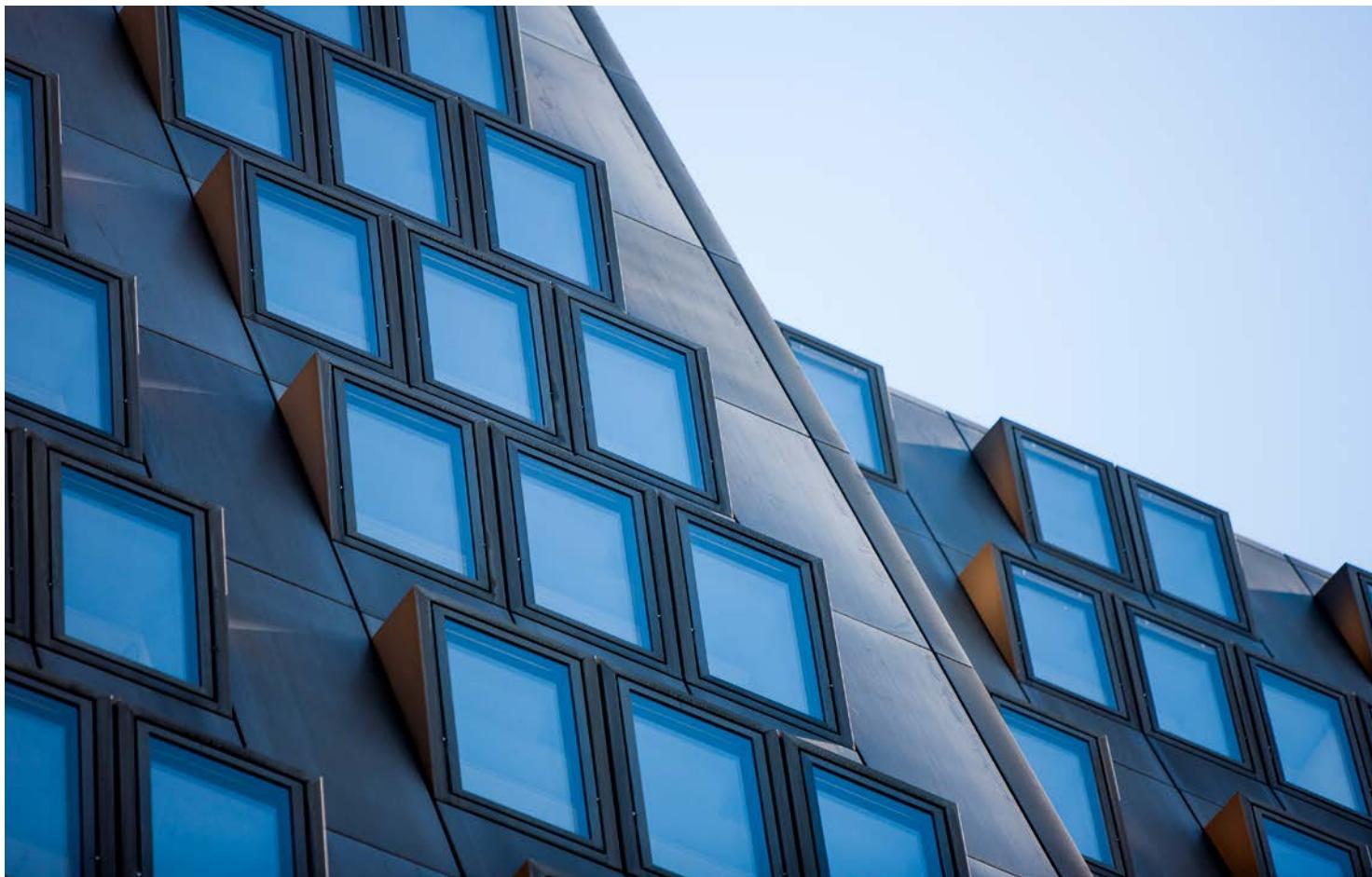




Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Reihe BUND 2025/16

Bericht des Rechnungshofes





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen. Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

Prüfkompetenz des Rechnungshofes

Zur Überprüfung der Gebarung des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Gemeinden und anderer durch Gesetz bestimmter Rechtsträger ist der Rechnungshof berufen. Der Gesetzgeber versteht die Gebarung als ein über das bloße Hantieren mit finanziellen Mitteln hinausgehendes Verhalten, nämlich als jedes Verhalten, das finanzielle Auswirkungen (Auswirkungen auf Ausgaben, Einnahmen und Vermögensbestände) hat. „Gebarung“ beschränkt sich also nicht auf den Budgetvollzug; sie umfasst alle Handlungen der prüfungsunterworfenen Rechtsträger, die finanzielle oder vermögensrelevante Auswirkungen haben.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1030 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im Mai 2025

AUSKÜNFTE

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

facebook/RechnungshofAT

Twitter: @RHsprecher

FOTOS

Cover, S. 8: Rechnungshof/Achim Bieniek



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Glossar	6
Prüfungsziel	9
Kurzfassung	9
Zentrale Empfehlungen	16
Zahlen und Fakten zur Prüfung	17
Prüfungsablauf und -gegenstand	19
Überblick	20
Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG	20
Rechtliche Rahmenbedingungen	21
Abschluss der Rahmenpläne und Zuschussverträge	24
Beratungsgremien	24
Verfahrensablauf	28
Berücksichtigung von Einsparmöglichkeiten	33
Investitionsplanung	36
Anreize zur Kostensenkung	39
Vertragsinhalte und Abwicklung	43
Zuschussarten	43
Verwendungsnachweise und Abrechnung	44
Rückzahlung der Überzahlung	48
Qualitätsziele	50
Werterhalt der Infrastruktur (Wirkung des Mitteleinsatzes)	58
Integration der Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG	62
Schlussempfehlungen	69
Anhang A	76
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger	76
Anhang B	79
Ressortbezeichnung und -verantwortliche	79



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unterfertigung Rahmenpläne und Zuschussverträge	29
Tabelle 2: Jährliche Investitionen Rahmenpläne und Zuschussverträge (Plan und Ist)	37
Tabelle 3: Effizienzkennzahlen	40
Tabelle 4: Zuschussbereiche und deren Plausibilisierung durch die SCHIG mbH	45
Tabelle 5: Rückzahlungen der ÖBB-Infrastruktur AG an den Bund	49
Tabelle 6: Kennzahl Sicherheit neu 2022 bis 2027	51
Tabelle 7: Kennzahl Pünktlichkeit 2020 bis 2027	55
Tabelle 8: Kennzahl Barrierefreiheit 2020 bis 2027	56



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umsetzungsstand ausgewählter Empfehlungen aus dem Vorbericht	10
Abbildung 2: Übersicht Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG	21
Abbildung 3: Wesentliche Inhalte und Maßnahmen des Rahmenplans 2024 bis 2029	26
Abbildung 4: Abstimmprozess Rahmenplan und Zuschussverträge	30
Abbildung 5: Streckennetz der GKB und ÖBB-Infrastruktur AG	63



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
COVID	corona virus disease (Coronaviruskrankheit)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
f(f).	folgende
GKB	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
km	Kilometer
leg. cit.	legis citatae (der zitierten Vorschrift)
Mio.	Million
Mrd.	Milliarde
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
TZ	Textzahl



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

u.a. unter anderem
usw. und so weiter

Z Ziffer
z.B. zum Beispiel



Glossar

Annuität

Annuität ist ein jährlicher, fixer Zahlungsbetrag, welcher – im Zusammenhang mit Krediten – zu einem Teil aus einem Betrag zur Kredittilgung und zum anderen Teil aus Kreditzinsen besteht. Die Höhe der Annuität bleibt über die Laufzeit gleich, der Tilgungsanteil nimmt über die Laufzeit zu, der Zinsanteil ab.

Entstörung

Entstörung ist die Behebung eines technischen Gebrechens an einer Eisenbahnanlage.

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz bezeichnet Nebenbahnstrecken im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.

Kernnetz

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beinhaltet ein Kernnetz und ein Ergänzungsnetz. Das Kernnetz der ÖBB-Infrastruktur AG verbindet nationale und internationale Wirtschafts- und Siedlungsräume mit hohem Verkehrsnachfragepotenzial.

Privatbahn

Privatbahnen im Sinne des Bundesgesetzes über die Leistungen für Privatbahnen sind Haupt- und Nebenbahnen, deren Betreiber ein in diesem Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist; das sind de facto alle Eisenbahnunternehmen außer den ÖBB.

rollierende Planung

Bei der rollierenden Planung werden gleichbleibende Planungszeiträume um einen bestimmten Zeitabschnitt (z.B. ein Jahr) weiterverschoben und gleichzeitig aktualisiert und überarbeitet. Die Planung für gegenwärtige bzw. in naher Zukunft liegende Projekte und Projektteile wird detailliert, für zeitlich weiter entfernte Vorhaben weniger detailliert ausgearbeitet.

Verkehrsprognose Österreich

Die Verkehrsprognose Österreich ist ein Simulationsmodell zur Berechnung zukünftiger Verkehrsströme. Die darin enthaltenen Prognosedaten bildeten die Grundlage für das Zielnetz 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG.



Wegeentgelt

Wegeentgelte sind die Einnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bzw. Schieneninfrastrukturbetreibers, die sie von den die Schieneninfrastruktur benützenden Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten.

Zielnetz 2025+

Das Zielnetz 2025+ ist die Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

ZUSCHUSSVERTRÄGE ZUR FINANZIERUNG DER SCHIENEN-INFRASTRUKTUR DER ÖBB

ZUSCHUSSVERTRÄGE

Der Bund finanzierte über Zuschussverträge Kosten des Betriebs und der Bereitstellung der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG sowie Kosten der Instandhaltung, der Planung und des Baus. Und zwar jene Kosten, die nicht durch Erlöse finanziert werden konnten. In den Jahren 2019 bis 2023 beliefen sich die Zuschüsse in Summe auf 12,054 Mrd. EUR.

Die Zuschussverträge hatte das für die Schieneninfrastruktur zuständige Ministerium – im Einvernehmen mit dem Finanzministerium – mit der ÖBB-Infrastruktur AG auf sechs Jahre abzuschließen, jährlich um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Im überprüften Zeitraum wurde aufgrund von Unstimmigkeiten zwischen den Ministerien nur der Zuschussvertrag für die Periode 2022 bis 2027 abgeschlossen. Ohne Zuschussverträge für die Periode 2024 bis 2029 ist die Finanzierung der Investitionen in das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht sichergestellt.

Nicht verbrauchte Mittel aus den Zuschussverträgen waren bis Ende 2019 bei der ÖBB-Infrastruktur AG verblieben und wurden als Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund ausgewiesen. In den Jahren 2020 bis 2023 zahlte die ÖBB-Infrastruktur AG 1,960 Mrd. EUR zurück. Unter Berücksichtigung der Abrechnungsüberschüsse

der Jahre 2020 bis 2023 belief sich der Stand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember 2023 auf 289,90 Mio. EUR.

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG

Die Zuschussverträge wären rechtzeitig vor ihrem Geltungszeitraum zu unterfertigen. Dazu sollte auch festgelegt werden, welche Informationen wann für eine erfolgreiche Einvernehmensherstellung vorzulegen sind. Die Abrechnungstabellen sollten eine Überleitung für den Mehr- bzw. Minderbedarf der Zuschüsse festlegen, um diese nachvollziehbar zu machen.

INTEGRATION DER INFRASTRUKTUR DER GKB IN DIE ÖBB-INFRASTRUKTUR AG

Aufgrund eines Gesetzes aus 2023 ist der Teilbetrieb Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) in die ÖBB-Infrastruktur AG zu integrieren. Mittel- bis langfristig ist aus dieser Integration mit Synergien zu rechnen, u.a. bei Betriebsführung und Instandhaltung, Netzzugangsmanagement, Verschub und Overhead – so das Ergebnis einer Evaluierung aus 2021. Laut Wirkungsorientierter Folgenabschätzung soll die Integration das Bundesbudget im Zeitraum 2024 bis 2027 mit rd. 201,8 Mio. EUR entlasten. In diesen Berechnungen war allerdings der Mehraufwand infolge von Investitionen in die Infrastruktur der GKB nicht berücksichtigt.



WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Finanzen
- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von Dezember 2023 bis April 2024 das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge: **Klimaschutzministerium**), das Bundesministerium für Finanzen (in der Folge: **Finanzministerium**), die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft sowie die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**), um den Stand der Umsetzung ausgewählter Empfehlungen aus seinem Vorbericht „Zuschussverträge der Schieneninfrastruktur der ÖBB“ (Reihe Bund 2021/38) zu beurteilen.

Darüber hinaus beurteilte der RH auch die Implikationen der Eingliederung der Schieneninfrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft in Hinblick auf die Zuschussverträge.

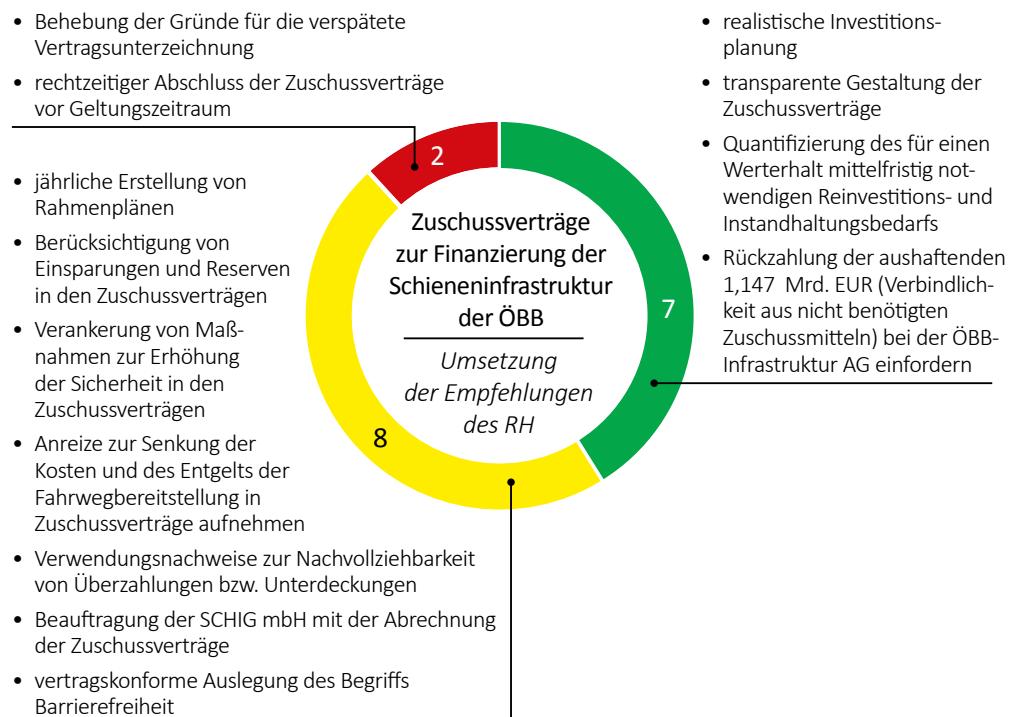
Mit der Bundesministeriengesetz-Novelle BGBI. I 10/2025, in Kraft seit 1. April 2025, ressortierten die Angelegenheiten der Schieneninfrastruktur zum Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Jene Empfehlungen, die aus Feststellungen zum Klimaschutzministerium resultieren, richtet der RH daher an das nunmehr zuständige Bundesministerium.

Kurzfassung

Das Klimaschutzministerium setzte von 14 überprüften Empfehlungen des Vorberichts sechs um und sieben teilweise um; eine Empfehlung setzte es nicht um. Das Finanzministerium setzte von drei überprüften Empfehlungen eine um, eine teilweise und eine nicht um. Im Ergebnis bestand daher bei 60 % der Empfehlungen noch Handlungsbedarf:

Abbildung 1: Umsetzungsstand ausgewählter Empfehlungen aus dem Vorbericht

- umgesetzt
- teilweise umgesetzt
- nicht umgesetzt



SCHIG mbH = Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Quelle und Darstellung: RH

Der Bund finanzierte über Zuschussverträge jene Kosten des Betriebs und der Bereitstellung sowie der Instandhaltung, der Planung und des Baus der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG, die die ÖBB-Infrastruktur AG nicht durch Erlöse finanzieren konnte. Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG machte 88 % des österreichischen Eisenbahnnetzes aus (Stand Dezember 2023). Mit der Integration der Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (**GKB**) in die ÖBB-Infrastruktur AG wird zukünftig deren Netz um 91 km auf eine Streckenlänge von 5.026 km anwachsen und dann 90 % des österreichischen Eisenbahnnetzes ausmachen. (TZ 2)



Vertragspartner der Zuschussverträge waren der Bund, vertreten durch das Klimaschutzministerium (nach Einvernehmensherstellung mit dem Finanzministerium), und die ÖBB-Infrastruktur AG. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**) erstellte Prüfberichte an das Klimaschutzministerium darüber, ob die Verpflichtungen aus den Zuschussverträgen eingehalten wurden. ([TZ 3](#))

Abschluss der Rahmenpläne und Zuschussverträge

In den sogenannten Rahmenplänen der ÖBB-Infrastruktur AG waren die für die nächsten sechs Jahre geplanten Investitionen und Instandhaltungen aufgelistet. Sie bildeten die Grundlage für die Zuschussverträge. Gemäß Bundesbahngesetz hatte die ÖBB-Infrastruktur AG jährlich einen Rahmenplan – rollierend für die kommenden sechs Jahre – zu erstellen. Die Zuschussverträge hatten ebenfalls eine sechsjährige Laufzeit, sie waren jährlich um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. ([TZ 3](#), [TZ 4](#))

Seit dem Vorbericht wurden, ausgenommen 2019, jedes Jahr Rahmenpläne beschlossen. Hingegen wurden – aufgrund von Unstimmigkeiten zwischen dem Klimaschutzministerium und dem Finanzministerium im Rahmen der Einvernehmensherstellung – nur für die Periode 2022 bis 2027 Zuschussverträge abgeschlossen. Damit war die Empfehlung des RH nur teilweise umgesetzt. ([TZ 5](#))

Entgegen einer weiteren Empfehlung des RH erfolgte der Abschluss dieser Zuschussverträge Mitte Dezember 2022 und damit nach Beginn des Geltungszeitraums und mehr als ein Jahr nach Beschluss des zugrunde liegenden Rahmenplans im Ministerrat. Diese Zuschussverträge entfalteten rückwirkend ab Jänner 2022 ihre Wirkung. Zur Zeit der Geburungsüberprüfung lagen weder für die Rahmenplanperiode 2023 bis 2028 noch für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 unterzeichnete Zuschussverträge vor. ([TZ 5](#))

Berücksichtigung von Einsparmöglichkeiten

Im Zuge der Einvernehmensherstellung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 kürzten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium die in der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG enthaltenen Reservepositionen und vereinbarten darüber hinaus jährliche Rückzahlungen. Sie setzten die Empfehlung des RH damit teilweise um. In den Jahren 2022 und 2023 betrugen die Rückzahlungen jeweils 170 Mio. EUR. Für die Jahre 2024 und 2025 waren Rückzahlungen in Höhe von jeweils 190 Mio. EUR vorgesehen. Im Zuge der Verhandlungen zum Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 kamen das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium allerdings überein, die Reserveposition zur Gänze zu streichen und in den Zuschussverträgen für die Rahmen-



planperiode 2024 bis 2029 nicht mehr zu berücksichtigen. Die Verhandlungen zum Abschluss der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 waren aufgrund des fehlenden Einvernehmens zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium im September 2024 noch nicht abgeschlossen: Nach der Finalisierung des Mittelfristplans der ÖBB-Infrastruktur AG zeigte sich, dass die im Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 vorgesehenen Zuschusswerte nicht ausreichten, um den in der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG ermittelten Zuschussbedarf abzudecken. Das Klimaschutzministerium ging von einer Unterdeckung im Umfang von 258,60 Mio. EUR für den Zeitraum 2024 bis 2029 aus. (TZ 6)

Investitionsplanung

Beginnend mit der Rahmenplanperiode 2021 bis 2026 war in Umsetzung der Empfehlung des RH hinsichtlich einer realistischeren Investitionsplanung die Steigerung des Investitionsvolumens während der Laufzeit der Rahmenpläne im Vergleich zu den vorherigen Rahmenplänen deutlich abgeflacht. Die jährliche Veränderung des geplanten Investitionsvolumens betrug durchschnittlich 4 % gegenüber 20 % und mehr in den Vorperioden aus dem Vorbericht. (TZ 7)

In den Jahren 2020 bis 2023 fielen die tatsächlichen Investitionen geringer aus als in den Rahmenplänen vorgesehen. Die Abweichung lag zwischen 3 % und 10 %. Dies war auf die gegenüber der Planung langsamere Bauumsetzung des Brenner Basis-tunnels zurückzuführen. Ohne den Abschluss von Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 ist die Finanzierung der geplanten Investitionen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht sichergestellt. (TZ 7)

Anreize zur Kostensenkung

Das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG nahmen in die Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 probeweise drei neue Effizienzkennzahlen auf: „Effizienz Zugsteuerung“, „Effizienz Bereitstellung Fahrweg (Strecke)“ und den Kostensatz „Direct Costs“. Die Empfehlung – wirksame Anreize zur Kostensenkung zu prüfen – wurde damit teilweise umgesetzt. Zielwerte zu den Effizienzkennzahlen fehlten jedoch. Anhand der drei neuen Effizienzkennzahlen lasse sich – so die ÖBB-Infrastruktur AG – für 2020 bis 2023 eine Effizienzsteigerung daran erkennen, dass sich die Kennzahlen weniger stark als die Inflation entwickelt hätten. (TZ 8)



