

Walter Brenner

Hochleistungsstrecken in Österreich und die HL-AG

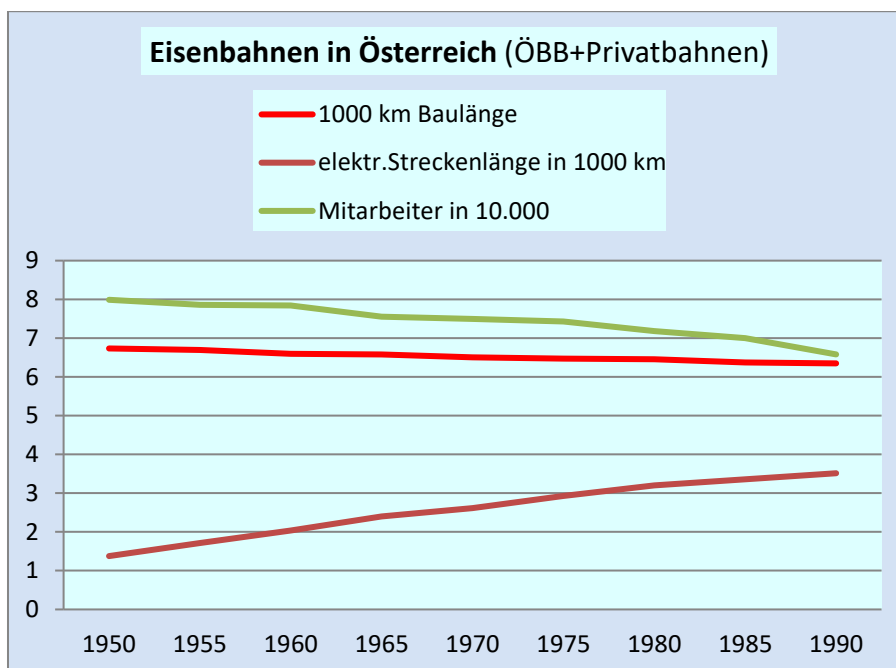
Vorgeschichte

Nach dem zweiten Weltkrieg war zunächst die Wiederherstellung eines geregelten Zugverkehrs das Hauptziel der Investitionspolitik. Es galt also zunächst die Kriegsschäden zu beseitigen und teilweise die Bahnhöfe wieder aufzubauen.

Da der Verkehrszuwachs dem Autoverkehr zu gehören schien, wurden einige zweigleisige Hauptstrecken nach dem Krieg auf Eingleisigkeit zurückgebaut und die dabei gewonnenen und aufgearbeiteten Materialien für Erhaltungsarbeiten und Reinvestitionen verwendet. Die Streckenlänge der Eisenbahnen in Österreich (ÖBB und Privatbahnen) ging laufend zurück (Ausnahme: Inbetriebnahme der Jauntalbahn 1964).

Nach dieser Aufarbeitung der Kriegsfolgen war die Elektrifizierung einer der dominierenden Modernisierungsschritte der Bahn. Damit konnte billiger, rationeller, schneller, leistungstärker und sauberer gefahren werden. Der Kundennutzen lag in den kürzeren Fahrzeiten. Der positive Umwelteffekt wurde erst später ein zusätzliches Thema.

Daneben wurden vor allem Rationalisierungsinvestitionen getätigt, z.B. in die Sicherungstechnik und die beiden großen Verschiebebahnhöfe Kledering (1986 in Betrieb) und Fürnitz (1990 in Betrieb) mit entsprechenden Personaleinsparungen.



| Jahr | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| km Baulänge | 6734 | 6698 | 6595 | 6579 | 6506 | 6468 | 6459 | 6370 | 6349 |
| elektr. Strecken in km | 1377 | 1713 | 2036 | 2397 | 2612 | 2928 | 3202 | 3361 | 3514 |
| Mitarbeiter | 79.898 | 78.612 | 78.391 | 75.507 | 74.927 | 74.338 | 71.793 | 70.001 | 65.804 |

Die Inbetriebnahme der Wiener Schnellbahn 1962 und Nahverkehrsausbauten ab Mitte der siebziger Jahre brachten erste wichtige Verbesserungen für den Pendlerverkehr.

1984 wurde der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) als erster Verkehrsverbund in Österreich eingeführt.

Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs

Während in Österreich das Hauptziel der Investitionspolitik in die Schiene noch Einsparungen und Elektrifizierungen waren, gab es im Ausland schon Vorwärtsstrategien zur Gewinnung neuer Kunden mit **Hochgeschwindigkeitsverkehren** (z.B.: 1964 Tokio – Osaka und in Folge die 12 Shinkansenstrecken; 1983 TGV-Paris-Lyon und dann weitere TGV-Strecken; 1986 Direttissima Rom-Florenz, Deutschland ICE-Netz).

Nach den beiden Ölkrisen 1973 und 1979/80 und ausländischen Erfolgen mit Hochgeschwindigkeitsstrecken wollte Österreich nicht zur „Langsamfahrstelle von Mitteleuropa“ verkümmern. Im Juni 1985 wurde von den ÖBB auf Betreiben des damaligen Verkehrsministers Dipl.-Kfm. Ferdinand Lacina (Verkehrsminister von 1984 bis 1986) die amerikanische Unternehmensberatungsfirma Arthur D. Little (**ADL**) mit einer Studie „Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs“ beauftragt. Das 1986 vorgestellte Programm umfasste im Wesentlichen:

- HL-INTERCITY-SERVIC/IC im Donau- und Pontebbanakorridor mit hohen Reisegeschwindigkeiten und hoher Servicequalität (bis 200 km/h); hoher Komfort, mind. 1-h-Takt, IC-Zugschlag
 - 160-200 km/h: Wien – Salzburg und Wien – Graz (mit Semmering-Basistunnel)
 - Zentralbahnhof Wien
 - Verbesserung der Bahnhofzugangswegen und Park&Ride
- HL-INTERREGIO-SERVICE/IR mit gesteigerter Reisegeschwindigkeit und Servicequalität (bis 160 km/h); Bahnhöfe mit P&R und ansprechenden Innenräumen; neues rollendes Material; verbesserte Dienstleistungen (z.B. Info, Gepäck)
 - Ausbau: Arlberg, Tauern, Schober, Ennstal, Graz – Spielfeld/Straß
 - Integrierter Takt
- HL-GÜTERSERVICE mit neuem Informations-, Steuerungs- und Kontrollsystem, dies begründet moderne Terminals, Rollmaterial für kombinierten Verkehr; Kapazitätserweiterungen auf Engpassstrecken, Direktverbindungen in weiterer Folge: Graz-Klagenfurt und Salzburg-Wörgl

Zur Abdeckung des negativen Kapitalwertes sollten Produktivitätsverbesserungen innerhalb der ÖBB (= projektexternes Rationalisierungserfordernis) beitragen. Eine serviceorientierte Unternehmenskultur, marktspezifische Strategien, eine zielgerichtete Organisation mit Standortkonzentrationen und ein strategisches Human-Ressourcen-Management zur Personalentwicklung und Sicherung qualifizierten Nachwuchses sollten geschaffen werden.

Die Neue Bahn

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher (Verkehrsminister von 1986 bis 1992) beauftragte die ÖBB und eine interministerielle Arbeitsgruppe (BMÖWV und BMF), auf der Basis des ADL-Gutachtens ihre Vorstellungen auszuarbeiten. Das Ergebnis war das Planungskonzept „Die Neue Bahn“. In einem

Fortschrittsbericht der Arbeitsgruppe an den Verkehrsminister im Februar 1987 fanden sich eine Verfeinerung des Konzepts und konkrete Stellungnahmen sowie die vom Verkehrsministerium erstellten Vorschläge für gesetzliche Maßnahmen (welche nicht nur eine Planungs- und Errichtungsgesellschaft sondern auch eine Eisenbahn-Hochleistungsstreckenfinanzierungs-Aktiengesellschaft vorsah), die Einbindung der österreichischen Hochleistungsstrecken in das internationale Netz, verschiedene Finanzierungsüberlegungen und Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit.

Verkehrsminister Streicher billigte das grundsätzliche Konzept „Die Neue Bahn“ und beauftragte die entsprechenden Umsetzungsgrundlagen.

Nach 1 ½ Jahren Tauziehens zwischen den Koalitionspartnern SPÖ und ÖVP mündete die Umsetzung 1989 im Hochleistungsstreckengesetz, in der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG, in der ASFINAG-Novelle und in den ersten Planungs- und Bauübertragungen.

Seit der Gründerzeit der Bahn waren erstmals wieder großzügige Erweiterungen des Angebots und größere Verkehrszuwächse auf der Schiene die strategischen Zielvorstellungen. Das Konzept der Neuen Bahn umfasste Eisenbahnsoftware (organisatorische Maßnahmen) und Hardware (Baumaßnahmen). Die oftmals angesprochene „**Renaissance der Bahn**“ war durchaus zutreffend.

Während streckenbezogene Taktverkehre (Zugverkehre in regelmäßig periodisch wiederkehrenden Zeitabständen) bereits vor dem integrierten Taktverkehr auf den Hauptstrecken eingeführt worden waren (z.B. 1975 erster Taktverkehr Wien – Salzburg, 1976 Wien – Graz und 1978 Wien Villach), bildete ein **integrierter Taktverkehr** mit einer Ausdehnung auf das gesamte Netz und einer Optimierung der Umsteigezeiten in den Umsteigeknoten einen Schwerpunkt der „Neuen Bahn“.

Notwendige Voraussetzung dafür waren und sind aber neben den fahrplanorganisatorischen Rahmenbedingungen die notwendigen Fahrzeiten zwischen den Umsteigeknoten, die nur mit entsprechendem Fuhrpark und entsprechendem Infrastrukturausbau bewältigbar sind. Voraussetzung für die Renaissance der Bahn war jedenfalls ein Hochleistungsstreckennetz.

