

HL-VO Wien – Tulln an der Donau

Umweltbericht zur Einzelfallprüfung gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026.

Initiatorin gem. § 2 Abs. 1 SP-V-G:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sektion IV – Verkehr,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhalt

1 Vorschlag der Netzveränderung.....	4
1.1 Inhalt der Netzveränderung	4
1.2 Ziele, Begründung und Nutzen der Netzveränderung.....	4
2 Kontext und Rahmenbedingungen.....	6
2.1 Ausnahme von der SP-V-Pflicht	6
2.2 Inhalte und Einschränkungen	7
3 Verkehrliche Strukturen und ihre Bedeutung	9
3.1 Ausbauzustand der Strecke Wien – Tulln an der Donau	9
3.2 Verkehrliche Funktionen	10
3.2.1 Personenverkehr	11
3.2.2 Güterverkehr	13
3.3 Hochleistungsstrecken.....	13
3.4 Lage im Transeuropäischen Verkehrsnetz.....	14
4 Darstellung der Umweltauswirkungen	16
5 Grundlagen zur Gesamtbeurteilung der Netzveränderung.....	17
5.1 Nachweis des hochrangigen Charakters der Netzveränderung	17
5.2 Empfehlung der Netzveränderung	18
Abbildungsverzeichnis.....	19
Literaturverzeichnis	20
Rechtsgrundlagen	21

1 Vorschlag der Netzveränderung

1.1 Inhalt der Netzveränderung

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur schlägt in seiner Funktion als Initiator gem. § 2 Abs. 6. Zi. 1 SP-V-Gesetz vor, die bestehende Eisenbahnstrecke „Wien – Tulln an der Donau“ durch Verordnung zur Hochleistungsstrecke zu erklären.

Die Strecke Wien – Tulln an der Donau ist Teil der bestehenden Franz-Josefs-Bahn (ÖBB-Strecke 10901), die auf österreichischem Staatsgebiet zwischen dem Franz-Josefs-Bahnhof in Wien (Wien FJB) über Tulln an der Donau, Eggenburg bis zur Staatsgrenze nächst Gmünd verläuft und dort an das Bahnnetz der Tschechischen Republik anschließt.

1.2 Ziele, Begründung und Nutzen der Netzveränderung

Im HLG § 1 Abs. 1 ist festgehalten:

Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Der Vorschlag zur Erklärung der Strecke Wien – Tulln an der Donau zur Hochleistungsstrecke bildet in rechtlicher Sicht einen Lückenschluss im Hochleistungsstreckennetz, da der Bereich zwischen dem Knoten Wien und dem Raum Tulln derzeit nicht von einer Hochleistungsstrecken-Verordnung abgedeckt ist. Die Erklärung der Strecke zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Ausbaumaßnahmen oder sonstigen baulichen Maßnahmen, da die Anforderungen an Hochleistungsstrecken iSd § 1 Abs. 1 HLG bereits im Bestand erfüllt sind. Bereits geplante oder in Planung befindliche bauliche Maßnahmen entlang der Strecke (u. A. Modernisierungsmaßnahmen) sind unabhängig von der Aufnahme in das Hochleistungsstreckennetz vorgesehen.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der Strecke Wien - Tulln an der Donau um eine bestehende Strecke handelt, die bereits im aktuellen Ausbauzustand hochrangigen Charakter aufweist, handelt es sich bei ihrer Erklärung zur Hochleistungsstrecke um eine formalrechtliche Anpassung. Der Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung besteht darin, dass die faktischen Gegebenheiten rechtlich korrekt abgebildet werden.

2 Kontext und Rahmenbedingungen

2.1 Ausnahme von der SP-V-Pflicht

Deras BMIMI schlägt in seiner Funktion als Initiator gem. § 2 1 Abs. 6 Zi. 1 SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich, SP-V-G) vor, die Strecke „Wien — Tulln an der Donau“ (Franz-Josefs-Bahn) zur Hochleistungsstrecke zu erklären. Die Bundesregierung kann gem. § 1 Abs. 1 HIG (Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG)) bestehende oder geplante Eisenbahnen dann zur Hochleistungsstrecke erklären, wenn diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

In § 3 Abs. 1 SP-V-Gesetz ist festgelegt, dass für Verordnungsentwürfe, die eine geplante oder bestehende Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklären, die Notwendigkeit zur Durchführung einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) besteht.

