
Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur

Leitstrategie des bmvit über
die Ausgestaltung der
Eisenbahninfrastruktur

gemäß § 55a
Eisenbahngesetz 1957

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

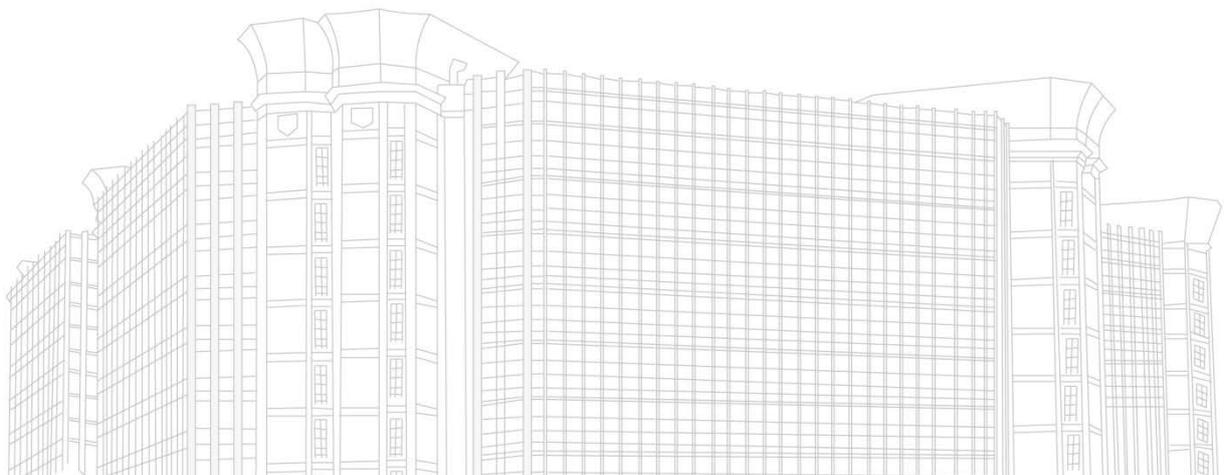
Abteilung II/ Infra 1 (Infrastrukturfinanzierung)
Abteilung II/ Infra 2 (Infrastrukturplanung)

www.bmvit.gv.at

infothek.bmvit.gv.at

Entwurf zur Konsultation, 27.04.2017

Stand: April 2017



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Aufgabenstellung	3
1.1 Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht	4
1.2 Anwendungsbereich	5
2. Rahmenbedingungen	6
2.1 Europa und die europäische Integration	6
2.2 Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene in Österreich	9
2.3 Verkehrsprognose Österreich 2025+ Einheitliche Planungsgrundlagen für den künftigen Mobilitätsbedarf	10
3. Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	12
3.1 Allgemeine Grundsätze	12
3.2 ÖBB-Infrastruktur AG	12
3.3 Andere Infrastrukturbetreiber	14
4. Zielsetzungen und Maßnahmen	15
4.1 Die Marktposition Schiene im intermodalen Wettbewerb stärken	15
4.2 Finanzielle Mittel effizient nützen	19
4.3 Negative Auswirkungen durch das System Bahn vermindern	20
5. Umsetzung und Ausblick	23
6. Quellen/Literatur	24
Zielsetzungen/Strategien	24
Relevante Rechtsakte (EU)	24
Relevante Rechtsakte (Österreich)	24

1. Einleitung und Aufgabenstellung

Gemäß Art. 8 der Richtlinie 2012/34/EU haben die EU-Mitgliedstaaten eine Leitstrategie zu veröffentlichen, nach welchen Gesichtspunkten die Eisenbahninfrastruktur ausgestaltet werden soll, um auf Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden. Überdies soll auf die allgemeinen Erfordernisse für das Eisenbahnsystem der Europäischen Union einschließlich der Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten Bedacht genommen werden.

Die im Rahmen der staatlichen Vorsorge für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur geforderte Leitstrategie nach Art. 8 der Richtlinie 2012/34/EU musste in Österreich nicht inhaltlich neu entwickelt werden, denn eine solche bestand bereits. Der im Dezember 2012 der Öffentlichkeit vorgestellte Gesamtverkehrsplan für Österreich enthielt bereits eine Eisenbahnleitstrategie, die mit dem Zielnetz 2025+ und mit der Verkehrsprognose 2025+ im Einklang steht.

Eine Zusammenfassung der Verkehrsprognose 2025+ für Österreich, das Zielnetz 2025+ und die aktuellen sechsjährigen Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne für Ausbau und Erhaltung der Schieneninfrastruktur, derzeit ÖBB-Rahmenplan 2017-2022) waren bereits bisher über die Web-Seite des bmvit abrufbar.

Zweck dieses Dokuments ist es, die österreichische Leitstrategie zur Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur nochmals transparent zusammenzufassen und auf dieser Grundlage die Eisenbahnleitstrategie mit den Beteiligten zu konsultieren und zu veröffentlichen.

1.1 Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht

Die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU erfolgte durch eine Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, die am 11.11.2015 vom Nationalrat beschlossen und am 26.11.2015 mit BGBl. I Nr. 137/2015 kundgemacht wurde. Regelungen betreffend die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur finden sich in §55a des Eisenbahngesetzes 1957:

Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

§ 55a (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Leitstrategie zu veröffentlichen, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden. Überdies soll auf die allgemeinen Erfordernisse für das Eisenbahnsystem der Europäischen Union einschließlich der Zusammenarbeit mit benachbarten Drittstaaten Bedacht genommen werden.

(2) Im Rahmen der Leitstrategie sind auch jene Erfordernisse zu berücksichtigen, die es ermöglichen, im Interesse der Fahrgäste schrittweise eine Verknüpfung symmetrisch vertakteter Verkehre in Knotenbahnhöfen (Integraler Taktfahrplan) einzuführen. Vertaktete Verkehre sind Eisenbahnverkehrsdienste, die im Personenverkehr in festen Zeitintervallen erbracht werden, und symmetrisch vertaktet sind sie, wenn sie den Fahrgästen das Umsteigen in andere Züge, auch in solche, die in die Gegenrichtung fahren, in angemessener Zeit ermöglichen.

(3) Die Leitstrategie hat sich auf einen künftigen Zeitraum von mindestens fünf Jahren zu erstrecken, und sie ist jeweils weiter zu entwickeln. Vor der Veröffentlichung der Leitstrategie sind die betroffenen Gebietskörperschaften, die Sozialpartner und andere Interessenvertretungen einschließlich der Eisenbahnunternehmen anzuhören, und sie ist mit dem Bundesminister für Finanzen abzustimmen. Die Leitstrategie ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zumindest auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.

(4) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen, die ein Investitions- und Finanzierungsprogramm zu enthalten haben, zu Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, welche mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden sollen, zu berücksichtigen. Der Geschäftsplan ist so zu gestalten, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und eine Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben vor der Annahme der Geschäftspläne den bekannten Zugangsberechtigten, die Zugang ausüben oder begehren, und auf Verlangen auch weiteren Zugangsberechtigten zu ermöglichen, sich zum Inhalt des Geschäftsplanes zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anbelangt.

Abbildung 1 auf der folgenden Seite zeigt die Einordnung der Leitstrategie in der Eisenbahninfrastrukturplanung und -finanzierung in Österreich.

