

2017/1

---

# Übersicht Rahmenplanprojekte ÖBB und ASFINAG 2017–2022

---

aus dem Rahmenplan 2017–2022 der ÖBB-Infrastruktur AG und  
dem Infrastrukturinvestitionsprogramm 2017–2022 der ASFINAG

Stand: Jänner 2017

# Infrastrukturprojekte

## ÖBB Rahmenplan 2017–2022, ASFINAG 2017–2022\*

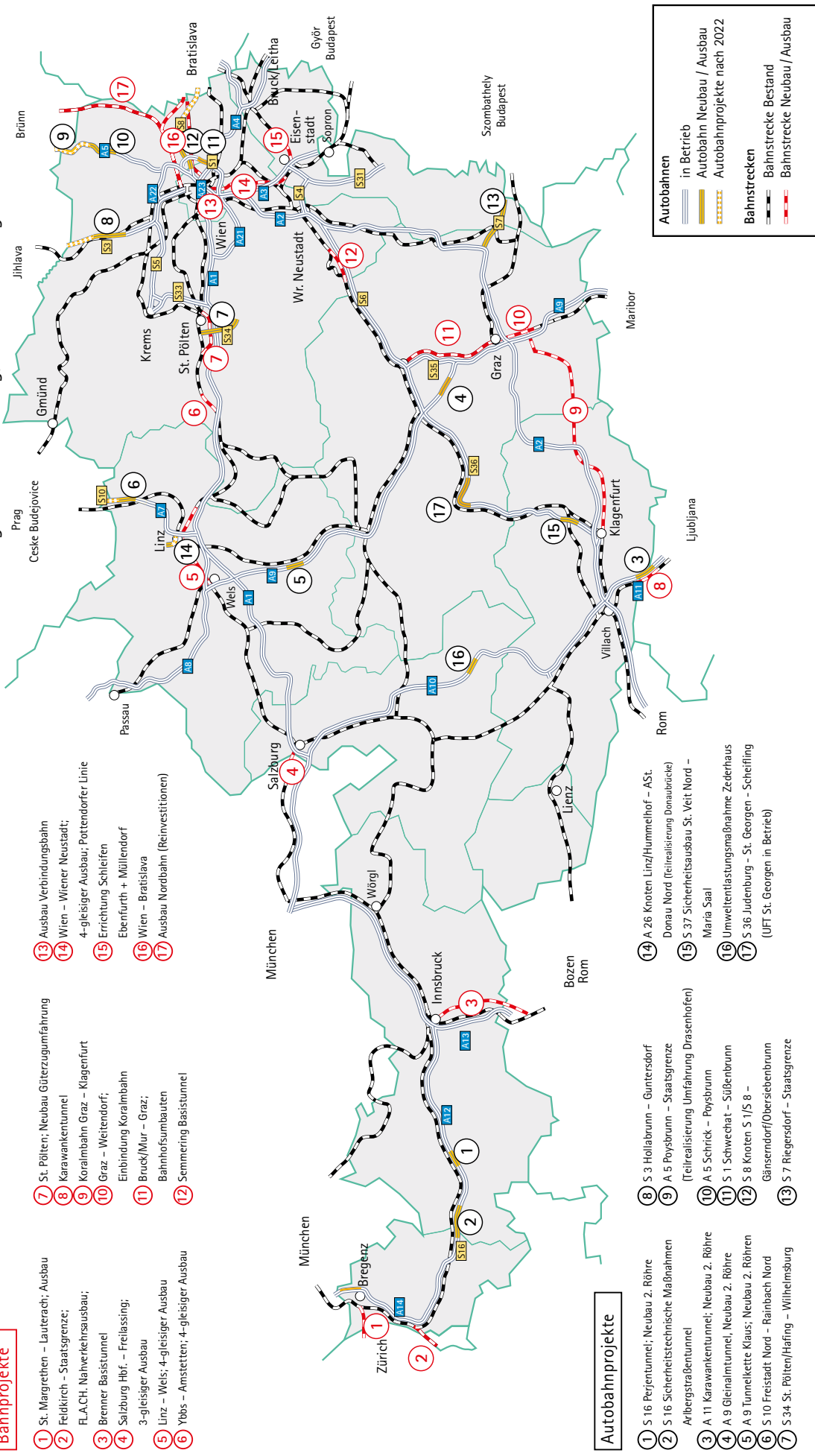
### Bahnprojekte

- 1 St. Margrethen – Lauterach; Ausbau
- 2 Feldkirch – Staatsgrenze; FLA.CH. Nahverkehrsausbau;
- 3 Brenner Basistunnel
- 4 Salzburg Hbf. – Freilassing; 3-gleisiger Ausbau
- 5 Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau
- 6 Ybbs – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau

- 7 St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung
- 8 Karawankentunnel
- 9 Koralmbahn Graz – Klagenfurt
- 10 Graz – Weitendorf; Einbindung Koralmbahn
- 11 Bruck/Mur – Graz; Bahnhofsumbauten
- 12 Semmering Basistunnel

- 13 Ausbau Verbindungsbahn
- 14 Wien – Wiener Neustadt; 4-gleisiger Ausbau; Pottendorfer Linie
- 15 Errichtung Schleifen Ebenfurth + Müllendorf
- 16 Wien – Bratislava
- 17 Ausbau Nordbahn (Reinvestitionen)

### \*Auszugsweise Darstellung, Detaildarstellung auf Bundesländerebene



# Burgenland

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Müllendorf – Eisenstadt; Errichtung Schleife

Nutzen:

- Qualitätsverbesserung für Durchgangszüge Wien – Eisenstadt, da das „Stürzen“ (Richtungsänderung) in Wulkaprodersdorf entfällt
- gemeinsam mit der Schleife Ebenfurth und dem Ausbau der Pottendorfer Linie kann die Fahrzeit Wien – Eisenstadt von derzeit ca. 60 auf ca. 45 Minuten verkürzt werden
- Erforderlich zur Schaffung des Taktknotens Eisenstadt
- Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Inbetriebnahme: Ende 2019
- Gesamtkosten: € 22,0 Mio.

### 1.2 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
  - Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
  - Lärmschutz
  - Haltestellensanierungen
  - P&T-Anlagen
- Gesamtkosten: € 58 Mio.

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf – Dobersdorf

- Baubeginn: Mai 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 488 Mio.

## 2.2 S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Dobersdorf – Heiligenkreuz

- voraussichtlicher Baubeginn: 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 145 Mio.

## 2.3 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

### A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Neusiedl – Nickelsdorf

- voraussichtlicher Baubeginn: April 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2017
- Gesamtkosten: rund € 50 Mio.

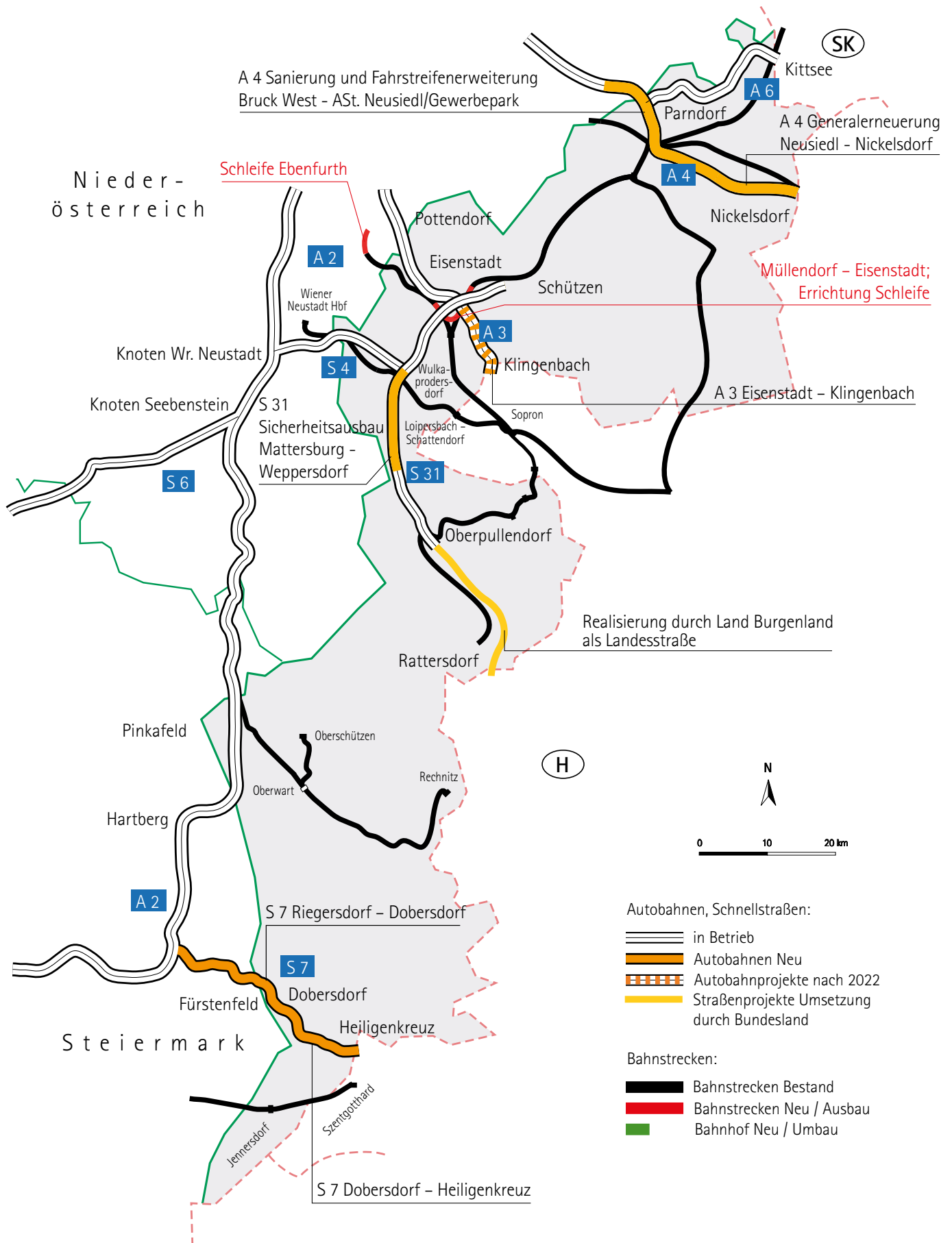
### A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenerweiterung und Sanierung ASt. Bruck/Leitha West – ASt. Neusiedl/ Gewerbepark (NÖ/Bgld.)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtkosten: rund € 93 Mio.

