



Vorbelastungsgesetze für die UG 41-Mobilität (ÖBB-Rahmenplan 2024-2029, Verkehrsdiensteverträge)

Analyse

Grundlage für die Analyse sind folgende Dokumente:

- ◆ Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird (2269 d.B.)
- ◆ Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird (2270 d.B.)
- ◆ Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 (III-1049 d.B.)



1 Regelungsgegenstände der Vorlagen

Am 18. Oktober 2023 hat der Ministerrat den **ÖBB-Rahmenplan 2024-2029** 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 2024-2029 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 21,1 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen betreffen die Investitionen in den Finanzjahren bis 2029, die für deren Finanzierung zu leistenden Annuitätenzahlungen führen jedoch zu Auszahlungen des Bundes bis zum Jahr 2078. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie soll im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, beim DB 41.02.02-„Schiene“ Vorbelastungen iHv 65,176 Mrd. EUR zu begründen, wobei diese Vorbelastungsermächtigung auch die Annuitätenbelastung aus den bereits seit 2007 getätigten Investitionen und die Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung in den Jahren 2024 bis 2029 umfasst.

In der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 wird bei der Abschätzung der finanziellen Auswirkungen und der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Gesamteffekt der Investitionen bis zum Jahr 2029 dargestellt.¹ Die finanziellen Auswirkungen gemäß WFA beziehen sich dabei auf die jährlichen Auszahlungen im Finanzierungshaushalt. Die Aufwendungen (Ergebnishaushalt) hängen hingegen jeweils vom Verbindlichkeitszuwachs des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG ab und bilden diesen im Budget bzw. im Bundesrechnungsabschluss (BRA) ab.

Ein zweites Vorbelastungsgesetz, welches im Budgetausschuss behandelt wird, betrifft den Abschluss von **Verkehrsdiensteverträgen (VDV)** mit der ÖBB-Personenverkehr AG. Betroffen ist dabei ebenfalls das DB 41.02.02-„Schiene“ mit einer Ermächtigung iHv 15,332 Mrd. EUR für die Finanzjahre 2024 bis 2034. Außer Kraft tritt damit das vorangegangene Vorbelastungsgesetz für VDV, welches Vorbelastungen bis zu 11,024 Mrd. EUR in den Finanzjahren 2020 bis 2034 ermöglichte. Es sollen neue

¹ Das Vorbelastungsgesetz 2023-2028 zum derzeit gültigen ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 tritt mit der Neuregelung außer Kraft. Die WFA zum neuen Vorbelastungsgesetz und zum neuen Rahmenplan entspricht keiner Differenzbetrachtung zur alten Regelung, sondern weist den Gesamteffekt über den Geltungszeitraum aus.

