



# **ÖV klimafit regional: Regionalisierte Auswertung und Darstellung der Ergebnisse aus „ÖV klimafit“**

## ***Teil A-4 Waldviertel: Tabellen & Ergebnisse***

*[Stand 25.02.2022]*

*durchgeführt im Auftrag der*

*Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich  
AK-Platz 1  
3100 St Pölten*

*ausgeführt von*

*Tadej Brezina  
Manuel Hammel  
Leo Kostka*



# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Inhalt.....	4
1.2	Aufbau und Gliederung.....	4
1.3	Hauptregionen und Bezirke.....	6
1.4	Upgrades +1/+2.....	6
2	Regionaldarstellung Bezirke.....	9
2.1	Bezirk Gmünd (309).....	9
2.1.1	ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte.....	9
2.1.2	Regionalisierte Kosten.....	14
2.1.2.1	Investitionskosten Infrastruktur.....	14
2.1.2.2	Investitionskosten Verkehrsdienste.....	16
2.2	Bezirk Horn (311).....	21
2.2.1	ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte.....	21
2.2.2	Regionalisierte Kosten.....	26
2.2.2.1	Investitionskosten Infrastruktur.....	26
2.2.2.2	Investitionskosten Verkehrsdienste.....	30
2.3	Bezirk Waidhofen/Thaya (322).....	35
2.3.1	ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte.....	35
2.3.2	Regionalisierte Kosten.....	40
2.3.2.1	Investitionskosten Infrastruktur.....	40
2.3.2.2	Investitionskosten Verkehrsdienste.....	42
2.4	Bezirk Zwettl (325).....	46
2.4.1	ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte.....	46
2.4.2	Regionalisierte Kosten.....	51
2.4.2.1	Investitionskosten Infrastruktur.....	51
2.4.2.2	Investitionskosten Verkehrsdienste.....	53
3	Hauptregion Waldviertel.....	58
3.1	ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte.....	58
3.2	Regionalisierte Kosten.....	63
3.2.1	Investitionskosten Infrastruktur.....	63
3.2.1.1	Eisenbahnstrecken.....	63
3.2.1.2	Eisenbahnstationen.....	65
3.2.2	Investitionskosten Verkehrsdienste.....	68
3.2.2.1	Eisenbahn.....	68



3.2.2.2	Regionalbus .....	69
3.2.2.3	Bedarfsorientierter Verkehr .....	74
4	Maßnahmenwirksamkeit im Bezirksvergleich.....	79
4.1	Methode.....	79
4.2	Ergebnisse .....	80
4.3	Verschlechterungen .....	85
4.4	Bezirksvergleich.....	85
5	Quellen.....	90
	Projekt-Glossar.....	91



# 1 Einleitung

## 1.1 Inhalt

Der vorliegende Bericht veranschaulicht die regionalisierten Darstellungen der Ergebnisse aus dem Projekt ÖV-klimafit: Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Niederösterreich.

Der Bericht ist in einen Teil A und einen Teil B geteilt.

Im vorliegenden Teil A des Berichts werden die Ergebnisse in Tabellen und Diagrammen dargestellt. In den Tabellen kann es zu Rundungsfehlerbedingten Unterschieden zwischen den Summen von Einzelbeträgen und der ausgewiesenen Summen kommen.

Für die Regionalisierung wurden die Komponenten (siehe nachfolgendes Unterkapitel, Ebene 5) der Bundeslandkosten gemäß ihrer Lage den Gemeinden zugeordnet. Auf Basis der Gemeindezugehörigkeit wurden danach die Kostenkomponenten bezirksweise und hauptregionsweise aggregiert. Die für die Umsetzung der Upgrades +1 und +2 notwendigen, aber über die Bundeslandgrenzen hinausreichenden und somit keinen Gemeinden direkt zuordenbaren Kostenkomponenten fanden bei der Regionalisierung keine Berücksichtigung. Über die Bundeslandgrenzen können Kursabschnitte von Eisenbahnstrecken und die für Bahn und Bus bestellten Verkehrsleistungen reichen.

Daraus ergibt sich systembedingt eine Differenz der Kosten bei den Eisenbahnstrecken, Verkehrsdiensten Eisenbahn und Verkehrsdiensten Bus zwischen der Summe der regionalisierten Kosten (kleiner) und der Gesamtsumme für Niederösterreich (größer).

In Berichtsteil B finden sich analog dazu Kartendarstellungen.

## 1.2 Aufbau und Gliederung

Innerhalb der Kapitel 2 und 3 finden sich ausschließlich Tabellen und Diagramme. Auf beschreibenden bzw. erklärenden Fließtext wurde bewusst verzichtet, da für 24 Bezirke und fünf Hauptregionen redundante Informationen wiedergegeben würden.

Aus diesem Grund sollen an dieser Stelle Aufbau und Gliederung des vorliegenden Berichts erläutert werden, da diese in den Unterkapiteln des Kapitels 2 Regionaldarstellung ident ausfällt.

Insgesamt hat das Kapitel 2 fünf Gliederungsebenen:

- Ebene 1 → **Hauptkapitel**, Bezirke & Hauptregion
- Ebene 2 → Regionaldarstellung nach den, der **Hauptregion** bzw. zugeordneten **Bezirken** (z.B. Kapitel 2.1)
- Ebene 3 → „**ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte**“ (z.B. Kapitel 2.1.1) sowie „**Regionalisierte Kosten**“ (z.B. Kapitel 2.1.2)
- Ebene 4 → „**Investitionskosten Infrastruktur**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.1) sowie „**Investitionskosten Verkehrsdienste**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.2)
- Ebene 5 → Investitionskosten für den Ausbau von „**Eisenbahnstrecken**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.1.1); Investitionskosten für den Ausbau von „**Eisenbahnstationen**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.1.2); Bestellkosten für Verkehrsdienste „**Eisenbahn**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.2.1); Bestellkosten für Verkehrsdienste „**Regionalbus**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.2.1)



2.1.2.2.2) sowie Bestellkosten für Verkehrsdienste „**Bedarfsorientierter Verkehr**“ (z.B. Kapitel 2.1.2.2.3)

Die Darstellung der ÖV-Güteklassen-Verbesserungen erfolgt dabei anhand von drei weiteren Unterteilungen:

- Die Unterscheidung in PER- und BTR-Standorte, also in personenbezogene Wohnorte und betriebsbezogene Betriebsorte der AK-Mitglieder
- Die Unterscheidung in WTS und WTF, also die Güteklassen an Werktagen an Schultagen und Werktagen in den Ferien
- Die Unterscheidung in Bestand, Güteklassen-Upgrade +1 und +2

Im Gegensatz dazu wird bei den Investitionskosten nur zwischen den Güteklassenupgrades +1 und +2 unterschieden, einzeln aufgeführt für die Ausbaurkosten von Bahnstrecken und Bahnstationen sowie die Bestellkosten für Bahn, Regionalbus und Bedarfsverkehr.

Kapitel 2 führt die Güteklassen-Verbesserungen und Investitionskosten für die 24 niederösterreichischen Bezirke, sortiert nach den 5 Hauptregionen sowie der Bezirkskennzahl an:

#### **1 – Industrieviertel**

Bezirk Wr. Neustadt (304)  
Bezirk Baden (306)  
Bezirk Bruck/Leitha (307)  
Bezirk Mödling (317)  
Bezirk Neunkirchen (318)  
Bezirk Wiener Neustadt-Land (323)  
Hauptregion

#### **2 – Mostviertel**

Bezirk Waidhofen/Ybbs (303)  
Bezirk Amstetten (305)  
Bezirk Melk (315)  
Bezirk Scheibbs (320)  
Hauptregion

#### **3 – NÖ Mitte**

Bezirk Krems/Donau (301)  
Bezirk St. Pölten (302)  
Bezirk Krems-Land (313)  
Bezirk Lilienfeld (314)  
Bezirk Sankt Pölten-Land (319)  
Bezirk Tulln (321)  
Hauptregion

#### **4 – Waldviertel**



Bezirk Gmünd (309)  
Bezirk Horn (311)  
Bezirk Waidhofen/Thaya (322)  
Bezirk Zwettl (325)  
Hauptregion

## 5 – Weinviertel

Bezirk Gänserndorf (308)  
Bezirk Hollabrunn (310)  
Bezirk Korneuburg (312)  
Bezirk Mistelbach (316)  
Hauptregion

Im Kapitel 3 sind im Anschluss an die zugeordneten Bezirke des Kapitel 2 die Werte für die Hauptregion angeführt.

Kapitel 4 gibt einen Überblick über die Maßnahmenwirksamkeit im Bezirksvergleich.

## 1.3 Hauptregionen und Bezirke

Die Hauptregionen sind gemäß den Vorgaben der NÖ Landesregierung abgesteckt worden. Das beinhaltet eine gemeindegenaue Zuteilung von berechneten Kennwerten zu den Hauptregionen. Die Bezirke Krems-Land und Melk sind zweigeteilt. Kennwerte wurden wie folgt zugeordnet: Gemeinden des Bezirks Krems-Land den Hauptregionen Waldviertel bzw. NÖ Mitte; Gemeinden des Bezirks Melk den Hauptregionen Mostviertel und NÖ Mitte. Die gemeindefeine Zuteilung zu den Hauptregionen ist Abbildung 1 zu entnehmen.

In diesem Bericht sind die Bezirke in den beiden Fällen nur einfach zugeordnet: Krems/Donau und Krems-Land sind im Berichtsteil NÖ Mitte abgebildet, während Melk im Berichtsteil Mostviertel abgebildet ist.

Daraus ergibt sich, dass die Summe der Kennwerte der Bezirke in den Hauptregionen nicht den Summe der Kennwerte der Hauptregionen entspricht.

## 1.4 Upgrades +1/+2

Die Grundmaßnahme des Projektes „ÖV klimafit“ ist es, durch Angebotssteigerungen in zwei Stufen vermehrt Standorte von AK-Mitgliedern (wohnseitig als auch arbeitsseitig) mit besseren ÖV-Güteklassen als im heutigen Bestand zu versorgen. Durch die Natur der ÖV-Güteklassen-Definition ist bei fixem Standort der Haltestelle der Wechsel eines festen Standortes in eine höhere ÖV-Güteklasse nur erreichbar durch:

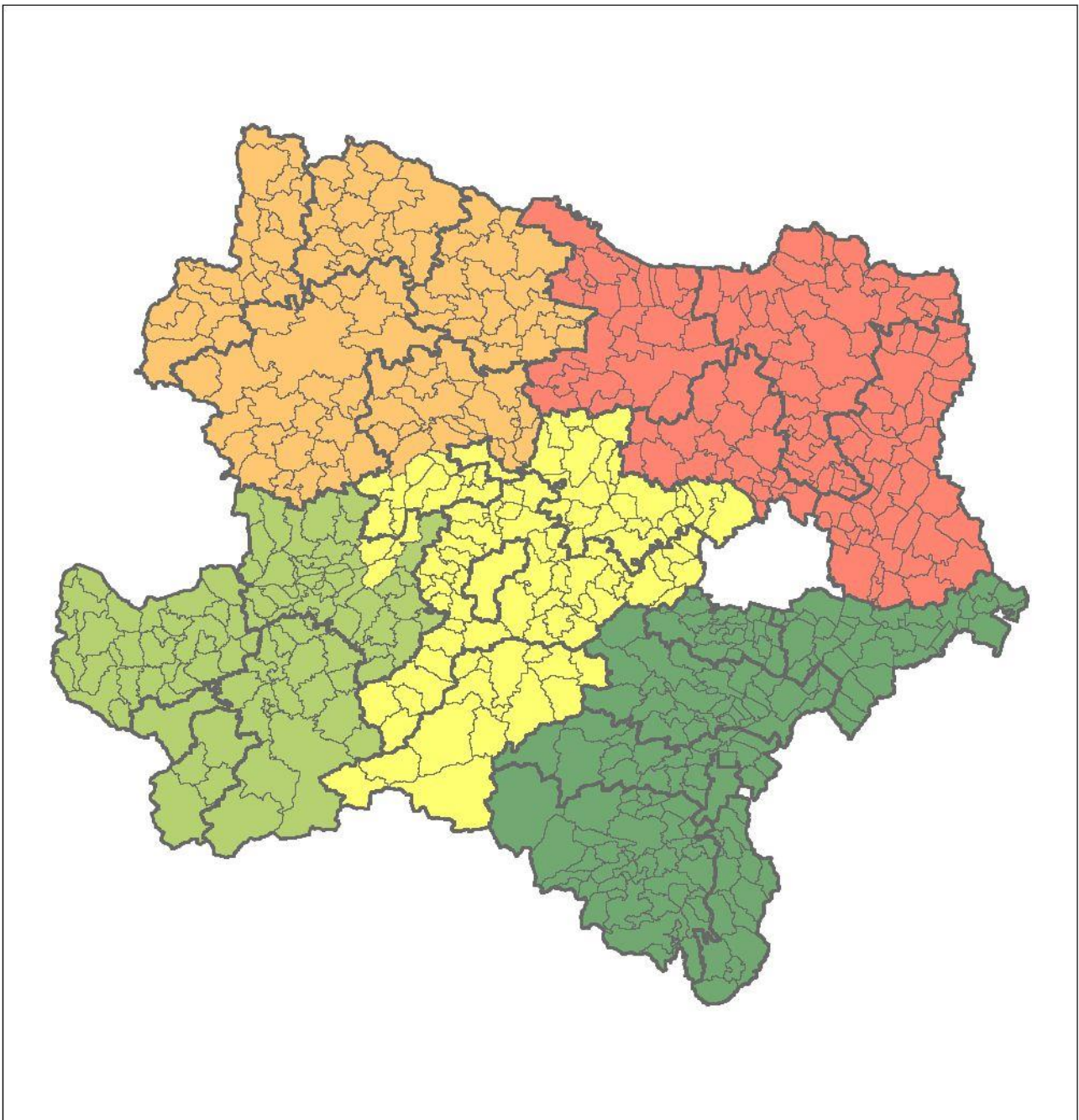
- eine Erhöhung des Intervalls an dieser Haltestelle und/oder
- ein Upgrade des Verkehrsmittels, z.B. von Bus auf Schiene.



In „ÖV klimafit“ wurden flächendeckend nur Intervallverdichtungen umgesetzt. Verlegte oder neu positionierte Haltestellen wurden nicht untersucht. Das Upgrade+1 bedeutet somit eine Steigerung der Anzahl der Kurse um den Upgradefaktor 1,92 an Werktagen mit Schule und um den Faktor 1,96 an Werktagen mit Ferien. Beim Upgrade+2 sind diese Upgradefaktoren der Kursanzahl 3,68 (WTS) und 3,72 (WTF) groß. Das heisst, Upgrade+1 bedeutet knapp ein Verdoppelung des heutigen Angebotes während Upgrade+2 eine knappe Vervierfachung bedeutet. Die Berechnung dieser Upgradefaktoren ist im Kapitel 7.2 des Sammelberichts angeführt, siehe darin die Tabellen 36 und 37.



### NÖ Hauptregionen, Bezirke, Gemeinden Abgrenzung



**Legende**








- |  |  |
|--|--|
|  Industrieviertel |  Bezirksgrenzen NÖ  |
|  Mostviertel      |  Gemeindegrenzen NÖ |
|  NÖ Mitte         |  |
|  Waldviertel      |  |
|  Weinviertel      |  |



Abbildung 1: Übersichtskarte der Abgrenzung der Hauptregionen nach Bezirken und Gemeinden.





## 2 Regionaldarstellung Bezirke

### 2.1 Bezirk Gmünd (309)

#### 2.1.1 ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte

Tabelle 1: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	2	0,0	58	0,5	89	0,7
B	56	0,5	375	3,1	905	7,5
C	375	3,1	725	6,0	989	8,2
D	725	6,0	980	8,1	2.231	18,5
E	980	8,1	2.145	17,8	2.562	21,3
F	2.145	17,8	2.568	21,3	2.741	22,8
G	3.978	33,1	3.564	29,6	1.476	12,3
außerhalb GKL	3.772	31,3	1.618	13,4	1.040	8,6
<b>Summe</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 2: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	56	0,5	87	0,7	31	0,3
B	319	2,7	849	7,1	530	4,4
C	350	2,9	614	5,1	264	2,2
D	255	2,1	1.506	12,5	1.251	10,4
E	1.165	9,7	1.582	13,1	417	3,5
F	423	3,5	596	5,0	173	1,4
G	-414	-3,4	-2.502	-20,8	-2.088	-17,4
außerhalb GKL	-2.154	-17,9	-2.732	-22,7	-578	-4,8
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 3: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	2	0,0	58	0,5	58	0,5
B	56	0,5	195	1,6	753	6,3
C	195	1,6	660	5,5	540	4,5
D	660	5,5	536	4,5	1.588	13,2
E	536	4,5	1.490	12,4	1.685	14,0
F	1.490	12,4	1.685	14,0	2.638	21,9
G	2.852	23,7	3.961	32,9	2.403	20,0
außerhalb GKL	6.242	51,9	3.448	28,7	2.368	19,7
<b>Summe</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>	<b>12.033</b>	<b>100,0</b>



Tabelle 4: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	56	0,5	56	0,5	0	0,0
B	139	1,2	697	5,8	558	4,6
C	465	3,9	345	2,9	-120	-1,0
D	-124	-1,0	928	7,7	1.052	8,7
E	954	7,9	1.149	9,5	195	1,6
F	195	1,6	1.148	9,5	953	7,9
G	1.109	9,2	-449	-3,7	-1.558	-12,9
außerhalb GKL	-2.794	-23,2	-3.874	-32,2	-1.080	-9,0
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 5: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	120	1,0	250	2,2	256	2,2
B	131	1,1	1.827	15,9	2.893	25,1
C	1.827	15,9	1.353	11,7	2.413	21,0
D	1.353	11,7	2.271	19,7	1.623	14,1
E	2.271	19,7	1.497	13,0	1.306	11,3
F	1.497	13,0	1.316	11,4	963	8,4
G	1.940	16,8	1.498	13,0	1.711	14,9
außerhalb GKL	2.377	20,6	1.504	13,1	350	3,0
<b>Summe</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 6: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	131	1,1	136	1,2	6	0,0
B	1.696	14,7	2.762	24,0	1.066	9,3
C	-474	-4,1	586	5,1	1.061	9,2
D	919	8,0	271	2,3	-648	-5,6
E	-774	-6,7	-965	-8,4	-191	-1,7
F	-181	-1,6	-534	-4,6	-353	-3,1
G	-442	-3,8	-229	-2,0	213	1,9
außerhalb GKL	-874	-7,6	-2.027	-17,6	-1.153	-10,0
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>



Tabelle 7: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	120	1,0	250	2,2	250	2,2
B	131	1,1	1.392	12,1	2.656	23,1
C	1.392	12,1	1.437	12,5	738	6,4
D	1.437	12,5	646	5,6	2.398	20,8
E	646	5,6	2.317	20,1	1.833	15,9
F	2.317	20,1	1.833	15,9	1.167	10,1
G	2.637	22,9	1.699	14,8	1.869	16,2
außerhalb GKL	2.836	24,6	1.941	16,9	604	5,2
<b>Summe</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>	<b>11.516</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 8: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	131	1,1	131	1,1	0	0,0
B	1.261	11,0	2.526	21,9	1.265	11,0
C	46	0,4	-654	-5,7	-700	-6,1
D	-791	-6,9	961	8,3	1.752	15,2
E	1.670	14,5	1.187	10,3	-483	-4,2
F	-483	-4,2	-1.150	-10,0	-667	-5,8
G	-938	-8,1	-768	-6,7	170	1,5
außerhalb GKL	-895	-7,8	-2.232	-19,4	-1.337	-11,6
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Ergänzend zu den nachfolgenden Diagrammen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Gmünd (309)

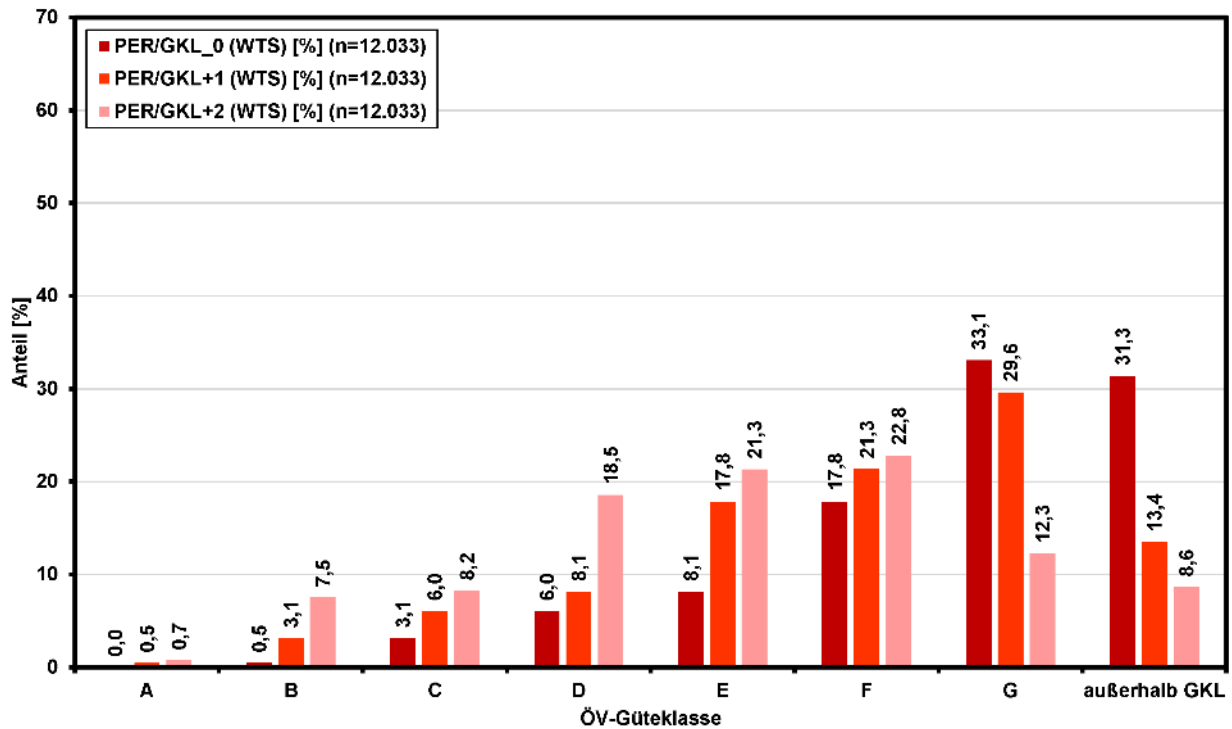


Abbildung 2: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Gmünd (309)

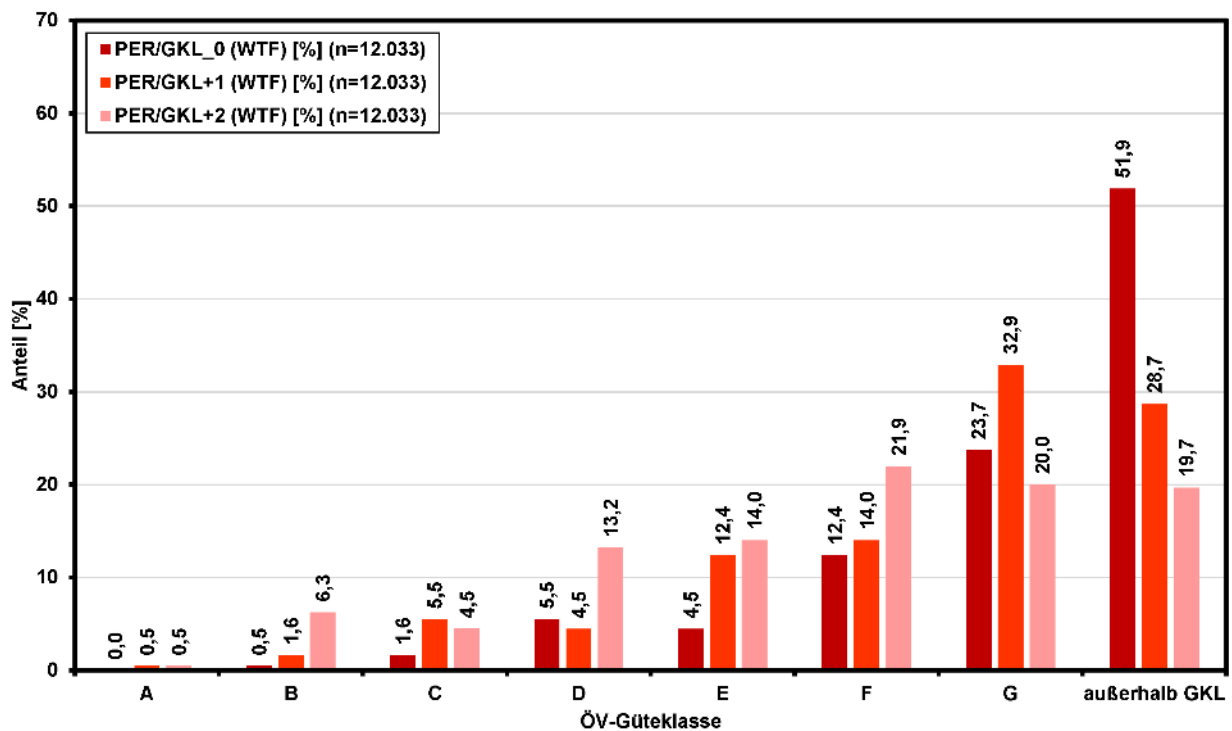


Abbildung 3: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)



Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Gmünd (309)

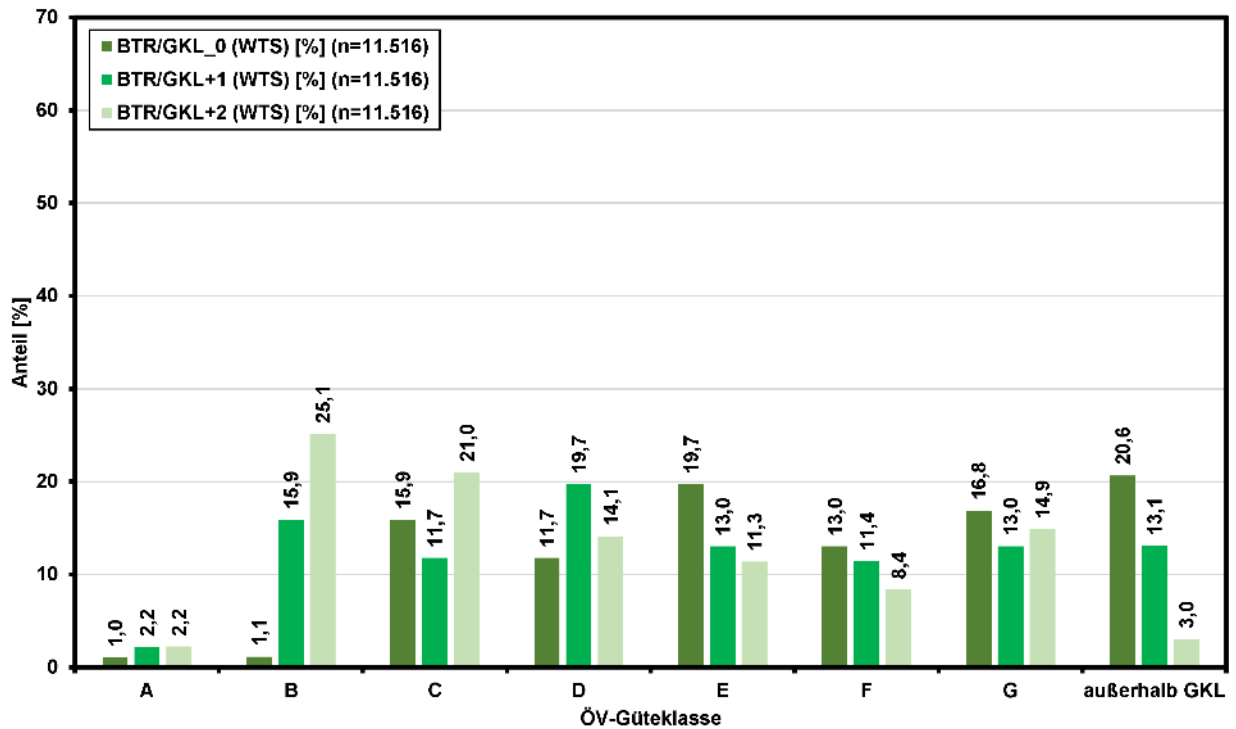


Abbildung 4: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)

Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Gmünd (309)

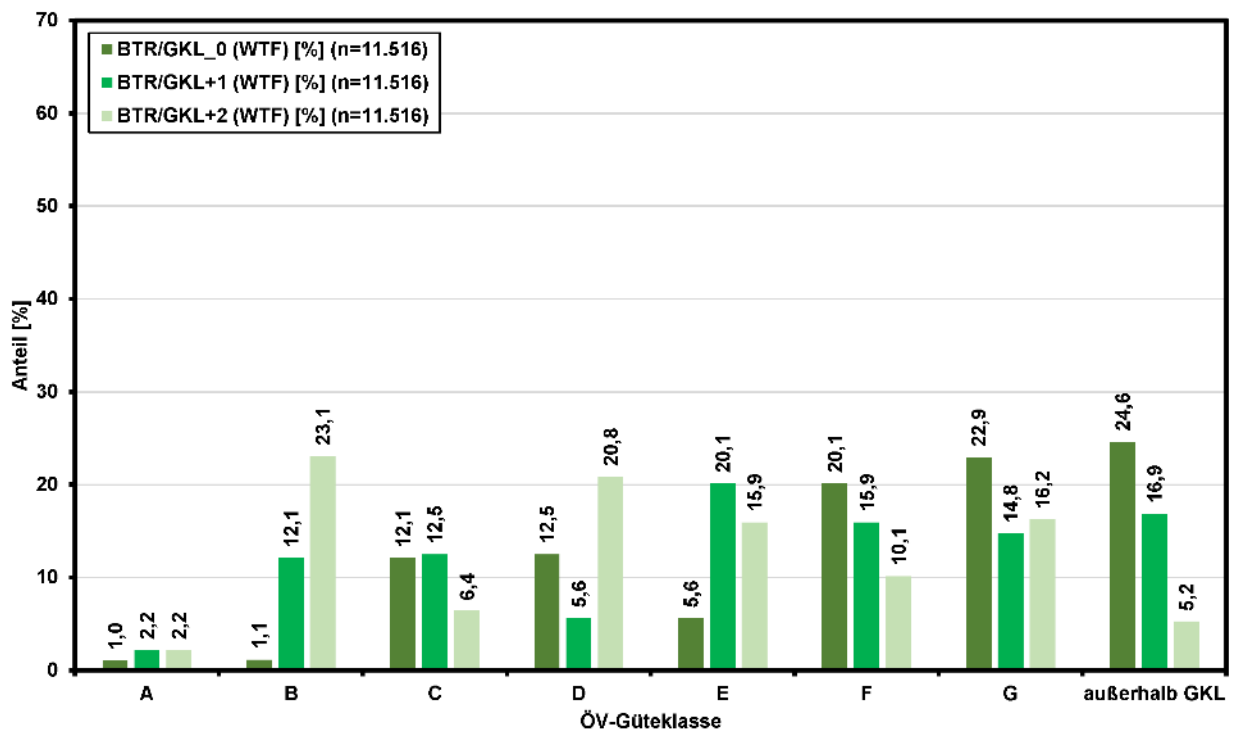


Abbildung 5: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Gmünd (309)



## 2.1.2 Regionalisierte Kosten

Tabelle 9: Übersicht der Kosten für den Bezirk Gmünd (309)

	Upgrade+1	Upgrade+2
<b>Investition Bahnstrecken [Mio. EUR]</b>	<b>0,00</b>	<b>150,66</b>
<b>Investition Bahnstationen [Mio. EUR]</b>	<b>6,91</b>	<b>6,91</b>
<b>Verkehrsdienste Bahn [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>1,83</b>	<b>3,67</b>
<b>Verkehrsdienste Bus [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>6,48</b>	<b>12,33</b>
<b>Bedarfsorientierte Angebote [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>5,57</b>	<b>3,91</b>

### 2.1.2.1 Investitionskosten Infrastruktur

#### 2.1.2.1.1 Eisenbahnstrecken

Tabelle 10: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+1 für den Bezirk Gmünd (309)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau - Gmünd	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 11: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+2 für den Bezirk Gmünd (309)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>150,66</b>	<b>150,66</b>
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau - Gmünd	0,00	150,66	150,66
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>150,66</b>	<b>150,66</b>

Tabelle 12: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Gmünd (309)

Strecke / Kursabschnitt	Diff.+1: Kosten Elektrifizierung Bestand [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Ausbau inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>150,66</b>	<b>150,66</b>
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau - Gmünd	0,00	150,66	150,66
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>150,66</b>	<b>150,66</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.1.2.1.2 Eisenbahnstationen

Tabelle 13: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+1 für den Bezirk Gmünd (309)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hirschbach, Hst	1,35	4,56	1,00	6,91
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>1,35</b>	<b>4,56</b>	<b>1,00</b>	<b>6,91</b>

Tabelle 14: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+2 für den Bezirk Gmünd (309)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hirschbach, Hst	1,35	4,56	1,00	6,91
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>1,35</b>	<b>4,56</b>	<b>1,00</b>	<b>6,91</b>

Tabelle 15: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Gmünd (309)

Station	Diff.+1: Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Weichen [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Stationen [Mio. EUR]
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hirschbach, Hst	0,00	0,00	0,00	0,00
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.1.2.2 Investitionskosten Verkehrsdienste

### 2.1.2.2.1 Eisenbahn

Tabelle 16: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+1 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Gmünd (309)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,17</b>	<b>1,83</b>	<b>0,09</b>	<b>0,91</b>
Gmünd - Ceske Velenice	0,01	0,12	0,01	0,06
Schwarzenau - Gmünd	0,16	1,71	0,08	0,85
<b>Summe</b>	<b>0,17</b>	<b>1,83</b>	<b>0,09</b>	<b>0,91</b>

Tabelle 17: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+2 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Gmünd (309)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,35</b>	<b>3,67</b>	<b>0,26</b>	<b>2,75</b>
Gmünd - Ceske Velenice	0,02	0,24	0,02	0,18
Schwarzenau - Gmünd	0,33	3,43	0,25	2,57
<b>Summe</b>	<b>0,35</b>	<b>3,67</b>	<b>0,26</b>	<b>2,75</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.





### 2.1.2.2.2 Regionalbus

Tabelle 18: Parameter der Busbestellung für den Bestand, Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Gmünd (309)

GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]
30902	Amaliendorf-Aalfang	9,18	0,03	0,09	0,07	0,18	0,12	0,35
30903	Brand-Nagelberg	19,29	0,05	0,14	0,10	0,27	0,18	0,51
30904	Eggern	3,39	0,02	0,04	0,03	0,08	0,06	0,16
30906	Eisgarn	17,81	0,05	0,13	0,09	0,26	0,18	0,50
30908	Gmünd	29,75	0,20	0,55	0,38	1,07	0,73	2,04
30909	Großdietmanns	27,96	0,07	0,20	0,13	0,38	0,26	0,72
30910	Bad Großpertholz	17,18	0,03	0,09	0,06	0,18	0,12	0,34
30912	Großschönau	21,52	0,03	0,08	0,06	0,17	0,11	0,31
30913	Moorbad Harbach	3,34	0,01	0,02	0,01	0,04	0,03	0,07
30915	Haugschlag	5,69	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
30916	Heidenreichstein	46,62	0,12	0,34	0,23	0,65	0,44	1,24
30917	Hirschbach	4,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,03
30920	Hoheneich	15,47	0,06	0,16	0,11	0,32	0,22	0,60
30921	Kirchberg am Walde	17,55	0,06	0,17	0,12	0,33	0,22	0,63
30925	Litschau	24,29	0,10	0,28	0,20	0,55	0,37	1,05
30929	Reingers	13,80	0,03	0,08	0,05	0,15	0,10	0,29
30932	St. Martin	19,22	0,04	0,10	0,07	0,20	0,13	0,37
30935	Schrems	48,55	0,21	0,58	0,40	1,12	0,76	2,13
30939	Unserfrau-Altweitra	11,14	0,02	0,07	0,05	0,13	0,08	0,24
30940	Waldenstein	6,20	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
30942	Weitra	18,88	0,05	0,14	0,10	0,27	0,19	0,52
<b>Summe</b>		<b>380,83</b>	<b>1,20</b>	<b>3,35</b>	<b>2,31</b>	<b>6,48</b>	<b>4,41</b>	<b>12,33</b>



Tabelle 19: Parameter der Busbestellung, Differenz der Upgrades +1/+2 mit dem Bestand für den Bezirk Gmünd (309)

GKZ	Gemeinde	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]
30902	Amaliendorf-Aalfang	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,17
30903	Brand-Nagelberg	0,05	0,13	0,13	0,37	0,09	0,24
30904	Eggern	0,01	0,04	0,04	0,11	0,03	0,07
30906	Eisgarn	0,04	0,13	0,13	0,36	0,08	0,23
30908	Gmünd	0,18	0,52	0,53	1,48	0,35	0,97
30909	Großdietmanns	0,06	0,18	0,19	0,52	0,12	0,34
30910	Bad Großpertholz	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,16
30912	Großschönau	0,03	0,08	0,08	0,23	0,05	0,15
30913	Moorbad Harbach	0,01	0,02	0,02	0,05	0,01	0,04
30915	Haugschlag	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,06
30916	Heidenreichstein	0,11	0,31	0,32	0,90	0,21	0,59
30917	Hirschbach	0,00	0,01	0,01	0,03	0,01	0,02
30920	Hoheneich	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
30921	Kirchberg am Walde	0,06	0,16	0,16	0,46	0,11	0,30
30925	Litschau	0,09	0,27	0,27	0,76	0,18	0,50
30929	Reingers	0,03	0,07	0,08	0,21	0,05	0,14
30932	St. Martin	0,03	0,10	0,10	0,27	0,06	0,18
30935	Schrems	0,19	0,54	0,55	1,55	0,36	1,01
30939	Unserfrau-Altweitra	0,02	0,06	0,06	0,17	0,04	0,11
30940	Waldenstein	0,01	0,03	0,03	0,09	0,02	0,06
30942	Weitra	0,05	0,13	0,14	0,38	0,09	0,25
<b>Summe</b>		<b>1,12</b>	<b>3,13</b>	<b>3,21</b>	<b>8,98</b>	<b>2,09</b>	<b>5,85</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.1.2.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Tabelle 20: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+1 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Gmünd (309)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
30902, Amaliendorf-Aalfang	21.865	19.395
30903, Brand-Nagelberg	114.742	1.670
30904, Eggern	300.998	5.691
30906, Eisgarn	78.352	20.663
30908, Gmünd	6.483	15.741
30909, Großdietmanns	158.960	1.928
30910, Bad Großpertholz	921.038	47.854
30912, Großschönau	572.271	146.289
30913, Moorbad Harbach	153.300	9.013
30915, Haugschlag	155.604	37.194
30916, Heidenreichstein	284.010	81.091
30917, Hirschbach	27.605	1.722
30920, Hoheneich	132.798	12.019
30921, Kirchberg am Walde	60.205	8.909
30925, Litschau	279.180	20.232
30929, Reingers	86.103	12.895
30932, St. Martin	506.059	62.841
30935, Schrems	92.800	183.485
30939, Unserfrau-Altweitra	206.283	2.919
30940, Waldenstein	145.611	818
30942, Weitra	566.587	20.445
<b>Summe</b>	<b>4.870.856</b>	<b>712.814</b>



Tabelle 21: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+2 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Gmünd (309)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]
30902, Amaliendorf-Aalfang	0	0
30903, Brand-Nagelberg	68.016	1.428
30904, Eggern	215.184	1.412
30906, Eisgarn	62.851	20.663
30908, Gmünd	1.097	5.623
30909, Großdietmanns	136.692	98
30910, Bad Großpertholz	823.824	30.080
30912, Großschönau	468.900	130.460
30913, Moorbad Harbach	90.864	0
30915, Haugschlag	124.695	36.169
30916, Heidenreichstein	220.514	5.125
30917, Hirschbach	22.997	1.722
30920, Hoheneich	2.456	10.694
30921, Kirchberg am Walde	31.694	8.909
30925, Litschau	184.818	19.780
30929, Reingers	65.227	12.895
30932, St. Martin	334.796	21.303
30935, Schrems	29.542	15.910
30939, Unserfrau-Altweitra	121.901	2.919
30940, Waldenstein	80.015	411
30942, Weitra	501.311	13.939
<b>Summe</b>	<b>3.587.394</b>	<b>339.541</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.2 Bezirk Horn (311)

### 2.2.1 ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte

Tabelle 22: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	228	2,3	679	6,9
B	228	2,3	479	4,8	923	9,3
C	479	4,8	896	9,1	1.262	12,8
D	896	9,1	1.266	12,8	1.802	18,2
E	1.266	12,8	1.797	18,2	2.103	21,3
F	1.797	18,2	2.103	21,3	1.867	18,9
G	2.945	29,8	2.482	25,1	705	7,1
außerhalb GKL	2.271	23,0	631	6,4	541	5,5
<b>Summe</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 23: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	228	2,3	679	6,9	451	4,6
B	251	2,5	695	7,0	444	4,5
C	417	4,2	783	7,9	366	3,7
D	370	3,7	906	9,2	536	5,4
E	531	5,4	837	8,5	306	3,1
F	306	3,1	70	0,7	-236	-2,4
G	-463	-4,7	-2.240	-22,7	-1.777	-18,0
außerhalb GKL	-1.640	-16,6	-1.730	-17,5	-90	-0,9
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 24: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	73	0,7	390	3,9
B	73	0,7	317	3,2	617	6,2
C	317	3,2	617	6,2	956	9,7
D	617	6,2	956	9,7	1.423	14,4
E	956	9,7	1.423	14,4	1.845	18,7
F	1.423	14,4	1.845	18,7	2.377	24,1
G	2.506	25,4	3.446	34,9	1.299	13,1
außerhalb GKL	3.990	40,4	1.205	12,2	975	9,9
<b>Summe</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>	<b>9.882</b>	<b>100,0</b>



Tabelle 25: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	73	0,7	390	3,9	317	3,2
B	244	2,5	544	5,5	300	3,0
C	300	3,0	639	6,5	339	3,4
D	339	3,4	806	8,2	467	4,7
E	467	4,7	889	9,0	422	4,3
F	422	4,3	954	9,7	532	5,4
G	940	9,5	-1.207	-12,2	-2.147	-21,7
außerhalb GKL	-2.785	-28,2	-3.015	-30,5	-230	-2,3
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 26: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	349	3,3	2.630	24,9
B	349	3,3	2.498	23,6	1.836	17,4
C	2.498	23,6	1.619	15,3	1.525	14,4
D	1.619	15,3	1.530	14,5	946	8,9
E	1.530	14,5	940	8,9	867	8,2
F	940	8,9	867	8,2	712	6,7
G	1.364	12,9	2.117	20,0	1.494	14,1
außerhalb GKL	2.277	21,5	657	6,2	567	5,4
<b>Summe</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 27: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	349	3,3	2.630	24,9	2.281	21,6
B	2.149	20,3	1.487	14,1	-662	-6,3
C	-878	-8,3	-973	-9,2	-94	-0,9
D	-89	-0,8	-673	-6,4	-584	-5,5
E	-590	-5,6	-663	-6,3	-74	-0,7
F	-74	-0,7	-228	-2,2	-154	-1,5
G	754	7,1	131	1,2	-623	-5,9
außerhalb GKL	-1.620	-15,3	-1.710	-16,2	-89	-0,8
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>



Tabelle 28: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	153	1,4	707	6,7
B	153	1,4	554	5,2	3.009	28,4
C	554	5,2	3.009	28,4	1.692	16,0
D	3.009	28,4	1.692	16,0	848	8,0
E	1.692	16,0	848	8,0	944	8,9
F	848	8,0	944	8,9	833	7,9
G	1.258	11,9	1.330	12,6	634	6,0
außerhalb GKL	3.063	29,0	2.046	19,3	1.909	18,0
<b>Summe</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>	<b>10.577</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 29: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	153	1,4	707	6,7	554	5,2
B	400	3,8	2.856	27,0	2.455	23,2
C	2.455	23,2	1.138	10,8	-1.317	-12,5
D	-1.317	-12,5	-2.161	-20,4	-844	-8,0
E	-844	-8,0	-747	-7,1	96	0,9
F	96	0,9	-15	-0,1	-111	-1,0
G	72	0,7	-624	-5,9	-696	-6,6
außerhalb GKL	-1.017	-9,6	-1.154	-10,9	-137	-1,3
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Ergänzend zu den nachfolgenden Diagrammen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.

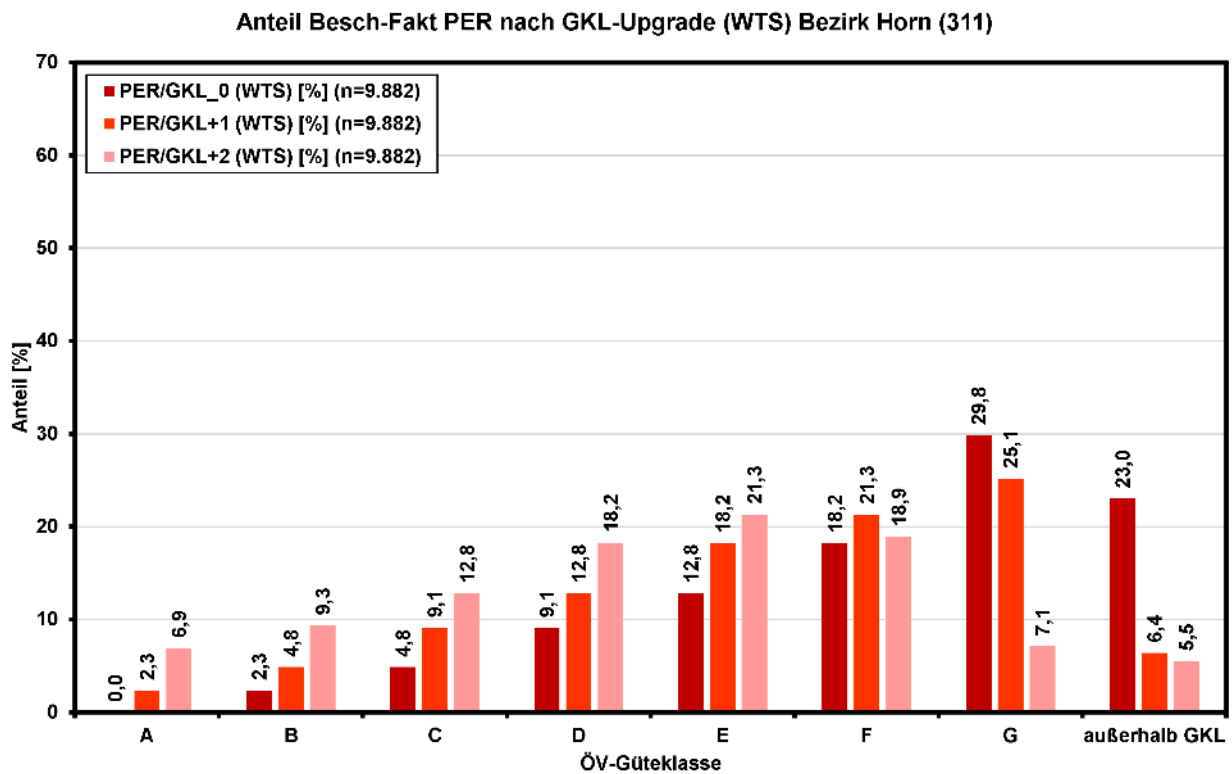


Abbildung 6: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

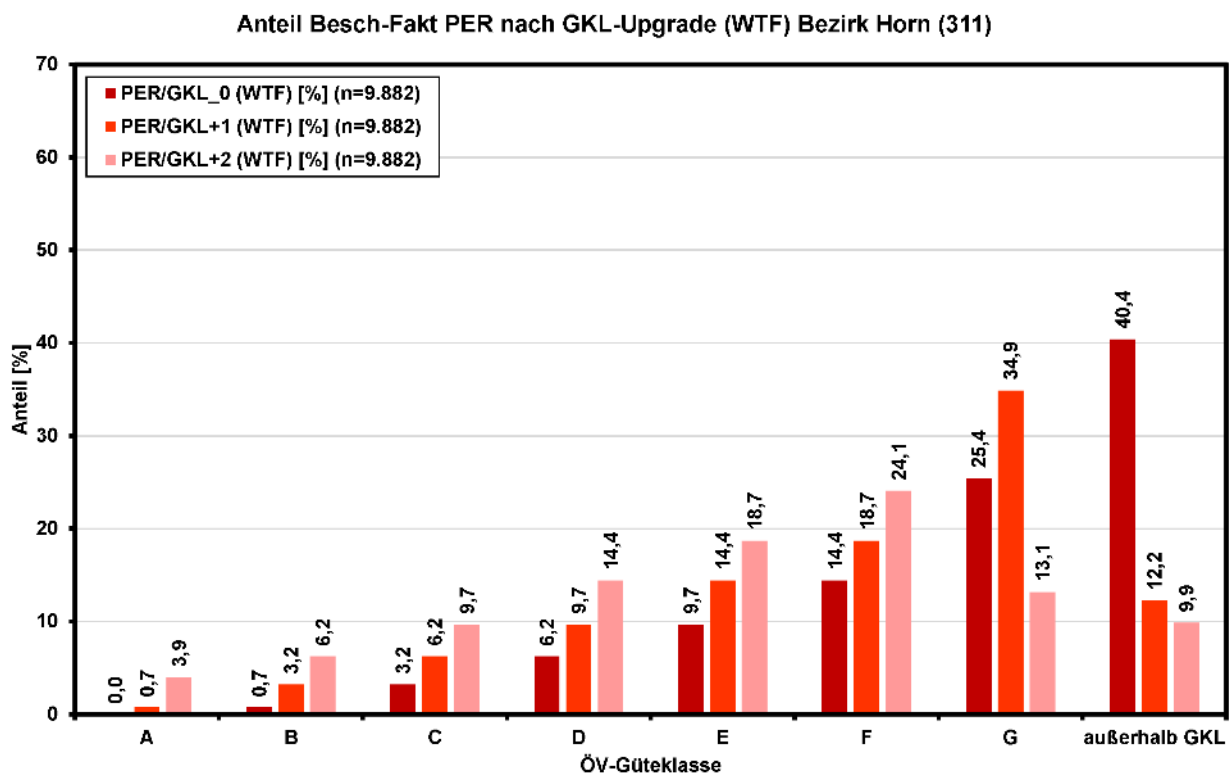


Abbildung 7: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)



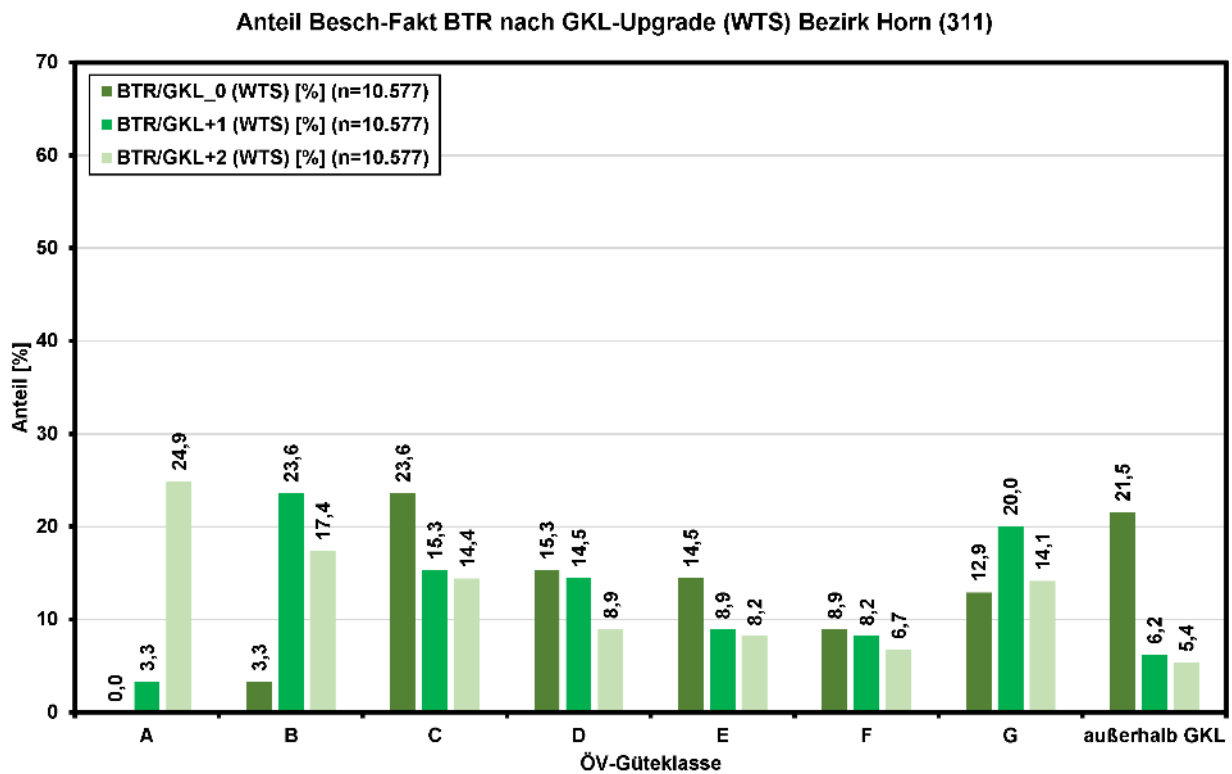


Abbildung 8: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)

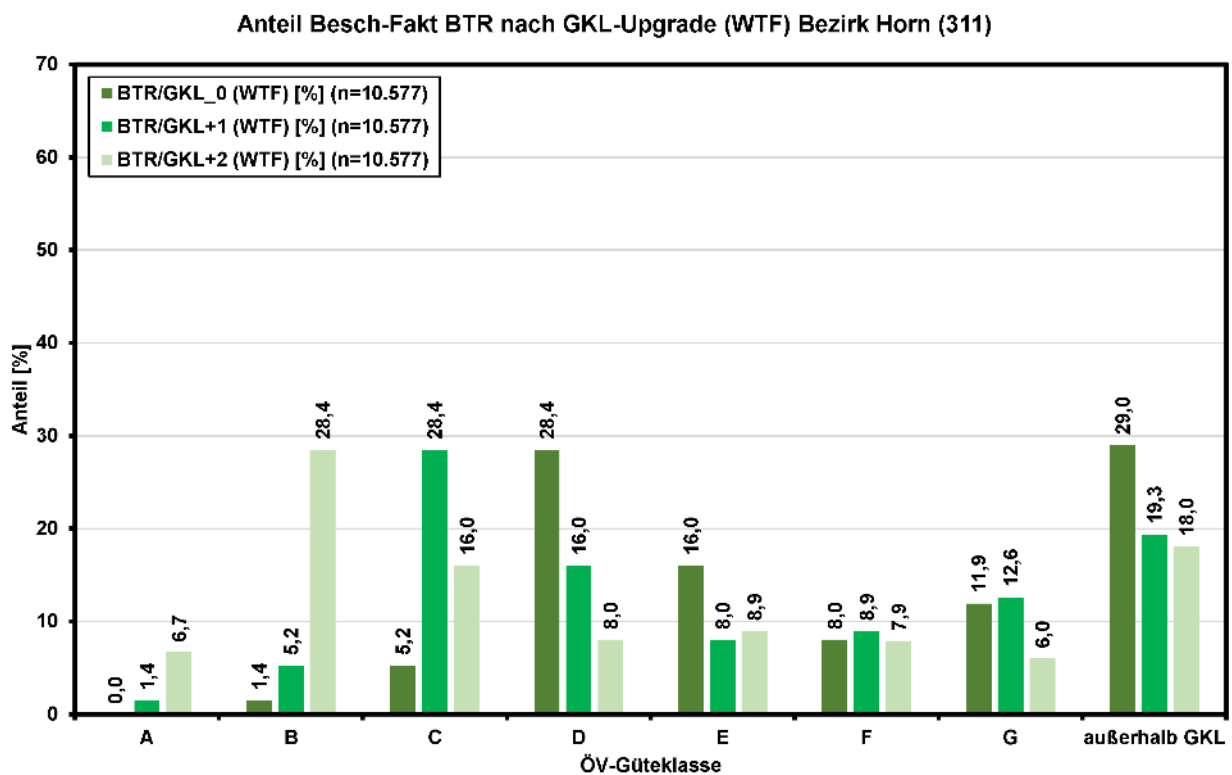


Abbildung 9: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Horn (311)