Für die Effizienzkennzahl „Mitarbeiter Produktivbedarf“ sahen die Zuschussverträge in der Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 einen neuen Zielpfad vor. Die Zielwerte wurden in keinem Jahr erreicht, allerdings war der Mitarbeiterbedarf je 100.000 Zug-kilometer von 2019 bis 2023 um 6,5 % gesunken. ([TZ 8](#))

Vertragsinhalte und Abwicklung

Verwendungsnachweise für die Zuschüsse und Abrechnung

Teilweise umgesetzt war die Empfehlung zu Verwendungsnachweisen gegliedert nach Zuschussbereichen. Die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelte dem Klimaschutzministerium jährlich einen Verwendungsnachweis in Form der vertraglich vorgesehenen Abrechnungstabelle. Das Finanzministerium, dem das Klimaschutzministerium die Abrechnungstabelle weiterleitete, konnte aber nicht alle Werte in der Abrechnungstabelle ohne Erläuterungen und Zusatzinformationen durch die ÖBB-Infrastruktur AG nachvollziehen, insbesondere nicht die Abweichungsanalyse und die Entwicklung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund. Dadurch ergaben sich Rück- und Verständnisfragen. ([TZ 10](#))

Die SCHIG mbH plausibilisierte bzw. kontrollierte – gemäß Prüfvereinbarung – stichprobenartig einzelne Zuschussbereiche. Mit der Plausibilisierung der Bereiche „Betriebsführung“ und „Nutzungsentgelt“, die 27 % des Zuschussvolumens ausmachten, war sie nicht betraut. Auch diese Empfehlung setzte das Klimaschutzministerium daher nur teilweise um. ([TZ 10](#))

Rückzahlung der Überzahlung

Der RH hatte in seinem Vorbericht festgestellt, dass die Überschüsse, die sich jährlich aufgrund von Minderausgaben gegenüber den Planwerten bei der ÖBB-Infrastruktur AG ergaben, bei der ÖBB-Infrastruktur AG verblieben und als Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund ausgewiesen wurden. Diese Verbindlichkeiten hatten Ende 2019 rd. 1.146,8 Mio. EUR erreicht. In Umsetzung der Empfehlung des RH zahlte die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2020 bis 2023 insgesamt 1,960 Mrd. EUR zurück. Die Rückzahlungen enthielten neben der Verbindlichkeit aus der Abrechnung der Zuschussverträge auch eine in den Zuschussverträgen enthaltene Reserveposition. Unter Berücksichtigung der Abrechnungsüberschüsse der Jahre 2020 bis 2023 belief sich der Stand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember 2023 auf 289,90 Mio. EUR. ([TZ 11](#))



Qualitätsziele

Das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG entwickelten die Kennzahl „Sicherheit“ in den Zuschussverträgen methodisch weiter, indem sie die Vorfälle hinsichtlich ihres Schadenspotenzials gewichteten und nach einem Punkteschema bewerteten. In den Geschäftsplänen der ÖBB-Infrastruktur AG und in den Zuschussverträgen waren darüber hinaus Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit vorgesehen, z.B. neue Betriebsfernsteuerungs- und Zugbeeinflussungssysteme, die Auflassung bzw. verstärkte technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen oder der verstärkte Einsatz von Zuglaufcheckpoints. ([TZ 12](#))

Aufgrund offener Verbesserungspunkte im Sicherheitsmanagementsystem der ÖBB-Infrastruktur AG – diese betrafen die Leit- und Sicherungstechnik, schienengleiche Eisenbahnübergänge sowie die Organisation von Bauarbeiten und Arbeitnehmer- schutz – lag allerdings bereits zum dritten Mal in Folge eine lediglich auf ein Jahr befristete Sicherheitsgenehmigung vor. Ein Grund für die erneute Befristung der Sicherheitsgenehmigung im März 2024 war die Integration des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG; das Sicherheitsmanagementsystem der GKB musste noch in jenes der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert werden. ([TZ 12](#))

Während die ÖBB-Infrastruktur AG die Zielwerte zur Kennzahl „Pünktlichkeit“ 2020 und 2021 erreichte, verfehlte sie sie 2022 und 2023. ([TZ 13](#))

Gemäß der in der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen 2022 bis 2027 vereinbarten Berechnungsmethode für die Kennzahl „Barrierefreiheit“ erreichte bzw. übertraf die ÖBB-Infrastruktur AG die Zielwerte. Allerdings war in der Prüfvereinbarung eine Ausnahme zur Bewertung der Barrierefreiheit von Verkehrsstationen enthalten. Demnach galten auch Bahnhöfe bzw. Verkehrsstationen mit schienengleichen Bahnübergängen als barrierefrei, wenn betrieblich organisatorische Maßnahmen bzw. Hilfestellung (z.B. durch Bereitstellung von Hilfspersonal) vorhanden waren. Dies entsprach den „Technischen Spezifikationen Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“, aber nicht dem Wortlaut der Zuschussverträge, die eine Nutzungsmöglichkeit ohne zusätzliche Einschränkungen vorsahen. ([TZ 13](#))



Werterhalt der Infrastruktur (Wirkung des Mitteleinsatzes)

Die SCHIG mbH begann im Auftrag des Klimaschutzministeriums im Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2022 erstmals damit, den strategischen Mittelbedarf für den Werterhalt des Bestandsnetzes abzuschätzen. Im Bericht für das Jahr 2023 verfeinerte sie die Abschätzung. Sie wies die strategischen Erneuerungsmengen für die Schieneninfrastruktur aus und bezifferte den strategischen Mittelbedarf für den Werterhalt mit rd. 1 Mrd. EUR jährlich bis 2040. Zudem plausibilisierte, analysierte und kontrollierte sie im Auftrag des Klimaschutzministeriums in den Berichten „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ die Rahmenpläne, die der Instandhaltung zugeordnet waren. ([TZ 14](#))

Integration der Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG

Am 21. Juli 2023 trat das GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz in Kraft. Demnach hatte die GKB ihren Teilbetrieb Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur AG zu übertragen. Der Zeitplan des Klimaschutzministeriums sah vor, dass die Übertragung bis Ende Juni bzw. Anfang Juli 2024 abgeschlossen sein sollte. ([TZ 15](#))

Für die Vorbereitung und Abwicklung der geplanten Ausbauprojekte der GKB-Infrastruktur (vor allem der Elektrifizierung) waren – so eine Evaluierung aus 2021 – nur geringe Synergien zu erwarten. Allerdings war mittel- bis langfristig mit Synergien in den Bereichen Betriebsführung und Instandhaltung, Netzzugangsmanagement, Verschub sowie Querschnitts- und Overhead-Funktionen zu rechnen. ([TZ 15](#))

Laut einem Entwurf für die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 würde der Betriebskostenzuschuss für die Infrastruktur der GKB infolge der Integration um 21 % sinken. ([TZ 15](#))

Das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium konnten bis zum Ende der Follow-up-Überprüfung kein Einvernehmen über die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 erzielen. Die Finanzierung der Investitionen und Betriebsführung infolge der Integration der neu hinzukommenden Infrastruktur war somit nicht sichergestellt. ([TZ 15](#))



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur;
Bundesministerium für Finanzen

- Die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen wären zu beheben, soweit sie im Einflussbereich der Ministerien liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen. (TZ 5)
- Ergänzend zum zeitlich abgestimmten Ablaufprozess wäre festzulegen, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt für eine erfolgreiche Einvernehmensherstellung vorzulegen sind, um – wie in § 42 Bundesbahngesetz normiert – einen jährlichen Abschluss der Zuschussverträge zu gewährleisten. (TZ 5)

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

- Die Höhe der Zuschüsse wäre so festzulegen, dass die finanzielle Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet ist, und darüber wäre das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen herzustellen. (TZ 6)

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur;
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

- Es wäre vertraglich eine Überleitung festzulegen, welche erfolgswirksamen Faktoren aus dem Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG für die Kalkulation des Mehr- bzw. Minderbedarfs in den Abrechnungstabellen gemäß Anlage 7 der Prüfvereinbarung heranzuziehen sind. (TZ 10)

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

- Zur Sicherstellung der erwarteten Einsparungen aufgrund der Synergien wäre die vollständige Integration der Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich abzuschließen. (TZ 15)



Zahlen und Fakten zur Prüfung

Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

rechtliche Grundlagen	– Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
	– Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen
	– Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl. 825/1992 i.d.g.F.
	– Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957), BGBl. 60/1957 i.d.g.F.
	– Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG, BGBl. I 95/2023
	– Zuschussverträge gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz

Plan-Investitionen gemäß Rahmenplänen ¹	2019	2020	2021	2022	2023	2024
in Mrd. EUR						
Rahmenplan 2018 bis 2023	1,967	2,436	2,557	2,536	2,502	
Rahmenplan 2021 bis 2026			2,536	2,750	2,916	3,002
Rahmenplan 2022 bis 2027				2,862	3,036	2,991
Rahmenplan 2023 bis 2028					3,222	3,173
Rahmenplan 2024 bis 2029						3,336
Ist-Investitionen gesamt	1,978	2,185	2,376	2,766	2,991	– ⁴

Zuschusszahlungen des Klimaschutzministeriums gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz²

	in Mio. EUR					
Annuitäten	883,2	986,4	1.078,0	1.064,1	1.183,1	1.264,1
Nutzungsentgelt	–	–	–	156,9	133,2	144,3
Instandhaltung	583,5	594,1	603,3	430,7	441,5	452,6
Summe § 42 Abs. 2	1.466,7	1.580,5	1.681,3	1.651,7	1.757,8	1.861,0

Zuschusszahlungen des Klimaschutzministeriums gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz²

Betriebsführung	29,1	5,3	11,8	668,3	613,7	614,3
Nutzungsentgelt	681,2	633,3	711,5	–	–	–
Verschub	112,4	105,9	101,7	111,5	105,6	104,6
Lehrlinge	38,7	41,4	43,1	48,4	51,9	54,8
Sonstiges ³	–	–	–	-76,5	-122,7	-123,7
Summe § 42 Abs. 1	861,4	785,9	868,1	751,7	648,5	650,0
Summe § 42 Abs. 2 und Abs. 1	2.328,1	2.366,4	2.549,4	2.403,4	2.406,3	2.511,0

Stand Verbindlichkeiten ÖBB-Infrastruktur AG gegenüber Klimaschutzministerium

Stichtag jeweils 31. Dezember	1.146,9	1.221,5	1.104,3	737,9	289,9	– ⁴
-------------------------------	---------	---------	---------	-------	-------	----------------

Klimaschutzministerium = Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

¹ Rahmenpläne, die Grundlage für die Zuschussverträge gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz waren

² bis einschließlich 2022 Ist-Werte, danach Planwerte laut Zuschussverträgen 2022 bis 2027

³ Ausgleich Marktaufschläge für Infrastrukturbenützungsentgelt sowie Abschlagsvolumen Bundesfinanzrahmengesetz 2022 bis 2025 und jeweilige Vorbelastungsgesetze

⁴ Wert zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht verfügbar

Quellen: BMF; Klimaschutzministerium; ÖBB-Infrastruktur AG



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung



Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von Dezember 2023 bis April 2024 im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge: **Klimaschutzministerium**)¹, im Bundesministerium für Finanzen (in der Folge: **Finanzministerium**), bei der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (in der Folge: **ÖBB-Infrastruktur AG**) sowie bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**) die Umsetzung ausgewählter Empfehlungen, die er bei der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung zum Thema „Zuschussverträge der Schieneninfrastruktur der ÖBB“ abgegeben hatte. Der in der Reihe Bund 2021/38 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Mit der Bundesministeriengesetz-Novelle BGBI. I 10/2025 – sie trat nach Übermittlung der Stellungnahmen der überprüften Stellen in Kraft – ressortierten die Angelegenheiten der Schieneninfrastruktur zum Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Jene Empfehlungen, die aus Feststellungen zum Klimaschutzministerium resultieren, richtet der RH daher an das nunmehr zuständige Bundesministerium.

Der überprüfte Zeitraum der Follow-up-Überprüfung umfasste die Jahre 2020 bis 2023. Sofern für die Beurteilung relevant, berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

Zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen hatte der RH deren Umsetzungsstand bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens findet sich auf der Website des RH (www.rechnungshof.gv.at).

Der RH weist in diesem Zusammenhang auf seine geübte Vorgehensweise und standardisierte Berichtsstruktur für Follow-up-Überprüfungen hin. Diese haben das Ziel, den Umsetzungsstand von ausgewählten Empfehlungen des Vorberichts unter Berücksichtigung der Angaben aus dem Nachfrageverfahren zu beurteilen und die Einstufung in „umgesetzt“, „teilweise umgesetzt“, „zugesagt“ und „nicht umgesetzt“ zu begründen.

(2) Der RH beurteilte – neben dem Umsetzungsstand von Empfehlungen des Vorberichts – auch die Implikationen der Eingliederung der Schieneninfrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (**GKB**) in die ÖBB-Infrastruktur AG in Hinblick auf die Zuschussverträge. Dafür bezog er auch die GKB in die Follow-up-Überprüfung ein.

¹ Bis zur Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 ressortierten die Angelegenheiten der Schieneninfrastruktur zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Der RH verwendet aus Gründen der Lesbarkeit auch für dieses in der Folge die Bezeichnung Klimaschutzministerium.



(3) Zu dem im Oktober 2024 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ÖBB-Infrastruktur AG im November 2024 und das Klimaschutzministerium sowie das Finanzministerium im Dezember 2024 Stellung. Die SCHIG mbH verzichtete im Oktober 2024 und die GKB im Jänner 2025 auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen an das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, das Finanzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG im Mai 2025.

Überblick

Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG

- 2 (1) Gemäß Bundesbahngesetz² war es Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG, eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) zu planen, zu bauen und instand zu halten. Sie hatte diese den Schienennetzunternehmen bereitzustellen und für diese zu betreiben. Darüber hinaus konnten Verschubleistungen erbracht werden. Für die Bereitstellung einer modernen, sicheren und zukünftig ausreichenden Schienenkapazität waren der laufende Ausbau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur von wesentlicher Bedeutung. Die Planungen dazu waren in der Ausbaustategie „Zielnetz 2025+“, die auf der Verkehrsprognose Österreich basierte, enthalten und wurden schrittweise durch sechsjährige rollierende Investitionsprogramme (Rahmenpläne) geplant und finanziert.
- (2) Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG wies Ende 2023³ eine Streckenlänge von 4.935 km auf.⁴ Dies entsprach 88 % des österreichischen Eisenbahnnetzes mit einer Gesamtlänge von 5.611 km. Die Privatbahnen⁵ betrieben 676 km bzw. 12 % des österreichischen Schienennetzes.

² BGBI. 825/1992 i.d.g.F.

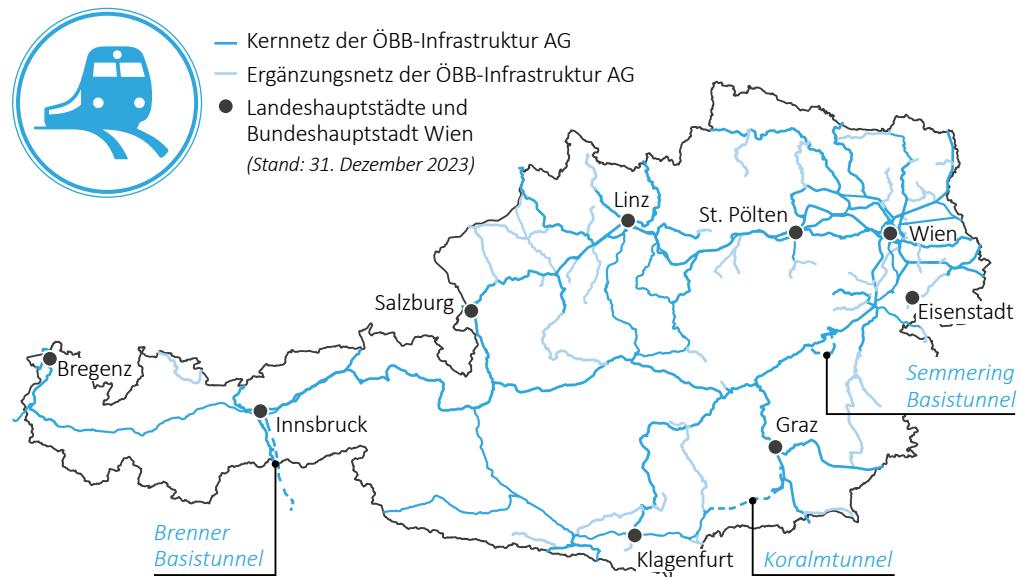
³ Quelle: „Zahlen Daten Fakten 2022/2023“ der ÖBB-Infrastruktur AG

⁴ Mit der Integration der Infrastruktur der GKB wird das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG um rd. 91 km (Strecken-Baulänge) auf insgesamt 5.026 km bzw. 90 % des österreichischen Eisenbahnnetzes anwachsen.

⁵ Die Privatbahnen nach dem Privatbahngesetz (BGBI. I 39/2004 i.d.g.F.) waren ebenfalls Eisenbahninfrastrukturbetreiber und hatten für ihre Schieneninfrastruktur die gesetzliche Aufgabe übertragen erhalten, diese bereitzustellen. Der vorliegende Bericht behandelt nur die Schieneninfrastruktur der ÖBB.

Abbildung 2 gibt eine Übersicht über das Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG und zeigt sowohl das Kernnetz als auch das Ergänzungsnetz (Nebenbahnstrecken):

Abbildung 2: Übersicht Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG



Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG; Darstellung: RH

Rechtliche Rahmenbedingungen

- 3 (1) Auf EU-Ebene gab die Richtlinie 2012/34/EU⁶ Inhalte der Zuschussverträge vor, die Österreich im Bundesbahngesetz und Eisenbahngesetz⁷ in nationales Recht umsetzte. In den §§ 42 ff. Bundesbahngesetz waren die wesentlichen Vertragsinhalte festgelegt. Flankierende Bestimmungen enthielt § 55b Eisenbahngesetz.⁸

Entsprechend der Richtlinie 2012/34/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909⁹ konnte die ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiber lediglich jene Kosten gegenüber Eisenbahnunternehmen geltend machen, die unmittelbar

⁶ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

⁷ BGBl. 60/1957 i.d.g.F.

⁸ z.B. die Verpflichtung zur Veröffentlichung der Verträge und zur Festlegung der Zahlungsmodalitäten sowie die Kohärenz der Vertragsinhalte mit den Geschäftsplänen der ÖBB-Infrastruktur AG

⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

aufgrund des Zugbetriebs anfielen (direkte Kosten¹⁰). Damit sollte das Fahren mit der Bahn leistbar und gegenüber anderen Verkehrsträgern – vor allem Straße und Luftfahrt – wettbewerbsfähig bleiben. Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte dadurch nicht alle Kosten weiterverrechnen, die im Zusammenhang mit dem Bau oder der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur entstanden.

(2) Gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz musste die ÖBB-Infrastruktur AG die Kosten ihrer Aufgaben¹¹ tragen. Da die Erlöse der ÖBB-Infrastruktur AG nicht ausreichten, ihre Aufgaben kostendeckend zu erfüllen, leistete der Bund Zuschüsse zur nachhaltigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Dazu schlossen der Bund (das Klimaschutzministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium) und die ÖBB-Infrastruktur AG Zuschussverträge gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz ab.

(3) (a) Die mit dem Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 zu finanzierenden Aufgaben waren insbesondere

- die Bereitstellung und
- der Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur sowie
- die Erbringung von Verschubleistungen.

Weiters sah § 42 Abs. 4 Bundesbahngesetz vor, dass im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 die laufende Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu regeln war. Darüber hinaus hatte der Zuschussvertrag vorzusehen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG dem Bund einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung vorzulegen hatte.

¹⁰ Direkte Kosten berechneten sich gemäß der Richtlinie 2012/34/EU aus der Differenz

- zwischen den Kosten für die Erbringung der Dienste des Mindestzugangspakets und für den Zugang zu den Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden,
- und den in Art. 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 genannten Kosten, die nicht geltend gemacht werden können.

Nicht geltend zu machende Kosten waren z.B. Finanzierungskosten der Schieneninfrastruktur, Kosten für streckenseitige Sensoren, Kommunikationsausrüstung und Signalausrüstung sowie für die Ausrüstung der Bahnstromversorgung, soweit diese nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfielen, der Anteil der Kosten für die Instandhaltung und Erneuerung von baulicher Infrastruktur, der nicht unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfiel.

¹¹ Die Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG regelte § 31 Abs. 1 und 3 Bundesbahngesetz nicht abschließend. Gemäß § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz war die Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken) geplant, gebaut, instand gehalten (Wartung, Inspektion, Entstörung, Instandsetzung und Reinvestition), bereitgestellt und betrieben wurde; weiters konnten auch Verschubleistungen erbracht werden. Gemäß § 31 Abs. 3 Bundesbahngesetz war die ÖBB-Infrastruktur AG auch zur Planung und zum Bau von sonstigen Infrastrukturvorhaben berechtigt, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt war.



(b) Der Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 regelte die Finanzierung von Planung, Bau sowie Instandhaltung der Schieneninfrastruktur. Zudem war gemäß § 42 Abs. 5 Bundesbahngesetz im Zuschussvertrag ein Projektkosten-Controlling mit einem Effizienzsteigerungsprogramm vorzusehen.

(c) Gemäß § 42 Abs. 3 Bundesbahngesetz hatten die Zuschussverträge eine sechsjährige Laufzeit aufzuweisen, waren jährlich um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen (rollierende Planung).

