



# Vorbelastungsgesetz zum ÖBB-Rahmenplan 2025-2030

## Analyse

Grundlage für die Analyse sind folgende Dokumente:

- ◆ Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur genehmigt wird (88 d.B.)
- ◆ ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 (III-173 d.B.)



## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung .....	3
2	Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG.....	4
3	Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund .....	8
4	Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan .....	11
	Abkürzungsverzeichnis .....	14
	Tabellen- und Grafikverzeichnis .....	15



## 1 Zusammenfassung

Am 13. Mai 2025 hat der Ministerrat den **ÖBB-Rahmenplan 2025-2030** beschlossen. Im Zusammenhang mit den geplanten Investitionen ist haushaltsrechtlich eine Ermächtigung zur Begründung höherer Vorbelastungen erforderlich. Die diesbezügliche Regierungsvorlage wird im Budgetausschuss behandelt.

Der ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 sieht für den sechsjährigen Zeitraum **Investitionen iHv** insgesamt 19,7 Mrd. EUR vor. In den überlappenden Jahren 2025 bis 2029 sind die Investitionen um 1,6 Mrd. EUR niedriger als im alten Rahmenplan 2024 bis 2029. Damit wird ein Beitrag zur gesamtstaatlichen Konsolidierung geleistet.

Zur Finanzierung der Investitionen leistet der Bund **Zuschüsse** an die ÖBB-Infrastruktur AG, die auf 30 Jahre bzw. 50 Jahre beim Brenner-Basistunnel umgelegt werden (Annuitätenzahlungen). Daher führen die Investitionen bis zum Jahr 2030 zu **Vorbelastungen** im Bundeshaushalt bis zum Jahr 2079. Außerdem leistet der Bund Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung, welche im neuen Rahmenplan den Zeitraum bis 2030 umfassen.

Dementsprechend soll der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, beim DB 41.02.02-Schiene Vorbelastungen iHv 62,204 Mrd. EUR zu begründen. Im Vergleich zum Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2024-2029 sind die Vorbelastungen um 3,0 Mrd. EUR niedriger. Der Rückgang liegt teilweise am geringeren Investitionsvolumen im neuen Rahmenplan 2025-2030. Außerdem ist die Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen geringer. Ein dämpfender Sondereffekt entsteht durch die Vorlage im Frühjahr 2025 statt Herbst 2024, weil Vorbelastungen nur zukünftige Finanzjahre betreffen. Daher entfallen im neuen Vorbelastungsgesetz nicht nur die bereits erfolgten Auszahlungen im Finanzjahr 2024, sondern auch jene für das laufende Jahr 2025. Gegenläufig erhöhen die nunmehr enthaltenen Investitionen des Jahres 2030 das Vorbelastungsvolumen.

