

ÖBB-Infrastruktur AG

Infrastrukturbereitstellung im Spannungsfeld
von Kosten und Verfügbarkeit

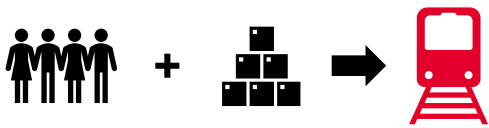
Judith Engel
Vorständin, ÖBB-Infrastruktur AG

**WIR VERDOPPELN DIE
LEISTUNGSFÄHIGKEIT
DES SYSTEMS BAHN BIS 2040!**

VORSTELLUNG

Vision, Strategie & Ziele

Wir sind eine starke Partnerin in der **Mobilitätswende**



Diese kann nur gelingen, wenn wir mehr Menschen und mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringen

Wir schaffen ein **attraktives Angebot** für die Mobilitätswende

Wir halten **Sicherheit** und **Pünktlichkeit** auf hohem Niveau.

Wir steigern unsere **Produktivität** und **Effizienz**.

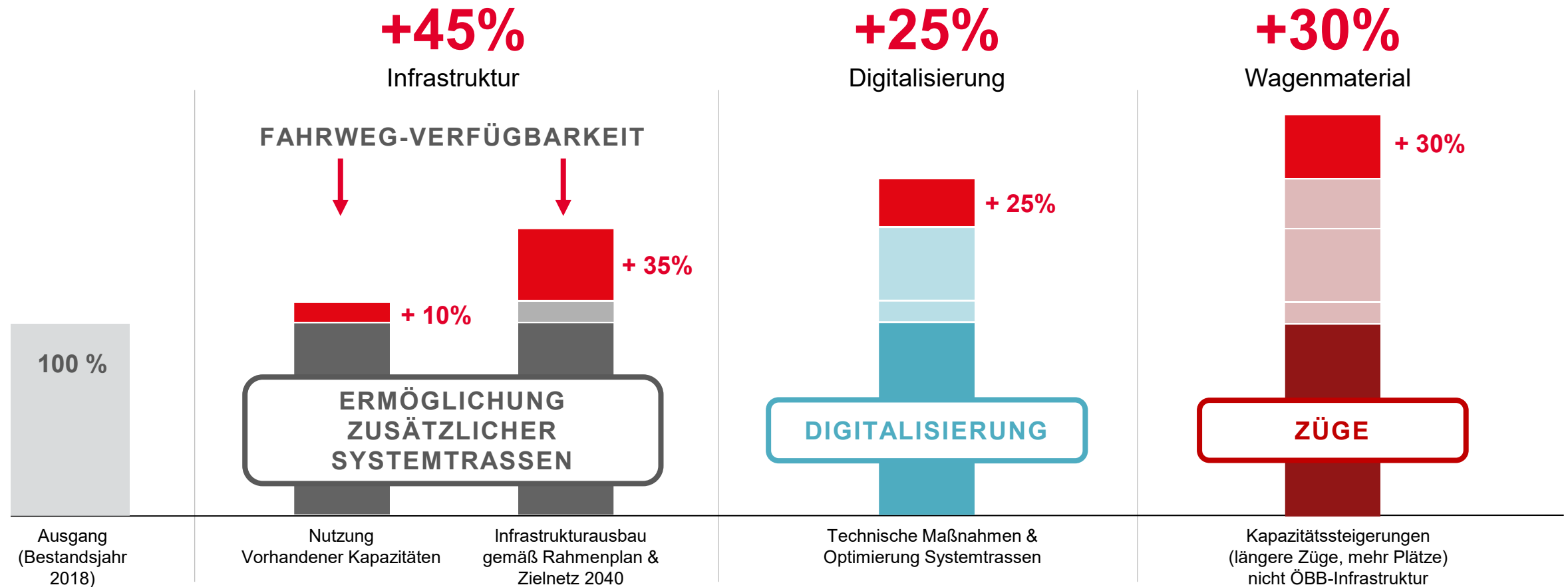
Wir stärken den **ökologischen Wettbewerbsvorteil** der Bahn.



VORSTELLUNG

Unser Konzernziel

Wenn wir die **Mobilitätswende** schaffen wollen, müssen wir die **Kapazität** des Systems Bahn **bis 2040 verdoppeln.**



Rahmenplan 2025-2030

- Gesamthöhe der Investitionen sank auf 19,7 Mrd EUR
 - Einsparung in der Höhe von € 1,5 Mrd. EUR (von € 21,9 auf 19,7 Mrd. // - 6,9%).

Werte in Mio Euro; vorausvalorisiert	2025-2030	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Rahmenplan 2024-2029	21 895	3 239	3 336	3 535	3 648	3 461	3 592	3 578	4 081
Entwurf Rahmenplan 2025-2030 vom 7.5.25	19 692	2 991	3 187	3 226	3 261	3 319	3 233	3 212	3 441
Differenz	-2 203	-248	-148	-309	-387	-142	-359	-366	-640

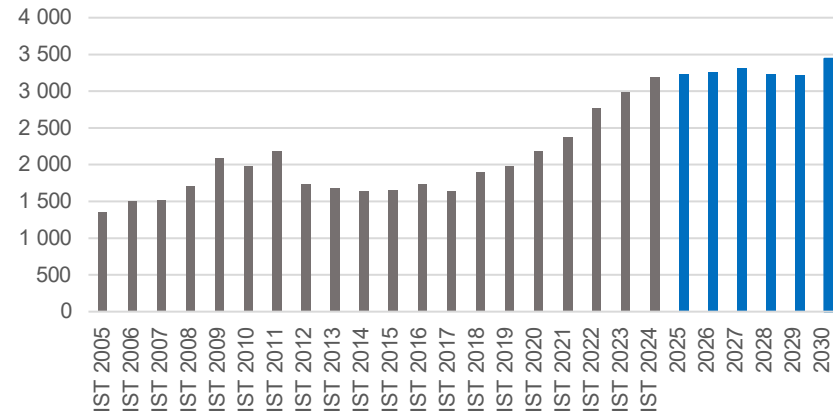
Vergleich Jahresquoten Rahmenplan 2024-2029 mit Entwurf Rahmenplan 2025-2030 vom 7.5.25

