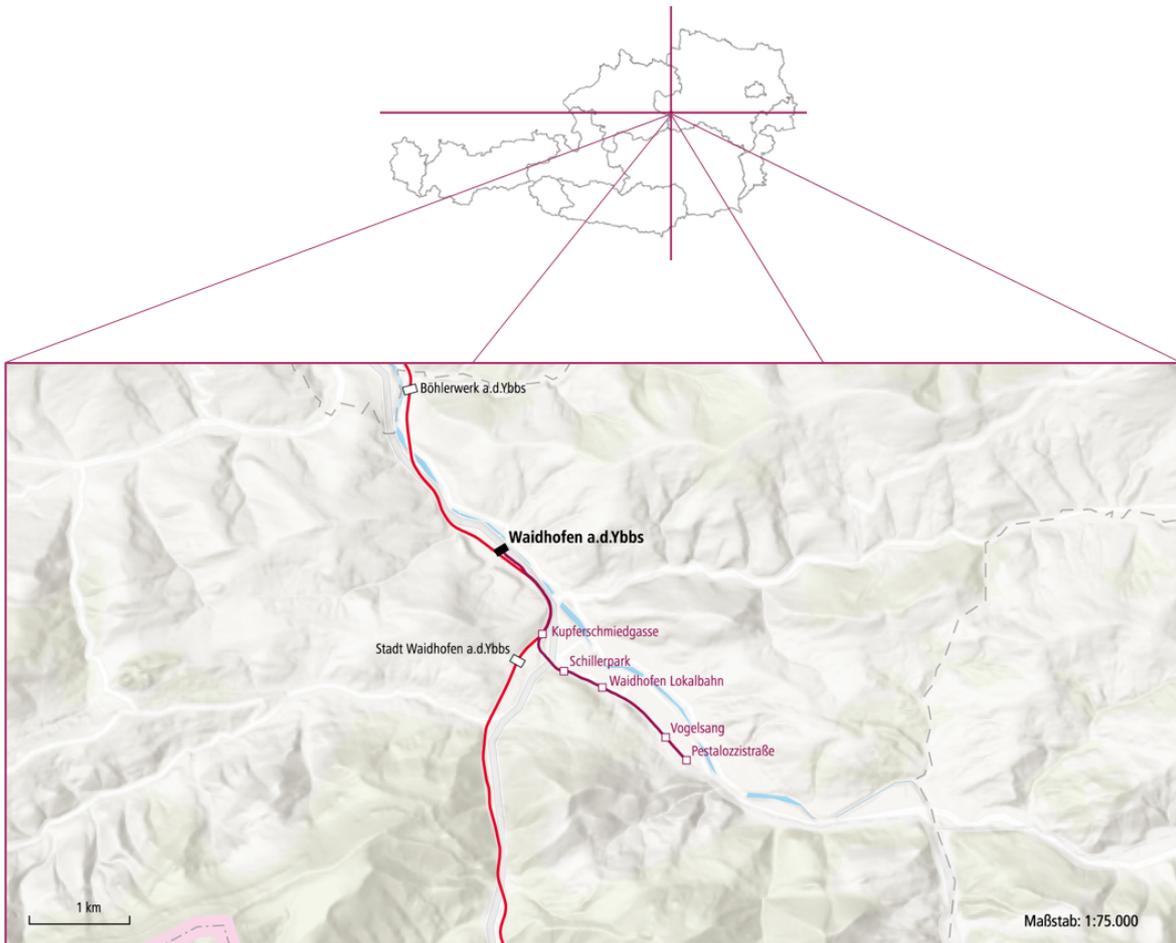


Tabelle 4: Kenndaten der Citybahn Waidhofen

<b>Unternehmen</b>	Niederösterreich Bahnen (NÖVOG)
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Niederösterreich
<b>Streckenlänge</b>	3,1 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	760 mm
<b>Elektrifizierung</b>	-
<b>Investitionen</b>	3,3 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP, Stand 10.01.2022)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Als Citybahn Waidhofen wird eine 3,1 km lange Strecke im Stadtgebiet von Waidhofen an der Ybbs betrieben. Die nicht-elektrifizierte Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm verläuft vom Bahnhof Waidhofen an der Ybbs bis Waidhofen-Pestalozzistraße. Die zahlreichen Haltestellen ermöglichen eine optimale Erschließung des Stadtgebiets von Waidhofen. Die Citybahn Waidhofen fungiert darüber hinaus als Zu- bzw. Abbringer zu den Zügen der Rudolfsbahn aus Amstetten. Eine der wichtigsten Zielgruppen der Citybahn Waidhofen ist der Schülerverkehr. Pro Tag benutzen durchschnittlich 550 Fahrgäste<sup>9</sup> die Bahnstrecke (2019).

## **Hintergrundinformation**

Der Bahnbetrieb auf der Citybahn Waidhofen wird im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages von den Niederösterreich Bahnen derzeit von Montag bis Samstagmittag (werktags) ganztägig im Halbstundentakt durchgeführt, darüber hinaus im Stundentakt. Die Züge binden stündlich an den Taktknoten Bahnhof Waidhofen/Ybbs an und bieten somit optimale Umsteigeverbindungen.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Citybahn Waidhofen von 2021 bis 2025 insgesamt 3,3 MEUR investiert werden.

---

<sup>9</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)



## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Mariazellerbahn verläuft als elektrifizierte Schmalspurbahn ausgehend vom Hauptbahnhof St. Pölten mit Anschlüssen zu diversen Haupt- und Nebenstrecken über Ober-Grafendorf, Kirchberg an der Pielach, Laubenbachmühle und Mitterbach bis nach Mariazell und überquert dabei die Landesgrenze zur Steiermark. Als „Talstrecke“ wird dabei der Abschnitt von St. Pölten bis Laubenbachmühle bezeichnet, als „Bergstrecke“ der Abschnitt bis Mariazell. Bedeutung besitzt die Bahnlinie auf der Talstrecke überwiegend für Pendler:innen und Schüler:innen, auf der Bergstrecke spielt der Freizeit- und Ausflugsverkehr eine wesentliche Rolle. Das Verkehrsangebot wird von durchschnittlich 1.590 Fahrgästen<sup>10</sup> pro Tag genutzt (2019).

## **Hintergrundinformation**

Der Bahnbetrieb auf der Mariazellerbahn wird im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages von den Niederösterreich Bahnen im ganztägigen Stundentakt von St. Pölten bis Laubenbachmühle (Talstrecke) – mit lastrichtungsbezogenen Angebotsverdichtungen – mit modernen elektrischen Triebwagen (Himmelstreppen) durchgeführt. Von Laubenbachmühle bis Mariazell (Bergstrecke) wird derzeit ganzjährig ein Zweistundentakt – mit saisonalen und lastrichtungsbezogenen Angebotsverdichtungen – angeboten, mit einer schwerpunktmäßigen Ausrichtung auf den Freizeitverkehr. Die Züge binden am Bahnhof St. Pölten Hbf. an die Züge von und nach Wien bzw. Linz an.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Mariazellerbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 86,8 MEUR investiert werden.

---

<sup>10</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Badner Bahn (WLB): Wien Schedifkaplatz – Baden

Abbildung 8: Verortung und Streckenverlauf der Badner Bahn

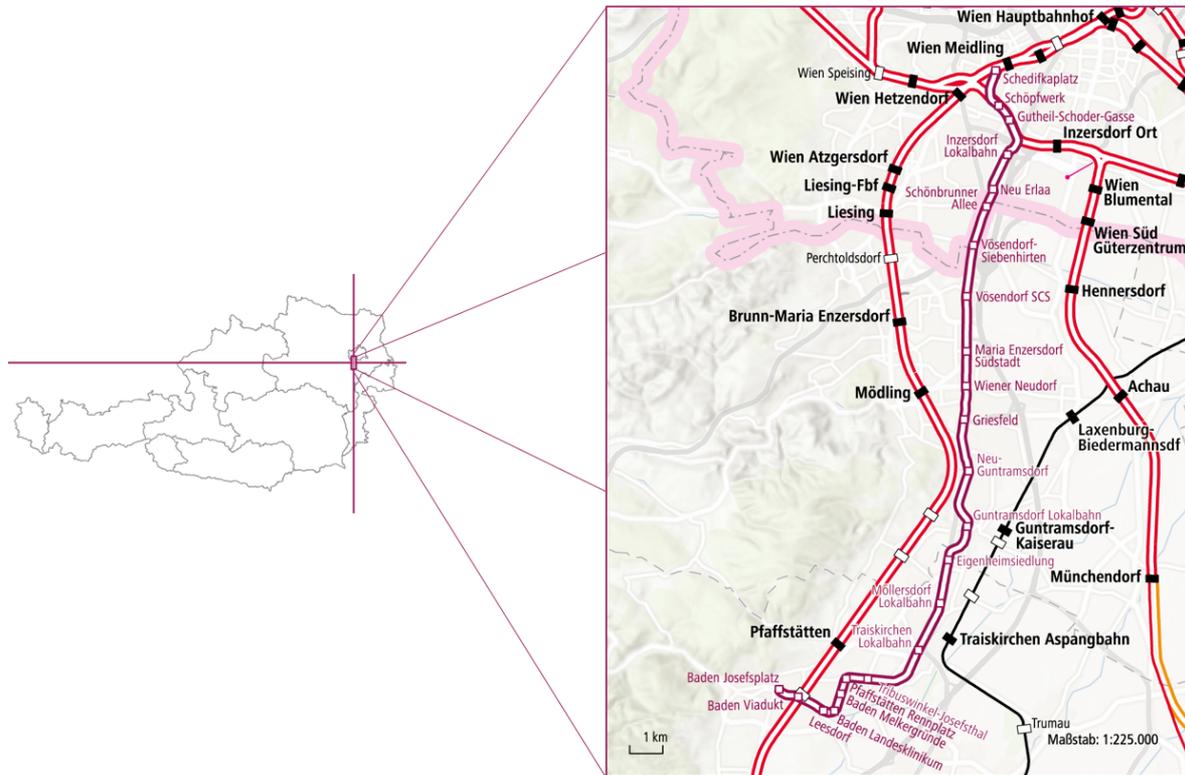


Tabelle 6: Kenndaten der Badner Bahn

<b>Unternehmen</b>	Wiener Lokalbahnen GmbH
<b>Eigentümer</b>	99,9 % Wiener Stadtwerke GmbH 0,01 % Wiener Stadtwerke Vermögensverwaltung GmbH
<b>Streckenlänge</b>	27,2 km, überwiegend zweigleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	600-850 V =
<b>Investitionen</b>	60,3 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Ausgehend von der Wiener Oper (Karlsplatz) verkehren die Züge der Wiener Lokalbahnen GmbH über das Straßenbahnnetz der Wiener Linien bis zum Wiener Schedifkaplatz und weiter mit maximal 80 km/h großteils entlang der Triester Straße (B17) bis Baden Josefsplatz. Für den Südraum von Wien ist die Badener Bahn eine wichtige Verbindung für Pendler:innen. Die Fahrzeit beträgt auf der gesamten Strecke rund eine Stunde – ab Wien Meidling bis Baden 45 Minuten. Über die Abzweigung Wienersdorf besteht zudem eine Verbindung zur inneren Aspangbahn, wodurch die Führung von Güterzügen auf der Badner Bahn zum Industriezentrum NÖ Süd ermöglicht wird. Zusätzlich bestehen in Wien eine Verbindung zur Pottendorfer Linie zwischen Schöpfwerk und Gutheil-Schoder-Gasse sowie eine Gleisverbindung zum Wiener U-Bahn-Netz (Linie U6) zwischen Schedifkaplatz und Schöpfwerk.

Im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags Badner Bahn besteht von Wien bis Wiener Neudorf an Werktagen (Montag bis Samstag) seit Dezember 2020 ein tagesdurchgängiger 7,5-Minuten-Takt. Weiter bis Baden verkehren die Fahrzeuge im 15-Minuten-Takt. Der 7,5-Minuten-Takt kann laut Verkehrsdienstevertrag voraussichtlich ab 2026 bis Traiskirchen Lokalbahn sowie ab 2028 bis Baden Josefsplatz ausgedehnt werden und somit auf der gesamten Strecke der Badner Bahn gelten. An Sonn- und Feiertagen besteht derzeit ein tagesdurchgängiger 15-Minuten-Takt. Auf der gesamten Strecke nutzen durchschnittlich 36.700 Fahrgäste<sup>11</sup> täglich das Angebot der Badner Bahn (2019).

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Badner Bahn von 2021 bis 2025 insgesamt 60,3 MEUR investiert werden.

---

<sup>11</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)



Tabelle 7: Kenndaten der Linzer Lokalbahn

<b>Unternehmen</b>	Linzer Lokalbahn AG
<b>Eigentümer</b>	54,1% Stadt Linz 35,3 % Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. 5,0 % Verschiedene Gemeinden 2,6 % Stadt Eferding 1% Stadt Leonding 1% Stadt Peuerbach
<b>Streckenlänge</b>	58,9 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	750 V = / 15 kV, 16,7 Hz ~
<b>Investitionen</b>	45,0 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

### **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Linzer Lokalbahn<sup>12</sup> verläuft seit dem Jahr 2005 ausgehend vom Linzer Hauptbahnhof (von 1912 bis 2005 vom Linzer Lokalbahnhof) über den Bahnknoten Eferding mit Anschluss zur Aschacher Bahn bis Niederspaching, wo sich die Strecke teilt. Ein Streckenast führt nach Peuerbach – der andere nach Neumarkt-Kallham mit Anschluss zur Passauer Bahn und zur Innkreisbahn. Die Gleisverbindung zu den ÖBB-Strecken in Neumarkt-Kallham wurde vor einigen Jahren abgebaut. Seit 2016 ist der Streckenabschnitt von Linz bis Eferding Teil des S-Bahn-Systems in Oberösterreich und wird als Linie S5 bezeichnet. Im Vergleich zu weiteren Regionalbahnen in Oberösterreich besitzt die S5 neben der Mühlkreisbahn (bis Rottenegg) einen der dichtesten Taktfahrpläne. So besteht im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages zu den Privatbahnen Oberösterreich mit Stern & Hafferl werktags ein ganztägiger Halbstundentakt bis Eferding, welcher in der Hauptverkehrszeit auf einen Viertelstundentakt verdichtet ist.

