



Analyse des Budgetdienstes

Vorbelastungsgesetz zum ÖBB-Rahmenplan 2022-2027

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

- [Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird \(1144 d.B.\)](#)
- [Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 \(III-477 d.B.\)](#)

Am 3. November 2021 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 beschlossen und der diesbezügliche Bericht wurde dem Verkehrsausschuss des Nationalrates zugewiesen. 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 2022-2027 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 18,2 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen betreffen zwar nur Investitionen in den Finanzjahren bis 2027, die zugehörigen Annuitäten führen jedoch zu Auszahlungen des Bundes bis zum Jahr 2076. 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 46,581 Mrd. EUR zu begründen, wobei die Vorbelastungsermächtigung auch die Annuitätenbelastung aus den bereits getätigten Investitionen seit 2007 und die Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung in den Jahren 2022 bis 2027 umfasst.



In der [Wirkungsorientierten Folgenabschätzung](#) (WFA) zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 wird bei der Abschätzung der finanziellen Auswirkungen und der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Gesamteffekt der Investitionen bis zum Jahr 2027 dargestellt.¹ Die finanziellen Auswirkungen betreffen mit den angeführten Beträgen die Auszahlungen im Finanzierungshaushalt. Die Aufwendungen (Ergebnishaushalt) hängen vom Verbindlichkeitszuwachs gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG ab.

Der Rechnungshof (RH) hat am 12. November 2021 seinen Bericht zu den [Zuschussverträgen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB](#) vorgelegt. Darin wird unter anderem auf die Forderung des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG eingegangen, die sich in den vergangenen Jahren aus Abrechnungsresten aufgebaut hat. Der Rechnungshof empfahl im Rahmen seiner § 9-Prüfungen im Bundesrechnungsabschluss (BRA) 2020 eine zeitnahe Rückzahlung der gesamten Forderung, welche zum Jahresende 2020 rd. 1,22 Mrd. EUR betrug. Im BVA 2021 und BVA 2022 sind für entsprechende Rückzahlungen jeweils 582,5 Mio. EUR budgetiert.

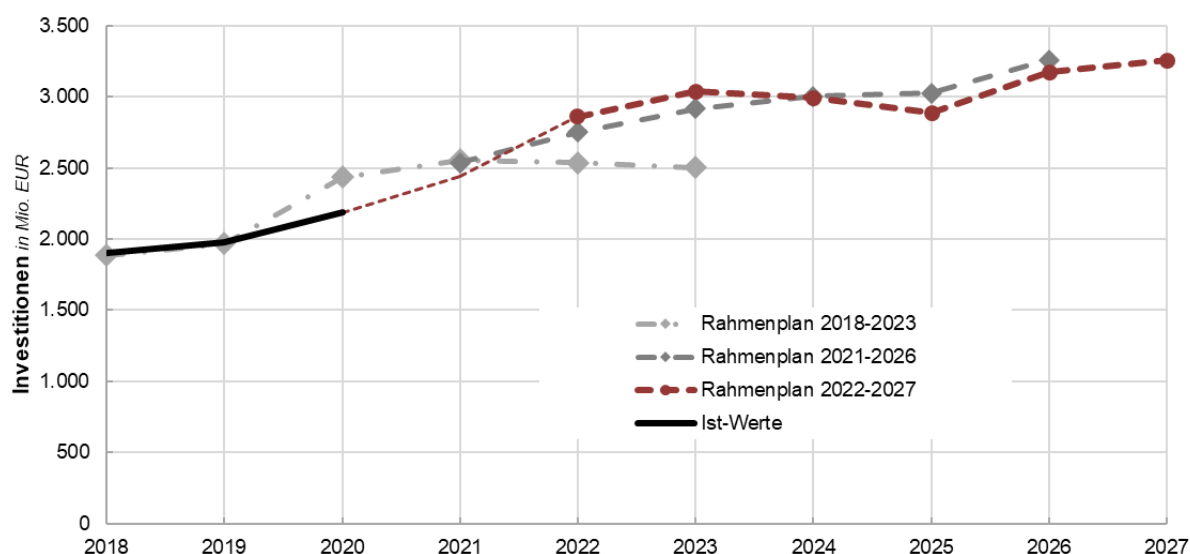
Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Am 3. November 2021 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 beschlossen. Er sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 18,2 Mrd. EUR vor. Die nachfolgenden Darstellungen vergleichen den Rahmenplan mit den vorangegangenen Rahmenplänen 2018-2023 bzw. 2021-2026 und den Ist-Werten:

¹ Das Vorbelastungsgesetz 2021-2026 zum derzeit gültigen ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 tritt mit der Neuregelung außer Kraft. Die WFA zum neuen Vorbelastungsgesetz und zum neuen Rahmenplan ist keine Differenzbetrachtung zur alten Regelung, sondern weist den Gesamteffekt über den Geltungszeitraum aus.



Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG



Investitionen <i>in Mio. EUR</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ist-Werte	1.902	1.978	2.185							
Rahmenplan 2018-2023	1.884	1.967	2.436	2.557	2.536	2.502				
Rahmenplan 2021-2026				2.536	2.750	2.916	3.002	3.026	3.258	
Rahmenplan 2022-2027				2.443	2.862	3.036	2.991	2.886	3.177	3.260
Differenz zwischen Rahmenplan 2022-2027 und 2021-2026					111	120	-11	-140	-81	

Anmerkung: Der Rahmenplan 2022-2027 umfasst grundsätzlich die Jahre ab 2022, enthält aber auch eine Schätzung für das Jahr 2021 (2.443 Mio. EUR).

Quellen: Budgetbericht 2021, Budgetbericht 2022, ÖBB-Rahmenplan 2018-2023, ÖBB-Rahmenplan 2021-2026, ÖBB-Rahmenplan 2022-2027.

Im Jahr 2022 sind die im Rahmenplan 2022-2027 geplanten Investitionen mit 2,86 Mrd. EUR um 111 Mio. EUR höher als im Rahmenplan 2021-2026, welcher für 2022 selbst bereits höher war als der Rahmenplan 2018-2023. Auch im Jahr 2023 kommt es nun zu einem Anstieg der Investitionen gegenüber dem Rahmenplan 2021-2026. Vergleicht man die gemeinsamen Jahre 2022 bis 2026 der beiden Rahmenpläne, sind die Gesamtinvestitionen gleich hoch, aber im neuen Rahmenplan 2022-2027 in frühere Jahre verlagert. Im neu hinzukommenden Jahr 2027 sind die geplanten Investitionen (teilweise inflationsbedingt) deutlich höher als 2021, dem ersten Jahr des alten Rahmenplans, weshalb auch die Gesamtinvestitionen im neuen Rahmenplan höher sind.

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



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. Die Umsetzungsschwerpunkte des Zielnetzes 2025+ liegen in der Errichtung des Systems Südbahn, dem Bau des Brenner-Basistunnels (BBT) und der Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels. Auf Basis der Verkehrsprognose 2040+ (geplante Fertigstellung im 1. Quartal 2022) soll das Zielnetz 2040+ entwickelt werden.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Investitionen gemäß Rahmenplan 2022-2027 für die größten Projekte dargestellt:

Wesentliche Vorhaben gemäß Rahmenplan 2022-2027

in Mio. EUR	bis 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	ab 2028	Gesamt
Investitionen gemäß Rahmenplan 2022-2027		2.862	3.036	2.991	2.886	3.177	3.260		
davon									
Brenner-Basistunnel	1.570	444	394	249	256	251	501	1.119	4.783
Gloggnitz - Mürtzschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	1.992	300	311	240	164	201	282	207	3.697
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	4.215	388	398	299	100	24	13	9	5.446
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	21	48	113	191	254	282	134	45	1.088
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	245	78	153	177	174	182	108	103	1.219
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	33	14	62	65	101	167	197	1.953	2.593
Süßenbrunn - Bernhardthal; Ausbau Bestandsstrecke	47	39	45	59	126	157	170	364	1.007
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	86	71	69	93	57	10	0	0	386
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	11	3	5	38	54	73	54	79	317
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	39	37	37	18	15	38	67	312	563
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	3	10	13	14	29	59	58	1.458	1.643
Ebenfurth; Errichtung Schleife	4	5	15	30	33	51	40	47	225
Ausbau Marchegger Ast	345	72	40	35	12	3	2	21	528
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	5	2	5	12	36	44	63	216	382
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	4	6	6	10	18	36	77	1.057	1.213
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	36	23	11	14	27	41	32	171	355
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	1	7	22	30	30	34	21	6	150
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	346	39	56	28	11	1	0	0	480
Steindorf bei Sträßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	19	17	16	17	25	31	25	19	168
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	30	12	7	10	18	35	44	15	171
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	4	13	46	57	9	0	0	0	129
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	0	2	4	9	28	39	42	4	127
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	101	15	8	15	46	25	10	0	220
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	7	2	8	18	20	30	15	0	100
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	371	184	225	250	250	247	233	709	2.468
Programm Streckenelektrifizierungen	93	33	41	35	92	165	163	620	1.241
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	39	62	62	70	89	89	100	132	641
Betriebsfernsteuerzentralen	573	96	71	65	63	58	33	90	1.050
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	214	51	58	69	61	36	29	35	552
ETCS und Zugbeeinflussung	100	27	43	59	47	51	37	469	833
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	3	14	14	22	35	44	19	92	243
Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket	9.254	642	664	680	681	700	673	1.394	14.688
Netzerfordernisse	117	31	29	33	30	53	128	572	993
Park&Ride, Lärmschutz	748	37	39	35	36	37	38	78	1.046
Portfolioanpassung Planfließwert	-80	-190	-330	-330	-330	-350	-350	1.960	0