## 2.2.2 Regionalisierte Kosten

Tabelle 30: Übersicht der Kosten für den Bezirk Horn (311)

	Upgrade+1	Upgrade+2
<b>Investition Bahnstrecken [Mio. EUR]</b>	<b>561,91</b>	<b>848,37</b>
<b>Investition Bahnstationen [Mio. EUR]</b>	<b>21,67</b>	<b>47,56</b>
<b>Verkehrsdienste Bahn [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>13,43</b>	<b>26,75</b>
<b>Verkehrsdienste Bus [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>8,66</b>	<b>16,47</b>
<b>Bedarfsorientierte Angebote [Mio. EUR/Jahr]</b>	<b>1,38</b>	<b>1,01</b>

### 2.2.2.1 Investitionskosten Infrastruktur

#### 2.2.2.1.1 Eisenbahnstrecken

Tabelle 31: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+1 für den Bezirk Horn (311)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>205,77</b>	<b>205,77</b>
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	205,77	205,77
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	0,00	0,00
<b>Kamptalbahn</b>	<b>50,88</b>	<b>305,27</b>	<b>356,15</b>
Gars/Kamp - Horn	23,54	141,24	164,77
Horn - Sigmundsherberg	18,98	113,90	132,89
Stiefern - Gars/Kamp	8,36	50,13	58,49
<b>Summe</b>	<b>50,88</b>	<b>511,04</b>	<b>561,91</b>

Tabelle 32: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+2 für den Bezirk Horn (311)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>492,22</b>	<b>492,22</b>
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	205,77	205,77
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	286,45	286,45
<b>Kamptalbahn</b>	<b>50,88</b>	<b>305,27</b>	<b>356,15</b>
Gars/Kamp - Horn	23,54	141,24	164,77
Horn - Sigmundsherberg	18,98	113,90	132,89
Stiefern - Gars/Kamp	8,36	50,13	58,49
<b>Summe</b>	<b>50,88</b>	<b>797,49</b>	<b>848,37</b>



Tabelle 33: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Horn (311)

Strecke / Kursabschnitt	Diff.+1: Kosten Elektrifizierung Bestand [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Ausbau inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>286,45</b>	<b>286,45</b>
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	286,45	286,45
<b>Kamptalbahn</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Gars/Kamp - Horn	0,00	0,00	0,00
Horn - Sigmundsherberg	0,00	0,00	0,00
Stiefern - Gars/Kamp	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>286,45</b>	<b>286,45</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.2.2.1.2 Eisenbahnstationen

Tabelle 34: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+1 für den Bezirk Horn (311)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Breiteneich bei Horn, Hst	0,83	3,72	1,00	5,55
Buchberg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Horn, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	2,76	1,00	3,76
Rosenburg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
<b>Summe</b>	<b>0,83</b>	<b>15,84</b>	<b>5,00</b>	<b>21,67</b>

Tabelle 35: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+2 für den Bezirk Horn (311)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Breiteneich bei Horn, Hst	1,65	7,44	2,00	11,09
Buchberg, Hst	0,00	3,12	2,00	5,12
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Horn, Bhf	0,83	3,72	1,00	5,55
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	5,52	2,00	7,52
Rosenburg, Hst	0,90	6,24	2,00	9,14
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,90	6,24	2,00	9,14
<b>Summe</b>	<b>4,28</b>	<b>32,28</b>	<b>11,00</b>	<b>47,56</b>



Tabelle 36: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Horn (311)

Station	Diff.+1: Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Weichen [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Stationen [Mio. EUR]
Breiteneich bei Horn, Hst	0,83	3,72	1,00	5,55
Buchberg, Hst	0,00	0,00	1,00	1,00
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Horn, Bhf	0,83	3,72	1,00	5,55
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	2,76	1,00	3,76
Rosenburg, Hst	0,90	3,12	1,00	5,02
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,90	3,12	1,00	5,02
<b>Summe</b>	<b>3,45</b>	<b>16,44</b>	<b>6,00</b>	<b>25,89</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.2.2.2 Investitionskosten Verkehrsdienste

### 2.2.2.2.1 Eisenbahn

Tabelle 37: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+1 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Horn (311)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km/Jahr]	Summe Jahres-Kosten [Mio. EUR]	Jahres-Fahrt-aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres-Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,71</b>	<b>7,45</b>	<b>0,35</b>	<b>3,65</b>
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,41	4,33	0,21	2,17
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,30	3,12	0,14	1,49
<b>Kamptalbahn</b>	<b>0,57</b>	<b>5,98</b>	<b>0,27</b>	<b>2,80</b>
Gars/Kamp - Horn	0,24	2,56	0,12	1,22
Horn - Sigmundsherberg	0,25	2,58	0,12	1,22
Stiefern - Gars/Kamp	0,08	0,85	0,03	0,36
<b>Summe</b>	<b>1,28</b>	<b>13,43</b>	<b>0,61</b>	<b>6,45</b>

Tabelle 38: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+2 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Horn (311)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km/Jahr]	Summe Jahres-Kosten [Mio. EUR]	Jahres-Fahrt-aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres-Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>1,41</b>	<b>14,85</b>	<b>1,05</b>	<b>11,05</b>
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,82	8,63	0,62	6,47
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,59	6,22	0,44	4,59
<b>Kamptalbahn</b>	<b>1,13</b>	<b>11,90</b>	<b>0,83</b>	<b>8,71</b>
Gars/Kamp - Horn	0,49	5,12	0,36	3,77
Horn - Sigmundsherberg	0,49	5,16	0,36	3,80
Stiefern - Gars/Kamp	0,15	1,62	0,11	1,13
<b>Summe</b>	<b>2,55</b>	<b>26,75</b>	<b>1,88</b>	<b>19,76</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.2.2.2 Regionalbus

Tabelle 39: Parameter der Busbestellung für den Bestand, Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Horn (311)

GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]
31101	Altenburg	9,57	0,04	0,11	0,08	0,21	0,14	0,40
31102	Brunn a.d. Wild	26,30	0,16	0,46	0,32	0,90	0,61	1,70
31103	Burgschleinitz-Kühnring	33,69	0,08	0,21	0,15	0,41	0,28	0,78
31104	Drosendorf-Zissersdorf	21,54	0,05	0,14	0,10	0,27	0,19	0,52
31105	Eggenburg	26,29	0,10	0,27	0,19	0,53	0,36	1,00
31106	Gars am Kamp	23,38	0,05	0,15	0,10	0,29	0,20	0,56
31107	Geras	51,18	0,08	0,21	0,15	0,41	0,28	0,78
31109	Horn	32,66	0,25	0,70	0,48	1,35	0,92	2,58
31110	Irnfritz-Messern	45,49	0,08	0,22	0,16	0,43	0,29	0,82
31111	Japons	23,69	0,03	0,09	0,07	0,18	0,12	0,35
31113	Langau	12,39	0,04	0,11	0,08	0,22	0,15	0,41
31114	Meiseldorf	22,09	0,06	0,15	0,11	0,30	0,20	0,57
31117	Pernegg	17,12	0,04	0,11	0,08	0,22	0,15	0,42
31119	Röhrenbach	12,59	0,02	0,05	0,03	0,09	0,06	0,17
31120	Röschitz	17,03	0,06	0,16	0,11	0,31	0,21	0,59
31121	Rosenburg-Mold	21,55	0,07	0,21	0,14	0,40	0,28	0,77
31123	St. Bernhard-Frauenhofen	27,14	0,14	0,39	0,27	0,76	0,52	1,44
31124	Sigmundsherberg	40,47	0,12	0,33	0,23	0,64	0,44	1,23
31129	Weitersfeld	45,42	0,11	0,31	0,22	0,61	0,41	1,16
31130	Straning-Grafenberg	11,27	0,02	0,06	0,04	0,12	0,08	0,22
<b>Summe</b>		<b>520,86</b>	<b>1,60</b>	<b>4,47</b>	<b>3,09</b>	<b>8,66</b>	<b>5,88</b>	<b>16,47</b>



Tabelle 40: Parameter der Busbestellung, Differenz der Upgrades +1/+2 mit dem Bestand für den Bezirk Horn (311)

GKZ	Gemeinde	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]
31101	Altenburg	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
31102	Brunn a.d. Wild	0,15	0,43	0,44	1,24	0,29	0,81
31103	Burgschleinitz- Kühnring	0,07	0,20	0,20	0,57	0,13	0,37
31104	Drosendorf-Zissersdorf	0,05	0,13	0,13	0,38	0,09	0,24
31105	Eggenburg	0,09	0,25	0,26	0,73	0,17	0,47
31106	Gars am Kamp	0,05	0,14	0,15	0,41	0,10	0,27
31107	Geras	0,07	0,20	0,20	0,57	0,13	0,37
31109	Horn	0,23	0,65	0,67	1,88	0,44	1,23
31110	Irnfritz-Messern	0,08	0,21	0,21	0,59	0,14	0,38
31111	Japons	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,16
31113	Langau	0,04	0,11	0,11	0,30	0,07	0,20
31114	Meiseldorf	0,05	0,14	0,15	0,41	0,10	0,27
31117	Pernegg	0,04	0,11	0,11	0,31	0,07	0,20
31119	Röhrenbach	0,02	0,04	0,04	0,12	0,03	0,08
31120	Röschitz	0,05	0,15	0,15	0,43	0,10	0,28
31121	Rosenburg-Mold	0,07	0,19	0,20	0,56	0,13	0,37
31123	St. Bernhard- Frauenhofen	0,13	0,37	0,38	1,05	0,24	0,68
31124	Sigmundsherberg	0,11	0,31	0,32	0,89	0,21	0,58
31129	Weitersfeld	0,11	0,30	0,30	0,84	0,20	0,55
31130	Straning-Grafenberg	0,02	0,06	0,06	0,16	0,04	0,11
<b>Summe</b>		<b>1,50</b>	<b>4,19</b>	<b>4,28</b>	<b>12,00</b>	<b>2,79</b>	<b>7,81</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.





### 2.2.2.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Tabelle 41: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+1 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Horn (311)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
31101, Altenburg	62.794	931
31102, Brunn a.d. Wild	31.420	1.283
31103, Burgschleinitz-Kühnring	54.439	8.347
31104, Drosendorf-Zissersdorf	217.972	10.734
31105, Eggenburg	9.713	3.338
31106, Gars am Kamp	163.922	91.351
31107, Geras	99.100	7.099
31109, Horn	9.060	492
31110, Irnfritz-Messern	41.833	3.513
31111, Japons	12.121	0
31113, Langau	36.316	26.225
31114, Meiseldorf	6.098	0
31117, Pernegg	78.918	21.355
31119, Röhrenbach	30.534	1.306
31120, Röschitz	6.196	260
31121, Rosenberg-Mold	26.115	190.513
31123, St. Bernhard-Frauenhofen	12.331	0
31124, Sigmundsherberg	5.831	0
31129, Weitersfeld	68.945	0
31130, Straning-Grafenberg	68.594	925
<b>Summe</b>	<b>1.042.252</b>	<b>367.672</b>



Tabelle 42: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+2 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Horn (311)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]
31101, Altenburg	57.208	931
31102, Brunn a.d. Wild	23.145	1.283
31103, Burgschleinitz-Kühnring	31.298	557
31104, Drosendorf-Zissersdorf	170.821	10.734
31105, Eggenburg	5.721	1.277
31106, Gars am Kamp	127.359	91.185
31107, Geras	59.861	2.483
31109, Horn	7.250	492
31110, Irnfritz-Messern	30.815	3.513
31111, Japons	0	0
31113, Langau	7.115	10.843
31114, Meiseldorf	0	0
31117, Pernegg	47.405	12.810
31119, Röhrenbach	21.081	1.306
31120, Röschitz	0	0
31121, Rosenberg-Mold	16.546	175.949
31123, St. Bernhard-Frauenhofen	7.581	0
31124, Sigmundsherberg	0	0
31129, Weitersfeld	46.809	0
31130, Straning-Grafenberg	35.488	925
<b>Summe</b>	<b>695.504</b>	<b>314.288</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.3 Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

### 2.3.1 ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte

Tabelle 43: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	65	0,7	221	2,5
B	65	0,7	156	1,8	609	7,0
C	156	1,8	609	7,0	592	6,8
D	609	7,0	592	6,8	1.802	20,6
E	592	6,8	1.802	20,6	1.661	19,0
F	1.802	20,6	1.661	19,0	2.324	26,5
G	2.496	28,5	2.769	31,6	762	8,7
außerhalb GKL	3.035	34,7	1.101	12,6	784	9,0
<b>Summe</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 44: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	65	0,7	221	2,5	156	1,8
B	91	1,0	544	6,2	453	5,2
C	453	5,2	436	5,0	-17	-0,2
D	-17	-0,2	1.193	13,6	1.210	13,8
E	1.210	13,8	1.069	12,2	-141	-1,6
F	-141	-1,6	522	6,0	663	7,6
G	273	3,1	-1.734	-19,8	-2.007	-22,9
außerhalb GKL	-1.934	-22,1	-2.251	-25,7	-317	-3,6
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 45: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	0	0,0	65	0,7
B	0	0,0	65	0,7	188	2,1
C	65	0,7	188	2,1	663	7,6
D	188	2,1	663	7,6	1.258	14,4
E	663	7,6	1.258	14,4	1.548	17,7
F	1.258	14,4	1.548	17,7	1.649	18,8
G	2.228	25,4	2.235	25,5	1.173	13,4
außerhalb GKL	4.353	49,7	2.798	32,0	2.211	25,3
<b>Summe</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>	<b>8.755</b>	<b>100,0</b>



Tabelle 46: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	0	0,0	65	0,7	65	0,7
B	65	0,7	188	2,1	123	1,4
C	123	1,4	598	6,8	475	5,4
D	475	5,4	1.070	12,2	595	6,8
E	595	6,8	885	10,1	290	3,3
F	290	3,3	391	4,5	101	1,2
G	7	0,1	-1.055	-12,1	-1.062	-12,1
außerhalb GKL	-1.555	-17,8	-2.142	-24,5	-587	-6,7
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 47: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	727	8,7	1.248	15,0
B	727	8,7	522	6,3	1.595	19,2
C	522	6,3	1.595	19,2	368	4,4
D	1.595	19,2	368	4,4	2.301	27,6
E	368	4,4	2.301	27,6	1.511	18,2
F	2.301	27,6	1.511	18,2	619	7,4
G	1.977	23,7	751	9,0	419	5,0
außerhalb GKL	834	10,0	548	6,6	262	3,2
<b>Summe</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 48: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	727	8,7	1.248	15,0	522	6,3
B	-205	-2,5	868	10,4	1.074	12,9
C	1.074	12,9	-153	-1,8	-1.227	-14,7
D	-1.227	-14,7	706	8,5	1.933	23,2
E	1.933	23,2	1.143	13,7	-790	-9,5
F	-790	-9,5	-1.683	-20,2	-893	-10,7
G	-1.226	-14,7	-1.558	-18,7	-332	-4,0
außerhalb GKL	-285	-3,4	-572	-6,9	-286	-3,4
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>



Tabelle 49: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	0	0,0	727	8,7
B	0	0,0	727	8,7	1.161	14,0
C	727	8,7	1.161	14,0	803	9,6
D	1.161	14,0	803	9,6	2.428	29,2
E	803	9,6	2.428	29,2	1.262	15,2
F	2.428	29,2	1.262	15,2	578	6,9
G	1.673	20,1	675	8,1	882	10,6
außerhalb GKL	1.532	18,4	1.267	15,2	482	5,8
<b>Summe</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>	<b>8.324</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 50: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	0	0,0	727	8,7	727	8,7
B	727	8,7	1.161	14,0	435	5,2
C	435	5,2	76	0,9	-358	-4,3
D	-358	-4,3	1.267	15,2	1.625	19,5
E	1.625	19,5	459	5,5	-1.166	-14,0
F	-1.166	-14,0	-1.850	-22,2	-683	-8,2
G	-997	-12,0	-790	-9,5	207	2,5
außerhalb GKL	-264	-3,2	-1.050	-12,6	-785	-9,4
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Ergänzend zu den nachfolgenden Diagrammen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

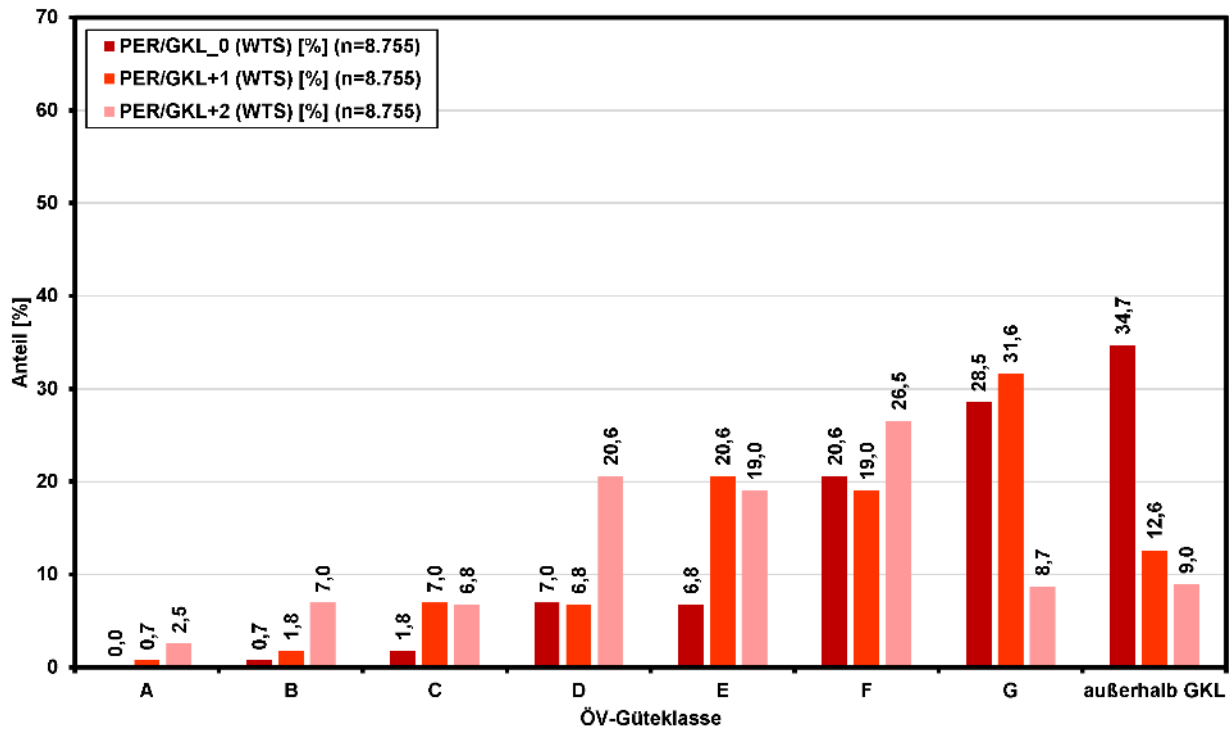


Abbildung 10: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

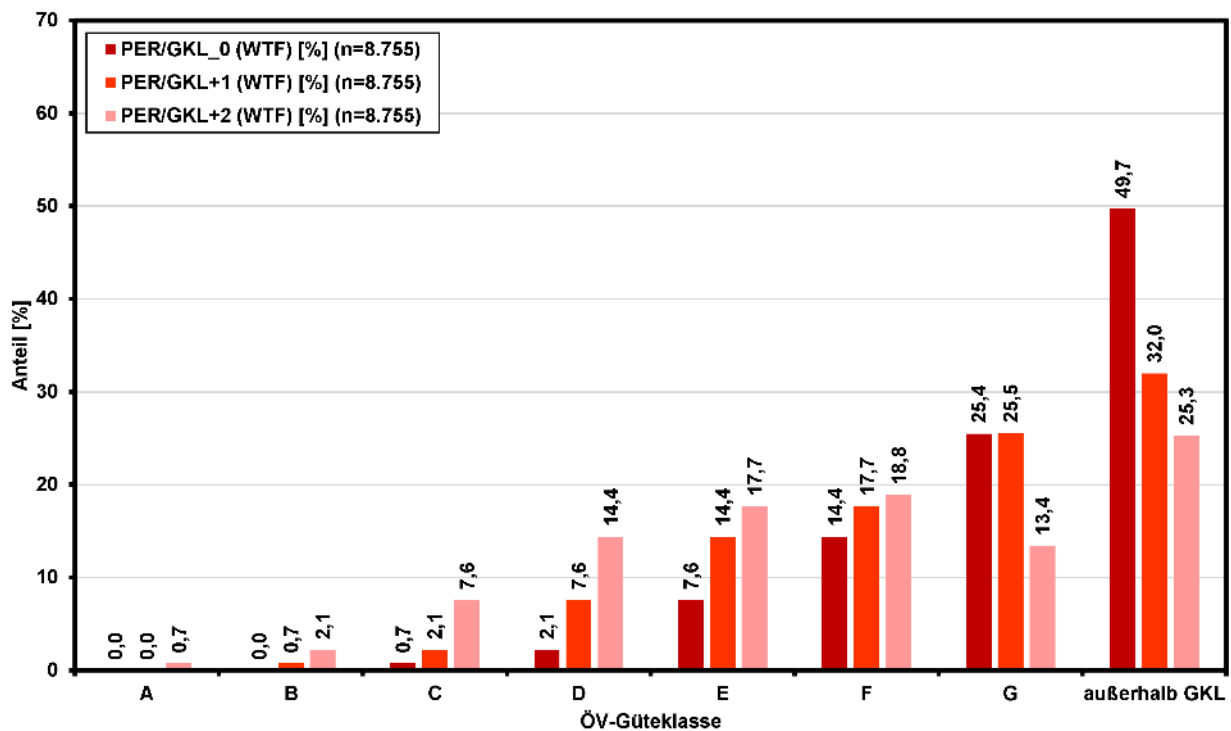


Abbildung 11: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)



Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

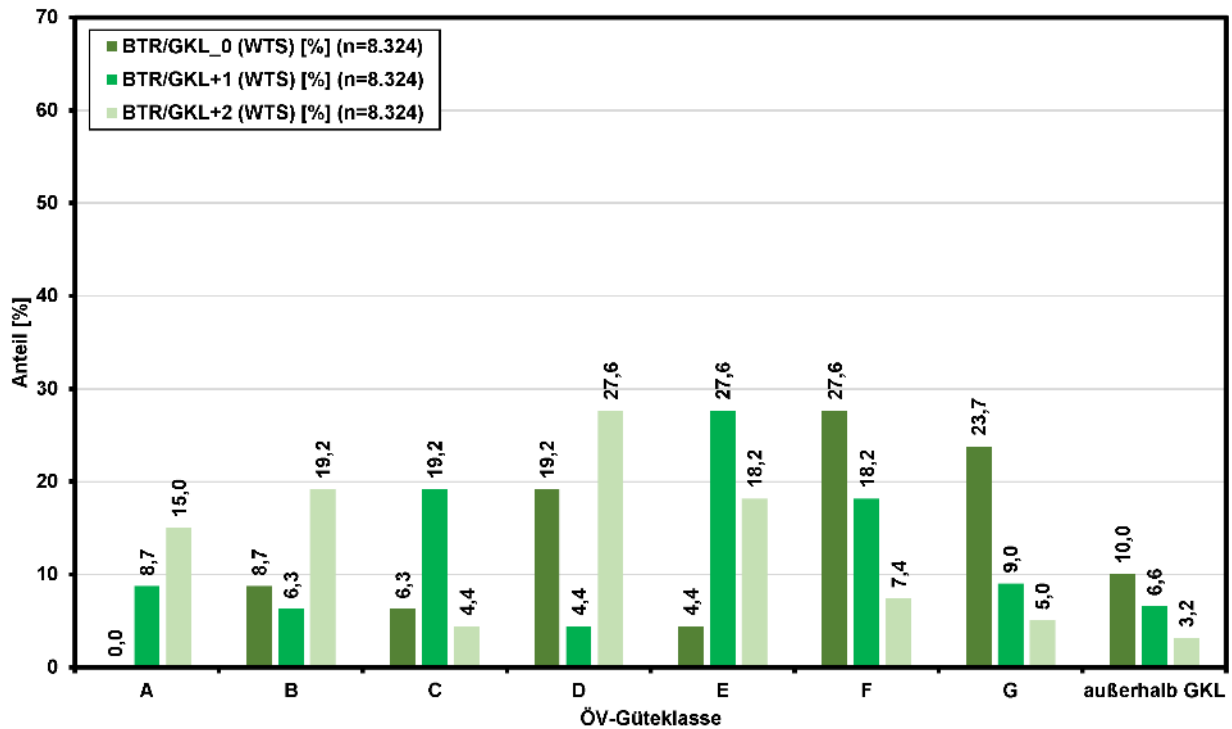


Abbildung 12: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

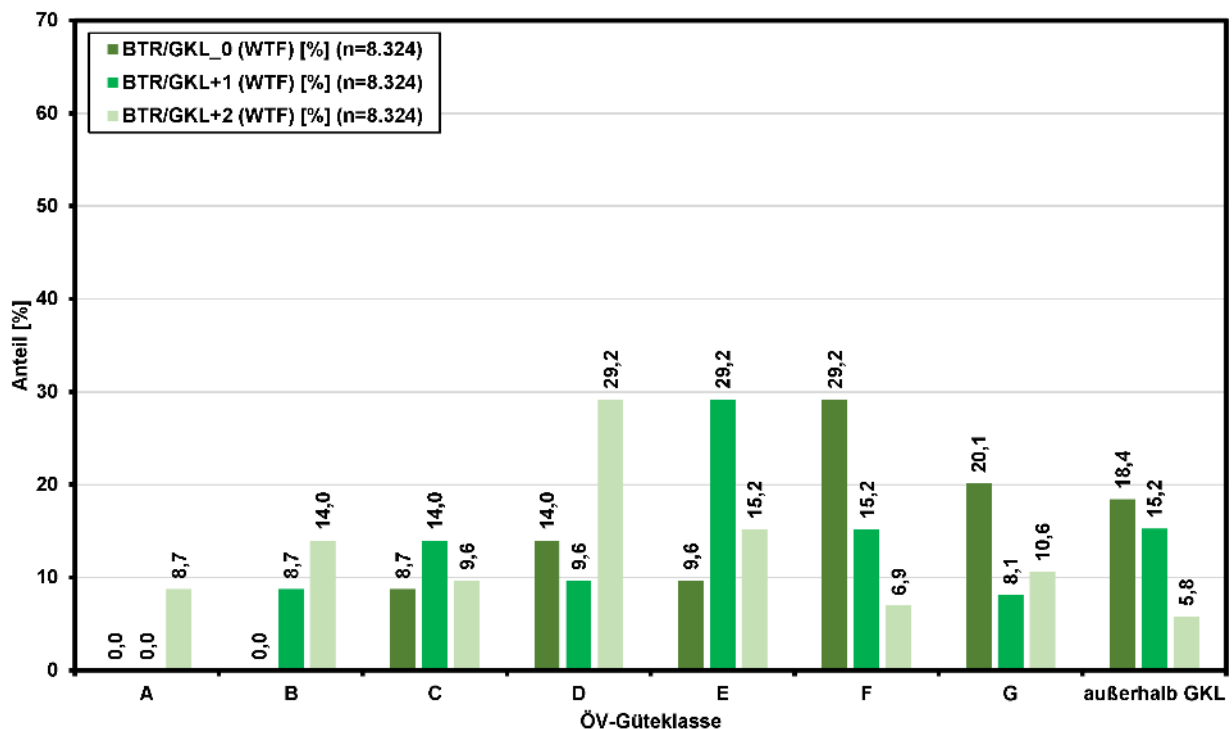


Abbildung 13: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)



## 2.3.2 Regionalisierte Kosten

Tabelle 51: Übersicht der Kosten für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

	Upgrade+1	Upgrade+2
Investition Bahnstrecken [Mio. EUR]	0,00	172,05
Investition Bahnstationen [Mio. EUR]	0,00	0,00
Verkehrsdienste Bahn [Mio. EUR/Jahr]	1,91	3,81
Verkehrsdienste Bus [Mio. EUR/Jahr]	6,54	12,44
Bedarfsorientierte Angebote [Mio. EUR/Jahr]	3,97	2,76

### 2.3.2.1 Investitionskosten Infrastruktur

#### 2.3.2.1.1 Eisenbahnstrecken

Tabelle 52: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+1 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau - Gmünd	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 53: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+2 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>172,05</b>	<b>172,05</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	30,28	30,28
Schwarzenau - Gmünd	0,00	69,05	69,05
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	72,72	72,72
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>172,05</b>	<b>172,05</b>

Tabelle 54: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Strecke / Kursabschnitt	Diff.+1: Kosten Elektrifizierung Bestand [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Ausbau inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>172,05</b>	<b>172,05</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	30,28	30,28
Schwarzenau - Gmünd	0,00	69,05	69,05
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	72,72	72,72
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>172,05</b>	<b>172,05</b>





Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.