Entlang der Linzer Lokalbahn werden insgesamt vier Städte (Linz, Leonding, Eferding, Peuerbach) und 16 Gemeinden bedient. Pro Tag benutzen durchschnittlich 5.530 Fahrgäste<sup>13</sup> die Bahnstrecke (2019). Vor allem für Pendler:innen und Schüler:innen

<sup>12</sup> [linzer-lokalbahn.at/wir/](http://linzer-lokalbahn.at/wir/)

<sup>13</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](http://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

Richtung Linz besitzt die Lokalbahn eine hohe Bedeutung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ausgehend von Linz bis Leonding maximal 70 km/h, bis Eferding maximal 65 km/h und danach maximal 60 km/h. Die Strecke verfügt über acht Anschlussbahnen und saisonalen Güterverkehr (Transport von Zuckerrüben aus dem Eferdinger Becken).

### **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Linzer Lokalbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 45,0 MEUR investiert werden.

### **Wesentliche Maßnahmen**

- Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes Bergham und eines neuen Gleichrichterunterwerkes Am Dürrweg (im Zuge des Ausbaus der ÖBB-Strecke Linz – Wels)
- Barrierefreier Umbau Bf. Alkoven mit P&R Anlage
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Dörnbach-Hitzing, Straßham-Schönering, Fraham und Unterhillnglah
- Trassenkorrekturen zwischen Linz Hbf und Eferding mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf teilweise 80 km/h
- Erneuerung von Brücken und Durchlässen
- Streckenweise Erneuerung von Unterbau, Oberbau und Fahrleitungsanlagen
- Absicherung etlicher Eisenbahnkreuzungen mittels technischem Kreuzungsschutz

## Traunseetram: Gmunden – Vorchdorf

Abbildung 10: Verortung und Streckenverlauf der Traunseetram

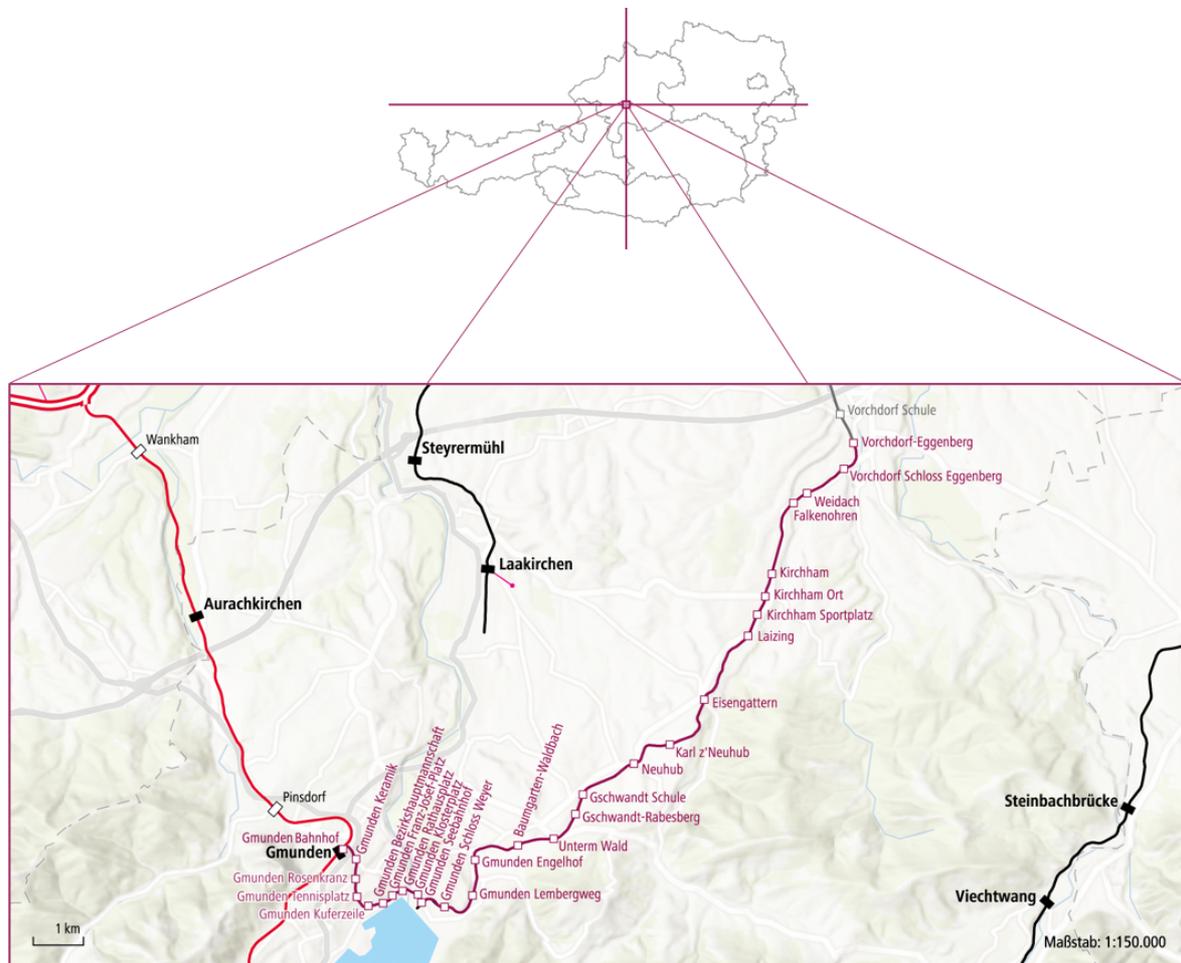


Tabelle 8: Kenndaten der Traunseetram

<b>Unternehmen</b>	Lokalbahn Gmunden - Vorchdorf AG
<b>Eigentümer</b>	100 % Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
<b>Streckenlänge</b>	17,9 km, überwiegend eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.000 mm
<b>Elektrifizierung</b>	600-750 V =
<b>Investitionen</b>	16,5 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Im Jahr 2018 wurde Gmundner Straßenbahn (Gmunden Bahnhof bis Franz-Josefs-Platz) mit der Traunseetram (Lokalbahn Gmunden Seebahnhof – Vorchdorf) durch den Neubau einer zusätzlichen innerstädtischen Verbindungsstrecke zusammengeschlossen. Seit dem Zusammenschluss der beiden meterspurigen Bahnlinien benutzen insgesamt rund 2.000 Fahrgäste<sup>14</sup> pro Tag die Traunseetram (2019). Der Fahrbetrieb wird im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages zu den Privatbahnen Oberösterreich mit niederflurigen Fahrzeugen vom Typ „Vossloh Tralink V3“ durchgeführt.

Seit Dezember 2021 verkehrt die Traunseetram im Stadtgebiet von Gmunden von Montag bis Freitag (wenn Werktag) im 15-Minuten-Takt, darüber hinaus bis Vorchdorf im Halbstundentakt. Bedeutung besitzt die Strecke einerseits überwiegend für Pendler:innen und Schüler:innen in Richtung Gmunden sowie als Zubringer zur Salzkammergutbahn mit Verbindungen Richtung Attnang-Puchheim und Bad Ischl im Bahnhof Gmunden. Des Weiteren dient die Traunseetram auch zur verbesserten Erreichbarkeit des Traunsees, der Gmundner Innenstadt und der Grünbergseilbahn.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Traunseetram von 2021 bis 2025 insgesamt 16,5 MEUR investiert werden.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes in Kirchham Sportplatz (Ermöglichung eines verbesserten Taktfahrplans)
- Neue Bahnhofshalle, P&R- und B&R-Anlage in Engelhof
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofes Gschwandt-Rabesberg mit P&R- und B&R-Stellplätzen
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Schloss Eggenberg
- Erneuerung von Durchlässen
- Streckenweise Erneuerung von Unterbau, Oberbau und Fahrleitungsanlagen
- Absicherung etlicher Eisenbahnkreuzungen mittels technischem Kreuzungsschutz
- Ersatz der alten Zugfunkanlage durch das Zugleitkommunikationssystem

---

<sup>14</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Vorchdorferbahn: Lambach – Vorchdorf

Abbildung 11: Verortung und Streckenverlauf der Vorchdorferbahn

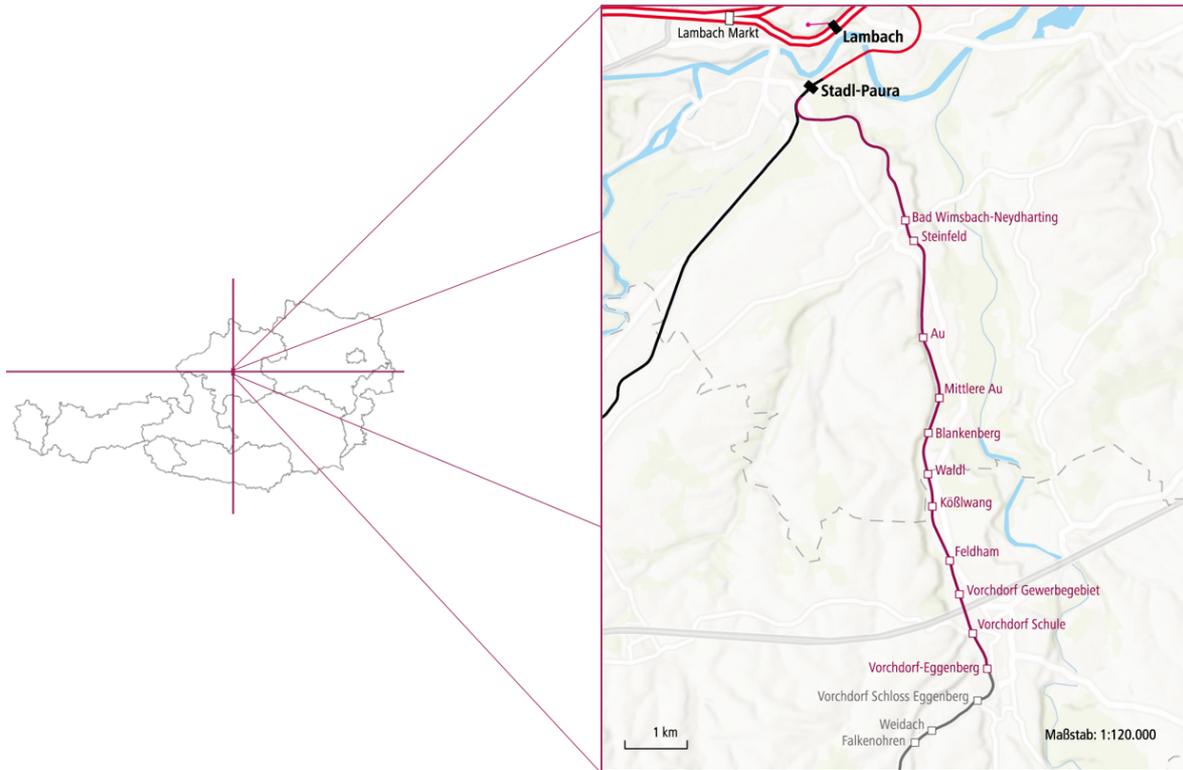


Tabelle 9: Kenndaten der Vorchdorferbahn

<b>Unternehmen</b>	Lokalbahn Lambach - Vorchdorf AG
<b>Eigentümer</b>	72,5 % Republik Österreich 11,0 % OÖ Verkehrsholding GmbH 9,4 % Marktgemeinde Lambach 3,3 % Marktgemeinde Vorchdorf 2,7 % Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. 1 % Privatpersonen
<b>Streckenlänge</b>	14,7 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	750 V =
<b>Investitionen</b>	9,0 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Fahrzeuge der normalspurigen und mit 750 V Gleichstrom elektrifizierten Vorchdorferbahn verkehren im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages zu den Privatbahnen Oberösterreich mit Stern & Hafferl ausgehend vom Bahnhof Lambach mit Anschluss zur Westbahn über die Traunbrücke zum Bahnhof Stadl-Paura und weiter über Bad Wimsbach-Neydharting bis zum Bahnhof Vorchdorf-Eggenberg mit Anschluss zur meterspurigen Traunseetram. Der Streckenabschnitt von Lambach bis Stadl-Paura ist in Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG, da von dort die Trauntalbahn (*ehemals* Lokalbahn Lambach – Gmunden) bis Laakirchen abzweigt, die aktuell ausschließlich für den Güterverkehr Verwendung findet. Die Vorchdorferbahn verläuft hingegen ab Stadl-Paura auf eigener Infrastruktur mit maximal 50 km/h weiter bis Vorchdorf. Bedeutung besitzt die Strecke primär für Pendler:innen und Schüler:innen mit Zielen entlang der Westbahn sowie in Richtung Vorchdorf oder Gmunden und für den Ausflugsverkehr.