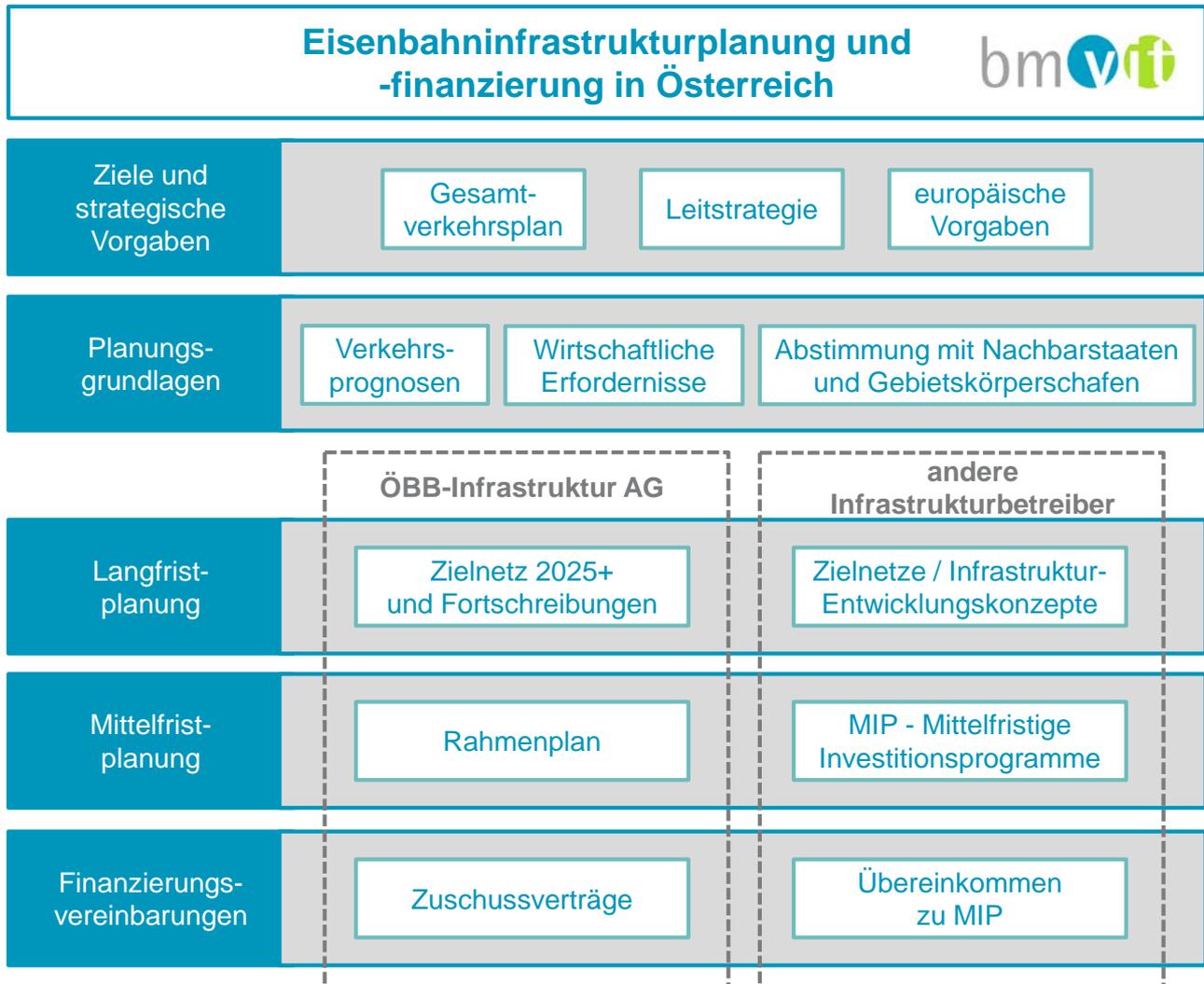


Abbildung 1: Eisenbahninfrastrukturplanung und -finanzierung in Österreich

1.2 Anwendungsbereich

Die Leitstrategie findet gemäß § 55a Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 Anwendung auf das österreichische Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, das mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet wird.

2. Rahmenbedingungen

Eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur bildet eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Positionierung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Die Wirtschaft benötigt ausreichende Strecken- und Terminalkapazitäten mit attraktiven Transportzeiten sowie eine zuverlässige Transportabwicklung zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Für viele Bevölkerungsgruppen ist die Bahn das wichtigste Transportmittel, um Arbeitsplätze, Bildungs-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen sowie Freizeit- und Urlaubsstätten zu erreichen. Fahrgäste wünschen kurze Gesamtreisezeiten, ein dichtes Zugangebot mit abgestimmten Fahrplänen, Pünktlichkeit, attraktive Zugangseinrichtungen sowie leistbare Preise.

Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen sowie zur Verkehrssicherheit leisten und ist zentrale Zielsetzung im Gesamtverkehrsplan.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen fordern eine Infrastruktur, die ein Verkehrsangebot ermöglicht, das den Bedürfnissen ihrer Kunden optimal entspricht und damit hohe Inanspruchnahme bzw. Erlöse sichert und gleichzeitig auch Rationalisierungen in der Betriebsführung unterstützt.

Der Infrastrukturbereich schließlich muss Quantität und Qualität, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit der Infrastruktur langfristig gewährleisten. Er muss daher sicherstellen, dass die bestehende Infrastruktur bestmöglich erhalten und genutzt wird, Investitionen in die Infrastruktur den betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vorgaben entsprechen, die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Realisierung von Einsparungspotenzialen in der Betriebsführung etabliert werden und die Infrastruktur dem Stand der Technik entspricht.

2.1 Europa und die europäische Integration

Die internationale Dimension in der Infrastrukturpolitik nimmt gemeinsam mit der wirtschaftlichen Integration Österreichs in Europa stetig zu. Dies zeigt sich besonders deutlich am Güterverkehr auf der Schiene.

Derzeit sind rund zwei Drittel der Güterverkehrsleistungen in Österreich von Straße, Schiene und Schiff dem internationalen Verkehr zuzurechnen. Nur ein Drittel entfällt auf den österreichischen Binnenverkehr. Zu Beginn der 80er Jahre betrug das Verhältnis noch 50 zu 50. Bei der Schiene sind derzeit rund 75% der Verkehrsleistungen im Güterverkehr grenzüberschreitend.

Die Bedeutung des internationalen Verkehrs für die Schiene hat eine klare Konsequenz: Infrastrukturpolitik für Österreich darf sich nicht auf das Netz in Österreich beschränken, sondern muss eine transnationale,

europäische Perspektive miteinschließen. Gerade ein Binnenstaat wie Österreich ist auch stark auf Verkehrsinfrastruktur angewiesen, die außerhalb seines Territoriums liegt.

Dabei findet Österreich aufgrund seiner Geographie in diesem Wettbewerb eine besondere Situation vor: Einerseits kann Österreich aufgrund seiner zentralen Lage stark von den aufstrebenden Märkten Mittel- und Osteuropas profitieren. Andererseits steht Österreich als Binnenland vor der besonderen Herausforderung, hochwertige Hinterlandverbindungen zu den Seehäfen aufzubauen. Angesichts der zunehmenden Bedeutung des Überseehandels sind für ein Binnenland diese Verbindungen essentiell, um die Standortvorteile, die Länder mit direktem Hafenzugang haben, zumindest ansatzweise kompensieren zu können.

Die verkehrliche Rolle Österreichs als Binnenland im Zentrum Europas eröffnet aber auch eine andere Dimension der österreichischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik – Österreich als Transitland, gleichsam als Drehscheibe zwischen den wirtschaftsstarken „alten“ Mitgliedsstaaten Nord- und Südeuropas, aber ebenso als Brücke zu den stark wachsenden Staaten Mittel- und Osteuropas. Es ist aber offensichtlich, dass diese „Drehscheibe“ nicht isoliert von Europa gesehen werden darf, sondern in ein entsprechendes europäisches Netz integriert sein muss.

