



Analyse des Budgetdienstes

Vorbelastungsgesetz zum ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Die nachfolgende Analyse nimmt auf folgende Vorlagen an den Nationalrat Bezug:

- Regierungsvorlage: [Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird \(412 d.B.\)](#)
- Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: [ÖBB-Rahmenplan 2021 – 2026 \(III-189 d.B.\)](#)

Am 14. Oktober 2020 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 beschlossen und der diesbezügliche Bericht wurde im Nationalrat dem Verkehrsausschuss zugewiesen. In diesem Zusammenhang ist haushaltsrechtlich auch eine Ermächtigung zur Begründung höherer Vorbelastungen erforderlich. Eine diesbezügliche Regierungsvorlage wird im Budgetausschuss behandelt.

Der ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 17,5 Mrd. EUR vor. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie soll im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, beim Detailbudget 41.02.02-„Schiene“ Vorbelastungen iHv 48,694 Mrd. EUR zu begründen.

Die Vorbelastungen betreffen zwar nur Investitionen in den Finanzjahren bis 2026, die zugehörigen Annuitäten führen jedoch zu Auszahlungen des Bundes bis zum Jahr 2075.

In der [Wirkungsorientierten Folgenabschätzung](#) (WFA) zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 wird bei der Abschätzung der finanziellen Auswirkungen und der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Gesamteffekt der Investitionen bis zum Jahr 2026 und nicht der Unterschied zum derzeit gültigen Vorbelastungsgesetz bzw. Rahmenplan 2018-2023 dargestellt, das mit der Neuregelung außer Kraft tritt. Die finanziellen Auswirkungen betreffen mit den angeführten Beträgen den Finanzierungshaushalt.

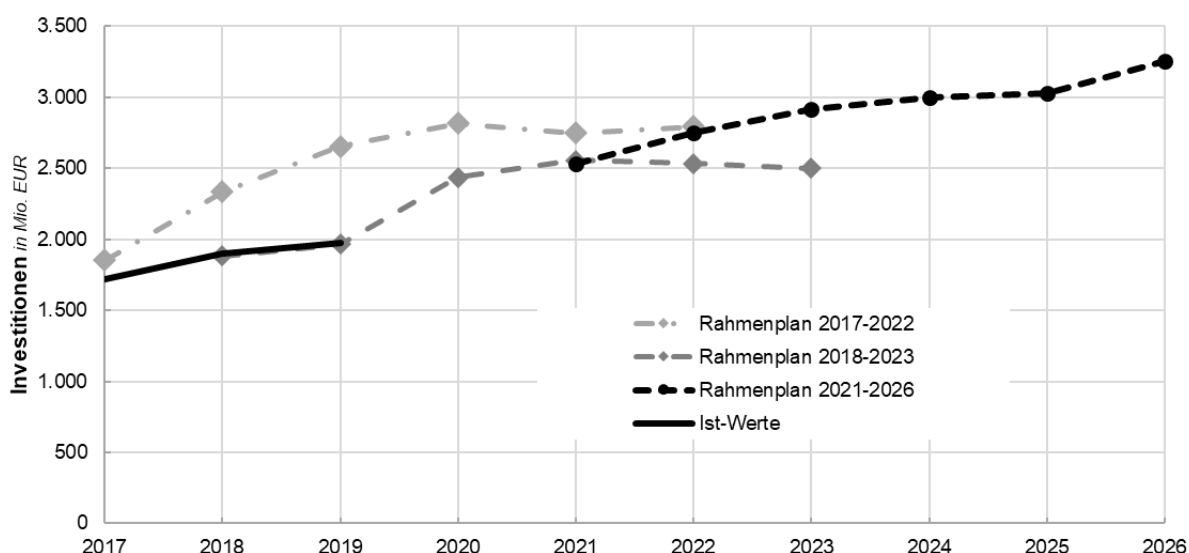


Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage sechsjähriger Rahmenpläne. Gemäß § 42 Abs. 7 des Bundesbahngesetzes (BBG) ist der Rahmenplan jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Der letztgültige Rahmenplan 2018-2023 stammt jedoch aus dem Jahr 2018, weshalb mit dem neuen Rahmenplan die drei Jahre 2024 bis 2026 hinzugekommen sind.

