

Vortragsreihe TU Graz „Donnerstag 17 Uhr“

Mit dem Zielnetz 2040

künftige verkehrliche Aufgaben meistern

DI Ulrich Flamm

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Referent im Büro der Sektionsleitung II – Mobilität

Graz, 23. Jänner 2025

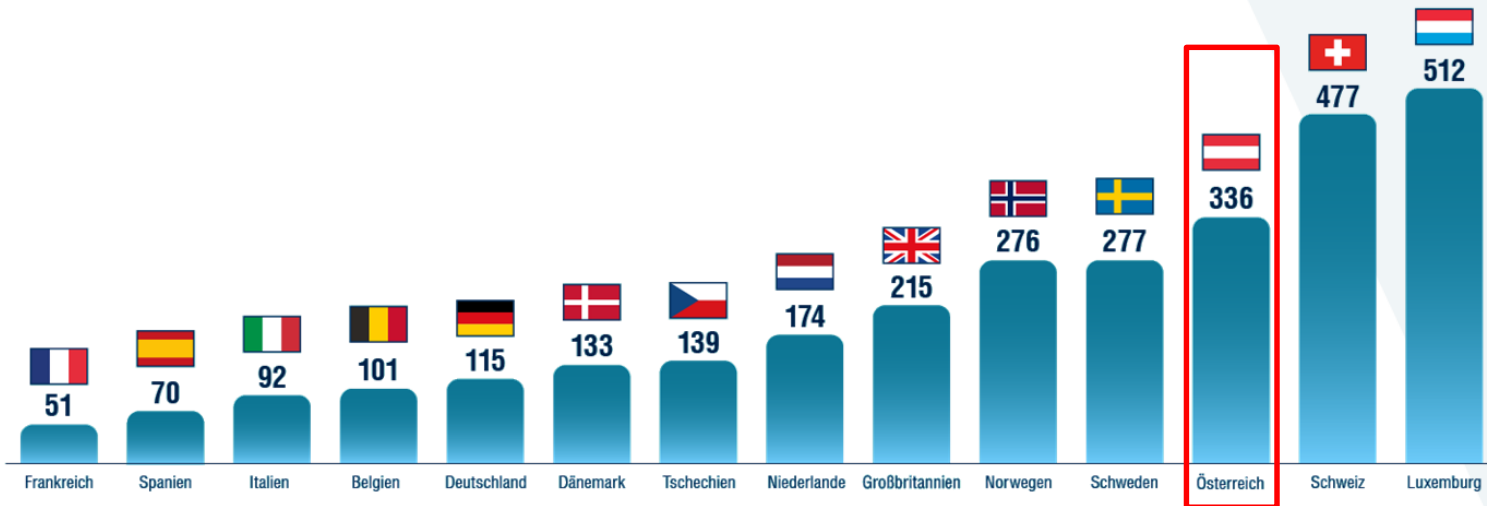
Wo stehen wir aktuell im Bahnsystem?



Österreich liegt im Spitzenfeld bei Bahn-Investitionen

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2023



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2024 | auf Basis von BMDV, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH

Lizenz:  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

ÖBB-Netz ist in gutem Zustand, Schulnote 2

- Das Anlagenverhalten der ÖBB-Infrastruktur AG kann gesamthaft mit der Note 2,1 ausgedrückt werden (Netzzustandsnote).

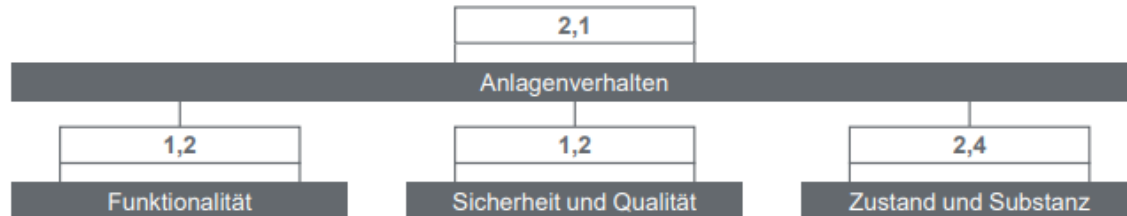
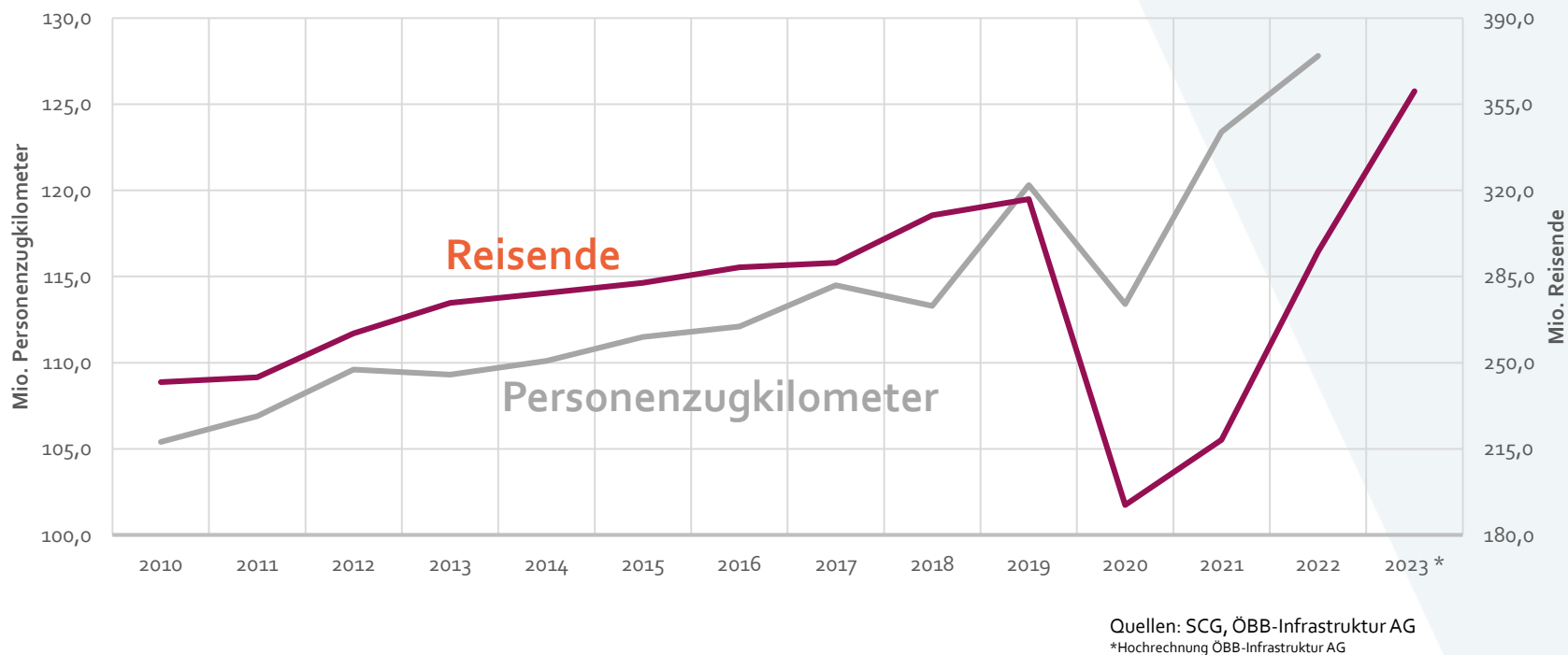