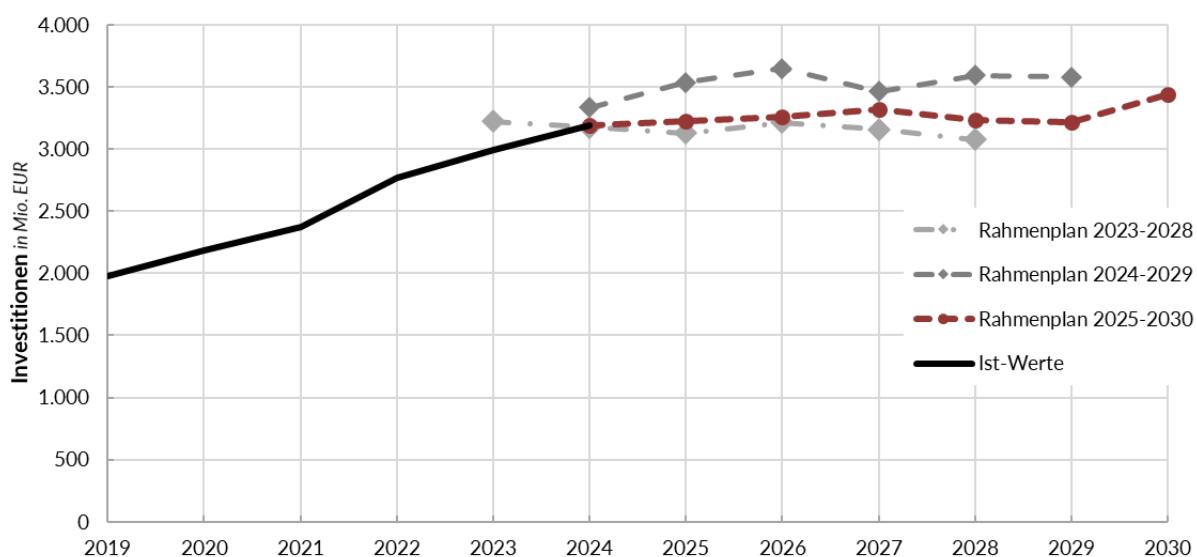


Im aktuellen **Regierungsprogramm** steht ein Bekenntnis zum bestehenden Finanzierungsmodell (Rahmenplan, Zuschussvertrag, Budgetvorbelastungen). Durch Berichte an das Parlament soll die Transparenz erhöht werden, wobei insbesondere die (regionalen) Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Klimaeffekte, der Nutzen für die Bürger:innen, die Effektivität der eingesetzten Mittel sowie die Krisen- und Klimaresilienz dargestellt werden sollen. Das Zielnetz 2040 soll hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürger:innen, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden.

## 2 Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Am 13. Mai 2025 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 beschlossen. Er sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 19,7 Mrd. EUR vor. Die nachfolgenden Darstellungen vergleichen den Rahmenplan mit den vorangegangenen Rahmenplänen und den realisierten Ist-Werten:

**Grafik 1: Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG**



Investitionen in Mio. EUR	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ist-Werte	1.978	2.185	2.376	2.766	2.991	3.187						
Rahmenplan 2023-2028					3.222	3.174	3.129	3.212	3.157	3.076		
Rahmenplan 2024-2029						3.336	3.535	3.648	3.461	3.592	3.578	
Rahmenplan 2025-2030							3.226	3.261	3.319	3.233	3.212	3.441
Differenz zwischen Rahmenplan 2025-2030 und 2024-2029							-309	-387	-142	-359	-366	

Quellen: Budgetbericht 2024, ÖBB-Rahmenpläne 2023-2028, 2024-2029 und 2025-2030.



Die jährlichen geplanten Investitionen liegen zwischen 3,2 Mrd. EUR im Jahr 2025 und 3,4 Mrd. EUR im Jahr 2030. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan wurden die geplanten Investitionen in allen Jahren reduziert. Die Investitionen sind aber immer noch höher als im Rahmenplan 2023-2028, der im Herbst 2022 beschlossen wurde. Im Zeitraum 2025 bis 2029 sind sie insgesamt um 1,6 Mrd. EUR bzw. 8,8 % niedriger als im ÖBB-Rahmenplan 2024-2029.

Mit der Reduktion der Investitionen im Rahmenplan wird ein Beitrag zur gesamtstaatlichen **Budgetkonsolidierung** geleistet, weil die ÖBB-Infrastruktur AG für die Berechnung des Maastricht-Defizits im Bundessektor enthalten ist. In der Darstellung des Budgetberichts 2025 und 2026 wird er bei der Aufteilung des Gesamtkonsolidierungsvolumens teilweise den „Einsparungen in der Verwaltung“ der UG 41-Mobilität zugeordnet:

**Tabelle 1: Beitrag der ÖBB-Infrastruktur AG zur Konsolidierung**

in Mio. EUR	2025	2026	2027	2028	2029	Zeitraum 2025-2029
Anpassung Rahmenplaninvestitionen laut Budgetbericht 2025 und 2026	333	585	567	440	418	2.343
Als Teil der Einsparungen in der Verwaltung (UG 41-Mobilität)	179	169	202	251	283	1.083
Als Beitrag staatsnaher Betriebe	154	415	366	189	135	1.259

Quelle: Budgetbericht 2025 und 2026.