- Die **Teuerung** lag in den letzten Jahren deutlich über einer Valorisierung von 2,5%. Auch liegen die Erwartungen bis einschließlich 2025 noch über den 2,5%. Ab 2026 gehen wir davon aus, dass die Teuerung wieder ein Niveau vor Beginn der Preissteigerungen erreicht.
- Der Rahmenplanentwurf ermöglicht trotz schwieriger Rahmenbedingungen die Fortführung des Bahnausbaus.
- **Umsetzung der Einsparung** durch zahlreiche Projektverschiebungen, gestreckte Umsetzungszeiträume und Umstellung bestimmter, sehr schwach nachgefragter Regionalbahnstrecken auf Busverkehr mit gleicher Angebotsdichte.
- **Versprechen einer sicheren und pünktlichen Zugfahrt halten!**
- **Kostensenkungen in Projekten:** Definieren/ Senken von Standards, Kostenevaluierung Regionalbahnen (Regionalbahntechnik, Ausbaugrad, Elektrifizierung, ...), Kostenstabilität über alle Projektphasen

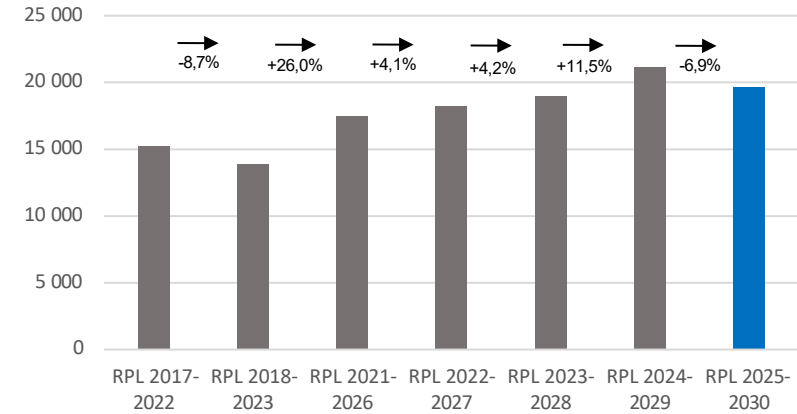
Entwicklung der genehmigten Rahmenpläne

in Mio. EUR - Planwerte vorausvalorisiert

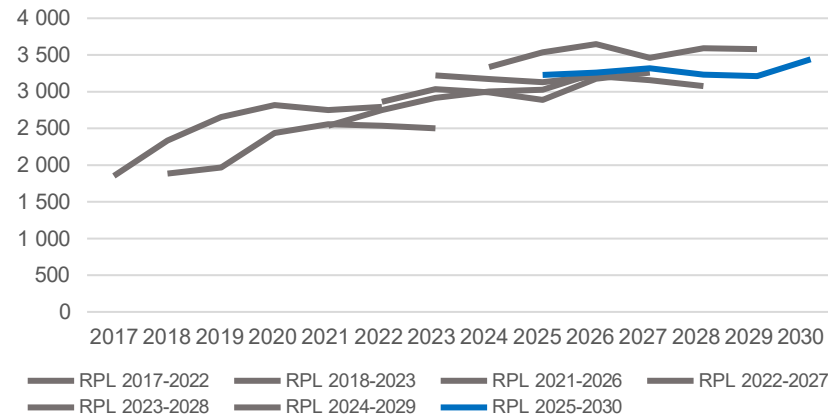
Rahmenplan-Investitionen (RPL 2025-2030)



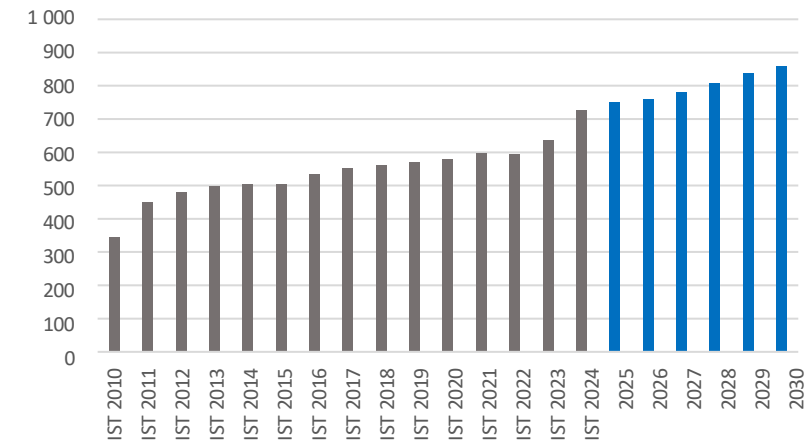
Gesamtsumme



Quotenverlauf



Rahmenplan-Instandhaltung (RPL 2025-2030)