Die Ausnahmen sind u. a. in § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz geregelt:

Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist dann nicht einer strategischen Prüfung zu unterziehen, wenn der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nach Einbeziehung der Umweltstellen und unter Berücksichtigung der in Anhang II der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30, angeführten Kriterien in Form einer Einzelfallprüfung feststellt, dass diese vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis j) angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.

Für diese Einzelfallprüfung – auch Screening genannt – wurde ein sog. Screening-Dokument erstellt, das die Anforderungen des § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz erfüllt. Dort wurde festgestellt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung geringfügig ist und keine erheblichen Auswirkungen hat. Demnach ist keine SP-V erforderlich.

2.2 Inhalte und Einschränkungen

§ 4 SP-V-Gesetz sieht auch für vorgeschlagene Netzveränderungen, für die der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Ergebnis einer Einzelfallprüfungen gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz keine Notwendigkeit zur Durchführung einer SP-V festgestellt hat, die Erstellung eines Umweltberichts vor. Dieser Umweltbericht wird aufgrund der nicht erforderlichen Durchführung einer SP-V jedoch nicht in Umfang und Qualität eines Umweltberichts im Falle einer regulären SP-V gem. § 6 SP-V-G verfasst und stellt keine Beurteilungsgrundlage für die vorgeschlagene Netzveränderung oder eine Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Gem. SP-V-Leitfaden (BMK 2023) ist dieser Bericht als „Umweltbericht light“ konzipiert, um die Umweltauswirkungen „überblicksartig darzustellen“. Bei der ggst. vorgeschlagenen Netzveränderung handelt es sich um eine Strecke, die bereits besteht und die bereits aktuell einen hochrangigen Charakter iSd § 1 Abs. 1 HfG aufweist. Umweltauswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie werden nicht erwartet. Aus diesem Grund werden zahlreiche Aspekte, die in Umweltberichten als Teil einer SP-V üblicherweise behandelt werden, nicht dargestellt, da sie nicht relevant sind bzw. bereits im Screening Dokument eingehend behandelt wurden:

- Bezug zu allgemeinen Zielen, Plänen und Programmen, maßgebliche Ziele des Umweltschutzes, Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz: Es erfolgt im vorliegenden Umweltbericht keine Auswirkungsbeurteilung und Alternativenprüfung. Ein fachliches Referenzsystem von Zielen, anhand derer die Auswirkungen der Alternativen beurteilt werden, ist nicht notwendig.
- Systemabgrenzung, methodische Festlegungen: Es erfolgt im vorliegenden Umweltbericht keine Auswirkungsbeurteilung und Alternativenprüfung. Die Darlegung von methodischen Festlegungen ist aus diesem Grund zwecklos.
- Alternativenprüfung: Eine Alternativenprüfung muss im Rahmen einer SP-V durchgeführt werden; es werden für die Erreichung der Ziele mehrere intermodale und netzübergreifende Alternativen gleichwertig betrachtet. Die ggst. vorgeschlagene Netzveränderung benötigt keine SP-V (vgl. Screening-Dokument), demnach ist keine Alternativenprüfung notwendig.
- Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung: Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung umfassen z. B. die Beschreibung von Hürden bei der Ermittlung von Daten oder von methodischen Unsicherheiten. Für die vorgeschlagene Netzveränderung liegen die Entscheidungsgrundlagen klar und widerspruchsfrei vor.
- Monitoring: Für das Monitoring sind z. B. Maßnahmen vorgesehen, die Auswirkungen überwachen, die durch eine Netzveränderung entstehen, sowie etwaige

Ausgleichmaßen vorgesehen. Bei der vorliegenden Netzveränderung ist dies aufgrund der Tatsache, dass sich durch sie nur zwar der rechtliche Status, nicht aber der Ausbauzustand der Strecke Wien – Tulln an der Donau ändert, nicht zweckmäßig.

Der vorliegende Umweltbericht dient dazu, die wesentlichen Argumente und Entscheidungsgrundlagen für die Erklärung der Strecke Wien – Tulln a. d. Donau zur Hochleistungsstrecke in Ergänzung zum Screening Dokument darzulegen.

Nachdem im Screening-Prozess festgestellt wurde, dass keine SP-V notwendig ist, werden jene Prozessschritte, die bei einer SP-V durchgeführt werden, nicht durchgeführt. Dies betrifft insbesondere das Scoping oder die Konsultationen. Die notwendigen prozessualen Schritte für das Screening gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz werden vorgenommen.