Das Konzept der Trans-Europäischen Verkehrsnetze ist daher für Österreich ein zentrales Element der nationalen Infrastrukturpolitik. Die Vorgaben für die Errichtung der Trans-Europäischen Verkehrsnetze, insbesondere die Verordnung zu den TEN-V Leitlinien, sieht Österreich daher nicht nur als Verpflichtung, die es auf dem nationalen Territorium umzusetzen gilt, sondern auch als Sicherstellung der österreichischen Interessen hinsichtlich der internationalen Anbindung Österreichs.

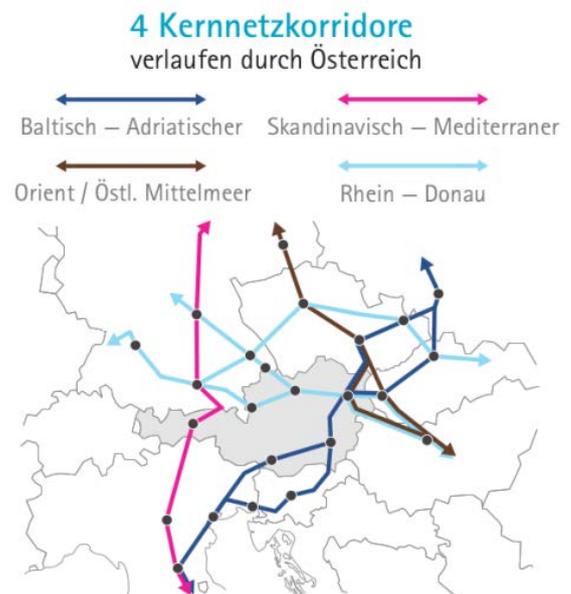
Hintergrund: Das Transeuropäische Netz für Verkehr (TEN-V)

Die Transeuropäischen Netze für den Verkehr (TEN-V) bilden den Infrastrukturpfeiler der EU-Verkehrspolitik. Eine eigenständige Infrastrukturpolitik der EU existiert seit Anfang der 1990er Jahre, als transeuropäische Netze für Verkehr, Telekommunikation und Energie im Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (heute Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) verankert wurden. Die konkrete Ausgestaltung der EU-Infrastrukturpolitik wird in den Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgenommen, deren aktuelle Variante die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 darstellt.

Die TEN-V sind seither auf der Basis einer Zwei-Ebenen-Struktur definiert: Das **umfassende Gesamtnetz** bildet ein europaweites Verkehrsnetz, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union sicherstellt. Das Gesamtnetz ist gemäß den TEN-V Leitlinien bis 2050 fertigzustellen. Das **vorrangige Kernnetz** soll als Beitrag zum Aufbau des Gesamtnetzes das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrsnetzes bilden und ist bis 2030 zu realisieren.

Als Instrument zur Umsetzung des Kernnetzes bis 2030 wurden insgesamt neun Kernnetzkorridore eingerichtet. Zur Koordination von Planung, Finanzierung und Umsetzung der Korridore wurde jeweils ein europäischer Koordinator ernannt. Im Rahmen der zugehörigen Verwaltungsstruktur sind die Mitgliedsstaaten und die Infrastrukturbetreiber in den europäischen Begleit- und Umsetzungsprozess in die Kernnetzkorridore eingebunden.

Österreich wird von **vier Kernnetzkorridoren** durchquert: der baltisch-adriatische Kernnetzkorridor entspricht in Österreich der Südstrecke/Südachse, der skandinavisch-mediterrane Korridor entspricht der Unterinntal- und Brennerachse und der Rhein-Donau Korridor entspricht der Donauachse/Weststrecke. Der Kernnetzkorridor Orient/östliches Mittelmeer verläuft in Überlagerung mit dem baltisch-adriatischen und dem Rhein-Donaukorridor über Nord- und Ostbahn.



Direkte Vorgaben für die nationale Infrastrukturpolitik ergeben sich durch die in den TEN-V Leitlinien festgelegten Infrastrukturanforderungen sowohl für das Kernnetz als auch für das Gesamtnetz.

Für das **Gesamtnetz** gelten für die Schieneninfrastruktur folgende **Anforderungen**, die bis 2050 umzusetzen sind:

- Ausstattung mit dem European Rail Traffic Management System (ERTMS);
- vollständige Elektrifizierung;
- Interoperabilität gemäß Richtlinie 2008/57/EG, insbesondere gemäß den darin definierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität;
- Anschluss von Güterterminals gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Für die **Güterstrecken** des Kernnetzes gelten darüber hinaus folgende **Anforderungen**, die bis 2030 umzusetzen sind:

- mindestens 22,5 t Achslast,
- 100 km/h Streckengeschwindigkeit und
- die Möglichkeit, dass Züge mit einer Länge von 740 m verkehren können;

Insbesondere die Anforderungen bezüglich der Streckengeschwindigkeit und der Zuglänge von 740 m lassen sich auf den alpenquerende Strecken in Österreich nur durch die Errichtung von (Basis-) Tunnels erfüllen.

Im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ beteiligt sich die Europäische Union, gestützt auf den Vertrag zur Arbeitsweise der Europäischen Union, an der Finanzierung von Vorhaben im Rahmen der TEN-V.

2.2 Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene in Österreich¹

Im internationalen Vergleich besitzt der Verkehrsträger Schiene in Österreich v.a. im Güterverkehr einen sehr hohen Marktanteil. Im Jahr 2013 konnten im Schienengüterverkehr 21,1 Mrd. Nettotonnenkilometer verzeichnet werden, knapp 32 Prozent aller Güter gemessen am Gesamtverkehr wurden somit mit der Bahn transportiert. 2014 konnte dieser Wert nochmals um etwa 6,2 Prozent auf 22,5 Mrd. Nettotonnenkilometer gesteigert werden.

Auch im Personenverkehr ist Österreich durchaus als „Bahnland“ zu bezeichnen. Im Jahr 2014 wurden 278,3 Mio. Reisende gezählt, um vier Millionen oder rund 1,4 Prozent mehr als im Jahr davor. Das bedeutet je Einwohner eine durchschnittlich mit der Bahn zurückgelegte Strecke von 1.425 Kilometern pro Jahr – der Spitzenwert innerhalb der EU.

Zum Vergleich: Im Jahr 2010 waren es noch 1.292 Bahnkilometer, die in Österreich durchschnittlich pro Einwohner zurückgelegt wurden. Immer mehr Österreicherinnen und Österreicher können sich für eine Reise mit der Eisenbahn begeistern, der Abstand zum europäischen Vorreiter Schweiz wird geringer. Die Betrachtung im Gesamtverkehr zeigt, dass rund 11 Prozent der gesamten Personenverkehrsleistung in Österreich auf der Schiene stattfinden. Der öffentliche Verkehr insgesamt weist einen Anteil von 25 Prozent am Gesamtverkehr auf.

Die gesamte Schienenverkehrsleistung betrug im Güterverkehr im Jahr 2014 75,2 Mrd. Gesamtbruttotonnenkilometer (in etwa so viel wie vor dem Ausbruch der Wirtschaftskrise) und 145,1 Mio. Zugkilometer im Personenverkehr. Mit diesem Verkehrsaufkommen wurden rund 483,3 Mio. Euro an Infrastrukturbenützungsentgelten generiert.