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2022-2027.

Im Rahmenplan 2022-2027 werden bedeutende Investitionen für Tunnelprojekte fortgesetzt. Beim Brenner-Basistunnel entfallen 2,09 Mrd. EUR der Investitionen auf die Jahre 2022-2027. Bauverzögerungen führen dabei zu einer Verschiebung von Investitionen nach hinten. Die Investitionen bis zum Jahr 2026 sind mit insgesamt 3,16 Mrd. EUR nun um 0,82 Mrd. EUR niedriger als im vorangegangenen Rahmenplan 2021-2026. Die Investitionen ab dem



Jahr 2027 steigen hingegen um 0,97 Mrd. EUR. Für die voraussichtliche Inbetriebnahme wird das Jahr 2032 angegeben. Für den Brenner Nordzulauf sind im neuen Rahmenplan 0,61 Mrd. EUR in den Jahren 2022 bis 2027 bzw. 2,59 Mrd. EUR insgesamt enthalten.²

Für den Semmeringbasistunnel sind in den sechs Jahren des Rahmenplans 1,50 Mrd. EUR vorgesehen. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan steigen die Gesamtinvestitionen für den Semmeringbasistunnel um 0,33 Mrd. EUR und die voraussichtliche Inbetriebnahme verschiebt sich um ein Jahr auf das Jahr 2028. Weitere Projekte im Rahmenplan mit hohen Investitionen sind die Koralmbahn (1,22 Mrd. EUR), das Vorhaben der Qualitätssicherung des Nahverkehrs im Großraum Wien (1,02 Mrd. EUR) und der 4-gleisige Ausbau auf der Strecke Linz – Wels (0,87 Mrd. EUR). Für Streckenelektrifizierungen sind in den Jahren 2022 bis 2027 insgesamt 0,53 Mrd. EUR und ab 2028 weitere 0,62 Mrd. EUR vorgesehen.

Neben den im Rahmenplan dargelegten Investitionsvorhaben findet sich im Bereich der allgemeinen Projekte ein nicht näher spezifizierter Abzugsposten zur Portfolioanpassung, der sich mit den Investitionen in den nachfolgenden Jahren ab 2028 ausgleicht.

In der [WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2022-2027](#) werden die Auswirkungen der Investitionen in den Jahren 2022 bis 2027 unter anderem auf den Arbeitsmarkt, die Umwelt sowie auf soziale Auswirkungen dargestellt. Hierbei werden im Wesentlichen die bereits in der [WFA zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2021-2026](#) bzw. in früheren Regelungen enthaltenen Parameter übernommen. 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.

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



Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund

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

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.

Der Rahmenplan und die Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz sind grundsätzlich jährlich um ein Jahr zu ergänzen. Der RH bemängelte in seinem aktuellen Bericht zu den Zuschussverträgen zur Finanzierung der Infrastruktur der ÖBB⁴, dass dies nicht jedes Jahr erfolgte und er wies auf die lange Dauer zwischen der Erstellung des Rahmenplans und der Unterfertigung der Zuschussverträge hin. Die derzeit gültigen Zuschussverträge sind jene zum Rahmenplan 2018-2023, welche im Jahr 2020 unterzeichnet wurden. Das Vorbelastungsgesetz⁵ zum Rahmenplan 2021-2026 trat im Dezember 2020 in Kraft, entsprechende Zuschussverträge wurden jedoch nicht abgeschlossen. Neue Zuschussverträge sind nun auf Basis des Rahmenplans 2022-2027 geplant.