(4) Neben den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperioden 2018 bis 2023 und 2022 bis 2027 vereinbarte das Klimaschutzministerium mit der ÖBB-Infrastruktur AG jeweils eine Prüfvereinbarung. Die Prüfvereinbarungen

- sahen Regelungen zur Überwachung und Kontrolle der Zuschussverträge vor,
- legten Rechte und Pflichten der Vertragspartner zur Einhaltung der Zuschussverträge fest und
- beinhalteten Vereinbarungen über die Einsichtnahme bzw. Zurverfügungstellung von relevanten Unterlagen.

Die zu kontrollierenden bzw. zu überwachenden Themen der Zuschussverträge waren die Einhaltung der Zielvorgaben für die ÖBB-Infrastruktur AG, die Umsetzung und Weiterentwicklung des Rahmenplans¹² sowie die Finanzierung der Lehrlingskosten und der Verschubleistungen. In den Anlagen zu den Prüfvereinbarungen gliederten die Vertragsparteien die in den Zuschussverträgen angeführten Gesamtkostenbeträge in einzelne Zuschusspositionen. Die Anlagen der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen enthielten außerdem Bestimmungen über das Verfahren der Abrechnung der Zuschussverträge.

Die SCHIG mbH¹³ – obwohl kein Vertragspartner der Prüfvereinbarungen – hatte gemäß den Prüfvereinbarungen Prüfberichte über die Einhaltung der Verpflichtungen der Zuschussverträge zu erstellen und dem Klimaschutzministerium vorzulegen, z.B. über die Umsetzung des Rahmenplans, die Einhaltung der Zuschussverträge, die Finanzierung der Verschubleistungen und Lehrlingskosten sowie die Weiterentwicklung des Rahmenplans inklusive Effizienzsteigerungsprogramm. In den Prüfvereinbarungen hielten das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG fest, welche Unterlagen die ÖBB-Infrastruktur AG der SCHIG mbH zur Erstellung der Prüfberichte zu übermitteln hatte.

¹² In den Rahmenplänen legte die ÖBB-Infrastruktur AG jeweils für die nächsten sechs Jahre ihre geplanten Investitionen (gegliedert nach Bundesländern und Projekten), Erweiterungsinvestitionen, Reinvestitionen sowie den Instandhaltungsaufwand fest.

¹³ Die Aufgaben der SCHIG mbH umfassten behördliche Tätigkeiten, Unterstützung zur Steuerung für das Klimaschutzministerium, Abwicklung von Förderprogrammen sowie Leistungserbringung am Markt. Gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz (BGBl. 201/1996) oblag der SCHIG mbH u.a. die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz sowie bei der Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz.



Abschluss der Rahmenpläne und Zuschussverträge

Beratungsgremien

4.1

(1) Gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz hatte die ÖBB-Infrastruktur AG jährlich einen Rahmenplan – rollierend für die kommenden sechs Jahre – zu erstellen. Die wesentliche Grundlage für die Erstellung der ÖBB-Rahmenpläne war das Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur AG, in dem die wichtigsten verkehrspolitischen Zielsetzungen verankert waren. Das Zielnetz („Zielnetz 2025+“¹⁴) gab den Pfad für die langfristige Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes vor und beinhaltete allgemeine Vorgaben sowie konkrete Projekte und Vorschläge zur Priorisierung dieser Projekte auf Grundlage von Kosten-Wirksamkeits-Analysen und Verkehrsprognosen.

Die Rahmenpläne dienten der schrittweisen Umsetzung des Zielnetzes. Sie waren in zwei Bereiche unterteilt, Investitionen und Instandhaltung:

- Die Investitionen gliederten sich länderweise in die einzelnen Neu- und Ausbauprojekte sowie österreichweite Projekte bzw. Programme (z.B. technische Neuerungen der Zugbeeinflussung und Betriebsfernsteuerzentralen).
- Die Instandhaltung war in die Positionen Instandsetzung, Inspektion/Wartung und Entstörung aufgeteilt.

(2) Für die Aufnahme eines Projekts in den Rahmenplan gab es Abstimmungsprozesse zwischen dem Klimaschutzministerium, der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH, welche die Sinnhaftigkeit, Kosteneffizienz und Übereinstimmung der Projekte mit übergeordneten Zielen zum Zweck hatten. Auf Grundlage einer Vereinbarung¹⁵ vom Juli 2020 zwischen Klimaschutzministerium, ÖBB-Infrastruktur AG und SCHIG mbH erfolgte eine Abstimmung in folgenden Beratungsgremien:

- Arbeitsplattform Infrastruktrentwicklungen und Strategien¹⁶ sowie
- Rat für Infrastruktrentwicklungen¹⁷.

¹⁴ Das Zielnetz war die langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes in Österreich im Sinne einer verkehrspolitischen Leitlinie zur Erreichung der mobilitäts- und klimapolitischen Ziele. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung galt das Zielnetz 2025+, für die Folgeperiode lag ab März 2024 ein Fachentwurf für das Zielnetz 2040 vor.

¹⁵ Vereinbarung über die Einrichtung gemeinsamer Beratungsgremien zur Infrastruktrentwicklung (Version 2020)

¹⁶ Beratungsgremium zur Diskussion und zum Informationsaustausch während der Entwicklungsarbeit von Strategien und Vorhaben. Hauptaugenmerk waren Vorhaben, die eine Neuaufnahme in den Rahmenplan oder maßgebliche Erweiterungen von bereits enthaltenen Vorhaben bewirken konnten.

¹⁷ Beratungsgremium hinsichtlich übergeordneter Strategien und Vorhaben von größerer Bedeutung; der Rat konnte Empfehlungen für die Aufnahme bzw. Streichung von Vorhaben aus dem Rahmenplan aussprechen.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

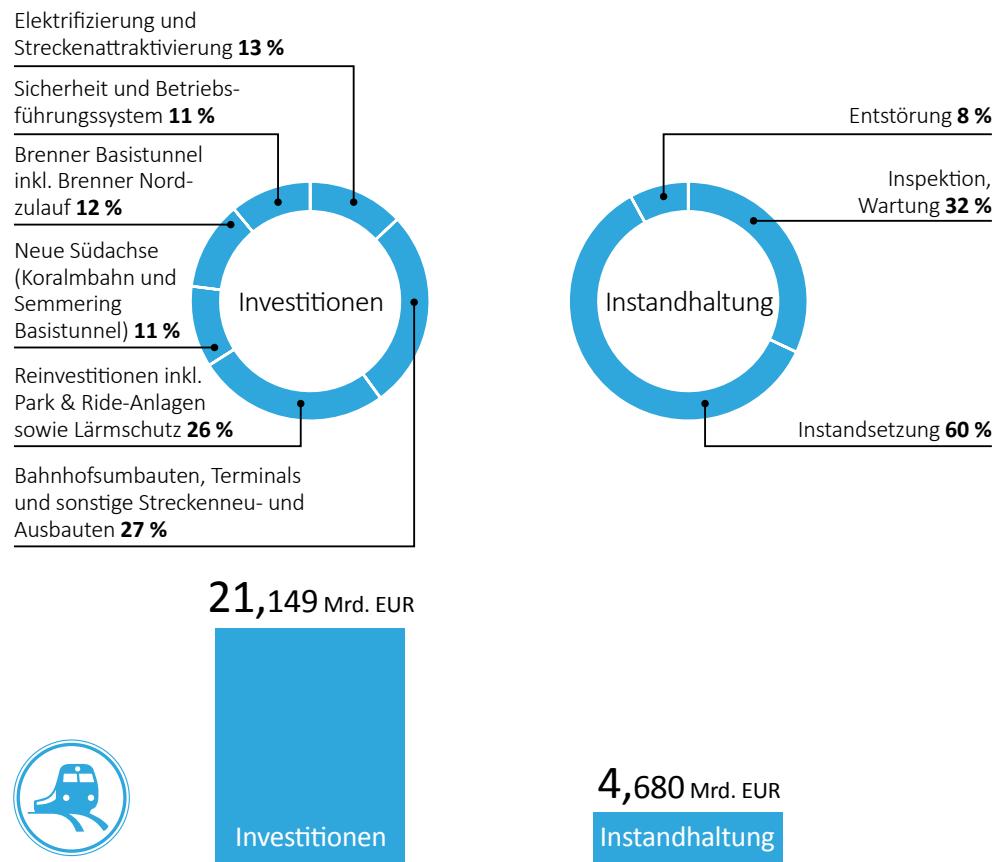
Die Empfehlungen dieser Gremien entfalteten keine bindende rechtliche Wirkung für die Organe der ÖBB-Infrastruktur AG. Sie trugen jedoch dazu bei, dass die im Rahmenplan enthaltenen Vorhaben im Einklang mit den strategischen Zielen des übergeordneten Zielnetzes standen.

Das Finanzministerium hatte mehrfach das Klimaschutzministerium um eine Teilnahmemöglichkeit an den beiden Beratungsgremien ersucht, um möglichst frühzeitig über Veränderungen und geplante Neuaufnahmen von Projekten in den Rahmenplan informiert zu sein. Beginnend mit der Vorbereitung des Rahmenplans 2022 bis 2027 nahmen Vertreterinnen bzw. Vertreter des Finanzministeriums als Gäste an den Beratungen des Rates für Infrastrukturentwicklungen teil. Zur Zeit der Geburgsüberprüfung war keine Teilnahme des Finanzministeriums an den Beratungen der Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien vorgesehen. Die Empfehlungen der Beratungsgremien flossen in die Erstellung der Rahmenpläne und der Regierungsvorlagen der korrespondierenden Vorbelastungsgesetze ein. Beschluss und Kundmachung der Vorbelastungsgesetze erfolgten im überprüften Zeitraum zeitnah zum Beschluss im Ministerrat¹⁸ (Abbildung 4 in [TZ 5](#)).

¹⁸ Damit wird das Klimaschutzministerium ermächtigt, Vorbelastungen für die in den Zuschussverträgen angeführten Annuitäten und andere Verpflichtungen einzugehen. Ohne diese gesetzliche Ermächtigung kann ein Zuschussvertrag nicht abgeschlossen werden.

Der zur Zeit der Geburungsüberprüfung letztgültige Rahmenplan für 2024 bis 2029 sah Investitionen von 21,149 Mrd. EUR sowie Instandhaltungsmaßnahmen in der Größenordnung von 4,680 Mrd. EUR vor:

Abbildung 3: Wesentliche Inhalte und Maßnahmen des Rahmenplans 2024 bis 2029



Quellen: BMK; ÖBB-Infrastruktur AG; Darstellung: RH

(3) Die Rahmenpläne und die Vorbelastungsgesetze flossen in die Mittelfristplanung der Geschäftspläne¹⁹ der ÖBB-Infrastruktur AG ein und bildeten die Grundlage für die Zuschussverträge, die der Bund (das Klimaschutzministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium) und die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 1 sowie Abs. 2 Bundesbahngesetz abzuschließen hatten.

- 4.2 Der RH beurteilte das grundsätzliche Verfahren zur Erarbeitung der Rahmenpläne als zweckmäßig. Mit den vom Klimaschutzministerium, der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH eingerichteten Beratungsgremien – Arbeitsplattform Infrastruktur

¹⁹ Der Geschäftsplan bildete das zur Verfügung stehende Budget sowie den Mittelfristplan der ÖBB-Infrastruktur AG für die kommenden sechs Jahre ab und wies eine sechsjährige rollierende Periodenplanung auf. Er enthielt die Aufwendungen für das Bestandsnetz, für den Betrieb des Bestandsnetzes und für die Erweiterungsinvestitionen, weiters die Zuschüsse des Bundes, die Erträge aus dem Wegeentgelt und aus sonstigen Entgelten.



turentwicklungen und Strategien sowie Rat für Infrastrukturentwicklungen – erfolgte eine fachlich fundierte Analyse der geplanten Vorhaben und ihrer Übereinstimmung mit dem übergeordneten Zielnetz. Beginnend mit der Vorbereitung des Rahmenplans 2022 bis 2027 nahmen Vertreterinnen bzw. Vertreter des Finanzministeriums als Gäste an den Beratungen des Rates für Infrastrukturentwicklungen teil, nicht jedoch an der Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien.

Der RH empfahl dem nunmehr zuständigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH, das Finanzministerium auch zu den Beratungen der Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien einzuladen, um dessen Expertise zur Finanzierbarkeit von Projektänderungen und Projektneuaufnahmen in die Entwürfe der Rahmenpläne zu nutzen und damit auf ein möglichst frühzeitiges Einvernehmen hinzuwirken.

- 4.3 Das vormals zuständige Klimaschutzministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien der ÖBB-Infrastruktur AG zur fachlichen Diskussion und Prüfung bei der Erarbeitung von Strategien und Vorhaben diene. In diesem Gremium finde ein detaillierter inhaltlicher Diskurs zwischen den Expertinnen und Experten der ÖBB-Infrastruktur AG, der SCHIG mbH und dem Klimaschutzministerium statt. Es würden stets einzelne Vorhaben oder Strategien behandelt; eine Einordnung in einen gesamtheitlichen Finanzierungsrahmen (Finanzierbarkeit im Rahmenplan) finde nicht statt. Sehr wohl werde jedoch die Kostenkomponente auf Projektebene mitbetrachtet und die Frage beantwortet, ob die Wirkungen eines Vorhabens in einem sinnvollen Verhältnis zu seinen Kosten stünden. Dazu seien detailliertes Wissen und Erfahrungen über Kosten- und Nutzenabschätzungen erforderlich, weniger über die Finanzierbarkeit von Einzelprojekten. Diese Fragestellung sei nicht Gegenstand der Arbeitsplattform. Eine Beziehung des Finanzministeriums erachte das Klimaschutzministerium daher als nicht sinnvoll.

Demgegenüber diene der Rat für Infrastrukturentwicklungen u.a. der fachlichen Diskussion und Vorbereitung im Vorfeld der Erstellung des Rahmenplans der ÖBB-Infrastruktur AG zur Aufnahme, Streichung und Priorisierung von Strategien und Vorhaben der Infrastrukturentwicklung. Da sei es ein eindeutiger Mehrwert, die Expertise des Finanzministeriums zur Finanzierbarkeit von Projektänderungen und Projektneuaufnahmen einzubinden. Deshalb nehme das Finanzministerium seit einiger Zeit auch eine beobachtende Rolle im Rahmen des Rates für Infrastrukturentwicklungen wahr. Die Rolle sei deswegen beobachtend, damit Entscheidungen im Rat für Infrastrukturentwicklungen nicht die Einvernehmensherstellung zum Rahmenplan mit dem Finanzministerium vorwegnehmen.



- 4.4 Der RH entgegnete, dass der Entwurf des Rahmenplans stets die Summe aller als zweckmäßig erachteten Einzelprojekte repräsentierte. Zudem wird in der Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien – wie das Klimaschutzministerium selbst anführte – die Kostenkomponente auf Projektebene mitbetrachtet und die Frage beantwortet, ob die Wirkungen eines Vorhabens in einem sinnvollen Verhältnis zu seinen Kosten stehen. Daher hielt der RH an seiner Empfehlung fest. Aus Sicht des RH könnte eine Teilnahme des Finanzministeriums an den Beratungen der Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien den Prozess der Einvernehmensherstellung beschleunigen.

Verfahrensablauf

- 5.1 (1) Laut den Feststellungen des Vorberichts (TZ 4) wurden nicht jedes Jahr Rahmenpläne bzw. Zuschussverträge abgeschlossen, die Zuschussverträge für den Zeitraum 2018 bis 2023 wurden erst im März 2020 unterfertigt. Der RH hatte daher dem Klimaschutzministerium und dem Finanzministerium empfohlen, künftig – wie gesetzlich vorgesehen – jährlich rollierende Rahmenpläne zu erstellen und darauf aufbauend die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz mit der ÖBB-Infrastruktur AG abzuschließen. Dabei wäre dem festgelegten Abstimmungsprozess zu folgen.

Weiters hatte er empfohlen (TZ 5), die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen zu beheben, soweit sie im Einflussbereich des Klimaschutzministeriums und des Finanzministeriums liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium mitgeteilt, dass der Ministerrat den Rahmenplan für die Periode 2022 bis 2027 am 3. November 2021 beschlossen habe. Am 26. Jänner 2022 habe das Klimaschutzministerium die Entwürfe für die korrespondierenden Zuschussverträge an das Finanzministerium übermittelt. Beide Ministerien seien bemüht, einen rechtzeitigen Abschluss der Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich herbeizuführen.



(3) Der RH stellte nunmehr Folgendes fest:

(a) Seit dem Vorbericht wurden, bis auf das Jahr 2019, jedes Jahr Rahmenpläne mit einem sechsjährigen Vorschauzeitraum sowie entsprechende Vorbelastungsgesetze als Grundlage für die Zuschussverträge beschlossen:

Tabelle 1: Unterfertigung Rahmenpläne und Zuschussverträge

Rahmenplan-periode	Beschluss Rahmenplan im Ministerrat	Unterfertigung Zuschussverträge
2020 bis 2025	keine politische Einigung erzielt	
2021 bis 2026	14. Oktober 2020	kein Einvernehmen zwischen BMK und BMF
2022 bis 2027	3. November 2021	16. Dezember 2022
2023 bis 2028	21. Oktober 2022	kein Einvernehmen zwischen BMK und BMF
2024 bis 2029	17. Oktober 2023	Einvernehmensherstellung zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Laufen (Stand September 2024)

Quellen: BMF; BMK

Mitte Oktober 2020 beschloss der Ministerrat den Rahmenplan für die Periode 2021 bis 2026. Jedoch konnte kein Einvernehmen zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium zu den korrespondierenden Zuschussverträgen erzielt werden.

Die Unterfertigung der Zuschussverträge für die Periode 2022 bis 2027 durch das Klimaschutzministerium für den Bund und die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgte nach der Einvernehmensherstellung zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium Mitte Dezember 2022 und somit mehr als ein Jahr nach Beschluss des zugrunde liegenden Rahmenplans im Ministerrat. Die Zuschussverträge entfalteten rückwirkend ab Jänner 2022 ihre Wirkung.

Für die Perioden 2023 bis 2028 sowie 2024 bis 2029 lagen Rahmenpläne und Vorbelastungsgesetze vor, jedoch konnten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium zu den korrespondierenden Zuschussverträgen bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung (September 2024) kein Einvernehmen erzielen.

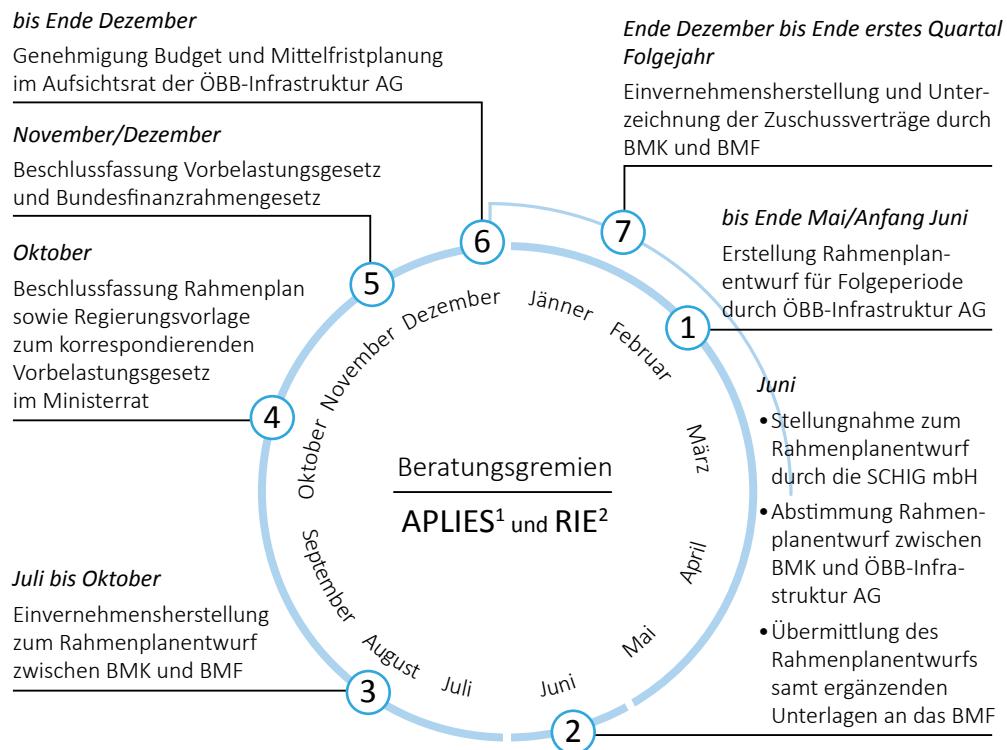
(b) Im überprüften Zeitraum kam es zu Verzögerungen aufgrund von Unstimmigkeiten zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium im Rahmen der Einvernehmensherstellung zu den Zuschussverträgen. Offene Fragen bestanden über

- die zu liefernden Unterlagen sowie
- den Zeitpunkt der Übermittlung der Unterlagen.

Aus Sicht des Finanzministeriums seien einzelne Unterlagen verspätet übermittelt worden (insbesondere Geschäftsplan und Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG), teilweise hätten die im Wege des Klimaschutzministeriums eingereichten Unterlagen unzureichende Erläuterungen enthalten, sodass die Berechnungen der ÖBB-Infrastruktur AG nicht hätten nachvollzogen werden können.

