

-

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Rahmenplan 2025 - 2030

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2026 für die Investitionen bis inklusive 2030

Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Umwelt

Soziales

Kinder und Jugend

Gleichstellung

Gesamtwirtschaft

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre:

	in Tsd. €	2026	2027	2028	2029	2030
Nettofinanzierung Bund		-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180
Nettofinanzierung Länder		0	0	0	0	0
Nettofinanzierung Gemeinden		0	0	0	0	0
Nettofinanzierung SV-Träger		0	0	0	0	0
Nettofinanzierung Gesamt		-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme
Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2030 sind auch Nicht-Annuitätenzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2030 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2079 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2055 dargestellt wird.

Die Zuschüsse zu den Investitionen werden in Form von 30-jährigen Annuitäten geleistet (eine Ausnahme besteht beim Brenner Basistunnel, bei dem die Zuschüsse in Form von 50-jährigen Annuitäten geleistet werden).

Im Jahr 2056 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 544.300.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2079. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2030 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2026 insgesamt auf 54,243 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen). Einschließlich der im Zeitraum 2026 bis 2030 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 7,961 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes) betragen die Vorbelastungen 62,204 Mrd. Euro. Die gemäß BHG hierfür erforderliche gesetzliche Ermächtigung wird per Bundesgesetz erteilt.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2025-2030, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz

Antrag auf Einvernehmensherstellung

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2025-2030, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz

Vorhabensart: Vorhaben gem. § 58 Abs. 2 BHG 2013

Inkrafttreten/ 2025

Erstellungsjahr: 2025

Wirksamwerden:
Letzte
Aktualisierung: 8. Mai 2025

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2024)
 - o Maßnahme: Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040
- Wirkungsziel: Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2024)
 - o Maßnahme: Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Gewährleistung von Mobilität für alle mit dem verkehrspolitischen Schwerpunkt der Förderung des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Einführung neuer, umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen und Mobilitätsdienstleistungen sowie des Vorantreibens der Digitalisierung im Mobilitätsbereich

Problemanalyse

Problemdefinition

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 BBG näher bestimmt sind und insbesondere die Planung, den Bau, die Instandhaltung, die Bereitstellung und den Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur umfassen. Weiters ist die Gesellschaft zur Erbringung von Verschubleistungen berechtigt.

Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, idF BGBl. I Nr. 95/2009, sind über Zuschüsse des Bundes zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung (§ 42 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes) sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes) zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen und umfassen auch jene Zuschüsse des Bundes, die nicht die Rahmenplanfinanzierung betreffen, sondern für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer geleistet werden. Die Zuschussverträge werden jeweils auf Grundlage des geltenden ÖBB-Rahmenplans sowie eines Bundesgesetzes zur Begründung von entsprechenden Vorbelastungen abgeschlossen. Die Zuschussverträge stellen, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 BBG eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG sicher, womit dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

Mit dem jeweiligen Rahmenplan wird die Umsetzung des Zielnetzes weitervorangetrieben und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt. Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Keine Verabschiedung des Rahmenplans 2025 – 2030, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 und damit keine Finanzierung der Schienenvorhaben laut Rahmenplan 2025 – 2030 zur Sicherstellung der erforderlichen Schienentransportkapazitäten gemäß Zielnetz sowie keine Sicherstellung des laufenden Betriebes des Schienennetzes.

Zielzustand: Sicherstellung des laufenden Betriebes sowie der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur durch Beschluss des Rahmenplans 2025 – 2030, des Vorbelastungsgesetzes sowie durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2025 – 2030 bzw. des Zielnetzes.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2030

Evaluierungsunterlagen und -methode: Es sind keine organisatorischen Maßnahmen notwendig.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2030 liegen dem BMIMI die Ist-Daten bis zum Jahr 2029 vor. Somit kann der Zeitraum bis 2029 im Jahr 2030 evaluiert werden. Zum Vergleich der Plan- und Ist-Werte werden Daten der ÖBB-Infrastruktur AG bereitgestellt. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über die notwendigen Daten. Da keine zusätzlichen Daten notwendig sind, bedarf es keiner organisatorischen Maßnahmen, um die interne Evaluierung durchzuführen.