### S 31 Burgenland Schnellstraße, Sicherheitsausbau Mattersburg – Weppersdorf

- voraussichtlicher Baubeginn: 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtkosten: rund € 108,4 Mio.

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).



# Kärnten

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Karawankentunnel, sicherheitstechnische Maßnahmen SLO/K

Nutzen:

- Bestehender Tunnel wurde 1906 in Betrieb genommen – Sanierung Tunnelschale und Entwässerungsanlagen notwendig
- Adaptierung der Sicherheitsstandards sowie Erhöhung der Geschwindigkeit im Tunnel
- Herstellung der RoLa Tauglichkeit um weitere Verlagerungen auf die Schiene zu ermöglichen
- Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit Slowenien

- Planungsbeginn: 2016
- Baubeginn: 2018
- Gesamtkosten: € 73,2 Mio.

### 1.2 Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekt gem. Vertrag), K/ST

Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung eines verdichteten und beschleunigten Nahverkehrs in der Steiermark und in Kärnten (S-Bahn, Regionalzüge)
- Beschleunigung und somit Reduzierung der Fahrzeit im Personenfernverkehr (Graz – Klagenfurt: derzeit 2h (Bus) – zukünftig 45 Minuten)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahn)
- Anbindung der Steiermark an die Wirtschaftszentren in Oberitalien und an die adriatischen Häfen
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Südachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn in Phasen: ab 1999 (Südbahn/Koralmbahn)
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: rund € 5,2 Mrd.

### 1.3 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
  - Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
  - Lärmschutz
  - Haltestellensanierungen
- Summe: € 310,1 Mio.

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 A 11 Karawanken Autobahn, Karawankentunnel, Neubau 2. Röhre

- Baubeginn Brücke: Oktober 2015
- voraussichtlicher Baubeginn Tunnel: Ende 2017/Anfang 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhre: 2021
- Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhre.
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe (beider Röhren): 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 187 Mio. (Anteil ASFINAG)

### 2.2 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Sicherheitsausbau St. Veit Nord – St. Veit Süd

- voraussichtlicher Baubeginn: März 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 38,3 Mio.

### 2.3 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Sicherheitsausbau St. Veit Süd – Maria Saal

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2023
- Gesamtprojektkosten: rund € 45,9 Mio.

### 2.4 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Lärmschutz St. Veit Nord – Klagenfurt Nord

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2024
- Gesamtprojektkosten: rund € 2,5 Mio.

## 2.5 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

### A 2 Süd Autobahn, Generalerneuerung Tunnelkette Nordumfahrung Klagenfurt, Phase II

- voraussichtlicher Baubeginn: Mai 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juni 2018
- Gesamtkosten: rund € 13,4 Mio.

### A 2 Süd Autobahn, Tunnel Gräbern, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: August 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: April 2019
- Gesamtkosten: rund € 24 Mio.

### A 2 Süd Autobahn, Tunnel Donnersberg, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: August 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: März 2019
- Gesamtkosten: rund € 15,4 Mio.

### A 2 Süd Autobahn, Generalerneuerung Packsattel – Großliedltunnel

- voraussichtlicher Baubeginn: April 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Oktober 2020
- Gesamtkosten: rund € 28,7 Mio.



### A 10 Tauern Autobahn, Oswaldibergtunnel, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz




- Baubeginn: Juli 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juni 2017
- Gesamtkosten: rund € 48 Mio.

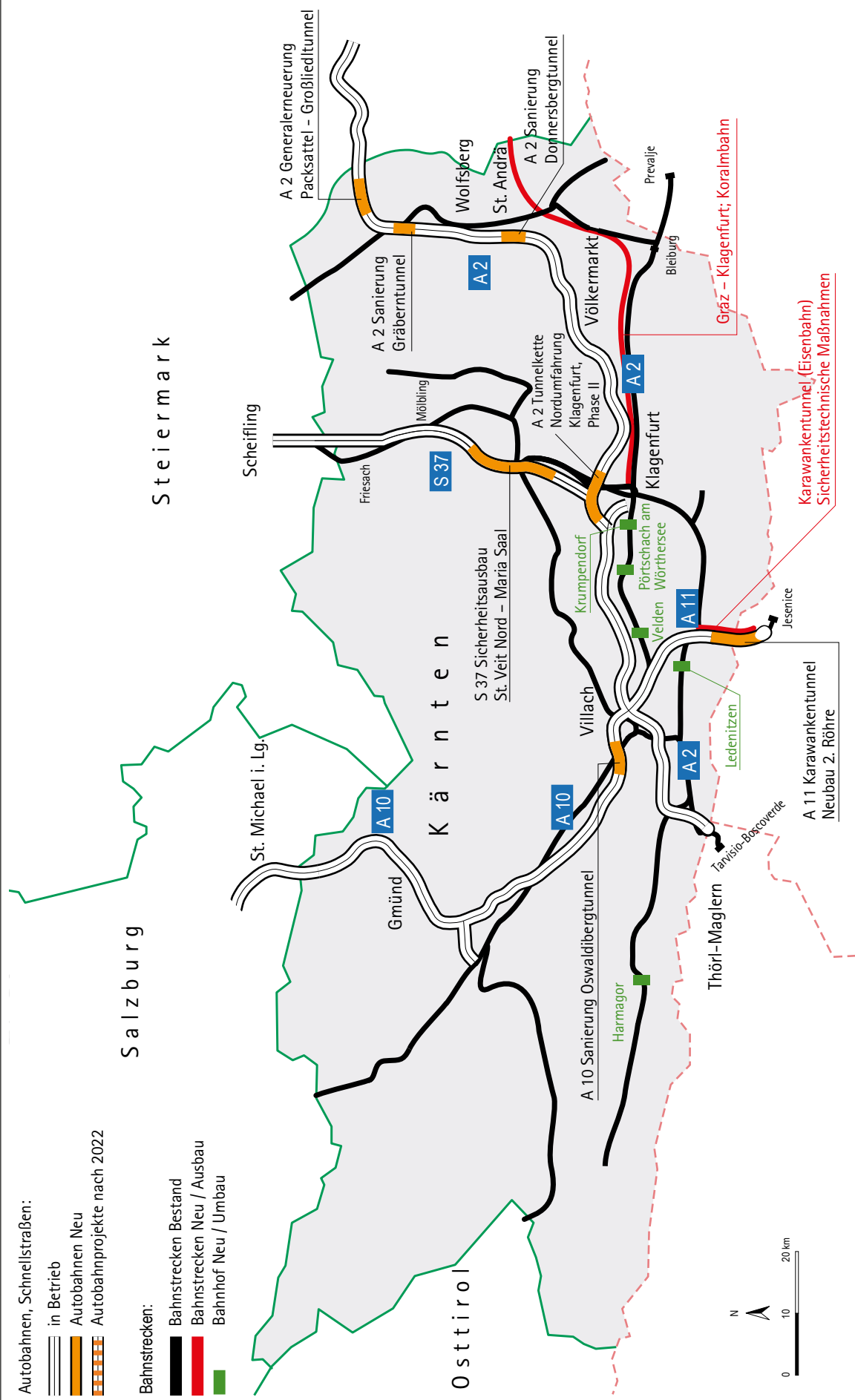
Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).



# Kärnten

- Autobahnen, Schnellstraßen:**
-  in Betrieb
  -  Autobahnen Neu
  -  Autobahnprojekte nach 2022

- Bahnstrecken:**
-  Bahnstrecken Bestand
  -  Bahnstrecken Neu / Ausbau
  -  Bahnhof Neu / Umbau



# Niederösterreich

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung (GZU)

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des gegenständlichen Projektes ermöglicht die Schaffung der benötigten Kapazitäten im Güterfernverkehr und führt zu einer Entlastung des Knotenpunktes St. Pölten
- Lärmreduktion im gegenständlichen urbanen Raum
- Erschließung zusätzlicher Güterverkehrspotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom Straßengüterverkehr

- Baubeginn Vorarbeiten (Brücken, Einbauten, ...): Herbst 2009
- Baubeginn Hauptbaulose: 2011
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017
- Gesamtkosten GZU: € 731,3 Mio. (€ 395,8 Mio. bereits vor 2009 verbaut)

### 1.2 Ybbs a.d. Donau – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss)

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des viergleisigen Ausbaues des gegenständlichen Abschnittes führt zu einer Kapazitätserhöhung und einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: Dezember 2008
- Inbetriebnahme der Schnellfahringleise: 2013
- Inbetriebnahme Gesamtabschnitt: 2015
- Gesamtkosten: € 444,1 Mio.

### 1.3 \*) Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie

#### Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaues der Pottendorferlinie führt zu einer Beseitigung des derzeit vorherrschenden Kapazitätsengpasses im Süden von Wien
- Entlastung des Südens von Wien vom motorisierten Individualverkehr
- Ermöglichung einer Fahrzeit zwischen den Knoten Wien und Wr. Neustadt von 30 Minuten (Im Kontext mit weiteren Projekten wie bspw. Hbf. Wien) als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- voraussichtlicher Baubeginn: 2014
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: € 618,2 Mio.

### 1.4 \*) Ebenfurth; Errichtung Schleife

#### Nutzen:

- Qualitätsverbesserung für Durchgangszüge Wien – Eisenstadt, da das „Stürzen“ (Richtungsänderung) in Ebenfurth entfällt
- gemeinsam mit der Schleife Eisenstadt und dem Ausbau der Pottendorfer Linie kann die Fahrzeit Wien – Eisenstadt von derzeit ca. 60 auf ca. 45 Minuten verkürzt werden
- Erforderlich zur Schaffung des Taktknotens Eisenstadt
- Ermöglichung der Direktführung von Güterzügen aus dem Netz der Raaberbahn Richtung Wien (ohne Manipulation)
- Anlagenreduktion am Bahnhof Ebenfurth
- Im Kontext Realisierung der für den Integrierten Taktfahrplan (ITF) notwendigen Zielfahrzeiten auf der Pottendorfer Linie

- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2025
- Gesamtkosten: € 182,4 Mio.