Laut Finanzministerium sei aufgrund der Rahmenbedingungen ein Abschluss der Zuschussverträge vor dem Beginn der Umsetzungsperiode nicht möglich, weil der Geschäftsplan und die Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG als wesentliche Grundlage der Zuschussberechnung jeweils erst in der Dezembersitzung vom Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG beschlossen würden und es nach der Einvernehmensherstellung einer öffentlichen Konsultation der Verträge bedürfe. Ein Abschluss der Zuschussverträge könnte jedoch im Laufe des ersten Quartals des ersten Vertragsjahres des Rahmenplans erfolgen. Daraus ergab sich der in Abbildung 4 dargestellte jährliche Ablauf für den Abstimmungsprozess zu Rahmenplan und Zuschussverträgen:

Abbildung 4: Abstimmungsprozess Rahmenplan und Zuschussverträge



BMF = Bundesministerium für Finanzen

BMK = Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

SCHIG mbH = Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

¹ Arbeitsplattform Infrastrukturentwicklungen und Strategien (Vorsitz SCHIG mbH)

² Rat für Infrastrukturentwicklungen (Vorsitz BMK)

Quellen: BMK; BMF; Darstellung: RH



Die Bearbeitung der Rückfragen des Finanzministeriums durch das Klimaschutzministerium verursachte laut Klimaschutzministerium zeitaufwändige Plausibilisierungsschritte. Diese stünden einer zeitnahen Unterzeichnung der Zuschussverträge entgegen. Für die ÖBB-Infrastruktur AG bedeutete dies etwa, dass die Umsetzung neuer Rahmenplanprojekte erschwert wurde und die Zuschusshöhen nicht der aktuellen Inflation und dem Zinsniveau entsprachen.

- 5.2 Das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium setzten die Empfehlung zur Erstellung jährlich rollierender Rahmenpläne und zum Abschluss der Zuschussverträge teilweise um. Zwar gelang es jedes Jahr seit der Vorprüfung – abgesehen von 2019 –, Rahmenpläne mit einem sechsjährigen Vorschauzeitraum sowie entsprechende Vorbelastungsgesetze als Grundlage für die Zuschussverträge zu beschließen. Jedoch wurden Zuschussverträge lediglich für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 unterzeichnet. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung lagen weder für die Rahmenplanperiode 2023 bis 2028 noch für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 unterzeichnete Zuschussverträge vor.

Die Empfehlung, die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen zu beheben und die Zuschussverträge rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen, setzten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium nicht um. Nach wie vor zeigten sich Unstimmigkeiten zu den im Rahmen der Einvernehmensherstellung vorgelegten Unterlagen, die einer zeitnahen Unterzeichnung der Zuschussverträge entgegenstanden.

Der RH bekräftigte seine Empfehlung an das nunmehrige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und das Finanzministerium, die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen zu beheben, soweit sie in ihrem Einflussbereich liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen.

Darüber hinaus empfahl er dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und dem Finanzministerium, ergänzend zum zeitlich abgestimmten Ablaufprozess festzulegen, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt für eine erfolgreiche Einvernehmensherstellung vorzulegen sind, um – wie in § 42 Bundesbahngesetz normiert – einen jährlichen Abschluss der Zuschussverträge zu gewährleisten.

- 5.3 (1) Das vormalige Klimaschutzministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es die Empfehlung zur rechtzeitigen Unterfertigung der Zuschussverträge – vor ihrem Geltungszeitraum – ausdrücklich begrüße.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Es verwies auf seine Bestrebungen zur Unterzeichnung der Zuschussverträge für die Perioden 2023 bis 2028 und 2024 bis 2029:

- Die Einvernehmensherstellung zu den Zuschussverträgen 2023 bis 2028 sei am 23. März 2023 gestartet worden. Mit 7. November 2023 sei die letzte Detailfrage mit der zuständigen Fachabteilung im Finanzministerium geklärt worden. Seitdem warte das Klimaschutzministerium auf die Zustimmung des Finanzministeriums zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2023 bis 2028.
- Die Einvernehmensherstellung zu den Zuschussverträgen 2024 bis 2029 sei am 6. Februar 2024 gestartet worden. Im Anschluss an eine Besprechung auf Sektionsleiterebene am 15. Mai 2024 sowie für eine am selben Tag vom Finanzministerium abgegebene schriftliche Stellungnahme sei am 24. Mai 2024 eine ausführliche Antwort des Klimaschutzministeriums an das Finanzministerium ergangen. Das Klimaschutzministerium habe am 31. Juli 2024 eine schriftliche Urgenz an das Finanzministerium gerichtet. Die auf Initiative des Klimaschutzministeriums vereinbarten Gesprächstermine auf Sektionsleiterebene am 21. sowie am 27. November 2024 hätten zu keiner inhaltlichen Einigung geführt.

Das Klimaschutzministerium sei konsequent bemüht, zeitnah alle entscheidungsrelevanten und verfügbaren Informationen dem Finanzministerium zu übermitteln. Es stehe daher selbstverständlich auch einer ausdrücklichen Festlegung dieser Unterlagen und ihrer Übermittlungszeitpunkte positiv gegenüber.

(2) Laut Stellungnahme des Finanzministeriums setze es sich für einen raschen jährlichen Abschluss der Zuschussverträge ein und begrüße die Empfehlungen des RH. In den vergangenen Jahren habe das Finanzministerium zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung des Prozesses, insbesondere zu seiner zeitgerechten Einbindung, erarbeitet. Weiters seien in Abstimmung mit dem Klimaschutzministerium strukturierte Unterlagen definiert worden, die eine rasch nachvollziehbare und transparente Herleitung des Zuschussbedarfs auf Basis des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglichen sollten. Die Umsetzung dieser Vorschläge hänge von der Bereitschaft des Klimaschutzministeriums ab, diese Unterlagen jährlich zeitgerecht und gemäß der vereinbarten Struktur vorzulegen.

(3) Die ÖBB-Infrastruktur AG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sie die Empfehlungen des RH begrüße. Darüber hinaus regte sie an, die Zuschussverträge mit einem Mechanismus zu versehen, der sicherstelle, dass eine ausreichende Finanzierung auch bei nicht zeitgerechtem Zustandekommen eines Zuschussvertrags gewährleistet ist. Die ÖBB-Infrastruktur AG stehe jederzeit für Abstimmungen zur Verfügung, um den Prozess der Einvernehmensherstellung zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium zu verbessern und zu beschleunigen.



- 5.4 Der RH entgegnete den überprüften Ministerien und der ÖBB-Infrastruktur AG, dass er in den Stellungnahmen einen Konsens in der gemeinsamen Zielsetzung erblickte, die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen. Ebenso zeigten sich alle drei Akteure – im Sinne der Empfehlung des RH – aufgeschlossen, ergänzend zum zeitlich abgestimmten Ablaufprozess festzulegen, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt für eine erfolgreiche Einvernehmensherstellung vorzulegen sind. Ungeachtet dessen konnte bislang für die Rahmenplanperioden 2023 bis 2028 und 2024 bis 2029 kein Einvernehmen zwischen dem vormaligen Klimaschutzministerium und dem Finanzministerium hergestellt werden; folglich unterblieb die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz.

Der RH wies darauf hin, dass in § 42 Abs. 3 Bundesbahngesetz der jährlich rollierende Abschluss von Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 leg. cit. als Mechanismus vorgesehen war, um die erforderliche Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG sicherzustellen. Im Sinne der Ordnungsmäßigkeit und Zweckmäßigkeit bekräftigte der RH daher seine Empfehlung an das nunmehrige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und das Finanzministerium, die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen zu beheben, damit die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – unterfertigt werden können.

Berücksichtigung von Einsparmöglichkeiten

- 6.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 13) festgestellt, dass die in den Geschäftsplänen der ÖBB-Infrastruktur AG ausgewiesenen Einsparmöglichkeiten keine volle Berücksichtigung in den Zuschussverträgen fanden. Im Einvernehmen mit dem Finanzministerium kürzte das Klimaschutzministerium bei der Vertragserrichtung die Zuschüsse nicht im vollen Ausmaß der Einsparmöglichkeiten.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium in den künftigen Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz die in den Geschäftsplänen durch die ÖBB-Infrastruktur AG jährlich kalkulierten Einsparungen einschließlich einer angemessenen Reserve zu berücksichtigen und die Höhe der Zuschüsse entsprechend zu kürzen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Klimaschutzministerium mitgeteilt, dass im Zusammenhang mit dem aktuellen Bundesfinanzrahmengesetz – in Abstimmung mit dem Finanzministerium – bereits ein Rückzahlungsplan festgelegt worden sei, der neben der bestehenden Forderung aus der Abrechnung der § 42-Zuschüsse auch die laufenden Einsparungen im Zeitraum ab 2021 umfasse.



(3) (a) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Finanzministerium die in der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG für die Jahre 2022 bis 2027 enthaltenen Reservepositionen kritisch hinterfragte. Im Zuge der Einvernehmensherstellung kürzten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium diese²⁰ und vereinbarten darüber hinaus jährliche Rückzahlungen. In den Jahren 2022 und 2023 tätigte die ÖBB-Infrastruktur AG eine sogenannte „Rückzahlung laufende Performance“ in Höhe von 170 Mio. EUR jeweils am Ende des Jahres. Damit wurde ein Teil der Reserven einzahlsseitig wieder an den Bundeshaushalt rückgeführt. Für die Jahre 2024 und 2025 war jeweils eine „Rückzahlung laufende Performance“ in Höhe von 190 Mio. EUR vorgesehen (siehe TZ 11).

Im Zuge der Verhandlungen zum Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 kamen das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium überein, die Reserveposition zur Gänze zu streichen und in den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 nicht mehr zu berücksichtigen.

(b) Die Verhandlungen zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium zur Einvernehmensherstellung über die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 verzögerten sich, weil die im Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 vorgesehenen Zuschusswerte den Zuschussbedarf laut Mittelfristplan der ÖBB-Infrastruktur AG für die Jahre 2024 bis 2029 nicht abdeckten. Die Zuschusswerte laut Bundesfinanzrahmengesetz waren vereinbart worden, bevor der Mittelfristplan der ÖBB-Infrastruktur AG finalisiert worden war. Das Klimaschutzministerium ging von einer Unterdeckung im Umfang von 258,60 Mio. EUR für den Zeitraum 2024 bis 2029 aus. Es begründete dies mit dem inflationsbedingten Anstieg des Personal- und Sachaufwands und der geänderten Erlössituation aufgrund der Entwicklungen am Immobilien- und Strompreismarkt sowie der Reduktion des Entgelts für Verschub.

6.2 Das Klimaschutzministerium setzte die Empfehlung im Einvernehmen mit dem Finanzministerium teilweise um: Die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 setzten die in der Mittelfristplanung ausgewiesenen Einsparmöglichkeiten um und enthielten daneben eine Reserveposition. Für Letztere erfolgten jährlich Rückzahlungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

Der RH wies jedoch darauf hin, dass sich der Abschluss von neuen Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 aufgrund des fehlenden Einvernehmens zwischen Klimaschutzministerium und Finanzministerium verzögerte: Nach der Finalisierung des Mittelfristplans der ÖBB-Infrastruktur AG zeigte sich, dass die im Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 vorgesehenen Zuschusswerte

²⁰ Die Kürzungen betragen im Zeitraum 2022 bis 2025 jeweils zwischen rd. 0,2 Mrd. EUR und rd. 0,3 Mrd. EUR jährlich.



nicht ausreichten, um den in der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG für diesen Zeitraum ermittelten Zuschussbedarf abzudecken.

Der RH empfahl dem nunmehrigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, die Höhe der Zuschüsse so festzulegen, dass die finanzielle Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet ist, und darüber das Einvernehmen mit dem Finanzministerium herzustellen.

6.3 (1) Das vormalige Klimaschutzministerium hielt in seiner Stellungnahme fest, dass es selbstverständlich bestrebt sei, die Höhe der Zuschüsse so festzulegen, dass die finanzielle Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet sei. Es wies auf die unterschiedlichen Entscheidungstermine für die Festlegungen zum Bundesbudget und die ÖBB-Mittelfristplanung hin, die angesichts zunehmend volatiler wirtschaftlicher Entwicklungen zu zwischenzeitlichen Abweichungen führen könnten. Aus Sicht des Klimaschutzministeriums sei es sinnvoll und sachgerecht, für derartige Ausnahmesituationen eine gewisse Budgetvorsorge vorzusehen.

(2) Das Finanzministerium betonte in seiner Stellungnahme, dass im Rahmen der Budgetverhandlungen im September 2023 die gesamten Budgetforderungen des Klimaschutzministeriums, unter Einbindung der ÖBB-Infrastruktur AG, aufgenommen worden seien. Die im Bundesfinanzrahmengesetz berücksichtigten Zuschusswerte würden volumnäßig die von der ÖBB-Infrastruktur AG angeführten Mehrbedarfe aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Teuerung, Gehalts-, Zins-, Investitionssteigerungen) berücksichtigen. Zusätzlich seien (Zins-)Reserven eingeplant worden. Dennoch habe die ÖBB-Infrastruktur AG im Dezember 2023 dem Aufsichtsrat einen Geschäftsplan vorgelegt, der einen zusätzlichen Zuschussbedarf in der Höhe von insgesamt 258,60 Mio. EUR für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 vorgesehen habe. Die Zuschusswerte gemäß der Einigung für das Bundesfinanzrahmengesetz würden allerdings die Obergrenzen des Vorbelastungsgesetzes bilden und seien somit für die Geschäftsplanung der ÖBB-Infrastruktur AG bindend. Um die rechtlich vorgesehene Kohärenz des Geschäftsplans mit der Einigung für das Bundesfinanzrahmengesetz bzw. der gesetzlichen Obergrenze zu gewährleisten, solle zukünftig der Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur AG – als integraler Bestandteil der Zuschussverträge – mit dem Finanzministerium vor Beschlussfassung im Aufsichtsrat abgestimmt werden. Dadurch könnte aus Sicht des Finanzministeriums das Einvernehmen zu den Zuschussverträgen bereits vor Inkrafttreten der Verträge hergestellt werden.

6.4 (1) Der RH entgegnete den überprüften Ministerien, dass zwischen den Festlegungen zum Bundesbudget und der Vorlage des Geschäftsplans bzw. der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG für die Folgeperioden naturgemäß unerwartete Ereignisse und Umfeld-Entwicklungen eintreten können. Allerdings muss das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Kenntnis nehmen,



dass das Finanzministerium angesichts knapper Budgets die bestmögliche Planbarkeit des Budgets anstrebt und im Sinne der Budgetdisziplin an den gesetzlich festgelegten Ausgabenobergrenzen festhält.

(2) Der RH gab gegenüber dem Finanzministerium zu bedenken, dass für die Beschlussfassung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG die aktienrechtlichen Vorgaben und die Satzung der ÖBB-Infrastruktur AG zu beachten waren; diese sahen keine Abstimmung des Geschäftsplans der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem Finanzministerium vor.

Investitionsplanung

7.1

(1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 6) bemängelt, dass die Rahmenpläne regelmäßig während ihrer Laufzeit eine deutliche Steigerung des Investitionsvolumens vorsahen, die aber nicht vollständig umgesetzt wurde. Er hatte die geplanten Anstiege des Investitionsvolumens um 20 % und mehr innerhalb von ein bis zwei Jahren als nur schwer realisierbar erachtet. Damit legte das Klimaschutzministerium den Zuschussverträgen mit der ÖBB-Infrastruktur AG regelmäßig überhöhte Mittelerfordernisse zugrunde.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, die ÖBB-Infrastruktur AG zu einer realistischeren Investitionsplanung zu veranlassen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Klimaschutzministerium mitgeteilt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die Planungs- bzw. Umsetzungsstabilität im Bereich der Rahmenplan-Investitionen verbessert habe; der seit 2018 angepasste Projektplanungsprozess habe zu einer gesteigerten Treffsicherheit der Investitionsplanung geführt. Im Jahr 2020 habe die Abweichung der Planwerte gemäß Rahmenplan von den Ist-Werten exklusive Brenner Basistunnel 1,9 %²¹ betragen, inklusive Brenner Basistunnel rd. 10 %²²; diese Abweichung sei durch Verzögerungen in der Bauabwicklung entstanden. Im Jahr 2021 seien die Ist-Investitionen exklusive Brenner Basistunnel 2,1 % über dem Planwert laut Rahmenplan 2021 bis 2026 gelegen, inklusive Brenner Basistunnel habe die Abweichung infolge der Ausnahmesituation 6,3 %²³ betragen.

Aus Sicht des Klimaschutzministeriums sei die Treffsicherheit der Planung für das Rahmenplanportfolio exklusive Brenner Basistunnel als maßgebliche Messlatte für die Planungsgenauigkeit heranzuziehen, weil nur die Umsetzung dieser Projekte

²¹ Die tatsächlichen Investitionen lagen 1,9 % über dem Planwert.

²² Die tatsächlichen Investitionen lagen 10 % unter dem Planwert.

²³ Die tatsächlichen Investitionen lagen 6,3 % unter dem Planwert.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

unmittelbar in den Einflussbereich der ÖBB-Infrastruktur AG falle. Die Bauumsetzung des Brenner Basistunnels werde hingegen von der BBT SE²⁴ gesteuert.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass beginnend mit der Rahmenplanperiode 2021 bis 2026 die Steigerung des Investitionsvolumens während der Laufzeit der Rahmenpläne im Vergleich zu den vorherigen Rahmenplänen deutlich abgeflacht war und dass die Rahmenpläne neben Steigerungen auch Degressionen vorsahen. Die jährliche Veränderung des Investitionsvolumens betrug durchschnittlich 4 %.

Die in den Rahmenplänen vorgesehenen Beträge für die jährlichen Investitionen und die tatsächlichen Investitionsvolumen entwickelten sich im Zeitraum 2019 bis 2024 wie in Tabelle 2 dargestellt:

Tabelle 2: Jährliche Investitionen Rahmenpläne und Zuschussverträge (Plan und Ist)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Plan-Investitionen gemäß Rahmenplänen	in Mrd. EUR					
Rahmenplan 2018 bis 2023	1,967 ¹	2,436 ¹	2,557 ¹	2,536	2,502	
Rahmenplan 2021 bis 2026			2,536	2,750	2,916	3,002
Rahmenplan 2022 bis 2027				2,862 ¹	3,036 ¹	2,991 ¹
Rahmenplan 2023 bis 2028					3,222	3,173
Rahmenplan 2024 bis 2029						3,336
Ist-Investitionen gesamt	1,978	2,185	2,376	2,766	2,991	–
Abweichungen zu den Plan-Investitionen	in %					
– laut zuletzt beschlossenem Rahmenplan	0,6	-10,3	-6,3	-3,4	-7,2	–
– laut zuletzt beschlossenem Zuschussvertrag	0,6	-10,3	-7,1	-3,4	-1,5	–

¹ Dieser Rahmenplanwert floss in den zum Zeitpunkt der Abwicklung gültigen Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ein.

Quellen: Klimaschutzministerium; ÖBB-Infrastruktur AG

In den Jahren 2020 bis 2023 fielen die tatsächlichen Investitionen geringer aus als in den Rahmenplänen vorgesehen, mit einer Abweichung zwischen rd. 3 % und rd. 10 %. Dies war auf die gegenüber der Planung langsamere Umsetzung des Brenner Basistunnels zurückzuführen. Die jährlichen Investitionen ohne Brenner Basistunnel wichen um durchschnittlich 3 %²⁵ von den Planwerten der Rahmenpläne ab. Gründe dafür waren laut ÖBB-Infrastruktur AG die COVID-19-Pandemie, die Teuerung und die geologischen Verhältnisse beim Semmering Basistunnel.

²⁴ Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

²⁵ In den Jahren 2020 bis 2022 lagen sie durchschnittlich 2,9 % über den Planwerten, im Jahr 2023 um 3,7 % darunter.



Da in den Jahren 2023 und 2024 (bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung) die Unterzeichnung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz unterblieben war ([TZ 5](#)), galt für diese Jahre der Zuschussvertrag für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027. Die planmäßige Umsetzung der Rahmenpläne hätte die darin vorgesehenen Mittel überschritten.

Im Zeitraum 2015 bis 2019 hatte die durchschnittliche Abweichung vom Rahmenplan 9 %, die Abweichung vom Zuschussvertrag 15 % betragen.

- 7.2 Das Klimaschutzministerium bzw. die ÖBB-Infrastruktur AG setzten die Empfehlung des RH um: Die geplanten Änderungen des Investitionsvolumens in den Rahmenplänen waren seit der Rahmenplanperiode 2021 bis 2026 gegenüber den Vorperioden abgeflacht und betragen durchschnittlich jährlich 4 %. Ebenso hatte sich die Umsetzungsstabilität verbessert.

Der RH wies darauf hin, dass ohne den Abschluss von Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 die Finanzierung der geplanten Investitionen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht sichergestellt ist.

Der RH empfahl dem nunmehrigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium ehestmöglich auf einen Abschluss der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 hinzuwirken, um die Finanzierung der festgelegten Investitionen sicherzustellen.

Im Übrigen verwies der RH auf seine Empfehlungen in [TZ 5](#), um einen jährlichen Abschluss der Zuschussverträge zu gewährleisten.

- 7.3 (1) Das vormalige Klimaschutzministerium verwies auf seine Stellungnahme zu [TZ 5](#).
- (2) Das Finanzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass es einen ehestmöglichen Abschluss der Zuschussverträge anstrebe. Dazu sei ein Geschäftsplan, der in Kohärenz mit den Zuschussbeträgen gemäß Bundesfinanzrahmengesetz bzw. Vorbelastungsgesetz stehe, vorzulegen (siehe [TZ 6](#)). Die Anregung des Finanzministeriums, die Finanzprokuratur mit der Erarbeitung einer rechtskonformen Lösung zu beauftragen, habe das Klimaschutzministerium abgelehnt.
- (3) Die ÖBB-Infrastruktur AG begrüßte in ihrer Stellungnahme die Empfehlung des RH. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit sowie auf Basis der aktuellen Geschäftsplanung bzw. den zugrunde liegenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Energiemarkt, Immobilienmarkt) sei es zweckmäßiger, die Zuschussverträge 2025 bis 2030 auf Basis der aktuellen Geschäftsplanung 2025 bis 2030 ehestmöglich zu unterfertigen.