Auf der Strecke besteht grundsätzlich ein ganztägiger Zweistundentakt mit Verstärkerzügen zur Hauptverkehrszeit auf insgesamt 1-2 Kurse pro Stunde und Richtung. Sowohl in Lambach als auch in Vorchdorf bestehen im Allgemeinen kurze Umsteigezeiten zu den Anschlusszügen Richtung Wels bzw. Gmunden. Der Verkehr wird von Stern & Hafferl abgewickelt – ab dem Jahr 2026 ist die Erneuerung der Flotte durch TramTrain-Fahrzeuge des Typs „Stadler Citylink“ geplant. Jeden Tag sind durchschnittlich 530 Fahrgäste<sup>15</sup> auf der Vorchdorferbahn unterwegs (2019).

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Vorchdorferbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 9,0 MEUR investiert werden.

---

<sup>15</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

### **Wesentliche Maßnahmen**

- Errichtung eines neuen Kreuzungsbahnhofes Waldl (Ermöglichung eines verbesserten Taktfahrplans)
- Unter- und Oberbaumaßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h
- Modernisierung und Attraktivierung der Haltestellen durch Verbesserung der Einstiegsverhältnisse
- Verstärkung der Stromversorgung im Hinblick auf den Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration
- Technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

## Atterseebahn: Vöcklamarkt – Attersee

Abbildung 12: Verortung und Streckenverlauf der Atterseebahn

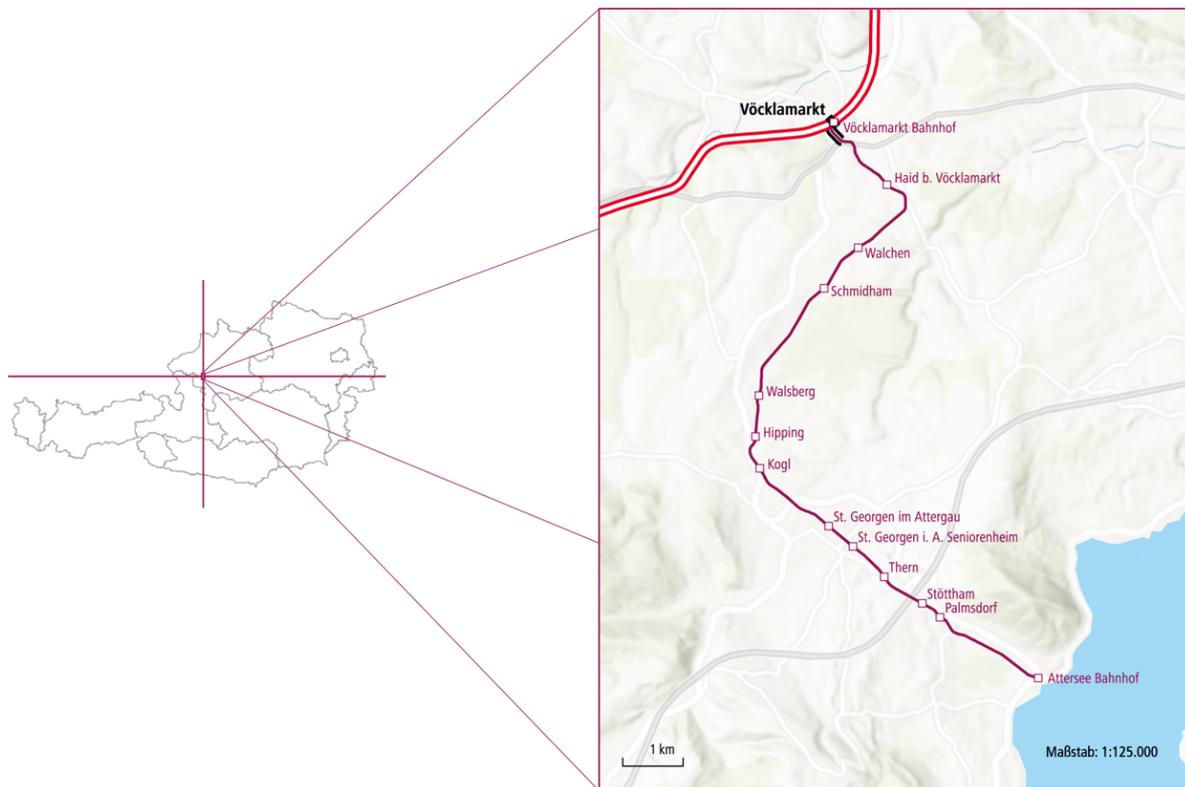


Tabelle 10: Kenndaten der Atterseebahn

<b>Unternehmen</b>	Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee AG
<b>Eigentümer</b>	75,9 % Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. 10,5 % OÖ Verkehrsholding GmbH 2,9 % Marktgemeinde Vöcklamarkt 1,5 % Marktgemeinde St. Georgen im Attergau
<b>Streckenlänge</b>	13,3 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.000 mm
<b>Elektrifizierung</b>	750 V =
<b>Investitionen</b>	9,5 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Ausgehend von der Strecke der Westbahn in Vöcklamarkt verläuft die Atterseebahn (*damals* Attergaubahn) mit maximal 50 km/h über St. Georgen im Attergau bis zur Gemeinde Attersee am Attersee. Die Bahn besitzt neben dem Pendler- und Schülerverkehr auch Bedeutung für Freizeitverkehre in die Attersee-Region. Durchschnittlich 720 Fahrgäste<sup>16</sup> nutzen pro Tag die Bahnverbindung (2019). Seit dem Jahr 2016 werden von Stern & Hafferl auf der meterspurigen und mit 750 V Gleichstrom elektrifizierten Atterseebahn die niederflurigen Triebwagen vom Typ „Vossloh Tramlink V3“ eingesetzt. Auf der Atterseebahn besteht im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags zu den Privatbahnen Oberösterreich mit Stern & Hafferl grundsätzlich ein ganztägiger Stundentakt mit Verstärkerzügen zur Hauptverkehrszeit sowie in den Sommermonaten.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Atterseebahn von 2021 bis 2025 insgesamt 9,5 MEUR investiert werden.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Errichtung Barrierefreier Umbau Bf. Walsberg mit P&R- und B&R-Anlage
- Neubau der barrierefreien Haltestelle Neuhofen Bienenhof mit B&R-Anlage
- Barrierefreier Ausbau der Hst. Thern und weiterer Haltestellen
- Streckenweise Erneuerung von Unterbau, Oberbau und Fahrleitungsanlagen
- Absicherung etlicher Eisenbahnkreuzungen mittels technischem Kreuzungsschutz
- Ersatz der alten Zugfunkanlage durch das Zugleitkommunikationssystem

---

<sup>16</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Salzburger Lokalbahn (Nordost): Salzburg – Lamprechtshaus/ Ostermiething

Abbildung 13: Verortung und Streckenverlauf der Salzburger Lokalbahn (Nordost)

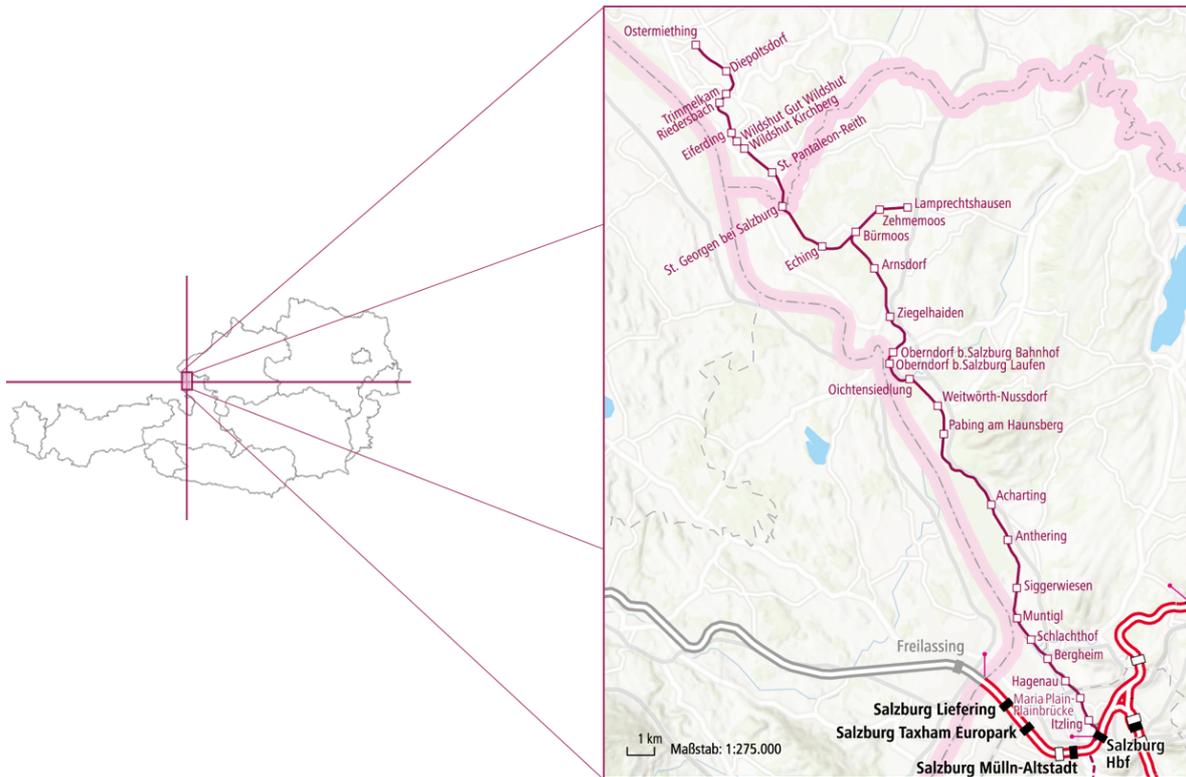


Tabelle 11: Kenndaten der Salzburger Lokalbahn (Nordost)

<b>Unternehmen</b>	Salzburg AG
<b>Eigentümer</b>	42,6 % Land Salzburg 31,3 % Stadt Salzburg 26,1 % Energie AG
<b>Streckenlänge</b>	37,9 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	1000 V =
<b>Investitionen</b>	146,4 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Ausgehend vom Salzburger Hauptbahnhof (Bahnstation in Tieflage) verläuft die Salzburger Lokalbahn über Bergheim, Oberndorf bei Salzburg und Bürmoos bis Lamprechtshausen. Im Bahnhof Bürmoos zweigt eine weitere Strecke bis ins oberösterreichische Ostermiething ab, die bis zum Jahr 1993 von Stern & Hafferl betrieben wurde. Seither wird der gesamte Fahrbetrieb von der Salzburg AG durchgeführt, wodurch Direktverbindungen von Salzburg bis Ostermiething möglich wurden und der Umsteigezwang im Bahnhof Bürmoos entfiel.

Die Züge der Salzburger Lokalbahn verkehren im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrages mit der Salzburg AG in einem ganztägigen Halbstundentakt (auf der Zweigstrecke nach Ostermiething gilt ein Stundentakt). Zu den Hauptverkehrszeiten fahren zusätzliche Expresszüge – somit entsteht ein annähernder 15-Minuten-Takt. Die Strecke der Salzburger Lokalbahn wird zwischen Salzburg und Lamprechtshausen als Linie S1 bezeichnet, die Strecke zwischen Bürmoos (bzw. Salzburg) und Ostermiething wird als Linie S11 bezeichnet. Die Strecken werden mit maximal 80 km/h befahren. Die Salzburger Lokalbahn besitzt hohe Bedeutung für die Pendler:innen in den Salzburger Zentralraum und wird von durchschnittlich 13.600 Fahrgästen<sup>17</sup> täglich benutzt (2019).

Ursprünglich verlief die Zweigstrecke ab dem Bahnhof Bürmoos nur bis Trimmelkam – im Jahr 2014 wurde die Verlängerung der Lokalbahn bis Ostermiething eröffnet (finanziert durch das 7. und 8. MIP). Im Zuge des Projektes „S-Link“ wird eine Weiterführung der Linie S1 ausgehend vom Salzburger Hauptbahnhof in Richtung Süden in einer ersten Stufe bis Mirabellplatz angedacht (siehe folgendes Kapitel). Ab dem Jahr 2026 ist ein Ersatz der bestehenden Fahrzeuge durch TramTrains vom Typ „Stadler Citylink“ vorgesehen.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Salzburger Lokalbahn (Nordast) von 2021 bis 2025 insgesamt 146,4 MEUR investiert werden.

