



Der ÖBB-Rahmenplan 2024 – 2029



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

Mehr als 21 Milliarden Euro bis 2029: Mit einem massiven Investitions-Rahmenplan soll die Investitionssicherheit über die kommenden Nationalratswahlen in die nächste Legislaturperiode hinein gewährleistet werden.

Es ist eine Absicherung für die Zeit nach 2024: Wenn es keine Terminänderung gibt (Gerüchte über einen vorgezogenen Termin werden lauter), werden die politischen Karten im Herbst 2024 neu gemischt. Eine Stärke der Österreichischen Bahn ist die Finanzierungssicherheit – in manch anderen europäischen Ländern hanteln sich die Bahnverwaltungen von einer kurzfristigen Investition zur nächsten. Es sind aber Generationenverträge für Infrastrukturen, die hundert(e) Jahre das Land prägen, für Verkehrsachsen, die dauerhaft relevant sein werden. Als Ziel bis 2040 streben die ÖBB dabei eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit an – das bedeutet praktisch den Neubau mancher bestehenden Strecken. Der im Vergleich zu 2023 – 2028 um 2,1 Milliarden Euro erhöhte Rahmenplan 2024 – 2029 sichert dabei die Projekte des vorherigen Plans ab: Inflation, Lieferkettenprob-

leme, Energieversorgung und -infrastruktur sind die aktuellen Herausforderungen.

Der sechsjährige Rahmenplan wird jährlich um ein weiteres Jahr ergänzt und an den jeweils neuen Zeitraum angepasst. Dabei muss auf die Festlegungen des „Zielnetz 2025+“ aufgebaut werden. Hier wurden die großen strategischen Ziele definiert:

- Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplans 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,
- Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung und damit zur klimapolitisch notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

Für den Fahrgast werden die laufenden Investments bald in deutlichen Fahrzeitverkürzungen fühlbar: Wien – Graz soll durch die Fertigstellung

des Semmeringbasistunnels um 50 Minuten schneller werden, die neue Koralmbahn reduziert Wien – Klagenfurt von 4 Stunden auf 2:40, von Wien nach Venedig wird man künftig nur noch sechs Stunden unterwegs sein, Prag und Budapest rücken je 20 Minuten näher. Dabei werden die Strecken auch künftig von Personen- und Güterzügen befahren, die Infrastruktur soll entsprechend erweitert werden, vor allem um bedarfsgerechte Ausweich-/Überholgleise.

AUSBAU IN DEN BALLUNGSRÄUMEN...

Ein Fokus liegt beim Pendlerverkehr um die Ballungsräume. Alleine in der Ostregion sollen bis 2029 acht Milliarden Euro investiert werden: Größtes Projekt ist die Sanierung der Schnellbahn-Stammstrecke, hier wird die Trasse stellenweise (wie zum Beispiel die Viaduktstrecke Wien Mitte – Praterstern) neu gebaut, alle Bahnsteige werden verlängert und auch die Zulaufstrecken adaptiert; Meidling – Mödling wird ab 2026 viergleisig ausgebaut, ab 2027 die Flughafenspange realisiert, die Pottendorfer Linie weiter zweigleisig ausgebaut. Im Großraum Linz stehen der Ausbau Linz – Wels und die Pyhrnbahn auf dem Programm, im Flachgau die Westbahn-Neubaustrasse

Salzburg – Köstendorf: Der viergleisige Ausbau ermöglicht dann auch bessere Lokalverkehrsangebote auf der Bestandsstrecke. Im Süden wird die steirische Ostbahn elektrifiziert, und die Graz-Köflacher Bahn ist mit der Integration in die ÖBB-Infrastruktursparte erstmals im Rahmenplan enthalten – nur ein kleiner Ausschnitt aus der mehr als 50 Projekte umfassenden Liste der Neu- und Ausbauprojekten.

...UND IN DER REGION

Weniger spektakulär, aber ebenso am Radar: Die Verbesserung der „Grundversorgung für den ländlichen Raum“, sprich: die Regionalbahnen. Die Betriebsleitung soll zentralisiert werden, dabei ist aber darauf zu achten, dass Personal im Falle außergewöhnlicher Ereignisse weiterhin innerhalb von 30 Minuten vor Ort sein kann. Ebenso soll in zeitgemäße Informationssysteme und moderne Haltestellen investiert werden: Zwei Milliarden sollen so von 2024 bis 2029 in die „Nebenbahnen“ fließen, die wichtige Zubringer für die großen Achsen

sind. Der Ausbau dieser Magistralen geht dabei natürlich weiter – Semmering-Basistunnel, Koralmbahn und Brenner-Basistunnel laufen planmäßig, auch wenn es bei Tunnelbauten immer wieder zu Überraschungen kommen kann: Der Weg durch den Berg ist immer Neuland. Insgesamt sollen 600 Streckenkilometer bis 2030 elektrifiziert werden – damit einher geht auch der Ausbau der Traktionsstromversorgung mit „Mini-Transformatoren“, die Strom von ÖBB-eigenen Wind- und Solarkraftwerken ins Netz speisen. Aber auch die „Nebenschauplätze“ sollen nachhaltiger versorgt werden: Umrüstung auf LED-Leuchtmittel in Bahnhöfen und Tunnels, Photovoltaik auf Flachdächern wie z.B. P-&-R-Anlagen, aber auch die Umrüstung von Weichenheizungen von Gas auf Strom stehen auf dem Programm. Ebenso Dauerthema ist die Digitalisierung: vom Ausbau der Fahrgast-Informationssysteme über die bessere Mobilfunkversorgung bis zu den betriebsinternen Weiterentwicklungen (Aufrüstung des Zugsicherungssystems auf ETCS ebenso wie Ausbau der elektronischen Stellwerke bis hin zu besseren Baustellensicherungssystemen). Für den Kunden am sichtbarsten sind sicher die „Aushängeschilder“ des Betriebs, die Bahnhöfe: Die Modernisierung soll im bisherigen Standard fortgeführt werden, mit übersichtlichen, transparenten und natürlich barrierefreien Gebäuden.

Dabei soll der massive Ausbau vor allem der heimischen Wirtschaft zu Gute kommen, das Geld bleibt weitgehend „im Land“: Ein investierter Euro bringt zwei Euro österreichische Wertschöpfung, eine investierte Milliarde generiert in der Bauphase etwa 15.000 Vollzeit-Arbeitsplätze. Zusätzlich zu den 21,1 Mrd. Euro sind dabei im Zeitraum 2024 – 2029 noch weitere 4,7 Mrd. für die laufende Instandhaltung budgetiert. Im Zuge des Rahmenplans verschieben sich aber auch einige Projekte: Der Nordabschnitt der Nordbahn wird wie der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Franz-Josefs-Bahn um zwei Jahre verschoben, der Baustart an der Wiener Verbindungsbahn (Meidling – Hütteldorf) startet erst 2025. Auch der Nordzulauf des Brenner-Basistunnels wurde in Abstimmung mit anderen Projekten dieses Korridors verschoben – hier hofft man nun auf eine Inbetriebnahme um 2037.