Ziele

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Beschreibung des Ziels:

Das Vorhaben trägt zum Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" sowie zum Wirkungsziel „Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040“ bei.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Rahmenplan 2025 - 2030

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2026 für die Investitionen bis inklusive 2030

Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Rahmenplan, Beschluss Ministerrat Regierungsvorlage Vorbelastungsgesetz, Abschluss Zuschussverträge gem. § 42 BBG 2025-2030

Ausgangszustand: 2025-01-01

Rahmenplan 2025 – 2030, das

Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 sind noch nicht be- bzw. abgeschlossen und damit ist die Finanzierung der Investitionen in das Schienennetz und des laufenden Betriebes noch nicht gesichert.

Zielzustand: 2025-11-30

Aufbauend auf dem Rahmenplan 2025 – 2030 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 vor und damit ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt, sodass ein wesentlicher Beitrag zu

einer klimaneutralen, nachhaltigen Mobilität und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene geleistet wird.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Rahmenplan 2025 - 2030

Beschreibung der Maßnahme:

Mit dem Rahmenplan 2025 – 2030 wird das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode umgesetzt. Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern.

Mit dem Rahmenplan 2025 – 2030 wird die Umsetzung des Zielnetzes weitervorangetrieben und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Rahmenplan

Ausgangszustand: 2025-01-01

Der Rahmenplan 2025 – 2030 ist noch nicht beschlossen.

Zielzustand: 2025-11-30

Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2025 – 2030 vor.

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2026 für die Investitionen bis inklusive 2030

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2025 bis 2030 durch von Investitionen induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2079 entstehen und unter Zugrundelegung der herangezogenen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 54,243 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2026 bis 2030 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015, BGBl. I Nr. 108/2016, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020, BGBl. I Nr. 229/2021, BGBl. I Nr. 190/2022 sowie BGBl. I Nr. 150/2023) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des

Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2026 bis 2030 in Höhe von 7,961 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 62,204 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2030 realisiert werden. Für Investitionen ab 2031 bedarf es einer neuerlichen gesetzlichen Ermächtigung.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Regierungsvorlage Vorbelastungsgesetz

Ausgangszustand: 2025-01-01	Zielzustand: 2025-11-30
Das gemäß BHG zwingend erforderliche Vorbelastungsgesetz ist noch nicht beschlossen.	Ein vom Nationalrat beschlossenes Vorbelastungsgesetz liegt vor.

Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI

Beschreibung der Maßnahme:

Die auf dem jeweils geltenden ÖBB-Rahmenplan und dem Vorbelastungsgesetz basierenden Zuschussverträge mit dem Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG betreffend Bereitstellung der Infrastruktur und insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur werden erstellt, ausgehandelt und abgewickelt, um den laufenden Betrieb des Schienennetzes sowie die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Abschluss Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2025-2030

Ausgangszustand: 2025-01-01	Zielzustand: 2025-11-30
Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 sind noch nicht abgeschlossen.	Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2025 – 2030 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Ergebnishaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)

Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang.

in Tsd. €	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
Erträge	0	0	0	0	0	0
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen	16.715.154	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
davon Bund	16.715.154	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Nettoergebnis	-16.715.154	-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180
davon Bund	-16.715.154	-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

Finanzierungshaushalt – Gesamt für die ersten fünf Jahre (in Tsd. €)

Angaben über die ersten 5 Jahre hinausgehend finden sich im Anhang.

in Tsd. €	Summe	2026	2027	2028	2029	2030
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
davon Bund	0	0	0	0	0	0
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	16.715.154	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
davon Bund	16.715.154	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung	-16.715.154	-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180
davon Bund	-16.715.154	-2.941.435	-3.134.086	-3.413.908	-3.545.545	-3.680.180
davon Länder	0	0	0	0	0	0
davon Gemeinden	0	0	0	0	0	0
davon SV-Träger	0	0	0	0	0	0

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der

Annuitäten. Bis 2030 sind auch Nicht-Annuitätenzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2030 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2079 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2055 dargestellt wird.