Anreize zur Kostensenkung

8.1 (1) Laut den Feststellungen des Vorberichts (TZ 8) hatten die Zuschussverträge als Effizienzzielvorgaben für die Produktivität die Zielwerte für die Kennzahl „Mitarbeiter Produktivbedarf je 100.000 Zugkilometer“ enthalten. Die ÖBB-Infrastruktur AG erreichte diese Produktivitätsziele regelmäßig nicht; Sanktionen waren nicht vorgesehen. Der RH hatte daher bemängelt, dass ein Anreizsystem zur Kostensenkung fehlte.

Er hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, zu prüfen, in welcher Form wirksame Anreize zur Senkung der Kosten und des Entgelts für die Fahrwegbereitstellung in die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz aufgenommen werden könnten.

(2) Laut Mitteilung des Klimaschutzministeriums im Nachfrageverfahren sähen die Entwürfe der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 – ergänzend zu den bisherigen Kennzahlen – drei zusätzliche Kennzahlen zur Messung der betrieblichen Effizienz in der ÖBB-Infrastruktur AG vor:

- „Effizienz Zugsteuerung“ – als Indikator für Rationalisierungsfortschritte in der Betriebsführung; Berechnungsgrundlage waren die Kosten der Zugsteuerung bezogen auf einen gefahrenen Zugkilometer,
- „Effizienz Bereitstellung Fahrweg (Strecke)“ – als Indikator für die Instandhaltung; Berechnungsgrundlage waren die Kosten der Bereitstellung des Fahrweges bezogen auf einen Streckengleis-Kilometer, sowie
- den Kostensatz „Direct Costs“ – Berechnungsgrundlage waren die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten gemäß § 67 Abs. 1 Eisenbahngesetz bezogen auf einen geplanten Zugkilometer.

Nach einer ersten Probephase sei beabsichtigt, diese Kennzahlen erstmalig in den Zuschussverträgen für die Periode 2023 bis 2028 zu pönalisieren.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG in einer Erprobungsphase (beginnend mit den Zuschussverträgen 2022 bis 2027) zusätzlich folgende neuen Kennzahlen anwandten:

- „Effizienz Zugsteuerung“,
- „Effizienz Bereitstellung Fahrweg (Strecke)“ und
- den Kostensatz „Direct Costs“.

In der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 definierten sie diese Effizienzkennzahlen. Zielvorgaben gab es nicht.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

Da in den Jahren 2023 und 2024 (bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung) keine neuen Zuschussverträge abgeschlossen wurden (TZ 5), unterblieb die geplante verbindliche Aufnahme von Zielwerten in die Zuschussverträge.

Für die Effizienzkennzahl „Mitarbeiter Produktivbedarf“ sahen die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 einen neuen Zielpfad vor.

Die SCHIG mbH überwachte die Effizienzkennzahlen. Sie zeigten im überprüften Zeitraum folgende Entwicklung:

Tabelle 3: Effizienzkennzahlen

	2019	2020	2021	2022	2023 ¹	2024	Veränderung 2019 bis 2023
Mitarbeiter Produktivbedarf	Anzahl Vollzeitäquivalente je 100.000 Zugkilometer						in %
Zielwert gemäß Zuschussvertrag 2018 bis 2023	10,6	10,4	10,2	10,0	9,9	–	-6,6
Zielwert gemäß Zuschussvertrag 2022 bis 2027	–	–	–	10,1	9,7	9,3	
Ist-Wert	10,8	11,5	10,8	10,2	10,1	– ²	-6,5
Effizienz Zugsteuerung	Kosten (in EUR) der Zugsteuerung bezogen auf 1 gefahrenen Zugkilometer						
Ist-Wert	3,1	3,4	3,2	3,1	3,3	– ²	6,5
Effizienz Bereitstellung Fahrweg	Kosten (in 1.000 EUR) der Bereitstellung des Fahrweges bezogen auf 1 km Streckengleis						
Ist-Wert	60,0	60,2	63,4	64,2	74,2	– ²	23,7
Kostensatz Direct Cost	aufgrund des Zugbetriebs anfallende Kosten in EUR je geplanten Zugkilometer						
Ist-Wert	–	–	–	1,65	1,85	– ²	

¹ vorläufige Meldung der ÖBB-Infrastruktur AG (noch nicht von SCHIG mbH geprüft bzw. plausibilisiert)

Quelle: SCHIG mbH

² Wert zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht verfügbar

Der Zielwert für die Kennzahl „Mitarbeiter Produktivbedarf“ wurde in keinem Jahr erreicht, allerdings war der Mitarbeiterbedarf²⁶ je 100.000 Zugkilometer von 2019 bis 2023 um 6,5 % gesunken. Die ÖBB-Infrastruktur AG erklärte das Nichterreichen der Zielvorgabe mit der pandemiebedingt geringeren Anzahl an gefahrenen Zugkilometern bzw. dem Rückgang an Zugkilometern im Güterverkehr.²⁷ Anpassungen der Personalressourcen aufgrund von Schwankungen in der tatsächlichen Zugbetriebsleistung seien kurzfristig nicht möglich.

²⁶ in Vollzeitäquivalenten

²⁷ Im Jahr 2023 war der Güterverkehr um rd. 10 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.



Der Geschäftsplan sowie die Mittelfristplanung für die Periode 2022 bis 2027 sahen bei der laufenden Umsetzung der Betriebsführungsstrategie und den damit einhergehenden Automatisierungen eine Senkung des Mitarbeiterbedarfs vor. Allerdings kam es bei der Umsetzung von Betriebsfernsteuerzentralen zu Verschiebungen.

Laut Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG lasse sich anhand der drei neuen Effizienzkennzahlen eine Effizienzsteigerung in den Jahren 2020 bis 2023 daran erkennen, dass sich die Kennzahlen weniger stark entwickelt hätten als die Inflation²⁸, obwohl die Anlagenkomplexität zugenommen habe und Instandhaltungen auch während des laufenden Betriebs erfolgt seien.

- 8.2 Das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG setzten die Empfehlung teilweise um. Die Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenperiode 2022 bis 2027 enthielt probeweise drei neue Effizienzkennzahlen. Allerdings fehlten in den Zuschussverträgen Zielwerte.

[Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung an das nunmehrige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, zu prüfen, in welcher Form wirksame Anreize zur Senkung der Kosten und des Entgelts für die Fahrwegbereitstellung in die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz aufgenommen werden könnten.](#)

- 8.3 (1) Laut Stellungnahme des vormaligen Klimaschutzministeriums sollten wirksame Anreize zur Senkung der Kosten durch die Kennzahlen zur Messung der betrieblichen Effizienz in der ÖBB-Infrastruktur AG gesetzt werden. Die Entwicklung der seit den Zuschussverträgen 2022 bis 2027 enthaltenen Kennzahlen zur Messung der betrieblichen Effizienz in der ÖBB-Infrastruktur AG, die sich in einer Erprobungsphase befänden, sei in den vergangenen Jahren insbesondere durch die pandemiebedingten Rückgänge der Zugkilometer im Personen- und Güterverkehr gekennzeichnet. Das Klimaschutzministerium sei bestrebt, die Entwicklung belastbarer Zielwerte für diese Kennzahlen bzw. eine sinnvolle Weiterentwicklung dieser Kennzahlen voranzutreiben.
- (2) Die ÖBB-Infrastruktur AG führte in ihrer Stellungnahme aus, dass in einem nächsten Schritt die zusätzlichen Kennzahlen „Effizienz Zugsteuerung“, „Effizienz Bereitstellung Fahrweg (Strecke)“ sowie der Kostensatz „Direct Cost“ in den Zuschussverträgen 2025 bis 2030 samt Zielwerten auf Basis des Geschäftsplans 2025 bis 2030 berücksichtigt werden könnten.

²⁸ Die Inflationsrate gemäß Inflationsrechner der Bundesanstalt „Statistik Österreich“ lag für den Zeitraum Jänner 2019 bis Dezember 2023 bei 25,8 %.



Dabei solle – wie bei der bestehenden Produktivitätskennzahl „Mitarbeiter Produktivbedarf/Zugkilometer“ – von einer Pönalisierung aus folgenden Gründen Abstand genommen werden:

- Die Entwicklung der Kennzahlen werde maßgeblich durch Faktoren bestimmt, die nicht im Einflussbereich der ÖBB-Infrastruktur AG lägen (z.B. COVID-19-Pandemie, Ukraine-Krieg). Beispielsweise sei die überdurchschnittliche Teuerung der letzten Jahre in dieser Form und Höhe nicht absehbar gewesen oder etwa auch nicht die konjunkturelle Entwicklung mit entsprechenden Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen (speziell im Güterverkehr). Weiters würden auch die jüngsten Unterwetterereignisse unmittelbar auf die Effizienzkennzahlen wirken, sowohl durch höhere Instandhaltungsaufwendungen als auch durch temporäre Absenkung der Verkehrsleistung wegen Streckeneinschränkungen.
- In der Praxis lägen keine jährlichen Zuschussverträge vor und damit erfolge keine jährliche Anpassung der Vertragsinhalte an die jeweils aktuellen Rahmenbedingungen. Der zur Zeit der Stellungnahme gültige Zuschussvertrag der Periode 2022 bis 2027 bzw. der zugrunde liegende Geschäftsplan basiere auf Annahmen (Inflation, Konjunktur etc.) vom Frühjahr/Sommer 2021.

Zudem müsse auch zukünftig – auch wenn Verbesserungen im Prozess der Einvernehmensherstellung erzielt werden könnten – von der Möglichkeit ausgegangen werden, dass einzelne Zuschussverträge nicht zeitgerecht zustande kommen.

- 8.4 Der RH erwiderte dem Ministerium und der ÖBB-Infrastruktur AG, dass Bestimmungen in den Zuschussverträgen fehlten, die Anreize zur Senkung der Kosten und folglich des Entgelts für die Fahrwegbereitstellung durch die ÖBB-Infrastruktur AG setzten. Die Datenerhebung und Soll-Ist-Vergleiche konnten dem Ministerium zwar vermitteln, wie sich die ÖBB-Infrastruktur AG in den betrachteten Bereichen jeweils entwickelte, jedoch fehlte ein Anreizsystem zur Kostensenkung. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.



Vertragsinhalte und Abwicklung

Zuschussarten

- 9.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 7, TZ 10) festgestellt, dass nicht sämtliche Zuschüsse, die der Finanzierung des Baus der Infrastruktur dienten, im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz enthalten waren. Stattdessen floss zusätzlich zu dem im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 leg. cit. geregelten Nutzungsentgelt ein Zuschuss zur Finanzierung des Baus von Infrastruktur.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen (TZ 7), die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz transparenter zu gestalten. Insbesondere sollten alle die Finanzierung von Investitionen betreffenden Zuschüsse klar und übersichtlich zusammengefasst werden. Weiters hatte er empfohlen (TZ 10), im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die Verträge insofern zu ändern, als die Finanzierung des Baus der Infrastruktur, wie gesetzlich vorgesehen, zur Gänze in den künftigen Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz festzulegen ist.

(2) Laut Mitteilung des Klimaschutzministeriums im Nachfrageverfahren sähen – zur Umsetzung dieser Empfehlungen – die Entwürfe der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 vor, die gesamte Finanzierung der Investitionen im Rahmen des Zuschussvertrags gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz zu regeln. Konkret solle das bisher im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 leg. cit. geregelte sogenannte „Nutzungsentgelt“ im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 leg. cit. geregelt werden. Die diesbezügliche Herstellung des Einvernehmens mit dem Finanzministerium sei im Gange.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass mit Abschluss der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 sämtliche Zuschüsse für Investitionen im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz geregelt waren. Die Position „Nutzungsentgelt“ befand sich nicht mehr im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1, sondern im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2.

- 9.2 Das Klimaschutzministerium und die ÖBB-Infrastruktur AG setzten die Empfehlungen des RH um, indem die Zuschüsse, die der Finanzierung des Baus der Infrastruktur dienten, transparent im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz enthalten waren.



Verwendungsnachweise und Abrechnung

10.1

(1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 20) festgestellt, dass ein Verwendungsnachweis fehlte, in dem die tatsächlichen Aufwendungen und Ausgaben der ÖBB-Infrastruktur AG nach den vertraglich vereinbarten Zuschusskategorien ausgewiesen und bestätigt werden und aus dem die Über- und Unterdeckungen klar abzulesen sind. Die Abrechnungsformulare, die in der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen für den Zeitraum 2018 bis 2023 enthalten waren, waren ein erster Ansatz für einen Verwendungsnachweis. Allerdings hatte es sie zur Zeit des Vorberichts noch nicht in der vorgesehenen Form gegeben.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, von der ÖBB-Infrastruktur AG jährlich einen Verwendungsnachweis zu fordern, in dem die tatsächlichen Aufwendungen und Ausgaben sowie die abzuziehenden Erträge – nach den verschiedenen Zuschussbereichen gegliedert – so aufgelistet sind, dass der zu finanzierte Betrag sowie allfällige Über- bzw. Unterdeckungen aufgrund der Zuschüsse klar nachvollzogen werden können.

Weiters hatte er dem Klimaschutzministerium empfohlen, die SCHIG mbH als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen auch für die Abrechnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz zu nutzen und damit zu beauftragen. Dabei wäre sicherzustellen, dass die SCHIG mbH alle dafür notwendigen Unterlagen von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt bekommt.

(2) Laut Mitteilung des Klimaschutzministeriums im Nachfrageverfahren habe die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den Zuschussverträgen für die Jahre 2018 bis 2023 jeweils den tatsächlichen Zuschussbedarf des vorangegangenen Jahres schriftlich nachzuweisen und diesen Nachweis dem Bund zu übermitteln. Dazu nutze die ÖBB-Infrastruktur AG das in der Prüfvereinbarung festgelegte Abrechnungsformular. Die Zuschüsse rechne das Klimaschutzministerium weiterhin selbst ab, es werde nicht die SCHIG mbH damit betrauen.

(3) (a) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Abrechnung in mehreren Schritten erfolgte:

- Jeweils in der zweiten Februarhälfte übermittelte die ÖBB-Infrastruktur AG dem Klimaschutzministerium ein Schreiben sowie eine Übersichtsmatrix zum erwarteten Minder- bzw. Mehrbedarf an Zuschüssen gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Die Berechnungen bauten auf dem vorläufigen Geschäftserfolg der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den aktuellen Buchungsständen im Rahmen der Erstellung ihrer Jahresabschlüsse auf. Im Schreiben und der Übersichtsmatrix wies die ÖBB-Infrastruktur AG die Abweichungen von den vereinbarten Zuschusshöhen sowie die vorläufig erwarteten Pönen aufgrund Nichterreichung vereinbarter Zielwerte aus.



- Nach Bestätigung der Abrechnungsbeträge laut Schreiben und Übersichtsmatrix durch das Klimaschutzministerium flossen die Werte in den Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG ein. Dieser war Grundlage für die Abrechnungstabellen gemäß Anlage 7 der Prüfvereinbarung, die die ÖBB-Infrastruktur AG beginnend mit dem Abrechnungsjahr 2019 jährlich erstellte und die in Form eines Soll-Ist-Vergleichs strukturiert waren.
- Das Klimaschutzministerium leitete die (finalen) Abrechnungstabellen an das Finanzministerium weiter. Auf Wunsch des Finanzministeriums war die Frist zur Vorlage von Ende September auf Ende Juni vorgezogen worden. Die Abrechnungstabellen dienten dem Finanzministerium zur Information über das abgelaufene Geschäftsjahr; es leitete daraus Rückschlüsse auf die angemessenen Zuschusshöhen für Folgeperioden ab, die wiederum für die Einvernehmensherstellung über die jährlich rollierend zu erstellenden Zuschussverträge maßgeblich waren.

Das Finanzministerium konnte allerdings nicht alle ausgewiesenen Werte ohne Erläuterungen und Zusatzinformationen durch die ÖBB-Infrastruktur AG nachvollziehen, insbesondere nicht die Abweichungsanalyse und die Entwicklung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund. Dadurch ergaben sich Rück- und Verständnisfragen. Die ÖBB-Infrastruktur AG entwickelte zur Zeit der Follow-up-Überprüfung einen Lösungsvorschlag zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit: Eine Überleitung sollte aufschlüsseln, welche erfolgswirksamen²⁹ Faktoren für die Kalkulation des Mehr- bzw. Minderbedarfs maßgeblich waren.

(b) Die SCHIG mbH plausibilisierte bzw. kontrollierte – gemäß Prüfvereinbarung – stichprobenartig einzelne Zuschussbereiche. Mit der Plausibilisierung der Positionen „Betriebsführung“ und „Nutzungsentgelt“ war sie nicht betraut:

Tabelle 4: Zuschussbereiche und deren Plausibilisierung durch die SCHIG mbH

Zuschussbereich	durchschnittlicher jährlicher Betrag im Zuschussvertrag 2022 bis 2027 in Mio. EUR	Plausibilisierung des Betrags
Betriebsführung	590,67	Plausibilisierung durch die SCHIG mbH nicht vorgesehen
Lehrlingsausbildung	54,60	Betrag ausgewiesen, von SCHIG mbH teilweise kontrolliert
Verschubleistungen	103,30	Betrag ausgewiesen, von SCHIG mbH teilweise kontrolliert
Annuitätenzuschüsse	1.309,34	Plausibilisierung der Annuitäten auf Basis aktueller Investitionsbeträge und Zinssätze (Klimaschutzministerium), stichprobenartige Nachverfolgung und Plausibilisierung der Investitionen durch SCHIG mbH
Instandhaltung	458,60	Betrag ausgewiesen, von SCHIG mbH plausibilisiert
Nutzungsentgelt	126,60	Plausibilisierung durch die SCHIG mbH nicht vorgesehen
Summe Zuschussvolumen	2.643,11	

SCHIG mbH = Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Quellen: Klimaschutzministerium; SCHIG mbH

²⁹ Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

10.2 Das Klimaschutzministerium bzw. die ÖBB-Infrastruktur AG setzten die Empfehlungen teilweise um:

(a) Die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelte dem Finanzministerium jährlich einen Verwendungsnachweis in Form der vertraglich vorgesehenen Abrechnungstabelle. Jedoch war die Abrechnungstabelle ohne ergänzende Erläuterungen und Zusatzinformationen nur eingeschränkt nachvollziehbar.

Der RH empfahl dem nunmehrigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und der ÖBB-Infrastruktur AG, vertraglich eine Überleitung festzulegen, welche erfolgswirksamen Faktoren aus dem Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG für die Kalkulation des Mehr- bzw. Minderbedarfs in den Abrechnungstabellen gemäß Anlage 7 der Prüfvereinbarung heranzuziehen sind.

Damit wäre es für das Finanzministerium möglich, ohne weitere Rückfragen Rückschlüsse auf die angemessenen Zuschusshöhen für Folgeperioden abzuleiten und die Verhandlungen zur Einvernehmensherstellung über die jährlich rollierend zu erstellenden Zuschussverträge zu beschleunigen.

(b) Die SCHIG mbH war mit der Plausibilisierung bzw. Kontrolle von weiten Teilen der Zuschussverträge betraut. Sie plausibilisierte bzw. kontrollierte jedoch nicht die Zuschussbereiche „Betriebsführung“ und „Nutzungsentgelt“. Der RH wies darauf hin, dass diese 27 % des Zuschussvolumens ausmachten.

Der RH empfahl dem nunmehrigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, die SCHIG mbH als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen für die Abrechnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz zu nutzen und mit der Plausibilisierung bzw. Kontrolle und Erläuterung sämtlicher Zuschusspositionen zu beauftragen.

10.3 (1) Das vormalige Klimaschutzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass es einer weiteren Detaillierung der Abrechnungstabellen gemäß Anlage 7 der Prüfvereinbarung offen gegenüberstehe. Gleichzeitig seien aus seiner Sicht – bei allen Bemühungen um eine Konkretisierung und Detaillierung der Abrechnungsunterlagen – weiterhin Rück- und Verständnisfragen des Finanzministeriums nicht auszuschließen. Dies sei mit den vielfältigen Aufgaben, Tätigkeiten und Abhängigkeiten der Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG zu erklären, die ein hohes Maß an Detailkenntnis erfordern würden.

Die Beauftragung der SCHIG mbH mit der gesamten Abrechnung der Zuschussverträge würde eine erhebliche Aufgabenausweitung der Gesellschaft bedeuten, die Überschneidungen zur Tätigkeit des Abschlussprüfers aufweise. Es erscheine daher



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

in einer Gesamtabwägung zweckmäßig, die Abrechnung der Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz weiterhin im Klimaschutzministerium durchzuführen.

(2) Die ÖBB-Infrastruktur AG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass Aufbau und Struktur der Anlage 7 vom Bund definiert und Gegenstand der Einvernehmensherstellung zwischen (vormaligem) Klimaschutzministerium und Finanzministerium seien. Die ÖBB-Infrastruktur AG sei interessiert, die erforderlichen Informationen möglichst transparent und verständlich darzulegen; sie habe einen Lösungsvorschlag zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit erarbeitet und stehe einer laufenden Weiterentwicklung offen gegenüber.

