

Bezeichnung	Start	Ziel	Länge	Investitionen	Eröffnung	Beschreibung
Inntaltunnel (Güterzugumfahrung Innsbruck/NBS)	Brennerbahn- Bestandsstrecke bei Gärberbach (Abzweigung Innsbruck 1)	Unterinntalbahnhof bei Baumkirchen (Abzweigung Fritzens-Wattens 2)	15 km	EUR 211 Mio. (historische Kosten zu Preisen von 1990)	1994	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur</li> <li>- Einröhriger Tunnel 12.8 km</li> <li>- Talbrücke 490 m</li> <li>- Kreuzungsfreie Einführung in die Unterinntalbahnhof</li> <li>- Kreuzungsfreier Anschluss vom Brenner-Basistunnel an den Inntaltunnel im Bau</li> <li>- Überwerfung im Berginnern für den Wechsel vom Links- auf den Rechtsverkehr</li> </ul>
Tieflegung und Bau der neuen Unterinntalbahnhof (NBS)	Unterinntalbahnhof bei Radfeld (Abzweigung Wörgl Kundl 2)	Unterinntalbahnhof bei Baumkirchen	40 km	EUR 2.4 Mia.	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h</li> <li>- Kreuzungsfreie Einbindung an beiden Enden</li> <li>- Zwei ca. 18 km lange einröhrige Tunnels</li> <li>- In der Mitte (Knoten Stans) ebenerdiger kreuzungsfreier Anschluss an die Bestandsstrecke</li> <li>- Unterirdischer Betriebsbahnhof Stans weitgehend vorbereitet, aber bisher nicht verwirklicht, soll ab 2027 entstehen</li> </ul>
Ausbau Westbahn I (NBS)	Wien Meidling	St. Pölten	60 km	EUR 5.2 Mia.	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h</li> <li>- Kreuzungsfreie Einbindung an beiden Enden</li> </ul>

Bezeichnung	Start	Ziel	Länge	Investitionen	Eröffnung	Beschreibung
						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterirdischer Knoten Hadersdorf zur Verknüpfung aller Strecken</li> <li>- Lainzer Tunnel 9.4 km</li> <li>- Wienerwaldtunnel 13.4 km</li> <li>- Neuer Bahnhof Tullnerfeld, angebunden an die Tullnerfeld-Regionalbahn</li> <li>- Ca. 4 km weitere Tunnels</li> <li>- Zusätzlich Dreispurausbau zwischen St. Pölten und Prinzersdorf (ca. 8 km)</li> </ul>
Güterzugumfahrung St. Pölten (NBS)	Knoten Wagram	Knoten Rohr	24 km	EUR 862 Mio.	2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurige und für 120 km/h trassierte und für den Güterverkehr bestimmte sowie teilweise tiefgelegte Strecke</li> <li>- Kreuzungsfreie Einbindung an beiden Enden sowohl an die Westbahn-Bestandes- als auch an die Westbahn-Neubaustrecke</li> </ul>
Ausbau Westbahn II (NBS)	Knoten Rohr	Linz-Kleinmünchen	108 km	EUR 6 Mia. (Schätzung)	Ab 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h</li> <li>- Sittenbergtunnel 4.7 km</li> <li>- Siebergtunnel 6.5 km</li> <li>- Weitere kürzere Tunnels</li> <li>- 4 teilweise kreuzungsfreie Überleitstellen an die Bestandesstrecke</li> </ul>
Zentralbahnhof Wien (Hauptbahnhof anstelle				EUR 1.1 Mia.	2012 bis 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwendiger Neubau des zentralen Fernbahnhofs auf dem</li> </ul>

Bezeichnung	Start	Ziel	Länge	Investitionen	Eröffnung	Beschreibung
des alten Süd- und Ostbahnhofes)						Gelände von zwei ehemaligen Fernbahnhöfen - Anbindung an die S-Bahn
Koralmbahn (weitgehendst NBS)	Klagenfurt	Graz Don Bosco	130 km	EUR 5.9 Mia.	2023 bis 2025	- Doppelspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke - Tunnelanteil 50 km, davon Koralmtunnel 33 km - Vier aufwendige Bahnhöfe und mehrere Haltestellen neu gebaut - Lasvanttalbahn und Bleiburger-Schleife modernisiert und elektrifiziert
Ausbau Marchegger Ostbahn (ABS)	Wien Stadlau	Marchegg bzw. Preßburg (Bratislava)	38 km (A) 16 km (SLO)	EUR 539 Mio (Planwert)	2025	- Modernisierung einer bestehenden Regionalbahnstrecke und Aufwertung für den internationalen Fernverkehr nach der Slowakei
Pottendorfer Linie (NBS/ABS)	Wien Meidling	Wiener Neustadt	51 km	EUR 692 Mio.	Ab 2019	- Modernisierung und zweigleisiger Ausbau einer bestehenden Regionalbahnstrecke - Inklusive Schleife Ebenfurth - Abschnitt Wampersdorf nach Wiener Neustadt noch im Bau
Semmering-Basistunnel	Gloggnitz	Mürzzuschlag	27.5 km	EUR 4.2 Mia.	2029 (Plan)	- Zweiröhriger Hochgeschwindigkeitstunnel für 250 km/h
Brenner-Basistunnel	Innsbruck	Franzensfeste (Fortezza)	55 km	EUR 10.5 Mia., davon Österreich ca. 4.1 Mia.	2032	- Zweiröhriger Hochgeschwindigkeitstunnel mit zentralem Erkundungs- und Rettungsstollen

Bezeichnung	Start	Ziel	Länge	Investitionen	Eröffnung	Beschreibung
Betriebsführungskonzept zur zentralen Steuerung des ÖBB-Schienerverkehrs			ca. 5.000 km	EUR 0.7 Mia.	2008 bis 2029	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neun Betriebsführungszentralen (BFZ) in Wien (2), Linz, Salzburg, Innsbruck, Villach, Wörgl, Wels und Spittal-Millstättersee</li> </ul>
Tieflegung eines weiteren Abschnitts der neuen Unterinntalbahn (NBS)	Unterinntalbahn bei Langkampfen (Abzweigung Kufstein 2)	Unterinntalbahn bei Radfeld (Abzweigung Wörgl Kundl 2)	ca. 20 km	EUR 2 Mia.	ca. 2035	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurige Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h</li> <li>- Kreuzungsfreie Einbindung an beiden Enden</li> <li>- ca. 19 km langer zweiröhriger Tunnel</li> <li>- Ausstellung dazu im Empfangsgebäude Wörgl Hbf</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unterirdische Weiterführung samt Umfahrung Kufstein bis Brannenburg (Deutschland) und weiter bis Rosenheim und München noch in Planung, diese scheiterte bisher an Problemen der DB AG und der Bundesrepublik Deutschland</li> </ul>