Das Hochleistungsstreckengesetz

Die erste gültige Fassung des Bundesgesetzes über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz HIG, BGBl. Nr. 135/1989) und die damit zusammenhängende ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989 (BGBl. Nr. 136/1989) wurden am 1. März 1989 in der 95. Sitzung des Nationalrates der XVII. Gesetzgebungsperiode der Republik Österreich **mit Mehrheit beschlossen**, nachdem sie als Anträge des Verkehrsausschusses von den Abgeordneten Schmölz, Pischl und Genossen eingebracht worden waren.

Schwerpunkte des HIG aus 1989 waren

- die Ermächtigung der Bundesregierung, Eisenbahnstrecken(teile) (inkl. Anlagen oder in unmittelbarem rationellen Zusammenhang stehende Teile) mit besonderer Bedeutung für internationale Verbindungen oder den Nahverkehr zu Hochleistungsstrecken zu erklären,
- die Verpflichtung des Verkehrsministers, unter bestimmten Voraussetzungen und nach Anhörung der betroffenen Länder, Gemeinden und in ihrem Wirkungsbereich

berührten gesetzlichen Interessensvertretungen den Trassenverlauf von Hochleistungsstrecken durch Verordnungen zu festzulegen,

- die Errichtung der 100-prozentigen Bundesgesellschaft Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG) für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den ÖBB vorgenommen wird,
- die Ermächtigung des Verkehrsministers unter bestimmten Voraussetzungen und nach Herstellung des Einvernehmens mit dem BMF, Planung und Bau von Hochleistungs(steil)strecken durch Verordnung der HL-AG zu übertragen,
- die Regelung der Mitwirkung der ÖBB durch einen Kooperationsvertrag ÖBB/HL-AG,
- der Kostenersatz durch den Bund für Planung und Bau der übertragenen Vorhaben sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand auf Basis eines jährlich einvernehmlich mit dem Verkehrs- und dem Finanzminister erstellten Finanzplans, wenn die Kosten nicht durch die ASFINAG zu übernehmen waren, und
- die Übergabe von Hochleistungsstrecken oder Teilen davon nach Abschluss des Baues an die ÖBB (damals noch als Teil des Bundes) zu Erhaltung und Betrieb.

Das Hochleistungsstreckengesetz 1989 wurde danach 8-mal geändert. Die wesentlichsten Punkte sind:

BGBI. Nr. 576/1989: Vor einer Verordnung zum Bau einer HL-Strecke war nunmehr ein Bundesregierungsbeschluss über das gesamtwirtschaftliche Interesse einzuholen.

BGBI. Nr. 655/1994: UVP bzw. Bürgerbeteiligungsverfahren vor Verordnung einer Trasse.

BGBI. Nr. 384/1996: Berücksichtigung der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft.

BGBI. I Nr. 81/1999: Ausdehnung des Schutzes verordneter Trassen vor Bebauung („vorläufige Trassenverordnung“). Die HL-AG durfte bei entsprechender Kostentragung nunmehr auch für Dritte planen und bauen (z.B.: Terminal Werndorf).

BGBI. I Nr. 32/2002: EURO-Einführung.

BGBI. I Nr. 112/2003: Außerstreit-Begleitgesetz (betraf primär die Enteignungsverfahren).

BGBI. I Nr. 138/2003: Verschmelzung der ÖBB Infrastruktur-Bau AG (übernehmende Gesellschaft) mit der HL-AG mit 31. Dezember 2004. Damit endete die Existenz der HL-AG – nicht jedoch ihre zukunftsweisenden Bauwerke; Aufhebung aller Übertragungsverordnungen, Einführung eines Rahmenplanes.

BGBI. I Nr. 154/2004: Regelung der „Trassengenehmigungen“ in Bescheidform, womit konzentriertere Verfahren möglich werden.

Die Finanzierung von Hochleistungsstrecken in Österreich

Vor 1989 wurden die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB noch über das „**Bundeshaushaltskapitel 79: Österreichische Bundesbahnen**“ finanziert; die ÖBB waren ein als „Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes gebildeter Wirtschaftskörper“. Jede Budgetpositionen musste jährlich mit dem Finanzministerium verhandelt werden.

Um mehrjährige Großinvestitionen finanziell sicherzustellen, war daher eine mehrjährige **außerbudgetäre Finanzierung** von Vorteil. Ende der 80-er gab es verschiedene Ideen:

- Vertreter des Verkehrsministeriums forcierten die Einrichtung einer eigenen „Eisenbahn-Hochleistungsstreckenfinanzierungs-Aktiengesellschaft“.
- Das BMF wollte keine Finanzschuld des Bundes und forcierte Bauträgergesellschaften, die ohne Bundeshaftung eine Vorfinanzierung zu leisten und - nach Übergabe der Projekte - Rechnungen mit einem Zahlungsziel von weniger als 10 Jahren zu legen (womit die verschobenen Zahlungen nicht als Bundesschulden aufgeschienen wären) gehabt hätten. „Kreative“ Budgetpolitik war schon ein Anliegen, bevor es die Maastricht-Regelungen gab.
- Teile der ÖBB wollten statt neuer Gesellschaften die Herstellung und Finanzierung der Investitionen unter Einbindung externer Leistungen selbst vornehmen.

Umgesetzt wurde der außerbudgetäre Finanzierungsteil aber zunächst mit der ASFINAG.

ASFINAG-Finanzierungsprogramm für den Bahnausbau:

Das erste diesbezügliche Programm wurde gleichzeitig mit dem HIG am 1. März 1989 beschlossen (BGBl. Nr. 136/1989) und umfasste nunmehr Finanzierungsbeiträge der ASFINAG auch für die Eisenbahnhochleistungsstrecken

- Wien Salzburg, Abschnitt St. Pölten – Attnang/Puchheim,
- Wien Spielfeld, Neubau Semmeringtunnel und
- Schoberpass-Ennstal-Strecke zwischen St. Michael – Bischofshofen

an die ÖBB und die HL-AG bis zu einer Höhe von maximal ATS 10 Mrd.

Dem ersten ASFINAG-Finanzierungsprogramm für den Bahnausbau folgte 1991 ein zweites (BGBl. Nr. 419/1991) mit einem auf ATS 23 Mrd. aufgestockten Finanzierungsrahmen für folgende Erweiterungen:

- Wien – Salzburg inkl. Lainzer Tunnel
- Wien – Spielfeld, Neubau Semmering-Basistunnel
- Passau bzw. Bischofshofen - Spielfeld-Straß einschl. Traun - Marchtrenk sowie Bruck a.d.M. - St. Michael
- Tauernstrecke Salzburg – Rosenbach, Schwarzach/St. Veith – Spittal an der Drau
- Brennerachse, Umfahrung Innsbruck und Kufstein – Fritzens/Wattens
- Innsbruck – Staatsgrenze bei Feldkirch, St. Jakob – St. Anton
- Wien – Pottendorf – Wiener Neustadt
- Wien – Staatsgrenze bei Nickelsdorf

Damit wuchs die Projektliste schneller als der ASFINAG-Finanzierungsrahmen.

Die ASFINAG-Novelle aus 1991 räumte überdies der ASFINAG die Möglichkeit der Mauteinhebung („Benutzungsentgelten“) ein.

Bundesbahngesetz 1992:

Zur Entpolitisierung der ÖBB wollte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima (Verkehrsminister 1992-1996) eine **Ausgliederung der ÖBB aus dem Bundesbudget** mit einer wirtschaftlich eigenständigen Firma. Er setzte dazu 1992 vier Arbeitsgruppen aus den verschiedensten Wirtschaftsbereichen zur ÖBB-Reform ein („Künftige Stellung der Bahn“, „Organisation“, „Finanzierung“, „Dienst und Pensionsrecht“).

Im gleichen Jahr noch legte er einen Entwurf für ein Bundesbahngesetz vor, das einen selbständigen Wirtschaftskörper ÖBB als Kapitalgesellschaft (Gesellschaft sui generis) begründete. Das Parlament beschloss dann auch dieses Bundesbahngesetz 1992 – **BBG 1992** (BGBl. Nr. 825/1992). Darin war unter anderem auch die organisatorische Trennung von Absatz und Infrastruktur (innerhalb eines Unternehmens) mit jeweils eigenen Rechenkreisen vorgesehen. Die Tarifverordnung, Nahverkehrsverordnung und Nebenbahnverordnung traten außer Kraft; die ÖBB erhielten selbst die Tarifhoheit; betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigte Nah- oder Regionalverkehre mussten künftig bei den ÖBB vertraglich bestellt und bezahlt werden. Der Absatz musste für die Benutzung der Infrastruktur ein Benutzungsentgelt (Schienenmaut) entrichten. Der Bund hatte gem. § 2 die Kosten für Ausbau und Bereitstellung jener Eisenbahninfrastruktur zu bezahlen, die zur Erfüllung des Betriebszweckes notwendig waren, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden konnten; da auch die Straßenkosten (ausgenommen Mauten) durch die öffentliche Hand getragen werden, war dies ein Versuch der Gleichstellung.

Nach Fertigstellung der ersten Projekte 1994 war 1995 für die HL-AG der ASFINAG-Rahmen fast erschöpft und für 1996 keine Budgetfinanzierung in Aussicht. Es drohte das vorzeitige Ende des Hochleistungsprogrammes, ehe die großen Bauvorhaben begonnen hatten.