3 Verkehrliche Strukturen und ihre Bedeutung

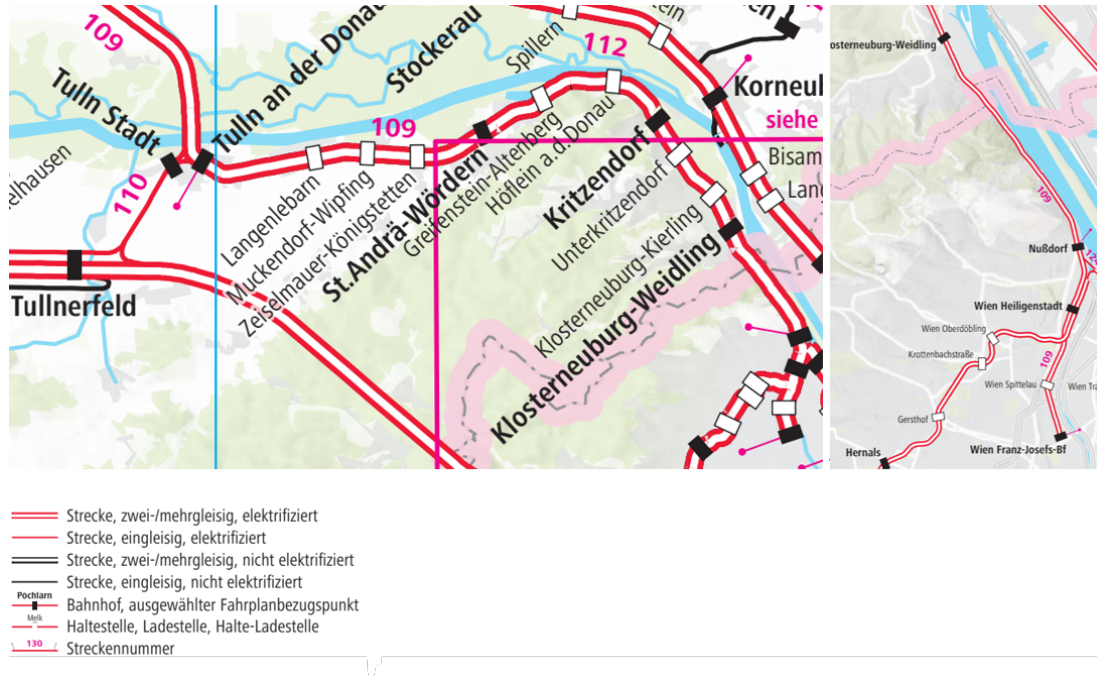
Anmerkung: der Großteil der Inhalte dieses Kapitels wurde dem Screening-Dokument entnommen und redaktionell angepasst.

3.1 Ausbauzustand der Strecke Wien – Tulln an der Donau

Die Franz-Josefs-Bahn bezeichnet die Bahnstrecke Wien Franz-Josefs-Bahnhof (Wien FJB) über Tulln an der Donau und Eggenburg bis Staatsgrenze nächst Gmünd (Streckennummer 10901).

Die Strecke zwischen Wien FJB und Tulln an der Donau erstreckt sich über eine Länge von 33 km, ist zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert (siehe Abbildung 1) und auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. Die Strecke besitzt die Streckenklasse D4 (Standard für Neu- und Ausbaustrecken) und hat damit bereits im Bestand einen guten Ausbauzustand.

Abbildung 1: Ausschnitt Netzkarte ÖBB mit Hervorhebung Wien Franz-Josefs Bf. bis Klosterneuburg-Weidling, Ausgabe Fahrplanjahr 2026 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026)



Aktuell sind mehrere Baumaßnahmen entlang der Strecke geplant, die jedoch nicht mit der Erklärung der Strecke zur Hochleistungsstrecke in Verbindung stehen. Diese Maßnahmen und ihre – nicht erheblichen – Auswirkungen sind im Screening-Dokument aus Gründen der prozessualen Sicherheit näher beschrieben.