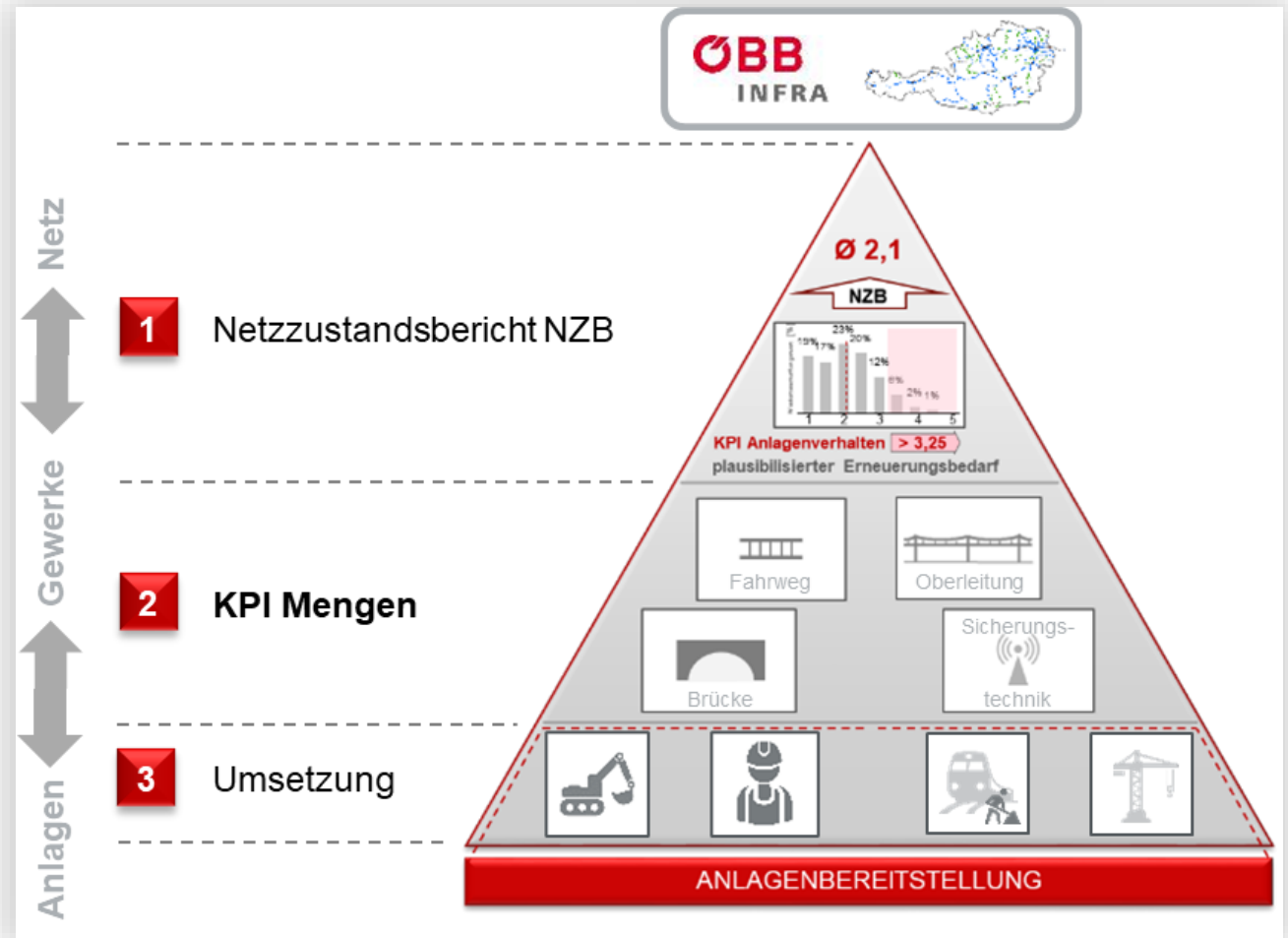


Die Rahmenplanentwürfe 2019-2024 und 2020-2025 wurden durch die Bundesregierung nicht genehmigt.
Dargestellt sind die letzten sieben genehmigten Rahmenpläne.

LANGFRISTIGE INSTANDHALTUNGSPLANUNG =

Vorausschauendes Anlagenmanagement

- Anlagensubstanz kennen und messen
- Das Optimum finden bei
 - **Kosten**
 - **Verfügbarkeit**
 - **Anlagensubstanz**



Unsere Herausforderungen

Warum wir sparen müssen

"Nicht angenehm" – Marterbauer lässt jetzt aufhören

Finanzminister Markus Marterbauer erklärte nun in einem Video auf Instagram, wieso die Bundesregierung eigentlich einsparen muss.