Der ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 17,5 Mrd. EUR vor. Die nachfolgende Grafik und Tabelle vergleichen den Rahmenplan mit den vorangegangenen Rahmenplänen 2017-2022 bzw. 2018-2023 und den Ist-Werten.

Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG



Investitionen <i>in Mio. EUR</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ist-Werte	1.719	1.902	1.977							
Rahmenplan 2017-2022	1.852	2.335	2.655	2.817	2.748	2.795				
Rahmenplan 2018-2023		1.884	1.967	2.436	2.557	2.536	2.502			
Rahmenplan 2021-2026					2.536	2.750	2.916	3.002	3.026	3.258
Differenz zwischen Rahmenplan 2021-2026 und 2018-2023					-21	215	414			

Quellen: Budgetbericht 2018/2019, Budgetbericht 2021, ÖBB-Rahmenplan 2017-2022, ÖBB-Rahmenplan 2018-2023, ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Im Jahr 2021 entsprechen die im Rahmenplan 2021-2026 geplanten Investitionen mit 2,54 Mrd. EUR in etwa jenen des Rahmenplans 2018-2023, während in den Jahren 2022 (+215 Mio. EUR) und 2023 (+414 Mio. EUR) nun höhere Investitionen vorgesehen sind. Allerdings wurden im Rahmenplan 2018-2023 die geplanten Investitionen im Vergleich zum



Rahmenplan 2017-2022 deutlich gesenkt, nachdem die tatsächlichen Investitionen im Jahr 2017 unter den Planwerten lagen. In den Jahren 2018 und 2019 entsprachen die getätigten Investitionen in etwa den Werten des Rahmenplans 2018-2023. In den Jahren 2024 bis 2026 sollen die Investitionen gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zwischen 0,8 % und 7,7 % steigen.

Das aktuelle Regierungsprogramm sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans vor, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrsprojekte in Ballungsräumen rasch zu starten. Die Umsetzungsschwerpunkte des Zielnetzes 2025+ liegen in der Errichtung des Systems Südbahn, dem Bau des Brenner-Basistunnels (BBT) und der Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels. In der nachfolgenden Tabelle werden die Investitionen gemäß Rahmenplan 2021-2026 für die größten Projekte dargestellt:

Wesentliche Vorhaben gemäß Rahmenplan 2021-2026

<i>in Mio. EUR</i>	bis 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	ab 2027	Gesamt
Investitionen gemäß Rahmenplan 2021-2026		2.536	2.750	2.916	3.002	3.026	3.258		
davon									
Brenner-Basistunnel	1.438	332	422	395	437	475	483	650	4.631
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	3.843	419	416	388	262	65	37	27	5.456
Gloggnitz - Mürtzschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	1.658	290	253	217	217	216	313	202	3.364
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	2	11	48	99	161	276	304	94	994
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	172	89	130	139	164	165	195	158	1.212
Süßenbrunn - Bernhardtthal; Ausbau Bestandsstrecke	35	10	52	57	53	174	72	571	1.023
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	19	65	82	101	85	39	4	0	394
Ausbau Marchegger Ast	253	77	79	74	56	19	7	14	579
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	9	3	8	38	63	61	53	73	307
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	2	4	21	29	51	30	54	1.540	1.730
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	310	37	54	51	26	11	0	0	489
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	14	22	31	37	20	23	44	312	503
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	7	1	0	10	42	49	41	10	161
Ebenfurth; Errichtung Schleife	1	3	9	16	25	25	52	84	214
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	86	22	18	4	19	31	24	6	209
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	1	10	24	44	31	4	0	0	113
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	1	4	5	6	6	24	40	1.136	1.222
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	119	2	1	5	11	26	36	254	454
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	287	119	164	166	155	153	157	884	2.085
Programm Streckenelektrifizierungen	66	46	48	45	70	86	124	640	1.125
Betriebsfernsteuerzentralen	515	66	87	63	63	58	71	133	1.056
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	19	35	46	62	60	67	70	221	580
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	155	51	41	29	54	44	32	94	500
ETCS und Zugbeeinflussung	88	13	25	42	52	41	48	540	850
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	0	2	16	17	17	21	27	142	242
Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket	8.652	628	647	663	680	676	687	2.065	14.698
Netzerfordernisse	109	28	37	55	100	190	212	335	1.065
Portfolioanpassung Planfließwert	-80	-190	-330	-330	-330	-330	-300	1.890	0