---

<sup>17</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](http://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Neues Zugsicherungssystem
- Fahrwegsanierungen in den Abschnitten Bergheim-Siggerwiesen und Oberndorf-Bürmoos
- Zweigleisige Ausfahrt Bhf Bürmoos
- Neubau der Bahnhöfe in Bürmoos, Oberndorf und Bergheim

## Salzburger Lokalbahn (Südast): Projekt „S-LINK“

Abbildung 14: Möglicher Streckenverlauf des „S-LINK“

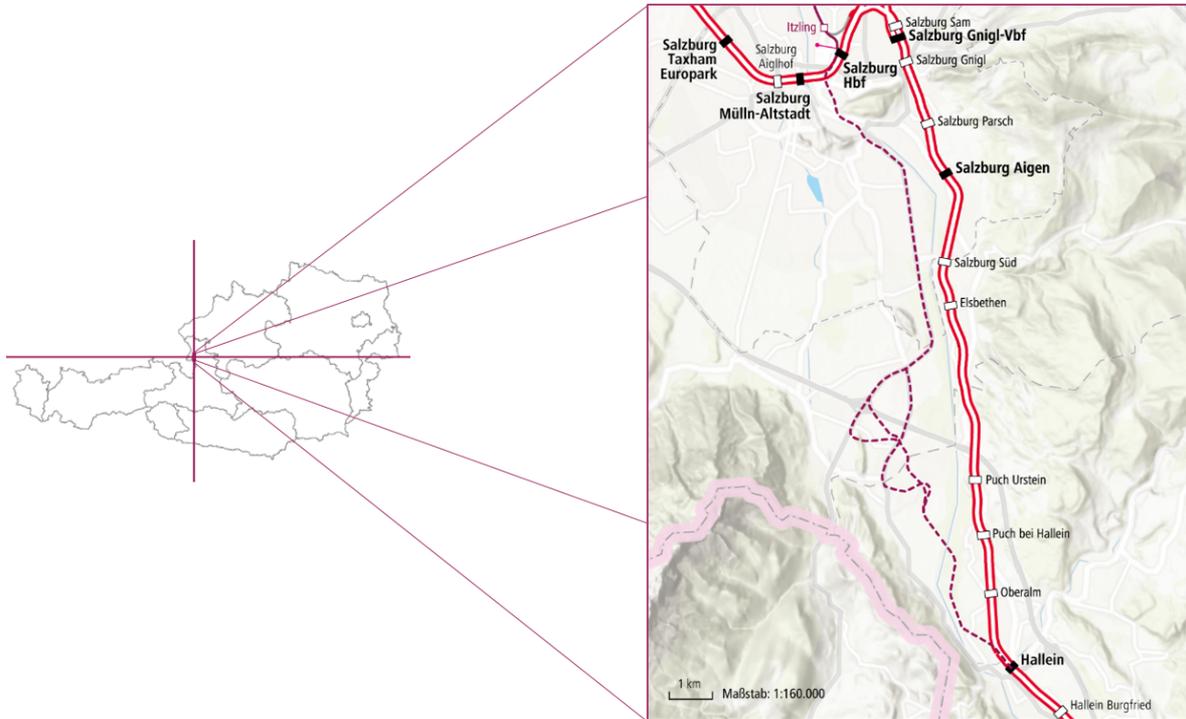


Tabelle 12: Kenndaten des Projekts „S-LINK“

<b>Finanzierungswerber Südast (9. MIP)</b>	Salzburg AG (für die Projektgesellschaft)
<b>Konzessionsantragsteller</b>	Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH
<b>Eigentümer (derzeitige Eigentumsverhältnisse bei der Projektgesellschaft)</b>	1/3 Land Salzburg 1/3 Stadt Salzburg 1/3 Salzburg AG (Aktivierung des generierten Anlagevermögens bei der Projektgesellschaft)
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	1000 V =
<b>Investitionen</b>	19,8 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Künftig soll es ausgehend vom Salzburger Hauptbahnhof eine zusätzliche Schienenverbindung über den Salzburger Mirabellplatz und nach der Stadtquerung weiter entlang der Alpenstraße (B150) über Anif nach Süden geben, die in einer Wendeanlage im Bereich des Bahnhofes Hallein endet. Durch diese Verbindung soll der Stau- und Verkehrsproblematik in der Stadt Salzburg begegnet werden, indem ein schnelles Verkehrsangebot auf der Schiene zur Verfügung gestellt wird. Für das Jahr 2023 ist nach Abschluss der erforderlichen Genehmigungsverfahren der Baustart mit Vorarbeiten avisiert. 2024 sollen die Hauptbaumaßnahmen des ersten Vorhabens bis zum Mirabellplatz in Angriff genommen werden. Bis dahin finden umfangreiche und auch weiterführende Planungstätigkeiten statt.

Auf der Strecke sollen künftig als Verlängerung des Nordasts der Salzburger Lokalbahn schrittweise TramTrains vom Typ „Stadler Citylink“ eingesetzt werden.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen für die Planungstätigkeiten des „S-LINK“ von 2021 bis 2025 insgesamt 19,8 MEUR investiert werden. Weiters besteht eine Rahmenvereinbarung für die weiteren beabsichtigten Ausbauschritte<sup>18</sup>. Die jeweiligen weiteren Etappen werden über eigene SIP-Verträge („Sonderinvestitionsprogramm“) abgewickelt.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Planungstätigkeiten für die Trasse des „S-LINK“ mit Fokus auf das erste Vorhaben vom Salzburger Lokalbahn bis zum Mirabellplatz – relevante behördliche Verfahren bereits anhängig
- Vorbereitung, Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten vom Salzburger Lokalbahn bis zum Mirabellplatz
- Prüfung und Planung möglicher Anschlüsse und Verknüpfungen
- Übergreifende Planungstätigkeiten in Hinblick auf eine Trassenempfehlung für den „S-LINK“ vom Salzburger Lokalbahn bis zur Stadtgrenze in Salzburg Süd und weiter bis nach Hallein (inkl. Strategischer Umweltprüfung)

---

<sup>18</sup> [ots.at/presseaussendung/OTS\\_20210324\\_OT50186/s-link-bringt-grosse-verbesserungen-fuer-den-oeffentlichen-verkehr-in-salzburg](https://ots.at/presseaussendung/OTS_20210324_OT50186/s-link-bringt-grosse-verbesserungen-fuer-den-oeffentlichen-verkehr-in-salzburg)

- Umfangreiche geotechnische Erkundungen entlang der möglichen Trasse vom Salzburger Lokalbahnhof nach Süden
- Konzessionsverfahren für S-LINK anhängig
- Ausverhandlung eines Sonderinvestitionsprogramms (SIP) für den Bau des 1. Vorhabens vom Salzburger Lokalbahnhof bis zum Mirabellplatz sowie für weitere Planungstätigkeiten bis zur Stadtgrenze in Salzburg Süd

## Pinzgauer Lokalbahn: Zell am See – Krimml

Abbildung 15: Verortung und Streckenverlauf der Pinzgauer Lokalbahn

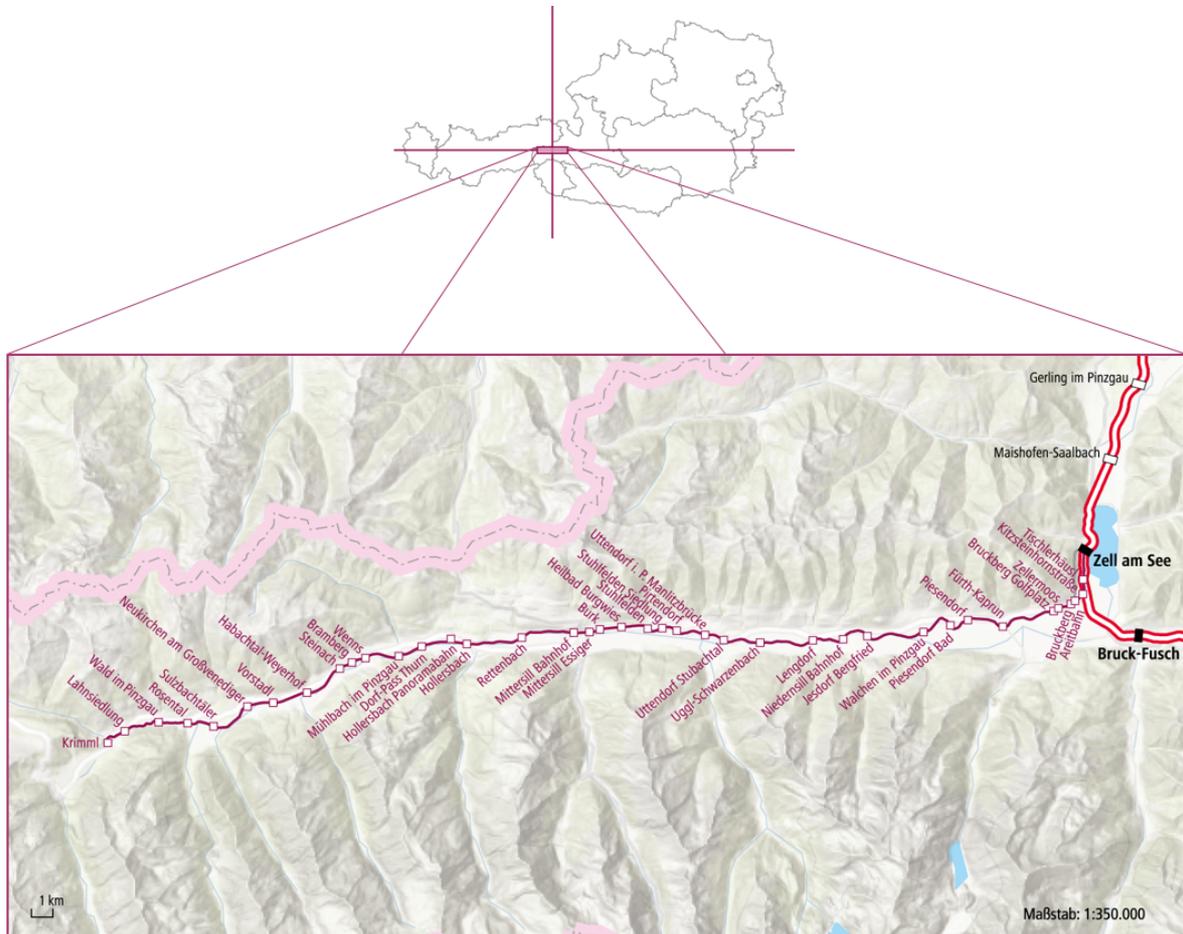


Tabelle 13: Kenndaten der Pinzgauer Lokalbahn

<b>Unternehmen</b>	Salzburg AG
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Salzburg
<b>Streckenlänge</b>	52,7 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	760 mm
<b>Elektrifizierung</b>	-
<b>Investitionen</b>	8,0 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die zirka 53 km lange, nicht-elektrifizierte Schmalspurstrecke der Pinzgauer Lokalbahn startet ausgehend vom Bahnhof in Zell am See mit Anschluss zur Salzburg-Tiroler-Bahn (auch als Giselabahn bezeichnet) und führt entlang der Salzach über Mittersill bis Krimml. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h und der Fahrbetrieb wurde im Jahr 2008 von den ÖBB durch die Salzburg AG übernommen, welche aktuell im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags Pinzgauer Lokalbahn mit diesem beauftragt ist. Auf der Strecke gilt ein ganztägiger Stundentakt – bis Piesendorf bzw. Niedernsill wird dieser Takt zur Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet (inkl. einem Express-Kurspaar bis Krimml). Neben der Bedeutung der Strecke für Pendler:innen besitzt die Bahnlinie auch eine große Rolle für den Ausflugsverkehr in die Hochgebirgsregion des Salzburger Pinzgaus und zu den Krimmler Wasserfällen. Pro Tag benutzen rund 2.750 Fahrgäste<sup>19</sup> die Pinzgauer Lokalbahn.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Pinzgauer Lokalbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 8,0 MEUR investiert werden.

---

<sup>19</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Cargo Center Graz

Abbildung 16: Gleisanlagen des Cargo Centers Graz

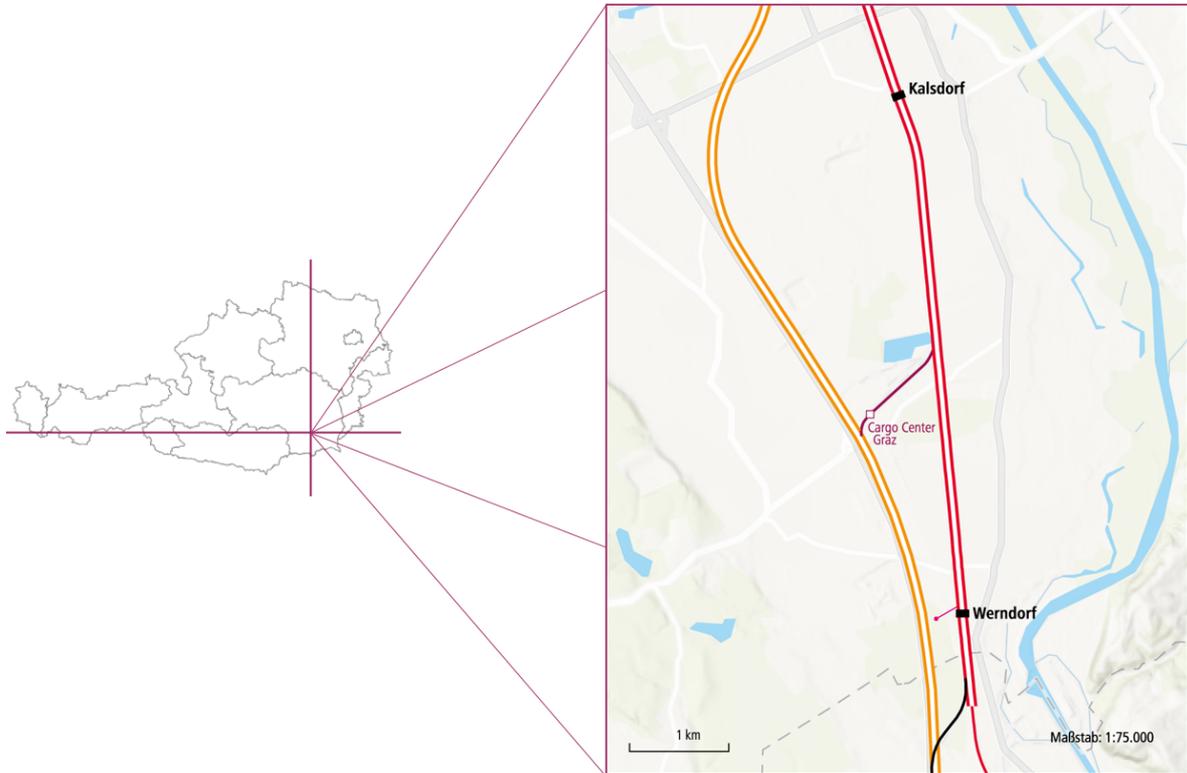


Tabelle 14: Kenndaten des Cargo Centers Graz

Unternehmen	Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft mbH & Co KG
Eigentümer	87% steirische Speditions-, Industrie- und Immobilienunternehmen 13% steirische Banken
<b>Streckenlänge</b>	3,4 km
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	Übergabebahnhof
<b>Investitionen</b>	2,6 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Das Cargo Center Graz ist ein Verkehrs- und Dienstleistungsknoten im Schnittpunkt der Pyhrn- und der Baltisch-Adriatischen Achse mit einer Fläche von über 100 ha<sup>20</sup>. Das Herzstück des Standortes ist das Güterterminal Graz-Süd, das als europäischer Logistik-Hub für international tätige Kunden aus den Geschäftsfeldern von Logistik, Handel und Industrie gilt. Die Betriebsführung des Terminal Graz-Süd erfolgt durch die Steiermärkischen Landesbahnen.