Von Lukas Leitner
22.04.2025, 16:32

Teilen WhatsApp Facebook

16 Kommentare



Sparen - Budget

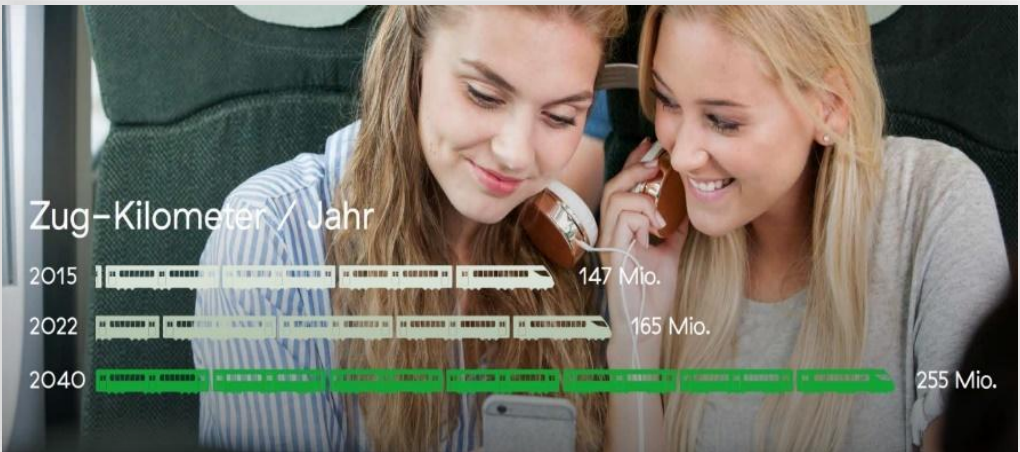
Baukostenindex 2020

Berichts- periode	Wohnhaus- und Siedlungsbau						Straßenbau			Brückenbau			Siedlungswasserbau			
	Baumeisterarbeiten			Gesamtbaukosten			insgesamt	Lohn	Sonstiges	insgesamt	Lohn	Sonstiges	insgesamt	Lohn	Sonstiges	
	insgesamt	Lohn	Sonstiges	insgesamt	Lohn	Sonstiges										
	Ø 2020 = 100															
Jahresdurchschnittswerte																
Ø 2020	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ø 2021	109,4	102,3	117,0	110,4	102,1	118,6	108,0	102,3	111,4	114,2	102,3	125,4	107,7	102,3	112,2	112,2
Ø 2022	121,4	105,5	138,2	121,6	105,1	137,5	126,7	105,5	139,2	127,5	105,5	148,3	121,6	105,5	134,9	134,9
Ø 2023	123,0	113,2	133,3	122,9	112,5	133,0	130,8	113,2	141,1	125,6	113,2	137,1	126,1	113,2	136,8	136,8
Ø 2024	127,8	122,0	133,8	127,3	121,6	132,9	135,4	122,0	143,3	128,9	122,0	135,3	131,1	122,0	138,6	138,6

Kostenentwicklung



Pünktlichkeit



Kapazität

Unsere Ziele

Netzzustand darf sich nicht verschlechtern

- Nicht auf Substanz leben – Anlagenzustand langfristig sichern
- KPI-Werte konsequent in Erhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen umsetzen
- Langsamfahrstellen (LA) gezielt reduzieren
- Gewerkübergreifendes Life-Cycle-Management-Optimum sicherstellen

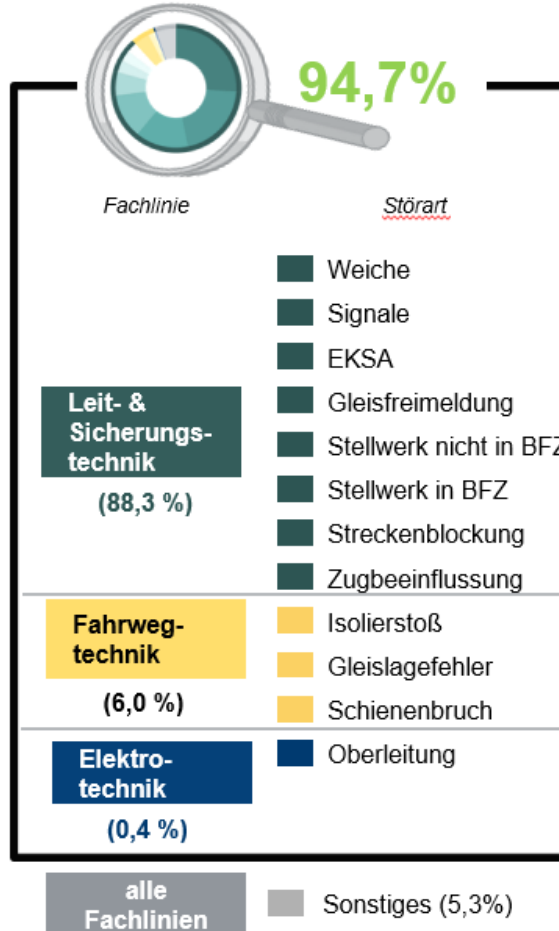
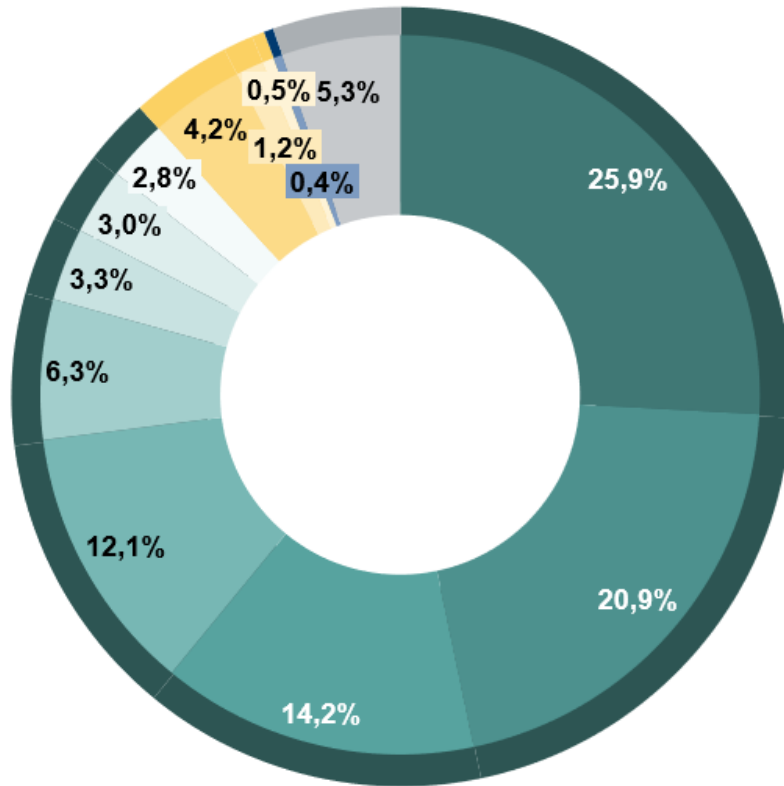
Wir müssen die Verfügbarkeit steigern