Offen: UVP/eisenbahnrechtliche Bewilligung

## 1.5 \*) Ausbau Marchegger Ast

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und selektiv zweigleisiger Ausbau
- Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Nutzen:

- Fahrzeitverkürzung Wien Hbf. – Bratislava Hl. St. von aktuell rund 65 Minuten auf rund 40 Minuten
- Projekt stellt die infrastrukturseitige Voraussetzung für die Wiederaufnahme des hochrangigen Fernverkehrs zwischen Österreich und der Slowakei dar
- Steigerung der Kapazität im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Wien und Bratislava
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. die Bereitstellung von schienenfreien Bahnsteigzugängen
- Bedarfsgerechte Attraktivierung der Verkehrsstationen entlang der Strecke
- Herstellen der Voraussetzungen für die Fernsteuerung der gesamten Strecke aus der BFZ-Wien

- Baubeginn: 2015
- Bauende: 2023
- Gesamtkosten: € 550 Mio.

## 1.6 Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke

Nutzen:

- Ausbau als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung von kürzeren Fahrzeiten zwischen den Knoten Wien und Břeclav als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2020
- Bauende: 2026
- Gesamtkosten: € 562,1 Mio.

## 1.7 Tulln; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Ausbau zu einer Nahverkehrsdrehscheibe
- Betriebliche Optimierung bei der Güterverkehrsabwicklung
- Attraktivierung der Fahrgastbereiche inklusive barrierefreier Gestaltung
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- Inbetriebnahme: 2019
- Gesamtkosten: € 42,2 Mio.

## 1.8 Moosbierbaum-Heiligeneich; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Adaptierung der Gleiskonfiguration und Schaffung der Fernsteuerbarkeit durch Errichtung eines Elektronischen Stellwerkes
- Betriebliche Optimierung bei der Güterverkehrsabwicklung
- Attraktivierung der Fahrgastbereiche
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- Bauende: 2018
- Gesamtkosten: € 7,9 Mio.

## 1.9 Herzogenburg – Krems an der Donau; Elektrifizierung

Nutzen:

- Elektrifizierung des rund 20 km langen Streckenabschnittes zur Vereinfachung der Betriebsabwicklung
- Adaptierung bestehender Bahnhöfe

- voraussichtlicher Baubeginn: 2022
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2024
- Gesamtkosten: € 34,6 Mio.

## 1.10 \*) Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel SBT), NÖ/ST

### Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Im Personenverkehr 30 Minuten Fahrzeitgewinn gegenüber der Semmering-Bergstrecke (Fahrzeit Wien – Graz derzeit 2:25, zukünftig 1:50 gemeinsam mit anderen Maßnahmen entlang der Südstrecke)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahncharakter und Beseitigung des Kapazitätsengpasses Semmering auf der Südstrecke)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Südstrecke“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2012
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2026
- Gesamtkosten SBT inkl. Pilotstollen und Planungen: rund € 3,3 Mrd.

## 1.11 Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo Center Wien), W/NÖ

### Nutzen:

- Errichtung einer der wichtigsten intermodalen Güterverkehre dreh scheiben in Zentraleuropa an einem Knotenpunkt der Verkehrswege
- Kapazitätserweiterung und Attraktivitätssteigerung für alle EVUs im Vergleich zur derzeitigen Situation (Frachtenbahnhof Nordwestbahnhof)
- Bedarfsorientierter schrittweiser Ausbau
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Verlagerung Straßengüterverkehr auf Schiene

- Baubeginn: 2013
- Bauende: 2017
- Gesamtkosten: € 245,5 Mio.

## 1.12 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltestellensanierungen
- P&R-Anlagen

• Summe: € 866,1 Mio.

\*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn (Länge: rund 19 km, davon circa 8,2 km Tunnel)

Auf Basis der Vereinbarung zwischen bmvit, Land Wien und ASFINAG ist eine Realisierung der S 1 in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen:

- voraussichtlicher Baubeginn Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2020
- voraussichtlicher Baubeginn Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2025
- Gesamtprojektkosten: rund € 1,9 Mrd., davon € 1,46 Mrd. für Tunnel

### 2.2 A 5 Nord Autobahn, Schrick – Poysbrunn

- Baubeginn: April 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 308 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

### 2.3 A 5 Nord Autobahn, Umfahrung Drasenhofen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 54,5 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

### 2.4 S 3 Weinviertler Schnellstraße, Hollabrunn – Guntersdorf

- voraussichtlicher Baubeginn: 2. Quartal 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019/2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 132 Mio.

### 2.5 S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 – Gänserndorf/Obersiebenbrunn

- voraussichtlicher Baubeginn: 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtprojektkosten: rund € 301,4 Mio.



## 2.6 S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg

Der Ausbau der S 34 erfolgt in zwei Abschnitten:

- voraussichtlicher Baubeginn St. Pölten/Hafing – Hart: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe St. Pölten/Hafing – Hart: 2020
- voraussichtlicher Baubeginn Hart – Wilhelmsburg: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Hart – Wilhelmsburg: 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 207,9 Mio.

## 2.7 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

### A 1 West Autobahn, Generalerneuerung inkl. 3. Fahrstreifen Matzleinsdorf – Pöchlarn

- Baubeginn: Oktober 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Mitte 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 32,5 Mio.

### A 2 Süd Autobahn, Instandsetzung Wr. Neustadt – Seebenstein

- Baubeginn: März 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 24,2 Mio.

### A 2 Süd Autobahn, Instandsetzung Grimmenstein – Aspang

- voraussichtlicher Baubeginn: April 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende Oktober 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 39,3 Mio.

### A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenerweiterung und Sanierung Fischamend – Bruck/Leitha West

- voraussichtlicher Baubeginn (Vorarbeiten): 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 151,6 Mio.

### A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenerweiterung und Sanierung Bruck/Leitha West – ASt. Neusiedl/Gewerbepark (NÖ/Bgld.)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2023
- Gesamtprojektkosten: rund € 93,1 Mio.

#### A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Knoten Prater - Knoten Schwechat (W/NÖ)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 22,2 Mio.

#### A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Knoten Schwechat - ASt. Flughafen

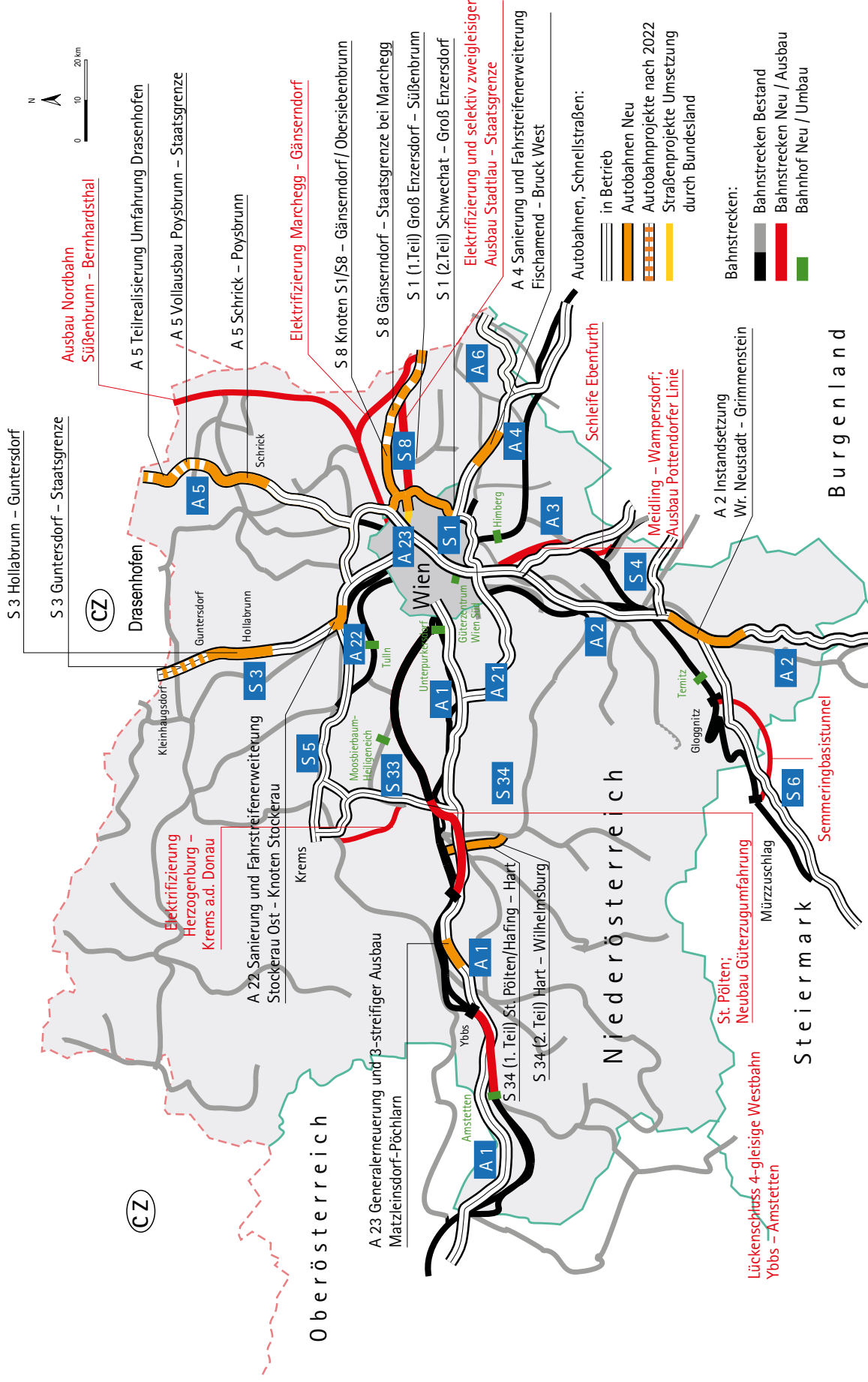
- voraussichtlicher Baubeginn: März 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: November 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 18,1 Mio.

#### A 22 Donauufer Autobahn, Generalerneuerung und 3-streifiger Ausbau Stockerau Ost bis inkl. Knoten Stockerau

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 59,8 Mio.

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).

# Niederösterreich



# Oberösterreich

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 \*) Linz Kleinmünchen (a) – Linz Hauptbahnhof; 4-gleisiger Ausbau Westbahn

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Linz Vbf Gleisdreieck (Signalbrücke) – Linz Hbf.; 4-gleisiger Ausbau
- Linz Vbf West – Linz Signalbrücke, Mittellage; Durchbindung 4-gleisige Westbahn

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des viergleisigen Ausbaues des gegenständlichen Abschnittes führt zu einer Kapazitätserhöhung und einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes im Großraum Linz
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2010
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2030
- Gesamtkosten: € 444,2 Mio.