Um das künftige Wachstumspotential der Baltisch-Adriatischen Achse abdecken zu können, wurde die GWP - Güterterminal Werndorf Projekt GmbH mit jeweils 50% Land Steiermark und 50% Cargo-Center-Graz BetriebsgmbH & Co KG erworben. Ziel ist es mittels der Anschlussbahn Nord die Einbindung in das TEN-Netz optimal zu gewährleisten, um Kapazitäten für die Zukunft zu etablieren.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Die 2,6 MEUR des 9. MIP dienen der Erhaltung und Erneuerung der bestehenden Gleis- und Nebenanlagen.

---

<sup>20</sup> [cargo-center-graz.at](http://cargo-center-graz.at)

## Köflacherbahn/Wieserbahn: Graz - Köflach/Wies-Eibiswald

Abbildung 17: Verortung und Streckenverlauf der Köflacher- und Wieserbahn

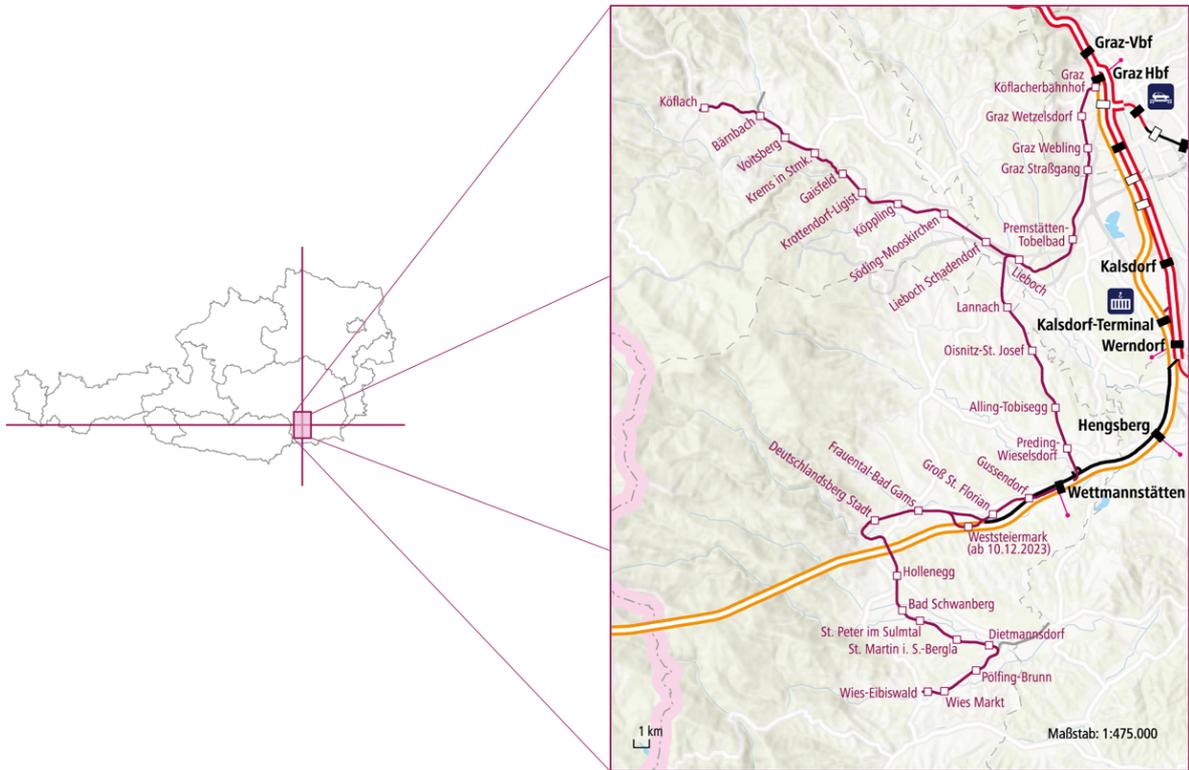


Tabelle 15: Kenndaten der Köflacher- und Wieserbahn

Unternehmen	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Eigentümer	100 % Republik Österreich
Streckenlänge	91,3 km, eingleisig
Spurweite	1.435 mm
Elektrifizierung	-
Investitionen	253,4 MEUR

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Ausgehend vom Grazer Hauptbahnhof verkehren die Züge der Köflacherbahn mit maximal 120 km/h von Graz über Lieboch und Voitsberg bis Köflach. Im Bahnhof Lieboch zweigt die Bahnstrecke der Wieserbahn ab, die über Wettmannstätten und Deutschlandsberg bis nach Wies-Eibiswald führt. Beide Bahnstrecken sind nicht-elektrifiziert. Im Zuge der Errichtung der Koralmbahn werden zudem beschleunigte Züge von Graz über Werndorf bis Wettmannstätten und weiter auf der bestehenden Wieserbahn bis Wies-Eibiswald geführt. Im steirischen S-Bahnnetz werden die Bahnlinien als S6 (Graz – Werndorf – Wettmannstätten – Wies-Eibiswald), S61 (Graz – Lieboch – Wettmannstätten – Wies-Eibiswald) und S7 (Graz – Lieboch – Köflach) bezeichnet. Der Fahrbetrieb wird von der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (*kurz* GKB) im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags Region Weststeiermark in einem ganztägigen Zweistundentakt mit Verstärkerzügen zu den Hauptverkehrszeiten durchgeführt.

Beide Bahnlinien besitzen neben den vielen Pendler:innen Richtung Graz eine zusätzliche Bedeutung für den Güterverkehr. Täglich nutzen durchschnittlich 17.240 Fahrgäste<sup>21</sup> die Strecken der GKB (2019). Gemeinsam mit der Koralmbahn wird in den nächsten Jahren der neue Bahnhof „Weststeiermark“ zwischen Deutschlandberg und Wettmannstätten errichtet, der zudem über eine Gleisschleife an die Wieserbahn angebunden werden soll. An diesem Bahnhof soll künftig ein Umstieg zum Fernverkehr Richtung Wien bzw. Klagenfurt möglich sein.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Köflacher- und Wieserbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 253,4 MEUR investiert werden.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Schrittweise Elektrifizierung des Streckennetzes sowie abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau
- Erneuerung der Sicherungstechnik (Stellwerke, Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen etc.)
- Niveaufreimachung prioritärer Eisenbahnkreuzungen auf Grazer Stadtgebiet

---

<sup>21</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Steiermärkische Landesbahnen (STLB)

### Investitionsvolumen 2021-2025

Mit dem 9. MIP sollen auf den Steiermärkischen Landesbahnen von 2021 bis 2025 insgesamt 30,0 MEUR investiert werden.

### Übelbacherbahn: Peggau – Übelbach

Abbildung 18: Verortung und Streckenverlauf der Übelbacherbahn

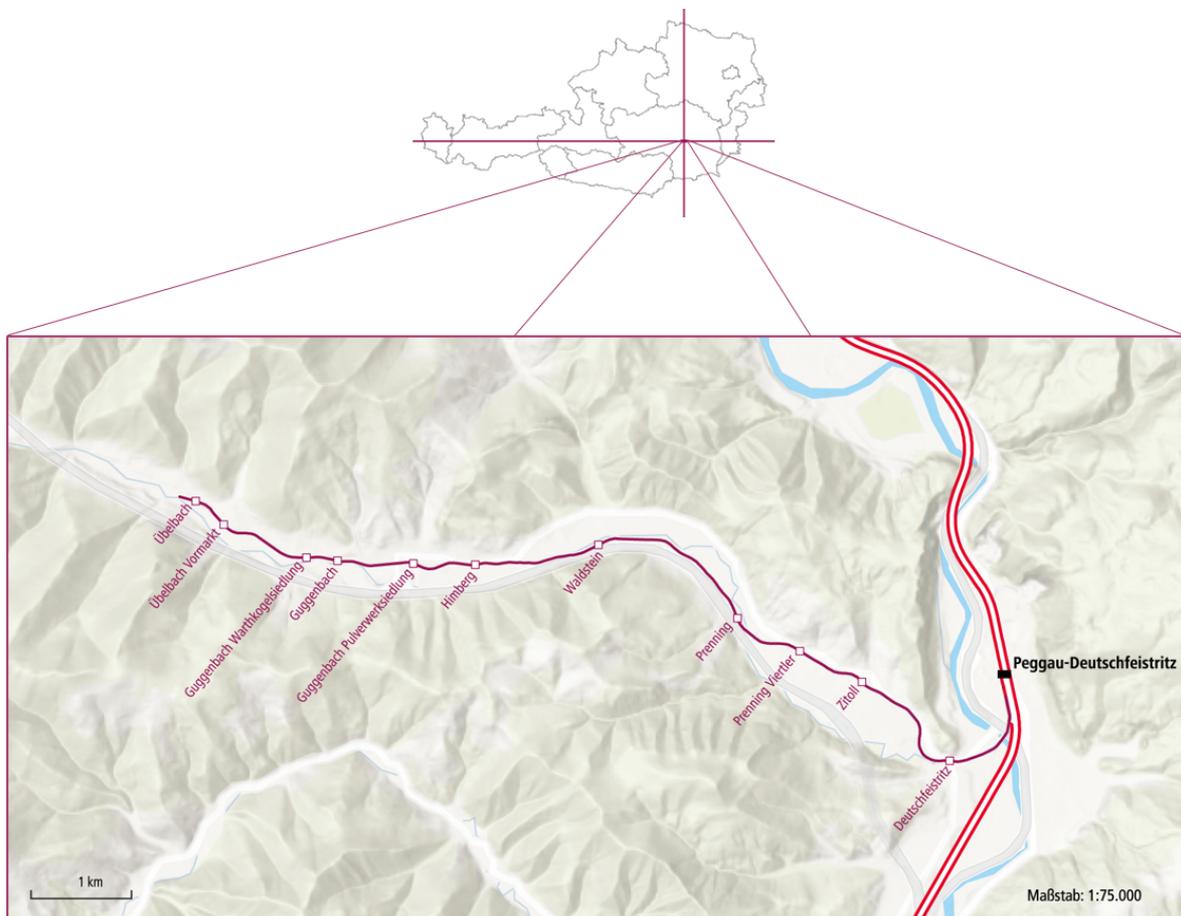


Tabelle 16: Kenndaten der Übelbacherbahn

<b>Unternehmen</b>	Steiermärkische Landesbahnen
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Steiermark
<b>Streckenlänge</b>	10,2 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	15 kV, 16,7 Hz ~

### **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die 10,2 km lange und elektrifizierte Strecke der Übelbacherbahn wird als Linie S11 im steirischen S-Bahn-System bezeichnet. Sie verläuft mit maximal 60 km/h ausgehend von der Südbahn in Peggau-Deutschfeistritz entlang des Übelbaches und der Pyhrnautobahn (A9) bis Übelbach. Die Bahnlinie wird von der Steiermarkbahn und Bus GmbH im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags zum Schienenpersonennahverkehr Steiermark und Salzburg der STLB in einem ganztägigen Stundentakt betrieben (Montag bis Freitag wenn Werktag). Samstags (wenn Werktag) erfolgt ein Betrieb im Zweistundentakt bis zirka 14 Uhr – danach sowie an Sonn- und Feiertagen finden keine Fahrten für den Personenverkehr auf der Schiene statt. Bedeutung besitzt die Strecke für die Pendler:innen und Schüler:innen Richtung Graz und Bruck/Mur sowie für den Güterverkehr zu diversen Anschlussbahnen. Pro Tag wird die Übelbacherbahn von zirka 830 Fahrgästen<sup>22</sup> genutzt (2019).