3.2 Verkehrliche Funktionen

Mit täglich ca. 200 täglich verkehrenden Zügen (Personenverkehr, Güterverkehr, Dienstzüge) liegt die Strecke Wien – Tulln an der Donau im zweithöchsten Segment (151 bis 250 Züge) und weist damit auch im Vergleich zu anderen Hochleistungsstrecken hohe Zugzahlen auf (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Zugzahlen gesamt 2021 (ÖBB Infrastruktur AG, 2022)



3.2.1 Personenverkehr

Derzeit gibt es auf der Franz-Josefs-Bahn zweimal täglich eine direkte Verbindung für den Personenfernverkehr zwischen Wien und Prag. Die Bedeutung der Strecke für den internationalen Personenverkehr ist untergeordnet, die Hauptverbindung im Personenfernverkehr verläuft über die Nordbahn, wo täglich ca. 20 Fernverkehrszüge zwischen Wien und Prag verkehren. Mit der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen České Velenice – Veselí nad Lužnicí ist künftig auf der Strecke zwischen Wien und Prag über Gmünd kein Lokwechsel mehr notwendig. Damit werden zusätzliche Verbindungen für den Personenfernverkehr attraktiver.

Der Strecke Wien – Tulln an der Donau kommt insbesondere im Personennahverkehr eine wichtige Funktion zu. Auf der Strecke gibt es ausgehend von Wien FJB stündlich mehrere Zugverbindungen für den Regional- und Nahverkehr:

- REX 4 Wien – Krems an der Donau: 60(30)-min Takt
- REX 41 Wien – Sigmundsherberg Bf / České Velenice: 60(30)-min Takt
- S 40 Wien – Tulln an der Donau – Tullnerfeld/St. Pölten: 30-min-Takt

- R 40 Wien – St. Andrä Wördern: 30-min-Takt

Die Strecke stellt eine wichtige Verbindung des nordwestlichen Niederösterreichs mit Wien dar und wird von Berufspendler:innen und Schüler:innen intensiv genutzt. Vor allem zwischen Wien und Klosterneuburg, St. Andrä-Wördern sowie Tulln an der Donau (aber auch darüber hinaus) bestehen enge Pendelverflechtungen. In der „Kordonerhebung Wien 2022“ des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR, 2023) wurden auf der Franz-Josefs-Bahn an der Stadtgrenze Wien werktags im gesamten Tagesverlauf insgesamt 10.275 Personen in Fahrtrichtung stadteinwärts und 10.129 Personen in Fahrtrichtung stadtauswärts gezählt. Der Anteil des Öffentlichen Verkehr im korridorbezogene Modal-Split (also die prozentuale Aufteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) beträgt im Jahr 2022 stadteinwärts im Morgenfrühverkehr 52,1%, im gesamten Tagesverlauf 35,7 % (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3 Auswertung Korridor Klosterneuburg: Personenverkehrsaufkommen stadtein- und stadtauswärts (VOR, 2023)

Korridor Klosterneuburg										
Anzahl Personen pro Werktag (Di-Do) an der Stadtgrenze Wien nach Verkehrsmittel										
Zeitsegment	Fahrtrichtung stadteinwärts					Fahrtrichtung stadtauswärts				
	MIV*	Linienbus	Bahn	ÖV	Σ ges	MIV*	Linienbus	Bahn	ÖV	Σ ges
0 bis 5 Uhr	312	2	18	20	332	281	16	0	16	298
5 bis 9 Uhr	6 036	434	6 124	6 558	12 594	5 024	624	1 576	2 200	7 224
9 bis 12 Uhr	3 853	256	980	1 236	5 089	2 877	329	716	1 045	3 922
12 bis 15 Uhr	3 683	376	1 031	1 407	5 091	4 002	399	1 575	1 974	5 976
15 bis 19 Uhr	6 005	745	1 677	2 422	8 426	5 946	437	5 186	5 623	11 570
19 bis 24 Uhr	2 183	194	445	639	2 822	3 248	293	1 076	1 369	4 617
5 bis 24 Uhr	21 761	2 004	10 257	12 261	34 022	21 098	2 082	10 129	12 211	33 309
0 bis 24 Uhr	22 073	2 006	10 275	12 281	34 353	21 379	2 098	10 129	12 227	33 607

*Pkw (mit Anhänger), Lieferwagen, Reisebus, Zweirad

Das bedeutet, dass im Frühverkehr mehr als die Hälfte der nach Wien pendelnden Personen auf diesem Korridor den öffentlichen Verkehr, und dort überwiegend (mehr als 90 %) die Bahn nutzen.

Die Strecke Wien- Tulln an der Donau verfügt damit über ein sehr gutes Angebot für den Personennahverkehr, damit kommt ihr eine hohe Bedeutung für den Regional- und Nahverkehr zwischen Wien und dem nordwestlichen Niederösterreich zu.