Der österreichische Schienenverkehr ist folglich ein bedeutender Player bei der Verbindung von nationalen und internationalen Wirtschafts- und Siedlungsräumen mit hohem Verkehrsnachfragepotenzial. Die Bahn kann somit – basierend auf ihren Systemmerkmalen – ein attraktives Angebot bieten, welches bei entsprechender Weiterentwicklung auch künftig die Position der Schiene im Verkehrsmarkt absichern bzw. verbessern kann.

¹ Datenquelle: Jahresbericht 2014 der Schienen-Control GmbH

2.3 Verkehrsprognose Österreich 2025+ Einheitliche Planungsgrundlagen für den künftigen Mobilitätsbedarf

Die Verkehrsprognose Österreich 2025+ (VPÖ2025+), die im Auftrag von bmvit, ASFINAG, SCHIG mbH und ÖBB-Infrastruktur AG zwischen 2003 und 2006 erstellt und 2008 aktualisiert wurde, stellt die Grundlage für die strategischen Festlegungen für das Eisenbahnnetz in Österreich, etwa dem Zielnetz 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG dar.

Die VPÖ2025+ besteht aus einem Personen- und einem Güterverkehrsmodell, welchen ein umfassendes Wirtschaftsmodell vorgelagert ist. Dieses prognostiziert die räumliche Verteilung von Nachfrage, Produktion, Einkommen und Beschäftigung und ermittelt daraus nationale und internationale Mengen- und Wertströme, die mittels des Verkehrsmodells Österreich auf die Verkehrsträger verteilt wurden. Die VPÖ2025+ unterscheidet im Personenverkehr unterschiedliche verhaltenshomogene Gruppen, Raumtypen, Wegezwecke und 5 Verkehrsmittelnutzer (Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des öffentlichen Verkehrs, Pkw-Lenker und Pkw-Mitfahrer). Im Güterverkehr werden 14 Gütergruppen, die Relationen Binnen-, Quell-, Ziel-, Transitverkehr sowie die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff- und Luftfahrt betrachtet. Die Verkehrsentwicklung ist für zwei unterschiedliche Szenarien dargestellt, die sich primär hinsichtlich der Höhe der Benutzerkosten sowie anderer verkehrlicher Rahmenbedingungen unterscheiden.

Grundlegende langfristige Entwicklungsperspektiven aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Technologie und Verkehr wurden als wahrscheinliche Trends im Zeitraum 2005 – 2025 in beiden Szenarien gleichermaßen hinterlegt.

2.3.1 Monitoring der Verkehrsentwicklung

Die strategischen Festlegungen für die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes werden nicht von kurzfristigen Schwankungen in der Verkehrsnachfrage beeinflusst. Sie sind von Zielen wie Fahrzeitreduktionen, Verbesserungen der Erreichbarkeit von Regionen und der Herstellung interoperabler Netze aber auch europäischen Vorgaben bestimmt. Die kommende Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist für die Priorisierung und Terminierung von Projekten von Bedeutung, die hauptsächlich Kapazitätserfordernisse abdecken sollen. Für derartige Betrachtungen ist ein laufendes Monitoring der Verkehrsentwicklung erforderlich. Beispielhaft wird dies an der derzeitigen Situation dargelegt:

Insbesondere aufgrund der offensichtlich längerfristig wirksamen Effekte der jüngsten Finanzkrise auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aber auch aufgrund der internationalen Rahmenbedingungen zur Wirtschaftsentwicklung und zum Güterverkehr erreichen die derzeitigen Verkehrsleistungen beim Schienengüterverkehr deutlich nicht den prognostizierten Entwicklungspfad der Verkehrsprognose Österreich 2025. Folgt man den aktuellen Wirtschaftsprognosen, ist aber von einer Rückkehr auf den Wachstumspfad auszugehen.

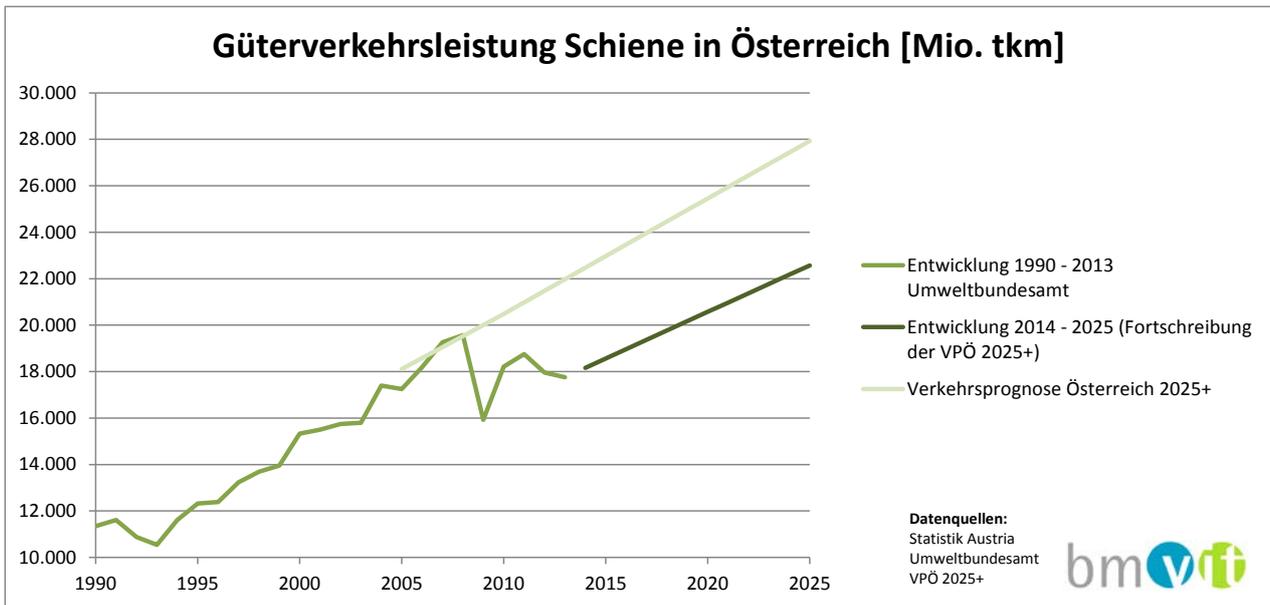


Abbildung 2: Vergleich der tatsächlichen und prognostizierten Güterverkehrsleistung Schiene [Mio. tkm]

Im Personenverkehr haben sich die Rahmenbedingungen für die Schiene günstiger entwickelt als in der Verkehrsprognose Österreich 2025+ angenommen. So wurden etwa die durch die Liberalisierung ausgelöste Preisreduktion aber auch verkehrspolitische Maßnahmen in den Ballungsräumen nicht im eingetretenen Ausmaß der Prognose unterstellt. Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich daher deutlich besser als prognostiziert.



Abbildung 3: Vergleich der tatsächlichen und prognostizierten Personenverkehrsleistung Schiene [Mio. Pkm]

3. Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeine Grundsätze

Europaweit können die volkswirtschaftlich erforderlichen, hohen Investitionen im Eisenbahnbereich nicht zur Gänze über die „Schienenmaut“ (Infrastrukturbenützungsentgelt IBE) refinanziert werden.

Der Eisenbahnbereich benötigt daher zur Refinanzierung Zuschüsse der öffentlichen Hand. Neben der ÖBB-Infrastruktur AG gibt es 22 weitere („private“) Infrastrukturbetreiber in Österreich, die 13 Prozent des gesamten vernetzten und nicht vernetzten Bahnnetzes betreiben.