Laut Budgetbericht 2025 und 2026 wird im Jahr 2025 durch eine Anpassung der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen eine Konsolidierung iHv 333 Mio. EUR erzielt. Das entspricht in etwa der Reduktion im Investitionsvolumen des Jahres 2025 im neuen Rahmenplan im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan. Davon werden in der Aufteilung des Budgetberichts 179 Mio. EUR den Maßnahmen der Verwaltung iHv insgesamt 1,1 Mrd. EUR im Jahr 2025 zugeordnet. Die anderen 154 Mio. EUR sind ein Teil des Konsolidierungsbeitrags staatsnaher Betriebe iHv insgesamt 0,6 Mrd. EUR im Jahr 2025.

Im Gesamtzeitraum 2025 bis 2029 leistet die Anpassung der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen laut Budgetbericht 2025 und 2026 einen Konsolidierungsbeitrag iHv 2,3 Mrd. EUR. Das ist mehr als die Reduktion der Investitionen um 1,6 Mrd. EUR im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan 2024-2029, weil von einem höheren Ausgangswert ohne Maßnahmen ausgegangen wird. Beispielsweise war das tatsächliche Investitionsvolumen durch Verzögerungen in der Vergangenheit teilweise



niedriger als das geplante, woraus sich Verschiebungen in den aktuellen Planungszeitraum ergeben. Im Jahr 2024 etwa waren die Rahmenplaninvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG um 148 Mio. EUR bzw. 4,4 % niedriger als im Rahmenplan 2024-2029 vorgesehen. Im Jahr 2023 wurden die Investitionen des Rahmenplans 2023-2028 um 231 Mio. EUR bzw. 7,2 % unterschritten (siehe Grafik 1).

In der nachfolgenden Tabelle werden die Investitionen gemäß Rahmenplan 2025-2030 für die größten Projekte dargestellt:

**Tabelle 2: Vorhaben gemäß Rahmenplan 2025-2030**

	in Mio. EUR	bis 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	ab 2031	Gesamt	Zeitraum 2025-2030
<b>Investitionen gemäß Rahmenplan 2025-2030</b>	<b>33.230</b>	<b>3.226</b>	<b>3.261</b>	<b>3.319</b>	<b>3.233</b>	<b>3.212</b>	<b>3.441</b>	<b>24.620</b>	<b>77.541</b>	<b>19.692</b>	
Brenner-Basistunnel	2.275	325	325	285	260	385	395	1.013	5.262	1.975	
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	3.153	313	283	270	259	94	10	2	4.385	1.230	
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	283	165	253	300	126	48	44	66	1.284	935	
Linz - Wels; viergleisiger Ausbau	513	112	140	151	131	165	94	199	1.505	793	
Flughafen Wien - Bruck an der Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	24	5	10	17	105	224	316	1.679	2.382	678	
Süßenbrunn - Bernhardsthald; Ausbau Bestandsstrecke	182	76	70	69	95	129	131	663	1.415	570	
Graz Köflacher Bahn	70	73	77	91	87	66	45	185	693	438	
Wien Westbahnhof - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	138	9	11	37	64	155	126	345	886	402	
Ebenfurth; Errichtung Schleife	22	32	78	104	109	30	13	7	393	364	
Staatsgrenze bei Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	120	46	31	33	35	31	137	3.078	3.511	313	
Wien Meidling - Mödling; viergleisiger Ausbau	22	11	17	26	26	33	184	1.440	1.759	297	
Graz - Klagenfurt; Koralm bahn (Projekte gemäß Vertrag) inkl. Flughafenast	5.646	148	51	42	27	14	7	11	5.946	289	
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungs bahn	35	18	35	37	59	71	54	199	507	273	
Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke	71	10	13	17	18	52	143	4.291	4.615	253	
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; viergleisiger Ausbau	11	18	11	13	58	83	61	362	618	244	
Linz - Selzthal; selektiv zweigleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	65	8	18	35	55	41	43	666	932	201	
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	22	25	8	19	55	40	17	6	192	165	
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	25	7	74	10	60	8	2	0	187	162	
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	2	1	11	42	31	27	43	0	156	154	
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	99	29	28	12	40	29	4	0	239	140	
Bruck an der Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	117	15	46	14	14	22	23	1	250	132	
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	54	42	27	24	10	8	0	0	164	110	
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	5	3	7	3	6	28	61	112	225	108	
Atttnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	129	14	11	38	15	14	12	3	236	103	
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	937	325	314	257	282	230	188	1.349	3.882	1.596	
Programm Streckenelektrifizierungen	142	58	150	195	179	146	67	562	1.500	796	
ETCS und Zugbeeinflussung	218	42	75	95	96	90	90	307	1.013	489	
Betriebsfernsteuerzentralen	750	61	56	74	58	46	44	147	1.235	338	
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	377	107	42	39	26	26	21	156	795	262	
Programm Regionalbahnhkonzept Streckenattraktivierungen	255	78	70	35	42	18	15	300	812	258	
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	44	17	9	57	84	58	23	71	362	247	
Reinvestitionen	11.310	804	791	814	819	819	832	1.849	18.037	4.879	
Netzerfordernisse	201	142	119	117	103	190	424	119	1.414	1.095	
Park & Ride, Lärmschutz	843	47	47	45	50	47	50	280	1.409	286	
Portfolioanpassung Planfließwert	-174	-248	-426	-473	-514	-457	-515	2.808	0	-2.634	
weitere Vorhaben	5.243	288	382	375	266	203	240	2.345	9.342	1.754	