SCHIG-Finanzierungsmodell:

Verkehrsminister Klima und Finanzminister Staribacher setzten daher am 4. Mai 1995 eine weitere Arbeitsgruppe mit Top-Managern aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen ein, um ein Konzept zur Finanzierung der Investitionen entwickeln zu lassen. Es wurde am 18. August 1995 vorgestellt und berücksichtigte erstmals auch den Kapital(rück)fluss an den Bundeshaushalt (Einnahmen aus Steuern und Abgaben sowie ersparte Transferzahlungen), welcher durch Infrastrukturinvestitionen generiert wird. Es wurde angenommen, dass durchschnittlich **60% der Eisenbahninfrastrukturinvestitionen durch Steuern, Abgaben und ersparte Transferzahlungen an den Bund (zurück)fließen**. Spätere Neuberechnungen durch das Institut für Höhere Studien (IHS) um 2000 ergaben – in Abhängigkeit von der Wirtschaftssituation und dem anderen Investitionsniveau - teilweise sogar noch wesentlich höhere Geldflüsse an den öffentlichen Haushalt. Diese Erträge des Bundes sollten nicht im allgemeinen Budget verschwinden sondern zur Refinanzierung der Schieneninfrastruktur beitragen. Als Drehscheibe dafür sollte eine Finanzierungsgesellschaft für die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB, HL-AG und BEG geschaffen werden. Sie sollte von Infrastrukturbenutzungsentgelten, Konzessionsvergabeerlösen, Kostenbeiträgen Dritter und Kostenzuschüssen aus dem beschriebenen Geld(rück)fluss gespeist werden sowie zur Überbrückung Kredite mit Bundesgarantien aufnehmen; ferner sollte sie als Makler und Koordinator für die Vermarktung der Fahrplantrassen auftreten und die wirtschaftlichsten Konzessionäre für spezielle Streckenabschnitte auswählen helfen. Für ausgewählte Strecken sollten auch private Konzessionäre (nach Ausschreibungen) gesucht werden.

Als Teil des Strukturanpassungsgesetzes 1996 wurde vom Parlament das **Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz – SCHIG** (BGBl. Nr. 201/1996 Artikel 94) beschlossen. Gleichzeitig wurde auch das Bundesbahngesetz geändert (BGBl. Nr. 201/1996 Artikel 93): Infrastrukturvorhaben der ÖBB benötigten dann (wie die der HL-AG und der BEG) Übertragungsverordnungen des Verkehrsministers.

Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG mbH) finanzierte die per Verordnung übertragenen Infrastrukturinvestitionen der ÖBB, der HL-AG und der BEG und

erhielt dafür das Schieneninfrastruktur-Benutzungsentgelt, womit sie die Kredite für 40 % der Investitionen zu refinanzieren hatte; die fehlenden 60 % und die Finanzierungskosten bildeten Forderungen der SCHIG mbH gegen die Republik Österreich. Um Schulden zu vermeiden, stand in den ersten Gesetzesentwürfen noch „Zahlungen der Republik“ statt der vom BMF gewünschten Formulierung „Forderungen gegenüber der Republik“.

Ergänzende **Konzessionsmodelle** gab es zunächst nur im Ansatz (z.B: Terminal Werndorf), nachdem beispielweise die Konzessionsmodelle „Semmering-Basistunnel“ oder „Neue Preßburger Bahn“ nicht zustande kamen.

Ab 1998 mussten die SCHIG mbH und die anderen Bundesgesellschaften auf Wunsch des BMF ihre Kredite durch die sogenannte „**Rechtsträgerfinanzierung**“ im Wege der Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) aufnehmen, um Finanzierungskosten zu sparen; dadurch hatte die SCHIG mbH nicht nur Forderungen (aus 60 % der finanzierten Investitionen und den Finanzierungskosten) sondern auch Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund. Der Nachteil war, dass dieser Teil der SCHIG-Schulden auch den **Maastricht-Schulden** der Republik Österreich zugerechnet wurden.

Bis zur Verschmelzung mit der ÖBB-Infrastruktur-Bau AG (1.1.2005) hatte die SCHIG mbH Investitionen der ÖBB, der HL-AG und der BEG in der Höhe von ca. 7 Mrd. EURO finanziert.

Ergänzend anzumerken ist, dass auch die ÖBB aus dem Titel des oben genannten § 2 des BBG 1992 Forderungen an den Bund hatten, da dieser seine Zahlungen teilweise schuldig blieb (Ende 2003 waren es ca. 1,9 Mrd. EURO; 2004 kamen ca. 1 Mrd. EURO hinzu).

Bundesbahnstrukturgesetz 2003:

Mit dem **Bundesbahnstrukturgesetz 2003** befreite sich die Republik Österreich von Forderungen der SCHIG mbH und zunächst auch der ÖBB gegenüber dem Bund:

- Der Bund verzichtete seinerseits auf Forderungen gegenüber der SCHIG in der Höhe von 3,2 Mrd. EURO (sogenannte „Teilentschuldung der SCHIG“) und auf Forderungen gegenüber den ÖBB in der Höhe von 2,9 Mrd. EURO (das entspricht den Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber den ÖBB aus dem § 2 des BBG von 1,9+1 Mrd. EURO).
- Mit 1. Jänner 2005 musste die ÖBB Infrastruktur-Bau Aktiengesellschaft in die Rechtsstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (aus 60 % der finanzierten Investitionen und der Finanzierungskosten) eintreten. D.h. die ÖBB Infrastruktur-Bau AG „erbte“ die Schulden des Bundes bei der SCHIG mbH (Auf Grund des Eintritts in die „Rechtsstellung des Bundes“).
- Die nach der Abspaltung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verbleibende Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH wurde mit Ablauf des 31. Dezember 2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB Infrastruktur-Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen. D.h. die ÖBB Infrastruktur-Bau AG „erbte“ auch die über die 3,2 Mrd. EURO Schuldennachlass hinausgehenden Schulden der SCHIG mbH (als Rechtsnachfolger durch die Verschmelzung). Die Forderungen der SCHIG mbH gegenüber den ÖBB Infrastruktur-Bau AG (vormals gegenüber dem Bund) wurden zu Forderungen der ÖBB Infrastruktur-Bau AG gegenüber der ÖBB Infrastruktur-Bau AG also gegen sich selbst, womit sie verschwanden.

Die (Teil)„Entschuldung“ der ÖBB (2,9 Mrd. EURO) entsprach also lediglich einem Begleichen von Schulden, die der Bund bei den ÖBB hatte. Die (Teil)„Entschuldung“ der SCHIG (3,2 Mrd. EURO) entsprach ebenso lediglich einem Begleichen eines Teils der Schulden, die der Bund bei der SCHIG mbH hatte; dafür mussten die ÖBB die Rechtsnachfolge der SCHIG mbH (somit auch für deren Restschulden) antreten mit einer speziell konstruierten „Forderungsabschreibung“.

Gleichzeitig mit der HL-AG endete auch die Finanzierungsgesellschaft für Investitionen in die Bahn-Infrastruktur (SCHIG mbH). Eine 2005 neu gegründete Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (ebenfalls SCHIG mbH abgekürzt) übernahm die Kontrollaufgaben der alten SCHIG mbH und erhielt weitere Aufgaben (z.B. Zuweisungsstelle und Benannte Stelle) übertragen, von denen die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen seit 2010 zu den finanziell wichtigsten zählt.

2005 erfolgte auch die Aufnahme der Projekte der HL-AG, der BEG und der ÖBB in den 6-jährigen **Rahmenplan** der ÖBB Infrastruktur-Bau AG. Die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen erfolgt seither durch **ÖBB-Verschuldung mit Bundeshaftung**. Der Bund leistet zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur **vertraglich vereinbarte Zuschüsse** (6-Jahresverträge, jährlich rollierend fortgeschrieben).

Gemäß Bundesbahngesetz hat der Bund, dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.

Für den Ausbau des Transeuropäischen Netzes erhielt Österreich überdies bis 2006 ca. ¼ Mrd. EURO an **TEN-Zuschüssen von der EU** und rechnet mit weiteren Mitteln.

Die Hochleistungsstrecken in Österreich und ihr internationaler Rahmen

Von Anfang an wählte man in Österreich nicht den Begriff der „Hochgeschwindigkeit“ sondern den Begriff von Hochleistungsstrecken, welche für den Mischverkehr, also für Personennah-, -fern- und Güterverkehr höhere Leistungen ermöglichen.

Die Festlegung des **Hochleistungsstreckennetzes in Österreich** erfolgte zwischen 1989 und 1997 durch 4 Verordnungen der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken und einer Änderung dazu:

1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 370/1989

- St. Pölten – Attnang/Puchheim
- Volders/Baumkirchen – Gärberbach (Umfahrung Innsbruck)
- Landeck – Bludenz
- Salzburg – Schwarzach/St. Veith – Villach – Staatsgrenze bei Rosenbach
- Gloggnitz – Mürzzuschlag
- Wien – Pottendorf – Wiener Neustadt
- St. Michael - Bischofshofen

2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 675/1989

- Raum Wien – St. Pölten
- Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg
- Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner

- Innsbruck – Landeck
- Bludenz – Staatsgrenze bei Feldkirch
- Villach – Staatsgrenze bei Thörl-Maglern
- Raum Wien – Baden – Gloggnitz
- Müzzzuschlag – Bruck an der Mur – Graz (einschl. Güterterminal) – Staatsgrenze bei Spielfeld-Straß
- Wien – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
- Bruck an der Mur – St. Michael
- Selzthal – Linz
- Traun – Marchtrenk
- Wels - Passau

3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994

- Salzburg – Wörgl
- St. Michael – Klagenfurt – Villach
- Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien
- Wien – Staatsgrenze bei Bernhardsthal
- Parndorf – Staatsgrenze bei Kittsee

4. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. II Nr. 273/1997

- Raum Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf
- Neumarkt/Kallham – Staatsgrenze bei Braunau am Inn
- Linz – Staatsgrenze bei Summerau
- Raum Tulln – Staatsgrenze bei Gmünd

Änderung der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. II Nr. 397/1998

- Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf)–Pottendorf–Wiener Neustadt

Wie diese Hochleistungsstrecken auszugestaltet sind, ist in den "Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen - Hochleistungsstrecken" (erstmalig 1990 vom Verkehrsministerium genehmigt und seither überarbeitet) festgeschrieben.

Das Hochleistungsstreckennetz bildet den ca. 2.500 km langen und gleichzeitig leistungsfähigsten Kern des nunmehr von den ÖBB definierten Zielnetzes 2025+ und ist fast deckungsgleich mit dem **international hochrangigen Eisenbahnnetz** in Österreich.

Das Hochleistungsstreckennetz von Österreich deckt die meisten umfassenden internationalen Eisenbahnnetzverträge Österreichs ab.