Abbildung 6: Netzzustandsnote und Teilnoten für das Gesamtnetz



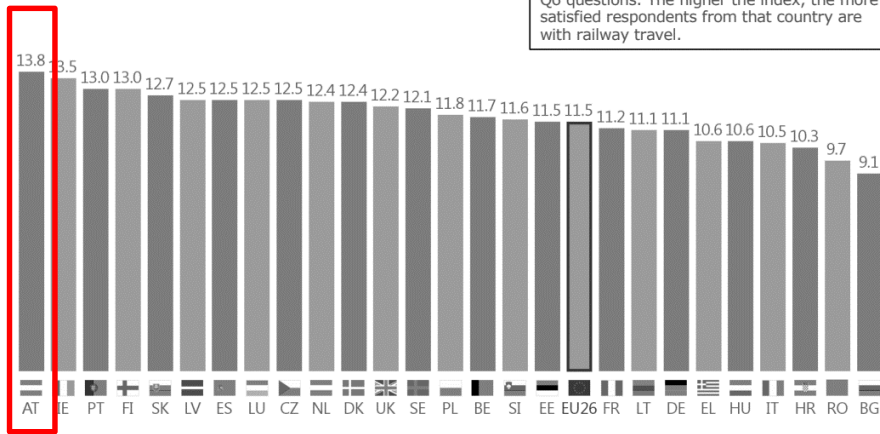
Personenverkehr: Angebot und Nachfrage steigt deutlich



EU-Vergleich: Zufriedenheit und Verkehrsleistung sehr hoch

Respondents in Austria and Ireland are overall the most satisfied with railway travels

Q6rb Overall population satisfaction index with railway travel
AVERAGE



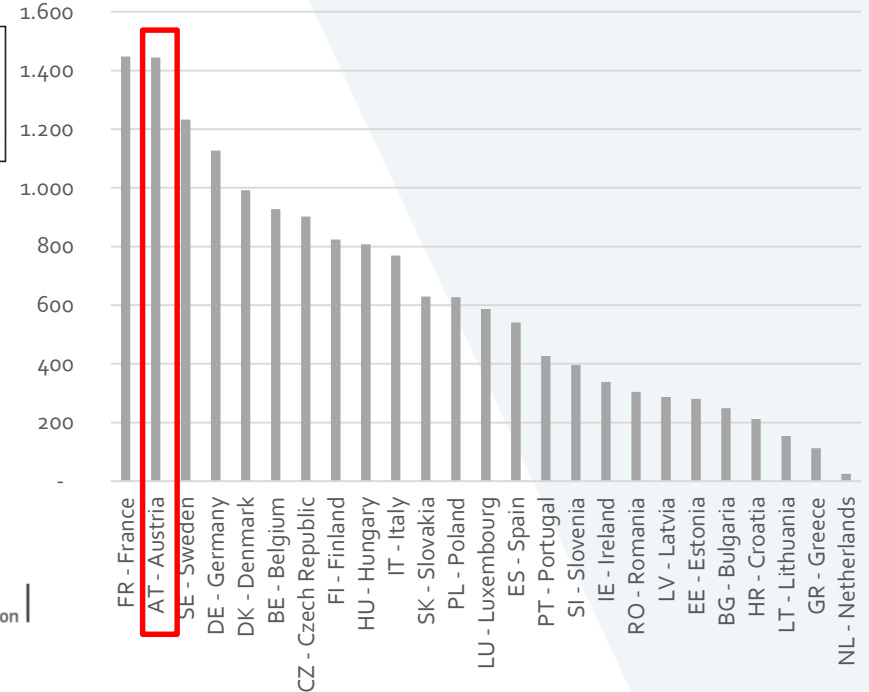
An index was created by giving each answer to the questions Q6 a score from 0 (very dissatisfied) to 3 (very satisfied). Then, the index for each country was calculated on all Q6 questions. The higher the index, the more satisfied respondents from that country are with railway travel.

Base: All respondents – 26MS (N=25,537)



Quellen: Eurobarometer, 2018; IRG Rail
 2024

Personenkilometer pro Kopf in der EU (2022)



Güterverkehr: leichter Rückgang

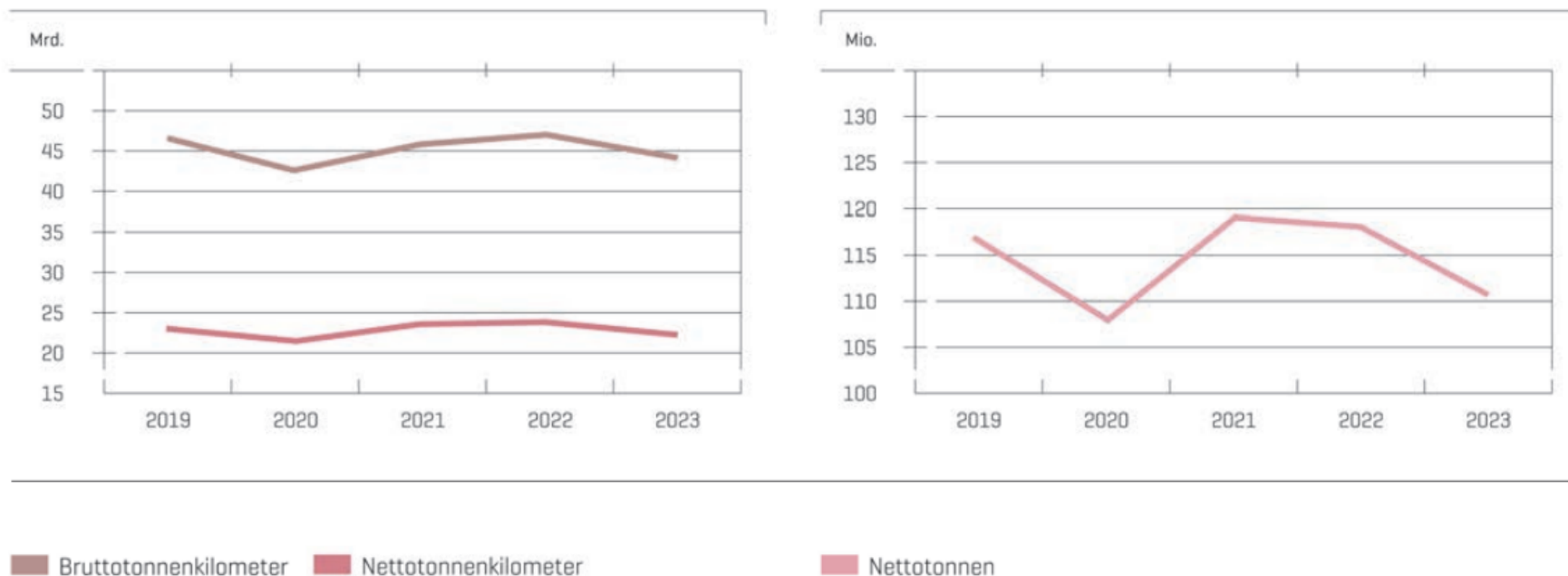


Abb. 18: Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes 2019–2023.

Quelle: Erhebung der Schienen-Control.

Was sind die Einflussgrößen?



Die „Drei Säulen“ des öffentlichen Verkehrs



Infrastrukturausbau



Verkehrsangebot



Tickets

System für Infrastrukturplanung und -finanzierung

**Frankfurter Allgemeine
Zeitung**
vom 10. Jänner 2024

„Österreichs Bahn gehört nicht nur zu den pünktlichsten in Europa. Entscheidend dafür ist der Rahmenplan mit seiner langfristigen, kontinuierlich planbaren Schieneninfrastrukturfinanzierung.“

Warum Österreichs Bahn ihren Konkurrenten abhängt

Investitionen machen für die Zugfahrer den Unterschied zum Bahnnetz in Deutschland

ela. WIEN. Österreichs Zugfahrer schauen derzeit skeptisch nach Deutschland. Die wiederholten Ausfälle der Deutschen Bahn lassen sie nachdenken über ihre eigene Kritik an den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Im Vergleich zur Deutschen Bahn schneidet nämlich der Mitbewerber im südlichen Nachbarland erstaunlich gut ab.