Was die Eigentümerverhältnisse an den Infrastrukturbetreibern anbelangt, so spiegeln diese im Wesentlichen auch die Finanzierungsverantwortung für die Eisenbahninfrastruktur wider. Um den unterschiedlichen Eigentümerverhältnissen und Finanzierungserfordernissen gerecht zu werden, kommen zwei unterschiedliche Modelle für staatliche Zuschüsse an Infrastrukturbetreiber zur Anwendung, die im Folgenden näher erläutert sind.

3.2 ÖBB-Infrastruktur AG

Die Verantwortung für Errichtung, Finanzierung und Betrieb der österreichischen hochrangigen Eisenbahninfrastruktur liegt bei einer privatrechtlich organisierten Aktiengesellschaft, die über die ÖBB-Holding AG zu hundert Prozent im Bundeseigentum steht, der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Kernaufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Planung und der Bau von Eisenbahninfrastrukturprojekten, das Bereitstellen einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Eisenbahninfrastruktur sowie der sichere und pünktliche Betrieb des Eisenbahnverkehrs. Durch ein modernes Eisenbahnnetz sollen die Voraussetzungen für eine nachhaltige, umweltfreundliche und sichere Mobilität geschaffen werden.

Im Einklang mit der zwischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und ÖBB-Infrastruktur AG abgestimmten Verkehrsprognose 2025+ wurde ein Zielnetz 2025+ für die Eisenbahninfrastruktur der ÖBB definiert, abgestimmt und im September 2011 der Öffentlichkeit präsentiert.

Das Zielnetz 2025+ wird schrittweise durch sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne) umgesetzt, die in der Regel jährlich fortgeschrieben und vom Ministerrat beschlossen werden. Die Rahmenpläne enthalten die vorgesehenen finanziellen Mittel für Neu- und Ausbauprojekte sowie für Reinvestitionen und Instandhaltung.

Für die notwendigen Zuschüsse des Bundes zu Infrastrukturinvestitionen und den Betrieb des Netzes werden klare Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen.

Dazu dienen zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit, in denen der Zuschussgegenstand, die Höhe der dafür zu gewährenden Zuschüsse, die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen und die Zahlungsmodalitäten festgelegt werden. Das Eisenbahngesetz und das Bundesbahngesetz geben die Grundsätze dafür vor.

Die Verträge, die zu konsultieren und zu veröffentlichen sind, werden jährlich jeweils um ein Jahr ergänzt und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum angepasst. Der Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur AG, welcher auch den Rahmenplan enthält, steht mit den Finanzierungsvereinbarungen im Einklang.

Grundlegende Schwerpunkte der Finanzierungsvereinbarungen sind die Sicherstellung der Werthaltigkeit und der Qualität des Schienennetzes sowie die Festlegung von Zielvorgaben und Kennzahlen zur Schaffung von Anreizen für den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG.

Insbesondere umfassen die Zuschussverträge auch ein Anreizsystem zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung.

3.2.1 Zuschussverträge: Gegenstand der Finanzierung

Der Bund leistet für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer insoweit und so lange einen Zuschuss an die ÖBB-Infrastruktur AG, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Eisenbahninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

Der Bund leistet weiters zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Eisenbahninfrastruktur Zuschüsse.

3.2.2 Zuschussverträge: Formen der Finanzierung

3.2.2.1 Zuschuss in Form von Annuitäten

Die Finanzierung von Planung und Bau der Eisenbahninfrastruktur durch die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt dabei nicht nach den Maßgaben der Projekt- sondern der Unternehmensfinanzierung. Der Bund leistet Annuitätenzuschüsse zu den Investitionen (abzüglich Finanzierungsbeiträgen Dritter, wie insbesondere Gebietskörperschaften und EU-Zuschüsse). Die Höhe der Annuitätenzahlungen berechnet sich auf Grundlage des jeweiligen Rahmenplanes und der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung (Zuschussvertrag), wobei auch Finanzierungsbeiträge Dritter berücksichtigt werden. Einen Teil der finanziellen Mittel muss die ÖBB-Infrastruktur AG selbst aus der laufenden Geschäftstätigkeit aufbringen.

Die Gewährung eines Zuschusses des Bundes für die Bereitstellung oder die Aufnahme in den Rahmenplan für die Planung und den Bau von Eisenbahninfrastrukturvorhaben im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.

3.2.2.2 Direkter Zuschuss („Nicht-Annuitäten“)

Für die Instandhaltung (Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung) der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu betreibenden Eisenbahninfrastruktur sowie des Betriebs der Infrastruktur leistet der Bund ebenfalls Zuschüsse. Die Höhe der Zuschüsse wird unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse im Einklang mit dem Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur AG, der vorgegebenen Begrenzung des Gesamtzuschusses gem. § 42 Bundesbahngesetz und der Erreichung der Zielvorgaben festgelegt.

3.3 Andere Infrastrukturbetreiber

Betreiber von Haupt- und Nebenbahnen, welche im Bundesbahngesetz nicht als Eisenbahnunternehmen angeführt sind, werden in Österreich als Privatbahnen bezeichnet. Ihrer Funktionalität entsprechend sind die meisten Privatbahnen im Eigentum der öffentlichen Hand.

Der Bund kann unter bestimmten Voraussetzungen für die Eisenbahninfrastruktur von Privatbahnen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen (MIP's) gewähren.

Die Gewährung dieser Finanzierungsbeiträge kann davon abhängig gemacht werden, dass andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger, die am Betrieb der Privatbahn interessiert sind, zusammen mindestens gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund.

Für die Betreiber von Anschlussbahnen und Terminals besteht die Möglichkeit Förderungen des bmvit gemäß den Sonderrichtlinien für das „Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“ zu beantragen („Anschlussbahn- und Terminalförderung 2014“).

4. Zielsetzungen und Maßnahmen

Für die vorliegende Leitstrategie wurden drei übergeordnete Ziele und darauf aufbauende Maßnahmen definiert, die in Abbildung 4 dargestellt und im Folgenden näher ausgeführt sind.