### 1.2 \*) Linz – Wels; 4-gleisiger Ausbau

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die prioritäre Umsetzung des viergleisigen Ausbaues im Abschnitt Linz – Oftering ermöglicht eine Kapazitätserhöhung welche als Basis für den integrierten Taktfahrplan dient. Der weitere Ausbau Oftering – Wels erfolgt schrittweise.
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes im Großraum Linz bzw. Wels
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2017
- voraussichtliches Bauende: 2026ff
- Gesamtkosten: rund € 1 Mrd.

Offen: UVP, eisenbahnrechtliche Bewilligung

### 1.3 Wels Vbf.; Erweiterung Terminal

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Optimierung Terminalbetrieb
- Bessere Nutzung der vorhandenen Flächen durch ausschließlichen Kranbetrieb (Auflassung Staplerbetrieb) und damit Schaffung von zusätzlichen Lagermöglichkeiten für Container (ITEs)
- Kapazitätssicherung und Attraktivitätssteigerung für alle EVUs
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom Straßengüterverkehr

- voraussichtlicher Baubeginn: 2017
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2019
- Gesamtkosten: € 34,8 Mio.

### 1.4 Wels – Passau; Ausbau Bestandsstrecke

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung führt zu einer betrieblichen Optimierung in Hinblick auf die Einführung des integrierten Taktfahrplanes
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- Baubeginn: 2005
- voraussichtliche Gesamtinbetriebnahme: je nach Teilprojekt schrittweise bis 2022
- Gesamtkosten: € 204,9 Mio.

## 1.5 Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten, OÖ/ST

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Klaus; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Steyrling; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Linzerhaus, Errichtung Ausweiche
- Spital am Pyhrn – Ardning; Erneuerung Bosrucktunnel

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Pyhrnachse“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2013
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: € 122 Mio.

## 1.6 Linz Hbf – Summerau; Attraktivierung

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2017
- schrittweise Umsetzung der Projekte bis 2022
- Gesamtkosten: € 75,6 Mio.

## 1.7 Linz Vbf-Stadthafen; Umbau und Errichtung ESTW

Nutzen:

- Optimierung der Gleisanschlusssituation
- Optimierung und Konzentration der Verschub-Anlagen
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Verlagerung Straßengüterverkehr auf die Schiene

- Baubeginn: 2018
- Inbetriebnahme: 2020
- Gesamtkosten: € 43,4 Mio.

## 1.8 Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS

Nutzen:

- Optimierung Produktionsabläufe durch Steigerung der Rolleistung, Erhöhung Sicherheitsniveau

- Baubeginn: 2017
- Bauende: 2021
- Gesamtkosten: € 31,4 Mio.

## 1.9 Steindorf bei Straßwalchen – Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung, S/OÖ

Im Rahmenplan enthaltenes Teilprojekt:

- Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg; Elektrifizierung sowie Attraktivierung Bf. Friedburg

Nutzen:

- Betriebliche Optimierung durch Elektrifizierung des Abschnittes Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inklusive Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2016
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2021
- Gesamtkosten: € 13 Mio.

## 1.10 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltstellensanierungen
- P&R-Anlagen

- Summe: € 494,4 Mio.

\*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 A 9 Pyhrn Autobahn, Tunnelkette Klaus, Vollausbau

- Baubeginn: September 2013
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhren: Ende 2017
- Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhren.
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe (beider Tunnelröhren): Dezember 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 163,6 Mio.

### 2.2 A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof – Anschlussstelle Donau Nord

Im Zuge der Evaluierung des Infrastrukturprogrammes im Herbst 2010 wurde die Errichtung der A 26 in drei Etappen festgelegt. Beschlossen wurde zudem eine Mitfinanzierung durch das Land Oberösterreich (zehn Prozent) und die Stadt Linz (fünf Prozent) an den Gesamtkosten.

- Baubeginn vorbereitende Maßnahmen Etappe 1 (Donaubrücke): Juli 2015
- voraussichtliche Teilverkehrsfreigabe Etappe 1: 2021
- voraussichtlicher Baubeginn Etappe 2 (Tunnel Freinberg inklusive Bahnhofknoten und Unterflurtrasse Waldeggstraße): 2020
- voraussichtliche Teilverkehrsfreigabe Etappe 2: 2026
- voraussichtlicher Baubeginn Etappe 3 (Westbrücke inkl. Lückenschluss zur A 7 Mühlkreis Autobahn): 2027
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Etappe 3: 2029
- Gesamtprojektkosten: rund € 644,4 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

### 2.3 S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Freistadt Nord – Rainbach Nord

- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2024
- Gesamtprojektkosten: rund € 193,3 Mio.

### 2.4 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

#### A 1 West Autobahn, Anschlussstelle Traun/Haid

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtkosten: rund € 20,3 Mio.



#### A 7 Mühlkreis Autobahn, Generalerneuerung Abschnitt Vöestbrücke (ASt. Hafenstraße – Knoten Urfahr), Errichtung von „Bypassbrücken“

- voraussichtlicher Baubeginn: Oktober 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2020
- Gesamtkosten: rund € 142,4 Mio.

#### A 7 Mühlkreis Autobahn, Halbanschlussstelle Auhof

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtkosten: rund € 11,9 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

#### A 8 Innkreis Autobahn, Haag – Ried, Sicherheitsausbau

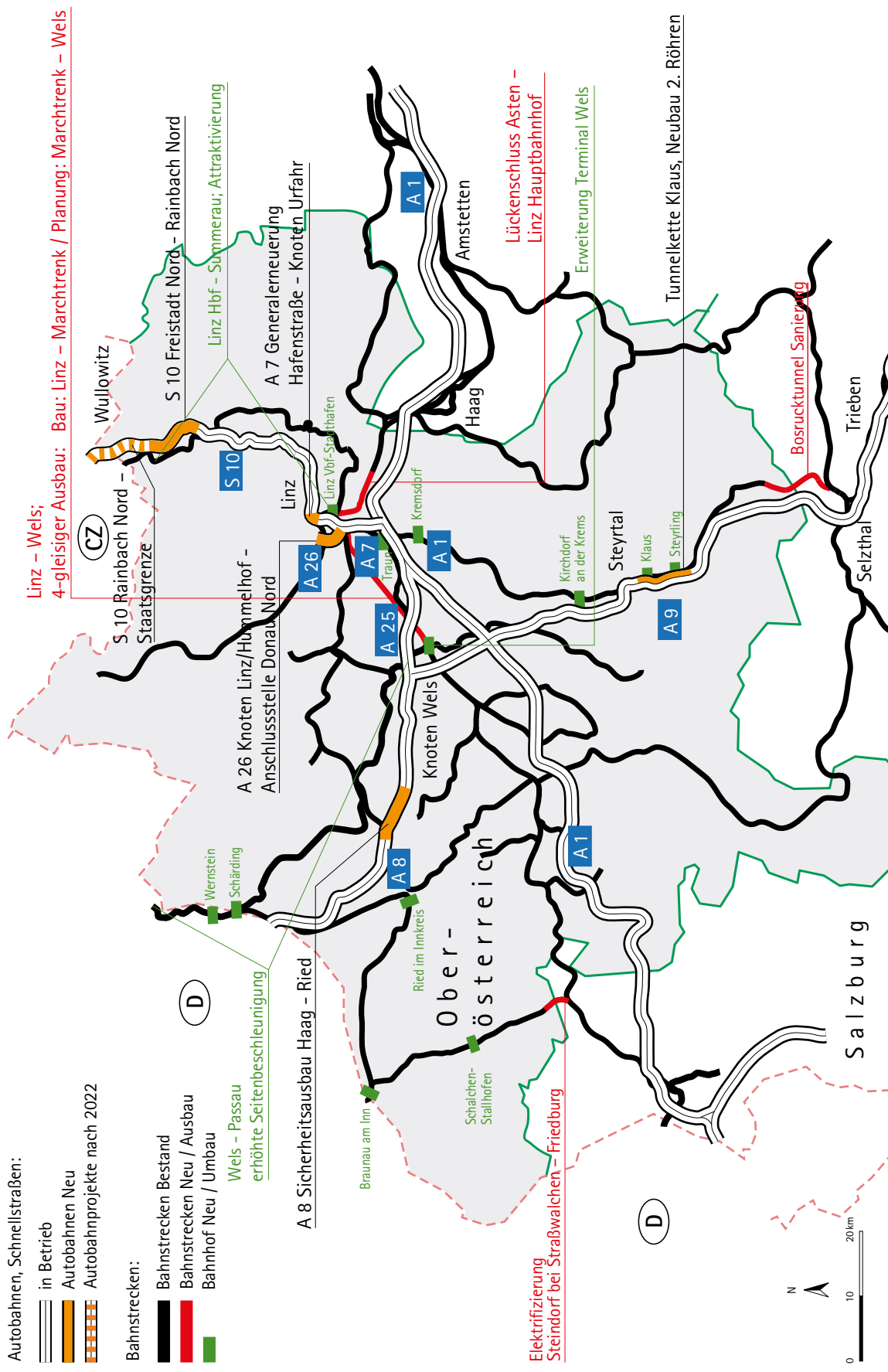
- Baubeginn: März 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juli 2017
- Gesamtkosten: rund € 45,3 Mio.

#### A 8 Innkreis Autobahn, Anschlussstelle Wels – Wimpassing

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtkosten: rund € 6,1 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).

# Oberösterreich



# Salzburg

## 1 Rahmenplan 2016–2021 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Attnang-Puchheim – Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Straßwalchen – Salzburg Hbf; Nahverkehrsausbau, Planung
- Seekirchen am Wallersee und Hallwang-Elixhausen; Maßnahmen gemäß Konjunkturpaket

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten im Großraum Salzburg (Abschnitt Straßwalchen – Salzburg Hbf.)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Inbetriebnahme der Teilprojekte ist größtenteils bereits erfolgt
- Gesamtkosten: € 41 Mio.

### 1.2 Salzburg Hbf. – Freilassing; 3-gleisiger Ausbau (Nahverkehrsausbau)

Nutzen:

- Die Umsetzung des dreigleisigen Ausbaus ermöglicht eine Attraktivierung des S-Bahn Angebotes im Großraum Salzburg (Westast)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung des Grenzbereiches Deutschland/Österreich vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2005
- voraussichtliche Gesamtinbetriebnahme: je nach Teilprojekt stufenweise bis 2017
- Gesamtkosten: € 180 Mio.