3.2.2 Güterverkehr

Entlang der Strecke verkehren im Bestand (Stand 2024) täglich 25 Ferngüterzüge und 10 bis 13 Nahgüterzüge. Über die Donauuferbahn besteht ein Anschluss der Strecke Wien – Tulln an der Donau an den Hafen Freudenau, der als wichtigster Binnenhafen Wiens auch landseitig ein zentraler Umschlagplatz für Güter ist.

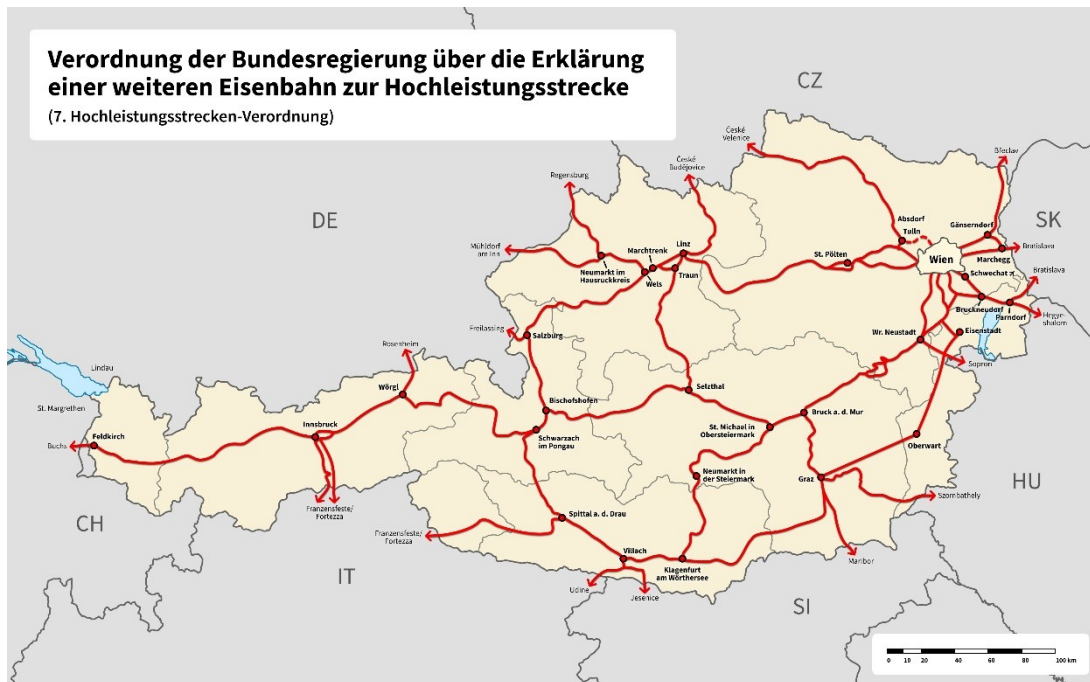
Die Strecke Wien – Tulln an der Donau ist darüber hinaus ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Knoten Wien und der Donauquerung bei Tulln an der Donau, die eine strategische Alternative für den donauquerenden Güterverkehr im hoch ausgelasteten Knoten Wien darstellt. Im Güterverkehr kommt der Strecke eine hohe strategische Bedeutung zu.

3.3 Hochleistungsstrecken

Derzeit sind im Raum nordwestlich von Wien folgende Strecken zu Hochleistungsstrecken erklärt (vgl. Abbildung 4):

- Die im Rahmen der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 273/1997) verordnete Strecke „Raum Tulln – Staatsgrenze (Tschechien) bei Gmünd“, die auch die Strecke „Tulln a. d. Donau – Tullnerfeld“ umfasst.
- Die im Rahmen der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 675/1989) verordnete Strecke „Raum Wien – St. Pölten“, die sowohl die Streckenführung über den Lainzer Tunnel, den Wienerwaldtunnel und den Bahnhof Tullnerfeld, als auch die alte Westbahnstrecke über den Bahnhof Neulengbach umfasst.
- Im Knoten Wien haben mehrere Hochleistungsstrecken ihren Anfangspunkt. Gem. § 1 Abs. 3 Z 1 HIG sind jene Strecken, die innerhalb eines Knotens Hochleistungsstrecken verbinden automatisch Hochleistungsstrecken.