Die Zuschüsse zu den Investitionen werden in Form von 30-jährigen Annuitäten geleistet (eine Ausnahme besteht beim Brenner Basistunnel, bei dem die Zuschüsse in Form von 50-jährigen Annuitäten geleistet werden).

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme
Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2030 sind auch Nicht-Annuitätenzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2030 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2079 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2055 dargestellt wird.

Die Zuschüsse zu den Investitionen werden in Form von 30-jährigen Annuitäten geleistet (eine Ausnahme besteht beim Brenner Basistunnel, bei dem die Zuschüsse in Form von 50-jährigen Annuitäten geleistet werden).

Im Jahr 2056 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 544.300.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2079. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2030 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2026 insgesamt auf 54,243 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen). Einschließlich der im Zeitraum 2026 bis 2030 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 7,961 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes) betragen die Vorbelastungen 62,204 Mrd. Euro. Die gemäß BHG hierfür erforderliche gesetzliche Ermächtigung wird per Bundesgesetz erteilt.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Auswirkungen aufgrund von direkten Leistungen an Unternehmen oder juristische Personen

Veränderungen in der Beschäftigungs- und Einkommenssituation in der betroffenen Institution/dem betroffenen Bereich

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen mehrerer Studien untersucht.

*Im Rahmen einer zuletzt im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024)

Beschäftigung und Einkommen in den (potenziell) begünstigten Institutionen/Bereichen

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)		Beschäftigte gesamt		Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung
		Frauen	Männer	Frauen	Männer	Relation)	
F Bau	Selbstständig Erwerbstätige – nach ÖNACE 2008	774	15.758	16.724	22.806	73,33	-

*) Das Feld Relation bezeichnet das Verhältnis des Durchschnittseinkommens der Frauen im Vergleich zu dem der Männer in dem jeweiligen Wirtschaftsbereich

Beitrag der Leistungen zur Reduktion von bestehender Ungleichstellung von Frauen und Männern

Die Änderung der Ungleichstellung von Frauen und Männern kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden.

Nutzerinnen/Nutzer der begünstigten Institutionen sowie mittelbare Leistungsempfängerinnen/Leistungsempfänger der Institution

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG verkehren, stellen die unmittelbaren Nutzer und NutzerInnen dar. Die Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen die mittelbaren Nutzer und NutzerInnen dar.

Die Veränderungen der Nutzerinnen/Nutzer in ihrer Struktur kann vom BMIMI nicht im Detail abgeschätzt werden.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt	Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
		Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	
Betroffene Gruppe	alle Nutzer/Innen des ÖBB-Netzes	0	0	0,00	0	0,00	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

Auswirkungen auf die unselbstständige Erwerbstätigkeit von Frauen und Männern

Im Rahmen einer zuletzt im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024.)

Auswirkungen auf die unselbstständige Beschäftigung

Auswirkungen Wirtschaftsbereich (ÖNACE)		Geschaffene Arbeitsplätze (VBÄ)			Frauenanteil an Beschäftigten in %		Quelle/Erläuterung
		Gesamt	Frauen	Männer	derzeit	erwartet	
F Bau	Unselbstständig Erwerbstätige – nach ÖNACE 2008	16.532,0 0	774,00	15.758,0 0	13,00	0,00	

Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung von Frauen und Männern

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in dieser Hinsicht bewusst. Angesichts des laufenden Generationenwechsels im Unternehmen orientiert sich die Anzahl der von der ÖBB-Infrastruktur AG ausgebildeten Lehrlinge am diesbezüglichen Bedarf der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Lehrlinge werden überwiegend in technischen und infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wie z.B. in den Modullehrberufen Mechatronik, Metalltechnik, Elektrotechnik, Gleisbau, Kälteanlagentechnik oder Applikationsentwicklung – Coding.