Österreichs Bahn gehört nicht nur zu den pünktlichsten in Europa. Entscheidend dafür ist der Rahmenplan mit seiner langfristigen, kontinuierlich planbaren Schieneninfrastrukturfinanzierung. Das Management nennt diesen Rahmenplan modellhaft für ganz Europa. Der Rahmenplan ist das Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der Infrastruktur AG innerhalb einer Phase von sechs Jahren. Zudem umfasst der Rahmenplan auch die im Zeitraum vorgesehenen Aufwände für die Instandhaltung des Schienennetzes. Der Rahmenplan ist aber mehr als Zahlentabellen: Er ist ein klares Bekenntnis zum Ausbau der Bahn und zum öffentlichen Verkehr in Österreich. Er ist auch ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz sowie zum nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur für Generationen.

Diese Investitionsentscheidungen basieren auf dem Zielnetz – das ist das langfristige und umfassende Gesamtkonzept für die österreichische Eisenbahninfrastruktur. Aktuell Zielnetz 2025+, zukünftig Zielnetz 2040. Es dient als strategische und objektive Planungsgrundlage. Ausgangspunkt sind die zukünftigen Verkehrsströme und verkehrspolitische Anforderungen auf diesen Bedarf.

Das bedeutet auch, dass Baumaßnahmen langfristig vorgeplant werden können.

Entsprechend kommen Streckensperren nicht überraschend, und es können entsprechende Ersatzmaßnahmen gesetzt und kommuniziert werden.

Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur pro Kopf zwischen den beiden Logistikunternehmen zeigen klar einen Wettbewerbsvorteil für die ÖBB. Dort waren es 2020 251 Euro je Einwohner. Die DB kommt hingegen nur auf 146 Euro je Einwohner. Um technische Probleme gering zu halten, investieren die ÖBB laufend in die Erneuerung und Modernisierung der Züge sowie der Infrastrukturanlagen wie Weichen, Gleise oder Stellwerke. Um die Schienenkapazitäten optimal zu nutzen, haben zum Beispiel optische Fernverkehrszüge Vorrang.

Allein für den Winterdienst investieren die ÖBB 40 Millionen Euro jährlich – bei einem Umsatz von fünf Milliarden Euro.

Dieses Verhältnis erreicht die Deutsche Bahn nicht: Mit insgesamt 300 Millionen Euro steckte sie zwar zwischen 2017 und 2022 mehr in ihren Winterdienst – allerdings bei einem mit 56 Milliarden Euro zehnmal höheren Umsatz und einem wesentlich größeren Streckennetz. Auch die Zahl der beheizbaren Weichen kann sich eigentlich sehen lassen, drei Viertel der Weichen sind es in Bayern, zwei Drittel in Österreich. Allerdings hilft das bei solchen Schneemassen kaum weiter. So muss die Bahn mehr als 1500 Räumkräfte und schwere Technik einsetzen, um die Gleise freizubekommen. Besonderes Augenmerk wird auf Lawinen- und Steinschlagschutz gelegt, zudem Schutzwälder sowie die Bearbeitung von Fels- und Böschungsfächen.

Es gibt 54 Wetterstationen – vor allem im alpinen Raum – auf 5000 Kilometer

Streckennetz. Ein Zehntel von 42.000 Beschäftigten können im Winterdienst eingesetzt werden. Denn Freiräumen ist bei aller Technikkompetenz vor allem händische Arbeit. Es gibt Schneeschleudern, Schneebürsten und Schneefräsen.

Aus Sicht von Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien (WU), hat ÖBB insgesamt bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr – auch dank einer höheren Förderung. Zudem gibt es ein gutes relativ schlankes Management. Auch bewertet der Wissenschaftler die Ausrichtung der österreichischen Rail Cargo Group auf Zentral- und Osteuropa sowie Seehäfen und Unterlandverkehre mit eigener Traktionsleistung in vielen Ländern als Vorteil.

Von Deutschland gibt es zahlreiche Bahnverbindungen in das kleine Nachbarland. Nachts vor allem dank der Österreichischen Bundesbahn. Die übernahm 2016 Strecken, als die DB sie mangels Rentabilität aufgab. Österreich investierte 40 Millionen Euro in die Flotte und ist inzwischen größter europäischer Anbieter in dem kleinen Segment der Nachtzugverbindungen. Seit verganginem Dezember lassen sich Verona, Venedig, Rom, Budapest, Ljubljana, Zagreb und saisonal auch Rijeka im Schlaf und direkt schon ab Stuttgart, Göttingen und Ulm erreichen – nicht erst ab München. Das spart auf Hin- und Rückweg Hotelübernachtungen und ist deshalb preislich vor allem in der Hochsaison durchaus attraktiv. Allerdings übersteigt auf manchen Strecken die Nachfrage das Angebot. Zwar hat die Staatsbahn neue Züge bestellt und will die Zahl der Fahrgäste in ihren Nightjets auf drei Millionen verdoppeln – allerdings erst bis 2026.



Offter gut in der Zeit: ein Zug der ÖBB in Gries am Brenner

Foto: AFP

Zielnetz | Rahmenplan | Finanzierungsvereinbarungen

- **Zielnetz – Langfriststrategie:** Verkehrspolitische Leitlinie für Rahmenpläne („*auf Zielnetz ist Bedacht zu nehmen*“); Präsentation und öffentliche Konsultation des Zielnetz 2040 im ersten Halbjahr 2024. Beschluss der Bundesregierung noch ausständig.
- **ÖBB-Rahmenpläne – Mittelfristplanung:** Finanzierungsinstrument; aktuelle sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne für Ausbau und Erhaltung der Schieneninfrastruktur, derzeit ÖBB-Rahmenplan 2024-2029; Finanzielle Rahmenbedingungen für Rahmenpläne im Regierungsprogramm vorgegeben
- **Finanzierungsvereinbarungen/Zuschussverträge** gem. Bundesbahngesetz

ÖBB-Rahmenplan

rollierendes Finanzierungsprogramm des Bahnausbaus

Erstreckt sich auf sechs Jahre

wird in der Regel jährlich fortgeschrieben und

- vom Ministerrat beschlossen und veröffentlicht
- enthält die vorgesehenen finanziellen Mittel für
 - Neu- und Ausbautvorhaben sowie
 - Reinvestitionen und Instandhaltung
- **Hohe Planbarkeit für alle Beteiligten**



Zuschussverträge

privatrechtliche Vereinbarung BMK-ÖBB-Infra zur Umsetzung RP

- Rahmenpläne werden dadurch rechtlich verbindlich
- rechtliche Absicherung für ÖBB-Infra über die mehrjährige Haushaltsperiode hinaus
- Kennzahlsteuerung
- „Gemeinwohl“