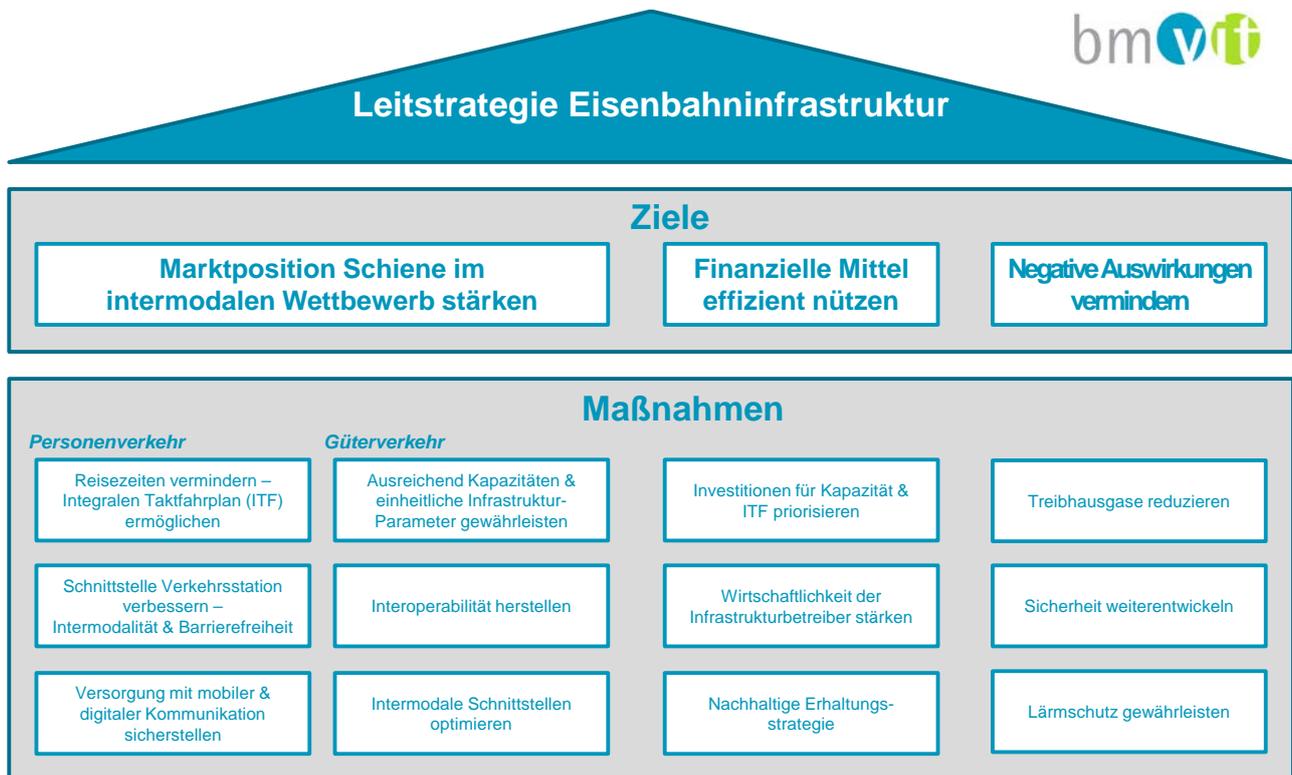


Abbildung 4: Ziele und Maßnahmen der Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur

4.1 Die Marktposition Schiene im intermodalen Wettbewerb stärken

Die österreichische Verkehrspolitik mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich zielt darauf ab, Güter- und Personenverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, wie z.B. die Schiene, zu verlagern. Der Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Gesamtverkehr ist der zentrale Indikator für seine Marktposition. Die Weiterentwicklung von Quantität und Qualität des Infrastrukturangebots bildet eine Grundlage für die Gewinnung von zusätzlicher Nachfrage für die Schiene. Dafür müssen die Erfordernisse für den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen berücksichtigt werden.

4.1.1 Rahmenbedingungen für den Personenverkehr verbessern

4.1.1.1 Reisezeiten vermindern – Integralen Taktfahrplan (ITF) ermöglichen

Ziel im Personenverkehr ist es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Personenverkehr langfristig zu steigern. Damit die Schiene im intermodalen Wettbewerb mit Straße und Luft dieses Ziel erreichen kann, ist es notwendig, die Reisezeiten im Personenverkehr auf der Schiene zu reduzieren.

Die Bereitstellung einer Infrastruktur, die kurze Fahrzeiten auf nachfragestarken Punkt-zu-Punkt-Relationen und gleichzeitig attraktive Gesamtreisezeiten mit geringen Umsteigewartezeiten im Gesamtnetz für den Personenverkehr ermöglicht, ist Grundlage für eine optimale Anpassung der Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Marktnachfrage.

Für den Personenverkehr sollen deshalb die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Integralen Taktfahrplan (ITF) auf der Schiene geschaffen werden, welcher die Basis zur bestmöglichen Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel bildet.

Hintergrund: Der Integrale Taktfahrplan (ITF)

Grundprinzip eines **Taktfahrplanes** sind regelmäßige und dadurch **leicht merkbare Intervalle** für öffentliche Verkehrsmittel. Darunter fallen Intervalle von einer Stunde oder einem Teiler bzw. Vielfachen davon, wodurch sich **gleiche Abfahrtsminuten** über den ganzen Tag hinweg ergeben. Taktfahrpläne sind mittlerweile in vielen Ländern Europas seit langem Standard, da sich nicht nur für die Fahrgäste, sondern auch für die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen **Vorteile** bieten (z.B. einfachere **Planbarkeit** von Verkehrsangebot, Wartungszyklen etc.).

Beim **Integralen Taktfahrplan (ITF)** steht der Gedanke der **bestmöglichen Vernetzung des öffentlichen Verkehrs** im Vordergrund. Bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist oft ein Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln erforderlich. Die dafür notwendige Zeit verlängert die gesamte Reisezeit. Mit dem ITF sollen die **Umsteigezeiten** im gesamten Verkehrsnetz **reduziert** werden. Es geht also um eine **bestmögliche Abstimmung von Fahrplänen** auf unterschiedlichen Linien des öffentlichen Verkehrs. Dies macht bei der Eisenbahn oft Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich, um die für den Integralen Taktfahrplan notwendigen Fahrzeiten einhalten zu können.

Durch den ITF wird somit erreicht, dass die **Reisezeiten** im gesamten Netz **gesenkt** werden. Damit wird der **öffentliche Verkehr** im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr **attraktiver**. Das wiederum trägt dazu bei, dass die Verlagerungsziele des Gesamtverkehrsplanes erreicht werden können.

Grundlage für die Planungen zur schrittweisen Einführung eines österreichweiten Integralen Taktfahrplanes (ITF) bildet der hochrangige Fernverkehr, dessen Fahrplanlagen aufgrund der internationalen Anschlüsse teilweise vorgegeben sind.

Die weiterführenden Planungen für den Regional- und Nahverkehr sollen darauf aufbauend in Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsdienstbestellern erfolgen und auf Basis der bereits bestehenden Planungen und Konzepte weitergeführt und vertieft werden.

4.1.1.2 Schnittstelle Verkehrsstation verbessern - Intermodalität und Barrierefreiheit

Bahnhöfe und Haltestellen sind die Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrssystemen und stellen dadurch multimodale Verkehrsknoten dar. Die Herausforderung ist es, diese funktional, informativ und einfach nutzbar sowie sicher zu gestalten.

Nur indem für möglichst viele Fahrgäste die Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen ermöglicht wird, schafft man eine hohe Nutzbarkeit der Verkehrsstationen. Nicht nur ältere Menschen und solche mit besonderen Bedürfnissen verlangen nach angepassten Lösungen – auch Familien mit Kindern haben spezielle Bedürfnisse. Deshalb sind die Verkehrsstationen gemäß dem Etappenplan Verkehr bzw. der gesetzlichen Bestimmungen barrierefrei auszustatten.

Bei den Planungen für die Umgestaltung bzw. Attraktivierung von Verkehrsstationen und deren Umfeld sollen deshalb nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften die Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigt werden. Dazu zählen insbesondere:

- sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel des Individualverkehrs (P&R für Fahrrad, Motorrad, Auto)
- Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U-Bahn)
- Barrierefreie Ausgestaltung gemäß der gesetzlichen Bestimmungen und dem Etappenplan Verkehr
- Möglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs (v.a. im innerstädtischen Bereich)
- Möglichkeiten zur Gepäcksaufbewahrung (v.a. bei touristischen Zielen)
- WLAN an den nachfragestärksten Bahnhöfen

In Zukunft ist zu erwarten, dass in Folge von Rationalisierungsmaßnahmen (z.B. Fernsteuerbetrieb von Strecken) sowohl im ländlichen – aber auch im urbanen Raum – weniger Bahnpersonal (wie insbesondere Fahrdienstleiter, Personenkassa etc.) vor Ort anwesend sein wird. Ein wesentlicher Aspekt bei der Modernisierung von Verkehrsstationen soll somit auch darin liegen, die Kundenanforderungen an einen qualitativ hochwertigen Service mit den Anforderungen an eine effiziente Betriebsführung in Einklang zu bringen.