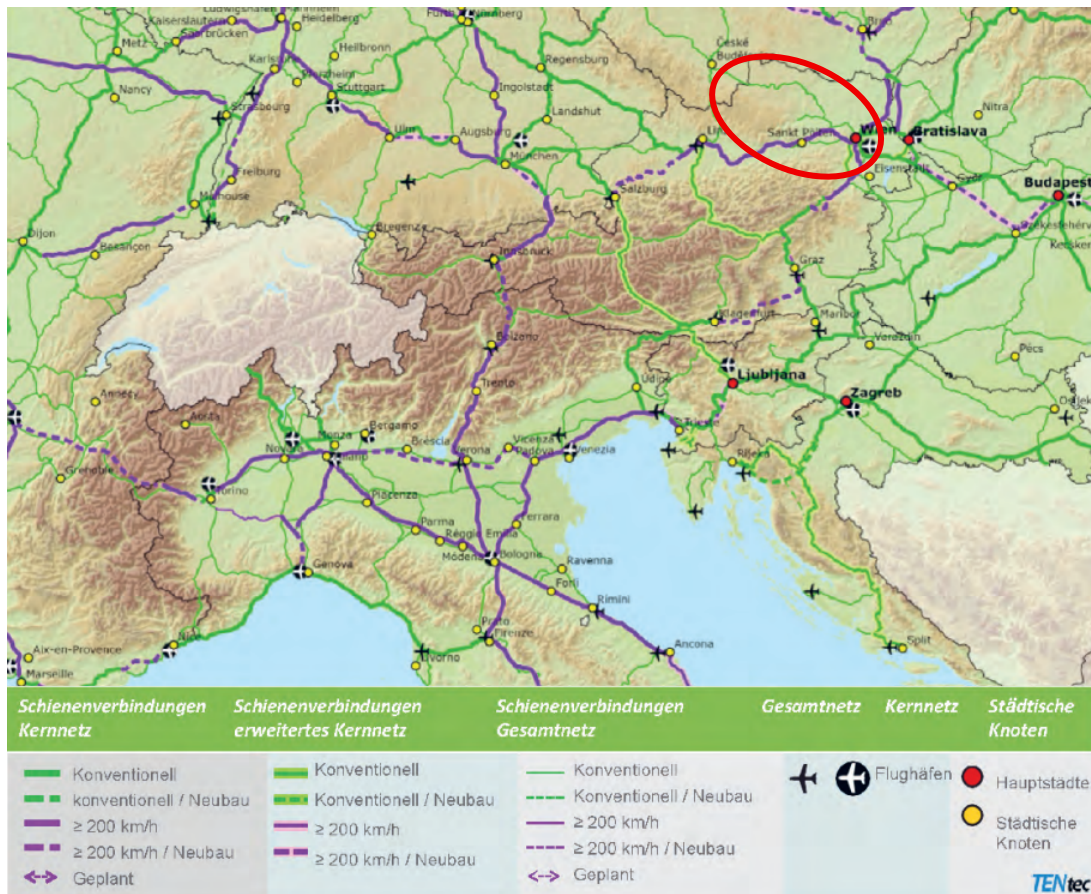
Abbildung 4: Hochleistungstreckennetz und Vorschlag 7. Hochleistungstrecken-Verordnung



3.4 Lage im Transeuropäischen Verkehrsnetz

Die bestehende Franz-Josefs-Bahn mit der Strecke Wien – Tulln an der Donau ist Teil des konventionellen Gesamtnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) gem. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über die Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5: Ausschnitt TEN-V Gesamtnetz und Kernnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen (Verordnung (EU) 2024/1679, Anhang 1)



Die Strecke erfüllt die in Artikel 15 der Verordnung (EU) 2024/1679 formulierten Anforderungen an die Schienenverkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz: Diese Anforderungen umfassen eine vollständige Elektrifizierung, eine Achslast von 22,5 Tonnen p.a. und den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von min. 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ohne Sondergenehmigung.

4 Darstellung der Umweltauswirkungen

Die vorgeschlagene Netzveränderung zieht – nachdem es sich um eine bereits heute gut ausgebaute Strecke mit hochrangigem Charakter handelt – keine, also weder positive noch negative, Umweltauswirkungen nach sich.