ZIELNETZ 2040

Das Bahnnetz der Zukunft

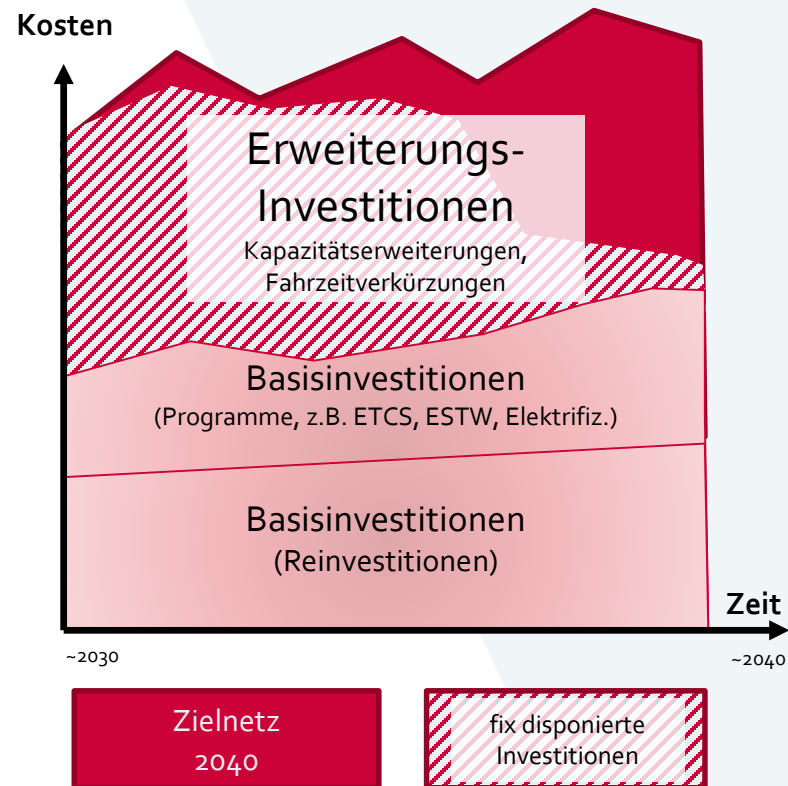
Zielnetz 2040

Zielsetzungen und inhaltliche Abgrenzung

- **Zielnetz 2025+** mit aktuellem Rahmenplan größtenteils bis ca. 2030 umgesetzt
- **Gemeinsames Projekt BMK, ÖBB-Infra, SCHIG**
- **Identifikation, Bewertung, Auswahl und Priorisierung von Erweiterungsinvestitionen** (Neu- und Ausbauprojekten) in Form von **Modulen**
- **Basisinvestitionen** zur Bestandssicherung (Reinvestitionen, gesetzlich vorgegebene Investitionen wie EK-VO, ETCS, Barrierefreiheit) sind **nicht Gegenstand der Zielnetz-Betrachtung**.

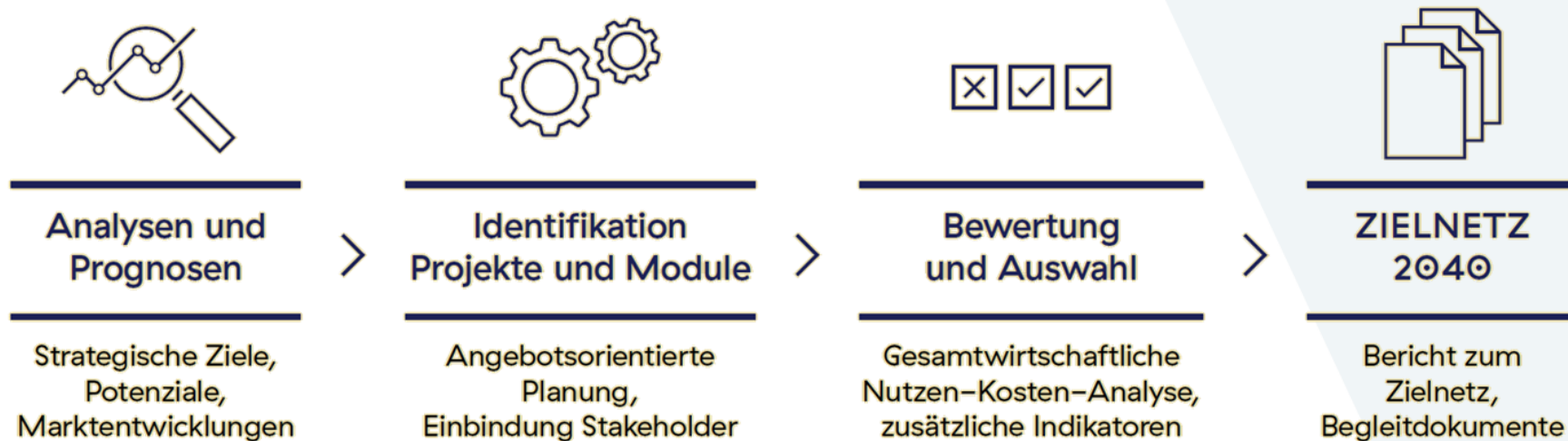
Schwerpunkte

- Internationale Verbindungen
- Nationaler Taktfahrplan
- Güterverkehr
- Ballungsräume und Kapazitäten
- Regionalverkehr



Fachentwurf Zielnetz 2040

langfristige Strategie für den Bahnausbau



Zielnetz 2040

Ausarbeitung und Bewertung von Modulen

- **Ausarbeitung**
 - **Angebotskonzept** als verkehrliche Zielsetzung für Modulstrecke
 - **Technische Vorkonzeption** der Projekte
 - Nachweis der prinzipiellen **technischen Machbarkeit**
 - Grundlage für **Grobkostenschätzung**
 - KEIN Vorgriff auf Trassenentwicklungs- und –auswahlprozess
- **Bewertung**
 - Einheitliche Anwendung einer **Bewertungsmethode** für alle Module
 - Verwendung eines österreichweiten **Verkehrsmodells**

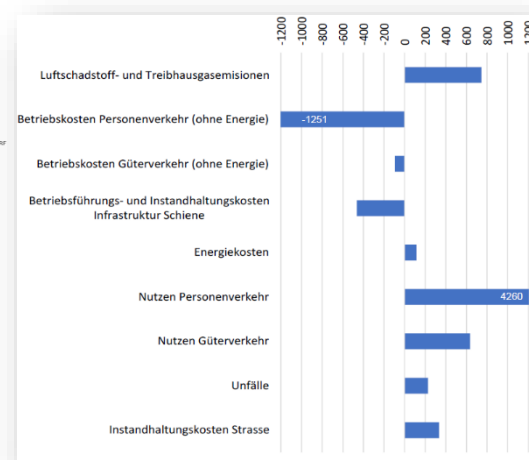
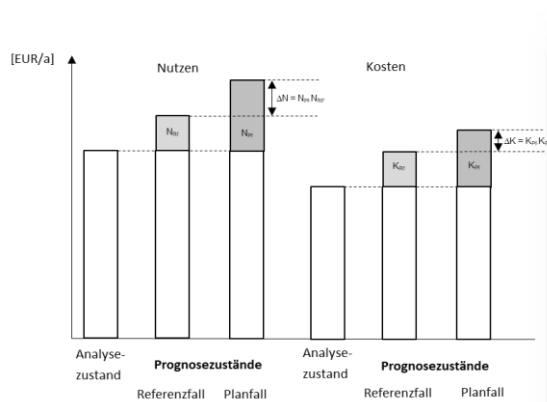
Bewertungsmethode

