



Analyse des Budgetdienstes

Vorbelastungsgesetz zum ÖBB-Rahmenplan 2023-2028

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 \(1770 d.B.\)](#)
- [Vortrag an den Ministerrat 33a/2: ÖBB-Rahmenplan 2023-2028](#)

Am 21. Oktober 2022 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 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 2023-2028 sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 19,0 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen betreffen die Investitionen in den Finanzjahren bis 2028, die zugehörigen Annuitäten führen jedoch zu Auszahlungen des Bundes bis zum Jahr 2077. 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 56,726 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 2023 bis 2028 umfasst.

In der [Wirkungsorientierten Folgenabschätzung](#) (WFA) zum Vorbelastungsgesetz und zum ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 wird bei der Abschätzung der finanziellen Auswirkungen und der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Gesamteffekt der Investitionen bis zum Jahr 2028

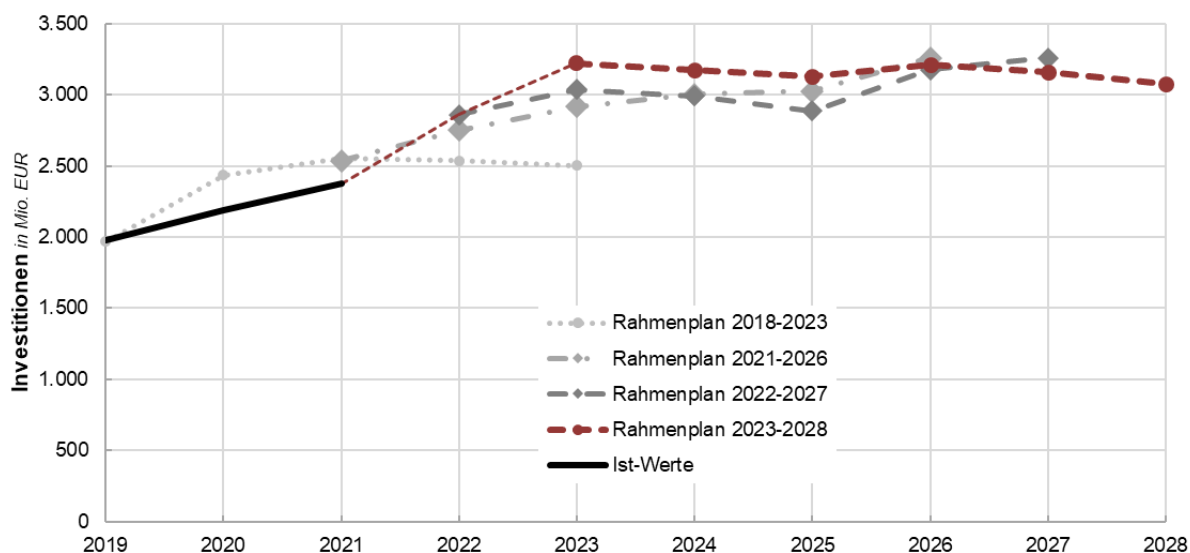


dargestellt.¹ Die bei den finanziellen Auswirkungen angeführten Beträge betreffen die Auszahlungen im Finanzierungshaushalt. Die Aufwendungen (Ergebnishaushalt) hängen vom Verbindlichkeitszuwachs gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG ab.

Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Am 21. Oktober 2022 hat der Ministerrat den ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 beschlossen. Er sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen iHv insgesamt 19,0 Mrd. EUR vor. Die nachfolgenden Darstellungen vergleichen den Rahmenplan mit den vorangegangenen Rahmenplänen (2018-2023, 2021-2026 sowie 2022-2027) und den Ist-Werten:

Investitionsentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG



Investitionen <i>in Mio. EUR</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ist-Werte	1.978	2.185	2.376							
Rahmenplan 2018-2023	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				2.862	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
Differenz zwischen Rahmenplan 2023-2028 und 2022-2027					186	183	243	35	-103	

Quellen: Budgetbericht 2022, Budgetbericht 2023, ÖBB-Rahmenplan 2018-2023, ÖBB-Rahmenplan 2021-2026, ÖBB-Rahmenplan 2022-2027, ÖBB-Rahmenplan 2023-2028.

¹ Das Vorbelastungsgesetz 2022-2027 zum derzeit gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 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.



Im Jahr 2023 sind die im Rahmenplan 2023-2028 geplanten Investitionen mit 3,22 Mrd. EUR um 186 Mio. EUR höher als im Rahmenplan 2022-2027. Auch in den Folgejahren kommt es bis 2026 zu Anstiegen zwischen jährlich 35 Mio. EUR und 183 Mio. EUR, während für das Jahr 2027 um 103 Mio. EUR niedrigere Investitionen als bisher geplant werden. Insgesamt sind die Investitionen in den fünf überlappenden Jahren im neuen Rahmenplan nominell um 544 Mio. EUR bzw. 3,5 % höher. Im neu hinzukommenden Jahr 2028 sind die geplanten Investitionen um 215 Mio. EUR bzw. 7,5 % höher als im ersten Jahr des alten Rahmenplans (2022), weshalb die Gesamtinvestitionen im neuen Rahmenplan insgesamt um 758 Mio. EUR höher sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass Preissteigerungen die nominellen Investitionen auch bei gleicher realer Investitionstätigkeit erhöhen.