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2025-2030.

Das Vorhaben mit dem größten Investitionsvolumen im Zeitraum des Rahmenplans 2025-2030 ist der **Brenner-Basistunnel**, auf den 10 % des Investitionsvolumens in diesem Zeitraum entfallen. Das Gesamtinvestitionsvolumen ist mit 5,3 Mrd. EUR fast unverändert, verschiebt sich aber etwas in die späteren Jahre. Die Inbetriebnahme ist



weiter für 2032 geplant. Investitionen für den Brenner Nordzulauf<sup>1</sup> wurden im neuen Rahmenplan ebenfalls in die späteren Jahre verschoben und die voraussichtliche Inbetriebnahme von 2037 auf 2039 angepasst. Insgesamt betragen die Investitionen dafür 3,5 Mrd. EUR, wobei nur 0,3 Mrd. EUR die Rahmenplanperiode 2025-2030 betreffen.

Beim **Semmeringbasistunnel** ist das Investitionsvolumen in den einzelnen Jahren ähnlich wie im vorangegangenen Rahmenplan und nimmt bei einer geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2030 insbesondere ab dem Jahr 2028 ab. In die Rahmenplanperiode fallen Investitionen iHv 1,2 Mrd. EUR, insgesamt beträgt das Investitionsvolumen 4,4 Mrd. EUR.

Weitere Projekte im aktuellen Rahmenplan mit hohen Investitionen sind das Vorhaben der Qualitätssicherung des Nahverkehrs im Großraum Wien (935 Mio. EUR), der viergleisige Ausbau auf der Strecke Linz – Wels (793 Mio. EUR) und die Flughafenspange zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha (678 Mio. EUR). Für Streckenelektrifizierungen sind in den Jahren 2025 bis 2030 insgesamt 796 Mio. EUR vorgesehen. Reduktionen im Investitionsvolumen von 2025 bis 2029 zum vorangegangenen Rahmenplan betreffen neben dem Brenner Nordzulauf (-303 Mio. EUR) insbesondere den viergleisigen Ausbau Wien Meidling – Mödling (-293 Mio. EUR) mit einer um ein Jahr später geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2035 und das Programm Regionalbahnkonzept (-210 Mio. EUR).

In der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 werden die Auswirkungen der Investitionen unter anderem auf den Arbeitsmarkt, die Umwelt sowie die sozialen Auswirkungen dargestellt. Diese basieren auf einer Studie des Economica Instituts für Wirtschaftsforschung vom August 2024 zu den volkswirtschaftlichen Wirkungen des Zielnetzes 2040 im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Demnach werden in der Bauphase 8,3 Personen pro investierter 1 Mio. EUR für je ein Jahr beschäftigt. Bei einem durchschnittlichen Volumen der Rahmenplaninvestitionen iHv 3,3 Mrd. EUR pro Jahr bedeutet das etwa 27.200 Beschäftigungsverhältnisse.