Elemente und Funktionsweise Einzelmodulbewertung

- Gesamtwirtschaftliche **Nutzen-Kosten-Analyse**



- Zusätzliche **Indikatoren:**



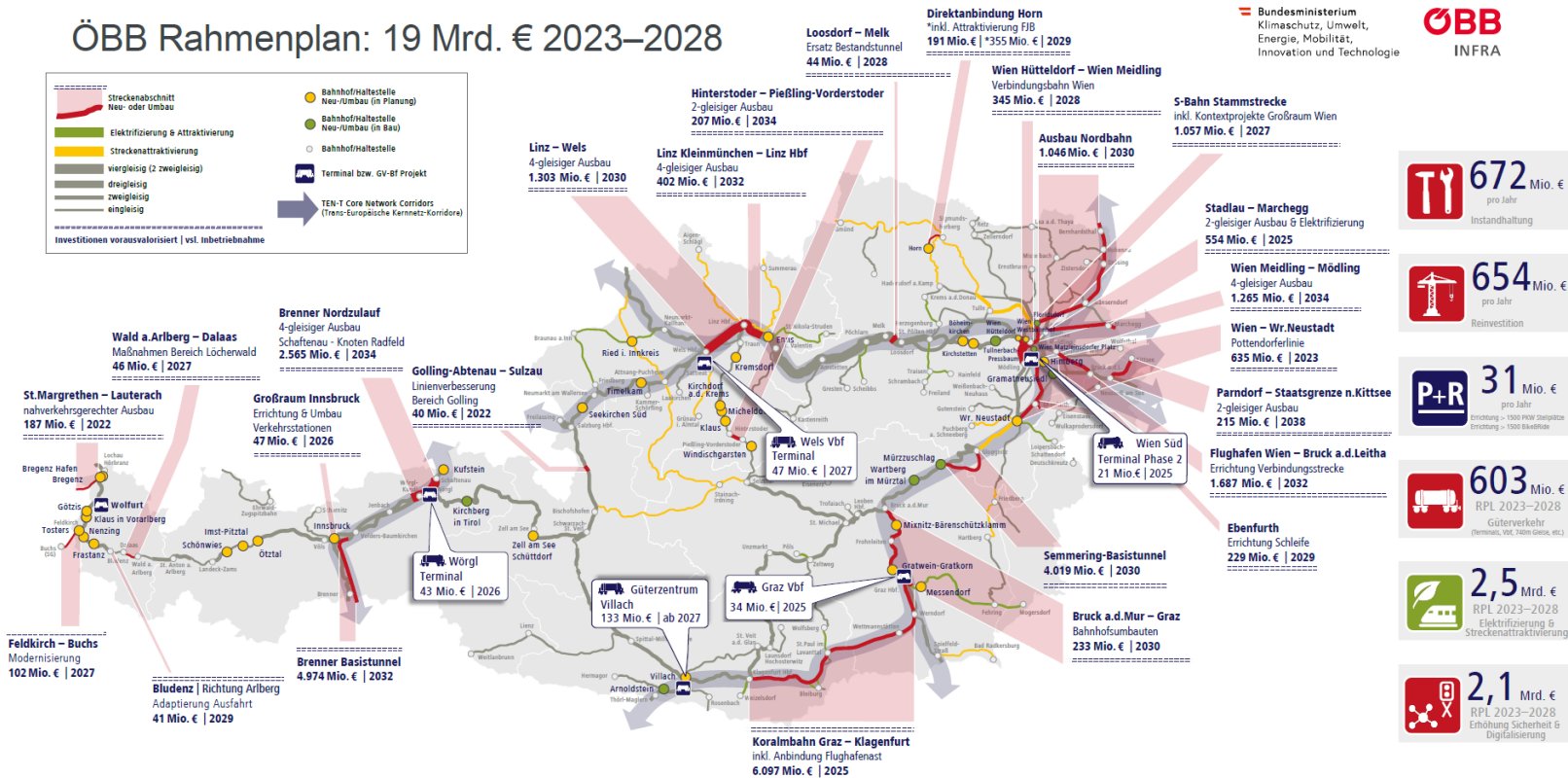
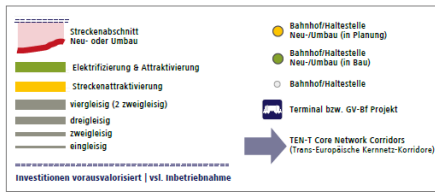
Beispiel

- **Vergleichswertindikatoren** (quantitativ/Punktesystem)
Resilienz, Auflösung Engpässe, Naturgefahren, überregionale Erreichbarkeit, Erreichbarkeit außerhalb von Ballungsräumen
- **Umweltfachliche Indikatoren** (qualitativ/beschreibend)
Lärm, natürliche Ressourcen, menschliche Nutzungsansprüche

Aufsatzpunkt/Referenzfall

Rahmenplan 2023-2028

ÖBB Rahmenplan: 19 Mrd. € 2023–2028



Planungsprojekte: Staatsgrenze n. Kufstein – Schafftau, Tiroler Oberland, Arlbertunnel, Köstendorf – Salzburg, Pass Lueg, Schwarzach-St. Veit – Bad Gastein, Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall, Kirchdorf – Micheldorf, Bosrucktunnel, Werndorf – Spielfeld-Sträß, Ossiacherseebahn, Herzogenburg – St. Pölten, Tulln – Tullnerfeld, S-Bahn Wien Nordäste, innere Aspengbahn