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über grundsätzlich 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 Nutzer:innen (§ 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+ soll das Zielnetz 2040+ entwickelt werden. Ihre ursprünglich für das 1. Quartal 2022 geplante Fertigstellung ist nun für das 1. Quartal 2023 geplant.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Investitionen gemäß Rahmenplan 2023-2028 für die größten Projekte dargestellt:



Wesentliche Vorhaben gemäß Rahmenplan 2023-2028

	bis 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	ab 2029	Gesamt
<i>in Mio. EUR</i>									
Investitionen gemäß Rahmenplan 2023-2028		3.222	3.174	3.129	3.212	3.157	3.076		
davon									
Brenner-Basistunnel	1.726	331	354	336	319	376	411	1.123	4.974
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	2.407	352	305	201	232	241	187	95	4.019
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag) inkl. Flughafenast	4.835	530	458	199	44	14	17	0	6.097
Großraum Wien; Qualitätssicherung Nahverkehr	41	72	139	239	247	237	52	30	1.057
Staatsgrenze n. Kufstein - Knoten Radfeld; Brenner Nordzulauf	48	51	74	71	128	264	326	1.647	2.609
Linz - Wels; 4-gleisiger Ausbau	318	109	147	184	189	134	94	128	1.303
Süßenbrunn - Bernhardtthal; Ausbau Bestandsstrecke	86	50	51	138	169	170	192	190	1.046
Wien Meidling - Mödling; 4-gleisiger Ausbau	10	13	19	24	41	79	127	952	1.265
Flughafen Wien - Bruck a.d. Leitha; Errichtung Verbindungsstrecke	11	14	27	43	39	69	95	1.391	1.687
Wien Hütteldorf - Wien Meidling; Verbindungsbahn	14	12	39	59	68	41	60	53	345
Wien Westbf - St. Pölten; Umbau Bahnhöfe und Haltestellen	86	41	25	20	48	69	38	282	608
Ebenfurth; Errichtung Schleife	8	14	34	36	52	42	35	8	229
Linz - Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten	59	5	8	20	41	40	51	133	357
Bischofshofen - Selzthal; Attraktivierung Ennstal	4	6	41	32	36	23	11	0	154
Himberg - Nickelsdorf; Bahnhofsumbauten	14	30	45	20	18	11	1	0	139
Linz Kleinmünchen (a) - Linz Hbf; 4-gleisiger Ausbau	7	4	2	13	25	28	50	272	402
Steindorf bei Straßwalchen - Braunau am Inn (Mattigtalbahn); Attraktivierung	37	12	10	29	34	24	10	8	164
Bregenz - Bludenz; Nahverkehrsausbau (Rheintalkonzept)	33	12	4	19	25	25	30	39	187
Innsbruck Hbf; Bahnhofsumbau	0	1	1	9	37	28	24	24	124
Ausbau Marchegger Ast	434	62	17	16	4	1	0	21	554
Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	389	57	27	11	2	0	0	0	486
Feldkirch - Buchs; Streckenausbau	7	3	12	14	48	18	0	0	102
Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten	115	4	9	37	14	2	19	34	233
Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg; Streckenausbau	0	3	2	2	3	13	46	122	191
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	517	253	257	275	243	191	206	892	2.833
Programm Streckenelektrifizierungen	125	32	38	94	167	180	146	480	1.262
Programm Regionalbahnkonzept Streckenattraktivierungen	96	88	63	54	74	73	84	186	717
Betriebsfernsteuerzentralen	655	85	64	58	54	41	46	76	1.078
ETCS und Zugbeeinflussung	132	57	62	46	48	39	57	432	874
Etappenplan zur Barrierefreiheit; Infrastrukturmaßnahmen	260	55	66	79	47	28	26	79	640
Programm Herstellung güterzuglange Überholgleise	2	19	23	31	42	35	32	70	253
Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket	9.901	666	686	689	697	673	688	706	14.705
Netzerfordernisse	166	106	112	87	83	97	117	619	1.387
Park&Ride, Lärmschutz	774	44	48	47	43	55	48	46	1.104
Portfolioanpassung Planfließwert	-100	-200	-350	-350	-350	-350	-330	2.030	0

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2023-2028.