---

<sup>1</sup> Das betrifft Planungen und Bau im Abschnitt Schaftenua bis Knoten Radfeld und Planungen für den Abschnitt Staatsgrenze nahe Kufstein bis Schaftenua.



Die Auswirkungen auf die Treibhausgasmissionen werden insofern erläutert, als insbesondere die Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung (Elektroantrieb statt Dieselantrieb) die Emissionen reduzieren. Die Maßnahmen im Rahmenplan sollen die Treibhausgasemissionen kumuliert bis zum Jahr 2064 um 49 Mio. Tonnen (t) CO<sub>2</sub>-Äquivalent (CO<sub>2</sub>eq) reduzieren. Als soziale Auswirkung wird auf die Verbesserungen beim barrierefreien Zugang zur Bahninfrastruktur Bezug genommen. Kennzahl 41.3.4 in den Angaben zur Wirkungsorientierung der UG 41-Mobilität sieht vor, dass der Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht, von 87 % im Jahr 2023 auf 90 % im Jahr 2027 steigt und bis 2030 soll der Anteil mehr als 91 % betragen.

### **3 Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund**

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über grundsätzlich jährlich zu vereinbarende Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMIMI (im Einvernehmen mit dem BMF). Diese betreffen einerseits den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer:innen (§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz) und andererseits die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz). Die aktuell gültigen Zuschussverträge wurden im Dezember 2022 unterzeichnet und betreffen noch die Rahmenplanperiode 2022-2027. Auf Basis des Rahmenplans 2025-2030 sollen neue Zuschussverträge für diese Periode unterzeichnet werden.

Der Beitrag des Bundes zu Betrieb und Instandhaltung wird über jährliche direkte Zuschüsse geleistet. Für die Investitionen in die Infrastruktur seit 2007 sehen die Zuschussvereinbarungen hingegen vor, dass der Bund ab 2017 80 % (zuvor 75 % bzw. 70 %) der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen hat. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner-Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Investitionsausgaben der ÖBB-Infrastruktur AG<sup>2</sup> in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität.

---

<sup>2</sup> Zum Abzug kommen dabei von der EU gewährte TEN Zuschüsse, die Querfinanzierungsmittel aus Mautzuschlägen für Lkw auf der Brennerachse und der Kostenbeitrag des Landes Tirol.



Die Einführung des Annuitätensystems bedeutete, dass Zahlungen für die damals anstehenden Großprojekte (Koralmtunnel, Brenner-Basistunnel, Semmeringbasis-tunnel) nicht sofort im Bundeshaushalt schlagend wurden, sondern über 30 bzw. 50 Jahre verteilt wurden. Dadurch verringerten sich die Auszahlungen (Finanzierungs-haushalt) und die Finanzschulden des Bundes, auf die Berechnung der Maastricht-Indikatoren (Defizit und Schuldenstand) hat dies jedoch keine Auswirkungen, weil die ÖBB-Infrastruktur AG dem Bundessektor zugerechnet wird.

Die nachfolgende Tabelle enthält die jährlichen Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Werte für die Zuschüsse ab dem Jahr 2025 beruhen auf dem aktuellen Ministerrats-vortrag zum Rahmenplan 2025-2030 und der dazugehörigen WFA. Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

**Tabelle 3: Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG**

in Mio. EUR	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.511	2.641	2.941	3.134	3.414	3.546	3.680
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	650	398	522	554	639	597	532
Zahlungen Annuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	1.264	1.483	1.597	1.723	1.849	1.975	2.110
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG	453	526	531	545	566	586	600
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung gem. § 42 (2) BBG	144	235	291	312	361	388	438
<b>Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG</b>	<b>32.075</b>	<b>34.300</b>	<b>36.800</b>	<b>39.400</b>	<b>41.800</b>	<b>43.800</b>	<b>45.800</b>

Abkürzungen: BBG ... Bundesbahngesetz, gem. ... gemäß, inkl. ... inklusive.