Zielrichtungen

ZIELNETZ 2040



Internationale
Verbindungen



Taktfahrplan



Regionalverkehr



Ballungsräume



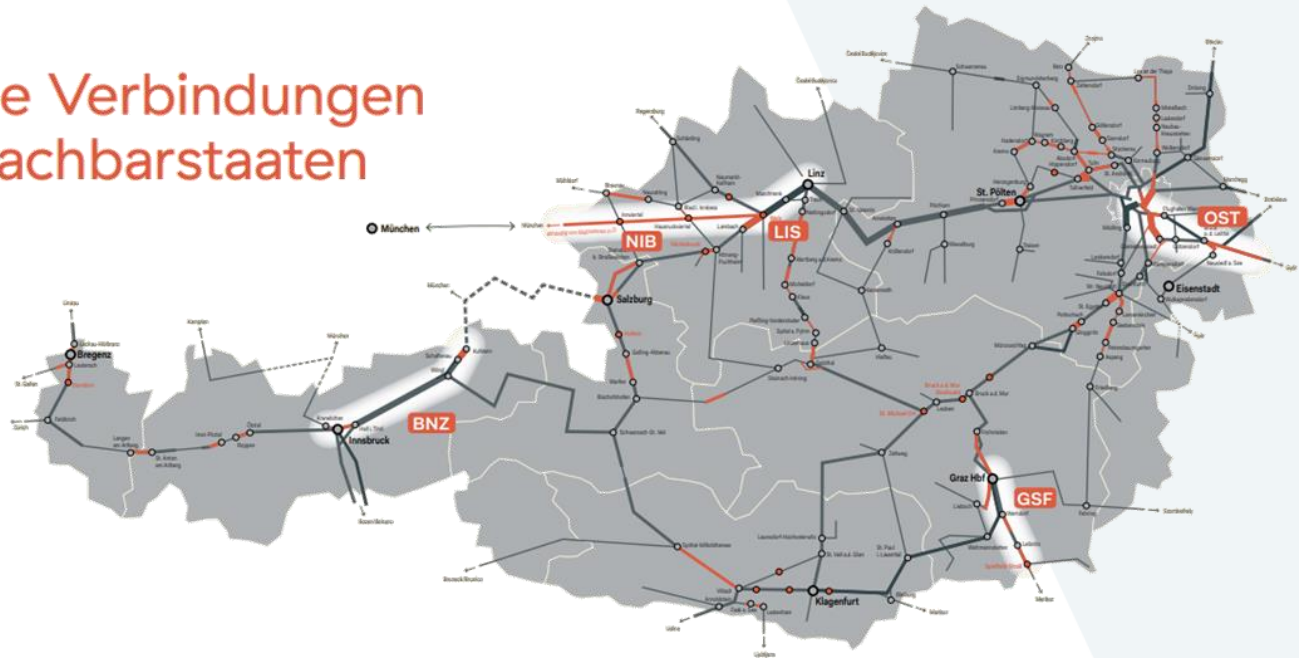
Schienen-
güterverkehr



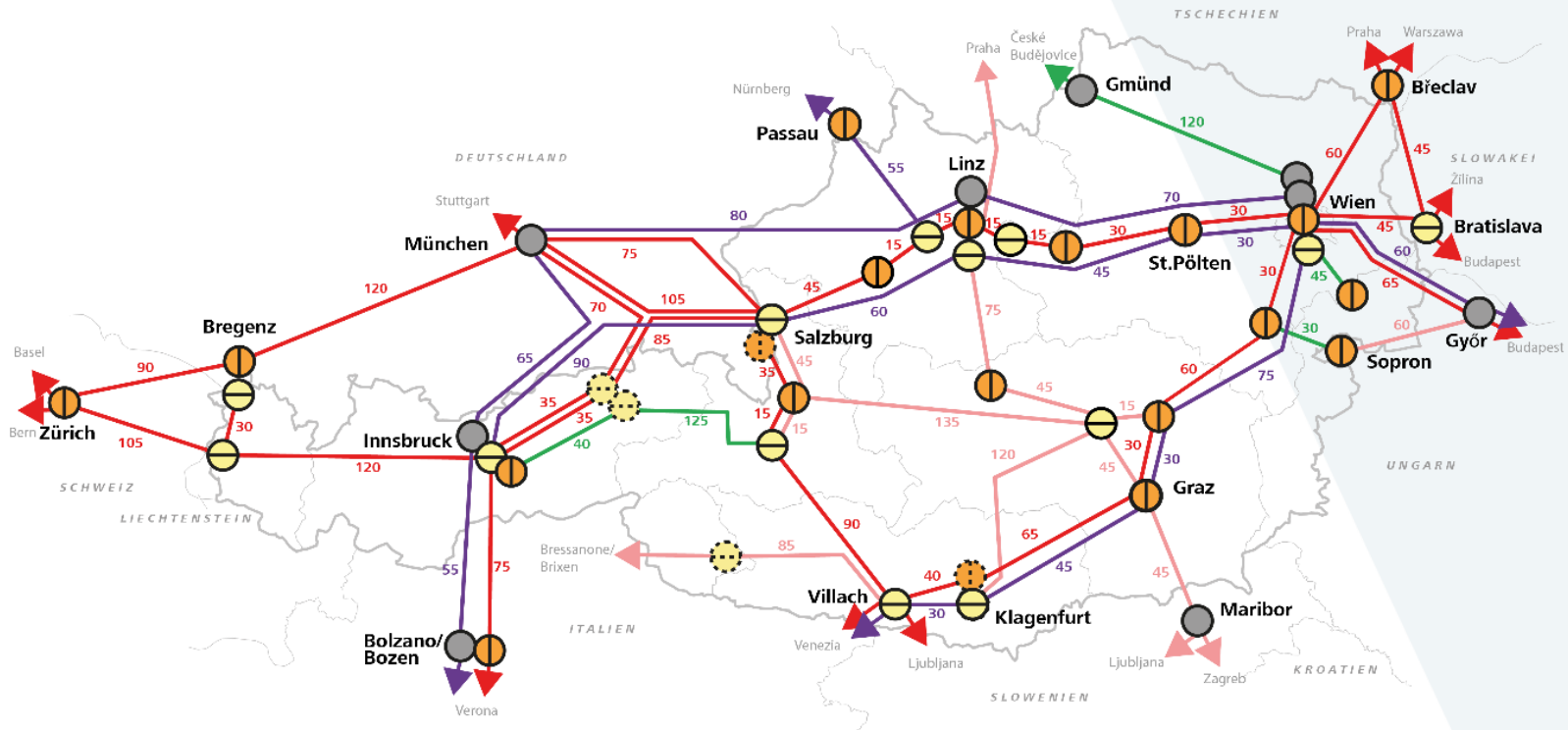
INTERNATIONALE VERBINDUNGEN

ZIELNETZ
2040

Leistungsfähige Verbindungen
mit unseren Nachbarstaaten



Weiterentwicklung des Integrierten Taktfahrplans Österreichweites Knoten-Kanten-Modell Zielhorizont 2040



MARKTSEGMENTE | Personenverkehr
FVB Fernverkehr hochrangig beschleunigt
FVH Fernverkehr hochrangig
FVI Interregio
SNV Schneller Nahverkehr

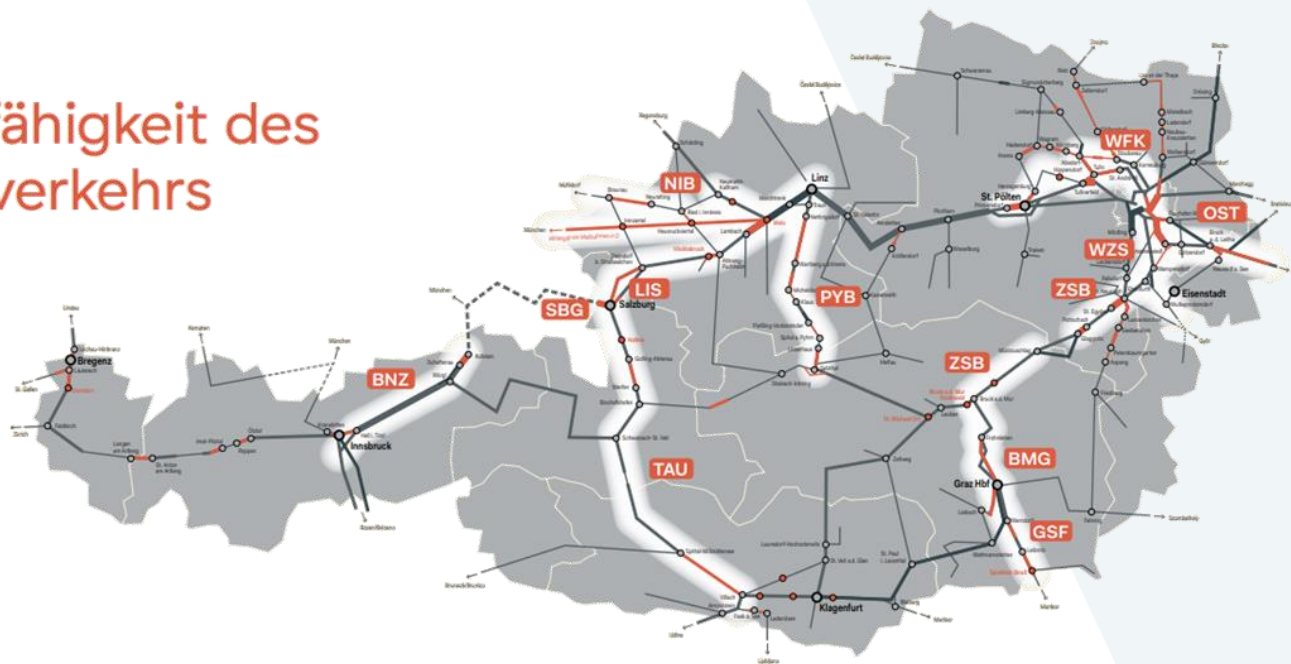
Erläuterung | Knoten-Kanten-Modell
 ● Knoten Min 00 und/oder Min 30
 ● Knoten Min 15 und/oder Min 45
 ○ Asymmetrischer Knoten
 ● Keine Knotenfunktion
30 Kantenfahrzeit* in Min je Marktsegment (*inkl. Umsteigezeiten in den Knoten)