### 2.3.2.1.2 Eisenbahnstationen

Tabelle 55: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+1 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 56: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+2 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 57: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Station	Diff.+1: Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Weichen [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Stationen [Mio. EUR]
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.3.2.2 Investitionskosten Verkehrsdienste

### 2.3.2.2.1 Eisenbahn

Tabelle 58: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+1 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km/Jahr]	Summe Jahres-Kosten [Mio. EUR]	Jahres-Fahrt-aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres-Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,18</b>	<b>1,91</b>	<b>0,09</b>	<b>0,92</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,03	0,33	0,01	0,16
Schwarzenau - Gmünd	0,07	0,78	0,04	0,39
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,08	0,79	0,04	0,38
<b>Summe</b>	<b>0,18</b>	<b>1,91</b>	<b>0,09</b>	<b>0,92</b>

Tabelle 59: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+2 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km/Jahr]	Summe Jahres-Kosten [Mio. EUR]	Jahres-Fahrt-aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres-Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,36</b>	<b>3,81</b>	<b>0,27</b>	<b>2,83</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,06	0,66	0,05	0,48
Schwarzenau - Gmünd	0,15	1,57	0,11	1,18
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,15	1,58	0,11	1,16
<b>Summe</b>	<b>0,36</b>	<b>3,81</b>	<b>0,27</b>	<b>2,83</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.3.2.2.2 Regionalbus

Tabelle 60: Parameter der Busbestellung für den Bestand, Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]
32202	Dietmanns	3,89	0,05	0,14	0,09	0,26	0,18	0,50
32203	Dobersberg	35,79	0,08	0,21	0,15	0,42	0,28	0,79
32206	Gastern	20,15	0,03	0,08	0,05	0,15	0,10	0,29
32207	Groß-Siegharts	21,52	0,07	0,20	0,14	0,39	0,27	0,75
32209	Karlstein a.d. Thaya	36,16	0,09	0,26	0,18	0,49	0,34	0,94
32210	Kautzen	13,57	0,02	0,06	0,04	0,11	0,08	0,22
32212	Ludweis-Aigen	21,82	0,04	0,10	0,07	0,19	0,13	0,36
32214	Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	20,07	0,08	0,23	0,16	0,44	0,30	0,83
32216	Raabs a.d. Thaya	36,82	0,07	0,18	0,13	0,36	0,24	0,67
32217	Thaya	22,47	0,07	0,19	0,13	0,37	0,25	0,70
32219	Vitis	44,84	0,16	0,44	0,30	0,85	0,57	1,60
32220	Waidhofen a.d. Thaya	47,37	0,31	0,88	0,61	1,69	1,16	3,24
32221	Waidhofen a.d. Thaya-Land	19,68	0,06	0,16	0,11	0,31	0,21	0,59
32222	Waldkirchen a.d. Thaya	17,93	0,03	0,10	0,07	0,19	0,13	0,36
32223	Windigsteig	19,93	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
<b>Summe</b>		<b>382,00</b>	<b>1,21</b>	<b>3,38</b>	<b>2,33</b>	<b>6,54</b>	<b>4,44</b>	<b>12,44</b>



Tabelle 61: Parameter der Busbestellung, Differenz der Upgrades +1/+2 mit dem Bestand für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

GKZ	Gemeinde	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]
32202	Dietmanns	0,04	0,13	0,13	0,36	0,09	0,24
32203	Dobersberg	0,07	0,20	0,21	0,58	0,13	0,38
32206	Gastern	0,03	0,07	0,08	0,21	0,05	0,14
32207	Groß-Siegharts	0,07	0,19	0,19	0,55	0,13	0,36
32209	Karlstein a.d. Thaya	0,08	0,24	0,25	0,69	0,16	0,45
32210	Kautzen	0,02	0,06	0,06	0,16	0,04	0,10
32212	Ludweis-Aigen	0,03	0,09	0,09	0,26	0,06	0,17
32214	Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	0,08	0,21	0,22	0,60	0,14	0,39
32216	Raabs a.d. Thaya	0,06	0,17	0,18	0,49	0,11	0,32
32217	Thaya	0,06	0,18	0,18	0,51	0,12	0,33
32219	Vitis	0,15	0,41	0,42	1,17	0,27	0,76
32220	Waidhofen a.d. Thaya	0,29	0,82	0,84	2,36	0,55	1,54
32221	Waidhofen a.d. Thaya- Land	0,05	0,15	0,15	0,43	0,10	0,28
32222	Waldkirchen a.d. Thaya	0,03	0,09	0,09	0,26	0,06	0,17
32223	Windigsteig	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,28
<b>Summe</b>		<b>1,13</b>	<b>3,16</b>	<b>3,24</b>	<b>9,06</b>	<b>2,11</b>	<b>5,90</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.3.2.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Tabelle 62: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+1 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
32202, Dietmanns	0	0
32203, Dobersberg	497.620	132.996
32206, Gastern	183.501	110.702
32207, Groß-Siegharts	81.352	1.949
32209, Karlstein a.d. Thaya	164.080	6.923
32210, Kautzen	581.552	78.513
32212, Ludweis-Aigen	179.082	1.930
32214, Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	77.770	5.570
32216, Raabs a.d. Thaya	1.007.041	223.148
32217, Thaya	82.526	1.182
32219, Vitis	151.335	22.354
32220, Waidhofen a.d. Thaya	14.525	11.020
32221, Waidhofen a.d. Thaya-Land	57.829	616
32222, Waldkirchen a.d. Thaya	217.106	10.369
32223, Windigsteig	68.831	11.865
<b>Summe</b>	<b>3.364.152</b>	<b>619.137</b>

Tabelle 63: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+2 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Waidhofen/Thaya (322)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]
32202, Dietmanns	0	0
32203, Dobersberg	206.413	2.384
32206, Gastern	149.389	23.514
32207, Groß-Siegharts	66.319	1.949
32209, Karlstein a.d. Thaya	121.421	5.445
32210, Kautzen	538.121	42.418
32212, Ludweis-Aigen	142.088	419
32214, Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	73.182	5.368
32216, Raabs a.d. Thaya	823.903	149.258
32217, Thaya	48.547	1.182
32219, Vitis	124.461	1.997
32220, Waidhofen a.d. Thaya	13.590	4.741
32221, Waidhofen a.d. Thaya-Land	43.949	300
32222, Waldkirchen a.d. Thaya	164.533	5.729
32223, Windigsteig	38.571	11.865
<b>Summe</b>	<b>2.554.487</b>	<b>256.568</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.4 Bezirk Zwettl (325)

### 2.4.1 ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte

Tabelle 64: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	11	0,1	86	0,6
B	11	0,1	98	0,7	375	2,6
C	98	0,7	418	2,9	747	5,2
D	418	2,9	718	5,0	1.692	11,9
E	718	5,0	1.655	11,6	2.567	18,0
F	1.655	11,6	2.568	18,0	3.653	25,7
G	3.943	27,7	5.114	35,9	2.198	15,4
außerhalb GKL	7.392	51,9	3.653	25,7	2.917	20,5
<b>Summe</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 65: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	11	0,1	86	0,6	75	0,5
B	87	0,6	364	2,6	277	1,9
C	320	2,2	649	4,6	329	2,3
D	300	2,1	1.274	8,9	974	6,8
E	937	6,6	1.849	13,0	912	6,4
F	913	6,4	1.998	14,0	1.085	7,6
G	1.171	8,2	-1.745	-12,3	-2.916	-20,5
außerhalb GKL	-3.739	-26,3	-4.475	-31,4	-736	-5,2
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 66: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	10	0,1	49	0,3
B	10	0,1	39	0,3	174	1,2
C	39	0,3	174	1,2	478	3,4
D	174	1,2	478	3,4	1.360	9,6
E	478	3,4	1.360	9,6	1.868	13,1
F	1.360	9,6	1.868	13,1	3.575	25,1
G	3.236	22,7	5.155	36,2	2.463	17,3
außerhalb GKL	8.938	62,8	5.151	36,2	4.268	30,0
<b>Summe</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>	<b>14.235</b>	<b>100,0</b>



Tabelle 67: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	10	0,1	49	0,3	39	0,3
B	29	0,2	164	1,2	135	0,9
C	135	0,9	439	3,1	304	2,1
D	304	2,1	1.186	8,3	882	6,2
E	882	6,2	1.390	9,8	508	3,6
F	508	3,6	2.215	15,6	1.707	12,0
G	1.919	13,5	-773	-5,4	-2.692	-18,9
außerhalb GKL	-3.787	-26,6	-4.670	-32,8	-883	-6,2
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 68: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	7	0,1	76	0,6
B	7	0,1	130	1,1	1.277	10,9
C	130	1,1	1.342	11,5	1.330	11,4
D	1.342	11,5	1.205	10,3	2.780	23,7
E	1.205	10,3	2.780	23,7	1.883	16,1
F	2.780	23,7	1.883	16,1	1.321	11,3
G	2.477	21,2	2.551	21,8	1.691	14,4
außerhalb GKL	3.767	32,2	1.811	15,5	1.349	11,5
<b>Summe</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 69: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	7	0,1	76	0,6	69	0,6
B	123	1,0	1.270	10,8	1.147	9,8
C	1.212	10,4	1.200	10,3	-12	-0,1
D	-137	-1,2	1.439	12,3	1.576	13,5
E	1.575	13,5	678	5,8	-897	-7,7
F	-897	-7,7	-1.459	-12,5	-562	-4,8
G	74	0,6	-785	-6,7	-859	-7,3
außerhalb GKL	-1.956	-16,7	-2.418	-20,7	-462	-3,9
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>



Tabelle 70: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	0	0,0	7	0,1	50	0,4
B	7	0,1	43	0,4	149	1,3
C	43	0,4	149	1,3	1.369	11,7
D	149	1,3	1.369	11,7	2.406	20,6
E	1.369	11,7	2.406	20,6	2.375	20,3
F	2.406	20,6	2.375	20,3	1.867	15,9
G	3.287	28,1	2.739	23,4	1.300	11,1
außerhalb GKL	4.445	38,0	2.618	22,4	2.190	18,7
<b>Summe</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>	<b>11.707</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 71: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	7	0,1	50	0,4	43	0,4
B	36	0,3	142	1,2	106	0,9
C	106	0,9	1.326	11,3	1.220	10,4
D	1.220	10,4	2.257	19,3	1.037	8,9
E	1.037	8,9	1.006	8,6	-31	-0,3
F	-31	-0,3	-539	-4,6	-508	-4,3
G	-548	-4,7	-1.988	-17,0	-1.439	-12,3
außerhalb GKL	-1.827	-15,6	-2.255	-19,3	-428	-3,7
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Ergänzend zu den nachfolgenden Diagrammen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.





Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Zwettl (325)

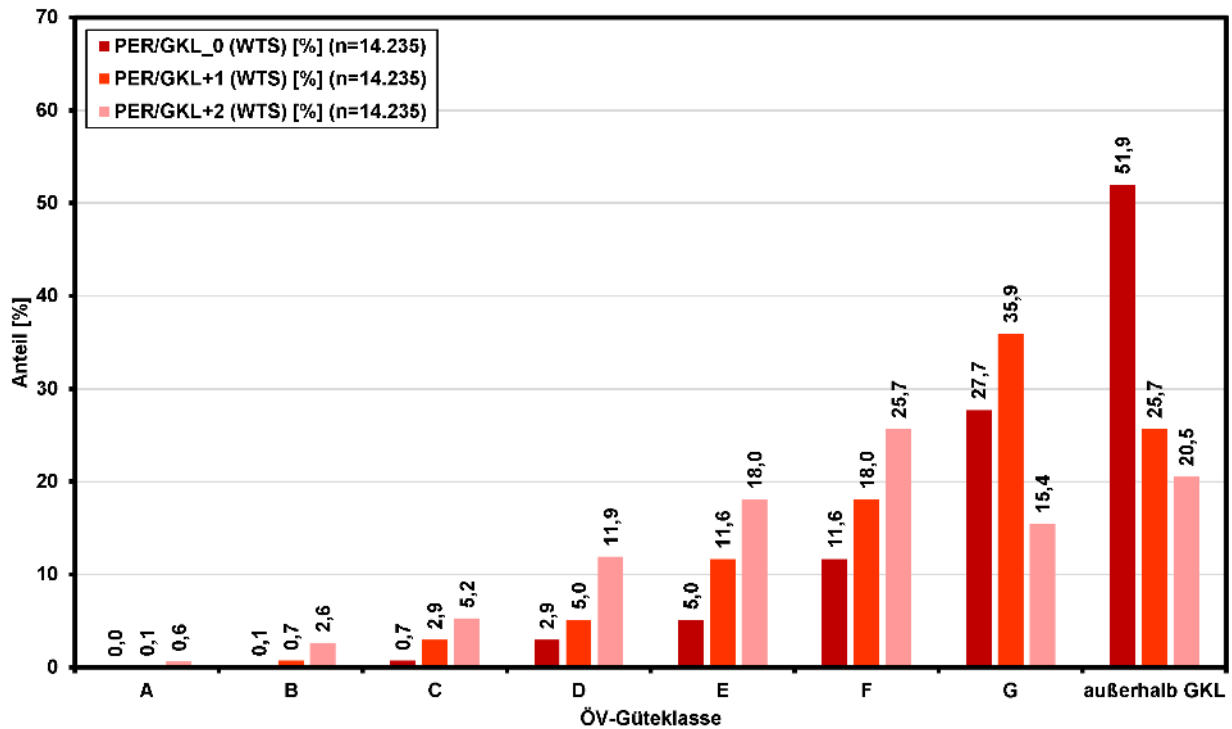


Abbildung 14: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Zwettl (325)

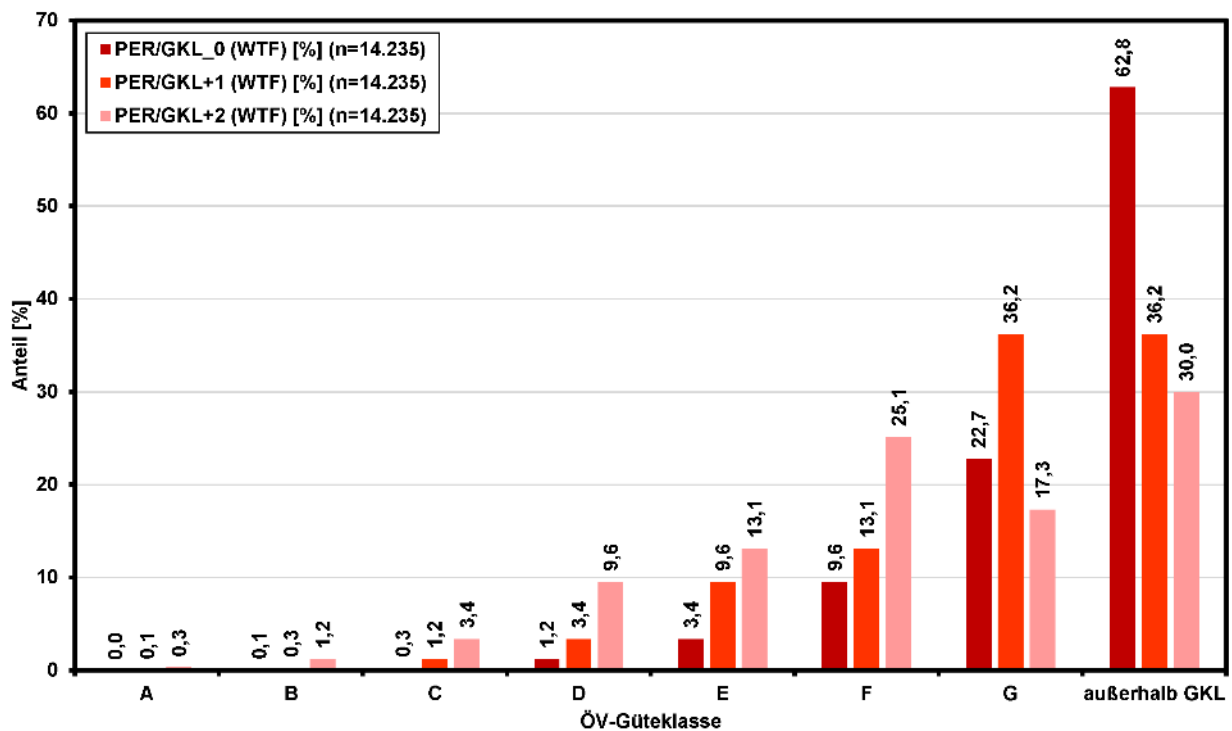


Abbildung 15: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)



Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTS) Bezirk Zwettl (325)

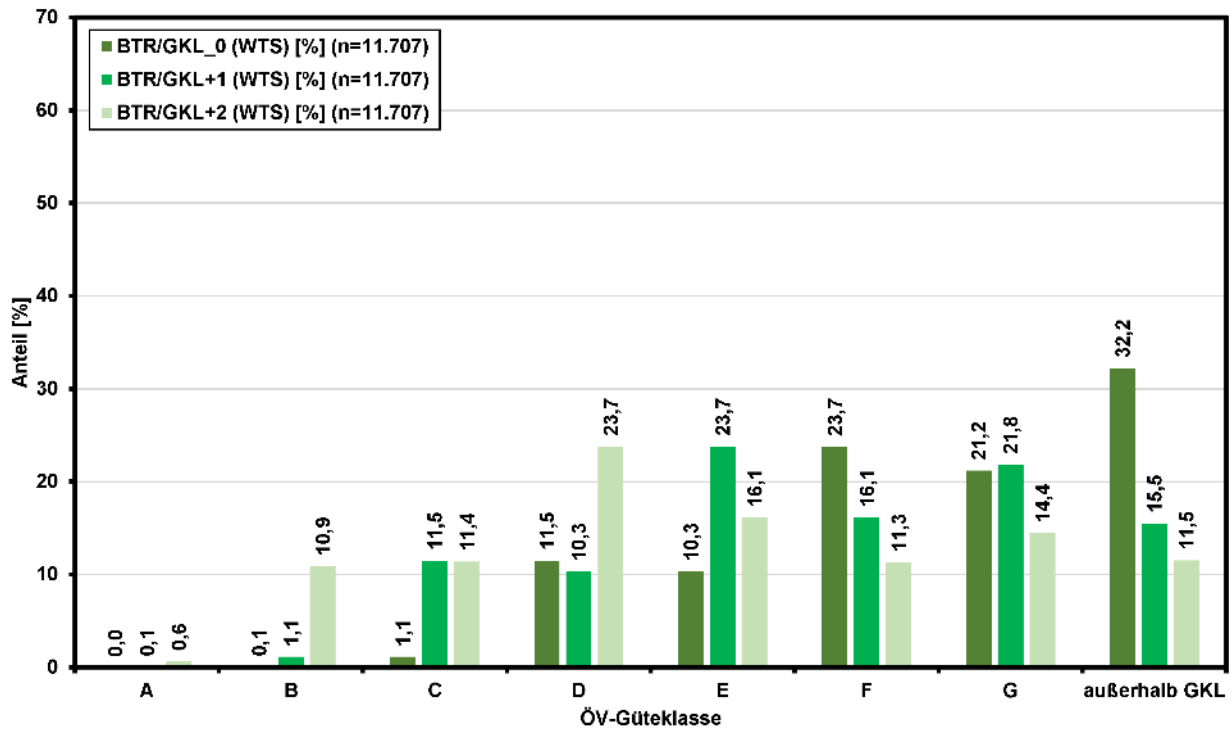


Abbildung 16: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)

Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTF) Bezirk Zwettl (325)

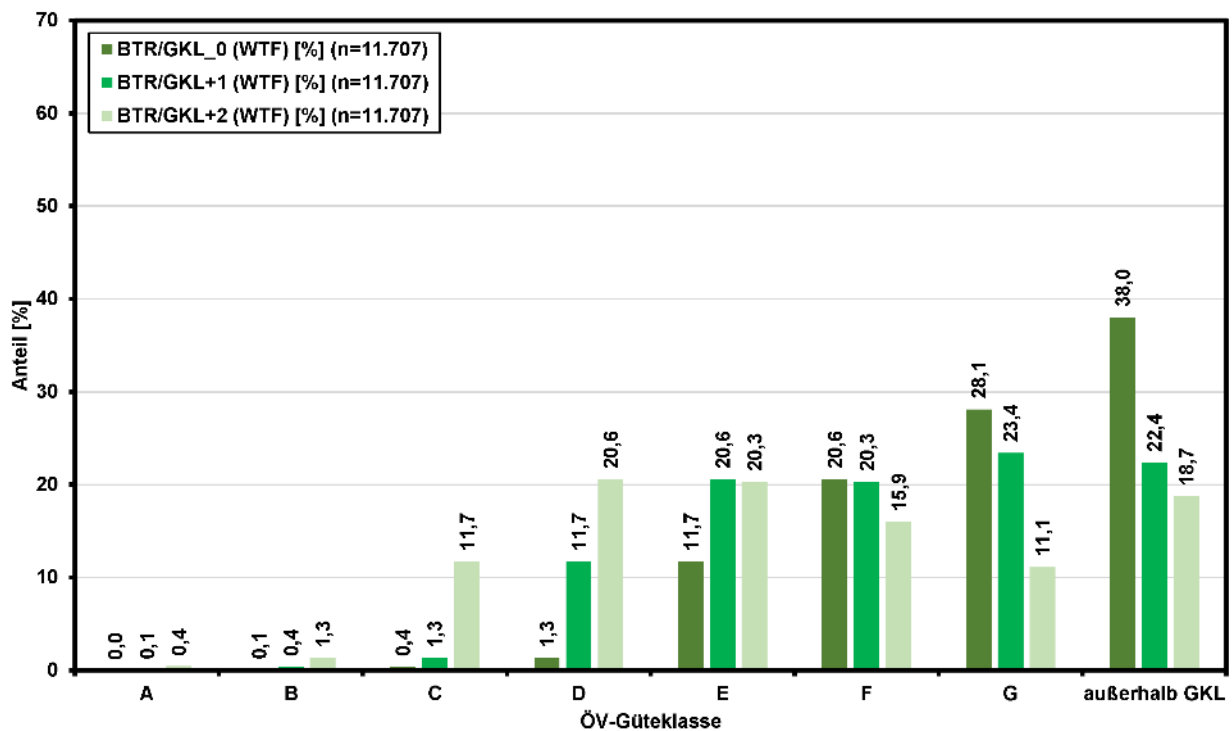


Abbildung 17: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für den Bezirk Zwettl (325)



## 2.4.2 Regionalisierte Kosten

Tabelle 72: Übersicht der Kosten für den Bezirk Zwettl (325)

	Upgrade+1	Upgrade+2
Investition Bahnstrecken [Mio. EUR]	0,00	271,96
Investition Bahnstationen [Mio. EUR]	0,00	0,00
Verkehrsdienste Bahn [Mio. EUR/Jahr]	2,99	5,98
Verkehrsdienste Bus [Mio. EUR/Jahr]	10,01	19,01
Bedarfsorientierte Angebote [Mio. EUR/Jahr]	14,97	12,20

### 2.4.2.1 Investitionskosten Infrastruktur

#### 2.4.2.1.1 Eisenbahnstrecken

Tabelle 73: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+1 für den Bezirk Zwettl (325)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau - Gmünd	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 74: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+2 für den Bezirk Zwettl (325)

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>271,96</b>	<b>271,96</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	172,16	172,16
Schwarzenau - Gmünd	0,00	63,26	63,26
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	36,54	36,54
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>271,96</b>	<b>271,96</b>

Tabelle 75: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Zwettl (325)

Strecke / Kursabschnitt	Diff.+1: Kosten Elektrifizierung Bestand [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Ausbau inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>271,96</b>	<b>271,96</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	172,16	172,16
Schwarzenau - Gmünd	0,00	63,26	63,26
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	36,54	36,54
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>271,96</b>	<b>271,96</b>



Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.