- Schneller Bauen
- Technologische Weiterentwicklung in der Erhaltung
- Bessere Abstimmung zwischen Bau und Betrieb
- Störungen reduzieren

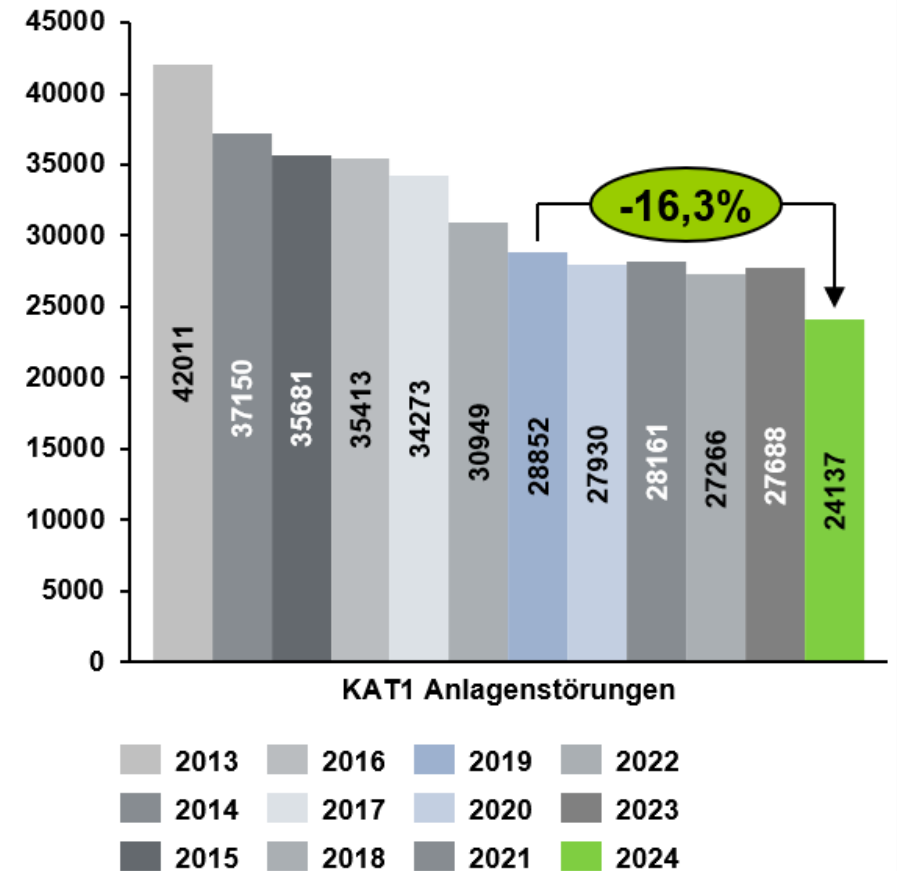
Überblick Anlagenstörungen KAT 1 Infra

Verteilung 2024 samt Entwicklung

Prozentuale Verteilung der Anzahl Anlagenstörungen



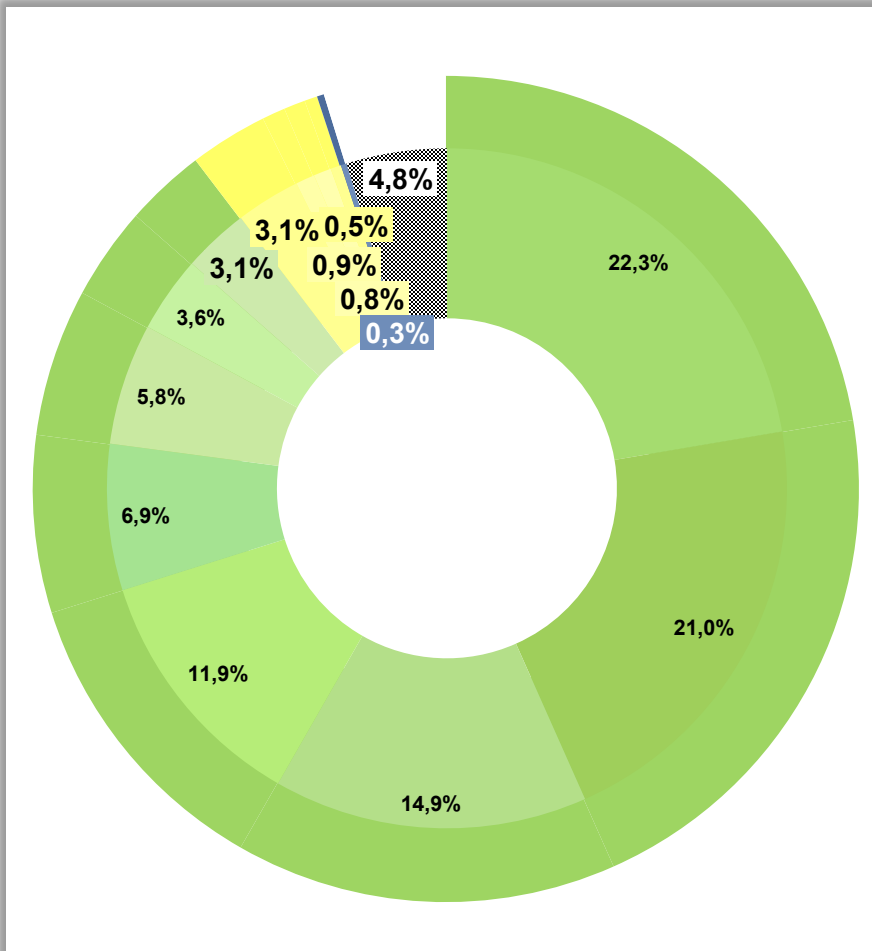
Entwicklung 2013 bis 2024



Überblick Anlagenstörungen KAT 1 Infra

Verteilung 2023

Prozentuale Verteilung der Anzahl Anlagenstörungen



EKSA: Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage

- 85 % der pünktlichkeitsrelevanten Störungen stammen aus dem Bereich der Sicherungstechnik.
- Dabei sind vor allem vier Technologien die Haupttreiber:
 1. Weichen LS + FW: 6.662 Störungen
 2. Signale: 6.013 Störungen
 3. EKSA: 4.021 Störungen
 4. GFM: 3.199 Störungen
- Diese vier Bereiche machen zusammen 73 % aller pünktlichkeitsrelevanten Störungen aus.

Pünktlichkeitsmanagement im GB SAE