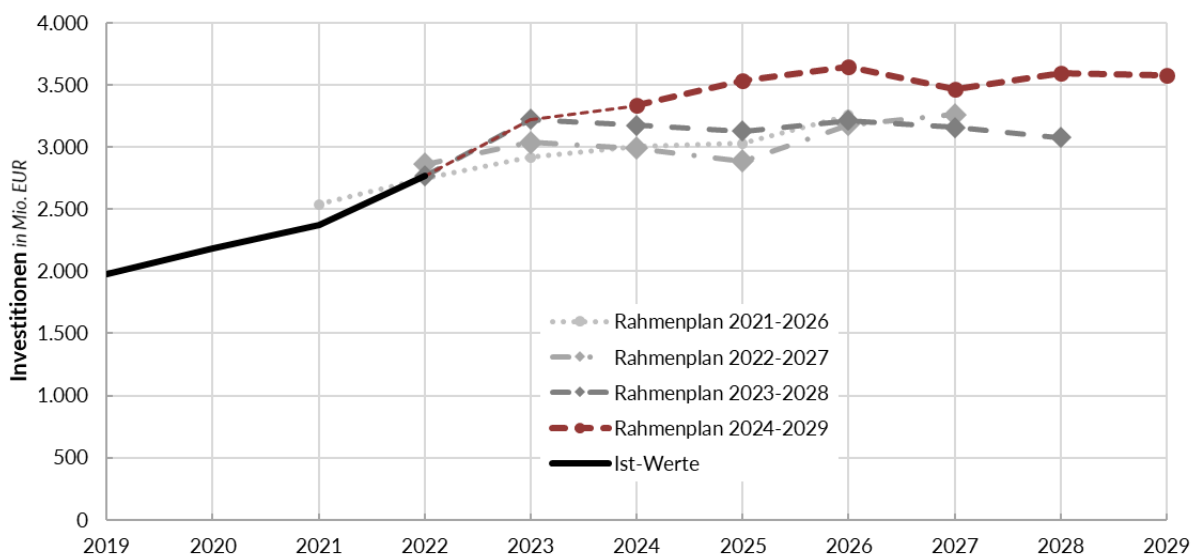


VDV abgeschlossen und Leistungen ausgeweitet werden. Die vom Bund bestellten Personenkilometer (Pkm) im gemeinwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG sollen damit von 8,28 Mrd. Pkm im Jahr 2022 auf 10,44 Mrd. Pkm im Jahr 2028 steigen.

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 18. Oktober 2023 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 beschlossen. Er sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 21,1 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
Ist-Werte	1.978	2.185	2.376	2.766							
Rahmenplan 2021-2026			2.536	2.750	2.916	3.002	3.026	3.258			
Rahmenplan 2022-2027				2.862	3.036	2.991	2.886	3.177	3.260		
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
Differenz zwischen Rahmenplan 2024-2029 und 2023-2028						162	406	437	305	516	

Quellen: Budgetbericht 2024, ÖBB-Rahmenplan 2021-2026, ÖBB-Rahmenplan 2022-2027, ÖBB-Rahmenplan 2023-2028, ÖBB-Rahmenplan 2024-2029.



Die jährlichen geplanten Investitionen liegen zwischen 3,34 Mrd. EUR im Jahr 2024 und 3,65 Mrd. EUR im Jahr 2027. Im neu hinzugekommenen Jahr 2029 sind sie etwa gleich hoch wie 2028. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan sind die geplanten Investitionen in allen Jahren jeweils höher, wobei die Differenz zwischen 162 Mio. EUR im Jahr 2024 und 516 Mio. EUR im Jahr 2028 beträgt.

Insgesamt sind die Investitionen in den fünf überlappenden Jahren im neuen Rahmenplan nominell um 1.824 Mio. EUR bzw. 11,6 % höher. Im neu hinzukommenden Jahr 2029 sind die geplanten Investitionen um 356 Mio. EUR bzw. 11,0 % höher als im ersten Jahr des alten Rahmenplans (2023), weshalb die Gesamtinvestitionen im neuen Rahmenplan insgesamt um 2.180 Mio. EUR höher sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass jeweils nominelle Werte ausgewiesen werden und Preissteigerungen die nominellen Investitionen auch bei gleicher realer Investitionstätigkeit erhöhen.

Das aktuelle Regierungsprogramm sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans vor, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ aus dem Jahr 2011 zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrsprojekte in Ballungsräumen rasch zu starten. Das Zielnetz 2040 mit Fokus auf die Jahre 2030 bis 2040 wird noch vom BMK in Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) erarbeitet. Ein Entwurf soll bis Ende 2023 fertiggestellt sein und für das 1. Quartal 2024 ist eine öffentliche Konsultation geplant.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Investitionen gemäß Rahmenplan 2024-2029 für die größten Projekte dargestellt:



Tabelle 1: Wesentliche Vorhaben gemäß Rahmenplan 2024-2029

in Mio. EUR	bis 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	ab 2030	Gesamt	Zeitraum 2024-2029
Investitionen gemäß Rahmenplan 2024-2029		3.336	3.535	3.648	3.461	3.592	3.578			21.149
davon										
Brenner-Basistunnel	2.058	373	372	358	360	335	309	1.102	5.268	2.108
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2.823	310	288	277	283	261	113	7	4.363	1.533
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	139	160	192	229	276	128	89	121	1.332	1.073
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	393	110	114	177	151	153	123	312	1.533	828
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	5.361	382	267	86	21	10	0	11	6.139	767
Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	139	43	98	38	43	179	173	490	1.204	575
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	93	63	74	36	37	133	198	2.804	3.439	542
Graz Köflacher Bahn	0	106	90	111	117	64	27	28	543	515
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	21	10	30	36	41	138	183	1.420	1.879	438
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	16	8	11	23	55	127	190	988	1.417	414
Ebenfurth; Errichtung Schleife	15	5	10	45	72	76	96	85	404	303
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	128	23	37	38	21	62	98	262	669	279
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	63	7	18	49	76	73	55	481	822	279
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	17	38	46	47	36	31	33	156	404	231
Neumarkt-Köstendorf - Salzburg; Neubaustrecke	55	12	18	21	29	46	100	3.391	3.672	226
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	10	8	18	32	53	55	44	318	538	210
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	6	18	49	44	42	20	11	0	189	183
Werndorf - Spielfeld-Straß; 2-gleisiger Ausbau	0	8	14	15	19	34	62	577	728	151
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	60	35	23	20	14	32	19	10	212	143
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbaue (Rheintalkonzept)	48	5	17	28	27	36	23	20	205	137
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	1	1	10	39	30	26	25	0	132	131
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahnhof); Attraktivierung	44	13	33	36	25	10	9	0	170	126
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	115	2	8	47	15	21	25	12	245	118
Attnang-Puchheim - Salzburg Hbf; Ausbau Bestandsstrecke	110	20	15	24	34	17	3	0	224	113
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	9	8	5	80	11	0	0	0	113	104
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	731	296	333	300	220	274	253	844	3.252	1.676
Programm Streckenelektrifizierungen	133	18	98	211	216	162	97	414	1.349	802
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	198	47	68	112	115	93	65	129	828	501
Betriebsfernsteuerzentralen	717	62	77	99	71	47	48	84	1.204	403
ETCS und Zugbeeinflussung	174	55	52	63	56	66	61	434	961	352
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	314	73	90	37	28	23	50	113	728	301
Programm Herstellung güterzuglänge Überholgleise	20	31	21	10	45	86	70	39	321	263
Reduktion Energiebedarf durch Umstellung auf LED	0	19	22	19	23	28	25	24	158	135
Nachrüstung Verschiebebahnhöfe mit Zielgleisbremsen und ARKOS	1	2	10	66	26	4	0	0	109	107
Reinvestitionen	10.570	790	842	814	840	853	890	55	15.653	5.028
Netzerfordernisse	164	51	116	112	74	96	209	80	902	658
Park&Ride, Lärmschutz	810	48	53	54	54	56	59	0	1.133	324
Portfolioanpassung Planfließwert	-246	-211	-411	-437	-420	-391	-400	2.515	0	-2.269

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2024-2029.

Im Rahmenplan 2024-2029 werden bedeutende Investitionen in Tunnelprojekte fortgesetzt. Beim Brenner-Basistunnel entfallen 2,11 Mrd. EUR der Investitionen auf die Jahre 2024-2029. Das Gesamtvolumen ist mit 5,27 Mrd. EUR dabei nominell um 0,29 Mrd. EUR höher als im vorangegangenen Rahmenplan 2023-2028. Die voraussichtliche Inbetriebnahme ist im Jahr 2032 geplant. Für den Brenner Nordzulauf sind im neuen Rahmenplan 0,54 Mrd. EUR in den Jahren 2024 bis 2029 bzw. 3,44 Mrd. EUR insgesamt enthalten.²

² Das betrifft Planungen und Bau im Abschnitt Schafftenau bis Knoten Radfeld und Planungen für den Abschnitt Staatsgrenze nahe Kufstein bis Schafftenau.