Um den Herausforderungen einer zunehmend digitalisierten Umwelt gerecht zu werden und Facharbeiterinnen und Facharbeitern mit hohem Niveau und relevanten Kompetenzen auszubilden, wurden in den vergangenen Jahren in einer Digitalisierungsoffensive Schwerpunkte innerhalb der Ausbildung gesetzt. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Jugendlichen in ihrer Ausbildung mit digitalen Endgeräten und Softwarelösungen, welche die Ausbildung um digitale Aspekte erweitern.

Quantitative Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung

Schultyp / Bildungseinrichtung / Bildungsbereich	Abschluss	Neuanfänge/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	558	20,00	80,00

Schultyp / Bildungseinrichtung / Bildungsbereich	Abschluss	Abschlüsse/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	456	17,00	83,00

Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern im betroffenen Schultyp/der Bildungseinrichtung/dem Bildungsbereich

Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern im betroffenen Schultyp/der Bildungseinrichtung/dem Bildungsbereich.

Die berufliche Orientierung von Frauen ist ein wichtiger Faktor für Gleichberechtigung, daher soll der Zugang von jungen Frauen zu technischen Berufen gefördert werden, um die berufliche Zukunft künftiger Generationen gleichberechtigter zu gestalten.

Verteilung des erwarteten Steueraufkommens sowie der direkten und indirekten Be- und Entlastung auf Frauen und Männer

Die Verteilung des erwarteten indirekten Steueraufkommens durch die ausgelösten Investitionen sowie der Auswirkungen auf Frauen und Männer kann vom BMIMI nicht im Detail abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf Begünstigte durch spezielle Steuerinstrumente (Betroffene)

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt		Frauen		Männer	
		Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%
Betroffene Steuern	Editierbare Voreinstellung						

Auswirkungen auf Begünstigte durch spezielle Steuerinstrumente (Betrag)

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt		Frauen		Männer		Frauena nteil
		Summe	€ pro Kopf	Summe	€ pro Kopf	Summe	€ pro Kopf	%
Betroffene Steuern	Editierbare Voreinstellung							

Erläuterung

Insbesondere durch die ausgelösten Investitionen wird ein erhebliches Steueraufkommen ausgelöst. Dies betrifft insbesondere Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Umsatzsteuer.

Anreizwirkungen der Steuer bzw. des Steuerinstrumentes

Keine Anreizwirkungen zu erwarten.

Auswirkungen auf die prozentuelle Differenz des tatsächlich verfügbaren Einkommens von Frauen und Männern

Keine Änderung des Abstandes des tatsächlich verfügbaren Einkommens von Frauen und Männern zu erwarten.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Veränderung der Nachfrage

	in Mio. Euro	2025	2026	2027	2028	2029
Investitionen privat	Wohnbau					
	Sonstiger Bau					
	Ausrüstung					
	Fahrzeuge					
	Sonstige Investitionen					
Investitionen öffentlich	Wohnbau					
	Sonstiger Bau		2.941,44	3.134,09	3.413,91	3545.54500 0000000072 7595761418

3425903320
3125

	Ausrüstung
	Fahrzeuge
	Sonstige
	Investitionen
<hr/>	
Konsum Privat	
<hr/>	
Konsum Öffentlich	
<hr/>	
Transfer	Alle
	Haushalte
	Ausland
	(private)
	Unternehmen
<hr/>	
Exporte	
<hr/>	
Gesamtinduzierte Nachfrage	0,00 2.941,44 3.134,09 3.413,91 3.545,55
<hr/>	

Unter Verwendung des vom Institut für höhere Studien (IHS) eigens für die WFA entwickelten dynamischen Gleichgewichtsmodells ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2026	2027	2028	2029	2030
Wertschöpfung in Mio. €	2.082,42	1.348,22	1.515,10	1.705,92	2.009,64
Wertschöpfung in % des BIP	0,50	0,32	0,34	0,37	0,42
Importe	616,08	213,70	239,92	285,85	381,82
Beschäftigung (in JBV)	58.044,78	23.175,57	22.640,46	23.888,17	29.423,18

Erläuterung zu den gesamtwirtschaftlichen Effekten

Die Investitionen im Rahmenplan 2025-2030 betragen (in Mio. Euro):

2025: 3.226,0

2026: 3.261,0

2027: 3.319,0

2028: 3.233,0

2029: 3.212,0

2030: 3.441,0

Im Rahmen einer im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter 1 Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024.)