Mittelfristige Zielsetzungen hinsichtlich Anlagenstörungen

Auszug TZD 2024

Dimension Qualität: Pünktlichkeit		Ergebnis GBL
Schwerpunkt	Jahresziel/Erfolgskriterien 2024	Wirkung
Messmethodik/Herangehensweise lfr. Zielwert 20.000 Störungen KAT1	Annäherung an 20.000 Störungen KAT 1 (Verbesserung % Satz von den IST-Störungen 2023?)	
Meilensteine / wichtigste Maßnahmen	Verantwortlich	Termin
Neuverteilung der Zielwerte „20.000 Anlagenstörungen“ gemäß LS-Anlagenstruktur	IHM	18.01.2024
Regionalspezifische Maßnahmenableitung zur Sicherung der Zielzahl 2024	Regionen	29.02.2024
Festlegen des Weges zum vereinbarten Ziel „20.000 Anlagenstörungen“ für 2029	Regionen	30.09.2024
Analyse witterungsabhängige Ursachen- Wirkungszusammenhänge der Anlagenstörungen je Fachbereich – ev. Präventivmaßnahmen	FB	29.02.2024

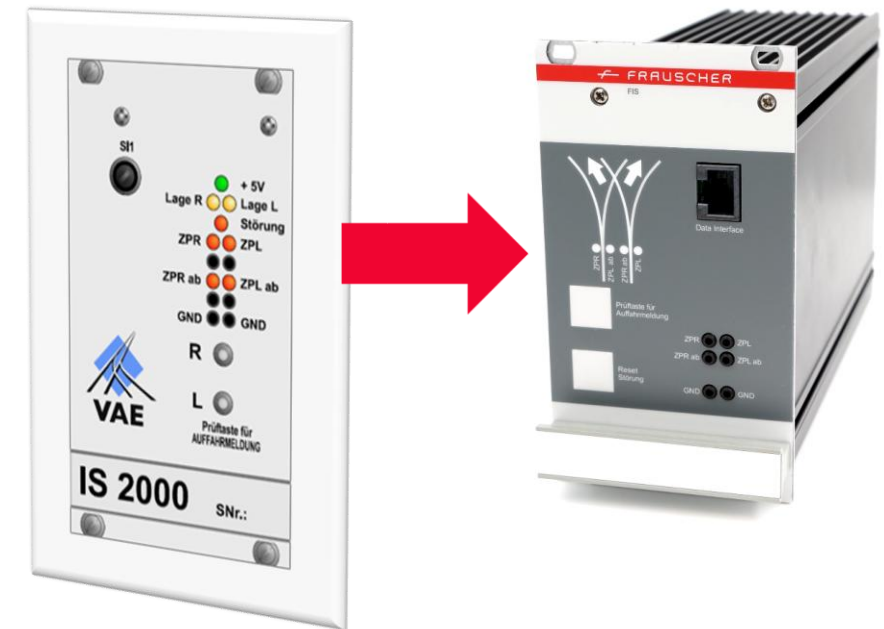
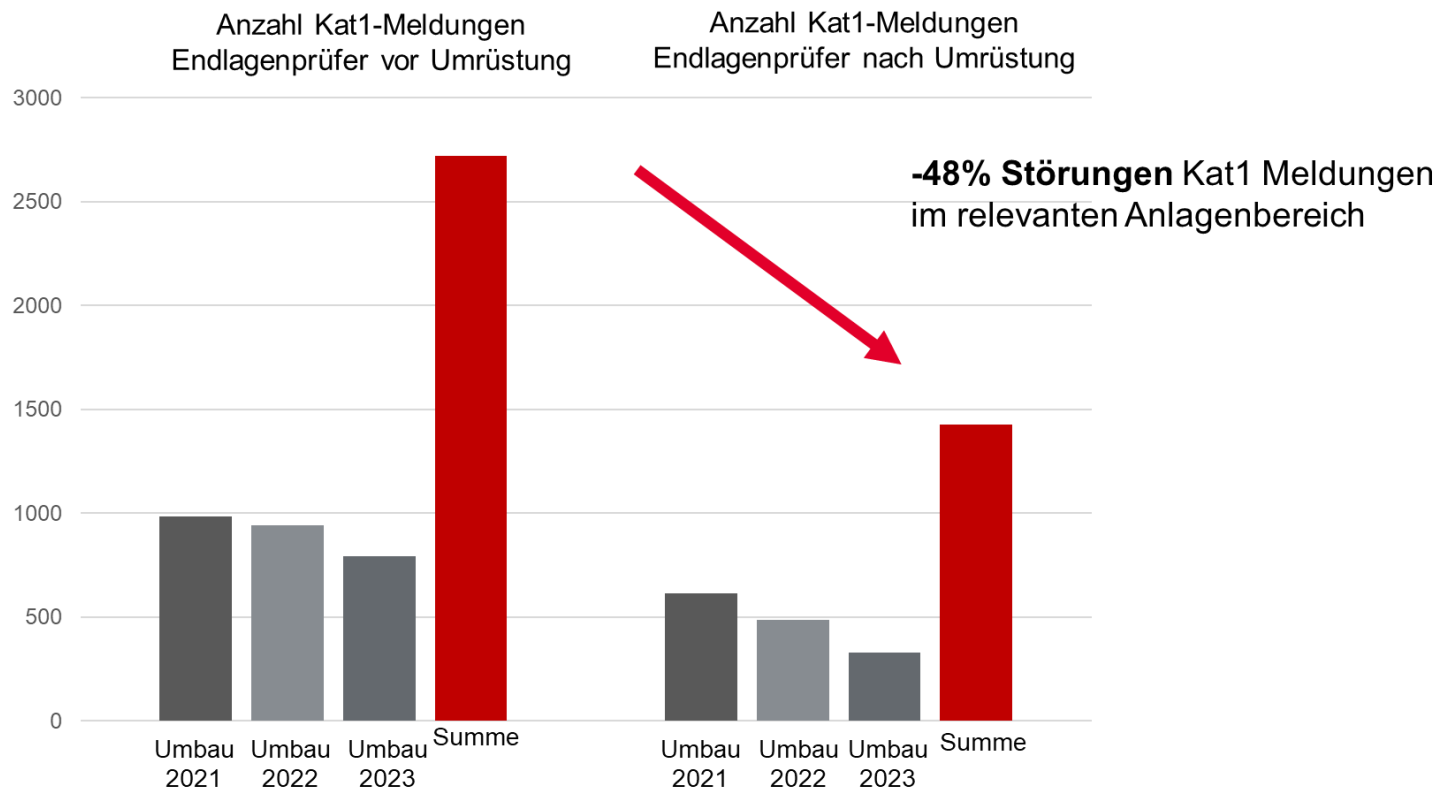
Ausblick Zielwert „20.000 Kat 1 Anlagenstörungen“ bis 2029