Mit Blick auf die gut funktionierenden Abstimmungsprozesse zwischen Klimaschutzministerium und ÖBB-Infrastruktur AG würden die Unterlagen zur Abrechnung aus ihrer Sicht grundsätzlich als gut geeignet erscheinen. Das Auftreten von Rück- und Verständnisfragen des Finanzministeriums sei auch hinkünftig nicht auszuschließen, denn das „System ÖBB-Infrastruktur“ mit den vielfältigen Aufgaben, Tätigkeiten und Abhängigkeiten erfordere betreffend Finanzierungsfragen ein sehr hohes Maß an Detailkenntnis.

Die Zuschussposition „Betriebsführung“ werde grundsätzlich im Rahmen der Geschäftsplanung ermittelt. Gemäß Definition des § 42 Bundesbahngesetz leiste der Bund der ÖBB-Infrastruktur AG nur insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdeckten. Nachdem die unterschiedlichen Ergebnisbeiträge (aus anderen Geschäftsfeldern) abseits der Erlöse durch die Schieneninfrastruktur keinen Aufwandspositionen eindeutig zugeordnet werden könnten, sei letztlich eine gesamthafte Betrachtung der Gewinn- und Verlustrechnung der ÖBB-Infrastruktur AG notwendig. Dies gelte insbesondere für die Zuschussposition „Betriebsführung“, die als Residualgröße alle anfallenden Aufwendungen, denen keine Markterlöse gegenüberstehen, abdecke. Die Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 seien im Sinne eines Leistungsvertrags (Leistungserbringung gegen ein vertraglich vereinbartes Entgelt) zu verstehen. Die ÖBB-Infrastruktur AG habe in ihrer unternehmerischen Verantwortung sicherzustellen, dass mit den vereinbarten Zuschüssen eine effiziente Bewirtschaftung gewährleistet werde. Darüber hinaus seien vereinbarte bzw. erwartete Einsparungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG zu realisieren bzw. alle Anstrengungen zu unternehmen, um mit den vereinbarten Bundesmitteln die vereinbarten Leistungen erbringen zu können. Es existiere somit kein „Automatismus“ zur Aufwandsabdeckung durch den Bund.

- 10.4 Der RH entgegnete dem Ministerium und der ÖBB-Infrastruktur AG, dass er die Bemühungen um eine Konkretisierung und Detaillierung der Abrechnungsunterlagen befürwortet. Er wies gleichzeitig darauf hin, dass er die Plausibilisierung bzw.



Kontrolle und Erläuterung sämtlicher Zuschusspositionen durch die SCHIG mbH nicht in Konkurrenz zu den Aufgaben des Wirtschaftsprüfers sah, sondern als Beitrag, um die Höhe des Finanzierungsbedarfs für das „System ÖBB-Infrastruktur“ nachvollziehbar zu plausibilisieren und zu dokumentieren. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

Rückzahlung der Überzahlung

- 11.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 19, TZ 21) festgestellt, dass die Überschüsse, die sich jährlich aufgrund von Minderausgaben gegenüber den Planwerten bei der ÖBB-Infrastruktur AG ergaben, bei der ÖBB-Infrastruktur AG verblieben und als Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund ausgewiesen wurden. Diese Verbindlichkeiten hatten Ende 2019 rd. 1.146,8 Mio. EUR erreicht. Die Forderung des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG war bis zum Herbst 2020 allerdings nicht in der Haushaltsverrechnung des Klimaschutzministeriums ausgewiesen. Nach einer entsprechenden Feststellung des RH im Zuge der Überprüfung der Abschlussrechnungen 2019 gemäß § 9 Abs. 1 Rechnungshofgesetz 1948 war im Bundesfinanzrahmengesetz 2020 bis 2023 ein Abbau dieser Forderung des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

Der RH hatte folglich in seinem Vorbericht dem Klimaschutzministerium und dem Finanzministerium empfohlen (TZ 21), die vorgesehenen Rückzahlungen der aushafenden rd. 1,147 Mrd. EUR bei der ÖBB-Infrastruktur AG tatsächlich einzufordern.

(2) Im Nachfrageverfahren hatten das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium auf den im Bundesfinanzrahmengesetz 2020 bis 2023 vereinbarten Rückzahlungsplan verwiesen. Demgemäß seien erste Rückzahlungen in den Jahren 2020 und 2021 erfolgt. Weitere Rückzahlungen seien im Bundesfinanzrahmengesetz 2022 bis 2025 berücksichtigt. Im Bundesvoranschlag 2022 seien Einzahlungen in Höhe von 582,5 Mio. EUR aus Abrechnungsresten im Zusammenhang mit den ÖBB-Zuschussverträgen budgetiert.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium im Zusammenhang mit den Bundesfinanzrahmengesetzen mit der ÖBB-Infrastruktur AG Rückzahlungspläne vereinbart hatten. Diese berücksichtigten neben der bestehenden Verbindlichkeit aus der Abrechnung der Zuschussverträge auch die Rückzahlung einer in den Zuschussverträgen enthaltenen Reserveposition³⁰ (TZ 6).

³⁰ Diese wurde als „laufende Performance“ bezeichnet.



Folgende Rückzahlungen der ÖBB-Infrastruktur AG waren im Zeitraum 2020 bis 2023 erfolgt bzw. für das Jahr 2024 vorgesehen:

Tabelle 5: Rückzahlungen der ÖBB-Infrastruktur AG an den Bund

	2020	2021	2022	2023	2024 (Plan)	Summe 2020 bis 2023
Ist-Werte Rückzahlung	in Mio. EUR					
Rückzahlung „laufende Performance“ (Reserveposition in den Zuschussverträgen)	150,00	170,00	170,00	170,00	–	660,00
Rückzahlung bestehende Verbindlichkeit	–	412,50	412,50	475,00	93,00	1.300,00
Summe Rückzahlungen	150,00	582,50	582,50	645,00	93,00	1.960,00
Stand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember	1.221,50	1.104,30	737,90	289,90	noch offen	–

Quellen: BMK; BMF; ÖBB-Infrastruktur AG

In den Jahren 2020 bis 2023 zahlte die ÖBB-Infrastruktur AG – entsprechend den Rückzahlungsplänen – 1,960 Mrd. EUR zurück. Unter Berücksichtigung der Abrechnungsüberschüsse der Jahre 2020 bis 2023 belief sich der Stand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember 2023 auf 289,90 Mio. EUR. Für das Jahr 2024 waren Rückzahlungen in Höhe von 93 Mio. EUR geplant. Im Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027 bzw. im Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2024 bis 2029 war keine Rückzahlung der Reserveposition „laufende Performance“ vorgesehen, sondern diese wurde unmittelbar zuschussmindernd berücksichtigt (TZ 6).

- 11.2 Das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium setzten die Empfehlung des RH um, indem sie Rückzahlungspläne mit der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten. Mit den in der Folge geleisteten Rückzahlungen reduzierte die ÖBB-Infrastruktur AG die Verbindlichkeit gegenüber dem Bund auf 289,90 Mio. EUR zum Stichtag 31. Dezember 2023; weitere Abbaumaßnahmen waren vorgesehen.



Qualitätsziele

Sicherheit

- 12.1 (1) Laut § 42 Abs. 4 Bundesbahngesetz war in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 leg. cit. die laufende Verbesserung der Sicherheit der zu betreibenden Schieneninfrastruktur zu regeln. Die Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur AG, die Sicherheit der Infrastruktur zu erhalten und laufend zu verbessern, wurde mit der Kennzahl Sicherheit bewertet.

Der RH hatte in seinem Vorbericht festgestellt (TZ 17), dass die Anzahl der sicherheitsrelevanten Vorfälle, die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu verantworten waren, von 2015 bis 2019 um rd. 43 % angestiegen war. Im gleichen Zeitraum hatte sich die Gesamtzahl der sicherheitsrelevanten Vorfälle im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auf mehr als das Doppelte erhöht. Die Kennzahl Sicherheit erschien somit ohne zusätzlichen Mechanismus nicht ausreichend, um die laufende Verbesserung der Sicherheit der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG verstärkt Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, um die Anzahl an sicherheitsrelevanten Vorfällen zu verringern. Die Umsetzung der Maßnahmen wäre in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz zu verankern.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Klimaschutzministerium mitgeteilt, dass laut den Entwürfen für die Zuschussverträge 2022 bis 2027 die Vorfälle im Einklang mit der Sicherheitskennzahl der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß ihrem Schadenspotenzial zu gewichten seien. Bei Verfehlung der Zielwerte dieser neuen gewichteten Sicherheitskennzahl habe die ÖBB-Infrastruktur AG ein Pönale zu entrichten. Gleichzeitig werde die bisherige im Zuschussvertrag enthaltene Sicherheitskennzahl zu Vergleichszwecken als „Berichtskennzahl“ weitergeführt.

(3) (a) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Definition der Kennzahl Sicherheit beginnend mit dem Zuschussvertrag 2022 bis 2027 verändert wurde; die Vorfälle wurden nun hinsichtlich ihres Schadenspotenzials gewichtet und nach einem Punkteschema bewertet. Berücksichtigung fanden sowohl Vorfälle, die einen Sach- und/oder Personenschaden zur Folge hatten, als auch die sicherheitsrelevanten Vorfälle ohne weitere Ereignisse. In die Bewertung flossen jene Vorfälle ein, die die ÖBB-Infrastruktur AG zu verantworten hatte. Ausgangsbasis war der Wert vom Dezember 2012, den das Klimaschutzministerium, die SCHIG mbH und die ÖBB-Infrastruktur AG mit einem Indexwert von 100 als Referenz festlegten. Die Kennzahl Sicherheit war integrativer Bestandteil der Zuschussverträge bzw. ihrer Anlage 1. Bei



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Abweichungen von den vereinbarten Zielwerten hatte die ÖBB-Infrastruktur AG Ausgleichszahlungen (Pönalen³¹) zu leisten.

Die weitere Verbesserung der Sicherheitsleistung war ein wesentliches Ziel des Klimaschutzministeriums und der ÖBB-Infrastruktur AG. Dies war sowohl in den Geschäftsplänen als auch im Zuschussvertrag (zuletzt für die Periode 2022 bis 2027) verankert. Zu den in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen zählten beispielsweise

- die Einführung neuer Betriebsfernsteuerungs- und Zugbeeinflussungssysteme,
- die Auflassung bzw. verstärkte technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sowie
- der verstärkte Einsatz von Zuglaufcheckpoints³².

Die folgende Tabelle 6 zeigt die Entwicklung der Kennzahl Sicherheit neu gemäß den Zuschussverträgen 2022 bis 2027:

Tabelle 6: Kennzahl Sicherheit neu 2022 bis 2027

Kennzahl Sicherheit neu		
Jahr	Zielwert (Obergrenze)	Ist-Wert
Punktwert ¹		
2022	74,3	71,9
2023	70,6	61,3 ²
2024	61,4	–
2025	59,5	–
2026	57,0	–
2027	55,0	–

¹ Ausgangsbasis: Indexwert Dezember 2012 = 100, der nach Schwere gewichteten Vorfälle, die von der ÖBB-Infrastruktur AG zu verantworten waren

² vorläufige Meldung der ÖBB-Infrastruktur AG (noch nicht von SCHIG mbH geprüft bzw. plausibilisiert)

Quelle: SCHIG mbH

(b) Die ÖBB-Infrastruktur AG konnte 2022 bis 2024 gegenüber der obersten Eisenbahnbehörde nicht nachweisen, dass sie in den Bereichen Leit- und Sicherungstechnik, schienegleiche Eisenbahnübergänge, Organisation von Bauarbeiten und Arbeitnehmerschutz ein den Vorgaben der EU entsprechendes Sicherheitsmanage-

³¹ Für eine Verschlechterung von Kennzahlen gegenüber dem Zielwert um 15 % oder mehr betrug die Ausgleichszahlung maximal 2 Mio. EUR je Kennzahl.

³² Technische Einrichtungen an der Strecke, die mithilfe digitaler Sensorik den Zustand des Wagenmaterials während der Zugfahrt prüften und bei Überschreitung von definierten Grenzwerten warnten. Typische Messparameter waren z.B. das Wagengewicht, die Temperatur der Achslager und Bremsen, wegstehende Ladungsteile bis hin zu Entgleisungsdetektoren. Zur Zeit der Follow-up-Überprüfung waren 47 Zuglauf- und 158 Basis-Checkpoints im Einsatz.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

mentsystem³³ eingerichtet hatte. Somit lagen nicht alle Voraussetzungen für die Neuausstellung einer Sicherheitsgenehmigung³⁴ für fünf Jahre vor. Die oberste Eisenbahnbehörde verlängerte die Sicherheitsgenehmigung dreimal in Folge befristet um jeweils ein Jahr. Der RH hatte bereits in seinem Bericht „Eisenbahnkreuzungen“ (Reihe Bund 2023/23, TZ 2) kritisch darauf hingewiesen, dass die Sicherheitsgenehmigung auf ein Jahr befristet war. Grund für die erneute Befristung der Sicherheitsgenehmigung im März 2024 war überdies die Integration des Teilbereichs Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG (TZ 15); das Sicherheitsmanagementsystem der GKB musste noch in jenes der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert werden.

12.2 Der RH beurteilte die Empfehlung als teilweise umgesetzt. Die Kennzahl Sicherheit wurde methodisch weiterentwickelt und war als integrativer Bestandteil der Zuschussverträge (Anlage 1) verankert. Er wies jedoch darauf hin, dass zur Zeit der Follow-up-Überprüfung aufgrund offener Verbesserungspunkte im Sicherheitsmanagementsystem bereits zum dritten Mal in Folge eine lediglich auf ein Jahr befristete Sicherheitsgenehmigung für die Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG vorlag.

Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung an das nunmehrige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und die ÖBB-Infrastruktur AG, verstärkt Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, um die Anzahl an sicherheitsrelevanten Vorfällen zu verringern; die Umsetzung der Maßnahmen wäre in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz zu verankern.

12.3 (1) Laut Stellungnahmen des vormaligen Klimaschutzministeriums und der ÖBB-Infrastruktur AG würden die einschlägigen Kennzahlen zur Beurteilung der Sicherheitsleistung zeigen, dass sich im EU- und weltweiten Vergleich die Sicherheitsleistung der Bahn in Österreich generell und bei der ÖBB-Infrastruktur AG verbessert habe. Im EU-Vergleich liege Österreich 2021 an der siebten Stelle von 26 Ländern (2012 habe Österreich an der 14. Stelle von 27 Ländern gelegen), im weltweiten Vergleich nehme die ÖBB-Infrastruktur AG 2022 die vierte Stelle von 30 teilnehmenden Bahnen ein (2012 habe die ÖBB-Infrastruktur AG an zwölfter Stelle von 20 teilnehmenden Bahnen gelegen).

³³ Das Sicherheitsmanagementsystem gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens verbunden sind, einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung sowie Vergabe von Dienstleistungsaufträgen. Rechtliche Grundlage bildet die delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme.

³⁴ Die Sicherheitsgenehmigung ist von der obersten Eisenbahnbehörde jeweils für fünf Jahre auszustellen und bildet für Eisenbahnunternehmen die Voraussetzung für die Verwaltung und den Betrieb von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen. Sie ist zu erteilen oder zu verlängern, wenn das Eisenbahnunternehmen ein dem Eisenbahngesetz und dem Unionsrecht entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem sowie Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen eingeführt hat (§§ 198 bis 206 Eisenbahngesetz 1957).



Im Zeitraum von 2012 bis 2022 habe bei einem Anstieg der erbrachten Kilometerleistung auf dem ÖBB-Schienennetz von 142 Mio. auf 164 Mio. Zugkilometer (+15 %) die Anzahl der signifikanten Ereignisse von 80 auf 55 (-30 %) reduziert können.

(2) Die ÖBB-Infrastruktur AG wies darüber hinaus darauf hin, dass sie über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem nach der Verordnung (EU) 2018/762 verfüge, das alle Anforderungen der Verordnung erfülle. Die Gründe für die Verlängerung der Sicherheitsgenehmigung um nur jeweils ein Jahr lägen einerseits in einer Verzögerung durch die COVID-19-Pandemie. Das Klimaschutzministerium habe hier die Frist für das laufende Verfahren um ein Jahr verlängert. Andererseits seien Einsprüche des Verkehrs-Arbeitsinspektorats zu den Themen Leit- und Sicherungstechnik, schienegleiche Eisenbahnübergänge, Organisation von Bauarbeiten und zu speziellen Arbeitnehmerschutzthemen ausschlaggebend.

- 12.4 Der RH entgegnete, dass er die ins Treffen geführten Verbesserungen in diversen Sicherheits-Rankings anerkannte. Ungeachtet dessen verwies er auf die auch von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgebrachten Einsprüche des Verkehrs-Arbeitsinspektorats, die der Erteilung bzw. Neuausstellung einer Sicherheitsgenehmigung für fünf Jahre entgegenstanden. Der RH bekräftigte seine Empfehlung.

Kundenzufriedenheit – Pünktlichkeit und Barrierefreiheit

- 13.1 (1) Laut den Feststellungen des Vorberichts (TZ 18) war eine unabhängige Überwachung der Kennzahlen Pünktlichkeit und Barrierefreiheit nicht gegeben. Ob die Kennzahl Pünktlichkeit erreicht war, berechnete die ÖBB-Infrastruktur AG selbst. Bei Unklarheiten hinsichtlich der korrekten Vertragsauslegung im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit entschieden die Vertragspartner darüber und nicht die SCHIG mbH, die die jährlichen Berichte über die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz erstellte. Die in den Berichten der SCHIG mbH aus 2017 bis 2019 enthaltenen Hinweise, wonach die Kennzahl Barrierefreiheit bei einer korrekten Vertragsauslegung nicht erreicht worden wäre, fanden keine Beachtung.

Der RH hatte dem Klimaschutzministerium folglich empfohlen (TZ 18), der SCHIG mbH im Rahmen der Überwachung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz unabhängige Kontrollmöglichkeiten einzuräumen, um damit ein wirksames Monitoring-System für die Erreichung der Ziele Pünktlichkeit im Personenverkehr und Erhöhung des Anteils an barrierefreien Verkehrsstationen zu schaffen.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Weiters hatte der RH dem Klimaschutzministerium empfohlen, die Vertragsauslegung im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit am Wortlaut des Vertrags zu orientieren und diesen, falls er nicht den tatsächlichen Willen der Vertragspartner widerspiegeln sollte, bei zukünftigen Vertragsabschlüssen entsprechend abzuändern.

(2) Laut Mitteilung des Klimaschutzministeriums im Nachfrageverfahren agiere die SCHIG mbH im Rahmen der Informationsbeschaffung und der Berichterstellung völlig unabhängig und fordere zur Überprüfung und Plausibilisierung regelmäßig zusätzliche Daten und Informationen bei der ÖBB-Infrastruktur AG an. Die SCHIG mbH habe zur Ermittlung der Pünktlichkeit über eine Schnittstelle Zugriff auf die Basisdaten des Systems ARAMIS der ÖBB-Infrastruktur AG. Auf Nachfrage bzw. Ersuchen der SCHIG mbH stelle die ÖBB-Infrastruktur AG detaillierte Übersichten zur Pünktlichkeitsentwicklung zur Verfügung. Aus Sicht des Klimaschutzministeriums sei daher die vom RH gewünschte Transparenz gewährleistet und die Empfehlung zu unabhängigen Kontrollmöglichkeiten umgesetzt.

Ebenso sei die Empfehlung zur Klarstellung der Kennzahl Barrierefreiheit umgesetzt. Die Entwürfe der Zuschussverträge 2022 bis 2027 hätten die Bestimmungen über die Kennzahl Barrierefreiheit dahingehend klargestellt, dass jene Bahnhöfe mit niveaugleichen Zugängen als barrierefrei gelten, bei denen lediglich für eine Teilgruppe eine Hilfestellung bei der Benützung eines Bereichs der Verkehrsstation erforderlich sei.

(3) Der RH stellte nunmehr Folgendes fest:

(a) Überwachung der Zuschussverträge

Der Bund (vertreten durch das Klimaschutzministerium) beauftragte die SCHIG mbH gemäß § 45 Bundesbahngesetz mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen nach § 42 leg. cit. übernommenen vertraglichen Verpflichtungen. Die vertragliche Grundlage bildete die Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen 2022 bis 2027³⁵ zwischen Klimaschutzministerium und ÖBB-Infrastruktur AG. Sie regelte sowohl die Prüfbefugnisse, Kontrollaufgaben und Berichtspflichten der SCHIG mbH als auch die Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur AG, die zur Wahrnehmung der Kontrollaufgaben erforderlichen Daten bereitzustellen.

³⁵ zuletzt: Vereinbarung zur Überwachung und Kontrolle der Verpflichtungen aus den Zuschussverträgen gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2022 bis 2027



(b) Kennzahl Pünktlichkeit

Datengrundlage für die Kennzahl Pünktlichkeit und ihre Kontrolle durch die SCHIG mbH war die Meldung der Pünktlichkeit durch die ÖBB-Infrastruktur AG an die Schienen-Control GmbH³⁶. Die SCHIG mbH führte dazu eine generische Plausibilisierung der Methodik und der Eingangsparameter zur Ermittlung der Kennzahl Pünktlichkeit mit der Fachabteilung der ÖBB-Infrastruktur AG durch.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Kennzahl Pünktlichkeit:

Tabelle 7: Kennzahl Pünktlichkeit 2020 bis 2027

Kennzahl Pünktlichkeit		
Jahr	Zielwert (Untergrenze)	Ist-Wert
in %		
2020	96,0	97,0
2021	96,0	97,0
2022	95,8	95,4
2023	95,8	94,9 ¹
2024	95,8	–
2025	95,8	–
2026	95,9	–
2027	96,1	–

¹ vorläufige Meldung der ÖBB-Infrastruktur AG (noch nicht von SCHIG mbH geprüft bzw. plausibilisiert)

Quelle: SCHIG mbH

Die in den Zuschussverträgen verankerten Zielwerte der Kennzahl Pünktlichkeit konnten in den Jahren 2020 und 2021 erreicht werden, in den Jahren 2022 und 2023 wurden sie verfehlt.