---

<sup>22</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](http://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Weizerbahn: Gleisdorf – Weiz

Abbildung 19: Verortung und Streckenverlauf der Weizerbahn

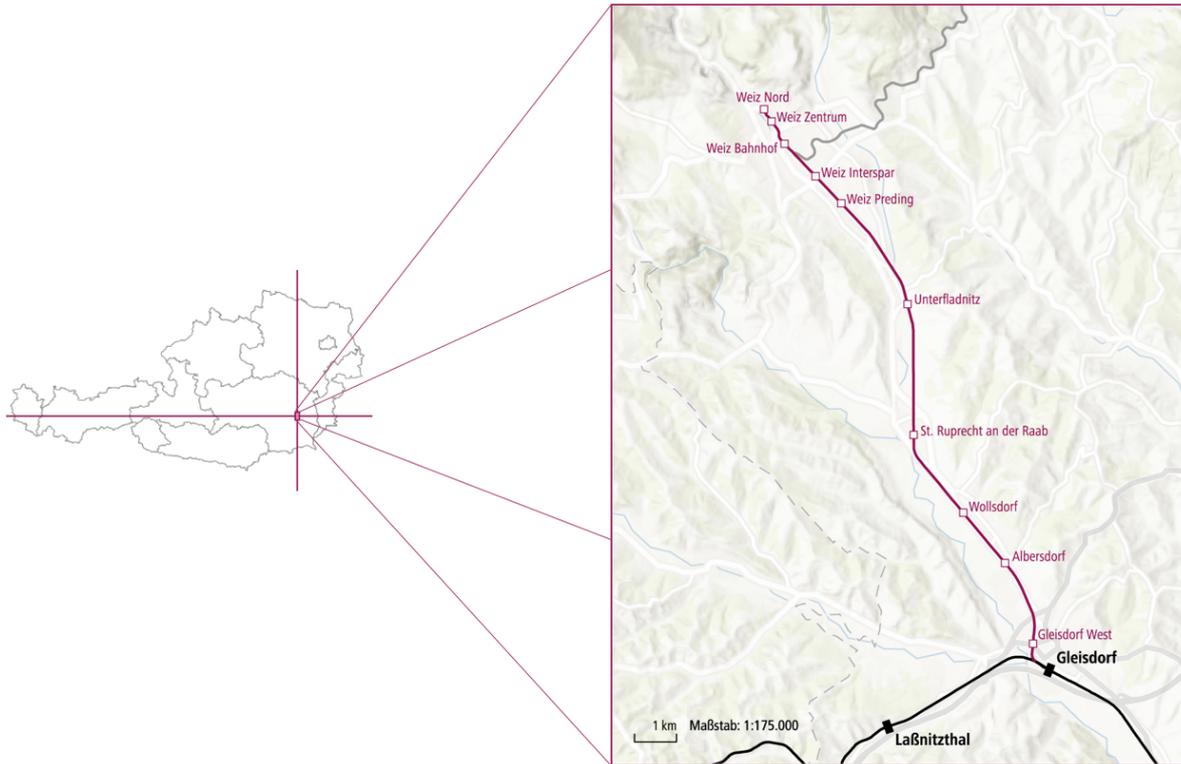


Tabelle 17: Kenndaten der Weizerbahn

<b>Unternehmen</b>	Steiermärkische Landesbahnen
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Steiermark
<b>Streckenlänge</b>	15,8 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	-

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die nicht-elektrifizierte Weizerbahn zweigt in Gleisdorf von der steirischen Ostbahn ab und erreicht nach 15,8 km mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h ihren Endpunkt in Weiz Nord. Ursprünglich fuhren die Personenzüge der Weizerbahn nur bis zum Bahnhof Weiz – im Jahr 2016 erfolgte deren Verlängerung durch die Weizer Innenstadt im Rahmen des 8. MIP. Dabei wurde die bestehende Anschlussbahn zum Werk der Firma Andritz Hydro von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn umgewandelt, um zirka 250 m verlängert und mit zwei innerstädtischen Haltestellen ausgestattet. Beim Weizer Bahnhof bestand bis zum Jahr 1973 Anschluss zur Feistritzalbahn (Schmalspurbahn), die heute als Museumsbahn dient.

Im Netz der steirischen S-Bahn wird die Weizerbahn als Linie S31 bezeichnet. Sie wird von der Steiermarkbahn und Bus GmbH im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags zum Schienenpersonennahverkehr Steiermark und Salzburg der STLB betrieben und verkehrt in einem ganztägigen Stundentakt – zur Hauptverkehrszeit gilt ein Halbstundentakt (Montag bis Freitag wenn Werktag). Einzelne Zugpaare werden direkt von Graz Hauptbahnhof bis Weiz geführt. Samstags (wenn Werktag) wird im Zweistundentakt gefahren. An Sonn- und Feiertagen findet kein Personenverkehr auf der Schiene statt. Durchschnittlich 2.650 Fahrgäste<sup>23</sup> nutzen die Weizerbahn täglich (2019). Die Strecke ist zudem für den Güterverkehr von Bedeutung.

---

<sup>23</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

# Murtalbahnen: Unzmarkt – Tamsweg

Abbildung 20: Verortung und Streckenverlauf der Murtalbahnen

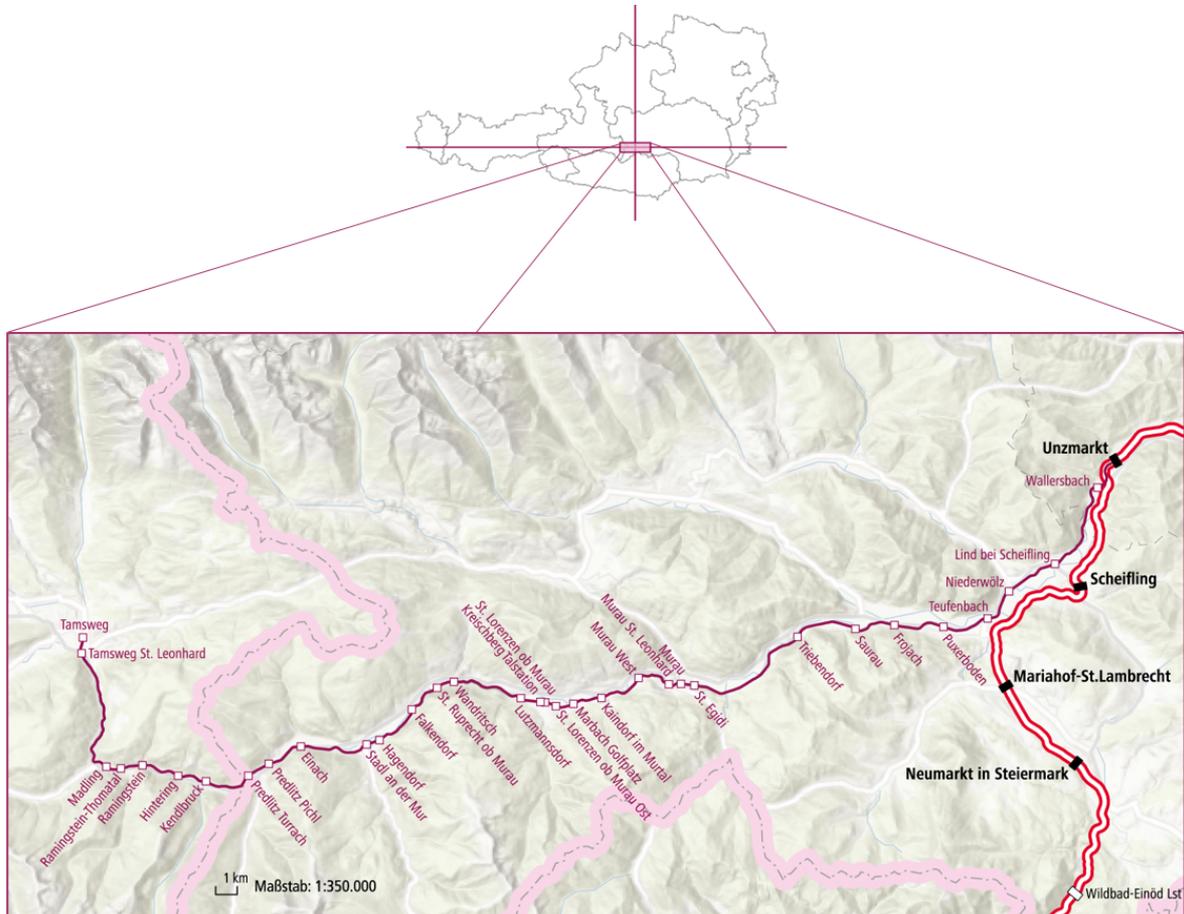


Tabelle 18: Kenndaten der Murtalbahnen

<b>Unternehmen</b>	Steiermärkische Landesbahnen
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Steiermark
<b>Streckenlänge</b>	66,0 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	760 mm
<b>Elektrifizierung</b>	-

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die nicht-elektrifizierte und 66 km lange Murtalbahn verläuft ausgehend vom Bahnhof Unzmarkt an der Rudolfsbahn entlang der Mur über Murau und Predlitz-Turrach (Bundeslandgrenze Steiermark – Salzburg) bis Tamsweg. Bis zum Jahr 1973 wurde der Personenverkehr auf der Schmalspurbahn weiter bis Mauterndorf geführt. Heute besteht auf diesem Streckenabschnitt ein Museumsverkehr. Der Fahrbetrieb wird von der Steiermarkbahn und Bus GmbH im Rahmen des Verkehrsdienstevertrags zum Schienenpersonennahverkehr Steiermark und Salzburg der STLB mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h durchgeführt. Von Montag bis Freitag (wenn Werktag) gilt auf der Murtalbahn ein Zweistundentakt, wobei die letzte Abfahrt in Tamsweg um 17 Uhr stattfindet. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen bestehen insgesamt vier Kurspaare (davon ein Kurspaar kurzgeführt bis Murau). Neben der Bedeutung für Schüler:innen und Pendler:innen wird auf der landschaftlich reizvollen Strecke der Murtalbahn in den Sommermonaten auch ein Dampfbetrieb durchgeführt. Pro Tag nutzen durchschnittlich 1.480 Fahrgäste<sup>24</sup> die Murtalbahn (2019).

---

<sup>24</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Gleichenberger Bahn: Feldbach – Bad Gleichenberg

Abbildung 21: Verortung und Streckenverlauf der Gleichenberger Bahn

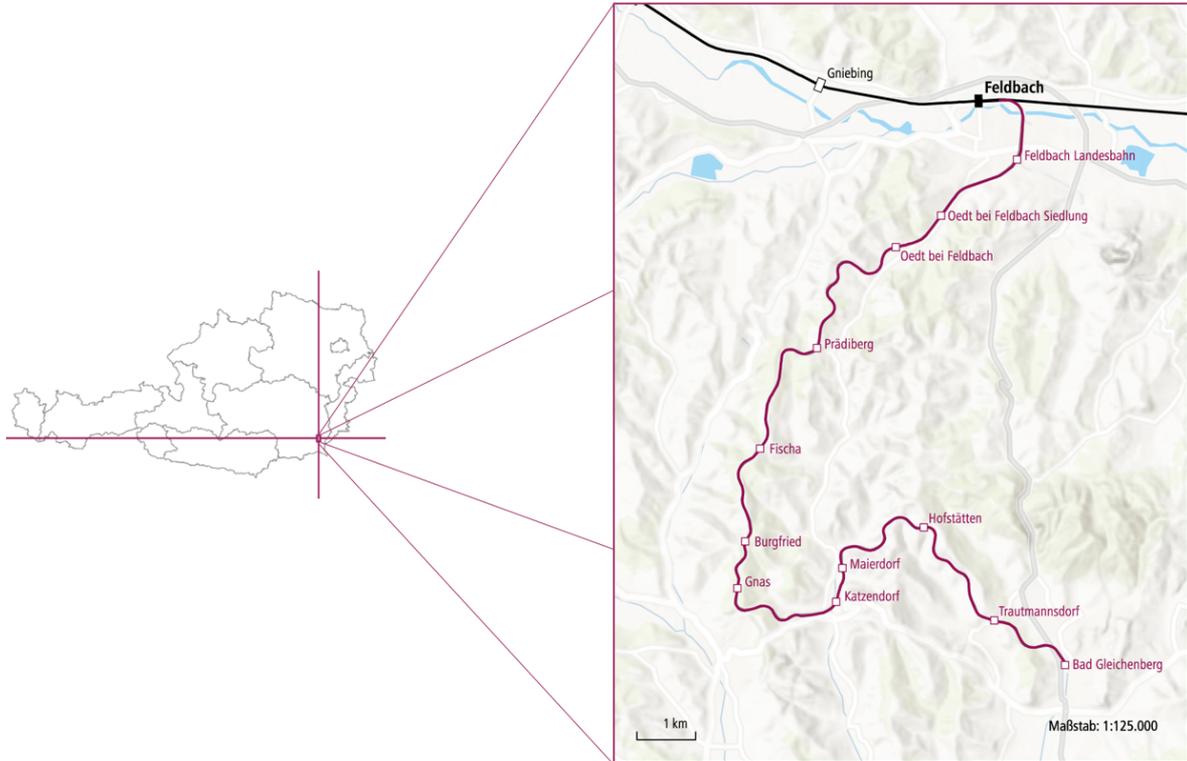


Tabelle 19: Kenndaten der Gleichenberger Bahn

<b>Unternehmen</b>	Steiermärkische Landesbahnen
<b>Eigentümer</b>	100 % Land Steiermark
<b>Streckenlänge</b>	21,2 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	1800 V =

### **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Gleichenberger Bahn ist eine normalspurige, mit 1800 V Gleichstrom elektrifizierte Nebenbahn, die vom Bahnhof Feldbach mit Anschluss zur steirischen Ostbahn über Gnas bis Bad Gleichenberg durch das südoststeirische Thermen- und Vulkanland führt. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Gleichenberger Bahn beträgt 40 km/h. Vor der COVID-19 Pandemie waren durchschnittlich 150 Fahrgäste<sup>25</sup> pro Tag auf der Bahnlinie unterwegs (2019).