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.

⁴ Bericht BUND 2021/38 zu den [Zuschussverträgen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB \(III-472 d.B.\)](#).

⁵ Siehe [Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird \(412 d.B.\)](#).



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 2022 beruhen auf dem aktuellen Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2022-2027 und der dazugehörigen Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA). Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.410	2.408	2.505	2.249	2.417	2.519	2.663	2.897	3.011
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	862	827	824	715	792	803	855	989	994
Zahlungen Annuitätenzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	964	986	1.078	1.104	1.183	1.264	1.344	1.432	1.529
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG***	584	594	603	431	442	453	464	476	487
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG									
Ist-Werte lt. Geschäftsbericht 2020	21.557	22.787							
vorläufige Mittelfristplanung 2021-2026			25.000	27.000	28.500	30.000	31.300	32.800	
vorläufige Mittelfristplanung 2022-2027				26.900	29.300	31.200	32.700	34.500	36.200

* Die angeführten Zuschüsse im Erfolg der Jahre 2019 und 2020 sind ohne Aufrechnungen aus Vorperioden. Diese weichen leicht von den Auszahlungen gemäß § 42 Bundesbahngesetz inklusive Aufrechnungen aus Vorperioden im DB 41.02.02-„Schiene“ ab. Beträge ab dem Jahr 2022 sind Zuschüsse laut WFA zur Regierungsvorlage 1144 d.B. (Vorbelastungsgesetz).

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ab dem Jahr 2022 werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut WFA zur Regierungsvorlage 1144 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 4/29 berechnet.

*** Ab dem Jahr 2022 sind dies nur noch rd. 70 % der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund Durchführungsverordnung (EU) 2015/909. Dagegen steigen die Zahlungen für den Betrieb gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz, sodass es zu einer Verschiebung von Zuschüssen zwischen Instandhaltung und Betrieb kommt.

Quellen: Budgetbericht 2022, Vortrag an den Ministerrat 34/17 vom 13. Oktober 2020, Ministerratsvortrag 4/29 vom 3. November 2021, WFA zur Regierungsvorlage 1144 d.B. (XXVII. GP), Geschäftsbericht 2020 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 1,08 Mrd. EUR im Jahr 2021 um durchschnittlich rd. 6,0 % pro Jahr auf 1,53 Mrd. EUR im Jahr 2027 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.⁶

⁶ Im BRA für das Jahr 2020 findet sich die entsprechende Grafik im [Textteil Band 2](#) auf Seite 261. Diese beruht auf den Investitionen bis zum Jahr 2020 und den im Rahmenplan 2018-2023 vorgesehenen Bauprojekten.



Die **Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG** werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtsstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2020 beliefen sich diese auf rd. 22,8 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag zum ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthält die erwarteten Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß vorläufiger Mittelfristplanung 2022-2027. Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2027 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 36,2 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung 2021-2026 kommt es mit Ausnahme von 2022 zu Anstiegen.

Vorbelastungen

Für die im Rahmenplan 2022-2027 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 des zuletzt veröffentlichten Bundesfinanzrahmengesetzes (BFRG) überschreiten.⁷

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über das derzeit gültige Vorbelastungsgesetz zum Rahmenplan 2021-2026⁸ und stellt dieses der aktuellen Regierungsvorlage zum Rahmenplan 2022-2027 (1144 d.B.) gegenüber:

⁷ Das derzeit gültige BFRG 2021-2024 sieht für die UG 41-Mobilität in den Jahren 2022 bis 2024 Auszahlungsobergrenzen von 4,6 Mrd. EUR bis 4,9 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen zwischen 2,2 Mrd. EUR und 2,5 Mrd. EUR betragen daher deutlich mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenzen.

⁸ Basierend auf der [Regierungsvorlage zum Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird \(412 d.B.\)](#).