SCHIENEN- GÜTERVERKEHR

ZIELNETZ
2040

Stärkung der
Wettbewerbsfähigkeit des
Schienengüterverkehrs

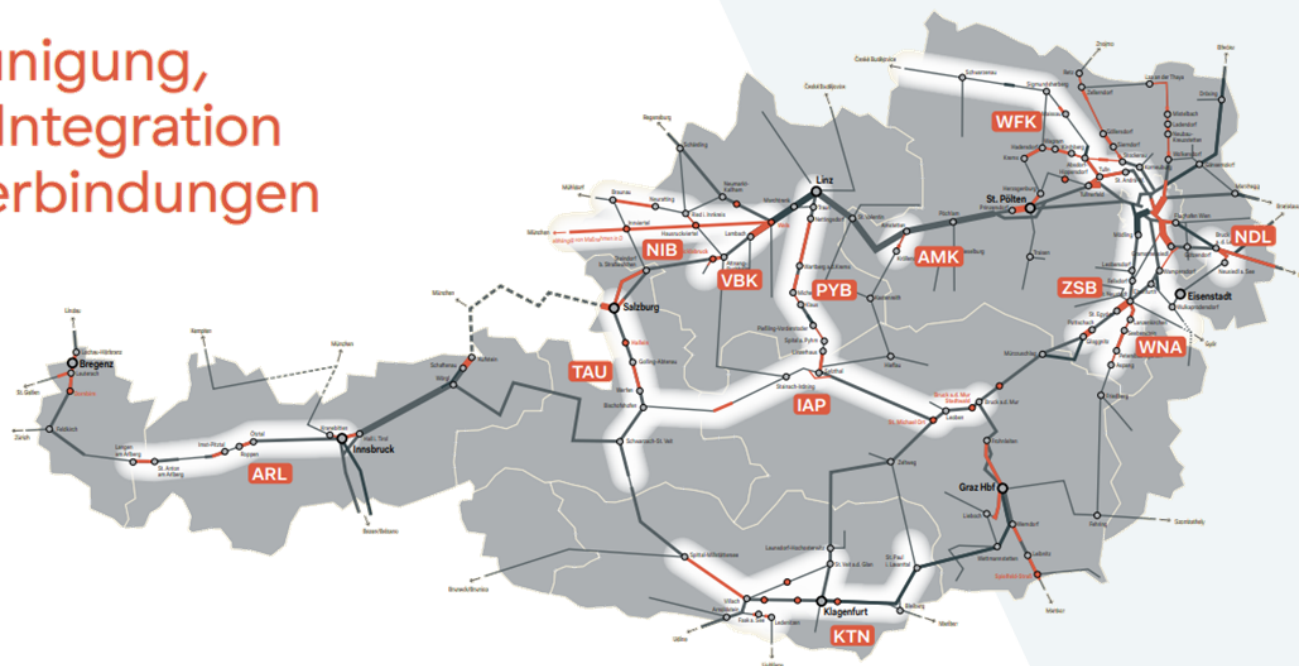




REGIONALVERKEHR

**ZIELNETZ
2040**

Weitere Beschleunigung,
Verdichtung und Integration
von regionalen Verbindungen



Exkurs: Baukosten und Treibhausgasemissionen

- Sollen bereits bei der Bewertung von Projekten in frühen Phasen mitbetrachtet werden
- Problemstellung: für Projekte, ohne bekannten Trassenverlauf liegen die Grundlagen für THG-Bewertung noch nicht vor
- Studie der SCHIG mbH in Kooperation mit ÖBB und Ökoplus schafft essentielles Grundlagenwissen in diesem Bereich



Module in der Steiermark im Zielnetz Fachentwurf

GSF | Graz – Spielfeld



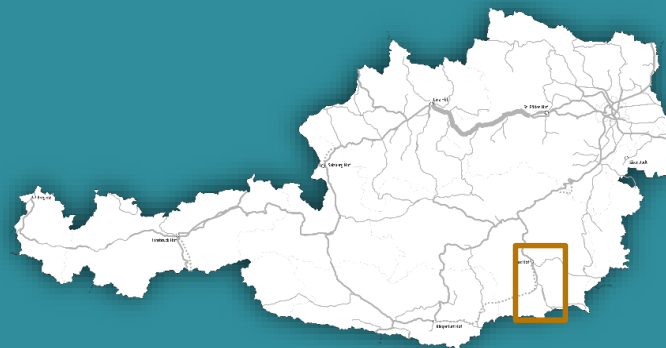
- Beschleunigung des Fernverkehrs Richtung Slowenien
- Ausweitung des Nahverkehrs südlich von Graz bis Spielfeld-Straß
- Kapazitätssteigerung für den Personen- und Güterverkehr



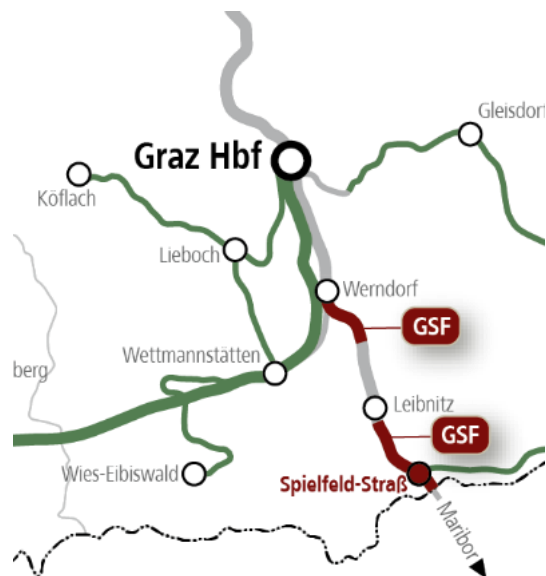
- Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte zwischen Graz und der Staatsgrenze n. Spielfeld-Straß (RP 2024-2029)
- Umbau Bahnhof Spielfeld-Straß (RP 2024-29)



730 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040
davon 730 Mio. € gem. Rahmenplan 2024-2029



Maßnahmenübersicht



Projekte im Modul

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

Projekte aus dem Rahmenplan 2023-2028

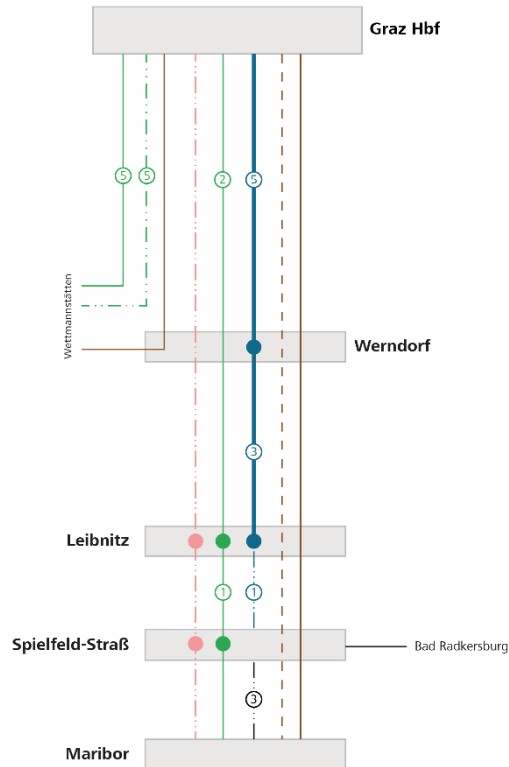
- Graz – Klagenfurt, Koralmbahn inkl. Flughafenast

Kontext

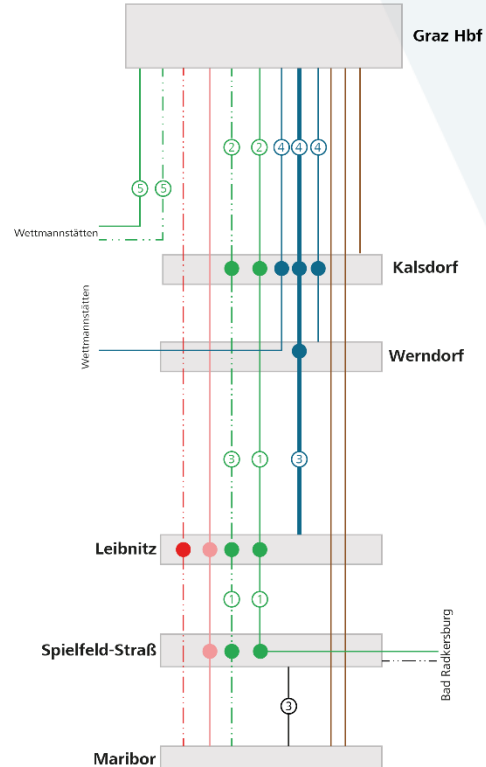
- SLO: Ausbau auf dem Abschnitt Spielfeld-Straß – Maribor

Angebotskonzept

Referenzfall



Planfall



Legende

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

Anzahl Systemtrassen (pro Stunde & Richtung)