Für den Semmeringbasistunnel sind in den sechs Jahren des Rahmenplans 1,53 Mrd. EUR vorgesehen. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan steigen die Gesamtinvestitionen für den Semmeringbasistunnel um weitere 0,34 Mrd. EUR auf 4,36 Mrd. EUR. Weitere Projekte im aktuellen Rahmenplan mit hohen Investitionen sind das Vorhaben der Qualitätssicherung des Nahverkehrs im Großraum Wien (1,07 Mrd. EUR), der 4-gleisige Ausbau auf der Strecke Linz – Wels (0,83 Mrd. EUR) und die Koralmbahn inklusive Flughafenast (0,77 Mrd. EUR). Für Streckenelektrifizierungen sind in den Jahren 2024 bis 2029 insgesamt 0,80 Mrd. EUR und ab 2030 weitere 0,41 Mrd. EUR vorgesehen.

Neu aufgenommen im Rahmenplan wurden Investitionen für die Graz-Köflacher Bahn (0,54 Mrd. EUR ab 2024), nachdem der Teilbetrieb Infrastruktur mit dem im Juli 2023 beschlossenen GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz in die ÖBB-Infrastruktur AG übertragen wurde. Zuvor waren Investitionszuschüsse für die Graz-Köflacher Bahn ein Teil der übrigen Auszahlungen im DB 41.02.02-„Schiene“.

In der WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 werden die Auswirkungen der Investitionen in den Jahren 2024 bis 2029 unter anderem auf den Arbeitsmarkt, die Umwelt sowie die sozialen Auswirkungen dargestellt. Hierbei werden im Wesentlichen die bereits in der WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 bzw. in früheren Regelungen enthaltenen Parameter übernommen. In der WFA wird bei den finanziellen Auswirkungen als Bezeichnung der Ergebnishaushalt (Aufwendungen) angeführt, tatsächlich handelt es sich jedoch um den Finanzierungshaushalt (Auszahlungen). Gerade bei den Zuschüssen an die ÖBB-Infrastruktur AG sind die Unterschiede zwischen Finanzierungs- und Ergebnishaushalt signifikant.

Die in der WFA zitierten Studien zum Beschäftigungseffekt von Infrastrukturinvestitionen im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG aus dem Jahr 2010 bzw. im Auftrag der Industriellenvereinigung aus dem Jahr 2013 beruhen auf Schätzungen, die schon länger zurückliegen. Für künftige Regelungen sollte daher eine Evaluierung bzw. Valorisierung der verwendeten nominellen Parameter (Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren pro 1 Mio. EUR Investitionen bzw. ein zusätzlicher Arbeitsplatz pro 68.300 EUR, die in die Schieneninfrastruktur investiert werden) erfolgen. Grundsätzlich werden die Auswirkungen nicht nur durch die Höhe der Auszahlungen bestimmt, sondern sind von den konkreten Projekten und Rahmenbedingungen abhängig. 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 2058 um 46,5 Mio. Tonnen (t) CO₂-Äquivalent (CO₂eq) reduzieren. Diese Zahl ist gegenüber der WFA zum vorangegangenen Rahmenplan unverändert.

3 Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über grundsätzlich jährlich zu vereinbarenden Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMK (im Einvernehmen mit dem BMF). Diese betreffen einerseits den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die 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.

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 AG³ in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität.

Die Einführung des Annuitätensystems bedeutete, dass Zahlungen für die damals anstehenden Großprojekte (Koralmtunnel, Brenner-Basistunnel, Semmeringbasistunnel) nicht sofort im Bundeshaushalt schlagend wurden, sondern über 30 bzw. 50 Jahre verteilt wurden. Dadurch verringerten sich die Auszahlungen (Finanzierungshaushalt) 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.