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Im Rahmenplan 2021-2026 werden bedeutende Investitionen für Tunnelprojekte fortgesetzt. Beim Brenner-Basistunnel entfallen 2,54 Mrd. EUR der Investitionen auf die Jahre 2021-2026. Für die Koralmbahn sind 1,59 Mrd. EUR und für den Semmeringbasistunnel 1,50 Mrd. EUR in den sechs Jahren vorgesehen. Weitere Projekte mit hohen Investitionen im Rahmenplan sind das neu aufgenommene Vorhaben der Qualitätssicherung des Nahverkehrs im Großraum



Wien (0,90 Mrd. EUR) und der 4-gleisige Ausbau auf der Strecke Linz – Wels (0,88 Mrd. EUR). Beim neu aufgenommenen 4-gleisigen Ausbau der Strecke Wien Meidling – Mödling fällt nur ein geringer Anteil der Investitionen in den Zeitraum 2021 bis 2026, in den darauffolgenden Jahren wird jedoch mit Investitionen iHv 1,14 Mrd. EUR gerechnet. Für Streckenelektrifizierungen sind in den Jahren 2021 bis 2026 insgesamt 0,42 Mrd. EUR und ab 2027 weitere 0,64 Mrd. EUR vorgesehen.

In der [WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2021-2026](#) werden die Auswirkungen der Investitionen in den Jahren 2021 bis 2026 unter anderem auf den Arbeitsmarkt, die Umwelt sowie auf soziale Auswirkungen dargestellt. Hierbei wird im Wesentlichen die [WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2018-2023](#) übernommen. Die zitierten Studien zum Beschäftigungseffekt von Infrastrukturinvestitionen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG aus dem Jahr 2010 bzw. im Auftrag der Industriellenvereinigung aus dem Jahr 2013 beruhen auf Schätzungen, die schon länger zurückliegen. Eine Evaluierung bzw. Valorisierung der verwendeten nominellen Parameter (Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren pro 1 Mio. EUR Investitionen bzw. ein zusätzlicher Arbeitsplatz pro 68.300 EUR, die in die Schieneninfrastruktur investiert werden, wäre daher für künftige Regelungen angebracht.

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über jährlich zu vereinbarende Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMK (im Einvernehmen mit dem BMF). Diese betreffen einerseits den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die NutzerInnen (§ 42 Abs. 1 BBG) und andererseits die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG).

Der Beitrag des Bundes zu Betrieb und Instandhaltung wird über jährliche direkte Zuschüsse geleistet. Für die Investitionen in die Infrastruktur seit 2007 sehen die Zuschussvereinbarungen hingegen vor, dass der Bund ab 2017 80 % (zuvor 75 % bzw. 70 %) der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen hat. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner-Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Investitionsausgaben der ÖBB-Infrastruktur AG¹ in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität.

¹ Zum Abzug kommen dabei von der EU gewährte TEN-Zuschüsse, die Querfinanzierungsmittel aus Mautzuschlägen für Lkw auf der Brennerachse und der Kostenbeitrag des Landes Tirol.