³⁶ Schienen Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

(c) Kennzahl Barrierefreiheit

Gemäß der in der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen 2022 bis 2027 vereinbarten Methodik zur Berechnung der Kennzahl Barrierefreiheit konnten die Zielwerte im überprüften Zeitraum erreicht bzw. übertroffen werden:

Tabelle 8: Kennzahl Barrierefreiheit 2020 bis 2027

Anteil der täglichen ein- und aussteigenden Personen, die barrierefreie Stationen nützen können		
Jahr	Zielwert (Untergrenze)	Ist-Werte
Berechnungslogik gemäß Zuschussvertrag 2022 bis 2027		in %
2020	82,0	84,0
2021	83,0	86,0
2022	85,0	86,0
2023	86,0	87,0 ¹
2024	87,0	–
2025	88,0	–
2026	89,0	–
2027	90,0	–

¹ vorläufige Meldung der ÖBB-Infrastruktur AG (noch nicht von SCHIG mbH geprüft bzw. plausibilisiert)

Quelle: SCHIG mbH

Laut Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 bezeichnet Barrierefreiheit eine Gestaltung der baulichen Umwelt sowie von Informationsangeboten, Kommunikation usw. dergestalt, dass sie von Menschen mit Beeinträchtigungen ohne zusätzliche Einschränkungen genutzt und wahrgenommen werden können. Die Prüfvereinbarung zum Zuschussvertrag enthielt eine Ausnahmeregelung dazu. Demnach galten auch Bahnhöfe bzw. Verkehrsstationen mit schienengleichen Bahnübergängen als barrierefrei, wenn betrieblich organisatorische Maßnahmen bzw. Hilfestellungen (z.B. durch Bereitstellung von Hilfspersonal) vorhanden waren.

Die ÖBB-Infrastruktur AG gab dazu an, schienengleiche Bahnsteigzugänge – vor allem neue – so zu errichten, dass alle bautechnischen Voraussetzungen für eine barrierefreie Nutzung gegeben und damit die Voraussetzungen für eine barrierefreie Nutzung gemäß den „Technischen Spezifikationen Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ gemäß Verordnung (EU) 1300/2014³⁷ erfüllt seien. An einigen – vor allem

³⁷ Verordnung (EU) 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität



älteren – Verkehrsstationen im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG waren jedoch für blinde und sehbehinderte Fahrgäste zusätzliche betrieblich-organisatorische Maßnahmen bzw. Hilfestellung zur gefahrlosen Überquerung schienegleicher Bahnübergänge erforderlich. Die Vorgangsweise war durch Punkt 4.2.1.15 der Verordnung (EU) 1300/2014 gedeckt, erforderte jedoch eine Voranmeldung der Mobilitätsbedürfnisse betroffener Personen (in der Regel mindestens zwölf Stunden vor Reiseantritt online oder über das ÖBB-Mobilitätsservice).

- 13.2 Das Klimaschutzministerium setzte die Empfehlung um, der SCHIG mbH im Rahmen der Überwachung der Zuschussverträge unabhängige Kontrollmöglichkeiten einzuräumen. In der Prüfvereinbarung wurden entsprechende Kontrollbefugnisse und Berichtspflichten der SCHIG mbH verankert.

Die Empfehlung, die Vertragsauslegung im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit am Wortlaut des Vertrags zu orientieren bzw. diesen allfällig abzuändern, setzte das Klimaschutzministerium teilweise um. Die in der Prüfvereinbarung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2022 bis 2027 vereinbarte Ausnahme bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Verkehrsstationen entsprach zwar den „Technischen Spezifikationen Interoperabilität“, aber nicht dem Wortlaut der Zuschussverträge. Laut den Zuschussverträgen sollten Menschen mit Beeinträchtigungen die bauliche Umwelt sowie Informationsangebote, Kommunikation usw. ohne zusätzliche Einschränkungen nutzen und wahrnehmen können.

Der RH bekraftigte daher seine Empfehlung an das nunmehrige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und an die ÖBB-Infrastruktur AG, die Vertragsauslegung im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit am Wortlaut des Vertrags zu orientieren und diesen, falls er nicht den tatsächlichen Willen der Vertragspartner widerspiegeln sollte, bei zukünftigen Vertragsabschlüssen entsprechend abzuändern.

- 13.3 Laut Stellungnahmen des Ministeriums und der ÖBB-Infrastruktur AG stünden sie einer Präzisierung des exakten Wortlauts zur Kennzahl Barrierefreiheit in zukünftigen Zuschussverträgen offen gegenüber.



Werterhalt der Infrastruktur (Wirkung des Mitteleinsatzes)

14.1

(1) Der RH hatte in seinem Vorbericht festgestellt (TZ 9), dass die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums seit 2016 jährlich einen Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ und seit 2019 zusätzlich einen Bericht „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ erstellte. Die Berichte enthielten keine Quantifizierung des künftig notwendigen Reinvestitions- und Instandhaltungsbedarfs für die längerfristige Steuerung und Mittelplanung des Klimaschutzministeriums.

Der RH hatte folglich dem Klimaschutzministerium empfohlen, die SCHIG mbH mit der Weiterführung der begonnenen Analysen und Berichte zur Frage, inwieweit die zur Verfügung gestellten Mittel den Werterhalt des Schienennetzes sicherstellen, zu beauftragen. Die SCHIG mbH wäre dabei auch mit der Quantifizierung des für einen Werterhalt mittelfristig notwendigen Reinvestitions- und Instandhaltungsbedarfs und der finanziellen Mittel zu beauftragen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Klimaschutzministerium mitgeteilt, dass die „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“, mit der die SCHIG mbH beauftragt sei, fortgeführt werde. Ziel sei u.a. auch die Entwicklung von abgestimmten Zielwerten zur Plausibilisierung der erforderlichen Erneuerungsmengen und des dafür erforderlichen Mitteleinsatzes. Klarzustellen sei jedoch, dass die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß Bundesbahngesetz als Infrastrukturbetreiber auch für die Anlagen verantwortlich sei. Für die konkrete Entscheidung über die erforderlichen Maßnahmen seien im Einzelfall umfassende Kenntnisse zum Anlagenzustand unabdingbar sowie der Zielkonflikt zwischen einer möglichst hohen Anlagenverfügbarkeit und einem möglichst effizienten Mitteleinsatz zu lösen. Der SCHIG mbH komme im Hinblick auf die Quantifizierung des für einen Werterhalt mittelfristig notwendigen Reinvestitions- und Instandhaltungsbedarfs und der finanziellen Mittel die Rolle zu, die Methoden zu beurteilen bzw. die Ansätze der ÖBB-Infrastruktur AG für die Sicherstellung des Werterhalts zu plausibilisieren.

(3) (a) Der RH stellte nunmehr fest, dass die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums im Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2022 erstmals eine Abschätzung des strategischen Mittelbedarfs für das Bestandsnetz startete. Im Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2023 verfeinerte sie die Abschätzung. Sie erweiterte³⁸ die Anzahl der monetär bewerteten Anlagentypen und führte eine zusätzliche zustandsbasierte Abschätzung auf Basis des gesamten Netzzustands durch.

³⁸ Der Anlagentyp Stellwerke wurde in die Berechnung einbezogen.



Im Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2023 quantifizierte die SCHIG mbH den jährlichen strategischen Mittelbedarf bis 2040 anhand zweier Modellrechnungen:

- Methode 1: Erneuerungsmengen für fünf Anlagetypen³⁹, deren Wiederbeschaffungswert 58 % des Gesamtnetzes repräsentierte, erfordern einen strategischen Mittelbedarf von jährlich 607,3 Mio. EUR (Preisbasis 2023).
- Methode 2: Schlechte Inspektionsnoten oder alte Anlagen ergeben in einer Gesamtbetrachtung einen jährlichen strategischen Mittelbedarf für das Gesamtnetz von 1.052,7 Mio. EUR (Preisbasis 2023).

Beide Modellrechnungen lieferten einen strategischen Mittelbedarf von jährlich rd. 1 Mrd. EUR.⁴⁰ Die SCHIG mbH hielt fest, dass ihre Analysen eine Detailplanung der Maßnahmen auf Ebene der Einzelanlage nicht ersetzen könnten. Eine Detailausage zu einzelnen Gleisanlagen sei – weil es keinen zentralen Abruf der benötigten Daten gab – nicht möglich. Die Aushebung von Stichproben für eine rudimentäre Analyse der Erneuerungen wäre, nach Rücksprache mit der ÖBB-Infrastruktur AG, nur mit erheblichem Aufwand möglich gewesen. Die SCHIG mbH regte daher die Etablierung einer zentral abrufbaren Dokumentation mit adäquater Detaillierung der Erneuerung und der damit verbundenen monetären Mittel im Oberbau an.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erachtete die Ergebnisse der SCHIG mbH als nachvollziehbar. Interne Berechnungen der ÖBB-Infrastruktur AG kämen auf ein ähnliches Ergebnis.

Für den Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2024 plante die SCHIG mbH, in die Abschätzung auch den Anlagentyp Tunnel einzubeziehen. Dadurch würden 70 % des gesamten Wiederbeschaffungswerts plausibilisiert und der Prognose des künftigen Mittelbedarfs zugrunde liegen.

(b) Zudem plausibilisierte, analysierte und kontrollierte die SCHIG mbH im Auftrag des Klimaschutzministeriums in den Berichten „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ die Rahmenplanmittel, die der Instandhaltung zugeordnet waren. Im Zuge dessen befasste sie sich auch mit der strategischen Planung der ÖBB-Infrastruktur AG; sie hielt zu den planbaren variablen Kosten⁴¹ fest, dass sie – anhand der

³⁹ Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Oberleitungen, Stellwerke

⁴⁰ Methode 1 hochgerechnet auf Wiederbeschaffungswerte von 100 % der Anlagenteile bzw. Anlagen (Näherungswert)

⁴¹ Dazu zählte etwa die gründliche Durcharbeitung des Oberbaus oder der Fahrdrähtwechsel. Die ÖBB-Infrastruktur AG plante die Kosten der variabel planbaren und zyklisch wiederkehrenden Instandhaltungsmaßnahmen auf Basis von Erfahrungswerten. Eine Angabe von Plannmengen und Plankosten war aus ihrer Sicht für dauerhafte Prozesse der Instandhaltung nicht geboten. Die Planung und Umsetzung der Tätigkeiten in entsprechender Menge am „richtigen“ Ort erachtete die SCHIG mbH jedoch für die Qualität des Schienennetzes und den damit verbundenen Mitteleinsatz als entscheidend.



Kosten und weil die Leistungsmengen bzw. vorgenommenen Tätigkeiten nur teilweise vorlägen – keine vollumfassende Aussage zum wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Mitteleinsatz tätigen könne. Die SCHIG mbH regte daher die Erfassung der Kosten und des Umfangs der Tätigkeiten inklusive Zeitpunkt und Ort an.

(c) Im Rahmen der „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ und der „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ führte die SCHIG mbH anlassbezogen Sensitivitätsanalysen durch. Damit sollte aufgezeigt werden, wie sich Änderungen einzelner Eingangsparameter auf die Prognose des Werterhalts und der notwendigen Instandhaltungsleistung auswirkten. Zukünftig plante die SCHIG mbH, solche Sensitivitätsanalysen verstärkt einzusetzen.

(d) Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitete zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an der Entwicklung eines „Data Science Hub“ zum Aufbau eines digitalen Zwillings der Gleisanlagen. Ziel des Projekts war es, objektive Entscheidungsgrundlagen für die Planung der Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen von fahrwegbezogenen Komponenten bereitzustellen. Mit einer Fertigstellung war in mehreren Jahren zu rechnen.

14.2 Das Klimaschutzministerium setzte die Empfehlung um, indem es die SCHIG mbH beauftragte, den für einen Werterhalt mittelfristig notwendigen Reinvestitions- und Instandhaltungsbedarf sowie die dazu notwendigen finanziellen Mittel zu quantifizieren. Der von der SCHIG mbH verfasste Bericht „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ für das Jahr 2023 wies die strategischen Erneuerungsmengen für die Schieneninfrastruktur aus und bezifferte den strategischen Mittelbedarf für den Werterhalt mit rd. 1 Mrd. EUR jährlich bis 2040.

Der RH hielt fest, dass der Bericht „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ der SCHIG mbH einen Beitrag zur Plausibilisierung, Analyse und Kontrolle der Rahmenplanmittel für die Instandhaltung leistete. Er wies jedoch darauf hin, dass der Bericht hinsichtlich der strategischen Planung der variablen Kosten infolge eingeschränkter Daten zu den Leistungsmengen und Tätigkeiten keine vollumfassende Aussage zum wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Mitteleinsatz zuließ.

Der RH würdigte positiv, dass die SCHIG mbH mit Sensitivitätsanalysen die Stabilität der Annahmen über die notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsleistungen im Hinblick auf Änderungen einzelner kritischer Eingangsparameter und auf deren Einfluss auf das Gesamtnetz analysierte.



Der RH hob den Aufbau eines digitalen Zwillings der Gleisanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem Projekt „Data Science Hub“ hervor, weil damit zukünftig objektive Entscheidungsgrundlagen für die Planung der Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen von fahrwegbezogenen Komponenten bereitgestellt werden können.

Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, das Projekt „Data Science Hub“ ehestmöglich umzusetzen, um die Planung der Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen von fahrwegbezogenen Komponenten zu objektivieren.

Ebenso empfahl er der ÖBB-Infrastruktur AG, den Informationsbedarf der SCHIG mbH in der Datenstruktur des „Data Science Hub“ zu berücksichtigen, um damit die Datengrundlage für die jährlichen Berichte „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ und „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ zu verbessern.

- 14.3 Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die Umsetzung des Projekts „Data Science Hub“ in ihrem Sinne sei. Aufgrund der Komplexität (Vielfältigkeit der Anlagen sowie der Dimension des Streckennetzes) sei jedoch von einem mehrjährigen Umsetzungszeitraum auszugehen.

Bei dem Projekt stünden die Anforderungen (betreffend Daten und Struktur) der ÖBB-Infrastruktur AG als anlagenverantwortliche Organisation im Vordergrund. Die Erkenntnisse aus den Mittelverwendungskontrollen Werterhalt und Instandhaltung und damit die Bedarfe der SCHIG mbH würden in das Projekt einfließen.



Integration der Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG

15.1 (1) Rechtliche Grundlage

Am 21. Juli 2023 trat das GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz⁴² in Kraft. Demnach hatte die GKB ihren Teilbetrieb Infrastruktur unter Beibehaltung ihres Fortbestands als übertragende Gesellschaft abzuspalten und im Wege der Gesamtrechtsnachfolge an die ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft zu übertragen.

Das GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz legte nicht fest, wann die Integration der Infrastruktur der GKB in jene der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen sein sollte. Es betraute das Klimaschutzministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium mit der Vollziehung. Am 2. Juli 2024 wurde die Übertragung ins Firmenbuch eingetragen. Wirtschaftlich, bilanziell sowie ertragsteuerlich sollte die Spaltung rückwirkend zum Spaltungsstichtag 1. Jänner 2024 erfolgen.

⁴² Bundesgesetz über die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG, BGBl. I 95/2023

Die folgende Abbildung 5 zeigt das Streckennetz der GKB und jenes der ÖBB-Infrastruktur AG im Raum südlich von Graz:

Abbildung 5: Streckennetz der GKB und ÖBB-Infrastruktur AG

— Strecken der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

● ausgewählte Stationen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

— Kernnetz der ÖBB-Infrastruktur AG

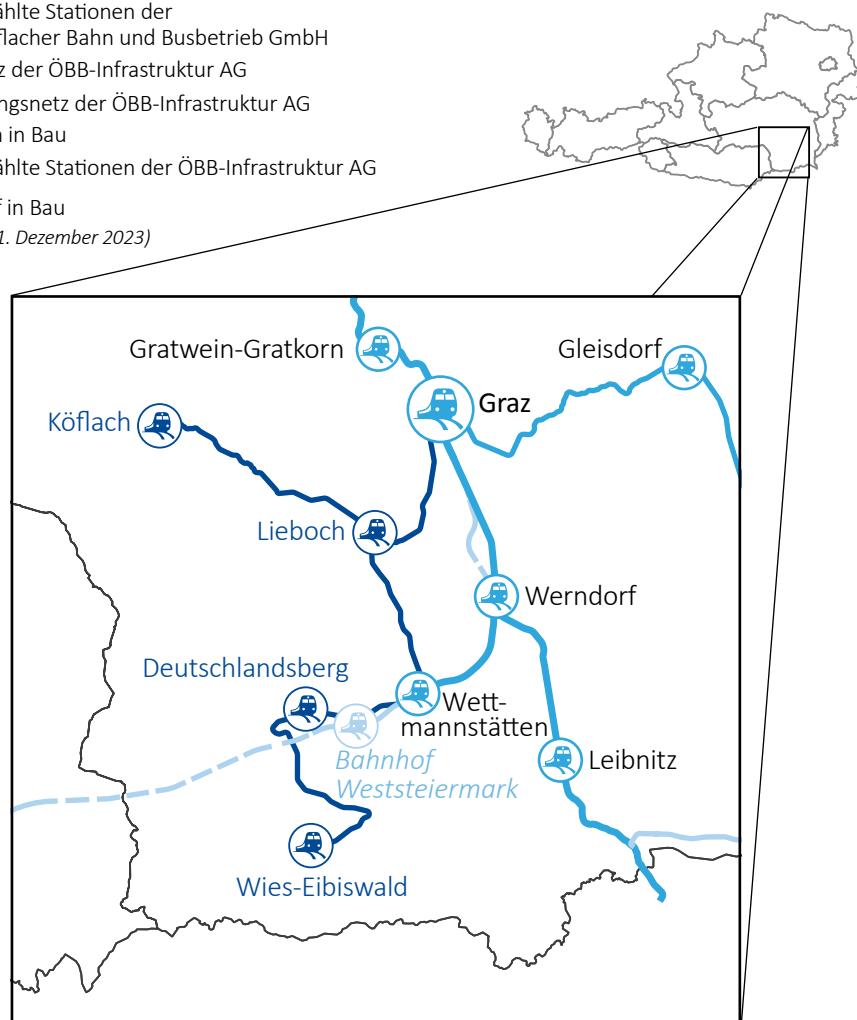
— Ergänzungsnetz der ÖBB-Infrastruktur AG

- - - Strecken in Bau

● ausgewählte Stationen der ÖBB-Infrastruktur AG

● Bahnhof in Bau

(Stand: 31. Dezember 2023)



Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG; Darstellung: RH

Die GKB nutzte zum Betrieb neben ihrem Streckennetz das Netz der ÖBB zwischen Graz und Wettmannstätten.



(2) Erwartete Synergien und Abschätzung der Folgekosten

(a) Das Klimaschutzministerium startete im Jahr 2021 – als Entscheidungsgrundlage für die Integration – ein Projekt zur Evaluierung der möglichen Synergien bei einer Integration der Infrastruktur der GKB in jene der ÖBB-Infrastruktur AG. Projektpartner waren ein externes Beratungsunternehmen, das Klimaschutzministerium, das Finanzministerium und die SCHIG mbH. Die GKB hatte sich aus dem Projekt zurückgezogen, da sie Bedenken hatte, die Abspaltung könnte negative Auswirkungen auf den verbleibenden Unternehmensbereich der GKB haben.

Der Endbericht vom Dezember 2021 kam zu folgendem Ergebnis:

- Für die Vorbereitung und Abwicklung der geplanten Ausbauprojekte der GKB-Infrastruktur (vor allem der Elektrifizierung) waren durch die Fusion nur geringe Synergien zu erwarten.
- Mittel- bis langfristig war mit Synergien in den Bereichen Betriebsführung⁴³ und Instandhaltung, Netzzugangsmanagement, Verschub sowie Querschnitts- und Overhead-Funktionen⁴⁴ zu rechnen. Ebenso könnten Investitionen entfallen, z.B. eine Betriebssteuerzentrale in Graz oder ein Motorturmwagen zur Instandhaltung der Oberleitung.

(b) Laut Wirkungsorientierter Folgenabschätzung zum GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz würden durch die Integration des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG im Zeitraum 2024 bis 2027 Entlastungen in Höhe von rd. 201,8 Mio. EUR für das Bundesbudget erzielt. Dies ergebe sich dadurch, dass die Finanzierung der Investitionen in die Annuitätenfinanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG übertragen würde, und durch die geringeren Betriebskosten der ÖBB-Infrastruktur AG gegenüber der GKB infolge von Skaleneffekten.

In den Berechnungen waren der Entfall der bestehenden Finanzierungsinstrumente⁴⁵ und der erwartete Mehraufwand für die Zuschussverträge hinsichtlich des Betriebs der Infrastruktur berücksichtigt⁴⁶, nicht jedoch der erwartete Mehraufwand infolge der Investitionen in die Infrastruktur der GKB. Für den in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung betrachteten Zeitraum (2024 bis 2027) sah der Rahmenplan 2024 bis 2029 Investitionen in der Höhe von 423,70 Mio. EUR vor, die über Annuitäten zu finanzieren wären.