---

<sup>25</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Breitenauerbahn: Mixnitz – St. Erhard

Abbildung 22: Verortung und Streckenverlauf der Breitenauerbahn

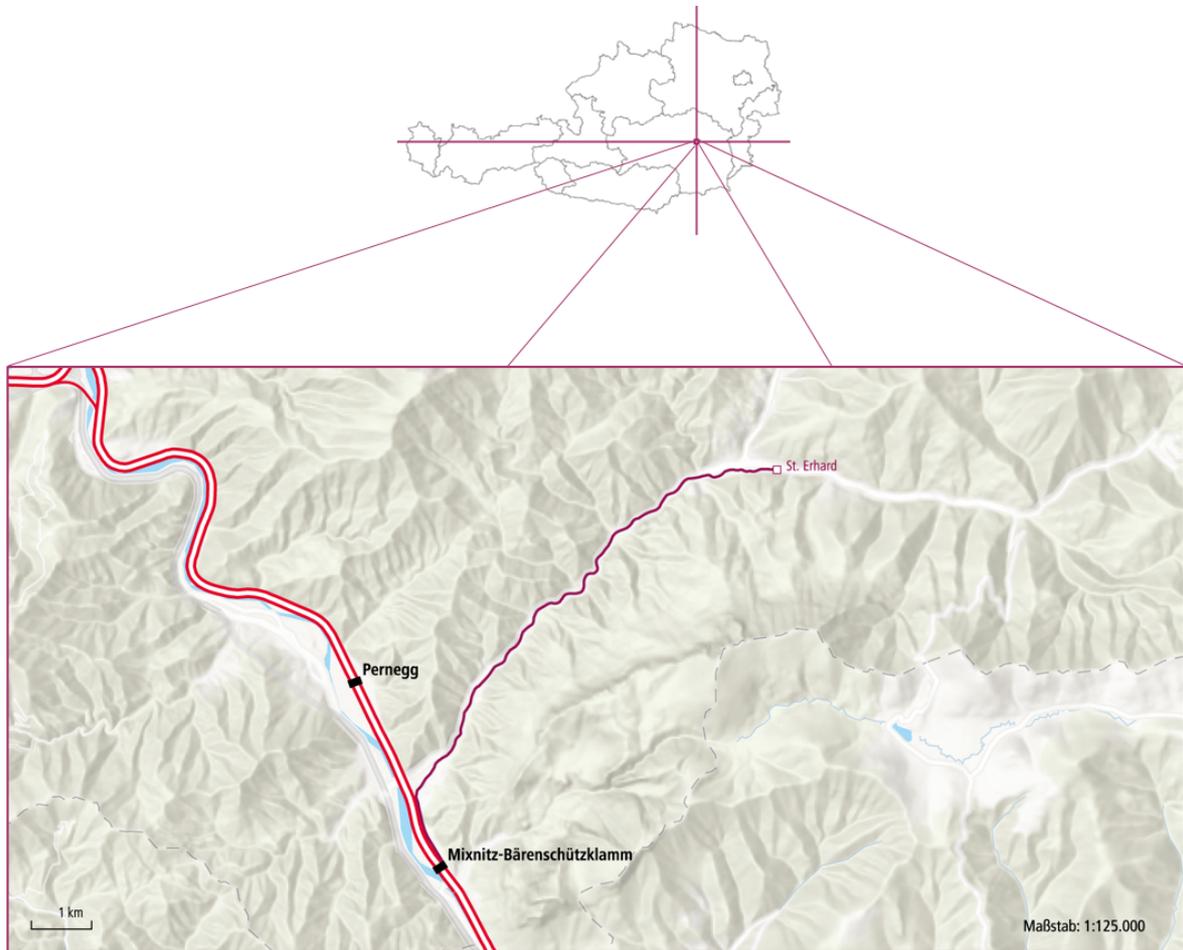


Tabelle 20: Kenndaten der Breitenauerbahn

<b>Unternehmen</b>	Lokalbahn Mixnitz-Sankt Erhard AG
<b>Eigentümer</b>	100 % RHI Refractories Raw Material GmbH
<b>Streckenlänge</b>	10,7 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	760 mm
<b>Elektrifizierung</b>	800 V =
<b>Investitionen</b>	0,5 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

### **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Breitenauerbahn steht im Eigentum der „Lokalbahn Mixnitz-Sankt Erhard AG“ und dient ausschließlich dem Güterverkehr. Die Schmalspurbahn verläuft ausgehend vom Bahnhof Mixnitz-Bärenschützklamm entlang dem Breitenauerbach über St. Jakob-Breitenau und das Magnesitwerk Breitenau bis St. Erhard. Die Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard (Breitenauerbahn) ist nicht-elektrifiziert und besitzt eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. Der Personenverkehr wurde im Jahr 1966 durch eine Autobuslinie ersetzt.

### **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard (Breitenauerbahn) von 2021 bis 2025 insgesamt 0,5 MEUR investiert werden.

## Tram/Regionalbahn Innsbruck: Innsbruck Technik West – Völs

Abbildung 23: Verortung und Streckenverlauf der Verlängerung der Linie 5 bis Völs

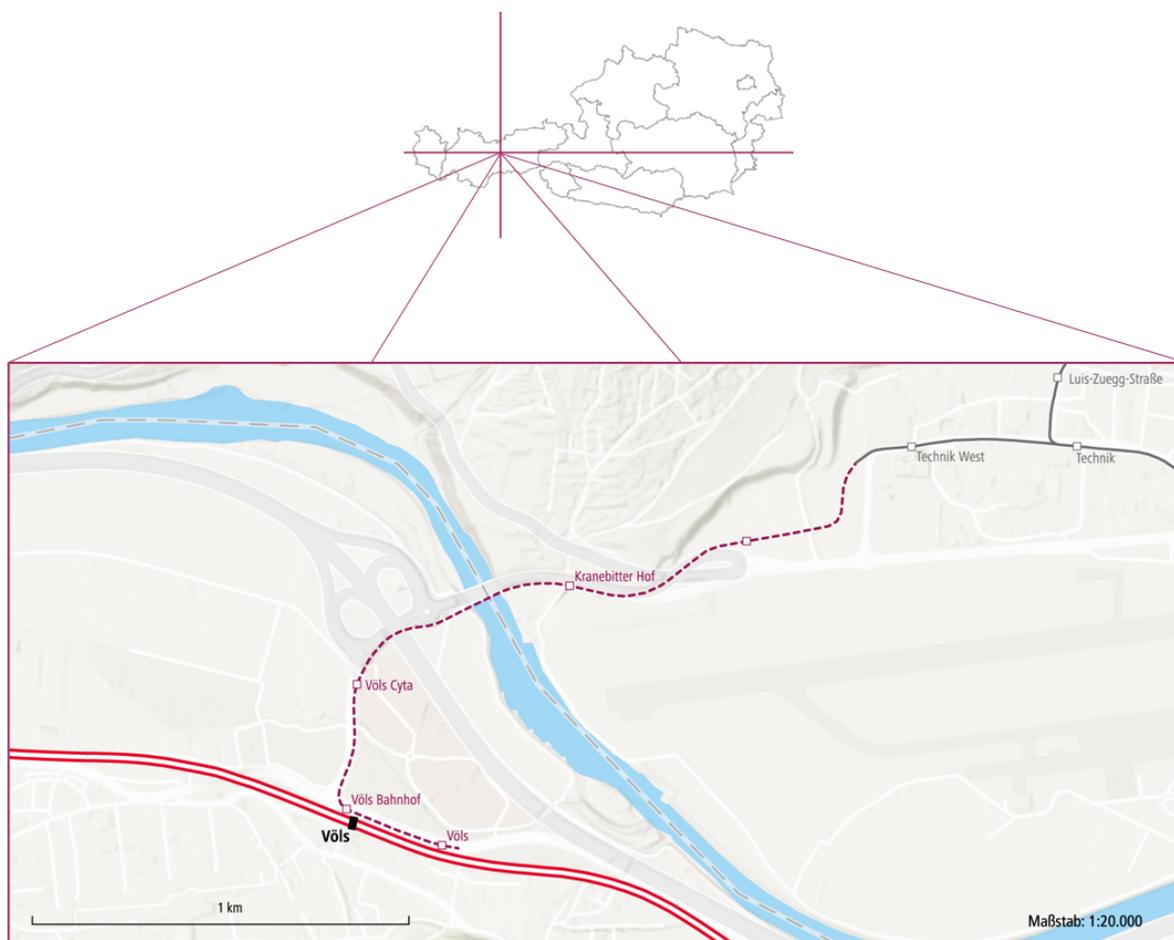


Tabelle 21: Kenndaten der Verlängerung der Linie 5 bis Völs

<b>Unternehmen</b>	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
<b>Eigentümer</b>	51 % Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 45 % Stadt Innsbruck 4 % Land Tirol
<b>Streckenlänge</b>	2,4 km, eingleisig (in Planung)
<b>Spurweite</b>	1.000 mm
<b>Elektrifizierung</b>	900 V =

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die meterspurige Innsbrucker Straßenbahn wurde im Jahr 2017 bis zur Station „Technik West“ verlängert. Seither wird dieser Streckenabschnitt durch die Linie 5 bedient, die in den nächsten Jahren bis zum Bahnhof Völs mit Anschluss zur Arlbergbahn erweitert werden soll. Vor allem für Pendler:innen aus dem Oberland entsteht somit ein zusätzlicher Verkehrsknoten mit einer schnellen Verbindung zur Universität und in den Westen des Innsbrucker Stadtgebietes. Der Baubeginn der ersten Zwischenetappe bis Kranebitten ist für das Jahr 2024 avisiert<sup>26</sup>. Derzeit laufen die Planungen für die Verlängerung, wobei insbesondere beim ÖBB-Bahnhof in Völs intensive Abstimmungen notwendig sind, da die Trassenführung entlang der Arlbergbahn im Bahnhofsbereich aus Platzgründen nur in Verbindung mit einem Bahnhofsumbau durchgeführt werden kann.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Verlängerung der Linie 5 von 2021 bis 2025 insgesamt 67,3 MEUR investiert werden.

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Erstellen der Einreichunterlagen zwischen Technik West bis Kranebitten
- Planungstätigkeiten für die Erstellung der eisenbahnrechtlichen Einreichungsunterlagen im Abschnitt Kranebitten bis Völs
- Architektenwettbewerb für die Brücke über die B171 und über den Inn sowie über die A12 Inntalautobahn nach Völs
- Errichtung einer 2,4 km langen Neubaustrecke der Linie 5 mit vier neuen Stationen

---

<sup>26</sup> [ivb.at/fileadmin/downloads/Baustellen/Magazine\\_Tram/zwei\\_fuenf\\_Magazin\\_5\\_Herbst\\_2021.pdf](https://www.ivb.at/fileadmin/downloads/Baustellen/Magazine_Tram/zwei_fuenf_Magazin_5_Herbst_2021.pdf)

## Stubaitalbahn: Stubaitalbahnhof – Fulpmes

Abbildung 24: Verortung und Streckenverlauf der Stubaitalbahn

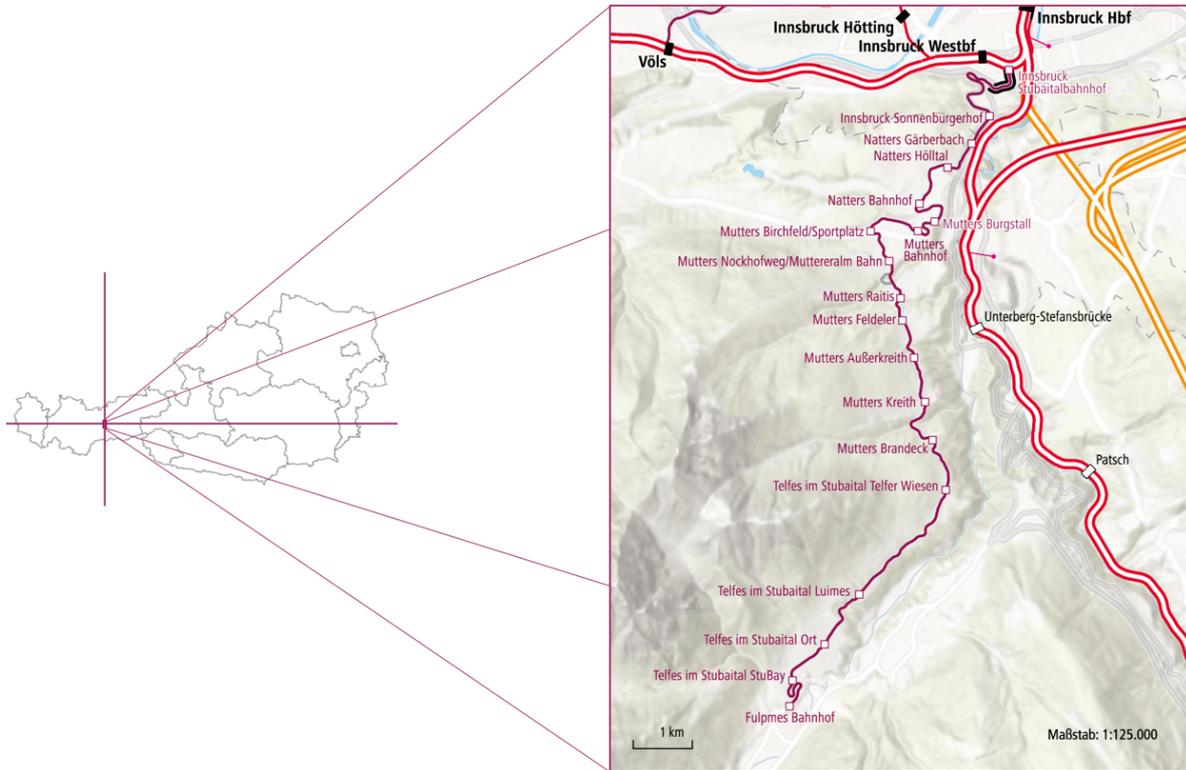


Tabelle 22: Kenndaten der Stubaitalbahn

<b>Unternehmen</b>	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
<b>Eigentümer</b>	51 % Innsbrucker Kommunalbetriebe AG 45 % Stadt Innsbruck 4 % Land Tirol
<b>Streckenlänge</b>	18,2 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.000 mm
<b>Elektrifizierung</b>	900 V =
<b>Investitionen</b>	32,2 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die meterspurige Stubaitalbahn, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und Steigungen mit bis zu 55 %, verläuft von Innsbruck in Richtung Süden über Natters, Mutters und Telfes im Stubai bis Fulpmes. Im Innsbrucker Stadtgebiet wird die Bahn entsprechend dem TramTrain-Prinzip auf dem Straßenbahnnetz bis zum Stubaitalbahnhof geführt. Ab dort beginnt die eigentliche Strecke der Stubaitalbahn, die ebenso wie die Innsbrucker Straßenbahn mit 900 V Gleichstrom elektrifiziert ist.