\* Die angeführten Zuschüsse im Jahr 2024 entsprechen den aktuell gültigen Zuschussverträgen zur Rahmenplanperiode 2022-2027, die Beträge ab dem Jahr 2025 dem BVA-E 2025 bzw. der WFA zur Regierungsvorlage zum Vorbelastungsgesetz 88 d.B.

\*\* Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut BVA-E 2025 bzw. laut WFA (ab 2026) zur Regierungsvorlage 88 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 10/23 berechnet.

Quellen: Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2022-2027, Ministerratsvortrag 10/23 vom 13. Mai 2025, WFA zur Regierungsvorlage 88 d.B., Geschäftsbericht 2024 der ÖBB-Infrastruktur AG, BVA-E 2025, eigene Berechnungen.



Die derzeit zu leistenden **Annuitätenzuschüsse** bestimmen sich aus der Summe der seit dem Jahr 2007 erfolgten Investitionen. In jedem Jahr kommt, zusätzlich zu den bestehenden Zahlungen, die anteilige Zahlung für die laufenden Investitionen hinzu. Daher steigen die erwarteten Annuitätenzuschüsse im Zeitraum des Rahmenplans von 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2025 auf 2,1 Mrd. EUR im Jahr 2030 an. Der Wert im Jahr 2024 auf Basis der Zuschussverträge 2022-2027 war auch deshalb geringer, weil keine Zuschussverträge zum Rahmenplan 2024-2029 abgeschlossen wurden, die das höhere Zinsniveau und Investitionsvolumen berücksichtigt hätten.<sup>3</sup>

Erst nach Ende der ersten 30 jährigen Annuitäten wird der jährliche Anstieg der Annuitätenzahlungen ab dem Jahr 2037 gebremst. Dann stehen neue Annuitäten für laufende Investitionen den auslaufenden Annuitäten für Investitionen ab dem Jahr 2007 gegenüber. In den Bundesrechnungsabschlüssen (BRA) stellt der Rechnungshof die jährlichen Annuitätenzahlungen für bereits getätigte sowie für zukünftig erwartete Investitionen grafisch dar.<sup>4</sup>

Die Zuschüsse für die **Instandhaltung** betragen 70 % der entsprechenden Aufwendungen im Rahmenplan, sodass diese Zuschüsse gemäß Rahmenplan 2025-2030 von 526 Mio. EUR im Jahr 2025 auf 600 Mio. EUR im Jahr 2030 steigen. Zudem werden Zuschüsse für **Nutzungsentgelt**<sup>5</sup> geleistet, welche inklusive Zinsabgrenzungen von 235 Mio. EUR im Jahr 2025 auf 438 Mio. EUR im Jahr 2030 steigen.

Die Zuschüsse für Instandhaltung, Planung und Bau (§ 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) steigen damit von 2,2 Mrd. EUR im Jahr 2025 auf 3,1 Mrd. EUR im Jahr 2030 an. Zusätzlich werden Zuschüsse für den Betrieb (§ 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz) geleistet. Der **Gesamtbetrag** für die Zuschussverträge an die ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 2,6 Mrd. EUR im BVA-E 2025. Gemäß WFA zum Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2025-2030 steigt er bis zum Jahr 2030 auf 3,7 Mrd. EUR.

---

<sup>3</sup> Der [Ministerratsvortrag 74/16](#) vom 18. Oktober 2023 zum Rahmenplan 2024-2029 hätte für 2024 bereits Annuitätenzuschüsse iHv 1.389 Mio. EUR vorgesehen.

<sup>4</sup> Im BRA 2023 findet sich die entsprechende Abbildung 28.1-2 im [Textteil Band 2](#) auf Seite 241. Diese beruht auf den Investitionen bis zum Jahr 2023 und den im Rahmenplan 2022-2027 vorgesehenen Bauprojekten.

<sup>5</sup> Dieses betrifft Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Anlagen, die nicht durch Annuitätenfinanzierungen ab 2007 gedeckt sind.



Die **Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG** werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich diese auf 32,1 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag zum ÖBB-Rahmenplan 2025-2030 enthält die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung 2025-2030. Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung erheblich übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2030 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 45,8 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung 2024-2029 sind die erwarteten Schulden mittelfristig etwas höher (43,8 Mrd. EUR statt 43,0 Mrd. EUR im Jahr 2029).