³ Zum Abzug kommen dabei von der EU gewährte TEN Zuschüsse, die Querfinanzierungsmittel aus Mautzuschlägen für Lkw auf der Brennerachse und der Kostenbeitrag des Landes Tirol.



Die nachfolgende Tabelle enthält die jährlichen Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Werte für die Zuschüsse ab dem Jahr 2024 beruhen auf dem aktuellen Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2024-2029 und der dazugehörigen WFA. Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

Tabelle 2: Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.505	2.383	2.406	2.509	2.630	2.861	3.152	3.425	3.621
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	824	692	649	450	345	392	512	595	596
Zahlungen Annuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	1.078	1.104	1.183	1.389	1.522	1.653	1.786	1.929	2.072
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG***	603	431	442	505	526	538	556	566	586
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung gem. § 42 (2) BBG		157	133	165	238	278	297	335	367
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG									
Ist-Werte lt. Geschäftsbericht 2022	24.529	26.703							
vorläufige Mittelfristplanung 2023-2028			29.700	32.100	34.200	36.100	37.800	39.000	
vorläufige Mittelfristplanung 2024-2029				32.100	34.500	36.800	38.900	41.000	43.000

* Die angeführten Zuschüsse in den Jahren 2021 bis 2023 entsprechen den jeweiligen Zuschussverträgen mit der ÖBB-Infrastruktur AG, die Beträge ab dem Jahr 2024 der WFA der Regierungsvorlage zum Vorbelastungsgesetz 2270 d.B.

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ab dem Jahr 2024 werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut WFA zur Regierungsvorlage 2270 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 74/16 berechnet.

*** Ab dem Jahr 2022 decken die Zuschüsse nur noch rd. 70 % der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909.

Quellen: Zuschussverträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG zur Rahmenplanperiode 2018-2023 bzw. 2022-2027, Ministerratsvortrag 74/16 vom 18. Oktober 2023, WFA zur Regierungsvorlage 2270 d.B., Geschäftsbericht 2022 der ÖBB-Infrastruktur AG, 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 1,18 Mrd. EUR im Jahr 2023 um durchschnittlich rd. 9,8 % pro Jahr auf 2,07 Mrd. EUR im Jahr 2029 an. Erst nach Ende der ersten 30 jährigen Annuitäten wird dieser Anstieg ab dem Jahr 2037 gebremst. Dann stehen neue Annuitäten für laufende Investitionen den auslaufenden Annuitäten für Investitionen ab dem Jahr 2007 gegenüber. In den Bundesrechnungsabschlüssen stellt der Rechnungshof die jährlichen Annuitätenzahlungen für bereits getätigte sowie für zukünftig erwartete Investitionen grafisch dar.⁴

⁴ Im BRA für das Jahr 2022 findet sich die entsprechende Abbildung 28.1-2 im [Textteil Band 2](#) auf Seite 246. Diese beruht auf den Investitionen bis zum Jahr 2022 und den im Rahmenplan 2022-2027 vorgesehenen Bauprojekten.



Seit dem Zuschussvertrag zur Rahmenplanperiode 2022-2027 wird eine Position zum Nutzungsentgelt inklusive Zinsabgrenzungen getrennt ausgewiesen. Dies folgt einer Empfehlung des Rechnungshofs, die Finanzierung des Baus der Infrastruktur zur Gänze in den Zuschussverträgen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz festzulegen und nicht mehr teilweise über die Zuschüsse zum Betrieb der Schieneninfrastruktur abzugelten.⁵ Sie umfasst Zuschüsse des Bundes für Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Anlagen, die nicht durch die Annuitätenfinanzierung ab 2007 gedeckt sind. Diese Position steigt im neuen Rahmenplan laut Ministerratsvortrag von 165 Mio. EUR im Jahr 2024 auf 367 Mio. EUR im Jahr 2029 an.