4.1.1.3 Versorgung mit mobiler und digitaler Kommunikation sicherstellen

Der Bedarf an mobiler Kommunikation steigt. Die ortsunabhängige Inanspruchnahme von Sprach- und Datendiensten, sowie eine höchstmögliche Erreichbarkeit sind mittlerweile zur Selbstverständlichkeit geworden. Gerade im Zug haben die Reisenden Zeit, digitale Medien zu verwenden und mobil auf private und geschäftliche Inhalte zuzugreifen. Dies stellt einen Wettbewerbsvorteil der Bahn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr dar, der deshalb bestmöglich genützt werden sollte.

Die Infrastrukturbetreiber sollen daher dieser Entwicklung Rechnung tragen und nach Maßgabe der finanziellen Mittel gemeinsam mit den Mobilfunknetzbetreibern für bestmögliche mobile Kommunikation entlang nachfragestarker Bahnstrecken sorgen.

4.1.2 Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessern

Im Güterverkehr wird sowohl in Österreich als auch auf EU-Ebene das Ziel verfolgt, Gütertransporte über mittlere bis große Distanzen verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Dazu ist es notwendig, die durch die Infrastruktur vorgegebenen Rahmenbedingungen in baulicher, technischer, organisatorischer und rechtlicher Hinsicht umfassend zu verbessern.

Die dazu nötigen Maßnahmen lassen sich drei Hauptstrategien zuordnen:

4.1.2.1 Einheitliche Infrastrukturparameter und ausreichende Kapazitäten gewährleisten

Die Anforderungen des Güterverkehrs an die Infrastruktur unterscheiden sich von jenen des Personenverkehrs. Es ist daher wichtig, diese beim Ausbau der Infrastruktur explizit zu berücksichtigen. Dazu müssen einerseits die Voraussetzungen für effiziente, kostengünstige Güterverkehrsleistungen geschaffen und andererseits die Verfügbarkeit von angemessenen Infrastrukturkapazitäten sichergestellt werden. Dies ist notwendig, um die vom Markt geforderte Qualität und Flexibilität der Transportleistungen zu ermöglichen.

Der erste Aspekt kann durch die Umsetzung der Infrastrukturanforderungen, welche die TEN-V Leitlinien für Güterzugstrecken definieren, weitgehend abgedeckt werden (Elektrifizierung, 100 km/h Streckengeschwindigkeit, 22,5 t Achslast, 740 m Zuglänge, Ausstattung mit ERTMS). Diese Parameter sind daher beim Ausbau der österreichischen Eisenbahninfrastruktur auf den Misch- und Güterverkehrsstrecken des TEN-V Netzes konsequent umzusetzen. Der zweite Aspekt zielt vor allem darauf ab, dem Güterverkehr auch auf jenen Streckenteilen und zu jenen Tageszeiten, in denen der Personenverkehr für eine hohe Kapazitätsauslastung sorgt, ausreichende Trassenkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dies ist durch den gezielten Abbau von Engpässen im Streckennetz und von Abschnitten im Bereich der Ballungsräume zu erreichen.

4.1.2.2 Interoperabilität herstellen

Die Wettbewerbsvorteile der Schiene liegen vor allem bei Transporten über große Distanzen. Gerade im internationalen Verkehr sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen aber mit historisch bedingten Hürden konfrontiert, die sich z.B. aus unterschiedlichen technischen und betrieblichen Standards in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten ergeben. Hinsichtlich der technischen Standards wird es vor allem nötig sein, die auf EU-Ebene definierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) schrittweise, aber konsequent umzusetzen. Dazu gehören mittelfristig unter anderem die netzweite Ausstattung mit dem

europäischen System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS) und die Umsetzung der Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF-TSI).

Zusätzlich zur technischen Vereinheitlichung ist es von höchster Bedeutung, betriebliche, kommerzielle und administrative Rahmenbedingungen und Prozesse zu harmonisieren. Ein wichtiges Instrument dafür sind die Schienengüterverkehrskorridore gemäß EU-Verordnung Nr. 913/2010, welche geographisch weitgehend deckungsgleich mit den TEN-V Kernnetzkorridoren sind. Österreich ist derzeit in drei bereits bestehende Schienengüterverkehrskorridore eingebunden, nämlich die Korridore Ostsee-Adria, Skandinavien-Mittelmeer und Orient/östliches Mittelmeer. Mit der Inbetriebnahme des Rhein-Donau-Korridors (spätestens 2020) wird das gesamte TEN-V Kernnetz in Österreich durch interoperable Schienengüterverkehrskorridore abgedeckt sein.

4.1.2.3 Intermodale Schnittstellen optimieren

Die Einrichtung von durchgängigen und effizienten intermodalen Transportketten ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Verlagerung von Transporten über mittlere und große Distanzen auf die Schiene zu ermöglichen. Dafür sind die intermodalen Schnittstellen, seien es Straße-Schiene-Terminals oder multimodale Umschlagsanlagen in Häfen und Flughäfen, nachfragegerecht auszubauen. Insbesondere auf der Schienenseite ist zudem eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem Netz der Hauptstrecken von größter Bedeutung. Nach wie vor beginnen oder enden ca. zwei Drittel des Verkehrsaufkommens auf der Schiene auf privaten Anschlussbahnen. Begleitend sind daher auch die in Österreich traditionell guten Bedingungen für solche Anschlüsse (wie z.B. die Anschlussbahn-Förderung) weiter zu entwickeln.

4.2 Finanzielle Mittel effizient nützen

Der wirtschaftliche, zweckmäßige und sparsame Einsatz von finanziellen Mitteln bedingt, dass eine möglichst effiziente Nutzung der Mittel sichergestellt werden muss. Sowohl für Erweiterungsinvestitionen als auch für Erneuerungsinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur ist eine Priorisierung der unterschiedlichen Projekte unumgänglich, weshalb in besonderem Maße auf die Wirtschaftlichkeit und den Nutzen der Projekte Augenmerk zu legen ist. Dazu sind einerseits wirtschaftliche Betrachtungen für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer durchzuführen und andererseits die volkswirtschaftliche Effekte und Folgewirkungen (externe Effekte) zu analysieren.

4.2.1 Investitionen für erforderliche Kapazität und ITF auf nachfragestarken Relationen priorisieren

Um möglichst hohe Verkehrsanteile für die Schiene zu gewinnen, müssen Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur besonders auf jene Relationen konzentriert sein, wo hohes Potenzial für die Induzierung weiterer Verkehrsverlagerungen gegeben ist.

Investitionen sind deshalb vorrangig zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten auf den Hauptachsen sowie zur Schaffung der infrastrukturellen Grundlagen für einen Integralen Taktfahrplan unter Berücksichtigung der Vorgaben seitens der Europäischen Union durchzuführen und ggf. mit den Nachbarstaaten abzustimmen.

Zusätzlich zu der Priorisierung der Hauptachsen ist eine hochwertige Regional- und Nahverkehrsinfrastruktur Voraussetzung um die regionalen Mobilitätsbedürfnisse aus den Regionen abzudecken. Die Regional- und Nahverkehrsinfrastruktur dient zudem als Zubringer zu den Hauptachsen.