- Veränderungen im Streckennetz für den Zeitraum analysieren, erarbeiten und implementieren
- Planung basiert auf dem zukünftigen, gewichteten Kilometer der Fachlinie LS
- Regionale Zielanteile für 2029 werden gemeinsam vereinbart
- Ableitung regionsspezifischer Maßnahmen zur Zielerreichung
- Festlegung des Zielpfads erfolgt integriert mit den Fachbereichen

Ausgehend vom IST-Stand der Anlagenstörungen 2023 (26.560 Stück) ist das mittelfristige Ziel eine **Reduktion auf 20.000 Stück bis zum Jahr 2029** zu erreichen.

Reduktion Störtreiber - Beispiel HL Weichen IS2000

- Austausch der IS2000-Auswertebaugruppen gegen ein induktives Sicherheitssystem
 - Entwicklung in Zusammenarbeit ÖBB & Industrie
- Insgesamt 1.305 Prüfebenen bei 876 Weichen für die Umrüstung vorgesehen
- Umrüstungszeitraum: 2021–2023





SPERRZEITEN

Optimierung Logistik und
Bauabläufe

MASCHINENEINSATZ

Ausnutzung Verlege-
und Schichtleistung

MAßNAHMENPLANUNG

Priorisierung & Bündelung

BAUEN VS. FAHREN

KOMPLEXITÄT MANAGEN

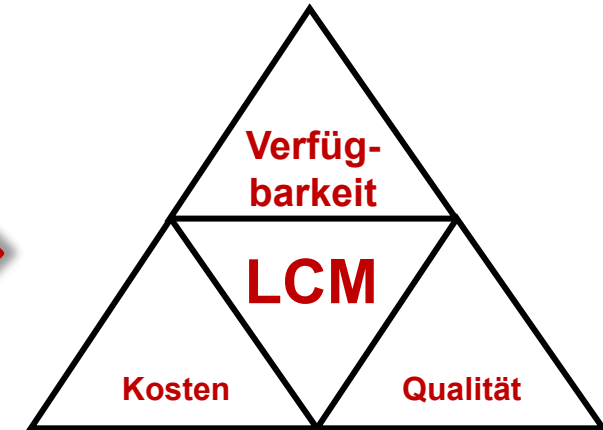
**DIE BAUTÄTIGKEITEN IM BESTANDSNETZ
WERDEN IN DEN KOMMENDEN JAHREN
DEUTLICH ZUNEHMEN.**

Planungs- und Umsetzungsprozesse müssen
neu betrachtet und an die geänderten
Rahmenbedingungen angepasst werden.