Internationale Übereinkommen:

AGC (Accord Européen sur le Grandes Lignes Internationales de Chemin de Fer):

Unmittelbar nach dem Beschluss des HIG in Österreich trat am 27. April 1989 das von der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) in Genf ausgearbeitete und am 31. Mai 1985 zur Unterzeichnung aufgelegte **Europäische Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs** (AGC) in Kraft. Die Österreichische Bundesregierung genehmigte dieses Übereinkommen 1998; der Nationalrat beschloss es 2001 einstimmig (BGBl. III Nr. 147/2002).

Ziel dieses Übereinkommens ist „die Schaffung eines leistungsfähigen homogenen europäischen Schienennetzes als Voraussetzung dafür, den Eisenbahnverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu machen. Zu diesem Zweck definiert das AGC ein Netz von international bedeutsamen Eisenbahnlinien sowie die auf diesen Strecken anzuwendenden Infrastrukturparameter. Die im AGC festgelegten Strecken sollen gemäß

den angegebenen Infrastrukturanforderungen ausgebaut werden, soweit dies in den nationalen Entwicklungsplänen vorgesehen ist.“

Folgende Strecken Österreichs sind im AGC genannt:

- E 43 (Freilassing–) Salzburg
- E 45 (München–) Kufstein–Wörgl–Innsbruck (–Brennero)
- E 451 (Nürnberg–Passau–) Wels
- E 55 Linz–Salzburg–Schwarzach–St. Veit–Villach–Arnoldstein (–Tarvisio)
- E 551 (Horní Dvoriště–) Summerau–Linz–Selzthal–St. Michael
- E 65 (Breclav–) Bernhardsthal–Wien–Semmering–Bruck a. d. Mur–Klagenfurt–Villach–Rosenbach (– Jesenice)
- E 67 Bruck a. d. Mur–Graz–Spielfeld–Straß (–Sentilj)
- E50 (Buchs-)Innsbruck – Wörgl – Kufstein (-Rosenheim – Freilassing)/Schwarzach St. Veith – Salzburg – Linz – Wien – (-Hegyeshalom)
- E 502 Bischofshofen–Selzthal

AGTC (Accord Général sur le Transport Combiné):

Am 1. Februar 1991 wurde das Europäische **Übereinkommen über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs und damit verbundene Einrichtungen** (AGTC) von Österreich unterzeichnet und zwei Jahre später am 17. Juni 1993 vom Parlament einstimmig angenommen (BGBl. Nr. 672/1993).

Es bildet den rechtlichen Rahmen für einen international koordinierten Plan eines Netzes für den kombinierten Verkehr.

Darin sind fast die gleichen Strecken wie beim AGC genannt, lediglich Bischofshofen – Selzthal fehlt im AGTC und Wien – Ebenfurt (- Sopron) wurde zusätzlich in das AGTC aufgenommen.

TER (Trans European Railway):

Das **Kooperationsabkommen über die Transeuropäischen Eisenbahnen** (TER) der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) wurde 1988 angeregt und 1990 eingerichtet. Österreich trat 1995 bei (BGBl. Nr. 776/1995) und verlängerte 2000 das Abkommen (BGBl. III Nr. 195/2000).

TER konzentriert sich vornehmlich auf Mittel-, Ost- und Südosteuropa akkordiert mit den Paneuropäischen Übereinkommen. Das TER-Netz soll mittelfristig an die Standards des AGC herangeführt werden. Österreich nimmt nur am TER-Treuhandfonds teil.

Paneuropäische Korridore

Die Paneuropäischen Korridore wurden auf den Verkehrsministerkonferenzen in Kreta 1994 und Helsinki 1997 beschlossen. Österreich ist durch die Korridore

IV: Dresden - Prag – Brno – Wien – Bratislava - Budapest –Sofia – Istanbul,

VII: Deutschland – Österreich – Slowakei – Ungarn – Bulgarien – Rumänien – Ukraine,

X: Salzburg – Villach – Zagreb / Graz – Zagreb – Griechenland

direkt betroffen.

Transitvertrag und EU-Beitrittsvertrag

Der Transitvertrag wurde nach jahrelangem Tauziehen zwischen Österreich und der EU im Jahr 1992 abgeschlossen. Mit dem EU-Beitritt Österreichs 1995 wurde er in den Beitrittsvertrag übernommen und lief 2003 aus. Er sah unter Anderem Kapazitätserweiterungen auf den 5 großen Schienenachsen

- Donau-Achse,
- Pontebbana-Achse,
- Pyhrn/Schober-Achse,
- Tauern-Achse und
- Brenner-Achse

vor. Diese 5 Achsen wurden auch in die Liste der TEN-Achsen der EU aufgenommen.

TEN (Trans-European Networks)

Es ist die Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen ein Grundanliegen der EU, wozu auch die Erreichbarkeit der EU-Gebiete zählt. Die EU will im Rahmen eines Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen realisieren. Dies führte zum **Transeuropäischen Netzwerk (TEN)**.

Das ursprüngliche Schienen-TEN-Netz der EU war in Österreich weitgehend mit dem HL-Netz ident. In Folge der breiten Mittelstreuung und geringen Fortschritte bei der Realisierung des TEN versuchte die EU, bereits 2001 auf Basis des Weißbuches zur EU-Verkehrspolitik Prioritäten für das TEN-Netz zu schaffen. Mit den 2004 geänderten Leitlinien konnte Österreich einen höheren Anteil an den prioritären Projekten erreichen:

- Eisenbahnachse Berlin – Palermo: Berlin – München - Kufstein - Brennerbasistunnel – Verona – Palermo
- Magistrale für Europa: Paris – München – Salzburg – Wien – Bratislava/Budapest
- Eisenbahnachse Athen – Nürnberg/Dresden: Athen – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg/Dresden
- Eisenbahnachse Danzig – Wien: Danzig – Warschau – Brünn/Bratislava – Wien
- Autobahnachse Danzig – Wien: Danzig – Warschau – Brünn/Bratislava – Wien
- Multimodale Achse Salzburg – Nis: Salzburg – Ljubljana – Zagreb/Budapest – Belgrad – Nis

Diese Prioritäten laufen durch weitere Entwicklungen.

Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG)

Auf Basis des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG) 1989 wurde am 3. April 1989 die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG) zu 100% im Besitz des Bundes gegründet. Die **Sinnhaftigkeit einer eigenen Planungs- und Errichtungsgesellschaft** wurde immer wieder diskutiert.

Diese Konkurrenzsituation führte aber zu einem gesunden Wettbewerb zwischen diesen Organisationseinheiten, der die Innovationsfreudigkeit und den Ehrgeiz, die Projekte schneller und kostengünstiger abzuwickeln, belebte. Die Verkehrsminister hatten eine Wahlmöglichkeit für wirtschaftliche Projektübertragungen. Eine schlanke und schlagkräftige Organisationsstruktur für die Projekte war eines der Motive für eine eigene Planungs- und Errichtungsgesellschaft. Die meisten Kosten waren Projektkosten und wären auch in der

Baudirektion der ÖBB angefallen, wobei dort historische Overheads mitgeschleppt werden mussten, welche bei der HL-AG entfielen.

Allerdings hatten die ÖBB die Kosten für ihre Projektvorgaben gemäß Kooperationsvertrag nicht selbst zu tragen, was auf ihre Projekt(detail)wünsche keinen Spardruck ausübte.

Das wichtigste Argument war und ist jedoch die **Unabhängigkeit einer Projektgesellschaft von Tagesgeschäften und kurzfristigen Bilanznöten eines Verkehrsunternehmens**, so dass eine ungeteilte Konzentration auf die Lösung langfristig strategischer Infrastrukturprojekte, welche vom Verkehrsminister verordnet wurden, erfolgen konnte, was bei der HL-AG zu einer klaren und transparenten Projektumsetzung führte - frei von Versuchungen, Mittel für Investitionen zum Stopfen kurzfristiger Budgetlöcher umzuwidmen. Zumindest bis zum Jahr 2000 wurde von der Bundespolitik in laufende Projekte der HL-AG auch nicht eingegriffen.

Im Gegensatz zu den ÖBB, welche bis 1995 keine Übertragungsverordnungen des Verkehrsministers für ihre Infrastrukturinvestitionen benötigte, konnte die HL-AG nur tätig werden, wenn ihr ein Planungs- oder Bauvorhaben durch Verordnung übertragen wurde.

Ab 1989 lag für die der HL-AG übertragenen Projekte und ab 1996 für alle Bahnprojekte die (in der Regel langfristige) strategische Verantwortung für Neubauplanungen für die Eisenbahninfrastruktur nicht beim Verkehrsunternehmen sondern beim/bei der VerkehrsministerIn und für Neubauten darüber hinaus auch bei der gesamten Bundesregierung. Das gleiche Prinzip kommt im Straßenbau insofern noch zur Anwendung, als dort die Verkehrspolitik mittels der ASFINAG und Errichtungsgesellschaften den Straßenbau strategisch steuert und nicht einzelne Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 ging bei der Schiene die Verantwortung für die strategische Infrastrukturplanung an die ÖBB zurück, wobei die VerkehrsministerInnen weiterhin eine Zustimmungskompetenz für die Rahmenpläne hatten.

Die Organisation der HL-AG war auf die Planung und Errichtung von Hochleistungsstrecken fokussiert. Dazu hatte sie eine strikte Projektorganisation mit kurzen Entscheidungswegen.