Auf dieser Grundlage bewirken die geplanten Investitionen in den Jahren 2026-2030 Jahresbeschäftigtenverhältnisse im nachstehenden Ausmaß:

2025: 26.776

2026: 27.066

2027: 27.548

2028: 26.834

2029: 26.660

2030: 28.560

Im WFA-Tool ist es technisch nicht möglich, die gesamtwirtschaftlichen Effekte auf Basis der Investitionen zu berechnen. Diese werden auf Basis der vom Bund geleisteten Zuschüsse berechnet.

Angebotsseitige Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Arbeitsangebot bzw. die Arbeitsnachfrage

Die Beschäftigungseffekte der Rahmenplan-Investitionen wurden bereits im Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" erläutert.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 1 Zuschüsse zur Finanzierung von Lehrlingskosten geleistet. Die Finanzierung der Lehrlingsausbildung trägt zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich bei.

Für die Geschäftsjahre 2025 bis 2030 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

In den Jahren 2025-2030 beträgt der Durchschnittswert rund 1.850 Lehrlinge in der ÖBB-Infrastruktur AG.

Angebotsseitige Auswirkungen auf die Produktivität der Produktionsfaktoren

Im Rahmen der von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" aus dem Jahr 2013 konnte nachgewiesen werden, dass die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastruktur die Produktivität des gesamten Unternehmenssektors erhöht. Mittels eines Kostenfunktionsmodells wurden die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehenden Produktivitätseffekte auf den Unternehmenssektor berechnet, wobei ein quantitatives und/oder qualitatives Mehr an Infrastruktur die Produktionskosten senkt und zugleich die Produktivität erhöht.

Eine dauerhafte Ausweitung des Eisenbahnkapitalstocks um ein Prozent erhöht die gesamtwirtschaftliche Produktivität um 0,1 Prozent. Aus einer initialen Investition in Höhe von 200 Mio. EUR und laufenden wertsichernden Folgeinvestitionen ergibt sich nach Wirksamwerden aller Produktivitätseffekte eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von 300 Mio. EUR pro Jahr. Seit dem Jahr 2000 haben die gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte, die durch die Verfügbarkeit von Schieneninfrastruktur ausgelöst wurden, deutlich zugenommen.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort

Eine gute Versorgung mit Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für die Sicherung einer guten Standortqualität. Auf die unter Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" dargestellten Studie und positiven Auswirkungen wird verwiesen.

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer

Diese Auswirkung kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Die genaue Anzahl der betroffenen Personen kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden. Angesichts der positiven Beschäftigungswirkung der ausgelösten Investitionen ist jedoch von einem Rückgang der arbeitslos gemeldeten Personen auszugehen.

Auswirkungen auf arbeitslos gemeldete Personen

Betroffene Gruppe	Anzahl der Betroffenen	Quelle/Erläuterung
	0	

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Luft oder Klima

Die im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur und den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz verfolgte Zielsetzung besteht in der Realisierung und dem Betrieb des im Zielnetz festgelegten Schienennetzes.

Unter Zugrundelegung der im Zusammenhang mit dem Zielnetz (insbesondere im Hinblick auf Schienenkapazität und Modal Split, sodass eine Reihe von Verkehren auf der Schiene anstatt auf der Straße erfolgen können) getroffenen Annahmen ergeben sich aus heutiger Sicht folgende vom BMIMI abgeschätzte Auswirkungen auf Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen kumuliert bis zum Jahr 2064:

Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Staub (PM10)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 1.900 Tonnen
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 76.000 Tonnen

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Insbesondere die im Rahmenplan 2025 – 2030 enthaltenen Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den mittelfristig angestrebten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes von 85% tragen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

Die Maßnahmen des Rahmenplans 2025 – 2030 tragen dazu bei, dass bis 2064 kumuliert 49 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (CO₂e) eingespart werden können.