## 4 Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan

Für die im Rahmenplan 2025-2030 vorgesehenen zukünftigen Investitionen und die daraus induzierten Annuitäten sowie für zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Verpflichtungen in Form sogenannter **Vorbelastungen zukünftiger Finanzjahre**. Für diese soll mit dem neuen Vorbelastungsgesetz Vorsorge getroffen werden. Die bundesgesetzliche Ermächtigung zur Begründung der Vorbelastungen ist notwendig, da zumindest in einem Jahr die jeweiligen Vorbelastungen 10 % der Auszahlungsobergrenze der UG 41-Mobilität im zuletzt veröffentlichten Bundesfinanzrahmengesetz (BFRG) überschreiten.<sup>6</sup>

Weil der Rahmenplan 2025-2030 ähnlich wie das Budget 2025 nicht im Herbst 2024, sondern erst im Frühjahr 2025 vorgelegt wurde, betreffen die Vorbelastung nur die Jahre ab 2026 (zukünftige Finanzjahre). Die Vorbelastungen zum Rahmenplan 2024-2029 (Vorlage im Herbst 2023) betrafen hingegen die Finanzjahre ab 2024. Bei einem Vergleich des aktuellen Vorbelastungsgesetzes (Rahmenplan 2025-2030) mit dem vorangegangenen Gesetz (Rahmenplan 2024-2029) ist daher zu beachten, dass die Vorbelastungen für zwei Jahre (2024 und 2025) entfallen sind, aber nur zusätzliche Investitions- und Betriebszuschüsse für ein Jahr (2030) dazugekommen sind. Dies hat einen dämpfenden Effekt auf den Gesamtbetrag der Vorbelastungen.

---

<sup>6</sup> Das derzeit gültige BFRG 2024-2027 sieht für die UG 41-Mobilität in den Jahren 2026 und 2027 Auszahlungsobergrenzen von 6,7 Mrd. EUR bzw. 7,1 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen für die Einzeljahre steigen von 2,9 Mrd. EUR im Jahr 2026 an und betragen daher deutlich mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenzen.



Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Vorbelastungen in der aktuellen Regierungsvorlage zum Rahmenplan 2025-2030 und stellt diese dem vorangegangenen Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2024-2029 gegenüber:

**Tabelle 4: Entwicklung der Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan**

in Mio. EUR	Regierungsvorlagen zur Begründung von Vorbelastungen		Veränderung RP 2025-2030 - RP 2024-2029	
	Okt. 2023 (2270 d.B.)	Mai 2025 (88 d.B.)	absolut	in %
	RP 2024-2029	RP 2025-2030		
<b>Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen</b>				
Investitionen 2007-2022*	56.970	54.243	-2.727	-4,8%
Investitionen 2023*	23.699	21.424	-2.275	-9,6%
Investitionen 2024*	3.622	3.140	-482	-13,3%
Investitionen 2025*	4.150	3.228	-922	-22,2%
Investitionen 2026	4.154	3.537	-617	-14,9%
Investitionen 2027	3.945	3.498	-447	-11,3%
Investitionen 2028	4.187	3.887	-300	-7,2%
Investitionen 2029	4.489	3.941	-548	-12,2%
Investitionen 2030	4.489	4.036	-453	-10,1%
Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen	-	4.270	+4.270	-
Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen	230	230	0	0,0%
	4.004	3.051	-953	-23,8%
<b>Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung</b>				
in den Jahren 2024 bis 2029	8.206			
in den Jahren 2026 bis 2030		7.961		
<b>Vorbelastungen gesamt</b>	<b>65.176</b>	<b>62.204</b>	<b>-2.972</b>	<b>-4,6%</b>

Abkürzungen: Okt. ... Oktober, RP ... Rahmenplan.

\* Die Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen beziehen sich jeweils auf zukünftige Finanzjahre. Die verbliebenen Annuitätenzahlungen für Investitionen bis zum Jahr 2025 betreffen im neuen Rahmenplan daher einen kürzeren Zeitraum ab dem Jahr 2026 statt grundsätzlich ab dem Jahr 2024.