Anmerkung: Inbetriebnahme Haltestelle Taxham 2006, Inbetriebnahme Haltestellen Aighof und Mülln-Altstadt 2009, Inbetriebnahme Haltestelle Lieferung 2013

### 1.3 Steindorf bei Straßwalchen – Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung, S/OÖ

Im Rahmen enthaltenes Teilprojekt:

- Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg; Elektrifizierung sowie Attraktivierung Bf. Friedburg

Nutzen:

- Betriebliche Optimierung durch Elektrifizierung des Abschnittes Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2016
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2021
- Gesamtkosten: € 13 Mio.

### 1.4 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltestellensanierungen
- P&R-Anlagen

- Summe: € 334,1 Mio.

\*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 A 10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahme Einhausung Zederhaus

- Baubeginn: August 2013
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: März 2017
- Gesamtkosten: rund € 71,8 Mio.

### 2.2 A 10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahme Reitdorf

- voraussichtlicher Baubeginn: September 2017
- voraussichtliche Fertigstellung: Juni 2018
- Gesamtkosten: rund € 13,4 Mio.

### 2.3 A 10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahme Sonnberg

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Fertigstellung: 2019
- Gesamtkosten: rund € 12,8 Mio.

### 2.4 A 10 Tauern Autobahn, Umweltentlastungsmaßnahme Gritschbühel

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Fertigstellung: 2019
- Gesamtkosten: rund € 3,5 Mio.

### 2.5 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

#### A 10 Tauern Autobahn, Sanierung des Reitdammes, Dammstabilisierung

- Baubeginn: Juni 2015
- voraussichtliche Fertigstellung: April 2017
- Gesamtkosten: rund € 20,4 Mio.

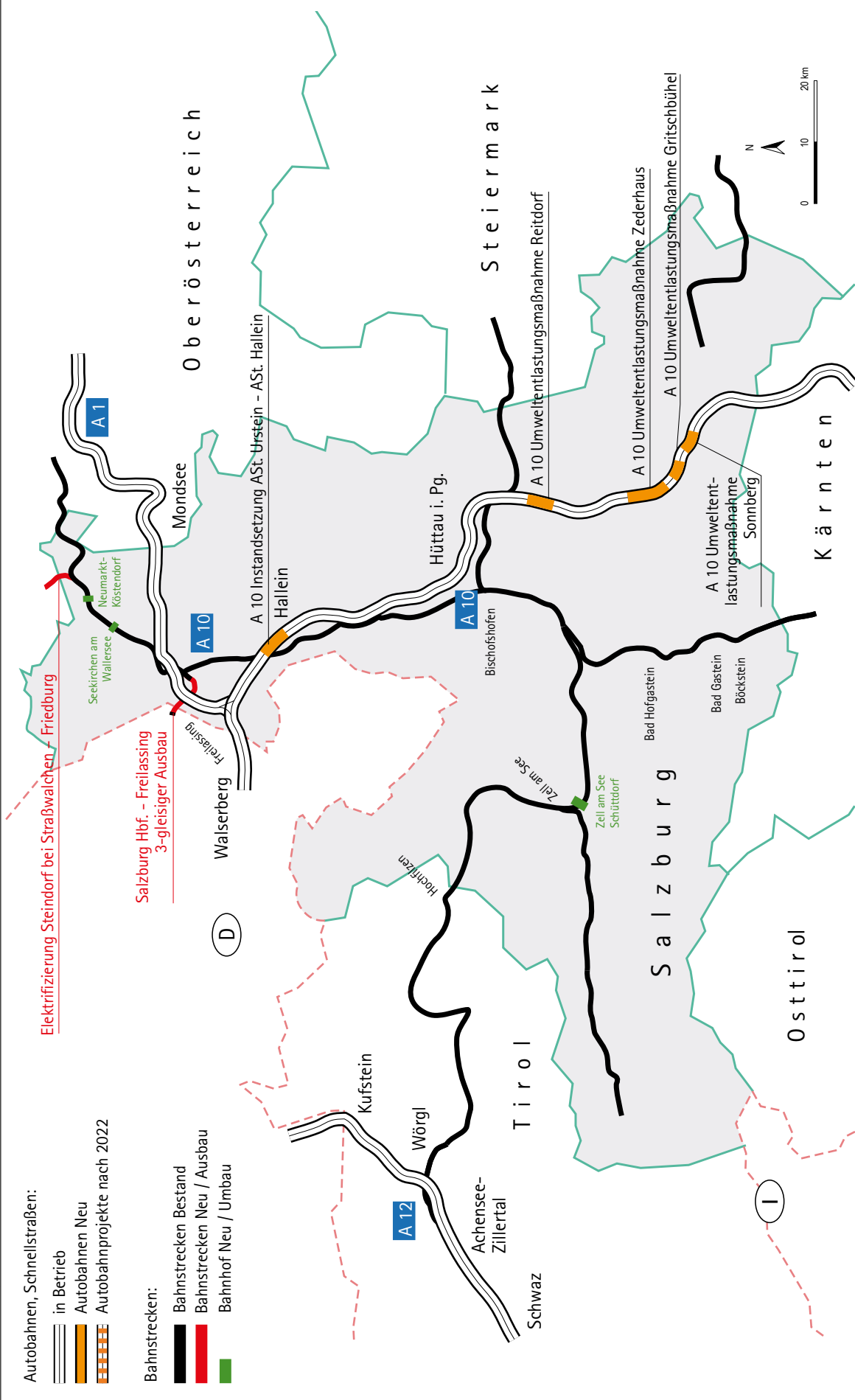
#### A 10 Tauern Autobahn, Instandsetzung ASt. Urstein – ASt. Hallein

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtkosten: rund € 20,3 Mio.

#### A 10 Tauern Autobahn, Generalerneuerung Pass Lueg – Werfen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2023
- Gesamtkosten: rund € 51,1 Mio.

# Salzburg



# Steiermark

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Bruck a.d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Mixnitz-Bärenschützklamm; Bahnhofsumbau
- Frohnleiten; Bahnhofsumbau
- Peggau-Deutschfeistritz; Bahnhofsumbau (Phase 2)
- Gratwein-Gratkorn; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Betriebliche Optimierung am Verbindungsstück Semmeringbasistunnel – Koralmbahn
- Die Umsetzung dient als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Südachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2014
- Inbetriebnahme: schrittweise bis 2023
- Gesamtkosten: € 204,9 Mio.

## 1.2 Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekt gem. Vertrag), K/ST

### Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung eines verdichteten und beschleunigten Nahverkehrs in der Steiermark und in Kärnten (S-Bahn, Regionalzüge)
- Beschleunigung und somit Reduzierung der Fahrzeit im Personenfernverkehr (Graz – Klagenfurt: derzeit 2h (Bus) – zukünftig 45 Minuten)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahn)
- Anbindung der Steiermark an die Wirtschaftszentren in Oberitalien und an die adriatischen Häfen
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Südachse“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn in Phasen: ab 1999 (Südbahn/Koralmbahn)
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: rund € 5,2 Mrd.

## 1.3 Graz – Weitendorf, Einbindung Koralmbahn

### Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Graz – Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau (Modul 1)
- Feldkirchen – Weitendorf (Flughafenast); 1. Stufe
- Feldkirchen – Weitendorf, Anbindung Terminal Werndorf

### Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung eines verdichteten Taktverkehrs (S-Bahn, Regionalzüge)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Südachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Planungsbeginn: 2014
- Baubeginn: 2018
- Inbetriebnahme: voraussichtlich 2023
- Gesamtkosten: € 363 Mio.



## 1.4 \*) Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel SBT), NÖ/ST

### Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Im Personenverkehr 30 Minuten Fahrzeitgewinn gegenüber der Semmering-Bergstrecke (Fahrzeit Wien – Graz derzeit 2:25, zukünftig 1:50 gemeinsam mit anderen Maßnahmen entlang der Südstrecke)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahncharakter und Beseitigung des Kapazitätsengpasses Semmering auf der Südstrecke)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Südstrecke“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn SBT: 2012
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2026
- Gesamtkosten SBT inkl. Pilotstollen und Planungen: rund € 3,3 Mrd.

## 1.5 Linz – Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten, OÖ/ST

### Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Klaus; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Steyrling; Bahnhofsumbau inkl. ESTW
- Linzerhaus, Errichtung Ausweiche
- Spital am Pyhrn – Ardning; Erneuerung Bosrucktunnel

### Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Pyhrnachse vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr

- Baubeginn: 2013
- schrittweise Umsetzung der Projekte bis 2023
- Gesamtkosten: € 94 Mio.

## 1.6 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
  - Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
  - Haltestellensanierungen
  - Lärmschutz
- Summe: € 460,2 Mio.

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf – Dobersdorf (Stmk./Bgld.)

- Baubeginn: Mai 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 488 Mio.

### 2.2 S 36 Murtal Schnellstraße, St. Georgen – Scheifling

- Baubeginn: April 2013
- Verkehrsfreigabe Unterflurtrasse St. Georgen: Dezember 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Unterflurtrasse Unzmarkt: 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 159,3 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

### 2.3 A 9 Pyhrn Autobahn, Gleinalmtunnel, Vollausbau

- Baubeginn: September 2013
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhre: Juli 2017
- Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhre.
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe (beider Röhren): 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 260 Mio.

### 2.4 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

A 2 Süd Autobahn, Generalerneuerung Graz Ost – Graz West

- voraussichtlicher Baubeginn: März 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: November 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 24,8 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Instandsetzung Leibnitz – Vogau

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtprojektkosten: rd. € 31,3 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Instandsetzung Vogau – Spielfeld

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtprojektkosten: rd. € 16,7 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Instandsetzung Edlach – Gaishorn

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtprojektkosten: rd. € 32,1 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Selzthaltunnel, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: November 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: April 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 24,2 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Tunnel Pretallerkogel und Wald, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- Baubeginn: Juni 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: März 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 38,8 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Tunnel Plabutsch, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: März 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Mai 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 50,9 Mio.