Aktuell sind entlang der Strecke mehrere Bauvorhaben geplant, die mit dem Status der Strecke als (Nicht-)Hochleistungsstrecke nicht zusammenhängen. Diese Maßnahmen und ihre – nicht erheblichen – Auswirkungen sind im Screening-Dokument aus Gründen der prozessualen Sicherheit näher beschrieben.

5 Grundlagen zur Gesamtbeurteilung der Netzveränderung

5.1 Nachweis des hochrangigen Charakters der Netzveränderung

Die Strecke Wien – Tulln an der Donau ist Teil des TEN-V Netzes (Gesamtnetz) und weist aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für den Personennahverkehr, ihrer strategischen Bedeutung im Güterverkehr sowie ihres guten Ausbaus, der die Anforderungen an die Schienenverkehrsinfrastruktur für das TEN-V Gesamtnetz erfüllt, bereits im Bestand den Charakter einer Hochleistungsstrecke iSd § 1 Abs. 1 HLG auf (vgl. Kapitel 3). Die Strecke stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem nordwestlichen Niederösterreich und Wien dar und hat damit eine besondere Bedeutung für den Nahverkehr. Zudem fungiert sie als Bindeglied zwischen der im Rahmen der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl II 273/1997) verordnete Strecke „Raum Tulln – Staatsgrenze (Tschechien) bei Gmünd“ und dem Knoten Wien.

Im SP-V-Leitfaden (BMK 2023, S. 87) sind Hinweise für die Begründung des hochrangigen Charakters genannt; folgende treffen auf die Strecke Wien – Tulln an der Donau zu:

- Betrachtungsebene 1:
 - die Strecke besitzt als Teil des TEN-V Gesamtnetz Relevanz für TEN-V
- Betrachtungsebene 3:
 - Das bestehende bundesweit hochrangige Verkehrsnetz wird durch die Aufnahme der bestehenden Strecke in das Hochleistungsstreckennetz geschlossen
 - Die bestehende Strecke liegt an einer Hauptachse des Regionalverkehrs

Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung wird dem bereits in der Realität bestehenden hochrangigen Charakter der Strecke rechtlich entsprochen. Der Bezug der Netzveränderung auf die Ziele gem. § 5 Abs. 4 SP-V-G wird im Screening-Dokument behandelt.

5.2 Empfehlung der Netzveränderung

Es wird empfohlen, die Strecke „Wien – Tulln an der Donau“ zur Hochleistungsstrecke zu erklären.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt oder die Ziele § 5 Abs. 4 verbunden.

Die Strecke besteht bereits im Bestand, weist einen guten Ausbauzustand und hochrangigen Charakter auf. Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke bedingt keine Ausbaumaßnahmen; aktuell geplante Baumaßnahmen stehen in keinem Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Netzveränderung. Durch die Erklärung zur Hochleistungsstrecke werden lediglich die faktischen Gegebenheiten rechtlich abgebildet.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt Netzkarte ÖBB mit Hervorhebung Wien Franz-Josefs Bf. bis Klosterneuburg-Weidling, Ausgabe Fahrplanjahr 2026 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, 2026).....	10
Abbildung 2: Zugzahlen gesamt 2021 (ÖBB Infrastruktur AG, 2022).....	11
Abbildung 3 Auswertung Korridor Klosterneuburg: Personenverkehrsaufkommen stadtein- und stadtauswärts (VOR, 2023)	12
Abbildung 4: Hochleistungsstreckennetz und Vorschlag 7. Hochleistungsstrecken-Verordnung.....	14
Abbildung 5: Ausschnitt TEN-V Gesamtnetz und Kernnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen (Verordnung (EU) 2024/1679, Anhang 1)	15

Literaturverzeichnis

Beitl ZT-GmbH (2026): Strecke Wien-Tulln a. d. Donau. Hochleistungsstrecken-Verordnung. Einzelfallprüfung. Wien

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK (2023): Leitfaden für die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V), Wien.

ÖBB Infrastruktur AG (2022): ÖBB Karte Zugzahlen 2021 (Stand September 2022). Wien.

ÖBB Infrastruktur AG (2026): ÖBB Netzkarte – Ausgabe Fahrplanjahr 2026. Wien

Rechtsgrundlagen

Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz),
BGBl. I Nr. 96/2005 idF. BGBl. I Nr. 25/2014

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz –
HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF. BGBl. Nr. 85/2025

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu
Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II Nr. 675/1989

Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu
Hochleistungsstrecken (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II Nr. 273/1997

Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni
2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur
Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung
der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABl L 2024/1679