Entwicklung der Vorbelastungen

	Regierungsvorlagen zur Begründung von Vorbelastungen		Veränderung	
	Okt. 2020 (412 d.B.) RP 2021-2026	Nov. 2021 (1144 d.B.) RP 2022-2027	absolut	in %
<i>in Mio. EUR, gerundet</i>				
Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen	39.883	38.577	-1.306	-3,3%
Investitionen 2007-2020*	22.092	21.093	-999	-4,5%
Investitionen 2021	2.652	1.678	-974	-36,7%
Investitionen 2022	2.736	2.287	-449	-16,4%
Investitionen 2023	2.985	2.500	-485	-16,2%
Investitionen 2024	2.952	2.504	-448	-15,2%
Investitionen 2025	3.015	2.452	-563	-18,7%
Investitionen 2026	3.221	2.720	-501	-15,6%
Investitionen 2027	-	3.115	+3.115	-
Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen	230	230	0	0,0%
Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung				
in den Jahren 2021 bis 2026	8.811			
in den Jahren 2022 bis 2027		8.004		
Vorbelastungen gesamt	48.694	46.581	-2.113	-4,3%

Abkürzungen: RP...Rahmenplan

* In der Regierungsvorlage 412 d.B. aus dem Jahr 2020 (Rahmenplan 2021-2026) sind die Annuitätenzahlungen ab dem Jahr 2021 angegeben, in der aktuellen Regierungsvorlage 1144 d.B. ab dem Jahr 2022 (Rahmenplan 2022-2027). Die im Jahr 2021 geleisteten Annuitätenzahlungen führen daher gemäß der aktuellen Regierungsvorlage zu einem geringeren Wert für die ausstehenden Annuitätenzahlungen für Investitionen der Jahre 2007 bis 2020.

Quellen: Erläuterungen zu den Regierungsvorlagen 412 d.B. (XXVII. GP) und 1144 d.B. (XXVII. GP), eigene Berechnungen.

Gemäß aktueller Regierungsvorlage betragen die möglichen Vorbelastungen insgesamt 46,6 Mrd. EUR und sind damit um 2,1 Mrd. EUR bzw. 4,3 % niedriger als im vorjährigen Vorbelastungsgesetz. Die Vorbelastungen setzen sich einerseits aus den zu leistenden Annuitätenzahlungen für die Investitionen und andererseits aus den Zuschüssen für den Betrieb und die Instandhaltung zusammen.

Die **Investitionen der Jahre 2007 bis 2020** verursachen gemäß der aktuellen Planung noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 21,1 Mrd. EUR ab dem Jahr 2022. In den Erläuterungen zum im Jahr 2020 beschlossenen Vorbelastungsgesetz wurde für die Investitionen der Jahre 2007 bis 2020 mit Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 22,1 Mrd. EUR ab dem Jahr 2021 gerechnet. Der Rückgang in der aktuellen Regierungsvorlage um 1,0 Mrd. EUR bzw. 4,5 % liegt primär an den im Jahr 2021 bereits geleisteten Annuitätenzahlungen.

Bei den **Investitionen des Jahres 2021** ist der Rückgang der dafür erwarteten Annuitätenzahlungen von 2,7 Mrd. EUR auf 1,7 Mrd. EUR deutlich (-1,0 Mrd. EUR bzw. -36,7 %). Dies kann sowohl auf niedrigere Zinszahlungen als auch auf Abweichungen zwischen den tatsächlichen Investitionen des Jahres 2021 von den geplanten Investitionen zurückzuführen sein. Die im Rahmenplan 2022-2027 angeführten Investitionen für das Jahr 2021 betragen rd. 2,4 Mrd. EUR und sind damit nur etwas geringer als die im Rahmenplan 2021-2026 vorgesehenen 2,5 Mrd. EUR.



Bei den **geplanten Investitionen der Jahre 2022 bis 2026** betragen die Rückgänge bei den dafür notwendigen Annuitätenzahlungen etwa 0,5 Mrd. EUR pro Jahr. Dies liegt hauptsächlich an geringeren Zinsannahmen, die für die Berechnung der Annuitäten verwendet werden. Allfällige (unerwartete) Zinsanstiege würden auch die notwendigen Annuitätenzahlungen wieder erhöhen. Teilweise erklären sich Unterschiede auch durch Verschiebungen beim geplanten Investitionsvolumen zwischen den einzelnen Jahren, wobei das gesamte Investitionsvolumen in diesem Zeitraum unverändert ist (siehe erste Grafik). Die im neuen Rahmenplan enthaltenen Investitionen des Jahres 2027 führen zu Vorbelastungen iHv 3,1 Mrd. EUR.