### 2.4.2.1.2 Eisenbahnstationen

Tabelle 76: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+1 für den Bezirk Zwettl (325)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 77: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+2 für den Bezirk Zwettl (325)

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Tabelle 78: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Zwettl (325)

Station	Diff.+1: Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Weichen [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 2.4.2.2 Investitionskosten Verkehrsdienste

### 2.4.2.2.1 Eisenbahn

Tabelle 79: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+1 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Zwettl (325)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,28</b>	<b>2,99</b>	<b>0,14</b>	<b>1,44</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,18	1,88	0,09	0,89
Schwarzenau - Gmünd	0,07	0,72	0,03	0,36
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,04	0,40	0,02	0,19
<b>Summe</b>	<b>0,28</b>	<b>2,99</b>	<b>0,14</b>	<b>1,44</b>

Tabelle 80: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+2 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für den Bezirk Zwettl (325)

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,57</b>	<b>5,98</b>	<b>0,42</b>	<b>4,42</b>
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,36	3,74	0,26	2,76
Schwarzenau - Gmünd	0,14	1,44	0,10	1,08
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,08	0,79	0,06	0,59
<b>Summe</b>	<b>0,57</b>	<b>5,98</b>	<b>0,42</b>	<b>4,42</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.4.2.2 Regionalbus

Tabelle 81: Parameter der Busbestellung für den Bestand, Upgrade+1 und Upgrade+2 für den Bezirk Zwettl (325)

GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]
32501	Allentsteig	19,76	0,05	0,14	0,10	0,28	0,19	0,53
32502	Arbesbach	22,16	0,02	0,07	0,05	0,13	0,09	0,24
32503	Bärnkopf	8,40	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,11
32504	Echsenbach	25,49	0,09	0,27	0,18	0,51	0,35	0,98
32505	Göpfritz a.d. Wild	32,15	0,21	0,58	0,40	1,12	0,77	2,15
32506	Grafenschlag	12,32	0,02	0,06	0,04	0,13	0,08	0,24
32508	Groß Gerungs	38,04	0,10	0,27	0,19	0,53	0,36	1,00
32509	Großgöttfritz	26,55	0,06	0,16	0,11	0,30	0,21	0,58
32511	Gutenbrunn	5,75	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
32514	Kirchschlag	8,80	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,11
32515	Kottes-Purk	24,49	0,04	0,11	0,08	0,21	0,14	0,40
32516	Langschlag	10,25	0,03	0,07	0,05	0,14	0,10	0,27
32517	Martinsberg	7,76	0,03	0,09	0,06	0,17	0,12	0,33
32518	Ottenschlag	17,98	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
32519	Altmelon	10,39	0,01	0,02	0,02	0,04	0,03	0,08
32520	Pölla	24,76	0,06	0,17	0,12	0,34	0,23	0,64
32521	Rappottenstein	26,62	0,04	0,12	0,08	0,24	0,16	0,45
32522	Sallingberg	21,57	0,06	0,16	0,11	0,32	0,22	0,61
32523	Schönbach	10,22	0,01	0,02	0,02	0,04	0,03	0,08
32524	Schwarzenau	21,79	0,04	0,11	0,07	0,21	0,14	0,40
32525	Schweiggeners	31,19	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
32528	Bad Traunstein	16,37	0,02	0,04	0,03	0,09	0,06	0,16
32529	Waldhausen	24,69	0,02	0,07	0,05	0,14	0,09	0,24
32530	Zwettl-Niederösterreich	155,48	0,78	2,20	1,52	4,25	2,89	8,09
<b>Summe</b>		<b>603,01</b>	<b>1,84</b>	<b>5,16</b>	<b>3,57</b>	<b>10,01</b>	<b>6,79</b>	<b>19,01</b>



Tabelle 82: Parameter der Busbestellung, Differenz der Upgrades +1/+2 mit dem Bestand für den Bezirk Zwettl (325)

<b>GKZ</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>
32501	Allentsteig	0,05	0,14	0,14	0,38	0,09	0,25
32502	Arbesbach	0,02	0,06	0,06	0,18	0,04	0,11
32503	Bärnkopf	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32504	Echsenbach	0,09	0,25	0,26	0,72	0,17	0,47
32505	Göpfritz a.d. Wild	0,19	0,54	0,56	1,56	0,37	1,02
32506	Grafenschlag	0,02	0,06	0,06	0,17	0,04	0,11
32508	Groß Gerungs	0,09	0,26	0,26	0,73	0,17	0,47
32509	Großgöttfritz	0,05	0,15	0,15	0,42	0,10	0,28
32511	Gutenbrunn	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32514	Kirchschlag	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32515	Kottes-Purk	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
32516	Langschlag	0,02	0,07	0,07	0,20	0,05	0,13
32517	Martinsberg	0,03	0,08	0,08	0,24	0,06	0,15
32518	Ottenschlag	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
32519	Altmelon	0,01	0,02	0,02	0,06	0,01	0,04
32520	Pölla	0,06	0,16	0,17	0,46	0,11	0,30
32521	Rappottenstein	0,04	0,11	0,12	0,33	0,08	0,21
32522	Sallingberg	0,06	0,16	0,16	0,44	0,10	0,29
32523	Schönbach	0,01	0,02	0,02	0,06	0,01	0,04
32524	Schwarzenau	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
32525	Schweiggers	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
32528	Bad Traunstein	0,02	0,04	0,04	0,12	0,03	0,08
32529	Waldhausen	0,02	0,07	0,06	0,18	0,04	0,11
32530	Zwettl-Niederösterreich	0,73	2,06	2,11	5,90	1,37	3,84
<b>Summe</b>		<b>1,73</b>	<b>4,85</b>	<b>4,94</b>	<b>13,84</b>	<b>3,21</b>	<b>9,00</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 2.4.2.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Tabelle 83: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+1 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Zwettl (325)

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
32501, Allentsteig	43.849	14.346
32502, Arbesbach	972.558	19.859
32503, Bärnkopf	187.002	11.261
32504, Echtsenbach	29.305	127.620
32505, Göpfritz a.d. Wild	49.934	4.553
32506, Grafenschlag	531.941	48.112
32508, Groß Gerungs	2.727.351	570.023
32509, Großgöttfritz	51.157	160.315
32511, Gutenbrunn	75.509	1.551
32514, Kirchschiag	471.131	35.444
32515, Kottes-Purk	588.878	145.828
32516, Langschlag	2.016.262	26.577
32517, Martinsberg	419.292	13.159
32518, Ottenschlag	87.335	21.096
32519, Altmelon	729.820	19.902
32520, Pölla	89.324	826
32521, Rappottenstein	736.018	103.517
32522, Sallingberg	413.218	42.534
32523, Schönbach	900.052	41.119
32524, Schwarzenau	69.635	1.640
32525, Schweiggers	466.069	4.933
32528, Bad Traunstein	814.179	159.045
32529, Waldhausen	110.641	180.348
32530, Zwettl-Niederösterreich	514.537	121.920
<b>Summe</b>	<b>13.094.998</b>	<b>1.875.530</b>





Tabelle 84: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+2 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für den Bezirk Zwettl (325)

<b>Gemeinde</b>	<b>Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]</b>	<b>Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]</b>
32501, Allentsteig	20.415	13.178
32502, Arbesbach	897.287	19.859
32503, Bärnkopf	154.795	11.261
32504, Echsenbach	20.563	127.620
32505, Göpfritz a.d. Wild	31.784	2.467
32506, Grafenschlag	508.783	48.112
32508, Groß Gerungs	2.305.324	518.642
32509, Großgöttfritz	43.678	113.967
32511, Gutenbrunn	69.133	0
32514, Kirchsschlag	449.082	35.444
32515, Kottes-Purk	549.044	138.856
32516, Langschlag	1.878.144	13.279
32517, Martinsberg	395.946	12.327
32518, Ottenschlag	36.409	16.936
32519, Altmelon	363.509	3.032
32520, Pölla	53.191	826
32521, Rappottenstein	648.293	33.176
32522, Sallingberg	352.984	24.420
32523, Schönbach	736.835	18.217
32524, Schwarzenau	16.840	1.498
32525, Schweiggers	332.979	1.773
32528, Bad Traunstein	645.777	6.550
32529, Waldhausen	69.963	180.348
32530, Zwettl-Niederösterreich	375.188	30.504
<b>Summe</b>	<b>10.955.946</b>	<b>1.372.293</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 3 Hauptregion Waldviertel

### 3.1 ÖV-Güteklassen-Verbesserungen für PER- und BTR-Standorte

Tabelle 85: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	10	0,0	371	0,6	1.334	2,3
B	361	0,6	1.369	2,4	3.454	5,9
C	1.369	2,4	3.279	5,6	5.159	8,9
D	3.279	5,6	5.125	8,8	10.886	18,7
E	5.125	8,8	10.758	18,5	11.812	20,3
F	10.758	18,5	11.819	20,4	13.019	22,4
G	17.582	30,3	17.136	29,5	6.305	10,9
außerhalb GKL	19.578	33,7	8.205	14,1	6.093	10,5
<b>Summe</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 86: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	361	0,6	1.324	2,3	963	1,7
B	1.008	1,7	3.093	5,3	2.085	3,6
C	1.910	3,3	3.790	6,5	1.880	3,2
D	1.846	3,2	7.607	13,1	5.761	9,9
E	5.633	9,7	6.687	11,5	1.054	1,8
F	1.061	1,8	2.261	3,9	1.200	2,1
G	-446	-0,8	-11.277	-19,4	-10.831	-18,7
außerhalb GKL	-11.373	-19,6	-13.485	-23,2	-2.112	-3,6
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 87: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	2	0,0	149	0,3	821	1,4
B	147	0,3	867	1,5	2.247	3,9
C	867	1,5	2.154	3,7	3.900	6,7
D	2.154	3,7	3.896	6,7	7.481	12,9
E	3.896	6,7	7.383	12,7	9.688	16,7
F	7.383	12,7	9.688	16,7	12.986	22,4
G	14.674	25,3	18.898	32,5	9.486	16,3
außerhalb GKL	28.939	49,8	15.027	25,9	11.453	19,7
<b>Summe</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>	<b>58.062</b>	<b>100,0</b>



Tabelle 88: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	147	0,3	819	1,4	672	1,2
B	720	1,2	2.100	3,6	1.380	2,4
C	1.287	2,2	3.033	5,2	1.746	3,0
D	1.742	3,0	5.327	9,2	3.585	6,2
E	3.487	6,0	5.792	10,0	2.305	4,0
F	2.305	4,0	5.603	9,7	3.298	5,7
G	4.224	7,3	-5.188	-8,9	-9.412	-16,2
außerhalb GKL	-13.912	-24,0	-17.486	-30,1	-3.574	-6,2
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 89: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	136	0,3	1.349	2,8	4.272	8,9
B	1.214	2,5	5.023	10,4	8.259	17,2
C	5.023	10,4	6.566	13,6	6.919	14,4
D	6.566	13,6	6.658	13,8	8.668	18,0
E	6.658	13,8	8.536	17,7	6.957	14,5
F	8.536	17,7	6.967	14,5	4.506	9,4
G	9.871	20,5	7.973	16,6	5.559	11,5
außerhalb GKL	10.135	21,1	5.067	10,5	2.997	6,2
<b>Summe</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 90: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	1.214	2,5	4.136	8,6	2.923	6,1
B	3.809	7,9	7.045	14,6	3.236	6,7
C	1.543	3,2	1.897	3,9	354	0,7
D	92	0,2	2.102	4,4	2.010	4,2
E	1.878	3,9	300	0,6	-1.578	-3,3
F	-1.569	-3,3	-4.030	-8,4	-2.461	-5,1
G	-1.898	-3,9	-4.312	-9,0	-2.413	-5,0
außerhalb GKL	-5.068	-10,5	-7.138	-14,8	-2.070	-4,3
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>



Tabelle 91: Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	120	0,2	426	0,9	1.796	3,7
B	307	0,6	2.761	5,7	7.332	15,2
C	2.761	5,7	6.113	12,7	5.643	11,7
D	6.113	12,7	5.552	11,5	9.054	18,8
E	5.552	11,5	8.972	18,6	7.709	16,0
F	8.972	18,6	7.709	16,0	5.410	11,2
G	10.635	22,1	7.881	16,4	5.455	11,3
außerhalb GKL	13.677	28,4	8.722	18,1	5.739	11,9
<b>Summe</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>	<b>48.137</b>	<b>100,0</b>

Tabelle 92: Veränderung der Summe der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL zwischen Fahrplan 2019 (GKL\_0) und den Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

GKL	GKL_0/GKL+1		GKL_0/GKL+2		GKL+1/GKL+2	
	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]	absolut	[%-Pkte.]
A	307	0,6	1.676	3,5	1.370	2,8
B	2.454	5,1	7.025	14,6	4.571	9,5
C	3.352	7,0	2.882	6,0	-470	-1,0
D	-561	-1,2	2.941	6,1	3.502	7,3
E	3.421	7,1	2.158	4,5	-1.263	-2,6
F	-1.263	-2,6	-3.563	-7,4	-2.299	-4,8
G	-2.754	-5,7	-5.180	-10,8	-2.426	-5,0
außerhalb GKL	-4.955	-10,3	-7.939	-16,5	-2.983	-6,2
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Ergänzend zu den nachfolgenden Diagrammen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTS) Waldviertel

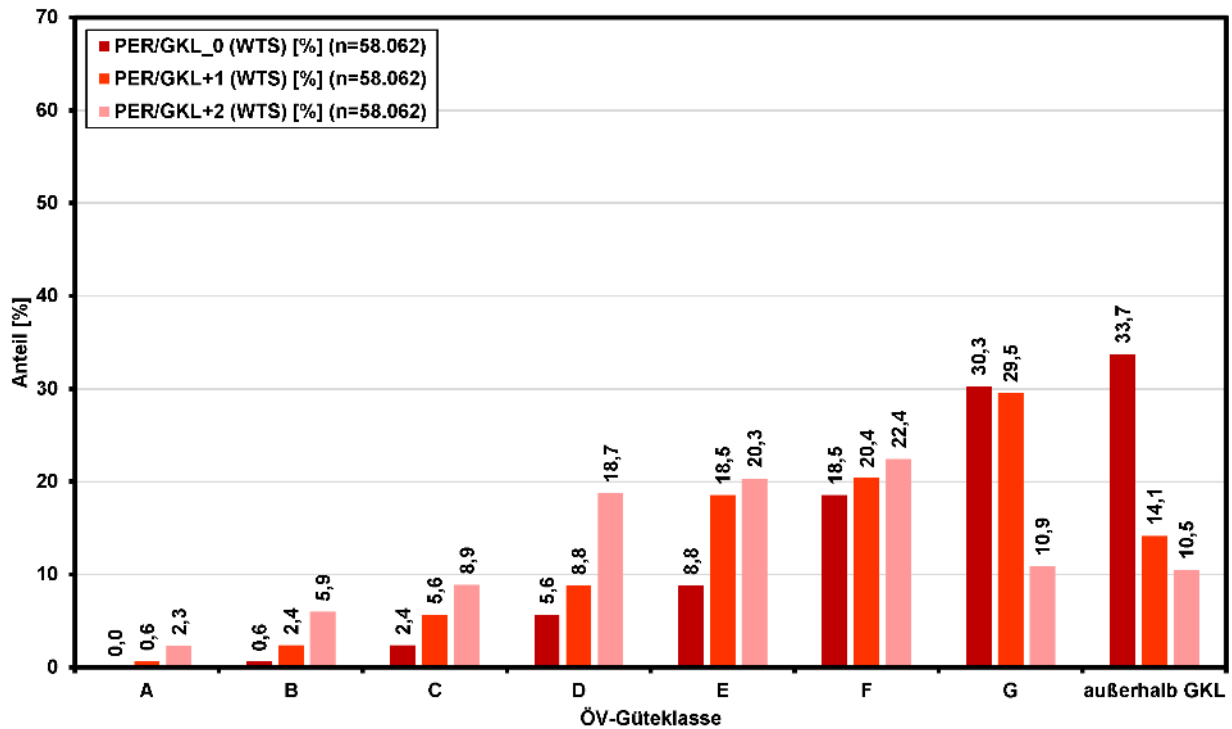


Abbildung 18: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

Anteil Besch-Fakt PER nach GKL-Upgrade (WTF) Waldviertel

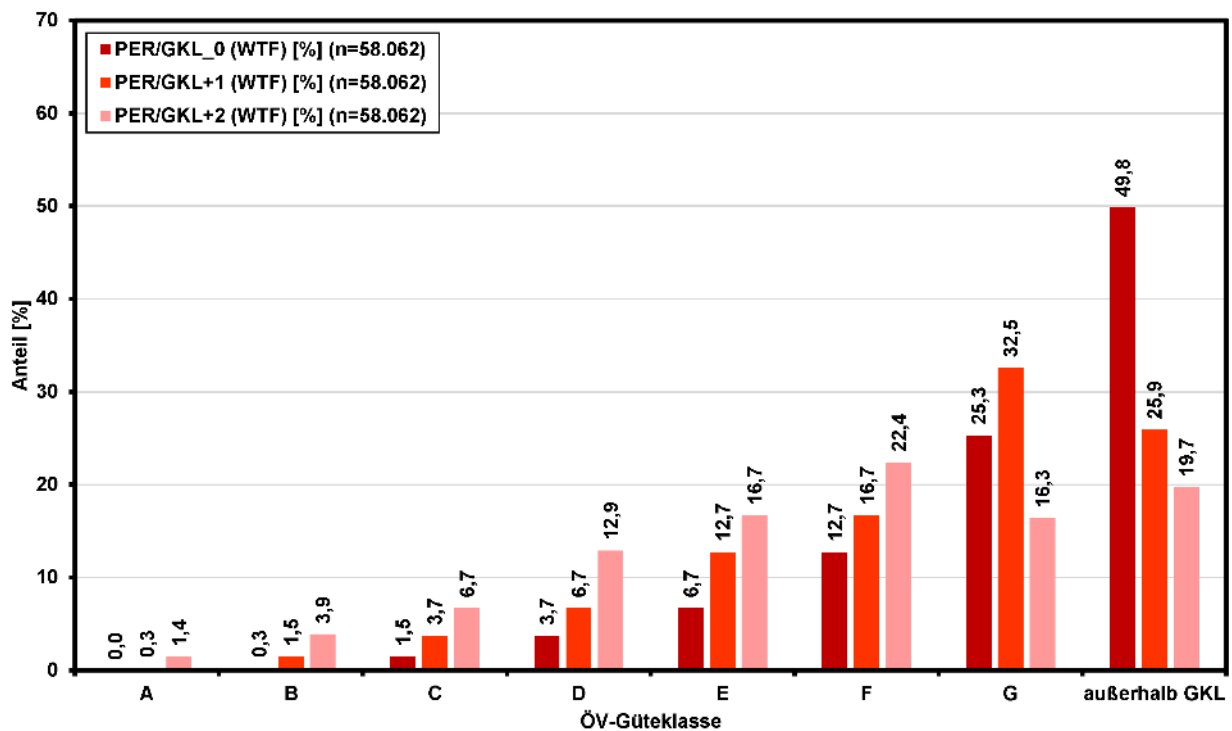


Abbildung 19: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel



Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTS) Waldviertel

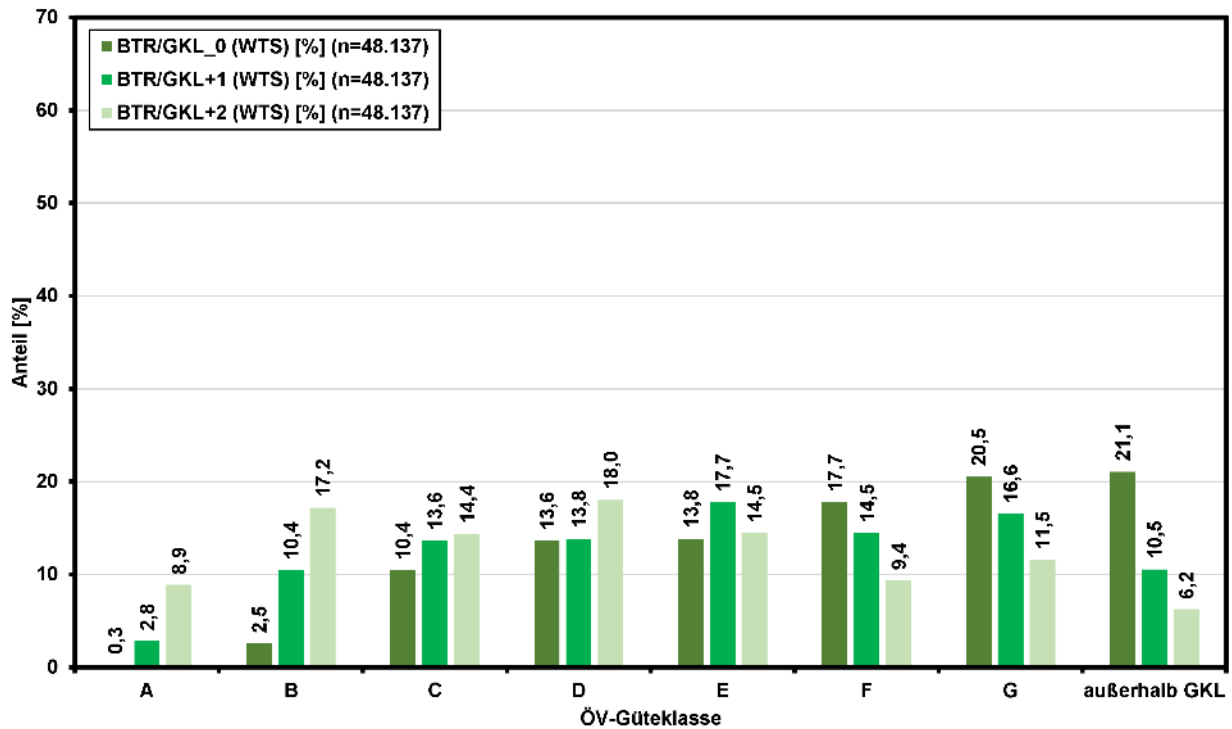


Abbildung 20: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel

Anteil Besch-Fakt BTR nach GKL-Upgrade (WTF) Waldviertel

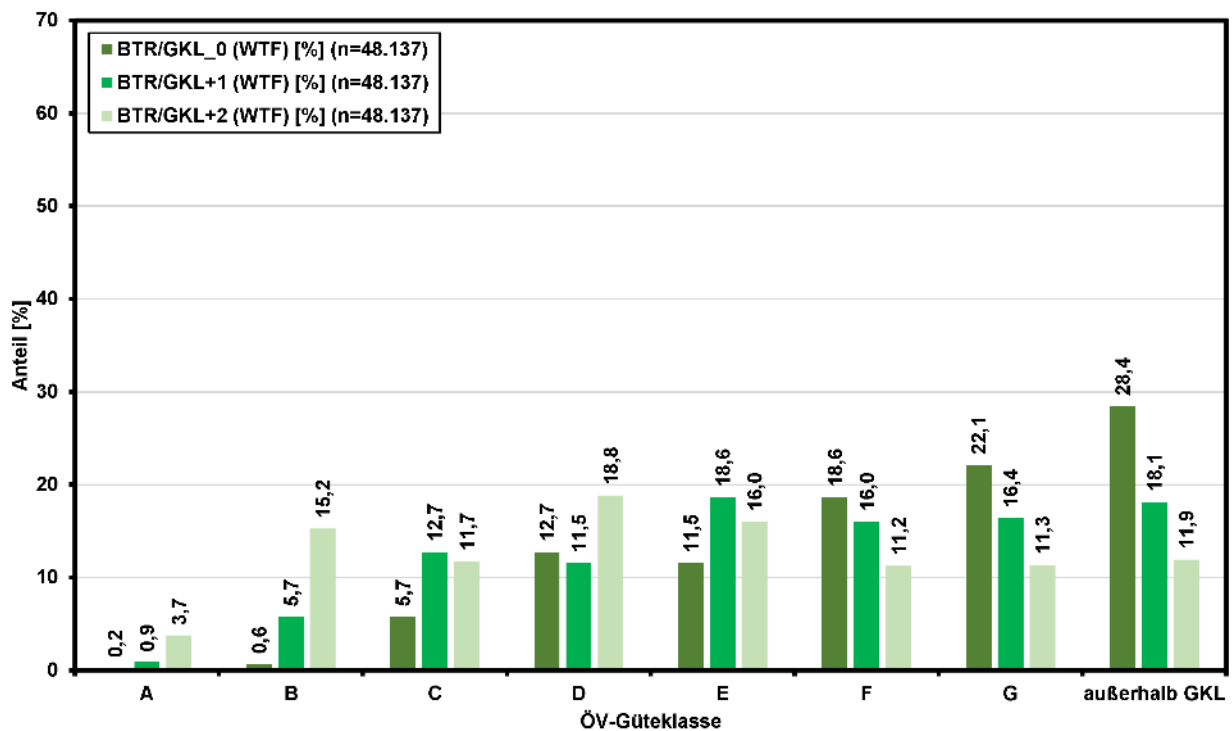


Abbildung 21: Anteil der Beschäftigungsfaktoren für BTR an WTF nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL\_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2) für die Hauptregion Waldviertel



## 3.2 Regionalisierte Kosten

Tabelle 93: Übersicht der Kosten für die Hauptregion Waldviertel

	Upgrade+1	Upgrade+2
Investition Bahnstrecken [Mio. EUR]	947,28	1.905,23
Investition Bahnstationen [Mio. EUR]	74,83	180,54
Verkehrsdienste Bahn [Mio. EUR/Jahr]	29,03	57,80
Verkehrsdienste Bus [Mio. EUR/Jahr]	38,88	73,91
Bedarfsorientierte Angebote [Mio. EUR/Jahr]	28,65	21,69

### 3.2.1 Investitionskosten Infrastruktur

#### 3.2.1.1 Eisenbahnstrecken

Tabelle 94: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+1 für die Hauptregion Waldviertel

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>332,74</b>	<b>332,74</b>
Absdorf-Hippersdorf - Hadersdorf/Kamp	0,00	50,15	50,15
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	205,77	205,77
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	0,00	0,00
Hadersdorf/Kamp - Krems	0,00	76,82	76,82
Schwarzenau - Gmünd	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	0,00	0,00
<b>Kamptalbahn</b>	<b>87,79</b>	<b>526,75</b>	<b>614,55</b>
Gars/Kamp - Horn	23,54	141,24	164,77
Hadersdorf/Kamp - Stiefern	23,92	143,53	167,45
Horn - Sigmundsherberg	18,98	113,90	132,89
Stiefern - Gars/Kamp	21,35	128,08	149,43
<b>Summe</b>	<b>87,79</b>	<b>859,49</b>	<b>947,28</b>



Tabelle 95: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte für Upgrade+2 für die Hauptregion Waldviertel

Strecke / Kursabschnitt	Kosten für die Elektrifizierung des Bestands [Mio. EUR]	Kosten für den Ausbau, inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>1.290,68</b>	<b>1.290,68</b>
Absdorf-Hippersdorf - Hadersdorf/Kamp	0,00	50,15	50,15
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	205,77	205,77
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	202,44	202,44
Hadersdorf/Kamp - Krems	0,00	153,65	153,65
Schwarzenau - Gmünd	0,00	282,97	282,97
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	395,71	395,71
<b>Kamptalbahn</b>	<b>87,79</b>	<b>526,75</b>	<b>614,55</b>
Gars/Kamp - Horn	23,54	141,24	164,77
Hadersdorf/Kamp - Stiefern	23,92	143,53	167,45
Horn - Sigmundsherberg	18,98	113,90	132,89
Stiefern - Gars/Kamp	21,35	128,08	149,43
<b>Summe</b>	<b>87,79</b>	<b>1.817,44</b>	<b>1.905,23</b>

Tabelle 96: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Eisenbahnstrecken bzw. Kursabschnitte zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für die Hauptregion Waldviertel

Strecke / Kursabschnitt	Diff.+1: Kosten Elektrifizierung Bestand [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Ausbau inkl. Elektrifizierung [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Elektrifizierung Bestand + Ausbau [Mio. EUR]
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>0,00</b>	<b>957,95</b>	<b>957,95</b>
Absdorf-Hippersdorf - Hadersdorf/Kamp	0,00	0,00	0,00
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,00	0,00	0,00
Gmünd - Ceske Velenice	0,00	0,00	0,00
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,00	202,44	202,44
Hadersdorf/Kamp - Krems	0,00	76,82	76,82
Schwarzenau - Gmünd	0,00	282,97	282,97
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,00	395,71	395,71
<b>Kamptalbahn</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Gars/Kamp - Horn	0,00	0,00	0,00
Hadersdorf/Kamp - Stiefern	0,00	0,00	0,00
Horn - Sigmundsherberg	0,00	0,00	0,00
Stiefern - Gars/Kamp	0,00	0,00	0,00
<b>Summe</b>	<b>0,00</b>	<b>957,95</b>	<b>957,95</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.