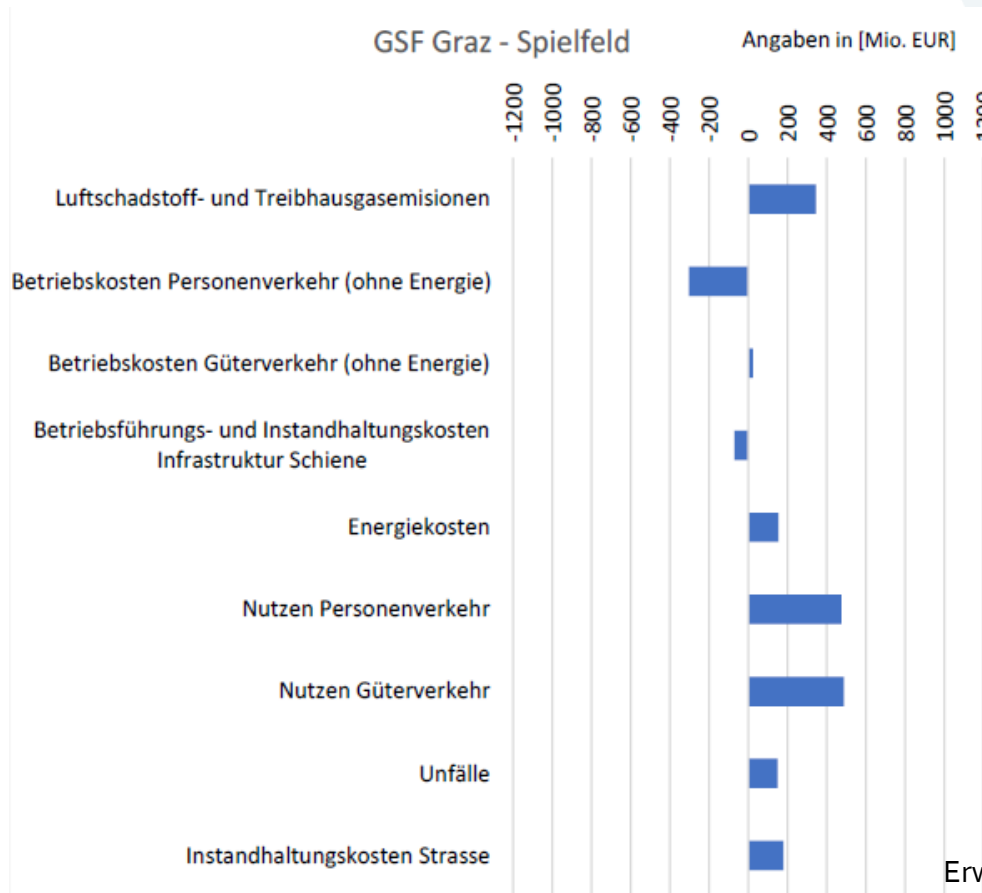
- ==== 4 Züge/h
- ===== 2 Züge/h
- 1 Zug/h
- 0,5 Züge/h
- einzelne Züge
- Ⓞ Anzahl Zwischenhalte

Darstellung von wesentlichen verkehrlichen Wirkungen

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

Gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Analyse

Darstellung Nutzen nach Indikatoren



Summe Nutzen: 1.438 Mio. EUR
Erweiterungsinvestitionen: -306 Mio. EUR
bewertungsrelevante Barwerte 2022

Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Preisbasis 2022]	1.132
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	4,70

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

PYB | Pyhrnbahn

Linz – Selzthal



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



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



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



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

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

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

IAP | Inneralpin

Bruck a.d. Mur – Bischofshofen



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



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



260 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

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

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-1
Menschliche Nutzungsansprüche	0

BMG | Bruck a.d. Mur – Graz



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



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



4.400 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Einzelmodulbewertung

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

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

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

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	2
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

GKB | Graz-Köflacher Bahn

Graz – Köflach



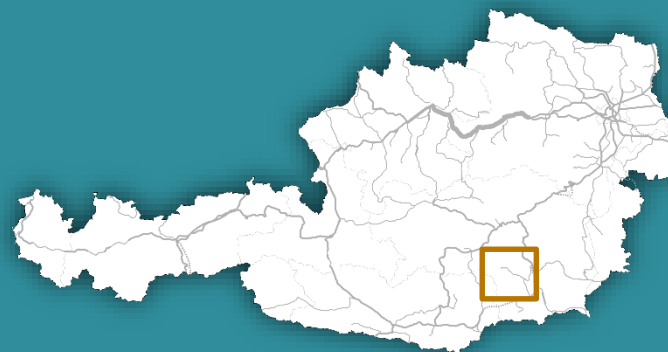
- Angebotsausweitung im Nahverkehr im gesamten Streckennetz der Graz-Köflacher Bahn



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



475 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Nutzen-Kosten-Differenz NKD [Mio. EUR; Barwert 2022]	627
Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV [-]	3,98

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

Auflösung von Engpässen	10,0
Resilienz im Netz	0,0
Resilienz hinsichtlich Naturgefahren	4,5
Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit	0,0
Verbesserung der Erreichbarkeit außerhalb der Ballungsräume	12,0

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-2

Module in der Steiermark ohne Empfehlung zur Weiterverfolgung im Zielnetz Fachentwurf

SOB | Steirische Ostbahn

Graz – Gleisdorf



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



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



3.300 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

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

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

GLH | Steirische Ostbahn / Thermenbahn

Graz – Gleisdorf – Fürstenfeld – Hartberg



- Deutliche Fahrzeitverkürzung aus der Oststeiermark / Bezirk HF in Richtung Graz
- Angebotsausweitung im Nahverkehr und Erschließung neuer Fahrgastpotenziale
- Attraktivierung für den Güterverkehr auf der Steirischen Ostbahn und Umfahrung des Grazer Stadtgebiets durch Direktverbindung zur Koralmbahn
- Zweigleisige Neubaustrecke Graz – Gleisdorf bzw. dem Germauer Viadukt
- Eingleisige Neubaustrecke zwischen Steirischer Ostbahn und Koralmbahn
- Ausbaumaßnahmen Gleisdorf – Staatsgrenze n. Jennersdorf
- Zweigleisiger Ausbau Graz Ostbahnhof-Messe – Messendorf
- Eingleisige Neubaustrecke Gleisdorf – Fürstenfeld inkl. neuer Verkehrsstationen und neuem Bf. Fürstenfeld
- Ausbaumaßnahmen Fürstenfeld – Hartberg



4.600 Mio. €
vorausvalorisiert für fiktive Inbetriebnahme 2040



Einzelmodulbewertung

Ergebnisübersicht

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

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

Vergleichswertindikatoren [-25 / +25]

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

Umweltfachliche Indikatoren [-3 / +3]

Lärm	-1
Natürliche Ressourcen	-2
Menschliche Nutzungsansprüche	-1

Gesamtheitliche Wirkungen des Fachentwurf Zielnetz 2040

- Eine **Kapazitätssteigerung** des Bahnnetzes **um rund 65 %** wird ermöglicht (Basis Verkehrsleistung 2018)
- Der **Energiebedarf** im österreichischen Verkehrssystem **sinkt um insgesamt über 30 TWh**
- Damit verbunden werden ab voller verkehrlicher Wirksamkeit des Zielnetz 2040 in Österreich **Treibhausgasemissionen in der Höhe von insgesamt rund 20,6 Mio. t CO₂-Äquivalente vermieden** (Emissionen durch Bau iHv 1,8 Mio. t. bereits gegengerechnet)
- Die Umsetzung des Zielnetz 2040 geht mit insgesamt rund **165.000 Jahresbeschäftigungsverhältnissen** einher

Zielnetz 2040

Aktueller Stand und Ausblick

- Mit Ende April 2024 wurde die Konsultationsphase für das Zielnetz 2040 abgeschlossen. In diesem Zeitraum sind rund 150 Stellungnahmen eingegangen. Die Beiträge stammen von einer Vielzahl von Interessensgruppen, darunter Landesstellen, Gemeinden, Nachbarstaaten, politische Parteien, Interessensvertretungen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, NGOs sowie Privatpersonen.
- Der Inhalt der Stellungnahmen ist breit gefächert und reicht von allgemeinen Anmerkungen bis hin zu spezifischen Vorschlägen und Anliegen. Dabei zeigt sich ein ausgewogenes Verhältnis von positiven und negativen Rückmeldungen, ohne dass einzelne Themen oder Einschätzungen dominant hervortreten.
- Die eingegangenen Stellungnahmen wurden anonymisiert, inhaltlich analysiert, thematisch geclustert und anschließend fachlich bearbeitet und zusammenfassend dokumentiert. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Finalisierung des Zielnetz 2040 ein. Ein Beschluss der Bundesregierung zum Zielnetz 2040 ist noch nicht erfolgt.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

DI Ulrich Flamm

Referent im Büro der Sektionsleitung II – Mobilität

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

Mobilität, Innovation und Technologie