⁴³ Entfall Betriebsfernsteuerzentrale und Zugsteuerung der GKB, einheitliches Notfallmanagement

⁴⁴ z.B. Beschaffung, IT, Personal, Lagerhaltung und Logistik, Sicherheitsmanagement

⁴⁵ GKB-Betriebskostenzuschuss (bisheriger Zuschuss des Bundes für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die GKB) und Übereinkommen zur Finanzierung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (9. Mittelfristiges Investitionsprogramm)

⁴⁶ sowie die erwarteten Mehrkosten für die Verkehrsdiesteverträge zur Bestellung von Leistungen im Schienengüterverkehr beim verbleibenden Unternehmen der GKB



(c) Im Zuge der Einvernehmensherstellung zu den Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 übermittelte das Klimaschutzministerium dem Finanzministerium eine Anlage zur Prüfvereinbarung, in der die erwarteten Synergien infolge der Integration der Infrastruktur der GKB dargestellt waren. Demnach würde der Betriebskostenzuschuss für den an die ÖBB-Infrastruktur AG übergehenden Teilbetrieb Infrastruktur der GKB im Zeitraum 2024 bis 2029 insgesamt um 22,46 Mio. EUR unter dem bisherigen GKB-Betriebskostenzuschuss⁴⁷ liegen. Damit würde eine Einsparung von 21 % erzielt.

(3) Budgetäre Vorsorge zur Finanzierung der Infrastruktur der GKB

(a) Da die Finanzierung für die GKB mit dem 31. Dezember 2023 entfiel, schlossen die ÖBB-Infrastruktur AG und die GKB einen „Übergangsvertrag“, mit dem die ÖBB-Infrastruktur AG der GKB die finanziellen Mittel zur Absicherung der Fortführung des Teilbetriebs Infrastruktur bis zur Integration zusagte. Damit sollte der Finanzierungsbedarf für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung sowie für Investitionen abgesichert werden.⁴⁸

(b) Im Rahmenplan für die Periode 2024 bis 2029 und in der Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG war die Integration der Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG berücksichtigt:

- Der Rahmenplan sah in Summe Investitionen in Höhe von 515,3 Mio. EUR im Zeitraum 2024 bis 2029 für die übernommene Infrastruktur der GKB vor⁴⁹, die über Annuitäten finanziert werden sollten.
- Die Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG sah im Zeitraum 2024 bis 2029 für den Betriebsführungsaufwand, die Instandhaltung und die mit der Integration in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Kosten einen Finanzierungsbedarf von 86,34 Mio. EUR vor.

Da die ursprünglichen Planungen den Zuschussbedarf geringer ausgewiesen hatten (TZ 6), beabsichtigte das Klimaschutzministerium, den Betriebskostenzuschuss zum Teil mit den laufenden Zahlungen gemäß den Zuschussverträgen (56,30 Mio. EUR) und unter Gegenrechnung mit den bestehenden Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG (30,04 Mio. EUR) zu finanzieren.

⁴⁷ valorisiert auf Preisbasis 2024

⁴⁸ § 5 GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz sah vor, dass die Finanzierung des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB im Falle einer Kündigung des mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramms im Wege des § 42 Bundesbahngesetz erfolgen sollte.

⁴⁹ Vorgesehen waren Streckenattraktivierungen, wie insbesondere die Elektrifizierung.



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

(c) Das Klimaschutzministerium und das Finanzministerium konnten bis zum Ende der Follow-up-Überprüfung (September 2024) kein Einvernehmen über die Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 erzielen; die Zuschussverträge waren daher noch nicht abgeschlossen und die Finanzierung nicht sichergestellt.

- 15.2 Der RH erachtete die Integration der Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG aufgrund der mittelfristig zu erwartenden technischen Synergien als nachvollziehbar.

Er kritisierte jedoch, dass die mit der Integration erwartete Entlastung des Bundeshaushalts in Höhe von 201,8 Mio. EUR im Zeitraum 2024 bis 2027 auf einer Berechnung des Klimaschutzministeriums beruhte, die die Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur der GKB, die auf die ÖBB-Infrastruktur AG überging, nicht berücksichtigte. Für den Zeitraum 2024 bis 2027 sah der Rahmenplan 2024 bis 2029 Investitionen in der Höhe von 423,70 Mio. EUR vor, die über Annuitäten zu finanzieren wären.

Der RH empfahl dem nunmehrigen Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, bei den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen von gesetzlichen Vorhaben gemäß den Anforderungen des § 17 Bundeshaushaltsgesetz 2013 und der hierzu ergangenen WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung auf Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu achten, um dem Nationalrat eine transparente Darstellung über die erwarteten Kosten vor der Beschlussfassung von Gesetzen zur Verfügung zu stellen.

Der RH stellte fest, dass die infolge der Integration erwarteten Einsparungen für die Betriebsführung der Infrastruktur der GKB im Zeitraum 2024 bis 2029 in Höhe von 22,46 Mio. EUR eine Reduktion der Betriebsführungskosten von 21 % bedeuteten. Er wies jedoch darauf hin, dass die Hebung der Synergien erst bevorstand und Verzögerungen bei der Integration die Erreichung der angestrebten Einsparungen gefährden würden.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, zur Sicherstellung der erwarteten Einsparungen aufgrund der Synergien die vollständige Integration der Infrastruktur der GKB in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich abzuschließen.

Der RH wies darauf hin, dass – mangels Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 – die Finanzierung der Investitionen für Streckenattraktivierungen, insbesondere die Elektrifizierung, und die Finanzierung der Betriebsführung infolge der Integration der neu hinzukommenden Infrastruktur nicht sichergestellt waren. Er verwies dazu auf seine Empfehlung in TZ 7, im Einvernehmen mit dem



Finanzministerium ehestmöglich auf einen Abschluss der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 hinzuwirken.

15.3 (1) In seiner Stellungnahme wies das vormalige Klimaschutzministerium darauf hin, dass die Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung aus seiner Sicht vollständig und nachvollziehbar seien. Auf Basis der Stellungnahme des RH im Begutachtungsverfahren habe das Ministerium die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung nach Ablauf der Begutachtungsfrist um eine nachvollziehbare Erläuterung der einzelnen Parameter ergänzt:

- Entfall GKB-Betriebskostenzuschuss: bisheriger Zuschuss des Bundes für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die GKB (bisher budgetiert auf Budgetposition 41.02.02.00-1/7411.005),
- Entfall GKB-Betriebskostenzuschuss: geplanter Zuschuss des Bundes gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 für den Bau und die Erhaltung von Schieneninfrastruktur an die GKB gemäß geltender Kosten- und Bauplanung (bisher budgetiert auf Budgetposition 41.02.02.00-1/7461.500),
- Mehraufwand Zuschuss § 42 Bundesbahngesetz (budgetiert auf Budgetposition 41.02.02.00-1/7461.510): zusätzliche Mittel für die ÖBB-Infrastruktur AG für die Instandhaltung der übergehenden Eisenbahnanlagen der GKB (durchschnittlicher Instandhaltungsaufwand der ÖBB-Infrastruktur AG pro Gleiskilometer multipliziert mit den Gleiskilometern der GKB),
- Mehraufwand Infrastrukturbenützungsentgelt Verkehrsdienstevertrag Bund (budgetiert auf Budgetposition 41.02.02.00-1/7411.020): zusätzliche Mittel für Bestellungen betreffend Verkehrsdienstevertrag Bund auf dem Netz der GKB aufgrund unterschiedlicher Produktentgelte zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und GKB (Abschätzung auf Basis Verkehrsleistung Fahrplanjahr 2021 und Schienennetznutzungsbedingungen der ÖBB-Infrastruktur AG und GKB 2021).

Die Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen hätten dem Kenntnisstand zur Zeit ihrer Erstellung entsprochen.

Das Ministerium begrüßt die Empfehlung des RH zum ehestmöglichen Abschluss der Integration der Infrastruktur der GKB in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG.

(2) Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass nach der gesellschaftsrechtlichen Integration der Infrastruktur der GKB in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG in einem ersten Schritt die organisatorische Eingliederung in Form eines eigenen Geschäftsbereichs erfolgt sei. Zur vollständigen Hebung der Synergien sollten bis 2026 die Aufgaben sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

in die Linienorganisation bzw. in bestehende Geschäftsbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG eingegliedert werden.

- 15.4 Der RH wiederholte gegenüber dem Ministerium, dass in den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen die Darstellung des Finanzierungsbedarfs für die Investitionen in die Infrastruktur der GKB fehlte, die mit der Eingliederung in die ÖBB-Infrastruktur AG auf den Bund überging. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung, bei den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen von gesetzlichen Vorhaben auf Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu achten.



Schlussempfehlungen

16 Der RH stellte fest, dass

- das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von 14 überprüften Empfehlungen des Vorberichts sechs zur Gänze, sieben teilweise und eine nicht umsetzte.
- das Bundesministerium für Finanzen von drei überprüften Empfehlungen des Vorberichts eine zur Gänze, eine teilweise und eine nicht umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts				Reihe Bund 2021/38	
Vorbericht		Nachfrageverfahren	Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie					
4	Künftig wären – wie gesetzlich vorgesehen – jährlich rollierende Rahmenpläne zu erstellen und darauf aufbauend die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz mit der ÖBB-Infrastruktur AG abzuschließen. Dabei wäre dem festgelegten Abstimmungsprozess zu folgen.	nicht umgesetzt	5	teilweise umgesetzt	
5	Die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen wären zu beheben, soweit sie im Einflussbereich des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. des Bundesministeriums für Finanzen liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen.	nicht umgesetzt	5	nicht umgesetzt	
13	Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen wäre in den künftigen Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz die in den Geschäftsplänen durch die ÖBB-Infrastruktur AG jährlich kalkulierten Einsparungen einschließlich einer angemessenen Reserve zu berücksichtigen; die Höhe der Zuschüsse wäre entsprechend zu kürzen.	umgesetzt	6	teilweise umgesetzt	
6	Die ÖBB-Infrastruktur AG wäre zu einer realistischeren Investitionsplanung zu veranlassen.	umgesetzt	7	umgesetzt	
8	Es wäre zu prüfen, in welcher Form wirksame Anreize zur Senkung der Kosten und des Entgelts zur Fahrwegbereitstellung in die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz aufgenommen werden könnten.	zugesagt	8	teilweise umgesetzt	
7	Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären transparenter zu gestalten. Insbesondere sollten alle die Finanzierung von Investitionen betreffenden Zuschüsse klar und übersichtlich zusammengefasst werden.	zugesagt	9	umgesetzt	
10	Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen wären die Verträge insofern zu ändern, als die Finanzierung des Baus der Infrastruktur, wie gesetzlich vorgesehen, zur Gänze in den künftigen Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz festzulegen ist.	zugesagt	9	umgesetzt	



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts				Reihe Bund 2021/38	
Vorbericht		Nachfrage-verfahren	Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
20	Von der ÖBB-Infrastruktur AG wäre jährlich ein Verwendungs-nachweis zu fordern, in dem die tatsächlichen Aufwendungen und Ausgaben sowie abzuziehenden Erträge – nach den ver-schiedenen Zuschussbereichen gegliedert – so aufgelistet sind, dass der zu finanzierende Betrag sowie allfällige Über- bzw. Unterdeckungen aufgrund der Zuschüsse klar nachvollzogen werden können.	zugesagt	10	teilweise umgesetzt	
20	Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wäre als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen auch für die Abrech-nung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundes-bahngesetz zu beauftragen.	nicht umgesetzt	10	teilweise umgesetzt	
21	Die vorgesehenen Rückzahlungen der aushaltenden rd. 1,147 Mrd. EUR wären bei der ÖBB-Infrastruktur AG tat-sächlich einzufordern.	teilweise umgesetzt	11	umgesetzt	
17	Um die Sicherheit im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG zu erhalten und laufend zu verbessern, wären gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG verstärkt Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, um die Anzahl an sicherheitsrelevanten Vorfällen zu verringern. Die Umsetzung der Maßnahmen wäre in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz zu verankern.	zugesagt	12	teilweise umgesetzt	
18	Der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wären im Rahmen der Überwachung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz unabhängige Kontroll-möglichkeiten einzuräumen, um damit ein wirksames Monito-ring-System für die Erreichung der Ziele Pünktlichkeit im Perso-nenverkehr und Erhöhung des Anteils an barrierefreien Verkehrsstationen zu schaffen.	umgesetzt	13	umgesetzt	
18	Die Vertragsauslegung im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit wäre am Wortlaut des Vertrags zu orientieren und dieser, falls er nicht den tatsächlichen Willen der Vertragspartner widerspiegeln sollte, bei zukünftigen Vertragsab-schlüssen entsprechend abzuändern.	zugesagt	13	teilweise umgesetzt	
9	Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wäre mit der Weiterführung der begonnenen Analysen und Berichte zur Frage, inwieweit die zur Verfügung gestellten Mittel den Werterhalt des Schienennetzes sicherstellen, zu beauftragen. Sie wäre dabei auch mit der Quantifizierung des für einen Wert-erhalt mittelfristig notwendigen Reinvestitions- und Instand-haltungsbedarfs und der finanziellen Mittel zu beauftragen.	umgesetzt	14	umgesetzt	



Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts				Reihe Bund 2021/38	
Vorbericht		Nachfrage- verfahren	Follow-up-Überprüfung		
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad	
Bundesministerium für Finanzen					
4	Künftig wären – wie gesetzlich vorgesehen – jährlich rollierende Rahmenpläne zu erstellen und darauf aufbauend die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz mit der ÖBB-Infrastruktur AG abzuschließen. Dabei wäre dem festgelegten Abstimmungsprozess zu folgen.	nicht umgesetzt	5	teilweise umgesetzt	
5	Die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen wären zu beheben, soweit sie im Einflussbereich des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. des Bundesministeriums für Finanzen liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen.	nicht umgesetzt	5	nicht umgesetzt	
21	Die vorgesehenen Rückzahlungen der aushaftenden rd. 1,147 Mrd. EUR wären bei der ÖBB-Infrastruktur AG tatsächlich einzufordern.	teilweise umgesetzt	11	umgesetzt	



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor an

- das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (**BMIMI**),
- das Bundesministerium für Finanzen (**BMF**),
- die ÖBB-Infrastruktur AG (**ÖBB**) sowie
- die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG mbH**):

	BMIMI	BMF	ÖBB	SCHIG mbH
(1) Das Bundesministerium für Finanzen wäre auch zu den Beratungen der Arbeitsplattform Infrastrukturrentwicklungen und Strategien einzuladen, um dessen Expertise zur Finanzierbarkeit von Projektänderungen und Projektneuaufnahmen in die Entwürfe der Rahmenpläne zu nutzen und damit auf ein möglichst frühzeitiges Einvernehmen hinzuwirken. <u>(TZ 4)</u>	X		X	X
(2) Die Gründe für die verspäteten Vertragsunterzeichnungen wären zu beheben, soweit sie im Einflussbereich der Ministerien liegen. Die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz wären rechtzeitig – vor ihrem Geltungszeitraum – zu unterfertigen. <u>(TZ 5)</u>	X	X		
(3) Ergänzend zum zeitlich abgestimmten Ablaufprozess wäre festzulegen, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt für eine erfolgreiche Einvernehmensherstellung vorzulegen sind, um – wie in § 42 Bundesbahngesetz normiert – einen jährlichen Abschluss der Zuschussverträge zu gewährleisten. <u>(TZ 5)</u>	X	X		
(4) Die Höhe der Zuschüsse wäre so festzulegen, dass die finanzielle Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG gewährleistet ist, und darüber wäre das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen herzustellen. <u>(TZ 6)</u>		X		
(5) Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen wäre es möglich auf einen Abschluss der Zuschussverträge für die Rahmenplanperiode 2024 bis 2029 hinzuwirken, um die Finanzierung der festgelegten Investitionen sicherzustellen. <u>(TZ 7)</u>		X		
(6) Es wäre zu prüfen, in welcher Form wirksame Anreize zur Senkung der Kosten und des Entgelts für die Fahrwegbereitstellung in die Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz aufgenommen werden könnten. <u>(TZ 8)</u>		X		



	BMIMI	BMF	ÖBB	SCHIG mbH
(7) Es wäre vertraglich eine Überleitung festzulegen, welche erfolgswirksamen Faktoren aus dem Jahresabschluss der ÖBB-Infrastruktur AG für die Kalkulation des Mehr- bzw. Minderbedarfs in den Abrechnungstabellen gemäß Anlage 7 der Prüfvereinbarung heranzuziehen sind. <u>(TZ 10)</u>	x		x	
(8) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wäre als Kompetenzzentrum für Eisenbahnwesen für die Abrechnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 bzw. Abs. 2 Bundesbahngesetz zu nutzen und mit der Plausibilisierung bzw. Kontrolle und Erläuterung sämtlicher Zuschusspositionen zu beauftragen. <u>(TZ 10)</u>	x			
(9) Es wären verstärkt Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, um die Anzahl an sicherheitsrelevanten Vorfällen zu verringern; die Umsetzung der Maßnahmen wäre in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz zu verankern. <u>(TZ 12)</u>	x		x	
(10) Die Vertragsauslegung der Zuschussverträge im Zusammenhang mit der Ermittlung der Kennzahl Barrierefreiheit wäre am Wortlaut des Vertrags zu orientieren. Falls dieser nicht den tatsächlichen Willen der Vertragspartner widerspiegeln sollte, wäre er bei zukünftigen Vertragsabschlüssen entsprechend abzuändern. <u>(TZ 13)</u>	x		x	
(11) Das Projekt „Data Science Hub“ wäre ehestmöglich umzusetzen, um die Planung der Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen von fahrwegbezogenen Komponenten zu objektivieren. <u>(TZ 14)</u>			x	
(12) Der Informationsbedarf der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wäre in der Datenstruktur des „Data Science Hub“ zu berücksichtigen, um damit die Datengrundlage für die jährlichen Berichte „Mittelverwendungskontrolle Werterhalt“ und „Mittelverwendungskontrolle Instandhaltung“ zu verbessern. <u>(TZ 14)</u>			x	
(13) Beiden Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen von gesetzlichen Vorhaben wäre gemäß den Anforderungen des § 17 Bundeshaushaltsgesetz 2013 und der hierzu ergangenen WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung auf Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu achten, um dem Nationalrat eine transparente Darstellung über die erwarteten Kosten vor der Beschlussfassung von Gesetzen zur Verfügung zu stellen. <u>(TZ 15)</u>	x			



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

- (14) Zur Sicherstellung der erwarteten Einsparungen aufgrund der Synergien wäre die vollständige Integration der Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich abzuschließen. ([TZ 15](#))

BMIMI	BMF	ÖBB	SCHIG mbH
		X	



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung



Wien, im Mai 2025
Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



Anhang A

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger
in **Fettdruck**

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag.^a Elisabeth Landrichter
Dr. Christoph Leitgeb

(9. September 2015 bis 30. August 2023)
(seit 27. September 2023)

Stellvertretung

Dr.ⁱⁿ Susanne Kappel
Dipl.-Ing. Robert Liskounig

(12. Juli 2017 bis 30. August 2023)
(seit 27. September 2023)

Geschäftsführung

Mag. Franz Weintögl
Mag. Gerald Rudolf Klug
Dr.ⁱⁿ Barbara Kleinert

(31. Juni 1998 bis 31. Dezember 2023)
(seit 1. Dezember 2022)
(seit 1. Dezember 2023)



ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Arnold Schiefer	(1. April 2019 bis 5. Juni 2020)
Dipl.-Ing. Herbert Kasser	(10. Juni 2020 bis 18. Juli 2023)
Mag.^a Manuela Waldner	(seit 18. Juli 2023)

Stellvertretung

Dipl.-Ing. Herbert Kasser (1. Stellvertreter)	(1. April 2019 bis 5. Juni 2020)
Mag. Arnold Schiefer (1. Stellvertreter)	(10. Juni 2020 bis 30. Juni 2023)
Mag. ^a Iris Appiano-Kugler, MA (2. Stellvertreterin)	(10. Juni 2020 bis 8. Jänner 2025)
Dipl.-Ing. Herbert Kasser (1. Stellvertreter)	(seit 18. Juli 2023)

Vorstand

Dipl.-Ing. Franz Bauer	(1. Jänner 2013 bis 31. Dezember 2021)
Mag.^a Silvia Angelo	(seit 16. Jänner 2017)
Dipl.-Ing. Dr. Johann Pluy	(seit 1. März 2019)
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Judith Engel, MBA, MSc, MSc	(seit 1. Jänner 2022)



Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB;
Follow-up-Überprüfung

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich

(26. Juli 2018 bis 18. September 2020)

Mag. Roland Schuster, MBA

(seit 3. November 2020)

Stellvertretung

Mag. Roland Schuster, MBA

(26. Juli 2018 bis 18. September 2020)

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sonja Wiesholzer

(3. November 2020 bis 15. November 2023)

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Salmhofer, MSc

(seit 11. Dezember 2023)

Geschäftsleitung

Dipl.-Ing. Dr. Ulrich Puz, MBA

(26. Jänner 2011 bis 30. April 2020)

Dr. Stefan Weiss, MBA

(seit 1. Februar 2020)

Dipl.-Ing. Viktor Vogler, BA

(seit 1. November 2024)



Anhang B

Ressortbezeichnung und -verantwortliche

Tabelle A: Angelegenheiten des Verkehrs

Zeitraum	Bundesministerien- gesetz-Novelle	Ressortbezeichnung	Bundesminister/in
bis 28. Jänner 2020	BGBI. I 3/2009	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	bis 7. Jänner 2020: Mag. Andreas Reichhardt
			7. Jänner 2020 bis 29. Jänner 2020: Leonore Gewessler, BA
29. Jänner 2020 bis 31. März 2025	BGBI. I 8/2020	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	29. Jänner 2020 bis 3. März 2025: Leonore Gewessler, BA
			3. März bis 2. April 2025: Peter Hanke
seit 1. April 2025	BGBI. I 10/2025	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur	seit 2. April 2025: Peter Hanke

Quelle: Parlament; Zusammenstellung: RH

R
—
H