Die nachfolgende Tabelle enthält die jährlichen Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG:

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.274	2.410	2.408	2.485	2.568	2.677	2.786	2.896	3.014
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	840	862	827	824	809	809	809	809	809
Zahlungen Annuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	873	964	986	1.058	1.144	1.237	1.330	1.425	1.526
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG	561	584	594	603	615	631	647	663	680
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG	20.673	21.557	22.500	25.000	27.000	28.500	30.000	31.300	32.800

* Die angeführten Zuschüsse im Erfolg der Jahre 2018 und 2019 sind ohne Aufrechnungen aus Vorperioden. Diese weichen leicht von den Auszahlungen gemäß § 42 BBG inklusive Aufrechnungen aus Vorperioden im DB 41.02.02-„Schiene“ ab.

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) BBG beruhen auf dem Zuschussvertrag für die Jahre 2018-2023 und wurden in der WFA zur Regierungsvorlage 412 d.B. (XXVII. GP) für die Jahre 2024 bis 2026 fortgeschrieben.

Quellen: Infrastrukturbeilage 2020, Zuschussvertrag gem. § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2018-2023, Vortrag an den Ministerrat 34/17 vom 13. Oktober 2020, WFA zur Regierungsvorlage 412 d.B. (XXVII. GP), Geschäftsbericht 2019 der ÖBB-Infrastruktur AG

Die Annuitätenzuschüsse bestimmen sich derzeit aus der Summe der seit dem Jahr 2007 geleisteten Investitionen. In jedem Jahr kommt zusätzlich zu den bestehenden Zahlungen die anteilige Zahlung für die laufenden Investitionen hinzu. Daher steigen die erwarteten Annuitätenzuschüsse im Zeitraum des Rahmenplans von 0,99 Mrd. EUR im Jahr 2020 um jährlich rd. 7,5 % auf 1,53 Mrd. EUR im Jahr 2026 an. Erst nach Ende der ersten 30-jährigen Annuitäten wird dieser Anstieg ab dem Jahr 2037 gebremst. Dann stehen neue Annuitäten für laufende Investitionen den auslaufenden Annuitäten für Investitionen ab dem Jahr 2007 gegenüber. In den Bundesrechnungsabschlüssen stellt der Rechnungshof die jährlichen Annuitätenzahlungen für bereits getätigte sowie für zukünftig erwartete Investitionen grafisch dar.²

Die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2019 beliefen sich diese auf rd. 21,6 Mrd. EUR. Im Vortrag an den Ministerrat zum ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 finden sich die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung. Da die Aufnahme für Investitionen derzeit die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten übersteigt, kommt es zu deutlichen Anstiegen bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG. Diese sollen bis zum Jahr 2026 auf 32,8 Mrd. EUR steigen.

² Im Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2019 findet sich die entsprechende im [Textteil Band 2](#) auf Seite 214. Diese beruht noch auf dem alten Rahmenplan.



Vorbelastungen

Für die im Rahmenplan 2021-2026 vorgesehenen zukünftigen Investitionen und daraus induzierten Annuitäten sowie für zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Verpflichtungen in Form von sogenannten Vorbelastungen zukünftiger Finanzjahre. Für diese soll mit einem neuen Vorbelastungsgesetz Vorsorge getroffen werden. Die bundesgesetzliche Ermächtigung zur Begründung der Vorbelastungen ist notwendig, da zumindest in einem Jahr die jeweiligen Vorbelastungen 10 % der Auszahlungsobergrenze des zuletzt veröffentlichten Bundesfinanzrahmengesetzes (BFRG) überschreiten.³

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über das derzeit gültige Vorbelastungsgesetz, basierend auf der Regierungsvorlage 67 d.B. (XXVI. GP) aus dem Jahr 2018, sowie über die aktuelle Regierungsvorlage 412 d.B. (XXVII. GP):