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	49.000.000	CO ₂ e in Tonnen

Auswirkungen auf Wasser

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Seen, Fließgewässer oder das Grundwasser.

Erläuterung:

Auswirkungen in diesem Bereich werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren nach Materiengesetzen sowie gesonderter naturschutzrechtlicher Verfahren von den Genehmigungsbehörden unter Hinzuziehung von Sachverständigen geprüft und bei Bedarf entsprechende Auflagen erteilt.

Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden.

Erläuterung:

Auswirkungen in diesem Bereich werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren nach Materiengesetzen sowie gesonderter naturschutzrechtlicher Verfahren von den Genehmigungsbehörden unter Hinzuziehung von Sachverständigen geprüft und bei Bedarf entsprechende Auflagen erteilt.

Auswirkungen auf Energie oder Abfall

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Energie oder Abfall.

Erläuterung:

Durch die Umsetzung des Rahmenplans 2025-2030 und des Zielnetzes soll ein Modal Split-Anteil der Schiene in der Höhe von über 30% erreicht werden. Durch diese angestrebte Verkehrsverlagerung wird der Verbrauch von Energie reduziert.

Der Rahmenplan 2025 – 2030 enthält auch Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den mittelfristig angestrebten erhöhten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes. Dies schafft unter anderem die Voraussetzung für den Ersatz fossiler Brennstoffe, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

Soziale Auswirkungen

Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen

Durch Maßnahmen, die – wie schwerpunktmäßig im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2025 – 2030 vorgesehen – den barrierefreien Zugang zur Bahninfrastruktur ermöglichen sowie technische Hilfsmittel wie behindertengerechte Einrichtungen an Bahnhöfen (z.B. Hebelifte) wird gewährleistet, dass insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität in größtmöglichem Umfang Zugang zum Verkehrsträger Schiene haben. Im Zusammenhang mit der Kennzahl 41.3.4 (Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht) zum Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" wurde das Ziel festgelegt, dass im Jahr 2025 88% der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nutzen können sollen.

Menschen mit Behinderungen (Anzahl der Betroffenen)

Betroffen	Bezeichnung	Anzahl der Betroffenen	Quelle/Erläuterung
Betroffene Gruppe	Personen mit Mobilitätseinschränkung	1.000.000	EU-SILC-Erhebung

Auswirkungen auf Kinder und Jugend

Auswirkungen auf die Zukunftssicherung von Kindern und jungen Erwachsenen in mittelfristiger Perspektive

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in dieser Hinsicht bewusst. Angesichts des laufenden Generationenwechsels im Unternehmen orientiert sich die Anzahl der von der ÖBB-Infrastruktur AG ausgebildeten Lehrlinge am diesbezüglichen Bedarf der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Lehrlinge werden überwiegend in technischen und infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wie z.B. in den Modulberufen Mechatronik, Metalltechnik, Elektrotechnik, Gleisbau, Kälteanlagentechnik oder Applikationsentwicklung – Coding.

Um den Herausforderungen einer zunehmend digitalisierten Umwelt gerecht zu werden und Facharbeiterinnen und Facharbeitern mit hohem Niveau und relevanten Kompetenzen auszubilden, wurden in den vergangenen Jahren in einer Digitalisierungsoffensive Schwerpunkte innerhalb der Ausbildung gesetzt. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Jugendlichen in ihrer Ausbildung mit digitalen Endgeräten und Softwarelösungen, welche die Ausbildung um digitale Aspekte erweitern.