Der Bahnbetrieb wird im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrags von der IVB bis Kreith in einem ganztägigen Halbstundentakt durchgeführt – bis Fulpmes in einem Stundentakt. Zum Einsatz kommen niederflurige Fahrzeuge vom Typ „Bombardier Flexity Outlook (Cityrunner)“. Pro Tag werden durchschnittlich 3.810 Fahrgäste<sup>27</sup> transportiert (2019), wobei neben der Bedeutung der Stubaitalbahn für Pendler:innen vor allem Ausflügler die reizvolle Trassenführung mit panoramaartigen Ausblicken schätzen.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Stubaitalbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 32,2 MEUR investiert werden.

---

<sup>27</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## Zillertalbahn: Jenbach – Mayrhofen

Abbildung 25: Verortung und Streckenverlauf der Zillertalbahn

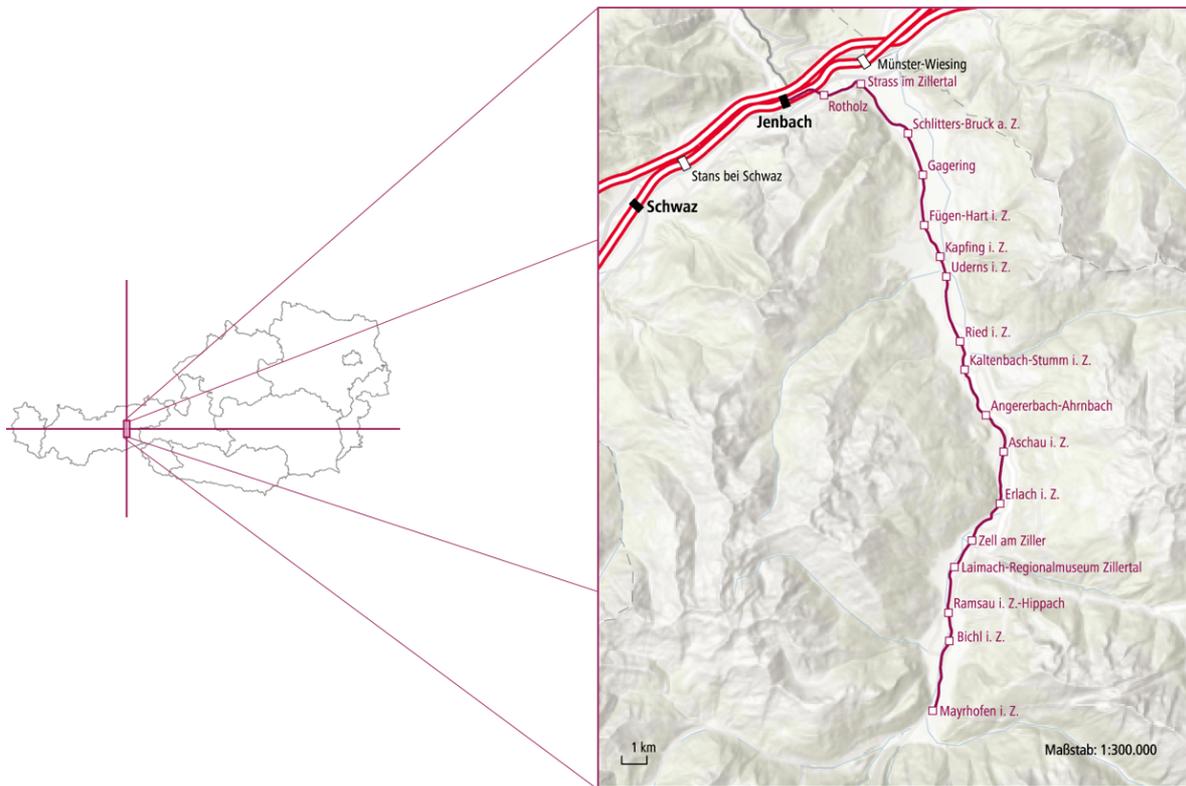


Tabelle 23: Kenndaten der Zillertalbahn

<b>Unternehmen</b>	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
<b>Eigentümer</b>	60,8 % Tiroler Gemeinden 4,7 % Republik Österreich
<b>Streckenlänge</b>	31,7 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	760 mm
<b>Elektrifizierung</b>	-
<b>Investitionen</b>	43,2 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

## **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die nicht-elektrifizierte Schmalspurbahn verkehrt ausgehend von Jenbach mit Anschluss zur Unterinntalbahn entlang der Ziller im Zillertal mit maximal 70 km/h über Fügen, Kaltenbach und Zell am Ziller bis Mayrhofen. Die Zillertalbahn ist eingleisig mit einzelnen zweigleisigen Abschnitten ausgeführt. In einem in Verkehrsdienstverträgen beauftragten ganztägigen Halbstundentakt wird die Strecke von der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG bedient. In der Region des Zillertals besitzt der Tourismus einen hohen Stellenwert, weshalb die Zillertalbahn auch als touristisches Verkehrsmittel vermarktet wird. An einzelnen Tagen werden einzelne Kurse zudem im Dampfbetrieb geführt. Bedeutung besitzt die Bahnlinie auch für Pendler:innen und Schüler:innen in der Region. Im Durchschnitt werden täglich rund 7.860 Fahrgäste<sup>28</sup> gezählt (2019). Seit dem Jahr 2021 findet zudem wieder ein Güterverkehr auf der Zillertalbahn statt (Rundholztransporte auf Rollwägen)<sup>29</sup>.

## **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Zillertalbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 43,2 MEUR investiert werden.

---

<sup>28</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](https://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

<sup>29</sup> [zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=aktuell/aktuelles&genericpageid=2955](https://zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=aktuell/aktuelles&genericpageid=2955)

# Montafonerbahn: Bludenz – Schruns

Abbildung 26: Verortung und Streckenverlauf der Montafonerbahn

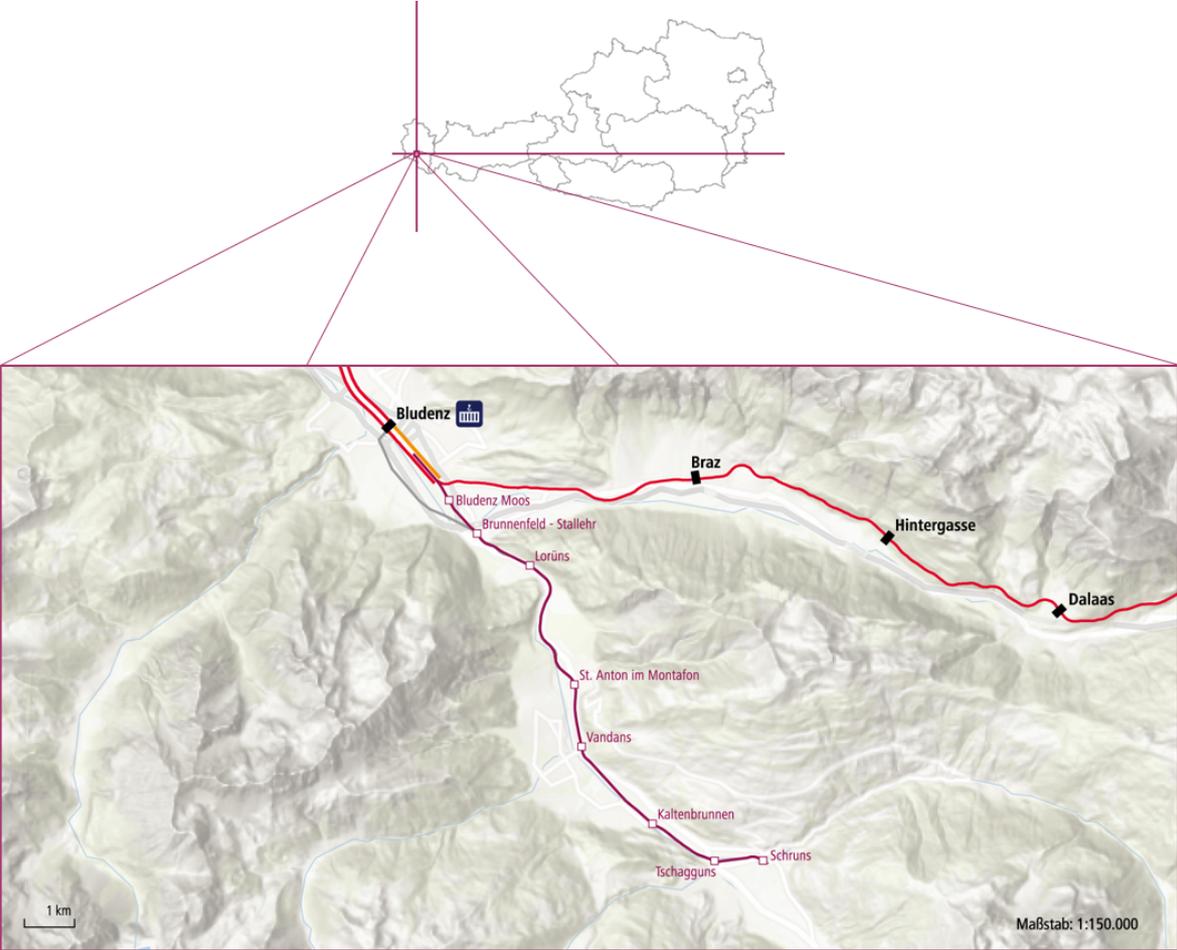


Tabelle 24: Kenndaten der Montafonerbahn

Unternehmen	Montafonerbahn AG
<b>Eigentümer</b>	54,5 % Stand Montafon 22,8 % Streubesitz 11,5 % illwerke vkw AG 11,2 % Land Vorarlberg
<b>Streckenlänge</b>	12,8 km, eingleisig
<b>Spurweite</b>	1.435 mm
<b>Elektrifizierung</b>	15 kV, 16,7 Hz ~
<b>Investitionen</b>	33,1 MEUR (Gesamtinvestitionen 9. MIP)

### **Beschreibung und Bedeutung der Strecke**

Die Montafonerbahn startet in Bludenz mit Anschluss zur Arlberg- und Vorarlbergerbahn und führt über Vandans bis nach Schruns. Die Höchstgeschwindigkeit auf der normalspurigen und elektrifizierten Bahnlinie beträgt 90 km/h. Im S-Bahn-Netz von Vorarlberg wird die Montafonerbahn als „S4“ bezeichnet. Seit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2020 werden ausschließlich ÖBB-Fahrzeuge im Personenverkehr eingesetzt. Die Strecke wird in einem im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrags beauftragten, ganztägigen Halbstundentakt bedient, wobei einzelne Züge direkt bis Lindau geführt werden. Pro Tag werden durchschnittlich 3.130 Fahrgäste<sup>30</sup> transportiert (2019). Neben dem klassischen Pendlerverkehr besitzt die Strecke auch Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr sowie für den Güterverkehr, der von der Montafonerbahn AG durchgeführt wird.

### **Investitionsvolumen 2021-2025**

Mit dem 9. MIP sollen auf der Montafonerbahn von 2021 bis 2025 insgesamt 33,1 MEUR investiert werden.

---

<sup>30</sup> [parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III\\_00543/](http://parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00543/)

## **Wesentliche Maßnahmen**

- Zweigleisiger Ausbau zwischen St. Anton und Vandans durch das 9. MIP bis 2025 (sowie Verlängerung mehrerer Bahnsteige und Anpassung von Eisenbahnkreuzungen)<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> [presse.vorarlberg.at/land/dist/vlk-64982](https://presse.vorarlberg.at/land/dist/vlk-64982)





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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[servicebuero@bmk.gv.at](mailto:servicebuero@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)