Entwicklung der Vorbelastungen

<i>in Mio. EUR, gerundet</i>	Regierungsvorlagen zur Begründung von Vorbelastungen	
	67 d.B. (XXVI. GP)	412 d.B. (XXVII. GP)
Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen	33.604	39.883
Investitionen 2007-2020*	24.523	22.092
Investitionen 2021	3.012	2.652
Investitionen 2022	2.920	2.736
Investitionen 2023	2.919	2.985
Investitionen 2024		2.952
Investitionen 2025		3.015
Investitionen 2026		3.221
Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen	230	230
Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung		
in den Jahren 2019 bis 2023	7.433	
in den Jahren 2021 bis 2026		8.811
Vorbelastungen gesamt	41.037	48.694

* In der Regierungsvorlage 67 d.B. (XXVI. GP) aus dem Jahr 2018 (Rahmenplan 2018-2023) sind die Annuitätenzahlungen ab dem Jahr 2019 angegeben, in der aktuellen Regierungsvorlage 412 d.B. (XXVII. GP) ab dem Jahr 2021 (Rahmenplan 2021-2026). Die in den Jahren 2019 und 2020 bereits geleisteten Annuitätenzahlungen führen daher zu einem geringeren Wert für die ausstehenden Annuitätenzahlungen für Investitionen der Jahre 2007 bis 2020 gemäß der aktuellen Regierungsvorlage.

Quellen: Erläuterungen zu den Regierungsvorlagen 67 d.B. (XXVI. GP) und 412 d.B. (XXVII. GP)

³ Das BFRG 2020- 2023 sieht für die UG 41-Mobilität in den Jahren 2021 bis 2023 Auszahlungsobergrenzen von 4,1 Mrd. EUR bis 4,5 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen zwischen 2,5 Mrd. EUR und 2,7 Mrd. EUR betragen daher deutlich mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenzen.



Die Investition für die Jahre 2007 bis 2020 verursachen ab 2021 noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 22,1 Mrd. EUR. Aus Investitionen der Jahre 2021 bis 2026 werden unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose zusätzliche Annuitäten iHv 17,6 Mrd. EUR zu leisten sein. Einschließlich einer Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen iHv 230 Mio. EUR ergibt sich somit der Betrag von 39,9 Mrd. EUR.

Neben den Annuitätenzuschüssen ermächtigt der Gesetzesentwurf dazu, Vorbelastungen im Zusammenhang mit den Zuschüssen für Betrieb und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur gemäß § 42 Bundesbahngesetz iHv 8,8 Mrd. EUR in den Jahren 2021 bis 2026 zu begründen. Diese beinhalten eine Vorsorge für Naturkatastrophen iHv 105 Mio. EUR.

Insgesamt betragen die möglichen Vorbelastungen somit 48,7 Mrd. EUR. Im Vergleich zum Vorbelastungsgesetz aus dem Jahr 2018 ist dies ein deutlicher Anstieg um 7,7 Mrd. EUR. Dieser liegt vor allem an den geplanten Investitionen in den Jahren 2024 bis 2026, die nun enthalten sind. Sie übersteigen betragsmäßig die Tilgungen in den Jahren 2019 und 2020, welche die ausstehenden Annuitätenzahlungen reduziert haben. Das niedrigere Zinsumfeld dürfte dazu führen, dass die erwarteten Vorbelastungen für Investitionen in den Jahren 2021 bis 2023 im Vergleich zum letzten Vorbelastungsgesetz zurückgehen, obwohl der neue Rahmenplan höhere Investitionen vorsieht. Höhere Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung im Vergleich zum letzten Vorbelastungsgesetz entstehen, da nunmehr 6 Jahre statt 5 Jahre umfasst sind.

Auch in den nächsten Jahren ist ein starker Anstieg der Vorbelastungen zu erwarten, da Investitionen ab den Jahren 2027 bei Vorliegen der neuen Rahmenpläne jeweils rollierend hinzukommen. Solange die aus neuen Investitionen resultierenden Annuitätenzahlungen höher als die an die ÖBB-Infrastruktur AG geleisteten Zahlungen für Annuitätenzuschüsse sind, steigen die Vorbelastungen an.