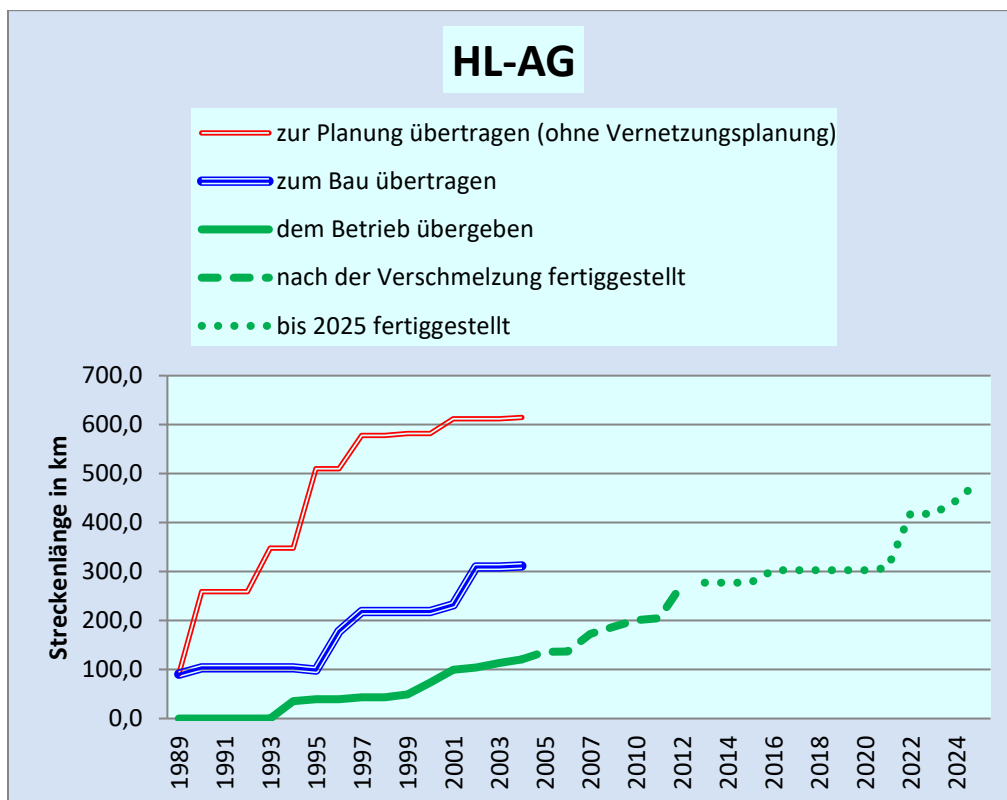


Die Projektleitungen hatten für ihre Projekte das Projektmanagement durchzuführen. Die Fachfunktionen waren in den Projektteams integriert; sie bildeten einen fachlicher Ressourcenpool, waren vielfach nur mit einem Mitarbeiter und ggf. in Personalunion mit weiteren Funktionen besetzt und hatten die Verantwortung für die Fachkoordination und den fachlichen Level gemäß dem jeweiligen Stand der Technik. Die Administration hatte die Projektleitungen von Verwaltungsaufgaben so weit als möglich zu befreien. Die begleitende Kontrolle diente zur Sicherung des wirtschaftlichen Projekterfolges.

Die Organisation der HL-AG wurde 2001 auch entsprechend der Forderungen der ÖNORM EN ISO 9001:2000 zertifiziert.

Die HL-AG tätigte ab Beginn der Planungen 1989 bis Ende 2004 ca. ½ Mrd. EURO an Investitionen in die Schieneninfrastruktur Österreichs.

Ihr wurden ca. 615 km Streckenlänge zur Planung übertragen und davon ca. 312 km auch zum Bau.



Die HL-AG konnte selbst bis 2004 ca. 121 km dem Betrieb übergeben. Über 150 km überwiegend nach von der HL-AG baureif vorbereitete Projekte wurden danach bis 2012 nach der Verschmelzung mit der ÖBB Infrastruktur –Bau AG fertiggestellt.

Mehr als 210 km werden vsl. noch bis 2025 dem Betrieb übergeben. Die im Jahr 2025 fehlenden ca. 120 km auf die zur Planung übertragene Streckenlänge bilden im Wesentlichen den Abschnitt Seekirchen -Attnang/Puchheim und die Projekte Klagenfurt - Villach sowie die Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn.

Nachdem mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 die Verschmelzung der HL-AG mit der „Rest“-ÖBB (nach deren Aufspaltung auf viele Teilgesellschaften) zur ÖBB Infrastruktur-Bau AG beschlossen worden war (BGBl. I Nr. 138/2003), endete mit dem Jahr 2004 die

Geschichte der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG). Ihre Bauwerke werden jedoch noch für viele Jahrzehnte die Basis für die weitere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Österreich bilden.

Brenner-Sondergesellschaften (BEG und BBT)

Der Gründung einer eigenen Projektgesellschaft „**Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mbH**“ (**BEG**) im Jahr 1995 gingen zähe Verhandlungen des Landes Tirol mit dem Verkehrsminister im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt voran. Schließlich stimmte der Bund einer eigenen Projektgesellschaft für die Brenner-Achse mit Sitz in Innsbruck zu (BGBl. Nr. 502/1995). Gründungshelfer als Kurzzeitgesellschafter war der Autor dieser Zeilen, der somit eine Eisenbahngesellschaft mit seinem Namen gründen konnte.

Die BEG hatte eine 2-gleisige Neubaustrecke durch das Unterinntal von Kufstein bis zum Raum Innsbruck und zunächst im Rahmen einer **europäischen Wirtschaftsvereinigung** (EWIV) den Brenner-Basistunnel zu planen. Für den Abschnitt Kundl/ Radfeld – Baumkirchen (der vsl. 2012 dem Betrieb übergeben wird) erhielt sie die Bauübertragung.

Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wurde die Brenner Eisenbahn Gesellschaft (BEG) 2005 als Tochter der ÖBB Infrastruktur-Bau AG in den ÖBB-Konzern eingegliedert, doch wurde mit dem Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft" (BBT AG – Gesetz, BGBl. I Nr. 87/2004) eine weitere Ausnahmeregelung für Tirol erteilt.

An der **Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft (BBT AG)** waren ursprünglich Bund und Land Tirol zu je zur Hälfte beteiligt. Zwischenzeitig ist die BBT AG gemeinsam mit dem italienischen Gegenstück zu einer **Europäischen Aktiengesellschaft „Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE“** verschmolzen, wobei die österreichischen Anteile die nunmehrige ÖBB Infrastruktur AG hält. Diese Gesellschaft führt nunmehr die von der BEG begonnen Vorarbeiten für einen Brenner-Basistunnel fort.

Projekte des Hochleistungsstrecken-Netzes

HL-AG: Folgende Projekte wurden durch Verordnungen des/der VerkehrsministerIn an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (**HL-Ü-VO**) übertragen (bei Übertragungen zum Bau wurde für die einzelnen Projekte oder für Gruppen von Projekten in der Regel auch ein Kostenrahmen und ein Bauzeitrahmen festgelegt):

| Verordnung | zur Planung übertragen | zum Bau übertragen | aktueller Stand der zum Bau übertragenen Abschnitte |
|--|---|--------------------------------|--|
| HL-Ü-VO BGBl. Nr: 405/1989 (Streicher) | Vernetzungsplanung | | laufend |
| | | Umfahrung Innsbruck | 1994 in Betrieb |
| | | Breitenschützing-Schwanenstadt | 1997 in Betrieb |
| | | Umfahrung Lambach | 1995 in Betrieb |
| | | Haag – St. Valentin | 2001 in Betrieb |
| | | Krummfußbaum – Säusenstein | 1994 in Betrieb |
| | | Umfahrung Melk | 2000 in Betrieb |
| | | St. Pölten - Prinzersdorf | 2000 in Betrieb |
| | Gloggnitz – Mürzzuschlag (Semmeringbasistunnel) | | 1994 1.Baubescheid; 2005 Antrag auf Naturschutzverfahren zurückgezogen; 2011 2.Baubescheid |