Die **Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG** werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2022 beliefen sich diese auf rd. 26,7 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag zum ÖBB-Rahmenplan 2024-2029 enthält die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung 2023-2028. Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung erheblich übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2029 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 43,0 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung steigen die erwarteten Schulden an.

4 Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan

Für die im Rahmenplan 2024-2029 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.⁶

⁵ Im Gegenzug sinken dafür die notwendigen Zahlungen für den Betrieb (§ 42 (1) Bundesbahngesetz), wodurch ab dem Jahr 2022 ein Strukturbruch resultiert. Die Zahlungen für den Betrieb sanken von 824 Mio. EUR im Jahr 2021 auf 692 Mio. EUR im Jahr 2022.

⁶ Das derzeit gültige BFRG 2023-2026 sieht für die UG 41-Mobilität in den Jahren 2024 bis 2026 Auszahlungsobergrenzen von 5,4 Mrd. EUR bis 6,1 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen zwischen 2,5 Mrd. EUR und 2,9 Mrd. EUR betragen daher deutlich mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenzen.



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

Tabelle 3: Entwicklung der Vorbelastungen für den ÖBB-Rahmenplan

in Mio. EUR	Regierungsvorlagen zur Begründung von Vorbelastungen			Veränderung RP 2024-2029 - RP 2023-2028	
	Nov. 2021 (1144 d.B.)	Okt. 2022 (1770 d.B.)	Okt. 2023 (2270 d.B.)	absolut	in %
	RP 2022-2027	RP 2023-2028	RP 2024-2029		
Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen	38.577	48.086	56.970	+8.884	+18,5%
Investitionen 2007-2022*	25.058	24.866	23.699	-1.167	-4,7%
Investitionen 2023	2.500	3.238	3.622	+384	+11,9%
Investitionen 2024	2.504	3.294	4.150	+856	+26,0%
Investitionen 2025	2.452	3.288	4.154	+866	+26,3%
Investitionen 2026	2.720	3.444	3.945	+501	+14,5%
Investitionen 2027	3.115	3.435	4.187	+752	+21,9%
Investitionen 2028	-	3.419	4.489	+1.070	+31,3%
Investitionen 2029	-	-	4.489	+4.489	-
Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen	230	230	230	0	0,0%
Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen	-	2.870	4.004	+1.134	+39,5%
Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung					
in den Jahren 2022 bis 2027	8.004				
in den Jahren 2023 bis 2028		8.640			
in den Jahren 2024 bis 2029			8.206		
Vorbelastungen gesamt	46.581	56.726	65.176	+8.450	+14,9%

Abkürzung: RP ... Rahmenplan.

* Die Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen beziehen sich jeweils auf zukünftige Finanzjahre (ab 2022 beim Rahmenplan 2022-2027, ab 2023 beim Rahmenplan 2023-2028 bzw. ab 2024 beim Rahmenplan 2024-2029). Die verbliebenen Annuitätenzahlungen für Investitionen bis zum Jahr 2022 nehmen daher im Zeitverlauf ab.

Quellen: Erläuterungen zu den Regierungsvorlagen 1144 d.B., 1770 d.B. und 2270 d.B., eigene Berechnungen.

Die Investitionen der Jahre 2007 bis 2022 verursachen gemäß der aktuellen Planung noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 23,7 Mrd. EUR ab dem Jahr 2024. Weitere 29,0 Mrd. EUR betreffen Investitionen bis zum Ende der neuen Rahmenplanperiode im Jahr 2029. Zudem werden Vorsorgen für Naturkatastrophen (0,2 Mrd. EUR) und für steigende Annuitätenzinsen aufgrund des höheren Zinsniveaus (4,0 Mrd. EUR) getroffen. Somit ergibt sich in der aktuellen Regierungsvorlage bei den Vorbelastungen für die Annuitätenzahlungen aus Investitionen ein Gesamtbetrag iHv 57,0 Mrd. EUR. Die Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung betragen 8,2 Mrd. EUR, sodass insgesamt Vorbelastungen iHv 65,2 Mrd. EUR resultieren.