Einschließlich einer (unveränderten) Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen iHv 230 Mio. EUR ergibt sich somit in der aktuellen Regierungsvorlage bei den Vorbelastungen für die Annuitätenzahlungen aus Investitionen ein Gesamtbetrag iHv 38,6 Mrd. EUR, der um 1,3 Mrd. EUR bzw. 3,3 % niedriger ist als in der letztjährigen Regierungsvorlage.

Neben den Annuitätenzuschüssen ermächtigen die Vorbelastungsgesetze jeweils dazu, Vorbelastungen im Zusammenhang mit den **Zuschüssen für Betrieb und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur** gemäß § 42 Bundesbahngesetz zu begründen. Dabei handelt es sich um keine Annuitätenzahlungen. Der Gesamtbetrag für die Jahre 2022 bis 2027 in der aktuellen Regierungsvorlage beträgt dabei 8,0 Mrd. EUR und ist deutlich geringer als die in der vorjährigen Regierungsvorlage genannten 8,8 Mrd. EUR für die Jahre 2021 bis 2026. Dies wird mit übererfüllten Einsparungszielen und auch dem niedrigen Zinsumfeld begründet.

Bericht des Rechnungshofes zu den Zuschussverträgen

Der Rechnungshof (RH) hat am 12. November 2021 seinen Bericht zu den [Zuschussverträgen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB](#) vorgelegt. Darin wird unter anderem auf die Forderung des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG eingegangen, die sich in den vergangenen Jahren aus Abrechnungsresten aufgebaut hat. Der Rechnungshof empfahl im Rahmen seiner § 9-Prüfungen im Bundesrechnungsabschluss (BRA) 2020 eine zeitnahe Rückzahlung der gesamten Forderung. Die folgende Tabelle enthält die Auszahlungen des Bundes für Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG, die Forderung des Bundes zum jeweiligen Jahresende sowie die (geplante) Rückzahlung:



Zahlungsflüsse in Zusammenhang mit den Zuschussverträgen

in Mio. EUR	Erfolg						Voranschlag	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zuschüsse des Bundes (Auszahlung UG 41)	1.850	2.068	2.122	2.271	2.328	2.361	2.460	2.251
Rückzahlung an den Bund (Einzahlung UG 41)						150	583	583
Forderung des Bundes zum 31.12.	190	396	621	923	1.147	1.222		

Quellen: Geschäftsberichte 2015 bis 2020 der ÖBB-Infrastruktur AG, HIS, BVA 2022.

Die Forderung des Bundes zum Jahresende stieg von 190 Mio. EUR im Jahr 2015 kontinuierlich auf 1.222 Mio. EUR im Jahr 2020 an, weil die von der ÖBB-Infrastruktur AG benötigten Zuschüsse für Betrieb, Instandhaltung sowie Planung und Bau von Schieneninfrastruktur geringer waren als die vom Bund geleisteten Zuschüsse.

Ein geringerer Zuschussbedarf bei der ÖBB-Infrastruktur AG entstand durch Verbesserungen in der operativen Geschäftsabwicklung sowie der günstigeren Zinsentwicklung. Der RH weist in seinem Bericht darauf hin, dass erwartete Einsparungen infolge Performance-Verbesserung in der Mittelfristplanung 2016 bis 2021 mit insgesamt rd. 990 Mio. EUR ausgewiesen waren, die Zuschussverträge für den Zeitraum 2016 bis 2021 dies jedoch nicht berücksichtigten. Ebenso wurden die Einsparungen iHv 1,17 Mrd. EUR gemäß Mittelfristplanung 2018 bis 2023 im (aktuellen) Zuschussvertrag für diesen Zeitraum nicht berücksichtigt. Laut RH gab das BMF sein Einverständnis zum Abschluss des Zuschussvertrags, auch wenn es die „Reserveposition“, die durch die Nichtberücksichtigung der erwarteten Einsparungen gebildet wurde, kritisch sah. Der RH empfahl die kalkulierten Einsparungen einschließlich einer angemessenen Reserve zu berücksichtigen und die Höhe der Zuschüsse entsprechend zu kürzen. Die budgetierten Zahlungen für Betrieb und Instandhaltung im BVA 2022 sind mit rd. 1,15 Mrd. EUR nun um 0,28 Mrd. EUR niedriger als in den aktuellen Zuschussverträgen für 2022 vorgesehen war. Damit wurde bereits eine entsprechende Reduktion in den abzuschließenden Zuschussverträgen zum Rahmenplan 2022-2027 berücksichtigt.

