

Ausgabe 29/16  
14.12.2016

## >> **ÖBB-Rahmenplan 2017 bis 2022 – Langjährige ÖVP-Forderung erfüllt**

**Mit der Vorlage des aktuellen ÖBB-Rahmenplans 2017-2022 wird wieder eine langjährige ÖVP-Forderung erfüllt. Diese trägt zu mehr Transparenz bei, und alle Mandatar/innen können in die Detailplanung eines maßgeblich wachsenden Budgetpostens einsehen.**

Im neuen Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG ist für die sechsjährige Periode 2017 bis 2022 ein **ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen** (inklusive des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels) von rund **15,2 Milliarden Euro** vorgesehen (Rahmenplan 2016 bis 2021 14,59 Milliarden Euro).

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur der ÖBB soll folgende primäre Ziele erreichen:

- Die Schaffung der Voraussetzungen für die **schrittweise Einführung eines Taktfahrplanes** im Personenverkehr,
- Unterstützung der **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** mit dem Ziel, einen erhöhten Modal-Split nach Ausbau der großen Achsen und Terminals zu erreichen, sowie
- **Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung** und damit zur **klimapolitisch** notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Ein beträchtlicher Teil des Investitionsvolumens entfällt auf große **Ausbau- und Tunnelprojekte**.

Für den **Brenner-Basistunnel (BBT)** sind circa 2,5 Milliarden Euro veranschlagt. Die valorisierten Gesamtkosten des BBT werden auf rund zehn Milliarden Euro geschätzt. Abgesehen von den Bundeszuschüssen erfolgt die Finanzierung des BBT durch die Querfinanzierung auf der Brennerachse, die EU-Zuschüsse der Europäischen Kommission sowie durch Beiträge des Landes Tirol. Durch Optimierungen des Projekts sollen zudem Einsparungen bei den Errichtungskosten erzielt werden. Die Inbetriebnahme des BBT ist für 2026 geplant.

Wesentliche Summen fließen auch in die Errichtung des Systems **Südbahn**: Für den Ausbau der Strecke **Koralmbahn** zwischen Graz und Klagenfurt samt Tunnelprojekten sind rund 2,34 Milliarden Euro, für die Neubaustrecke Gloggnitz-Mürzzuschlag mit dem **Semmeringbasistunnel** rund 1,7 Milliarden Euro vorgesehen. Das System Südbahn umfasst auch den Hauptbahnhof Wien, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Umbau des Bahnhofes Graz und den Ausbau zwischen Graz und Spielfeld.

Weitere Schwerpunkte sind die Fertigstellung der **viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels**. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht werden, große Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut sowie in qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bestandsnetz investiert werden. Durch die Modernisierung von Bahnhöfen, die Errichtung von Park and Ride-Anlagen sowie Verbesserungen beim Handy- und W-LAN-Empfang wird die Qualität des Bahnangebots weiter verbessert.

## Die „TOP 10“ der wesentlichen Neu- und Ausbautvorhaben im Rahmenplan 2017-2022

Ausbauabschnitt / Projekt	Baubebeginn (vsl.)	Inbetriebnahme (vsl.)	Investitionen 2017 - 2022 in Mio. Euro
Brenner-Basistunnel	2011	2026	2.505,8
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	1999	2023	2.336,4
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2012	2026	1.705,4
Ausbau Marchegger Ast	2009	2023	479,9
Wien Blumental - Wampersdorf; zweigleisiger Ausbau Pottendorferlinie	2014	2022	471,1
Linz - Wels; viergleisiger Ausbau	2017	2026	429,7
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	2019	2023	267,8
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	2020	2026	224,4
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	2015	2023	174,8
St. Margrethen - Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung	2010	2020	107,4

(Quelle: III-318 d.B.)

Keinen Platz im Rahmenplan haben offensichtlich die Pläne des Landes Niederösterreich zur Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn gefunden, obwohl bekannt ist, dass mit der Entwicklung der steigenden Bevölkerungszahl vor allem der urbane Raum wachsen wird. Das führt zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Wenn wir ernsthaft das Ziel erreichen möchten, mehr Pendler zum Umsteigen zu bewegen, müssen auch die Angebote des öffentlichen Verkehrs entsprechend attraktiviert werden.

Ein Überdenken des ÖBB-Geschäftsmodells rund um die hauseigene Fernbus-Marke fordert ÖVP-Verkehrssprecher Andreas Ottenschläger, nachdem sogar im Magazin des Zentralbetriebsrates von einer „ernüchternden Bilanz“ gesprochen wird. Die aufgezeigten Punkte gehen von zu knapp kalkulierten Fahrplänen bis hin zu qualitativen Mängeln an den Bussen. Daher muss dieses Geschäftsmodell evaluiert werden, und bei weiteren Verlusten muss ein rascher Ausstieg aus dem Fernbusgeschäft diskutiert werden, auch wenn die Entscheidung zum Einstieg in dieses Geschäft der heutige Bundeskanzler getroffen hat.

Die Präsentation des neuen Rahmenplans von ÖBB Infra und bmvit ist zu finden unter:

[https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/downloads/presentation\\_Rahmenplan\\_oebb\\_2017.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/downloads/presentation_Rahmenplan_oebb_2017.pdf)

+++++