Anhang**Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen****Bedeckung Bund**

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Tsd. €)

	in Tsd. €	2026	2027	2028	2029	2030
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
Einsparungen / reduzierte Auszahlungen		0	0	0	0	0

Bedeckung erfolgt durch	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2026	2027	2028	2029	2030
gem. BFG bzw. BFRG	410202 Schiene		2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180

Erläuterung zur Bedeckung:

Die Bedeckung erfolgt in der UG 41, Detailbudget Schiene 41.02.02.

Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2026	2027	2028	2029	2030
Bund	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	2.941.435	3.134.086	3.413.908	3.545.545	3.680.180

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2031	2032	2033	2034	2035
Bund	2.109.900	2.109.900	2.109.900	2.109.900	2.109.900
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	2.109.900	2.109.900	2.109.900	2.109.900	2.109.900

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2036	2037	2038	2039	2040
Bund	2.109.900	2.048.100	1.975.200	1.885.000	1.802.700
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	2.109.900	2.048.100	1.975.200	1.885.000	1.802.700

Körperschaft (Angaben in €)	2041	2042	2043	2044	2045
Bund	1.719.200	1.655.800	1.592.500	1.533.100	1.475.400

Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	1.719.200	1.655.800	1.592.500	1.533.100	1.475.400

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2046	2047	2048	2049	2050
Bund	1.421.400	1.359.700	1.292.600	1.225.200	1.151.400

Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	1.421.400	1.359.700	1.292.600	1.225.200	1.151.400

Körperschaft (Angaben in €)	2051	2052	2053	2054	2055
Bund	1.073.200	987.200	877.600	768.500	656.600

Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	1.073.200	987.200	877.600	768.500	656.600

in €		2026		2027		2028		2029		2030	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 2.941.435.000 ,00		1 3.134.086.000 ,00		1 3.413.908.000 ,00		1 3.545.545.000 ,00		1 3.680.180.000 ,00

in €		2031		2032		2033		2034		2035	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 2.109.900.000 ,00		1 2.109.900.000 ,00		1 2.109.900.000 ,00		1 2.109.900.000 ,00		1 2.109.900.000 ,00

in €		2036		2037		2038		2039		2040	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 2.109.900.000 ,00		1 2.048.100.000 ,00		1 1.975.200.000 ,00		1 1.885.000.00 0,00		1 1.802.700.000 ,00

in €		2041		2042		2043		2044		2045	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.719.200.000 ,00		1 1.655.800.000 ,00		1 1.592.500.00 0,00		1 1.533.100.00 0,00		1 1.475.400.000 ,00

in €		2046		2047		2048		2049		2050	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.421.400.000 ,00		1 1.359.700.000 ,00		1 1.292.600.00 0,00		1 1.225.200.00 0,00		1 1.151.400.000 ,00

in €		2051		2052		2053		2054		2055	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.073.200.000 ,00		1 987.200.000,0 0		1 877.600.000, 00		1 768.500.000 ,00		1 656.600.000,0 0

Die Höhe des Transferauswands ergibt sich aus den Zahlengrundlagen für die Zuschussverträge 2025-2030 gemäß § 42 Bundesbahngesetz (insbesondere Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Rahmenplan 2025-2030).

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatz-verordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen auf den ökologischen oder chemischen Zustand von Seen und Fließgewässern oder - Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe in den Lebensraum im Hinblick auf die Verringerung des Hochwasserschutzes oder des Schutzes vor Muren und Lawinen, Veränderungen hinsichtlich der Produktion von schadstofffreien Lebensmitteln oder Eingriffe in Naturschutzgebiete oder - Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder - Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr
Umwelt	Energie oder Abfall	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder - Änderung des Ausmaßes an gefährlichen Abfällen von mehr als 1 000 Tonnen pro Jahr oder des Ausmaßes an nicht gefährlichen Abfällen, die einer Beseitigung (Deponierung) zuzuführen sind, von mehr als 10 000 Tonnen pro Jahr

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.024

Schema: BMF-S-WFA-v.1.11

Deploy: 2.11.4.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 08.05.2025 15:08:33

WFA Version: 0.0

OID: 4048

A0|B0|C0|D0|E0|G0|H0|I0