Die möglichen Vorbelastungen sind damit um 8,5 Mrd. EUR bzw. 14,9 % höher als im vorjährigen Vorbelastungsgesetz. Der Anstieg resultiert aus einer höheren Vorbelastung für die Annuitätenzahlungen (+8,9 Mrd. EUR), während jene für Betrieb und Instandhaltung etwas geringer ist (-0,4 Mrd. EUR).



Ein Teil der höheren Vorbelastungen für Annuitätenzahlungen liegt an den im neuen Rahmenplan enthaltenen Investitionen des Jahres 2029, welche zu Vorbelastungen iHv 4,5 Mrd. EUR führen. Deutliche Anstiege iHv insgesamt 4,4 Mrd. EUR bzw. 22,0 % betreffen aber auch die Jahre 2023 bis 2028. Zum einen sind nunmehr die geplanten Investitionen in diesem Zeitraum um 9,6 % höher als im vorangegangenen Rahmenplan. Zum anderen dürften auch die zugrundeliegenden Zinssätze höher sein. Auch die im Vorjahr neu aufgenommene Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen wurde um 1,1 Mrd. EUR angehoben, wobei nunmehr ein möglicher Zinsanstieg um 1,15 bis 1,22 %-Punkte berücksichtigt wird (Vorjahr: 1,00 %-Punkte). Reduziert werden die Vorbelastungen durch die im Jahr 2023 ausbezahlten Annuitätenzuschüsse für Investitionen in den Jahren 2007 bis 2022 (-1,2 Mrd. EUR). Diese sind im alten Vorbelastungsgesetz (Finanzjahre ab 2023) noch enthalten, nicht mehr aber im neuen Vorbelastungsgesetz (Finanzjahre ab 2024).

Im Vergleich zum Vorbelastungsgesetz aus dem Jahr 2021 sind die Anstiege insbesondere wegen der gestiegenen Zinsen noch deutlicher. Damals betrug die Vorbelastung noch 46,6 Mrd. EUR, nunmehr sind es 65,2 Mrd. EUR.

5 Vorbelastungen für Verkehrsdiensteverträge

Der Bund bestellt durch Verkehrsdiensteverträge (VDV) gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen mangels Kostendeckung bzw. Gewinnchancen sonst nicht übernehmen würden. Im Jahr 2022 betrafen solche gemeinwirtschaftlichen Leistungen der **ÖBB-Personenverkehr AG** insgesamt 8,3 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Das waren knapp zwei Drittel der insgesamt 13,0 Mrd. Pkm im Schienenpersonenverkehr. Die übrigen Personenkilometer entfallen auf den eigenwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG (3,1 Mrd. Pkm, v. a. Wien-Salzburg) sowie auf Privatbahnen (1,6 Mrd. Pkm).



Weil die Verträge in der Regel mit einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen werden, entstehen Vorbelastungen für zukünftige Finanzjahre. Aufgrund ihres Volumens (mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenze der UG 41-Mobilität) ist dafür eine bundesgesetzliche Ermächtigung notwendig. Zuletzt wurde eine solche für VDV mit der ÖBB-Personenverkehr AG im Jahr 2019 erteilt, welche 11,0 Mrd. EUR für die Finanzjahre 2020 bis 2034 umfasste.⁷

Nunmehr soll ein neues Vorbelastungsgesetz ([Regierungsvorlage 2269 d.B.](#)) beschlossen werden, mit welcher die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Vorbelastungen iHv 15,3 Mrd. EUR für die Finanzjahre 2024 bis 2034 begründen kann. Das vorangegangene Vorbelastungsgesetz für VDV tritt damit außer Kraft.