4.2.2 Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturbetreiber steigern

Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit sind die Infrastrukturbetreiber gefordert, Investitionen und Maßnahmen zur Senkung der variablen und semivariablen Kosten zu setzen (z.B. Kosten für Betriebsführung Zug und Verkehrsstationen sowie Anlageninstandhaltung, Life Cycle Betrachtung). Dadurch sollen unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Voraussetzungen zur angestrebten Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte für die Nutzer geschaffen werden.

Aufgrund der erforderlichen höheren Standards im Bestandsnetz und aufgrund von Erweiterungs- und Erneuerungsinvestitionen ist aber nicht auszuschließen, dass der Erhaltungsaufwand in einigen Bereichen steigt. Um dies zu berücksichtigen, ist es deshalb eine wesentliche Aufgabe, die Komplexität des Systems Bahn zu reduzieren und dadurch langfristig Kosten zu senken.

4.2.3 Nachhaltige Erhaltungsstrategie – wirtschaftliche Einhaltung von Qualitätsvorgaben

Die kontinuierliche Anpassung der Anlagen an den Stand der Technik ist Voraussetzung für eine sichere und verfügbare Infrastruktur. Bei der Erhaltung und Erneuerung bestehender Infrastruktur ist insbesondere darauf zu achten, dass die Qualität der Infrastruktur auch langfristig bei effizientem Mitteleinsatz auf einem hohen Niveau gehalten werden kann.

4.3 Negative Auswirkungen durch das System Bahn vermindern

Im Gegensatz zur Straße weist das System Bahn wesentlich niedrigere negative Auswirkungen auf die Umwelt auf, welche einerseits über ordnungspolitische Maßnahmen und finanzielle Anreizstrukturen und andererseits über den technischen Fortschritt minimiert werden sollen.

4.3.1 Treibhausgase reduzieren

Nach der derzeit gültigen EU-Rechtsslage ist Österreich dazu verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 16 Prozent gegenüber 2005 zu reduzieren. Dies betrifft auch den Verkehrssektor. Das

längerfristige EU-Ziel sieht sogar eine Reduktion im Verkehrsbereich um mindestens 60 Prozent bis 2050 vor.

Zu den dafür erforderlichen Maßnahmen zählen insbesondere die Förderung des öffentlichen Verkehrs, um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten (Siehe Zielsetzung „Stärkung der Marktposition Schiene im intermodalen Wettbewerb“).

Jedoch sollen auch innerhalb des ohnedies umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene Maßnahmen zur weiteren Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen gesetzt werden. Damit soll auch ein Beitrag zur Erreichung der gesamtstaatlichen Ziele und Richtwerte aus dem Bundes-Energieeffizienzgesetz geleistet werden. Zielsetzung ist deshalb, schrittweise weitere Strecken zu elektrifizieren, um den Ausstoß von Treibhausgasen durch dieselbetriebene Schienenfahrzeuge zu vermindern. Bei der Priorisierung der Elektrifizierungsmaßnahmen ist darauf zu achten, dass vorrangig Lückenschlüsse durchgeführt werden und Kostensenkungspotentiale für Eisenbahnverkehrsunternehmen bestmöglich ausgeschöpft werden.

4.3.2 Sicherheit weiterentwickeln

Die Bahn gehört bereits zu den sichersten verfügbaren Verkehrsmitteln. Den Zug zur Fortbewegung zu nutzen ist 64-mal sicherer, als mit dem Auto zu fahren. Dieser Wert ist hervorragend und die Investitionen in die Bahninfrastruktur sollen dazu beitragen, die Sicherheit weiter zu erhöhen. Beispiele dafür sind die Anwendung des europäischen Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS), Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen, aber auch Investitionen in noch bessere Betriebssysteme und -mittel für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Weitreichende Sicherheitsüberlegungen im Bereich der Schiene sollen aber nicht zur „De-Attraktivierung“ dieses Verkehrsträgers führen.

4.3.3 Lärmschutz gewährleisten

Die Bevölkerung entlang der derzeitigen und zukünftigen Bahnstrecken in Österreich genießt bereits einen sehr hohen Standard was passiven und aktiven Lärmschutz betrifft. Die bereits im Juni 1993 erlassene Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (BGBl. Nr. 414/1993) legt Grenzwerte für die von Schienenfahrzeugen verursachten Schallemissionen fest. Damit wird die Zielsetzung verfolgt, die Lärmabstrahlung entlang der Eisenbahnstrecken trotz steigender Verkehrsleistungen zu reduzieren bzw. zumindest nicht zu erhöhen. Die ebenfalls bereits im Juni 1993 erlassene Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (BGBl. Nr. 415/1993) beinhaltet Regelungen für die im Bereich von Neubau- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Im Bereich der bestehenden Eisenbahnstrecken werden Lärmschutzmaßnahmen vom Bund (ÖBB-Infrastruktur AG) im Rahmen des „Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken“ in Abstimmung und mit finanzieller Beteiligung der Gebietskörperschaften (Länder und

Gemeinden) geplant und realisiert. Für eine österreichweit einheitliche Umsetzung des Sanierungsprogrammes wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit allen Ländern und den betroffenen Infrastrukturbetreibern Richtlinien erarbeitet, die im Wesentlichen die gleichen Regelungen enthalten, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken vorgesehen sind. Damit wird angestrebt, dass Lärmschutzmaßnahmen unabhängig davon, ob es sich um eine Neu- bzw. Ausbaustrecke oder um eine bestehende Strecke handelt, nach den gleichen Kriterien geplant und realisiert werden.

5. Umsetzung und Ausblick

Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur erfordern zunehmend längere Planungs- und Errichtungszeiträume und weisen eine Lebensdauer über mehrere Generationen auf. Gleichzeitig entfalten viele Vorhaben ihren Nutzen nur dann, wenn auch andere Vorhaben fertig gestellt sind, da erst die Summe der Maßnahmen spürbare Wirkung im gesamten Netz hervorruft. Langfristigkeit und Systemnutzen erfordern daher einen integrierten, stabilen, weit vorausschauenden Planungsansatz für die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben deshalb die vorliegende Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen, die ein Investitions- und Finanzierungsprogramm zu enthalten haben, zu Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, welche mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden sollen, zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sollen zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und deren Eigentümern abgestimmte, konsistente Gesamtkonzepte (Zielnetze/Infrastrukturentwicklungskonzepte) entwickelt werden, die über die Dauer der jeweiligen Geschäftspläne hinausgehen und in Übereinstimmung mit der Leitstrategie langfristig die Grundlagen für Investitionsentscheidungen bilden.

6. Quellen/Literatur

Zielsetzungen/Strategien

Europäische Kommission: Weißbuch - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem – Brüssel, 28.3.2011

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Gesamtverkehrsplan f. Österreich – Wien, 2012

Trafico et al.: Verkehrsprognose Österreich 2025+ - Wien, 2009

ÖBB-Infrastruktur AG: Zielnetz 2025+ - Wien, September 2011

Relevante Rechtsakte (EU)

Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020

Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Richtlinie(EU) Nr. 34/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010

Relevante Rechtsakte (Österreich)

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG)

Bundesgesetz über Leistungen für Privatbahnen (Privatbahngesetz 2004 - PrivbG)

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz)

Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG)

Bundesgesetz über die Steigerung der Energieeffizienz bei Unternehmen und dem Bund (Bundes-Energieeffizienzgesetz – EEffG)

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchLV)

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung - SchLV)

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV)

Impressum

Herausgeber

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

www.bmvit.gv.at

infothek.bmvit.gv.at