#### A 9 Pyhrn Autobahn, Anschlussstelle Hengsberg

- voraussichtlicher Baubeginn: Frühjahr 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Sommer 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 4,8 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

#### S 6 Semmering Schnellstraße, Massenberg – St. Michael, Instandsetzung inkl. Lärmschutz

- Baubeginn Lärmschutz: April 2015
- Baubeginn Hauptbaumaßnahme: Mai 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Oktober 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 13,8 Mio.

#### S 6 Semmering Schnellstraße, Kindberg Ost – St. Marein, Instandsetzung und Lärmschutz in Fahrtrichtung Sankt Michael

- voraussichtlicher Baubeginn: März 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 19,4 Mio.

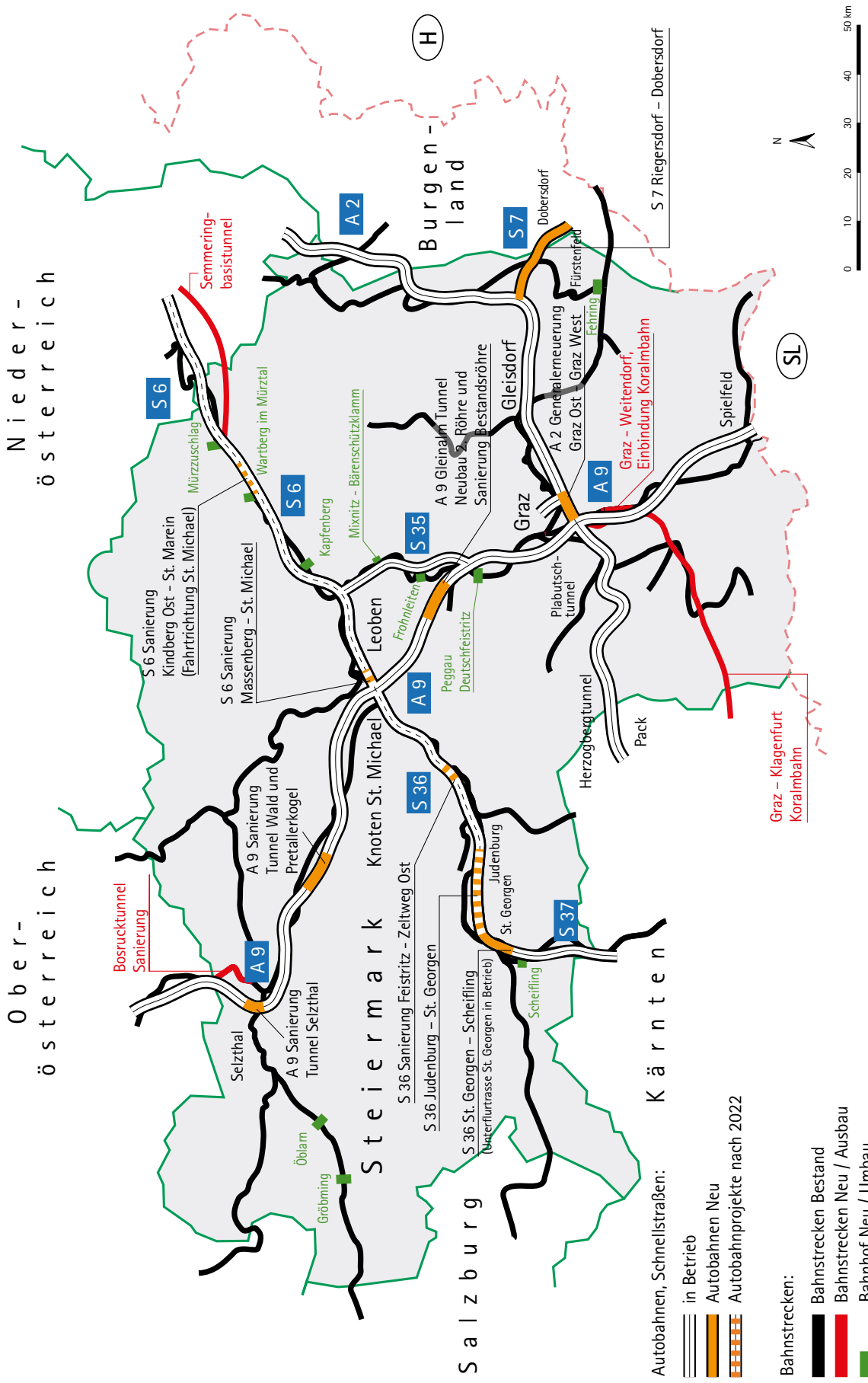
#### S 36 Murtal Schnellstraße, Feistritz – Zeltweg Ost, Fahrbahn- und Brückeninstandsetzung sowie Sanierung der Lärmschutzbauten

- Baubeginn: April 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 25,6 Mio.

#### S 36 Murtal Schnellstraße, Halbanschlussstelle Judenburg Mitte

- voraussichtlicher Baubeginn: 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 4,1 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).



# Tirol

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Staatsgrenze n. Kufstein – Knoten Radfeld; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal (Trassensicherung, UVE Grundsatzgenehmigung, strategische Grundeinlöse)

Maßnahmen:

- Langfristig und nach Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels (BBT) ist der weitere Ausbau des Brenner-Nordzulaufes aus kapazitiven Gründen notwendig (Zeithorizont 2030-2040)
- Die Planungen und Verfahren für die dafür notwendigen Neubaustreckenabschnitte müssen bereits jetzt angegangen werden, um eine bedarfsgerechte Umsetzung gewährleisten zu können

- Kosten für Planungen und Verfahren: € 48,7 Mio.

### 1.2 Schwaz; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Attraktivierung der Fahrgastbereiche inkl. barrierefreier Gestaltung
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2020
- Gesamtkosten: € 24,6 Mio.

### 1.3 Großraum Innsbruck; Neubau von Verkehrsstationen

Nutzen:

- Neubau der Verkehrsstationen Hall/Thaur und Innsbruck Messe zum Ausbau des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2020
- Gesamtkosten: € 15,1 Mio.

## 1.4 Brenner Basistunnel

### Nutzen:

- Ausbau der Brenner-Achse als Teil des EU-Kernnetzes (Skandinavisch-Mediterraner Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs
- Im Personenverkehr 60 Minuten Fahrzeitgewinn gegenüber der Brenner-Bergstrecke (z.B. auf der Destination Innsbruck – Bozen)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahncharakter und Beseitigung des Kapazitätsengpasses Brenner) und weitere Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung des Brenner vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Erkundungsstollen in Bau
- voraussichtlicher Baubeginn der Hauptstollen: 2016
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2026
- Gesamtkosten (Anteil Österreich): rund € 5 Mrd.

## 1.5 Seefeld in Tirol; Attraktivierung Verkehrsstation

### Nutzen:

- Attraktivierung der Fahrgastbereiche inkl. barrierefreier Gestaltung im Hinblick auf die Ausrichtung der nordischen Weltmeisterschaft im Februar 2019
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- Bauende: 2019
- Gesamtkosten: € 26,2 Mio.

## 1.6 Tiroler Vertrag; diverse Vorhaben (Bahnhöfe/Haltestellen, Eisenbahnkreuzungen, Bahnsteige, Vorplätze)

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Osttirol; nahverkehrsgerechter Ausbau gemäß Vertrag
- Vorhaben gem. Tiroler Vertrag

Nutzen:

- Nahverkehrsgerechter Ausbau inkl. Fahrzeitverkürzungen
- Ermöglichung eines verdichteten Taktverkehrs (S-Bahn)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

- Beginn der Umsetzung: 2006
- Inbetriebnahme der Teilprojekte erfolgt schrittweise
- Gesamtkosten: € 149,6 Mio.

## 1.7 Vbf. Hall in Tirol; Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS

Nutzen:

- Optimierung Produktionsabläufe durch Steigerung der Rolllleistung, Erhöhung Sicherheitsniveau

- voraussichtlicher Baubeginn: 2026
- Bauende: 2027
- Gesamtkosten: € 27,4 Mio.

## 1.8 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltestellensanierungen
- P&R-Anlagen
- Summe: € 266,2 Mio.



## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 16 Arlberg Schnellstraße, Arlbergtunnel, Sanierung und Errichtung der Flucht- und Rettungswege (T/Vbg.)

Zur Erhöhung der Tunnelsicherheit wurden bereits zwischen 2004 und 2007 insgesamt acht Flucht- und Rettungswege zwischen Bahn- und Straßentunnel errichtet. Um die Sicherheit im Tunnel weiter zu steigern wird nun zusammen mit der Errichtung von 37 weiteren Fluchtwegen der seit 1978 in Betrieb befindliche einröhrige Arlberg Straßentunnel generalsaniert.

- Baubeginn: September 2014
- voraussichtliche Fertigstellung: September 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 160,6 Mio.

### 2.2 S 16 Arlberg Schnellstraße, Sicherheitsausbau ASt. Zams – ASt. Landeck West (Perjontunnel, Lötztunnel/Lötzgalerie), Neubau 2. Röhren und Sanierung Bestandsröhren

- Baubeginn Sannabrücke: Anfang 2015
- Baubeginn 2. Röhre Perjontunnel: Februar 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhre Perjontunnel: Dezember 2018  
Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhre.
- voraussichtlicher Vollbetrieb im Richtungsverkehr: Dezember 2019
- voraussichtlicher Baubeginn 2. Röhren Lötztunnel/Lötzgalerie und Lötzbrücke: 2023
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhren Lötztunnel/Lötzgalerie und Lötzbrücke: 2024  
Im Anschluss daran Sanierung der Bestandsröhren.
- voraussichtlicher Vollbetrieb des gesamten Abschnittes im Richtungsverkehr: Ende 2025
- Gesamtprojektkosten: rund € 172,5 Mio.

### 2.3 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

#### A 12 Inntal Autobahn, Sicherheitsausbau Tunnel Mils, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz sowie Errichtung von Flucht- und Rettungswegen

- voraussichtlicher Baubeginn: Februar 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2019
- Gesamtkosten: rund € 22 Mio.

#### A 12 Inntal Autobahn, Sicherheitsausbau Tunnel Wilten, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- Baubeginn: Juli 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juli 2017
- Gesamtkosten: rund € 13,6 Mio.

#### A 12 Inntal Autobahn, Generalsanierung Terfener Innbrücke

- voraussichtlicher Baubeginn: November 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Mai 2021
- Gesamtkosten: rund € 36 Mio.