### 3.2.1.2 Eisenbahnstationen

Tabelle 97: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+1 für die Hauptregion Waldviertel

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Altenhof, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Breiteneich bei Horn, Hst	0,83	3,72	1,00	5,55
Buchberg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Etsdorf-Straß, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gedersdorf, Hst	2,85	9,36	2,00	14,21
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gobelsburg, Hst	0,90	3,84	1,00	5,74
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hadersdorf am Kamp, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hirschbach, Hst	1,35	4,56	1,00	6,91
Horn, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	2,76	1,00	3,76
Langenlois, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Plank am Kamp, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Rohrendorf, Hst	2,70	9,12	2,00	13,82
Rosenburg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Schönberg am Kamp, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Stiefen, Hst	0,00	3,12	1,00	4,12
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Zöbing, Hst	0,00	3,24	1,00	4,24
<b>Summe</b>	<b>8,63</b>	<b>52,20</b>	<b>14,00</b>	<b>74,83</b>



Tabelle 98: Resultate der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen für Upgrade+2 für die Hauptregion Waldviertel

Station	Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Kosten Weichen [Mio. EUR]	Gesamtkosten Infrastruktur Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Altenhof, Hst	0,00	3,12	2,00	5,12
Breiteneich bei Horn, Hst	1,65	7,44	2,00	11,09
Buchberg, Hst	0,00	3,12	2,00	5,12
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Etsdorf-Straß, Bhf	1,58	4,92	1,00	7,50
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gedersdorf, Hst	5,70	18,72	4,00	28,42
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gobelsburg, Hst	1,80	7,68	2,00	11,48
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hadersdorf am Kamp, Bhf	3,60	10,56	2,00	16,16
Hirschbach, Hst	1,35	4,56	1,00	6,91
Horn, Bhf	0,83	3,72	1,00	5,55
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	5,52	2,00	7,52
Langenlois, Bhf	0,98	3,96	1,00	5,94
Plank am Kamp, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Rohrendorf, Hst	5,40	18,24	4,00	27,64
Rosenburg, Hst	0,90	6,24	2,00	9,14
Schönberg am Kamp, Bhf	0,68	3,48	1,00	5,16
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,90	6,24	2,00	9,14
Stiefern, Hst	0,90	6,24	2,00	9,14
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Zöbing, Hst	1,05	6,48	2,00	9,53
<b>Summe</b>	<b>27,30</b>	<b>120,24</b>	<b>33,00</b>	<b>180,54</b>



Tabelle 99: Differenz der Investitions-Kostenabschätzung für Stationen zwischen Upgrade+1 und Upgrade+2 für die Hauptregion Waldviertel

Station	Diff.+1: Kosten Bahnsteige [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Bstg-Gleise [Mio. EUR]	Diff.+1: Kosten Weichen [Mio. EUR]	Diff.+1: Gesamtkosten Stationen [Mio. EUR]
Allentsteig, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Altenhof, Hst	0,00	0,00	1,00	1,00
Breiteneich bei Horn, Hst	0,83	3,72	1,00	5,55
Buchberg, Hst	0,00	0,00	1,00	1,00
Eggenburg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Etsdorf-Straß, Bhf	1,58	4,92	1,00	7,50
Gars-Thunau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gedersdorf, Hst	2,85	9,36	2,00	14,21
Gmünd N.Ö., Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Gobelsburg, Hst	0,90	3,84	1,00	5,74
Göpfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Hadersdorf am Kamp, Bhf	3,60	10,56	2,00	16,16
Hirschbach, Hst	0,00	0,00	0,00	0,00
Horn, Bhf	0,83	3,72	1,00	5,55
Hötzelsdorf-Geras, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Irnfritz, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Kamegg, Hst	0,00	2,76	1,00	3,76
Langenlois, Bhf	0,98	3,96	1,00	5,94
Plank am Kamp, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Pürbach-Schrems, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Rohrendorf, Hst	2,70	9,12	2,00	13,82
Rosenburg, Hst	0,90	3,12	1,00	5,02
Schönberg am Kamp, Bhf	0,68	3,48	1,00	5,16
Schwarzenau, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Sigmundsherberg, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Stallegg, Hst	0,90	3,12	1,00	5,02
Stiefern, Hst	0,90	3,12	1,00	5,02
Vitis, Bhf	0,00	0,00	0,00	0,00
Zöbing, Hst	1,05	3,24	1,00	5,29
<b>Summe</b>	<b>18,68</b>	<b>68,04</b>	<b>19,00</b>	<b>105,72</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 3.2.2 Investitionskosten Verkehrsdienste

### 3.2.2.1 Eisenbahn

Tabelle 100: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+1 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für die Hauptregion Waldviertel

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>1,78</b>	<b>18,69</b>	<b>0,87</b>	<b>9,17</b>
Absdorf-Hippersdorf - Hadersdorf/Kamp	0,11	1,17	0,06	0,59
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,41	4,33	0,21	2,17
Gmünd - Ceske Velenice	0,01	0,12	0,01	0,06
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,21	2,21	0,10	1,05
Hadersdorf/Kamp - Krems	0,32	3,34	0,16	1,66
Schwarzenau - Gmünd	0,31	3,21	0,15	1,60
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,41	4,31	0,20	2,05
<b>Kamptalbahn</b>	<b>0,98</b>	<b>10,34</b>	<b>0,46</b>	<b>4,86</b>
Gars/Kamp - Horn	0,24	2,56	0,12	1,22
Hadersdorf/Kamp - Stiefern	0,29	3,04	0,14	1,51
Horn - Sigmundsherberg	0,25	2,58	0,12	1,22
Stiefern - Gars/Kamp	0,21	2,16	0,09	0,92
<b>Summe</b>	<b>2,76</b>	<b>29,03</b>	<b>1,34</b>	<b>14,03</b>

Tabelle 101: Resultate der Jahres-Fahrtaufwands- und -Kostenabschätzung für Upgrade+2 an WTS und WTF für Schienenverkehrsleistungen für die Hauptregion Waldviertel

Strecke / Kursabschnitt	Summe Jahres- Fahrt- aufwand [Mio. Kurs- km/Jahr]	Summe Jahres- Kosten [Mio. EUR]	Jahres- Fahrt- aufwand: Differenz zu Bestand	Jahres- Kosten: Differenz zu Bestand
<b>Franz-Josefs-Bahn</b>	<b>3,55</b>	<b>37,33</b>	<b>2,65</b>	<b>27,81</b>
Absdorf-Hippersdorf - Hadersdorf/Kamp	0,22	2,33	0,17	1,74
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg	0,82	8,63	0,62	6,47
Gmünd - Ceske Velenice	0,02	0,24	0,02	0,18
Göpfritz a.d. Wild - Schwarzenau	0,42	4,40	0,31	3,24
Hadersdorf/Kamp - Krems	0,64	6,69	0,48	5,01
Schwarzenau - Gmünd	0,61	6,45	0,46	4,84
Sigmundsherberg - Göpfritz a.d. Wild	0,82	8,60	0,60	6,34
<b>Kamptalbahn</b>	<b>1,95</b>	<b>20,47</b>	<b>1,43</b>	<b>14,99</b>
Gars/Kamp - Horn	0,49	5,12	0,36	3,77
Hadersdorf/Kamp - Stiefern	0,58	6,05	0,43	4,52
Horn - Sigmundsherberg	0,49	5,16	0,36	3,80
Stiefern - Gars/Kamp	0,39	4,15	0,28	2,90
<b>Summe</b>	<b>5,50</b>	<b>57,80</b>	<b>4,08</b>	<b>42,81</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 3.2.2.2 Regionalbus

Tabelle 102: Parameter der Busbestellung für den Bestand, Upgrade+1 und Upgrade+2 für die Hauptregion Waldviertel

GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]
30902	Amaliendorf-Aalfang	9,18	0,03	0,09	0,07	0,18	0,12	0,35
30903	Brand-Nagelberg	19,29	0,05	0,14	0,10	0,27	0,18	0,51
30904	Eggern	3,39	0,02	0,04	0,03	0,08	0,06	0,16
30906	Eisgarn	17,81	0,05	0,13	0,09	0,26	0,18	0,50
30908	Gmünd	29,75	0,20	0,55	0,38	1,07	0,73	2,04
30909	Großdietmanns	27,96	0,07	0,20	0,13	0,38	0,26	0,72
30910	Bad Großpertholz	17,18	0,03	0,09	0,06	0,18	0,12	0,34
30912	Großschönau	21,52	0,03	0,08	0,06	0,17	0,11	0,31
30913	Moorbad Harbach	3,34	0,01	0,02	0,01	0,04	0,03	0,07
30915	Haugschlag	5,69	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
30916	Heidenreichstein	46,62	0,12	0,34	0,23	0,65	0,44	1,24
30917	Hirschbach	4,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,01	0,03
30920	Hoheneich	15,47	0,06	0,16	0,11	0,32	0,22	0,60
30921	Kirchberg am Walde	17,55	0,06	0,17	0,12	0,33	0,22	0,63
30925	Litschau	24,29	0,10	0,28	0,20	0,55	0,37	1,05
30929	Reingers	13,80	0,03	0,08	0,05	0,15	0,10	0,29
30932	St. Martin	19,22	0,04	0,10	0,07	0,20	0,13	0,37
30935	Schrems	48,55	0,21	0,58	0,40	1,12	0,76	2,13
30939	Unserfrau-Altweitra	11,14	0,02	0,07	0,05	0,13	0,08	0,24
30940	Waldenstein	6,20	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
30942	Weitra	18,88	0,05	0,14	0,10	0,27	0,19	0,52
31101	Altenburg	9,57	0,04	0,11	0,08	0,21	0,14	0,40
31102	Brunn a.d. Wild	26,30	0,16	0,46	0,32	0,90	0,61	1,70
31103	Burgschleinitz-Kühnring	33,69	0,08	0,21	0,15	0,41	0,28	0,78
31104	Drosendorf-Zissersdorf	21,54	0,05	0,14	0,10	0,27	0,19	0,52
31105	Eggenburg	26,29	0,10	0,27	0,19	0,53	0,36	1,00
31106	Gars am Kamp	23,38	0,05	0,15	0,10	0,29	0,20	0,56
31107	Geras	51,18	0,08	0,21	0,15	0,41	0,28	0,78
31109	Horn	32,66	0,25	0,70	0,48	1,35	0,92	2,58
31110	Innritzt-Messern	45,49	0,08	0,22	0,16	0,43	0,29	0,82
31111	Japons	23,69	0,03	0,09	0,07	0,18	0,12	0,35
31113	Langau	12,39	0,04	0,11	0,08	0,22	0,15	0,41
31114	Meiseldorf	22,09	0,06	0,15	0,11	0,30	0,20	0,57
31117	Pernegg	17,12	0,04	0,11	0,08	0,22	0,15	0,42
31119	Röhrenbach	12,59	0,02	0,05	0,03	0,09	0,06	0,17
31120	Röschitz	17,03	0,06	0,16	0,11	0,31	0,21	0,59
31121	Rosenburg-Mold	21,55	0,07	0,21	0,14	0,40	0,28	0,77
31123	St. Bernhard-Frauenhofen	27,14	0,14	0,39	0,27	0,76	0,52	1,44
31124	Sigmundsherberg	40,47	0,12	0,33	0,23	0,64	0,44	1,23
31129	Weitersfeld	45,42	0,11	0,31	0,22	0,61	0,41	1,16
31130	Straning-Grafenberg	11,27	0,02	0,06	0,04	0,12	0,08	0,22
31302	Albrechtsberg a.d. Großen Krems	21,16	0,06	0,16	0,11	0,32	0,22	0,61
31308	Grafenegg	34,75	0,05	0,14	0,10	0,27	0,19	0,52
31310	Gedersdorf	15,43	0,04	0,10	0,07	0,20	0,13	0,37
31311	Gföhl	52,20	0,27	0,74	0,51	1,44	0,98	2,74



GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestellkosten [Mio. EUR]
31315	Hadersdorf-Kammern	10,11	0,02	0,07	0,05	0,13	0,09	0,24
31319	Jaidhof	17,50	0,06	0,15	0,11	0,30	0,20	0,57
31321	Krumau am Kamp	23,60	0,04	0,11	0,07	0,21	0,14	0,39
31322	Langenlois	48,41	0,13	0,36	0,25	0,70	0,47	1,33
31323	Lengenfeld	6,29	0,05	0,13	0,09	0,26	0,18	0,49
31324	Lichtenau im Waldviertel	34,68	0,09	0,26	0,18	0,51	0,35	0,97
31336	Rastendorf	16,10	0,13	0,36	0,25	0,70	0,47	1,33
31337	Rohrendorf bei Krems	10,15	0,03	0,07	0,05	0,14	0,10	0,27
31340	St. Leonhard am Hornerwald	4,81	0,01	0,03	0,02	0,05	0,03	0,09
31343	Senftenberg	30,14	0,12	0,32	0,22	0,63	0,43	1,20
31346	Straß im Straßertale	17,96	0,04	0,12	0,08	0,23	0,15	0,43
31347	Stratzing	7,66	0,05	0,15	0,11	0,30	0,20	0,56
31350	Weinzierl am Walde	33,42	0,07	0,20	0,14	0,40	0,27	0,75
31355	Schönberg am Kamp	17,98	0,04	0,12	0,08	0,24	0,16	0,45
31356	Droß	5,81	0,03	0,09	0,06	0,18	0,12	0,34
32202	Dietmanns	3,89	0,05	0,14	0,09	0,26	0,18	0,50
32203	Dobersberg	35,79	0,08	0,21	0,15	0,42	0,28	0,79
32206	Gastern	20,15	0,03	0,08	0,05	0,15	0,10	0,29
32207	Groß-Siegharts	21,52	0,07	0,20	0,14	0,39	0,27	0,75
32209	Karlstein a.d. Thaya	36,16	0,09	0,26	0,18	0,49	0,34	0,94
32210	Kautzen	13,57	0,02	0,06	0,04	0,11	0,08	0,22
32212	Ludweis-Aigen	21,82	0,04	0,10	0,07	0,19	0,13	0,36
32214	Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	20,07	0,08	0,23	0,16	0,44	0,30	0,83
32216	Raabs a.d. Thaya	36,82	0,07	0,18	0,13	0,36	0,24	0,67
32217	Thaya	22,47	0,07	0,19	0,13	0,37	0,25	0,70
32219	Vitis	44,84	0,16	0,44	0,30	0,85	0,57	1,60
32220	Waidhofen a.d. Thaya	47,37	0,31	0,88	0,61	1,69	1,16	3,24
32221	Waidhofen a.d. Thaya-Land	19,68	0,06	0,16	0,11	0,31	0,21	0,59
32222	Waldkirchen a.d. Thaya	17,93	0,03	0,10	0,07	0,19	0,13	0,36
32223	Windigsteig	19,93	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
32501	Allentsteig	19,76	0,05	0,14	0,10	0,28	0,19	0,53
32502	Arbesbach	22,16	0,02	0,07	0,05	0,13	0,09	0,24
32503	Bärnkopf	8,40	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,11
32504	Echsenbach	25,49	0,09	0,27	0,18	0,51	0,35	0,98
32505	Göpfritz a.d. Wild	32,15	0,21	0,58	0,40	1,12	0,77	2,15
32506	Grafenschlag	12,32	0,02	0,06	0,04	0,13	0,08	0,24
32508	Groß Gerungs	38,04	0,10	0,27	0,19	0,53	0,36	1,00
32509	Großgöttfritz	26,55	0,06	0,16	0,11	0,30	0,21	0,58
32511	Gutenbrunn	5,75	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,12
32514	Kirchschlag	8,80	0,01	0,03	0,02	0,06	0,04	0,11
32515	Kottes-Purk	24,49	0,04	0,11	0,08	0,21	0,14	0,40
32516	Langschlag	10,25	0,03	0,07	0,05	0,14	0,10	0,27
32517	Martinsberg	7,76	0,03	0,09	0,06	0,17	0,12	0,33
32518	Ottenschlag	17,98	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
32519	Altmelon	10,39	0,01	0,02	0,02	0,04	0,03	0,08
32520	Pölla	24,76	0,06	0,17	0,12	0,34	0,23	0,64
32521	Rappottenstein	26,62	0,04	0,12	0,08	0,24	0,16	0,45



GKZ	Gemeinde	Länge Kursabschnitt [km]	Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Bestand: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +1: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +1: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]	Upgrade +2: Jahres-Fahrt-aufwand [Mio. Kurs-km]	Upgrade +2: Jahres-Bestell-kosten [Mio. EUR]
32522	Sallingberg	21,57	0,06	0,16	0,11	0,32	0,22	0,61
32523	Schönbach	10,22	0,01	0,02	0,02	0,04	0,03	0,08
32524	Schwarzenau	21,79	0,04	0,11	0,07	0,21	0,14	0,40
32525	Schweiggers	31,19	0,06	0,16	0,11	0,32	0,21	0,60
32528	Bad Traunstein	16,37	0,02	0,04	0,03	0,09	0,06	0,16
32529	Waldhausen	24,69	0,02	0,07	0,05	0,14	0,09	0,24
32530	Zwettl-Niederösterreich	155,48	0,78	2,20	1,52	4,25	2,89	8,09
<b>Summe</b>		<b>2.294,87</b>	<b>7,17</b>	<b>20,08</b>	<b>13,88</b>	<b>38,88</b>	<b>26,40</b>	<b>73,91</b>

Tabelle 103: Parameter der Busbestellung, Differenz der Upgrades +1/+2 mit dem Bestand für die Hauptregion Waldviertel

GKZ	Gemeinde	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres-Fahrt-aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres-Bestell-kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres-Fahrt-aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres-Bestell-kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres-Fahrt-aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres-Bestell-kosten, [Mio. EUR]
30902	Amaliendorf-Aalfang	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,17
30903	Brand-Nagelberg	0,05	0,13	0,13	0,37	0,09	0,24
30904	Eggern	0,01	0,04	0,04	0,11	0,03	0,07
30906	Eisgarn	0,04	0,13	0,13	0,36	0,08	0,23
30908	Gmünd	0,18	0,52	0,53	1,48	0,35	0,97
30909	Großdietmanns	0,06	0,18	0,19	0,52	0,12	0,34
30910	Bad Großpertholz	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,16
30912	Großschönau	0,03	0,08	0,08	0,23	0,05	0,15
30913	Moorbad Harbach	0,01	0,02	0,02	0,05	0,01	0,04
30915	Haugschlag	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,06
30916	Heidenreichstein	0,11	0,31	0,32	0,90	0,21	0,59
30917	Hirschbach	0,00	0,01	0,01	0,03	0,01	0,02
30920	Hoheneich	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
30921	Kirchberg am Walde	0,06	0,16	0,16	0,46	0,11	0,30
30925	Litschau	0,09	0,27	0,27	0,76	0,18	0,50
30929	Reingers	0,03	0,07	0,08	0,21	0,05	0,14
30932	St. Martin	0,03	0,10	0,10	0,27	0,06	0,18
30935	Schrems	0,19	0,54	0,55	1,55	0,36	1,01
30939	Unserfrau-Altweitra	0,02	0,06	0,06	0,17	0,04	0,11
30940	Waldenstein	0,01	0,03	0,03	0,09	0,02	0,06
30942	Weitra	0,05	0,13	0,14	0,38	0,09	0,25
31101	Altenburg	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
31102	Brunn a.d. Wild	0,15	0,43	0,44	1,24	0,29	0,81
31103	Burgschleinitz-Kühnring	0,07	0,20	0,20	0,57	0,13	0,37
31104	Drosendorf-Zissersdorf	0,05	0,13	0,13	0,38	0,09	0,24
31105	Eggenburg	0,09	0,25	0,26	0,73	0,17	0,47
31106	Gars am Kamp	0,05	0,14	0,15	0,41	0,10	0,27
31107	Geras	0,07	0,20	0,20	0,57	0,13	0,37
31109	Horn	0,23	0,65	0,67	1,88	0,44	1,23
31110	Irnfritz-Messern	0,08	0,21	0,21	0,59	0,14	0,38
31111	Japons	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,16

GKZ	Gemeinde	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]	Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]
31113	Langau	0,04	0,11	0,11	0,30	0,07	0,20
31114	Meiseldorf	0,05	0,14	0,15	0,41	0,10	0,27
31117	Pernegg	0,04	0,11	0,11	0,31	0,07	0,20
31119	Röhrenbach	0,02	0,04	0,04	0,12	0,03	0,08
31120	Röschitz	0,05	0,15	0,15	0,43	0,10	0,28
31121	Rosenburg-Mold	0,07	0,19	0,20	0,56	0,13	0,37
31123	St. Bernhard- Frauenhofen	0,13	0,37	0,38	1,05	0,24	0,68
31124	Sigmundsherberg	0,11	0,31	0,32	0,89	0,21	0,58
31129	Weitersfeld	0,11	0,30	0,30	0,84	0,20	0,55
31130	Straning-Grafenberg	0,02	0,06	0,06	0,16	0,04	0,11
31302	Albrechtsberg a.d. Großen Krems	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
31308	Grafenegg	0,05	0,13	0,14	0,38	0,09	0,25
31310	Gedersdorf	0,03	0,09	0,10	0,27	0,06	0,18
31311	Gföhl	0,25	0,70	0,71	1,99	0,46	1,30
31315	Hadersdorf-Kammern	0,02	0,06	0,06	0,18	0,04	0,12
31319	Jaidhof	0,05	0,15	0,15	0,41	0,10	0,27
31321	Krumau am Kamp	0,04	0,10	0,10	0,28	0,07	0,18
31322	Langenlois	0,12	0,34	0,35	0,97	0,22	0,63
31323	Lengenfeld	0,05	0,13	0,13	0,36	0,08	0,23
31324	Lichtenau im Waldviertel	0,09	0,25	0,25	0,71	0,16	0,46
31336	Rastendorf	0,12	0,34	0,35	0,97	0,23	0,63
31337	Rohrendorf bei Krems	0,03	0,07	0,07	0,20	0,05	0,13
31340	St. Leonhard am Hornerwald	0,01	0,02	0,02	0,07	0,02	0,04
31343	Senftenberg	0,11	0,30	0,31	0,87	0,20	0,57
31346	Straß im Straßertale	0,04	0,11	0,11	0,31	0,07	0,20
31347	Stratzing	0,05	0,14	0,15	0,41	0,09	0,27
31350	Weinzierl am Walde	0,07	0,19	0,20	0,55	0,13	0,36
31355	Schönberg am Kamp	0,04	0,11	0,12	0,33	0,08	0,21
31356	Droß	0,03	0,09	0,09	0,25	0,06	0,16
32202	Dietmanns	0,04	0,13	0,13	0,36	0,09	0,24
32203	Dobersberg	0,07	0,20	0,21	0,58	0,13	0,38
32206	Gastern	0,03	0,07	0,08	0,21	0,05	0,14
32207	Groß-Siegharts	0,07	0,19	0,19	0,55	0,13	0,36
32209	Karlstein a.d. Thaya	0,08	0,24	0,25	0,69	0,16	0,45
32210	Kautzen	0,02	0,06	0,06	0,16	0,04	0,10
32212	Ludweis-Aigen	0,03	0,09	0,09	0,26	0,06	0,17
32214	Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	0,08	0,21	0,22	0,60	0,14	0,39
32216	Raabs a.d. Thaya	0,06	0,17	0,18	0,49	0,11	0,32
32217	Thaya	0,06	0,18	0,18	0,51	0,12	0,33
32219	Vitis	0,15	0,41	0,42	1,17	0,27	0,76
32220	Waidhofen a.d. Thaya	0,29	0,82	0,84	2,36	0,55	1,54
32221	Waidhofen a.d. Thaya- Land	0,05	0,15	0,15	0,43	0,10	0,28
32222	Waldkirchen a.d. Thaya	0,03	0,09	0,09	0,26	0,06	0,17
32223	Windigsteig	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,28
32501	Allentsteig	0,05	0,14	0,14	0,38	0,09	0,25
32502	Arbesbach	0,02	0,06	0,06	0,18	0,04	0,11





<b>GKZ</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+1: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Bestand, Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Bestand: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Fahrt- aufwand, [Mio. Kurs-km]</b>	<b>Upgrade+2: Differenz Upgrade+1: Jahres- Bestell- kosten, [Mio. EUR]</b>
32503	Bärnkopf	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32504	Echsenbach	0,09	0,25	0,26	0,72	0,17	0,47
32505	Göpfritz a.d. Wild	0,19	0,54	0,56	1,56	0,37	1,02
32506	Grafenschlag	0,02	0,06	0,06	0,17	0,04	0,11
32508	Groß Gerungs	0,09	0,26	0,26	0,73	0,17	0,47
32509	Großgöttfritz	0,05	0,15	0,15	0,42	0,10	0,28
32511	Gutenbrunn	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32514	Kirchschlag	0,01	0,03	0,03	0,08	0,02	0,05
32515	Kottes-Purk	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
32516	Langschlag	0,02	0,07	0,07	0,20	0,05	0,13
32517	Martinsberg	0,03	0,08	0,08	0,24	0,06	0,15
32518	Ottenschlag	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
32519	Altmelon	0,01	0,02	0,02	0,06	0,01	0,04
32520	Pölla	0,06	0,16	0,17	0,46	0,11	0,30
32521	Rappottenstein	0,04	0,11	0,12	0,33	0,08	0,21
32522	Sallingberg	0,06	0,16	0,16	0,44	0,10	0,29
32523	Schönbach	0,01	0,02	0,02	0,06	0,01	0,04
32524	Schwarzenau	0,04	0,10	0,10	0,29	0,07	0,19
32525	Schweiggers	0,05	0,15	0,16	0,44	0,10	0,29
32528	Bad Traunstein	0,02	0,04	0,04	0,12	0,03	0,08
32529	Waldhausen	0,02	0,07	0,06	0,18	0,04	0,11
32530	Zwettl-Niederösterreich	0,73	2,06	2,11	5,90	1,37	3,84
<b>Summe</b>		<b>6,71</b>	<b>18,80</b>	<b>19,22</b>	<b>53,83</b>	<b>12,51</b>	<b>35,03</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



### 3.2.2.3 Bedarfsorientierter Verkehr

Tabelle 104: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+1 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für die Hauptregion Waldviertel

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
30902, Amaliendorf-Aalfang	21.865	19.395
30903, Brand-Nagelberg	114.742	1.670
30904, Eggern	300.998	5.691
30906, Eisgarn	78.352	20.663
30908, Gmünd	6.483	15.741
30909, Großdietmanns	158.960	1.928
30910, Bad Großpertholz	921.038	47.854
30912, Großschönau	572.271	146.289
30913, Moorbad Harbach	153.300	9.013
30915, Haugschlag	155.604	37.194
30916, Heidenreichstein	284.010	81.091
30917, Hirschbach	27.605	1.722
30920, Hoheneich	132.798	12.019
30921, Kirchberg am Walde	60.205	8.909
30925, Litschau	279.180	20.232
30929, Reingers	86.103	12.895
30932, St. Martin	506.059	62.841
30935, Schrems	92.800	183.485
30939, Unserfrau-Altweitra	206.283	2.919
30940, Waldenstein	145.611	818
30942, Weitra	566.587	20.445
31101, Altenburg	62.794	931
31102, Brunn a.d. Wild	31.420	1.283
31103, Burgschleinitz-Kühnring	54.439	8.347
31104, Drosendorf-Zissersdorf	217.972	10.734
31105, Eggenburg	9.713	3.338
31106, Gars am Kamp	163.922	91.351
31107, Geras	99.100	7.099
31109, Horn	9.060	492
31110, Irnfritz-Messern	41.833	3.513
31111, Japons	12.121	0
31113, Langau	36.316	26.225
31114, Meiseldorf	6.098	0
31117, Pernegg	78.918	21.355
31119, Röhrenbach	30.534	1.306
31120, Röschitz	6.196	260
31121, Rosenberg-Mold	26.115	190.513
31123, St. Bernhard-Frauenhofen	12.331	0
31124, Sigmundsherberg	5.831	0
31129, Weitersfeld	68.945	0
31130, Straning-Grafenberg	68.594	925
31302, Albrechtsberg a.d. Großen Krems	77.225	2.705
31308, Grafenegg	75.271	7.608
31310, Gedersdorf	50.018	101.932
31311, Gföhl	356.682	23.844