Auch bei den Annuitätenzuschüssen war der Bedarf in der Vergangenheit wegen des niedrigen Zinsniveaus geringer. Für die Berechnung der jährlichen Annuität zur Finanzierung von Investitionen wurde bisher die Durchschnittsverzinsung des Finanzierungsportfolios der ÖBB-Infrastruktur AG verwendet. Relevant ist jedoch die Verzinsung der zusätzlichen Schulden für die nächsten 30 bzw. 50 Jahre. In Zeiten fallender Zinsen sind diese niedriger als die Durchschnittsverzinsung im Bestand. Daher kam es nach Berechnung des RH seit 2007 zu einer dauerhaften Überzahlung von mehreren hundert Millionen Euro. Bei steigenden Zinsen würde es hingegen zu einer Unterzahlung kommen, wobei das Zinsrisiko in beide Richtungen letztlich vom Bund getragen wird. Der RH empfahl dem BMK als Zinssatz den aktuellen Zinssatz zu verwenden, was nun umgesetzt und zukünftig zu geringeren Annuitätenzuschüssen führen wird.



Außerdem wurde in der Vergangenheit das Investitionsvolumen gemäß den Rahmenplänen nicht vollständig umgesetzt. So waren für das Jahr 2017 Investitionen iHv 2,3 Mrd. EUR vorgesehen, aber nur 1,6 Mrd. EUR wurden umgesetzt. Daraus resultieren geringere Annuitätenzuschüsse, wobei die Minderauszahlungen in der Regel auf die folgenden 30 Jahre aufgeteilt werden.

Somit waren die Auszahlungen des Bundes in den letzten Jahren höher als benötigt und eine Gesamtforderung iHv 1.147 Mio. EUR gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG bestand zum Jahresende 2019. Im Jahr 2020 erfolgte eine Rückzahlung an den Bund iHv 150 Mio. EUR, welche als Einzahlung in der UG 41-Mobilität verbucht wurde. Trotzdem stieg die Forderung des Bundes auf 1.222 Mio. EUR. Im BVA 2021 und im BVA 2022 sind jeweils 583 Mio. EUR budgetiert.

Aus Sicht des RH wurde mit den Zuschüssen gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz auch ein Beitrag zur Finanzierung des Baus der Infrastruktur vor 2007 geleistet (inkludiert in der Position „Nutzungsentgelt“), wobei die Finanzierung des Baus zur Gänze in den Zuschussverträgen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz festzulegen wäre. Auch das BMF sah diesen Umstand in seiner Stellungnahme kritisch, weshalb die Position „Nutzungsentgelt“ (682,2 Mio. EUR im Jahr 2019) in einer laufenden Spending Review⁹ hinterfragt werden soll. Laut BMK deckt dieser Teil des Zuschusses diejenigen Aufwendungen, die nicht in die Kalkulation der Markterlöse einbezogen werden durften (z. B. Abschreibungen und Zinsen für Investitionen, soweit sie nicht durch die Annuitätenzuschüsse gedeckt waren). Der Budgetdienst hat bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass Ergebnisse von wesentlichen Spending Reviews dem Nationalrat vorgelegt oder veröffentlicht werden sollten, um im konkreten Fall eine umfassende Information bei der Beschlussfassung künftiger Vorbelastungsgesetze sicherzustellen.

Der RH empfahl dem BMK weiters, die Zuschussverträge transparenter zu gestalten und insbesondere alle die Finanzierung von Investitionen betreffenden Zuschüsse klar und übersichtlich zusammenzufassen, weil die Zuschusszahlungen aus einer Summe von Annuitäten für die Investitionen seit 2007 bestehen und für externe Personen kaum nachzuvollziehen sind.

⁹ Die im Jahr 2017 beauftragte Spending Review zum ÖBB-Rahmenplan steht laut Budgetbericht 2022 vor der Finalisierung. Aus Sicht des Budgetdienstes sollte der Bericht nach Fertigstellung veröffentlicht werden, so wie das etwa für die künftigen Spending Reviews gemäß Österreichischem Aufbau- und Resilienzplan vorgesehen ist.