| | | | |
|--|---|--|---|
| | St. Jakob - St. Anton | | Übertragung mit BGBl. Nr.597/1995 zurückgenommen |
| HL-Ü-VO BGBl. Nr. 107/1990 (Streicher) | Marchtrenk – Traun | | |
| | Attnang/Puchheim – Salzburg | | |
| | Wien – St. Pölten | | |
| | Verbindung Westbahn – Südbahn (Lainzer Tunnel) | | |
| HL-Ü-VO BGBl. Nr. 539/1990 (Streicher) | | Marchtrenk – Traun | 1994 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. Nr. 535/1993 (Klima) | möglichst 4-gleisiger Ausbau St. Pölten – Wels | | Die 4-gleisige Westbahn St. Pölten – Wels ist überwiegend bereits bis 2001 in Betrieb gegangen; der letzte Abschnitt Linz-Wels geht vsl. erst 2025 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. Nr.597/1995 (Klima) | Graz- Koralmtunnel – Klagenfurt | | Die gesamte Koralmbahn geht vsl. 2022 in Betrieb |
| | St. Jakob - St. Anton an ÖBB abgetreten | | 2000 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. Nr. 450/1996 (Scholten) | | Umfahrung Loosdorf | 2000 in Betrieb |
| | | St. Peter–Seitenstetten | 2001 in Betrieb |
| | | Sarling–Ybbs | 1999 in Betrieb |
| | | Umbau Bahnhof Pöchlarn | 2002 in Betrieb |
| | | Umbau Bahnhof St. Valentin | 2002 in Betrieb |
| | | Prinzersdorf – Gr. Sierning | 2001 in Betrieb |
| | | Aschbach–Krenstetten | 2003 in Betrieb |
| | | Knoten Rohr – Knoten Wagram (GZU St. Pölten) | vsl. 2016 in Betrieb |
| | | Verbindung West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) | Verknüpfungen West+Weichenhalle 2008 und Süd 2006 in Betrieb; Verbindungstunnel vsl.2012 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 338/1997 (Einem) | Klagenfurt – Raum Villach | LV Kottlingburgstall | 1999 in Betrieb |
| | Verbindung Koralmbahn zur Grazer Ostbahn | Umfahrung Enns | 2007 in Betrieb |
| | Infrastr. Terminal Werndorf | Infrastr. Terminal Werndorf | 2003 in Betrieb |
| | | 2-gl.Graz Puntigam - Werndorf | 2007 in Betrieb |
| | | Althofen/Drau – Klagenfurt 1.Stufe | 2005 Klagenfurt – Pirk in Betrieb 2007 Pirk – Althofen in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 307/1999 (Einem) | Lambach - Breitenschützing | Bahnstromübertragungsleitung + Unterwerk Graz – Werndorf | in Bau |
| Damit war 1999 die Übertragung von Planungen an die HL-AG praktisch abgeschlossen. Die darauf folgende Regierungskonstellation brachte das bisher stabile Übertragungsverordnungssystem dahingehend ins Wanken, als bereits übertragene Vorhaben zurückgenommen wurden, um später dann wieder in Teilen oder zur Gänze rückübertragen zu werden. Damit sank die Planungssicherheit auf das Niveau von vor 1989, wo die Politik jederzeit in laufende Projekte eingreifen konnte, zurück. Weitere Übertragungen wurden zumeist nur mehr partiell erteilt. | | | |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 306/2001 (Forstinger) | Feldkirchen – Althofen: Einschränkung der Planungen „bis zur Trassenverordnung“ | Graz Hauptbahnhof – Graz Puntigam (1. Stufe) | 2005 bahnbetriebliche Fertigstellung; 2006 Gesamtfertigstellung Nahverkehrsknoten Don Bosco; vsl. 2016 HBf. Graz |
| | Verbindung Koralmbahn zur Grazer Ostbahn: Einschränkung der Planungen | Graz Puntigam – Werndorf: Einschränkung des Baues auf Graz Puntigam – Terminal | 2007 in Betrieb |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | „bis zum Abschluss Korridorauswahl“ | Werndorf | |
| | Attnang/Puchheim – Salzburg: Einschränkung der Planungen „bis zur Trassenverordnung“ | Asten - Linz Kleinmünchen | 2007 in Teilbetrieb 2011 Rest |
| | Klagenfurt – Raum Villach: Einschränkung „bis zur Trassenverordnung“ | Knoten Rohr – Knoten Wagram (Güterzugumfahrung St. Pölten): Einschränkung auf „1. Stufe“ (Knoten) | 2004 (1.Stufe) in Betrieb: 2005 St.PöltenOst |
| | Werndorf – Spielfeld, 2-gleisig | | |
| BGBl. II Nr. 488/2001 (Forstinger) | EURO-Umstellung der Kostenrahmen | | |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 150/2002 (Reichhold) | Graz- Koralmtunnel – Klagenfurt: Rücknahme der Planungseinschränkung und Erweiterung um Erkundungs- und Sondierungsmaßnahmen | Gloggnitz – Mürrzuschlag (Semmeringbasistunnel): Reduktion des Kostenrahmens (womit ein Hauptvortrieb verunmöglicht wurde) | 1994 1.Baubescheid, 2005 Antrag auf Naturschutzverfahren zurückgezogen, 2011 2.Baubescheid, vsl. 2012-24 Bau |
| | | Werndorf – Weitendorf - Wettmannstätten, 1.Stufe: 1-gleisig | 2010 in Betrieb |
| | Aich – Althofen;1. Stufe: Schleife Bleiburg | 2010 Bf. Bleiburg in Betrieb | |
| | Verbindung Koralmbahn zur Grazer Ostbahn: teilweise Rücknahme der Einschränkung aus 2001 und neue Einschränkung der Planungen „bis zur Trassenverordnung für den Gesamtabschnitt sowie bis zur Erwirkung der Baugenehmigung für den Abschnitt Flughafen Graz Thalerhof - Raaba“ | Graz Puntigam – Werndorf: Rücknahme der Einschränkung aus 2001 auf „Graz Puntigam – Bahnhof Werndorf“ | 2007 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 411/2002 (Reichhold) | | St. Andrä – Aich (1. Stufe, vorbereitende Maßnahmen) | in Bau, Teile 2010 fertiggestellt |
| | | Aich – Althofen; 2. Stufe: Aich – Mittlern inklusive Jauntalbrücke“ | vsl. 2022 in Betrieb |
| | | Wien – St. Pölten (zweigleisige Neubaustrecke inklusive Tullner Schleife); | vsl.2012 in Betrieb |
| HL-Ü-VO BGBl. II Nr. 75/2004 (Gorbach) | St. Pölten Hauptbahnhof (Bahnhofsumbau einschließlich Einbindung West - Eisbergbogen) | | 2011 in Betrieb |

BEG: Folgende Projekte wurden durch Verordnungen an die BEG (**BE-Ü-VO**) übertragen:

| | |
|--|--|
| 1. BE-ÜVO, BGBl. II Nr. 238/1996 (Scholten) | a) die umfassende Planung im Zusammenhang mit dem Bau und die Planung der Erhaltung des Hochleistungsstreckenteiles Staatsgrenze bei Kufstein – Raum Innsbruck; b) die Durchführung vorbereitender Maßnahmen zur umfassenden Planung des Baues des Hochleistungsstreckenteiles Raum Innsbruck– Staatsgrenze am Brenner. |
| 2. BE-Ü-VO, BGBl. II Nr. 335/1997 (Einem) | der Bau des Hochleistungsstreckenabschnittes Kundl/Radfeld–Baumkirchen |
| 3. BE-Ü-VO, BGBl. II Nr. 423/1999 (Einem) | Grundsatzplanung des Brenner-Basistunnels als Mitglied einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) |
| 4. BE-Ü-VO, BGBl. II Nr. 489/2001 (Forstinger) | EURO-Umstellung |
| 5. BE-Ü-VO, BGBl. II Nr. 44/2004 (Gorbach) | umfassende Planung des Baues des Brenner-Basistunnels bis zur Staatsgrenze als Mitglied einer EWIV mit detaillierter Spezifizierung |

ÖBB: Wegen Sammelbezeichnungen, wie z.B. „Keiner Achse zuordenbar“, „Vorhaben und Programme mit Netzbezug“, „Programme“, „Reinvestitionen für ...“, „Nicht planbare Sofortmaßnahmen“ u.s.w., unter denen viele Detailpositionen enthalten sind, die nicht nur

aber auch Hochleistungsstrecken betreffen, kann eine eindeutige Zuschreibung der ÖBB-Übertragungsverordnungen und Novellen (**ÖBB-Ü-VO und ÖBB-Ü-VO-Novellen**) zum HL-Netz nicht vorgenommen werden. Während die 1.ÖBB-Ü-VO aus 1996 fast nur Projekte betraf, dominierten 1997 die Kosten der „Vorhaben und Programme mit Netzbezug“ und wurden ab der 4. ÖBB-Ü-VO fast überhaupt nur mehr globale Summen (verändert durch die Novellen) verordnet.

Übersicht, welche ÖBB-Ü-VO-Novelle in welche ÖBB-Ü-VO eingegriffen haben (x):

| ÖBB-Ü-VO BGBl. II | ÖBB-Ü-VO-Novellen | | | | | | | |
|----------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| | 1. 49/1999 | 2. 202/2001 | 3. 308/2001 | 4. 487/2001 | 5. 162/2002 | 6. 12/003 | 7. 418/2003 | 8. 199/2004 |
| 1. 577/1996 | x | x | x | x | | | x | |
| 2. 23/1997 | x | | | x | | | | |
| 3. 83/1997 | x | x | x | x | | | x | x |
| 4. 339/1997 | | | | x | | | | |
| 5. 137/1998 | x | x | | x | x | | x | x |
| 6. 48/1999 | | x | | x | x | | x | x |
| 7. 1/2000 | | x | x | x | | | | |
| 8. 201/2001 | | | x | x | | | x | |
| 9. 307/2001 | | | | x | x | | | |
| 10. 161/2002 | | | | | | x | x | x |
| 11. 419/2003 | | | | | | | | |
| 12. 200/2004 | | | | | | | | |

Ende 2004 wurden alle Übertragungsverordnungen aufgehoben

(Bundesbahnstrukturgesetz 2003); die offenen Projekte finden sich überwiegend - jene der HL-AG vollständig - im sog. Rahmenplan der ÖBB weiter.

Es soll jedenfalls unbestritten bleiben, dass neben der HL-AG auch die ÖBB und die BEG wesentliche Beiträge zur Entwicklung des Hochleistungsstreckennetzes in Österreich geleistet haben und noch immer leisten – seit der Verschmelzung der Gesellschaften auch in Fortführung der von der HL-AG begonnenen Projekte.

Westbahn Wien – Salzburg:

Längs der Achse Wien - Salzburg leben ca. 1,2 Mio. Einwohner; das sind fast so viel wie an der Achse Wien – Graz – Klagenfurt. Die Westbahn ist aber wesentlich besser ausgebaut, hat auch insgesamt dichtere Zugzahlen und daher ein höheres Aufkommen.

Ursprüngliches Ziel der unter Verkehrsminister Dr. Streicher verordneten Teilabschnitte der Westbahn waren höhere Geschwindigkeiten und die Erreichung ausreichender Kantenzeiten für den Taktverkehr; freigewordenen Streckenabschnitte sollten nach ihrem Rückbau als Finanzbeitrag für die Investitionen verkauft werden. Als 2004 die ersten Projekte der HL-AG fertiggestellt waren und die hohen Kosten des Rückbaues und der Rekultivierung der alten Trassen bekannt wurden sowie der Kapazitätsbedarf an der Westbahn wuchs, setzte sich der damalige Generaldirektor der HL-AG Dr. Gustav Hammerschmid bei Verkehrsminister Mag. Klima dafür ein, die Bestandsstrecken weiter zu erhalten, um gemeinsam mit den neuen Abschnitten eine partielle Viergleisigkeit zur Kapazitätssteigerung zu erreichen. Außerdem regte er an, die „Lücken der Viergleisigkeit“ zu schließen. Dafür sprach auch das steigende Aufkommen im Personen- und Güterverkehr, das ÖBB-Generaldirektor Dr. Heinrich Übleis, verbuchte. 1995 verordnete daher Verkehrsminister Mag. Klima die **Planung**

der viergleisigen Westbahn von Wien bis Wels (Abzweigung des Passauer Astes) an die HL-AG.