Predictive Maintenance

unter Optimierung der Verfügbarkeit auf LCM-Prinzipien

Instandhaltungsstrategie



- Ziel ist erforderliche Anlagenverfügbarkeit / Anlagenqualität zu möglichst geringen Kosten
 - Kostenoptimierung in Bezug auf LCC mittels Life-Cycle-Management
- Aktive Steuerung durch Ausgangsqualität, Erhaltungsmaßnahmen und Erneuerung

Predictive Maintenance

Zeitbasierte
Instandhaltung

Korrektive Instandhaltung

Je nach Anlagentyp
bzw. Komponente ist
die geeignetste
Strategie
anzuwenden

**Instandhaltungsstrategie mit
FOKUS auf Verfügbarkeit der
Anlagen auf LCM-Prinzipien**
(Wirtschaftlichkeit und ökologische
Nachhaltigkeit)

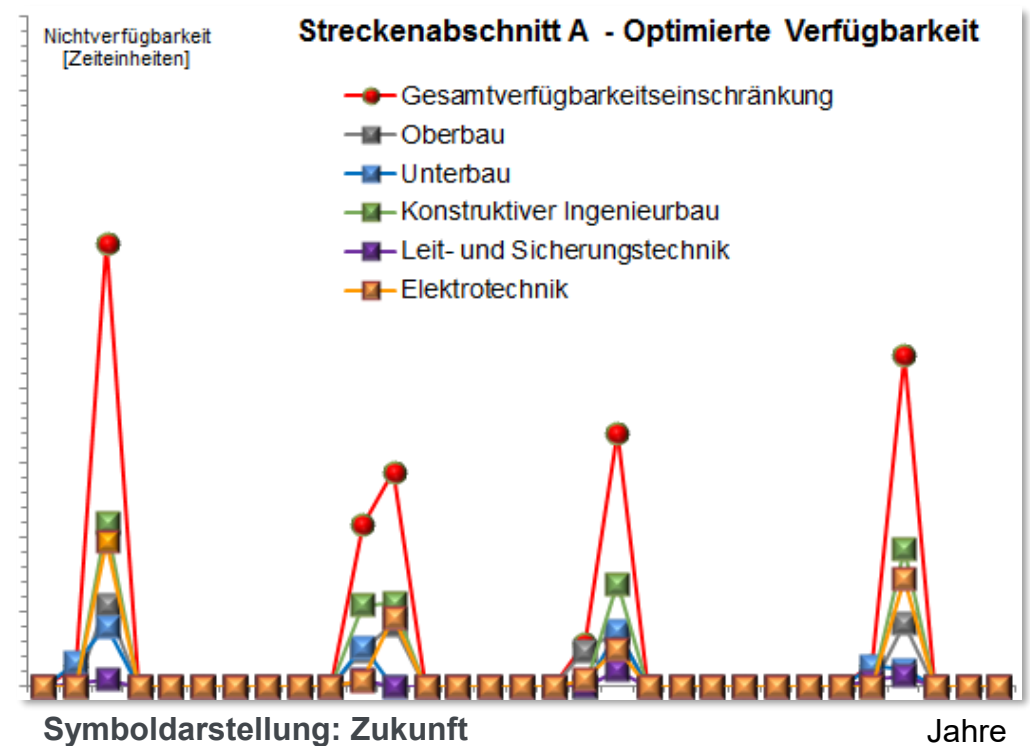
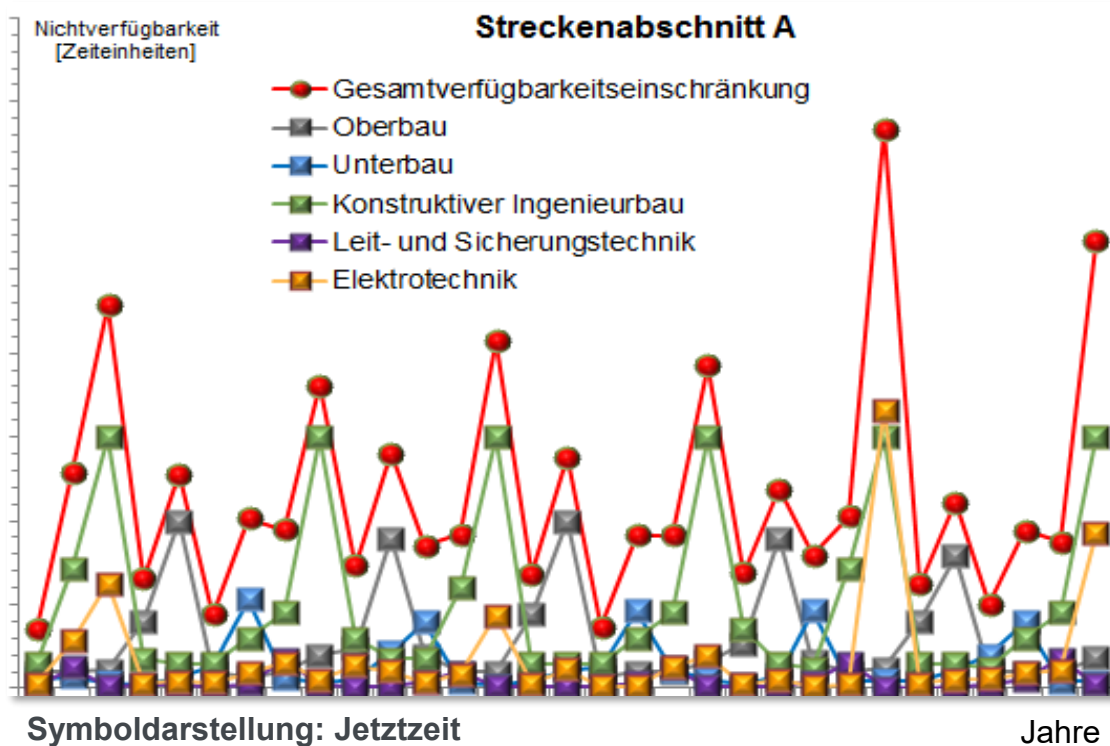
Verbesserung der gewerkeübergreifenden Maßnahmenplanung und -umsetzung

Ziele

Fahrplan wird abgestimmt auf Instandhaltungsfenster

Verfügbarkeitsoptimierung durch gewerkübergreifende Instandhaltung

Harmonisierung der Inspektionsfristen durch gewerkübergreifende Streckensicht



DANKE