<b>Gemeinde</b>	<b>Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]</b>	<b>Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]</b>
31315, Hadersdorf-Kammern	47.923	4.280
31319, Jaidhof	368.311	17.871
31321, Krumau am Kamp	91.685	5.853
31322, Langenlois	91.354	1.133
31323, Lengenfeld	37.115	12.477
31324, Lichtenau im Waldviertel	251.940	5.185
31336, Rastenfeld	79.187	8.933
31337, Rohrendorf bei Krems	36.896	612
31340, St. Leonhard am Hornerwald	402.651	47.516
31343, Senftenberg	22.328	0
31346, Straß im Straßertale	279.651	2.371
31347, Stratzing	0	0
31350, Weinzierl am Walde	34.602	638
31355, Schönberg am Kamp	184.106	3.716
31356, Droß	17.746	5.784
32202, Dietmanns	0	0
32203, Dobersberg	497.620	132.996
32206, Gastern	183.501	110.702
32207, Groß-Siegharts	81.352	1.949
32209, Karlstein a.d. Thaya	164.080	6.923
32210, Kautzen	581.552	78.513
32212, Ludweis-Aigen	179.082	1.930
32214, Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	77.770	5.570
32216, Raabs a.d. Thaya	1.007.041	223.148
32217, Thaya	82.526	1.182
32219, Vitis	151.335	22.354
32220, Waidhofen a.d. Thaya	14.525	11.020
32221, Waidhofen a.d. Thaya-Land	57.829	616
32222, Waldkirchen a.d. Thaya	217.106	10.369
32223, Windigsteig	68.831	11.865
32501, Allentsteig	43.849	14.346
32502, Arbesbach	972.558	19.859
32503, Bärnkopf	187.002	11.261
32504, Echsenbach	29.305	127.620
32505, Göpfritz a.d. Wild	49.934	4.553
32506, Grafenschlag	531.941	48.112
32508, Groß Gerungs	2.727.351	570.023
32509, Großgöttfritz	51.157	160.315
32511, Gutenbrunn	75.509	1.551
32514, Kirchsschlag	471.131	35.444
32515, Kottes-Purk	588.878	145.828
32516, Langschlag	2.016.262	26.577
32517, Martinsberg	419.292	13.159
32518, Ottenschlag	87.335	21.096
32519, Altmelon	729.820	19.902
32520, Pölla	89.324	826
32521, Rappottenstein	736.018	103.517
32522, Sallingberg	413.218	42.534
32523, Schönbach	900.052	41.119



Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+1 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+1 [EUR/a]
32524, Schwarzenau	69.635	1.640
32525, Schweiggers	466.069	4.933
32528, Bad Traunstein	814.179	159.045
32529, Waldhausen	110.641	180.348
32530, Zwettl-Niederösterreich	514.537	121.920
<b>Summe</b>	<b>24.876.948</b>	<b>3.827.610</b>

Tabelle 105: Resultate der Jahres-Kostenabschätzung bei Upgrade+2 an WTS und WTF für bedarfsorientierten Verkehr für die Hauptregion Waldviertel

Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]
31101, Altenburg	57.208	931
31102, Brunn a.d. Wild	23.145	1.283
31103, Burgschleinitz-Kühnring	31.298	557
31104, Drosendorf-Zissersdorf	170.821	10.734
31105, Eggenburg	5.721	1.277
31106, Gars am Kamp	127.359	91.185
31107, Geras	59.861	2.483
31109, Horn	7.250	492
31110, Irnfritz-Messern	30.815	3.513
31111, Japons	0	0
31113, Langau	7.115	10.843
31114, Meiseldorf	0	0
31117, Pernegg	47.405	12.810
31119, Röhrenbach	21.081	1.306
31120, Röschitz	0	0
31121, Rosenberg-Mold	16.546	175.949
31123, St. Bernhard-Frauenhofen	7.581	0
31124, Sigmundsherberg	0	0
31129, Weitersfeld	46.809	0
31130, Straning-Grafenberg	35.488	925
31302, Albrechtsberg a.d. Großen Krems	59.207	2.140
31308, Grafenegg	9.208	2.588
31310, Gedersdorf	3.873	95.141
31311, Gföhl	292.132	23.137
31315, Hadersdorf-Kammern	93	0
31319, Jaidhof	304.248	17.125
31321, Krumau am Kamp	75.994	4.356
31322, Langenlois	46.125	285
31323, Lengenfeld	10.950	3.681
31324, Lichtenau im Waldviertel	224.956	5.185
31336, Rastefeld	56.482	8.933
31337, Rohrendorf bei Krems	9.501	273
31340, St. Leonhard am Hornerwald	383.624	33.903
31343, Senftenberg	8.132	0
31346, Straß im Straßertale	23.961	285
31347, Stratzing	0	0
31350, Weinzierl am Walde	28.944	638



<b>Gemeinde</b>	<b>Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]</b>	<b>Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]</b>
31355, Schönberg am Kamp	86.897	3.716
31356, Droß	13.684	5.784
32202, Dietmanns	0	0
32203, Dobersberg	206.413	2.384
32206, Gastern	149.389	23.514
32207, Groß-Siegharts	66.319	1.949
32209, Karlstein a.d. Thaya	121.421	5.445
32210, Kautzen	538.121	42.418
32212, Ludweis-Aigen	142.088	419
32214, Pfaffenschlag bei Waidhofen a.d. Thaya	73.182	5.368
32216, Raabs a.d. Thaya	823.903	149.258
32217, Thaya	48.547	1.182
32219, Vitis	124.461	1.997
32220, Waidhofen a.d. Thaya	13.590	4.741
32221, Waidhofen a.d. Thaya-Land	43.949	300
32222, Waldkirchen a.d. Thaya	164.533	5.729
32223, Windigsteig	38.571	11.865
32501, Allentsteig	20.415	13.178
32502, Arbesbach	897.287	19.859
32503, Bärnkopf	154.795	11.261
32504, Echsenbach	20.563	127.620
32505, Göpfritz a.d. Wild	31.784	2.467
32506, Grafenschlag	508.783	48.112
32508, Groß Gerungs	2.305.324	518.642
32509, Großgöttfritz	43.678	113.967
32511, Gutenbrunn	69.133	0
32514, Kirchsschlag	449.082	35.444
32515, Kottes-Purk	549.044	138.856
32516, Langschlag	1.878.144	13.279
32517, Martinsberg	395.946	12.327
32518, Ottenschlag	36.409	16.936
32519, Altmelon	363.509	3.032
32520, Pölla	53.191	826
32521, Rappottenstein	648.293	33.176
32522, Sallingberg	352.984	24.420
32523, Schönbach	736.835	18.217
32524, Schwarzenau	16.840	1.498
32525, Schweiggers	332.979	1.773
32528, Bad Traunstein	645.777	6.550
32529, Waldhausen	69.963	180.348
32530, Zwettl-Niederösterreich	375.188	30.504
30902, Amaliendorf-Aalfang	0	0
30903, Brand-Nagelberg	68.016	1.428
30904, Eggern	215.184	1.412
30906, Eisgarn	62.851	20.663
30908, Gmünd	1.097	5.623
30909, Großdietmanns	136.692	98
30910, Bad Großpertholz	823.824	30.080
30912, Großschönau	468.900	130.460



Gemeinde	Summe der Jahreskosten für PER bei Upgrade+2 [EUR/a]	Summe der Jahreskosten für BTR bei Upgrade+2 [EUR/a]
30913, Moorbath Harbach	90.864	0
30915, Haugschlag	124.695	36.169
30916, Heidenreichstein	220.514	5.125
30917, Hirschbach	22.997	1.722
30920, Hoheneich	2.456	10.694
30921, Kirchberg am Walde	31.694	8.909
30925, Litschau	184.818	19.780
30929, Reingers	65.227	12.895
30932, St. Martin	334.796	21.303
30935, Schrems	29.542	15.910
30939, Unserfrau-Altweitra	121.901	2.919
30940, Waldenstein	80.015	411
30942, Weitra	501.311	13.939
<b>Summe</b>	<b>19.431.343</b>	<b>2.489.859</b>

Ergänzend zu den Tabellen finden sich in Berichtsteil B Kartendarstellungen.



## 4 Maßnahmenwirksamkeit im Bezirksvergleich

### 4.1 Methode

Für das Beurteilen der Maßnahmenwirksamkeit wird folgende Vorgehensweise gewählt. Aggregationsstufe sind die Bezirke. Für jeden Bezirk wird eine Matrix ermittelt, die die Summe der Beschäftigungsfaktoren aufteilt nach der Güteklasse im Bestand und der Güteklasse beim Upgrade+1 oder Upgrade+2 – siehe Tabelle 106. Die Werte in der Hauptdiagonale (Zellen AA, BB, etc.) zeigen die Beschäftigungs-Faktoren jener PER und BTR-Standorte, bei denen es zu keiner Veränderung der Güteklasse durch das Upgrade+1 oder +2 gekommen ist. Werte, die sich über der Hauptdiagonale befinden (rote Zellen in Tabelle 106), haben durch das Upgrade eine Verschlechterung der Güteklasse erfahren, z.B. von GKL D auf E. Werte in Zellen unterhalb der Hauptdiagonale (grüne Zellen in Tabelle 106), zeigen die Summe jener Beschäftigungs-Faktoren an, wo es durch eines der Upgrades zu einer Verbesserung der Güteklasse gekommen ist, z.B. von GKL E auf D.

Summiert man nun die Teilbereiche der Matrix, erhält man für den jeweiligen Betriebstag (WTS oder WTF), die Quelle oder das Ziel des Weges (PER oder BTR) und das Upgrade (+1 oder +2) aussagekräftige Größen der Veränderung: Summe der Felder ÜBER der Hauptdiagonale (rote Zellen) → Verschlechterung; Summe der Hauptdiagonale (graue Zellen) → Unverändert; Summe UNTER der Hauptdiagonale (grüne Zellen) → Verbesserung.

Tabelle 106: Systemdarstellung der Summen der Beschäftigungs-Faktoren in der Matrix der ÖV-Güteklassen des Bestands (Zeilen) und des Upgrades (Spalten) pro Bezirk, die eine Verbesserung erfahren haben (grün), deren relative Lage unverändert geblieben ist (grau) und die eine Verschlechterung erfahren haben (rot).

Summe Besch- Fakt		GKL bei Upgrade +1 oder +2							
		A	B	C	D	E	F	G	außerhalb
GKL im Bestand	A								
	B								
	C								
	D								
	E								
	F								
	G								
	außerhalb								

Diese Teilsummen der Matrix werden nun gemäß folgender Formel zu einem Einheitenlosen Veränderungsfaktor zusammengefasst.

$$\text{Veränderungsfaktor: } f_{VE} = \frac{\text{verbessert-verschlechtert}}{\text{unverändert}}$$

Von der Summe der Beschäftigungsfaktoren mit einer Verbesserung werden die sich verschlechternden Beschäftigungsfaktoren von Standorten abgezogen. Dieses Veränderungssaldo wird durch die Summe der Beschäftigungsfaktoren mit unveränderter GKL dividiert.

Erwartungsgemäß sollte der bezirkweise Veränderungsfaktor  $f_{VE}$  größer 1 sein. Sprich für mehr Menschen an PER-/BTR-Standorten hat sich die Güteklasse verbessert als sie schlechter geworden ist oder unverändert geblieben ist. Anders betrachtet: Um den Faktor  $f_{VE}$  gibt es im Bezirk mehr PER/BTR, für die sich durch die Upgrades +1 und +2 die ÖV-Güteklasse verbessert hat als jene, für die sie gleich geblieben ist. Im Folgekapitel 4.2 sind die Ergebnisse tabellarisch angeführt. Diese werden im Unterkapitel 4.3 den Kosten gegenüber gestellt, um eine Aussage zur Maßnahmenwirksamkeit zu treffen.



## 4.2 Ergebnisse

Für die Resultate in Tabelle 107 bis Tabelle 114 gilt, dass größere Werte bei der Verschlechterung der Güteklasse primär in Bezirken nahe der Bundeslandgrenze (z.B. Bezirke Mödling und Korneuburg zu Wien) vorzufinden sind. Dies ist aus der Upgrade-Methode zu erklären. Die ÖV-Güteklassen des Bestandes sind für Gesamtösterreich berechnet und beinhalten somit auch Güteklassen, die sich aus Stationen jenseits der NÖ Landesgrenze ergeben. Für die Upgrades +1 und +2 wurden jedoch nur Haltestellen innerhalb Niederösterreichs um +1 und +2 upgegradet und für die Neuberechnungen der Güteklassen herangezogen – siehe Bericht zum Ausgangsprojekt (Brezina et al., 2021).

Tabelle 107: Summe der Beschäftigungs-Faktoren PER an WTS durch Upgrade +1 mit verschlechterter/verbesselter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	3.107	4.978	1,60
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	1.302	17.801	13,67
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	859	3.024	3,52
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	1.986	13.422	6,76
305	Amstetten	85	14.821	28.691	1,93
306	Baden	0	7.158	45.143	6,31
307	Bruck a.d. Leitha	45	3.169	33.704	10,62
308	Gänserndorf	15	4.936	31.574	6,39
309	Gmünd	0	3.032	9.001	2,97
310	Hollabrunn	0	2.197	14.120	6,43
311	Horn	0	1.473	8.409	5,71
312	Korneuburg	397	4.191	27.900	6,56
313	Krems(Land)	0	3.156	15.620	4,95
314	Lilienfeld	18	2.395	6.573	2,74
315	Melk	0	8.218	21.006	2,56
316	Mistelbach	0	3.233	22.539	6,97
317	Mödling	847	4.135	36.511	8,62
318	Neunkirchen	67	4.922	23.939	4,85
319	Sankt Pölten(Land)	16	9.843	35.817	3,64
320	Scheibbs	0	4.975	10.133	2,04
321	Tulln	2	5.589	30.587	5,47
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	1.936	6.819	3,52
323	Wiener Neustadt(Land)	0	6.237	20.602	3,30
325	Zwettl	0	5.030	9.205	1,83

Tabelle 108: Summe der Beschäftigungs-Faktoren PER an WTS durch Upgrade +2 mit verschlechterter/verbesselter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	2.858	5.227	1,83
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	1.086	18.017	16,59
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	687	3.196	4,65
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	1.455	13.953	9,59
305	Amstetten	69	8.118	35.410	4,35
306	Baden	0	2.911	49.389	16,97
307	Bruck a.d. Leitha	36	1.108	35.775	32,26





BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
308	Gänserndorf	15	387	36.123	93,30
309	Gmünd	0	1.042	10.991	10,55
310	Hollabrunn	0	424	15.893	37,48
311	Horn	0	541	9.341	17,27
312	Korneuburg	289	946	31.253	32,73
313	Krems(Land)	0	965	17.811	18,46
314	Lilienfeld	1	1.245	7.740	6,22
315	Melk	0	4.730	24.494	5,18
316	Mistelbach	0	225	25.547	113,54
317	Mödling	769	2.805	37.919	13,24
318	Neunkirchen	19	2.552	26.357	10,32
319	Sankt Pölten(Land)	11	5.872	39.793	6,77
320	Scheibbs	0	3.086	12.022	3,90
321	Tulln	2	2.980	33.196	11,14
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	784	7.971	10,17
323	Wiener Neustadt(Land)	0	2.610	24.229	9,28
325	Zwettl	0	2.917	11.318	3,88

Tabelle 109: Summe der Beschäftigungs-Faktoren PER an WTF durch Upgrade +1 mit verschlechterter/verbessertes/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	3.068	5.017	1,64
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	1.330	17.773	13,36
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	918	2.965	3,23
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	2.203	13.205	5,99
305	Amstetten	81	19.966	23.550	1,18
306	Baden	0	8.837	43.463	4,92
307	Bruck a.d. Leitha	45	4.024	32.850	8,15
308	Gänserndorf	18	9.261	27.246	2,94
309	Gmünd	0	4.617	7.416	1,61
310	Hollabrunn	0	3.167	13.150	4,15
311	Horn	0	1.866	8.016	4,30
312	Korneuburg	259	5.595	26.634	4,71
313	Krems(Land)	0	4.692	14.084	3,00
314	Lilienfeld	18	2.826	6.142	2,17
315	Melk	0	12.496	16.728	1,34
316	Mistelbach	0	5.507	20.265	3,68
317	Mödling	882	3.693	36.918	9,76
318	Neunkirchen	46	7.456	21.426	2,87
319	Sankt Pölten(Land)	16	13.267	32.393	2,44
320	Scheibbs	0	5.975	9.133	1,53
321	Tulln	2	6.363	29.813	4,69
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	3.478	5.277	1,52
323	Wiener Neustadt(Land)	0	7.423	19.416	2,62
325	Zwettl	0	6.519	7.716	1,18



Tabelle 110: Summe der Beschäftigungs-Faktoren PER an WTF durch Upgrade +2 mit verschlechterter/verbesselter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	2.671	5.414	2,03
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	1.117	17.986	16,10
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	720	3.163	4,39
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	1.455	13.953	9,59
305	Amstetten	65	13.392	30.140	2,25
306	Baden	0	3.577	48.723	13,62
307	Bruck a.d. Leitha	36	1.029	35.854	34,81
308	Gänserndorf	15	1.827	34.683	18,98
309	Gmünd	0	2.370	9.663	4,08
310	Hollabrunn	0	566	15.751	27,83
311	Horn	0	975	8.907	9,14
312	Korneuburg	123	1.734	30.631	17,59
313	Krems(Land)	0	1.981	16.795	8,48
314	Lilienfeld	1	1.584	7.401	4,67
315	Melk	0	8.305	20.919	2,52
316	Mistelbach	0	1.550	24.222	15,63
317	Mödling	828	2.465	38.200	15,16
318	Neunkirchen	44	3.261	25.623	7,84
319	Sankt Pölten(Land)	11	8.725	36.940	4,23
320	Scheibbs	0	4.186	10.922	2,61
321	Tulln	2	3.589	32.587	9,08
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	2.211	6.544	2,96
323	Wiener Neustadt(Land)	0	3.662	23.177	6,33
325	Zwettl	0	4.268	9.967	2,34

Tabelle 111: Summe der Beschäftigungs-Faktoren BTR an WTS durch Upgrade +1 mit verschlechterter/verbesselter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	6.726	8.124	1,21
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	6.537	36.182	5,53
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	198	3.951	19,94
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	2.990	20.796	6,96
305	Amstetten	11	11.168	25.859	2,31
306	Baden	0	8.132	28.699	3,53
307	Bruck a.d. Leitha	337	8.271	37.883	4,54
308	Gänserndorf	228	2.589	14.812	5,63
309	Gmünd	0	2.267	9.248	4,08
310	Hollabrunn	0	1.104	8.118	7,35
311	Horn	0	1.154	9.423	8,17
312	Korneuburg	1.961	3.964	20.221	4,61
313	Krems(Land)	0	1.611	6.875	4,27
314	Lilienfeld	34	833	8.204	9,81
315	Melk	0	2.938	16.948	5,77
316	Mistelbach	0	1.432	16.080	11,23



BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
317	Mödling	512	7.188	51.218	7,05
318	Neunkirchen	97	3.411	17.732	5,17
319	Sankt Pölten(Land)	1	7.196	17.733	2,46
320	Scheibbs	0	5.871	9.644	1,64
321	Tulln	9	5.954	20.536	3,45
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	1.014	7.310	7,21
323	Wiener Neustadt(Land)	0	4.991	12.204	2,44
325	Zwettl	0	2.405	9.303	3,87

Tabelle 112: Summe der Beschäftigungs-Faktoren BTR an WTS durch Upgrade +2 verschlechterter/verbesserter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	5.569	9.281	1,67
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	6.500	36.219	5,57
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	103	4.046	39,22
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	2.677	21.109	7,89
305	Amstetten	11	7.961	29.066	3,65
306	Baden	0	5.074	31.756	6,26
307	Bruck a.d. Leitha	337	6.147	40.007	6,45
308	Gänserndorf	228	1.387	16.015	11,39
309	Gmünd	0	470	11.046	23,51
310	Hollabrunn	0	360	8.861	24,59
311	Horn	0	567	10.009	17,64
312	Korneuburg	1.956	1.543	22.647	13,41
313	Krems(Land)	0	628	7.858	12,52
314	Lilienfeld	1	336	8.733	25,98
315	Melk	0	1.714	18.171	10,60
316	Mistelbach	0	676	16.836	24,89
317	Mödling	378	6.211	52.328	8,36
318	Neunkirchen	72	1.378	19.790	14,31
319	Sankt Pölten(Land)	1	3.406	21.523	6,32
320	Scheibbs	0	1.408	14.107	10,02
321	Tulln	9	5.139	21.350	4,15
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	262	8.062	30,73
323	Wiener Neustadt(Land)	0	2.279	14.916	6,54
325	Zwettl	0	1.349	10.359	7,68

Tabelle 113: Summe der Beschäftigungs-Faktoren BTR an WTF durch Upgrade +1 verschlechterter/verbesserter/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	6.451	8.399	1,30
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	6.561	36.158	5,51
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	239	3.910	16,36
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	3.402	20.384	5,99



BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
305	Amstetten	3	15.165	21.870	1,44
306	Baden	0	9.300	27.530	2,96
307	Bruck a.d. Leitha	337	8.432	37.722	4,43
308	Gänserndorf	235	4.502	12.893	2,81
309	Gmünd	0	2.865	8.651	3,02
310	Hollabrunn	0	1.135	8.087	7,13
311	Horn	0	2.360	8.217	3,48
312	Korneuburg	1.944	2.695	21.507	7,26
313	Krems(Land)	0	1.877	6.609	3,52
314	Lilienfeld	34	706	8.330	11,75
315	Melk	0	5.091	14.795	2,91
316	Mistelbach	0	3.099	14.413	4,65
317	Mödling	718	6.893	51.307	7,34
318	Neunkirchen	79	4.068	17.094	4,18
319	Sankt Pölten(Land)	1	7.886	17.043	2,16
320	Scheibbs	0	5.935	9.580	1,61
321	Tulln	9	6.952	19.537	2,81
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	1.678	6.646	3,96
323	Wiener Neustadt(Land)	0	5.093	12.102	2,38
325	Zwettl	0	3.531	8.177	2,32

Tabelle 114: Summe der Beschäftigungs-Faktoren BTR an WTF durch Upgrade +2 mit verschlechterter/verbessertes/unveränderter GKL.

BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
301	Krems a.d. Donau(Stadt)	0	6.142	8.707	1,42
302	Sankt Pölten(Stadt)	0	6.524	36.195	5,55
303	Waidhofen a.d. Ybbs(Stadt)	0	103	4.046	39,22
304	Wiener Neustadt(Stadt)	0	2.677	21.109	7,89
305	Amstetten	3	9.913	27.122	2,74
306	Baden	0	5.259	31.571	6,00
307	Bruck a.d. Leitha	337	6.228	39.926	6,36
308	Gänserndorf	228	1.889	15.513	8,09
309	Gmünd	0	724	10.792	14,91
310	Hollabrunn	0	233	8.989	38,64
311	Horn	0	1.909	8.668	4,54
312	Korneuburg	1.927	987	23.232	21,58
313	Krems(Land)	0	896	7.590	8,47
314	Lilienfeld	1	457	8.613	18,86
315	Melk	0	3.011	16.874	5,60
316	Mistelbach	0	1.842	15.669	8,50
317	Mödling	507	6.169	52.241	8,39
318	Neunkirchen	63	1.428	19.749	13,78
319	Sankt Pölten(Land)	1	3.557	21.371	6,01
320	Scheibbs	0	4.841	10.675	2,21
321	Tulln	9	5.248	21.242	4,05
322	Waidhofen a.d. Thaya	0	482	7.842	16,28
323	Wiener Neustadt(Land)	0	2.511	14.683	5,85



BKZ	Bezirk	ÖV-Güteklasse der Besch-Fakt			f <sub>VE</sub>
		verschlechtert	unverändert	verbessert	
325	Zwettl	0	2.190	9.517	4,34

### 4.3 Verschlechterungen

Die vorangegangenen Tabellen (Tabelle 107 bis Tabelle 114) beinhalten neben gleichbleibenden Güteklassenlagen und Verbesserungen auch Verschlechterungen. Die Lage der Beschäftigungsfaktoren am Wohnstandort (PER) und am Betriebsstandort (BTR) wurde mit dem Ist-Datensatz der ÖV-Güteklassen der AustriaTech ermittelt – siehe Sammelbericht. Die AustriaTech berechnet flächendeckend für ganz Österreich die Abdeckung mit ÖV-Güteklassen, unabhängig davon in welchem Bundesland sich welche Haltestellenkategorien befinden und ob die ÖV-Güteklassen in ein Nachbarbundesland reichen. Für die Berechnung der ÖV-Güteklassen bei den Upgrades +1 und +2 wurden jedoch nur Niederösterreichische Haltestellen herangezogen. Das heisst, dass Standorte in höherrangigen ÖV-Güteklassen des Istzustandes allenfalls in schlechtere Güteklassen der Upgrades +1 und +2 von bundeslandeigenen Haltestellen zu liegen kommen. Eine Lage außerhalb jeglicher ÖV-Güteklassen ist auch möglich. Diese Phänomen tritt hauptsächlich in Bezirken an der Wiener Stadtgrenze auf. In Summe ist das Ausmaß jener Beschäftigungsfaktoren, die eine Verschlechterung erfahren, im Vergleich zu jenen mit unveränderter oder verbesserter Güteklasse, sehr gering: z.B. 0,8 % im Bezirk Mödling (Tabelle 114).

### 4.4 Bezirksvergleich

Der Bezirksvergleich zur Maßnahmenwirksamkeit erfolgt durch Gegenüberstellen der Kosten den Veränderungsfaktoren. Dies geschieht in Form von Streudiagrammen (Scatter-Plot), mit bezirksweisen Kosten auf der horizontalen Achse (als „unabhängige Größe“) und den darauf basierenden Veränderungsfaktoren auf der vertikalen Achse (als „abhängige Größe“). Es sind acht Diagramme dargestellt (Abbildung 22 bis Abbildung 29) für die Upgrades +1/+2 sowie die Betriebstage WTS/WTF und Kosten für Infrastruktur-Investitionen sowie für die Bestellung von Verkehrsdiensten. Es zeichnen sich dabei folgende Tendenzen ab. Abbildung 22 und Abbildung 23: Waidhofen a.d. Ybbs (WY) sticht als kleine Statutarstadt hervor. Im Upgrade+1 werden mit geringen Kosten, sowohl bei der Infrastruktur als auch bei den Verkehrsdienste-Bestellungen Veränderungsfaktoren bei den Betriebsstandorten zwischen 15 und 20 erreicht. Nicht ganz so stark ausgeprägt ist die Situation bei den BTR von Waidhofen a.d. Thaya und Lilienfeld. In St. Pölten (P) ist der f<sub>VE</sub> für PER knapp dreimal so groß wie für BTR. Auch bei Bruck a.d. Leitha (BL) zeichnet sich ein ähnliches Bild, jedoch mit deutlich größeren, erforderlichen Investitionen von mehr als 1,5 Mrd EUR. Die Verkehrsdienste-Bestellungen (Abbildung 24 und Abbildung 25) verhalten sich analog. Das Upgrade+2 zeichnet ein abgewandeltes Bild (Abbildung 26 bis Abbildung 29). Während die BTR-Standorte von Waidhofen a.d. Ybbs, Waidhofen a.d. Thaya, Lilienfeld und Gänserndorf für relativ geringe Kosten Veränderungsfaktoren von ca. 20 bis 40 erreichen, liegen diese Werte bei den PER-Standorten in Mistelbach (MI) und Gmünd (GD) mit Abstand am höchsten: 113 respektive 93. Im oberen Viertel der Investitionsskala sticht Bruck a.d. Leitha (BL) hervor, wo die Veränderungsfaktoren bei den PER (ca. 32 und 34) ein Vielfaches der BTR (ca. 6,5) erreichen.