Alle Abschnitte der 4-gleisigen Westbahn **Wien – Linz**, welche der HL-AG zum Bau übertragen wurden, und die Schnellfahrgeise von Ybbs-Amstetten (2002 Baubescheid; Bauübertragung erfolgte nicht mehr) sind **bis zum Jubiläumsjahr 2012** dem Betrieb übergeben; Ausnahme ist der 2. Teil der Güterzugumfahrung St. Pölten (1999 Baubescheid), wo 2001 die Bauübertragung zurückgenommen wurde (Betriebsübergabe lt. ÖBB vsl. 2016).

Die von der HL-AG errichtete Schleife Traun – Marchtrenk (1994 in Betrieb) bildet teilweise auch eine Westbahnergängungsstrecke zwischen Linz und Wels-Ost; der nur zur Planung übertragene Abschnitt **Linz – Wels** mit einer Anbindung des Flughafens soll gem. ÖBB voraussichtlich zwischen 2016 und 2025 gebaut werden; auf der schnurgeraden Bestandstrecke kann schon jetzt mindestens 200 km/h gefahren werden.

Da wesentliche Teile des Güterverkehrs in Wels Richtung Passau abzweigen, ist im Abschnitt **Wels – Salzburg** weniger die Kapazität als die fehlende Fahrzeit auf eine Taktverkehrsverkürzung wichtig. Mit Ausnahme des Abschnittes Lambach-Breitenschützing (der vsl. bis 2013 auf 200 km/h ausgebaut werden soll), wo lange Zeit Unklarheit über den Fortbestand der 2009 eingestellten Strecke Lambach – Haag am Hausruck herrschte, konnte mit der Umfahrung Lambach und der Strecke Breitenschützing – Schwanenstadt die Strecke von Wels bis Attnang/Puchheim auf einen Hochleistungsbahnstatus gebracht werden. Für den bereits 1990 zur Planung übertragenen Abschnitt Attnang/Puchheim – Salzburg stand der für den nächsten Taktzeitsprung relativ geringe notwendige Zeitgewinn im ungünstigen Verhältnis zu den hohen Kosten eines so langen Neubauabschnittes. Daher gibt es dort nur einige Bahnhofsumbauten und Planungen für einen Teilabschnitt von Neumarkt/Köstenhof nahe Steindorf bei Straßwalchen bis Salzburg.

Das ÖBB-Ertüchtigungsprogramm für die in Wels abzweigende Strecke nach **Passau** mit großer Bedeutung für den Güterverkehr zwischen Österreich, Deutschland und den großen Häfen erfolgte seit 1991 in kleinen Schritten und dauert vsl. bis 2016 an.

Südbahn Wien - Villach:

Längs der Bahnachse Wien –Graz – Klagenfurt wohnen ca. 1,3 Mio. Einwohner (das sind mehr als an der Achse Wien – St. Pölten – Linz – Salzburg). In Folge des weit schlechteren Bahnangebots wegen der Topographie der alten Strecken und des alten Ausbaustandes im Vergleich zur Westbahn ist der Modal Split für die Bahn an der Südbahn aber wesentlich geringer als an der Westbahn. Somit bieten die großen Ausbauprojekte der Südbahn Semmering-Basistunnel und Koralmbahn **große Marktchancen**.

Zwischen **Wien und Wiener Neustadt**, wo der Verkehr am dichtesten ist, bestehen die alte Südbahn, die innere Aspangbahn und die Pottendorferlinie. An der Südbahn zwischen Wien und Gloggnitz werden seit Jahrzehnten Nahverkehrsmaßnahmen (Eisenbahnkreuzungen, P&R-Anlagen, Bahnhofumbauten) getroffen. Der schleppende zweigleisige Ausbau der (inneren) Pottendorferlinie soll gem. ÖBB bis 2020 fertiggestellt werden.

Für das von den ÖBB übernommene HL-AG-Projekt **Semmering-Basistunnel** wurde 1994 der Baubescheid erteilt. Im Rechnungshofbericht „Bund 2006/02“ vom 28.02.2006 steht: „Sämtliche von der Eisenbahn–Hochleistungsstrecken–Aktiengesellschaft (HL–AG) erhobenen Rechtsmittel an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts führten zur Aufhebung

der von der Niederösterreichischen Landesregierung erlassenen naturschutzrechtlichen Bescheide. Ein diesbezüglich vom BMVIT beauftragtes Gutachten ergab, dass ‚die niederösterreichischen Behörden in fortgesetzter Rechtsbeugung Erkenntnisse von Höchstgerichten missachtet hätten‘.“ Es bestand aber die Möglichkeit, dass der Verwaltungsgerichtshof bei rechtswidriger Untätigkeit selbst einen Bescheid erlassen hätte, so dass ein Weiterbau möglich gewesen wäre. Nach einem entsprechenden Bundesregierungsbeschluss 2005 zogen die ÖBB den Antrag für das Naturschutzverfahren zurück; das alte Projekt war damit nicht mehr reaktivierbar. Ein neues längeres Projekt mit noch niedrigeren Neigungsverhältnisse und neueren Sicherheitsstandards wurde geplant; der Baubescheid wurde im Mai 2011 vom BMVIT erlassen. Der Semmering-Basistunnel-neu soll vsl. 2012 bis 2024 gebaut werden.

Das zweite große Neubauprojekt ist die **Koralmbahn Graz - Klagenfurt**, welche die HL-AG plante und weitgehend baureif machte; sie soll bis 2022 fertiggestellt werden.

Für beide Projekte gelangte das bereits für Wien - St. Pölten erfolgreich entwickelte Trassenauswahlverfahren mit dem Ephesos-Modell zur Anwendung. Es wird von einer möglichst zeitnahen Fertigstellung von Semmering-Basistunnel-neu und Koralmbahn gesprochen.

Damit ist künftig die Führung der Züge von Wien über Graz (zweitgrößte Stadt Österreichs) nach Klagenfurt und Villach (statt entweder nach Graz oder nach Klagenfurt) mit hohen Zeitersparnissen im Personenverkehr und großen Anhängelasten für den Güterverkehr möglich. Die bessere Erschließung der Wirtschaftsräume Deutschlandsbergs und Westkärntens bringt auch regionale Vorteile.

Die Planungen für eine neue **Wörtherseetrasse Klagenfurt -Villach** wurden eingestellt.

Ostbahn Wien - Nickelsdorf

Nach dem Fall des Eisernen Vorhanges 1989 erfolgte 1990-1996 die Modernisierung der Ostbahn mit einer Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Budapest unter drei Stunden. Derzeit verkehren die Railjets zwischen Wien Meidling und Budapest-Keleti pu in 2h40' - nach einer Südumrundung von Budapest. Die reine Fahrzeit von Wien Meidling nach Budapest-Deli pu würde nur 2h30' betragen.

Wien – Bratislava

Die schnurgerade direkte Strecke Stadlau - Marchegg wartet immer noch auf die Elektrifizierung. Die ÖBB planen derzeit die Elektrifizierung und den Ausbau Gänserndorf – Marchegg (Die Betriebsaufnahme ist für 2015 von den ÖBB angekündigt).

Eine Verlängerung der Flughafenschnellbahn über Wolfsthal nach Bratislava kam nicht zustande. Die Flughafenschnellbahn selbst wurde 2-gleisig ausgebaut. Eine Spange Flughafen - Götzendorf (zur Ostbahn) soll gem. ÖBB vsl. 2012 - 2015 errichtet werden.

Die dritte Verbindung über die Ostbahn von Parndorf nach Kittsee und weiter nach Petrzalka wurde zur Hochleistungsstrecke erklärt und im Auftrag von Verkehrsminister Mag. Klima auf 160 km/h ertüchtigt, elektrifiziert und 1998 in Betrieb genommen.

Nordbahn:

Auf der ältesten Dampfeisenbahnlinie Österreichs, die bis Gänserndorf 1962 und 1977 bis Bernhardsthal elektrifiziert wurde, gab es lediglich punktuelle Verbesserungen.

Pyhrn-Schober-Achse:

2004 wurde der zweigleisige Ausbau der Schoberbahn abgeschlossen. Der zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn hingegen scheint (wie bei der Tauernbahn) eine „unendliche Geschichte“ aus selektiven Teilmaßnahmenpaketen zu werden. Die Schleife Traun – Marchtrenk wurde von der HL-AG 1994 dem Betrieb übergeben.

Tauern-Bahn:

Auch der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn erfolgt bereits seit 1969 in selektiven Teilmaßnahmenpaketen ohne absehbare durchgehende Zweigleisigkeit.

Brenner-Achse:

Begründet wurde der Ausbau der Brenner-Achse primär mit der Verlagerung des Straßentransitverkehrs auf die Schiene, wobei der Straßentransit über den Brenner teilweise ein Umwegverkehr um die Schweiz ist, der bei einer Verlagerung auf die Schiene eher den kürzeren Weg durch die Schweiz als durch den Brenner wählen wird.

Der Abschnitt Kufstein – Kundl-Radfeld befindet sich erst in Planung und soll in Abstimmung mit dem Ausbau der deutschen Zulaufstrecke (wozu seitens der Deutschen Bahn bis jetzt wenig Euphorie bestand) erfolgen.

Bei Wörgl gibt es mit dem sogenannten „Beschleunigungsgleis“ bereits einen kurzen dreigleisigen Abschnitt seit Mitte der 90-er Jahre.

Der (von Tirol als unterirdisch geforderte) Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen wird nach Ankündigungen der ÖBB nach 13 Jahren Bauzeit vsl. 2012 in Betrieb gehen können.

Die Umfahrung Innsbruck von Baumkirchen nach Gärberbach mit einer Abzweigstelle für einen späteren Brenner-Basistunnel wurde bereits 1994 durch die HL-AG fertig gestellt.

Für einen Brenner-Basistunnel wird derzeit der Erkundungsstollen vorangetrieben; der eigentliche Bau wird seitens der ÖBB für vsl. 2016-2026 angekündigt.