Die Gesetzesmaterialien führen folgende Gründe für höhere Vorbelastungen im Zeitraum bis 2034 an:

- ◆ Neue VDV ab dem Fahrplanwechsel 2023/2024 für das Kernnetz der „Ost-Region“ (Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie für die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark,
- ◆ Leistungsausweitungen in den übrigen Regionen und höhere Kosten aufgrund der bestehenden Wertsicherungsregelungen.

Die Personenkilometer (Pkm) im gemeinwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG sollen damit von 8,28 Mrd. Pkm im Jahr 2022 auf 10,44 Mrd. Pkm im Jahr 2028 steigen. Laut Angabe des Umweltbundesamts werden bei einem Wechsel von motorisiertem Individualverkehr auf Schienenpersonenverkehr 202 Gramm CO₂eq pro km eingespart. Auf dieser Basis weist die WFA eine Einsparung von 16,6 Mio. t CO₂eq im Gesamtzeitraum 2024 bis 2034 aus.⁸ Dabei handelt es sich nicht nur um die zusätzlichen Einsparungen, die durch die Aufstockung mit dem Vorbelastungsgesetz ermöglicht werden, sondern um einen Gesamtwert für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der ÖBB-Personenverkehr AG. Bei einem durchschnittlich erwarteten

⁷ Siehe [Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie \(691 d.B.\)](#).

⁸ Dies entspricht im gesamten Zeitraum rd. 82 Mrd. Pkm.



Preis für CO₂-Zertifikate iHv 100 EUR pro t CO₂eq würden dadurch finanzielle Einsparungen iHv 1,66 Mrd. EUR resultieren.⁹

Eine Aufteilung der geplanten Auszahlungen auf die einzelnen Jahre gemäß WFA ist in der folgenden Tabelle enthalten. Für das vorangegangene Vorbelastungsgesetz sind diese nur teilweise verfügbar, weil es ohne WFA als Antrag des Budgetausschusses eingebracht wurde:

Tabelle 4: Entwicklung der Vorbelastungen für Verkehrsdiensteverträge

<i>in Mio. EUR</i>	vorangegangenes Vorbelastungsgesetz (BGBl. I Nr. 101/2019)	aktuelle Regierungsvorlage (2269 d.B.)
Gesamt	11.024	15.332
Jahr 2020		-
Jahr 2021		-
Jahr 2022		-
Jahr 2023		-
Jahr 2024	9.463 (im Zeitraum 2020-2029)	1.178
Jahr 2025		1.355
Jahr 2026		1.544
Jahr 2027		1.609
Jahr 2028		1.957
Jahr 2029		1.841
Jahr 2030		
Jahr 2031	1.561 (im Zeitraum 2030-2034)	1.417
Jahr 2032		1.439
Jahr 2033		1.484
Jahr 2034		109

Quellen: Ausschussbericht 691 d.B. (XXVI. GP), Regierungsvorlage 1144 d.B.

Die jährlichen Auszahlungen steigen gemäß WFA von 1,18 Mrd. EUR im Jahr 2024 auf bis zu 1,96 Mrd. EUR im Jahr 2028. Zu Rückgängen in den Folgejahren kommt es wegen des Laufzeitendes von einigen VDV. Im Vergleich zum vorangegangenen Vorbelastungsgesetz kommt es einerseits wegen länger laufender VDV (z. B. neue 10-jährige VDV ab 2023) in den späteren Jahren zu Mehrauszahlungen. Andererseits umfasst die aktuelle Regierungsvorlage nicht mehr die Finanzjahre 2020 bis 2023, welche im Gesamtbetrag des vorangegangenen Vorbelastungsgesetzes enthalten sind.

⁹ Es müssten entweder entsprechend weniger Zertifikate für das Nichterreichen von Klimazielen angekauft werden (Ausgabenreduktion) oder es könnten mehr Zertifikate verkauft werden (Einnahmenerhöhung).



Abkürzungsverzeichnis

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