#### A 12 Inntal Autobahn, Sicherheitsausbau Tunnel Landeck, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz sowie Errichtung von Flucht- und Rettungswegen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2022
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2024
- Gesamtkosten: rund € 79,2 Mio.

#### A 13 Brenner Autobahn, Sicherheitsausbau ASt. Innsbruck Süd

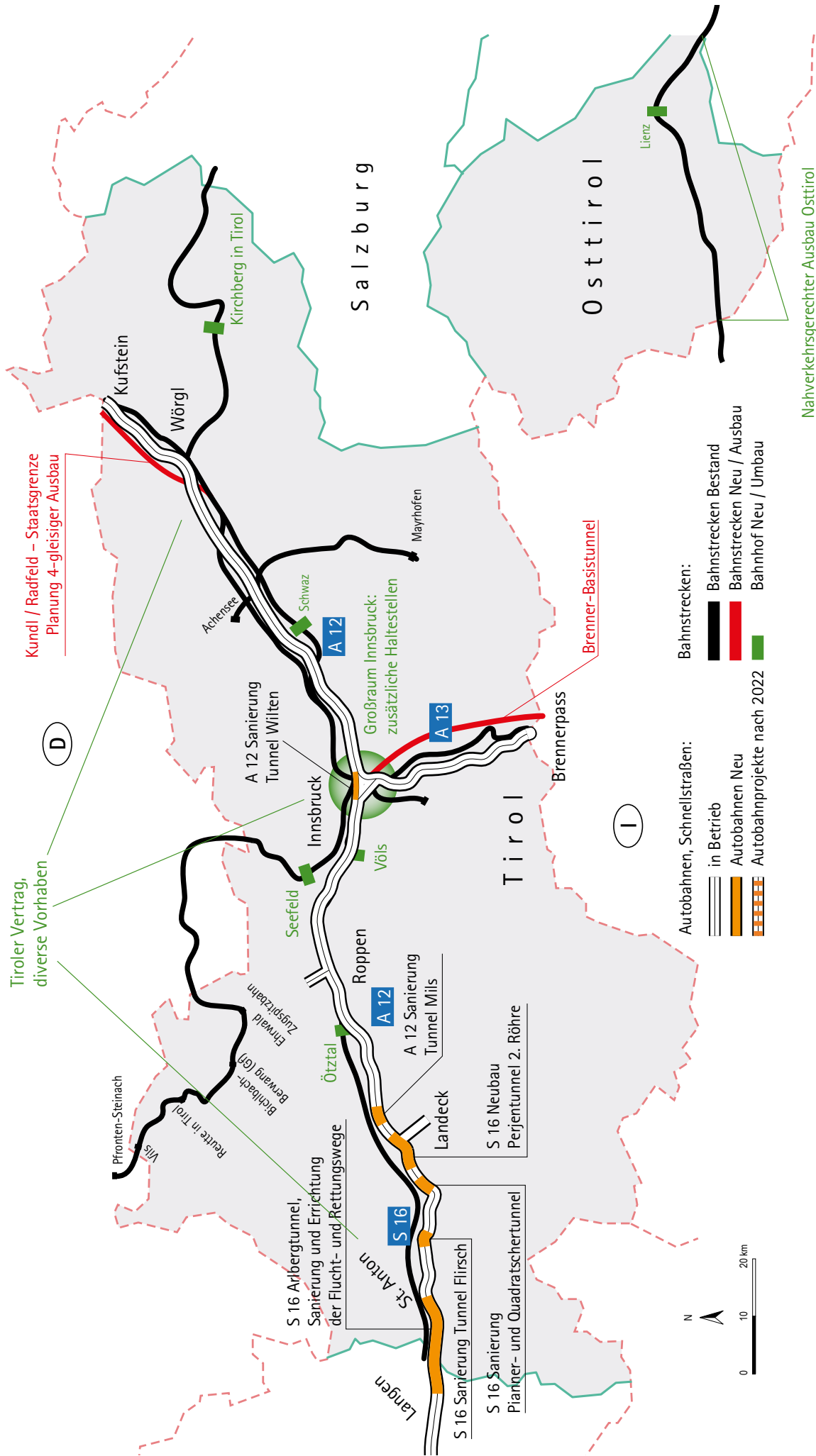
- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2022
- Gesamtkosten: rd. € 43,5 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

#### S 16 Arlberg Schnellstraße, Flirscher Tunnel, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- Baubeginn: Oktober 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2017
- Gesamtkosten: rund € 12,4 Mio.

#### S 16 Arlberg Schnellstraße, Pianner- und Quadratschertunnel, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: Februar 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2018
- Gesamtkosten: rund € 15,4 Mio.



# Vorarlberg

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 Bregenz – Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Lauterach; Bahnsteige
- Hohenems; Bahnhofsumbau
- Götzis; Bahnhofsumbau
- Rankweil; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Die Umsetzung führt auch zu einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung des Rheintales vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: ab 2004
- Inbetriebnahme der Teilprojekte erfolgt schrittweise
- Gesamtkosten: € 70 Mio.

### 1.2 Wolfurt; Ausbau Terminal

Nutzen:

- Errichtung einer Kranbahn zur Optimierung des Terminalbetriebes
- Errichtung von Leercontainerlagerflächen
- Kapazitätserweiterung und Attraktivitätssteigerung für alle EVUs
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung des Rheintales im Bereich Straßengüterverkehr
- Verbesserung der Zufahrtssituation

- Baubeginn: 2014
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2018
- Gesamtkosten: € 62 Mio.

### 1.3 St. Margrethen – Lauterach; nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung

#### Nutzen:

- Die Umsetzung führt zu einer betrieblichen Optimierung und einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes inkl. Bahnhofsumbauten
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung Sicherheit durch Auflassung Eisenbahnkreuzungen

- Baubeginn: 2010
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2020
- Gesamtkosten: € 184,3 Mio.

### 1.4 Feldkirch – Staatsgrenze nächst Nendeln; Nahverkehrsausbau

#### Nutzen:

- Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch – Buchs zur Ermöglichung von vertaktetem Nahverkehr im Halbstundentakt im Einklang mit dem Fernverkehr Wien – Zürich
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung von Feldkirch vom motorisierten Individualverkehr

#### Besonderheit:

- Dargestellte Kosten sind Gesamtkosten für Österreichischen und Liechtensteinischen Abschnitt der Strecke
- Kostenteilungsschlüssel des Fürstentums Liechtenstein ist derzeit noch in Verhandlung;
- Umsetzung hängt von (Volks-)Entscheid des Fürstentums Liechtenstein ab

- Gesamtkosten: € 159,3 Mio.

### 1.5 Investitionen in das Bestandsnetz 2017-2022

#### Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
- Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Lärmschutz
- Haltestellensanierungen
- P&R-Anlagen

- Gesamt: € 141,2 Mio.

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 16 Arlberg Schnellstraße, Arlbergtunnel, Sanierung und Errichtung der Flucht- und Rettungswege (T/Vbg.)

Zur Erhöhung der Tunnelsicherheit wurden bereits zwischen 2004 und 2007 insgesamt acht Flucht- und Rettungswege zwischen Bahn- und Straßentunnel errichtet. Um die Sicherheit im Tunnel weiter zu steigern wird nun zusammen mit der Errichtung von 37 weiteren Fluchtwegen der seit 1978 in Betrieb befindliche einröhrlige Arlberg Straßentunnel generalsaniert.

- Baubeginn: September 2014
- voraussichtliche Fertigstellung: September 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 160,6 Mio.

### 2.2 A 14/S 16 Fahrstreifenzulegungen in den Bereichen ASt. Bludenz–Montafon bis Glasbühel (Fahrtrichtung Arlberg), Dalaas bis Braz Ost (Fahrtrichtung Bregenz) und im Bereich der Anschlussstelle Bludenz–Montafon

- voraussichtlicher Baubeginn: September 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 34,2 Mio.

### 2.3 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Tunnel Amberg, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- Baubeginn: Juli 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Okt. 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 16,2 Mio.

A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Anschlussstelle Bludenz/Bürs

- voraussichtlicher Baubeginn (Hauptbaumaßnahmen): August 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 20,4 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Anschlussstelle Rheintal Mitte

- voraussichtlicher Baubeginn: April 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Dezember 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 12,8 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

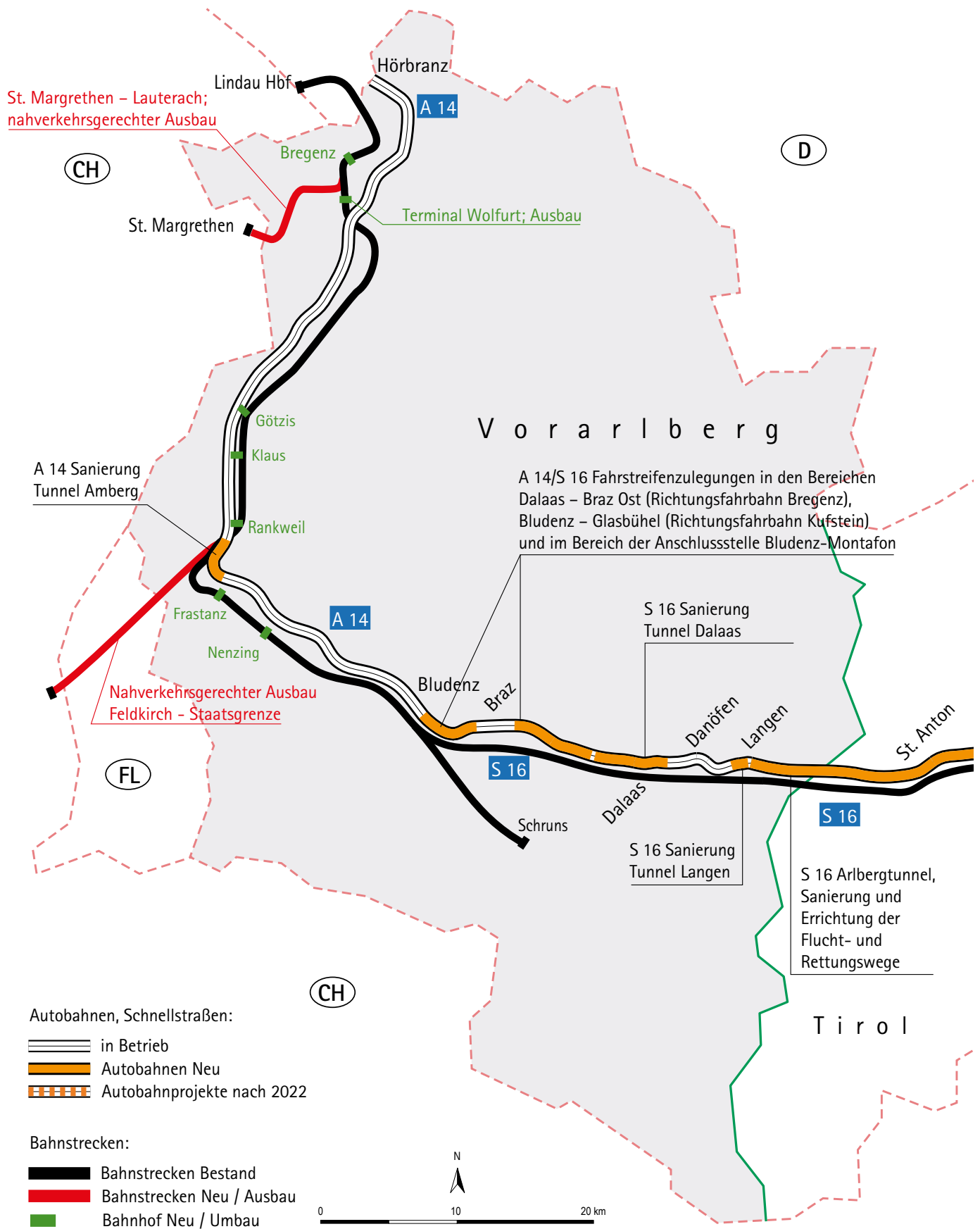
#### S 16 Arlberg Schnellstraße, Dalaaser Tunnel, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: Februar 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: November 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 14 Mio.