Arlberg-Achse:

Bereits in den Jahren 1965 - 1987 erfolgte die schrittweise Inbetriebnahme des zweigleisigen Betriebes Innsbruck -Ötztal. 1988 wurde zwischen dem Land Tirol und den österreichischen Bundesbahnen ein Übereinkommen zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienung im Raum Ötztal - Landeck abgeschlossen. Es folgte ein stufenweise zweigleisiger Ausbau von Schnann bis zum Ostportal des (2-gleisigen) Arlbergtunnels mit folgenden Eröffnungen: 1995 zweigleisiger Abschnitts bei Pettneu, 1999 Zammer Tunnel, 2000 Umfahrung St. Anton (1995 von der HL-AG zur ÖBB übertragen, da nach der Fertigstellung der Umfahrung Innsbruck durch die HL-AG hier im äußersten Westen ein „Inselprojekt“ übriggeblieben wäre).

Auf der Vorarlberger Seite kam es 2003 zur Inbetriebnahme der zweigleisigen Umfahrung Langen am Arlberg – Klösterle. Bis Bludenz ist die Arlberggrampe nach wie vor eingleisig.

Derzeit konzentrieren sich die Arbeiten auf sicherheitstechnische Maßnahmen am Arlberg, auf Bahnhofverbesserungen für den Nahverkehr zwischen Bregenz und Bludenz und die Rheinbrücke bei Lustenau.

Die Strategen der Hochleistungsstrecken in Österreich

Die „strategischen Väter“ der Idee eines Hochleistungsstreckennetzes und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG waren zweifelfrei Rudolf Streicher, Hans Schmölz und Gustav Hammerschmid. Um das Hochleistungsstreckennetz in heutiger Ausprägung zu schaffen, gab es wesentliche Weiterentwicklungen der Ursprungsidee und der Rahmenbedingungen, wofür nachstehender Personenkreis die maßgeblichen strategischen Weichen stellte.

Die wesentliche strategische Festlegung des heute noch aktuellen Hochleistungsstreckennetzes geschah innerhalb der ersten 10 Jahre 1989-1999 unter den Verkehrsministern Streicher, Klima, Scholten und Einem, welche dieses Netz festlegten und zur Planung verordneten.

| Hauptakteure der strategischen Entwicklung des Hochleistungsstreckennetzes in Österreich 1989-1999 (ohne Titel) | | | | | |
|--|---|---|--------------------------------|---------------------------------------|---|
| Verkehrsminister | Bahn-SekretärIn beim VM | Bahn-SektionsleiterIn im Verkehrsministerium | ÖBB- Generaldirektor | HL-AG- Generaldirektor | BEG- GD |
| Rudolf Streicher (BMÖWV 1986-92) | Peter Klugar (bei Streicher) | Kurt Bauer | Heinrich Übleis (1987-1993) | Gustav Hammerschmid (1989-1996) | |
| Viktor Klima (BMÖWV 1992-96) | Walter Brenner (bei Streicher, Klima, Scholten) | | | | |
| Rudolf Scholten (BMWVK 1996-97) | Gabriele Lutter (bei Scholten und Einem) | Claudia Kahr | Helmut Draxler (1993-2001) | Walter Brenner (1997-2002) | Hans Linden- berger (1996- 2003) |
| Caspar Einem (BMWV 1997-2000) | | Christian Weissenburger | | | |

Nach 1999 wurde das Hochleistungsstreckennetz nicht mehr erweitert, es erfolgte im Wesentlichen die Abarbeitung der bis 1999 strategisch und teilweise danach bauplanerisch vorbereiteten Projekte; manche Bauvorhaben dauern derzeit immer noch an.

Im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung dieser Vorhaben ist insbesondere den **Projektleitern sowie den ständigen und temporären Teammitgliedern der Projekte aller Gesellschaften zu danken**, weil sie dafür technisches Know-how, psychologisches Fingerspitzengefühl als Führungskräfte und als Moderatoren mit allen Projektbeteiligten sowie der Öffentlichkeit, wirtschaftliches Verständnis für den Umgang mit anvertrauten öffentlichen Geldern und hohe Innovationskraft bei der Lösung laufend neuer Detailprobleme bewiesen haben und beweisen.

Quellen (Im Text angeführte Bundesgesetzblätter werden hier nicht mehr wiederholt.)

Hochleistungsstreckengesetz (HIG) und Novellen

Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft“ und Novellen

BBT AG – Gesetz

Bundesbahngesetz 1992 und Novellen

Strukturanpassungsgesetz 1996

Bundesbahnstrukturgesetz 2003

ASFINAG-Gesetz-Novellen für den Bahnbau

Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz – SCHIG und Novellen:

Hochleistungsstreckenverordnungen und Änderung

Übertragungsverordnungen an die HL-AG, BEG und ÖBB

Amtliche Eisenbahnstatistiken der Republik Österreich 1950 bis 2000, Wien 1951 bis 2001

A. Worm, Interministerielle Verwirrung, Profil Nr. 11/16.März 1987

R. Streicher, Das Hochleistungsnetz der ÖBB, Referat bei der Enquete „Bauen für die Zukunft“, Wien 1987

Stenographisches Protokoll der Sitzung des Nationalrates am 1. März 1989 (95/NRSITZ)

A. D. Little International, HL-Netz Österreich, Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs, Wien 1989

Engel, Von den Eisenbahnen des Reformzeitalters (1830-1848) zu den Hochleistungs-Eisenbahnen (2000) in Österreich, Arbeiten des Institutes für Eisenbahnwesen, Heft 17, TU Wien 1990

Zweites Asfinag-Finanzierungsprogramm für den Bahnausbau, BMÖWV, Wien 1991

100 Jahre Gewerkschaft der Eisenbahner, Verlag des ÖGB, Wien 1992

Europäisches Übereinkommen über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs und damit verbundene Einrichtungen (AGTC) samt Anhängen, Wien, BGBl. Nr. 672/1993

K. Spera, Verbesserung und Ausbau des Nahverkehrs S7 Wien – Bratislava, BMVIT, Forschungsarbeiten aus dem Eisenbahnwesen, Wien 1993

G. Gürtlich, Finanzierungskonzepte im Verkehr, ÖZV 3/95, Wien 1995

Private Public Partnership Finanzierung – Simulation, Österreichische Gesellschaft für Zukunftspolitik, Wien 1995

Arbeitsgruppe „Bahinfrastruktur“ (eingesetzt von Klima/Staribacher), Konzept zur „Finanzierung der Investitionen“, Wien 1995

PPP&SchIG in Österreich, Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft, Wien 1996

Stocker, Hwaletz, Rollig, Verkehr, Steirische Landesausstellung 1999, Obersteirische Druck- und Verlags GmbH, Leoben 1999

Weiterentwicklung einer verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturplanung Schiene/Straße, Infrastrukturbeitrag des BMV, Wien 1999

Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), BGBl. III Nr. 147/2002

G. Pichowetz, Die Geschichte der Nordbahnstrecke, www-bahn-austria.at, April 2001

HL-AG, ÖBB, BEG, Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen – Hochleistungsstrecken, Wien 2002

M. Sorian, Modernisierung der Schoberpass-Strecke schreitet zügig voran, APA-OTS, Wien 2002

Ausgliederungshandbuch, BMF, Wien 2003

Geschäftsberichte der HL-AG 1989 bis 2003, Wien 1990 bis 2004

Geschäftsbericht der ÖBB 2004, Wien 2005

Arbeitsgruppe Interoperabilität, Hochleistungsstrecken im Zusammenhang mit TEN-Strecken bzw. interoperablen Strecken in Österreich, Wien 2005

Staatsschuldenausschuss, Bericht über die öffentlichen Finanzen 2004, Hausdruckerei Österreichische Nationalbank, Wien 2005

H. Falschlehner, SCHIG mbH zieht positive Bilanz über die letzten Jahre, APA-OTS, Wien 2005

ÖBB-Holding, Bilanz 2005, Bilanzpressekonferenz, Wien 2006

Rechnungshof, Bericht Bund 2007_03_06, Wien 2007

K. Schneider, Verkehrliche Grundlagen und Realisierungsstand der Koralmbahn, Vortrag, Graz 2007

Transeuropäische Eisenbahnen (TER). BMVIT, Wien 2007

ALPINE Bau GmbH, Eröffnung des Projektes „Umfahrung Enns“, Salzburg 2007

E. Neuhauser, Budgetpolitik in Österreich Struktur, Entwicklung und politische Begründung des österreichischen Bundeshaushaltes in den 90er Jahren (unter besonderer Berücksichtigung des österreichischen EU-Beitritts), Magisterarbeit, Universität Wien, Wien 2008

G. Steininger, Ziele und Vorgaben der österreichischen Verkehrspolitik in den Koalitionsabkommen der Bundesregierung - ein Zeitvergleich 1945-2007, Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien, 2008

Investitionsatlas, ÖBB-Holding, Wien 2008

A. Matthä, Die ÖBB-Infrastruktur AG, IV-Präsentation, Wien 2009

B. Grossmann – E. Hauth, Infrastrukturinvestitionen: Ökonomische Bedeutung, Investitionsvolumen und Rolle des öffentlichen Sektors in Österreich, Studie im Auftrag des Staatsschuldenausschusses, Wien 2010

B. Rödel, M. Laublättner, Chronik der Arlbergbahn, www.arlbergbahn.at/chronik-03.html, 2011

D. Bures, Presseunterlagen „Klug investieren, verantwortungsvoll sparen“, www.bmvit.gv.at, Wien 2011

Die ÖBB bauen aus – Österreich wird schneller, ÖBB-CI&M Werbeagentur, Wien 2011

Paneuropäische Verkehrskorridore, www.wikipedia.org, 2011

Eisenbahndatenbank der Brenner-Managementberatung GmbH, Wiener Neustadt 2011

Zielnetz 2025+, ÖBB-Infrastruktur AG, Wien 2011

Interview mit Dr. Gustav Hammerschmid, Wien am 22.08.2011