### Upgrade+1 an WTS: Veränderungsfaktor über Infrastruktur-Investitionen

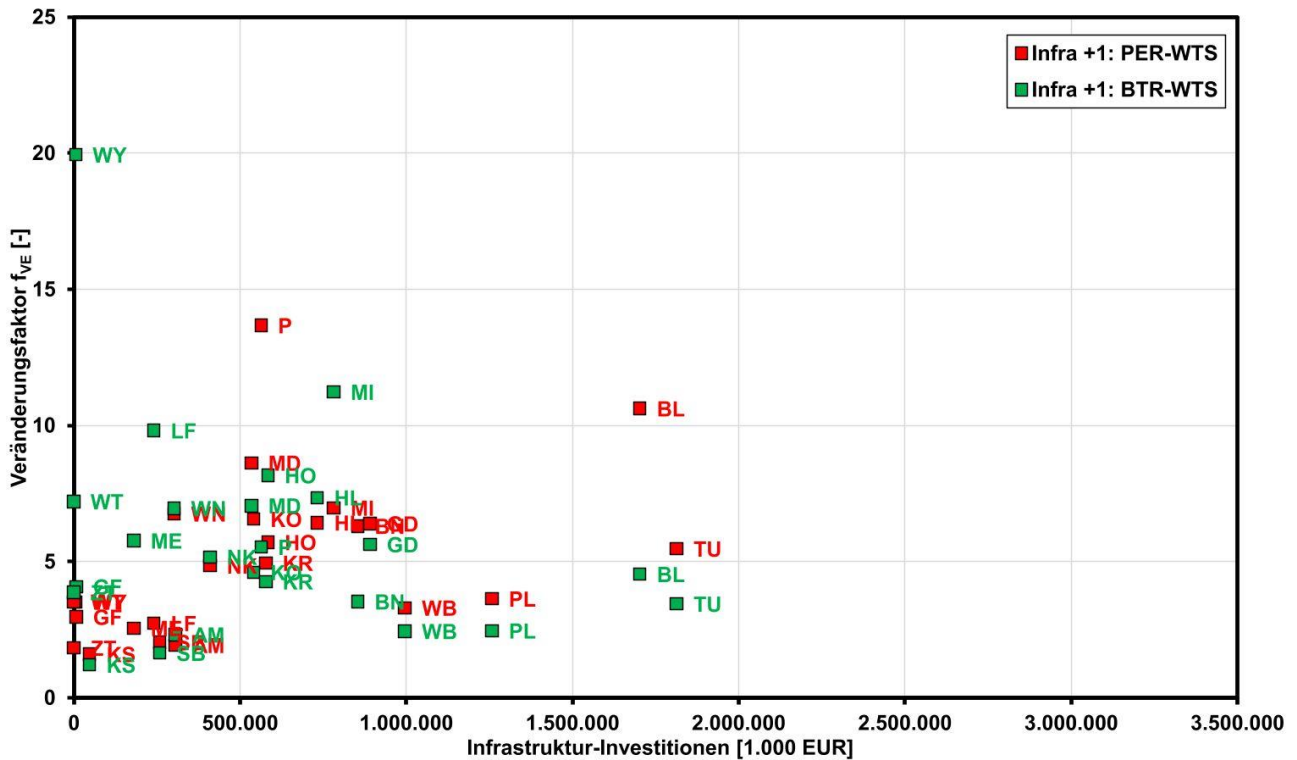


Abbildung 22: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Infrastruktur-Investitionen im Upgrade+1 für WTS.

### Upgrade+1 an WTF: Veränderungsfaktor über Infrastruktur-Investitionen

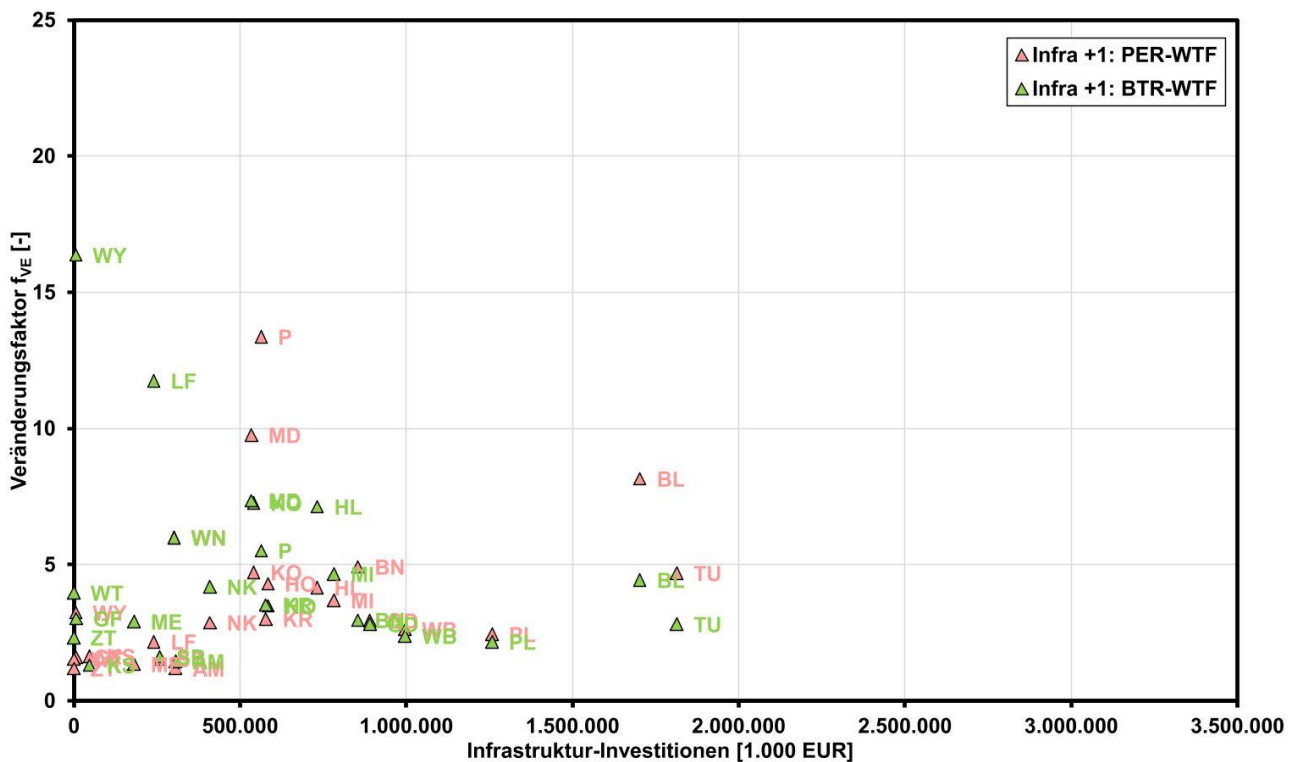


Abbildung 23: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Infrastruktur-Investitionen im Upgrade+1 für WTF.



### Upgrade+1 an WTS: Veränderungsfaktor über Verkehrsdienste-Bestellungen

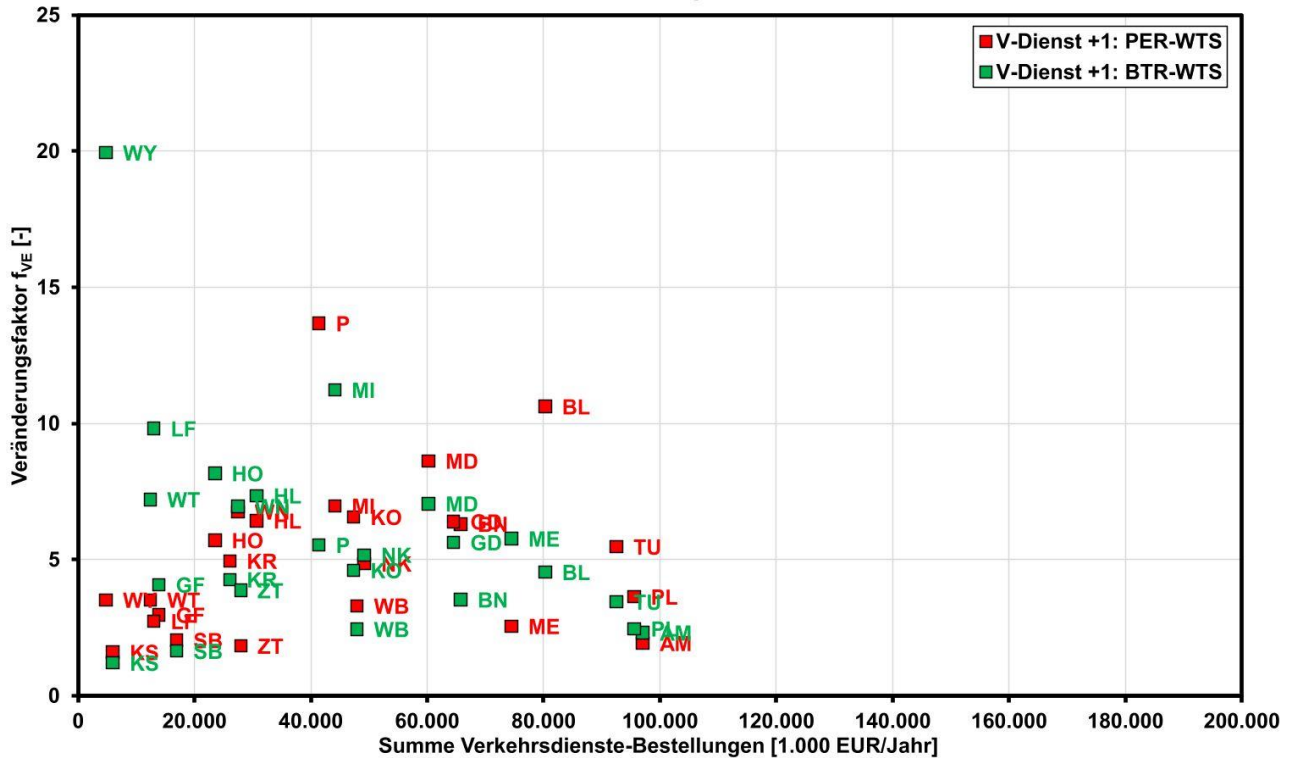


Abbildung 24: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Verkehrsdienste-Bestellungen im Upgrade+1 für WTS.

### Upgrade+1 an WTF: Veränderungsfaktor über Verkehrsdienste-Bestellungen

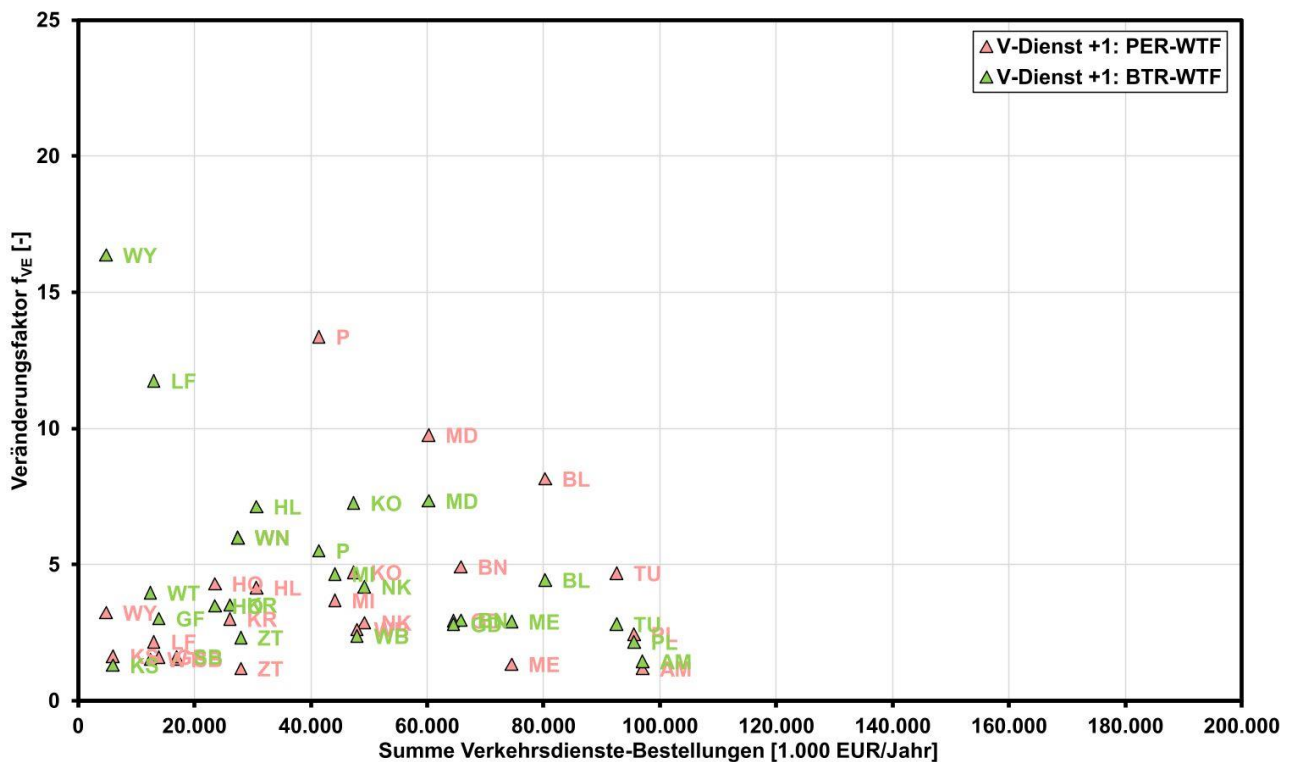


Abbildung 25: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Verkehrsdienste-Bestellungen im Upgrade+1 für WTF.



### Upgrade+2 an WTS: Veränderungsfaktor über Infrastruktur-Investitionen

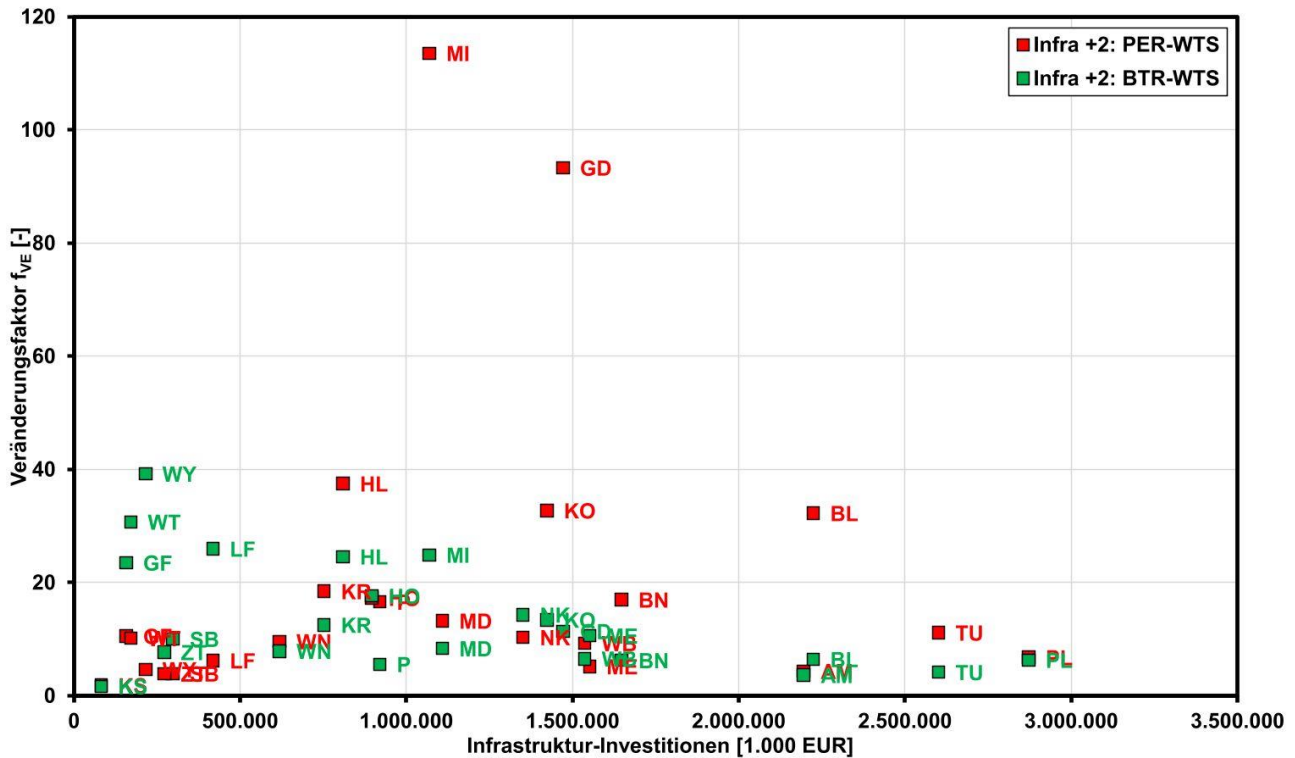


Abbildung 26: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Infrastruktur-Investitionen im Upgrade+2 für WTS.

### Upgrade+2 an WTF: Veränderungsfaktor über Infrastruktur-Investitionen

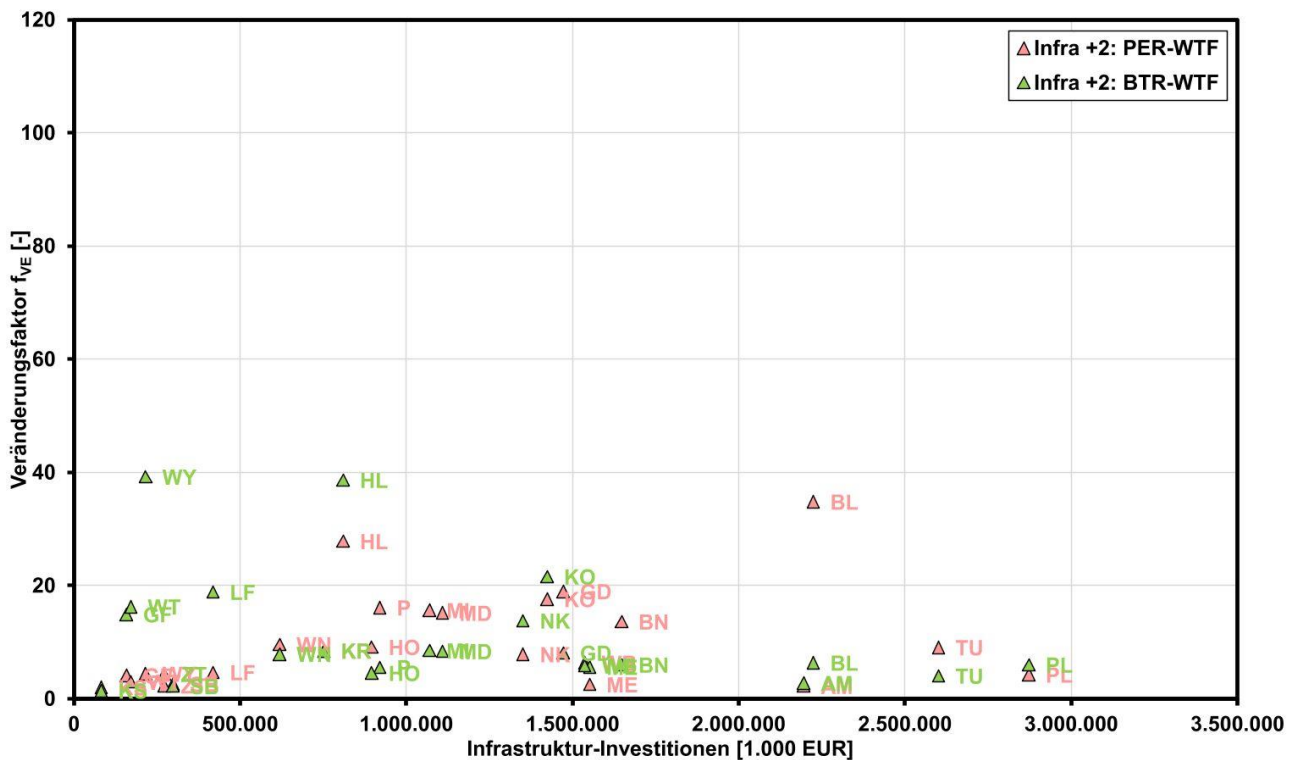


Abbildung 27: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Infrastruktur-Investitionen im Upgrade+2 für WTF.





### Upgrade+2 an WTS: Veränderungsfaktor über Verkehrsdienste-Bestellungen

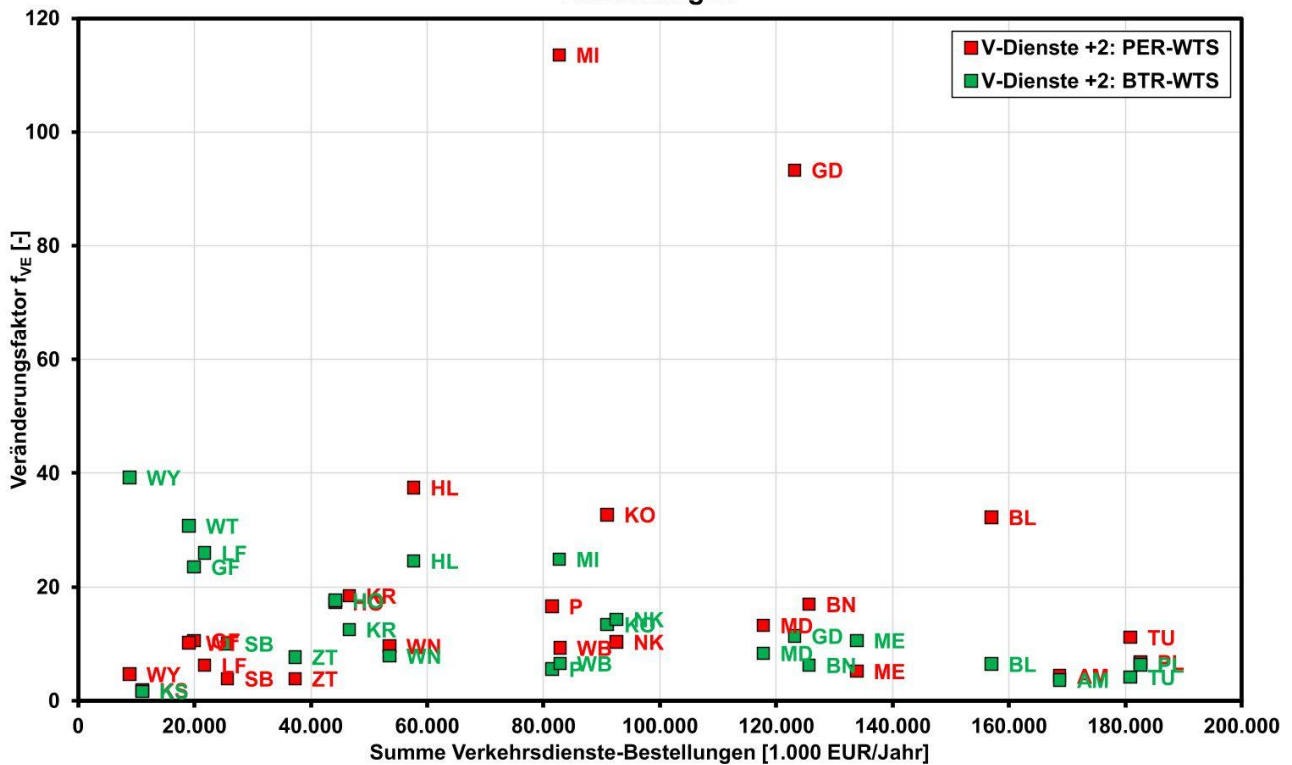


Abbildung 28: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Verkehrsdienste-Bestellungen im Upgrade+2 für WTS.

### Upgrade+2 an WTF: Veränderungsfaktor über Verkehrsdienste-Bestellungen

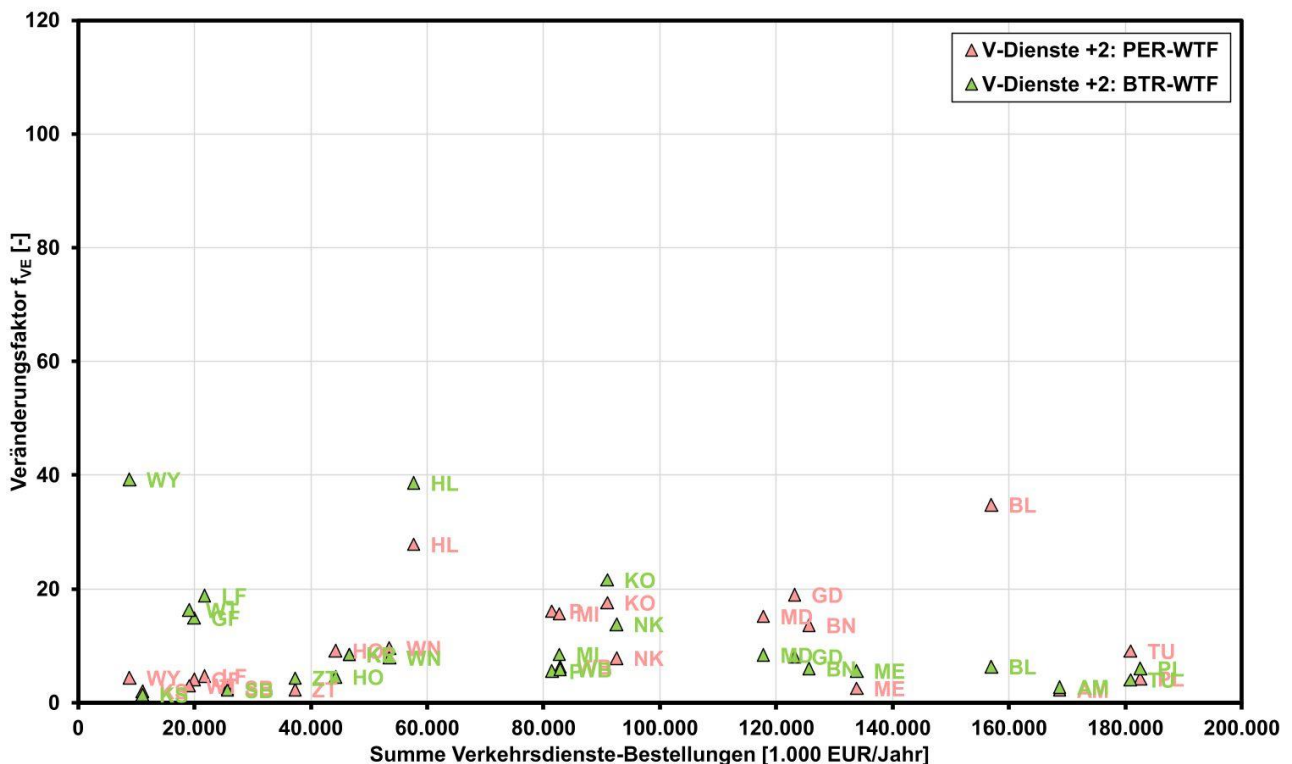


Abbildung 29: Scatterplot der bezirkswisen Veränderungsfaktoren  $f_{VE}$  über den Verkehrsdienste-Bestellungen im Upgrade+2 für WTF.



## 5 Quellen

Brezina, T., Hammel, M., Kapfenberger, M., Kostka, L. und Schmutz, B. (2021). ÖV klimafit: Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Niederösterreich. A. Niederösterreich. Arbeiterkammer Niederösterreich. St. Pölten. URL: [https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitundwirtschaft/OeV\\_klimafit.html](https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitundwirtschaft/OeV_klimafit.html).



## Projekt-Glossar

ASR	Adaptierter Siedlungsraum
AP	Auspendler/-in
BeschFakt	Beschäftigungsfaktor
BKZ	Bezirkskennzahl
BL_KZ	Bundesland-Kennzahl
BP	Binnenpendler/-in
BTR	Betriebsort AK-Mitglied; betriebsbezogen
GEM	Gemeinde
GKL	ÖV-Güteklassen
GKL_0	ÖV-Güteklassen im Bestand
GKL+1	ÖV-Güteklassen nach Upgrade+1
GKL+2	ÖV-Güteklassen nach Upgrade+2
GKZ	Gemeindekennzahl
Hst.-Kat.	Haltestellenkategorie
LAU	Local Admin Unit
PER	Wohnort AK-Mitglied; personenbezogen
SE	Siedlungseinheit
WTF	Werktag ohne Schule, Ferien
WTS	Werktag mit Schule
ZSP	Zählsprenkel