#### S 16 Arlberg Schnellstraße, Tunnel Langen, Sanierung und Adaptierung gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

- voraussichtlicher Baubeginn: September 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Juni 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 12,5 Mio.

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).





# Wien

## 1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

### 1.1 \*) Wien Meidling – Abzw. Altmannsdorf, 2-gleisiger Ausbau

Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaues (Lückenschluss) des gegenständlichen Abschnittes führt zu einer betrieblichen Optimierung
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung Süden von Wien vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Baukosten: € 54,7 Mio.

### 1.2 \*) Ausbau Marchegger Ast

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und selektiv zweigleisiger Ausbau
- Gänsersdorf – Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung

Nutzen:

- Fahrzeitverkürzung Wien Hbf – Bratislava Hl. St. von aktuell rund 65 Minuten auf rund 40 Minuten
- Projekt stellt die infrastruktureseitige Voraussetzung für die Wiederaufnahme des hochrangigen Fernverkehrs zwischen Österreich und der Slowakei dar
- Steigerung der Kapazität im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Wien und Bratislava
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. die Bereitstellung von schienenfreien Bahnsteigzugängen
- Bedarfsgerechte Attraktivierung der Verkehrsstationen entlang der Strecke
- Herstellen der Voraussetzungen für die Fernsteuerung der gesamten Strecke aus der BFZ-Wien

- Baubeginn: 2015
- Bauende: 2023
- Gesamtkosten: € 550 Mio.

### 1.3 Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke

Nutzen:

- Ausbau als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung von kürzeren Fahrzeiten zwischen den Knoten Wien und Břeclav als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2020
- Bauende: 2026
- Gesamtkosten: € 562,1 Mio.

### 1.4 \*) Wien Hütteldorf – Wien Meidling; Verbindungsbahn

Nutzen:

- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Nahverkehrsverdichtung zwischen Hütteldorf und Meidling
- Ermöglichung einer West-Ost Verbindung der S-Bahn durch Wien (Hütteldorf – Aspern Nord)
- Verbesserung des Modal Split durch eine bessere Erschließung von Teilen des 13. und 12. Bezirkes und durch die Errichtung von neuen Haltestellen (Hietzinger Hauptstr., Stranzenbergbrücke)
- Verringerung der innerstädtischen Barrierewirkung der Bahn durch teilweisen Neubau in Hochlage und Auflassung von 6 Eisenbahnkreuzungen
- Schaffung der Barrierefreiheit durch Verlegung der Haltestelle Speising

- Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2025
- Gesamtkosten: € 272,4 Mio.

## 1.5 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
  - Lärmschutz
  - Haltestellensanierungen
  - P&R-Anlagen
- Summe: € 256,9 Mio.

\*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

## 2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

### 2.1 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2021
- Gesamtkosten: rund € 228,7 Mio.

### 2.2 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn (Länge: rund 19 km, davon ca. 8,2 km Tunnel)

Auf Basis der Vereinbarung zwischen bmvit, Land Wien und ASFINAG ist eine Realisierung der S 1 in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen:

- voraussichtlicher Baubeginn Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2020
- voraussichtlicher Baubeginn Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2025
- Gesamtprojektkosten: rund € 1,9 Mrd., davon € 1,6 Mrd. für Tunnel

## 2.3 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

### A 2 Süd Autobahn, Generalerneuerung Knoten Inzersdorf

- Baubeginn: August 2013
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: Juni 2017
- Gesamtkosten: rund € 29,5 Mio.

### A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Knoten Prater – Knoten Schwechat (W/NÖ)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 22,2 Mio.

### A 22 Donauufer Autobahn, Generalerneuerung Knoten Kaisermühlen – Ende Tunnel Kaisermühlen

- voraussichtlicher Baubeginn: Juni 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: September 2018
- Gesamtkosten: rund € 90 Mio. (inklusive Anteil Dritter)

### A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf

- Baubeginn (vorgezogener Maßnahmen): August 2010
- Baubeginn Hauptbaumaßnahme: März 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: August 2018
- Gesamtkosten: rund € 136,9 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

### A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Praterbrücke

- Baubeginn: November 2014
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: August 2017
- Gesamtkosten: rund € 50,6 Mio.

### A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Instandsetzung Hirschstettner und Stadlauer Tunnel

- Baubeginn: Februar 2016
- voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: September 2017
- Gesamtkosten: rund € 45,8 Mio.

### A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Umbau Anschlussstelle Hirschstetten

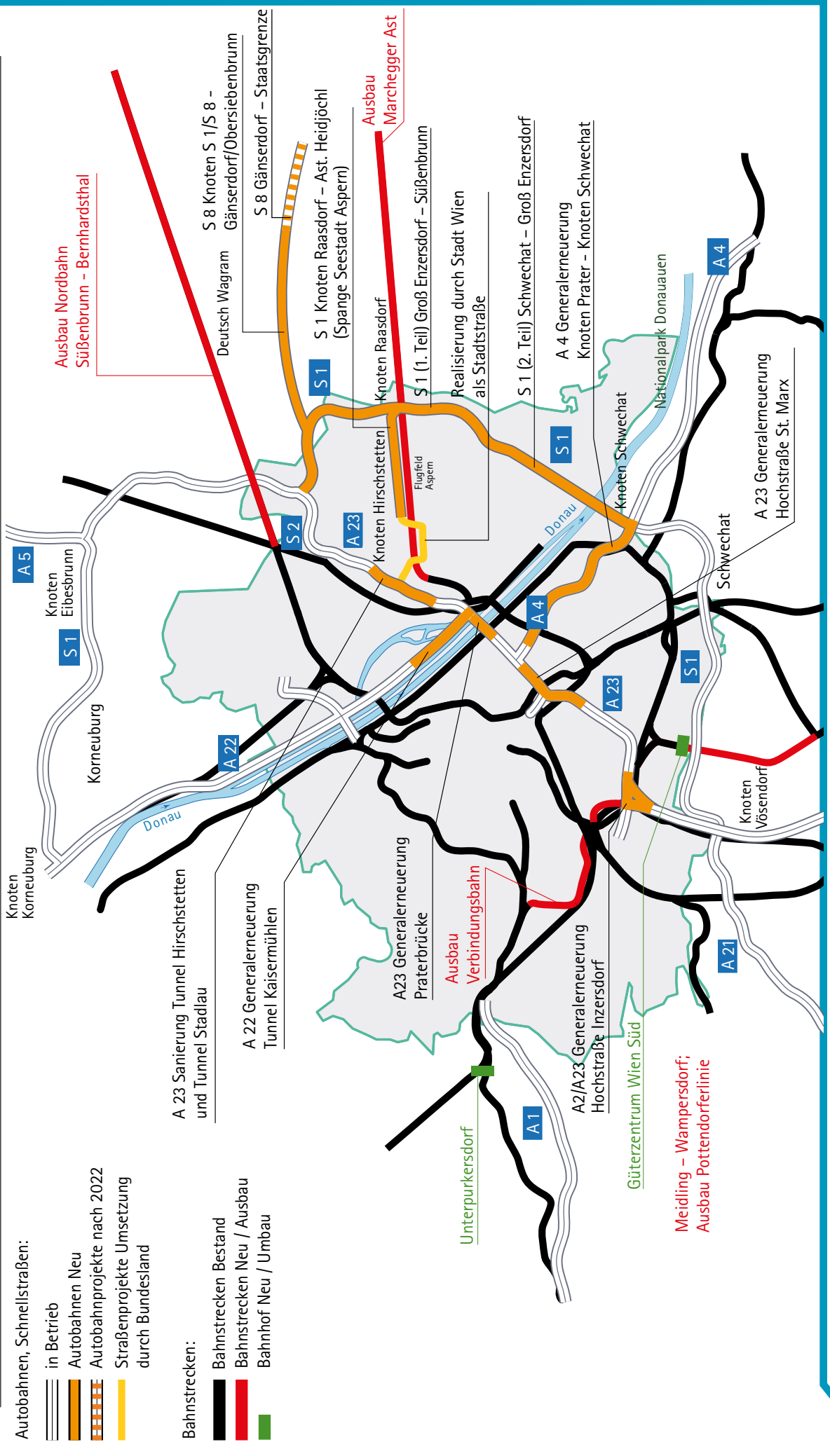
- Baubeginn: Februar 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: November 2020
- Gesamtkosten: rund € 15,6 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

#### A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Hochstraße St. Marx

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtkosten: rund € 74 Mio.

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).

# Wien



---

## Impressum

### Herausgeber:

bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)  
[infothek.bmvit.gv.at](mailto:infothek.bmvit.gv.at)

### Gestaltung

message Marketing- und Communications GmbH

### Ausgabe

Jänner 2017