Quellen: Erläuterungen zu den Regierungsvorlagen 2270 d.B. (XXVII. GP) und 88 d.B., eigene Berechnungen.

Die Investitionen der Jahre 2007 bis 2022 verursachen gemäß der aktuellen Planung noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 21,4 Mrd. EUR ab dem Jahr 2026. Weitere 29,5 Mrd. EUR betreffen Investitionen von 2023 bis zum Ende der neuen Rahmenplanperiode im Jahr 2030. Zudem werden Vorsorgen für Naturkatastrophen (0,2 Mrd. EUR) und für steigende Annuitätenzinsen aufgrund des höheren Zinsniveaus (3,1 Mrd. EUR) getroffen. Somit ergibt sich in der aktuellen Regierungsvorlage bei den Vorbelastungen für die Annuitätenzahlungen aus Investitionen ein Gesamtbetrag iHv 54,2 Mrd. EUR. Die Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung betragen 8,0 Mrd. EUR, sodass insgesamt Vorbelastungen iHv 62,2 Mrd. EUR resultieren.



Die möglichen Vorbelastungen sind damit um 3,0 Mrd. EUR bzw. 4,6 % niedriger als im vorangegangenen Vorbelastungsgesetz. Diese Veränderung entsteht durch gegenläufige Effekte:

- ◆ Für die Investitionen von 2007 bis 2022 sind die Annuitätenzahlungen in den Finanzjahren 2024 und 2025 nicht mehr enthalten, weil sie schon bezahlt wurden bzw. im laufenden Finanzjahr bezahlt werden. Das reduziert die Vorbelastungen um 2,3 Mrd. EUR.
- ◆ In den Jahren 2023 und 2024 waren auch die tatsächlichen Investitionen geringer als ursprünglich geplant. Das führt zu einem zusätzlichen Rückgang der Vorbelastungen für Investitionen in diesen beiden Jahren. Sie sind im neuen Vorbelastungsgesetz zusammen um 1,4 Mrd. EUR niedriger.
- ◆ Für Investitionen von 2025 bis 2029 ist im neuen Rahmenplan ein geringeres Investitionsvolumen vorgesehen (siehe Grafik 1). Außerdem können sich Zinsannahmen geändert haben. Die Vorbelastungen für diese fünf Jahre sind im neuen Vorbelastungsgesetz um insgesamt 2,4 Mrd. EUR niedriger.
- ◆ Gegenläufig führen die neu enthaltenen Investitionen für das Jahr 2030 zu zusätzlichen Vorbelastungen iHv 4,3 Mrd. EUR.
- ◆ Die Vorsorge für Annuitätenzahlungen wurde um 1,0 Mrd. EUR reduziert.
- ◆ Die Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung beziehen sich nur auf fünf zukünftige Finanzjahre (2026 bis 2030) anstelle von sechs Jahren (2024 bis 2029) im alten Vorbelastungsgesetz. Sie sind daher trotz eines höheren Volumens pro Jahr um 0,2 Mrd. EUR niedriger.



## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
BFRG	Bundesfinanzrahmengesetz
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BRA	Bundesrechnungsabschluss
CO <sub>2</sub> eq	Kohlenstoffdioxid-Äquivalent(e)
DB	Detailbudget(s)
EUR	Euro
iHv	in Höhe von
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Pkm	Personenkilometer
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
t	Tonne(n)
UG	Untergliederung(en)
v. a.	vor allem
VDV	Verkehrsdienvesteverträge
WFA	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung(en)
z. B.	zum Beispiel



## Tabellen- und Grafikverzeichnis

### Tabellen

Tabelle 1:	Beitrag der ÖBB-Infrastruktur AG zur Konsolidierung .....	5
Tabelle 2:	Vorhaben gemäß Rahmenplan 2025-2030 .....	6
Tabelle 3:	Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG .....	9
Tabelle 4:	Entwicklung der Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan .....	12

### Grafiken

Grafik 1:	Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG .....	4
-----------	--	---