Im Rahmenplan 2023-2028 werden bedeutende Investitionen in Tunnelprojekte fortgesetzt. Beim Brenner-Basistunnel entfallen 2,13 Mrd. EUR der Investitionen auf die Jahre 2023-2028. Das Gesamtvolumen ist mit 4,97 Mrd. EUR dabei nominell um 0,19 Mrd. EUR höher als im vorangegangenen Rahmenplan 2022-2027. Die voraussichtliche Inbetriebnahme ist im Jahr 2032 geplant. Für den Brenner Nordzulauf sind im neuen Rahmenplan 0,91 Mrd. EUR in den Jahren 2023 bis 2028 bzw. 2,61 Mrd. EUR insgesamt enthalten.²

Für den Semmeringbasistunnel sind in den sechs Jahren des Rahmenplans 1,52 Mrd. EUR vorgesehen. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan steigen die Gesamtinvestitionen für den Semmeringbasistunnel um weitere 0,32 Mrd. EUR auf 4,02 Mrd. EUR und die

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



voraussichtliche Inbetriebnahme verschiebt sich um zwei Jahre auf das Jahr 2030. Weitere Projekte im Rahmenplan mit hohen Investitionen sind die Koralmbahn inklusive Flughafenast (1,26 Mrd. EUR), das Vorhaben der Qualitätssicherung des Nahverkehrs im Großraum Wien (0,99 Mrd. EUR), der 4-gleisige Ausbau auf der Strecke Linz - Wels (0,86 Mrd. EUR) und der Ausbau der Nordbahn zwischen Süßenbrunn und Bernhardsthal (0,77 Mrd. EUR). Für Streckenelektrifizierungen sind in den Jahren 2022 bis 2027 insgesamt 0,66 Mrd. EUR und ab 2028 weitere 0,48 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 2023-2028](#) werden die Auswirkungen der Investitionen in den Jahren 2023 bis 2028 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 2022-2027](#) 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. Die Auswirkungen auf die Treibhausgasmissionen werden insofern erläutert, dass 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 CO₂-Äquivalente reduzieren.

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über 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 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 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. Die Vorbelastungsgesetze zum Rahmenplan 2021-2026⁵ bzw. zum Rahmenplan 2022-2027⁶ traten im Dezember 2020 bzw. 2021 in Kraft. Entsprechende Zuschussverträge wurden jedoch nicht abgeschlossen. Laut Budgetbericht 2023 ist der Zuschussvertrag 2022-2027 in Abstimmung zwischen BMF und BMK.

Die Zuschüsse werden im laufenden Budgetvollzug 2022 daher auf Basis der Zuschussverträge zum Rahmenplan 2018-2023 geleistet und sind damit höher als bei der Budgetierung angenommen. Sofern die an die ÖBB Infrastruktur AG ausbezahlten Zuschüsse höher als tatsächlich benötigt sind, entstehen Abrechnungsreste (Forderung des Bundes gegenüber der

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 [BGBl. I Nr. 128/2020](#).

⁶ Siehe [BGBl. I Nr. 229/2021](#).



ÖBB-Infrastruktur AG). Bereits in den Vorjahren kam es zu einem derartigen Forderungsaufbau, welcher seit dem Jahr 2020 durch Rückzahlungen der ÖBB-Infrastruktur AG (Einzahlungen in der UG 41-Mobilität) abgebaut wird. Zum Jahresende 2021 bestand eine Forderung des Bundes iHv 1,10 Mrd. EUR. Im BVA 2022 ist eine Rückzahlung iHv 0,58 Mrd. EUR budgetiert, im BVA-E 2023 eine weitere Rückzahlung iHv 0,65 Mrd. EUR. Der Rechnungshof empfahl im Rahmen seiner § 9-Prüfung zum BRA 2020 eine zeitnahe Rückzahlung der gesamten Forderung.

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 2023 beruhen auf dem aktuellen Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2023-2028 und der dazugehörigen WFA. Nach Beschluss des Vorbelastungsgesetzes können die Zuschussverträge für diesen Zeitraum abgeschlossen werden:

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem. § 42 BBG*	2.408	2.505	2.591	2.457	2.618	2.705	2.949	3.235	3.443
Zahlungen Betrieb gem. § 42 (1) BBG**	827	824	809	665	649	609	715	876	951
Zahlungen Annuitätzuschüsse gem. § 42 (2) BBG	986	1.078	1.167	1.243	1.347	1.452	1.563	1.672	1.779
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 (2) BBG***	594	603	615	442	453	464	476	487	500
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung gem. § 42 (2) BBG				109	170	179	195	199	213
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG									
Ist-Werte lt. Geschäftsbericht 2021	22.787	24.529							
vorläufige Mittelfristplanung 2022-2027			26.900	29.300	31.200	32.700	34.500	36.200	
vorläufige Mittelfristplanung 2023-2028				29.700	32.100	34.200	36.100	37.800	39.000

* Die angeführten Zuschüsse im Erfolg der Jahre 2020 und 2021 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 im Jahr 2022 sind gemäß Budgetbericht 2023, Beträge ab dem Jahr 2023 Zuschüsse laut WFA zum Vorbelastungsgesetz 1770 d.B.

** Die Zuschüsse gemäß § 42 (1) Bundesbahngesetz ab dem Jahr 2023 werden als Differenz aus der Gesamthöhe der Zuschüsse laut WFA zur Regierungsvorlage 1770 d.B. und den Zahlungen gemäß § 42 (2) Bundesbahngesetz laut Ministerratsvortrag 33a/2 berechnet.

*** Ab dem Jahr 2023 sind dies nur noch rd. 70 % der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund Durchführungsverordnung (EU) 2015/909.

Quellen: Budgetbericht 2023, Ministerratsvortrag 33a/2 vom 21. Oktober 2022, WFA zur Regierungsvorlagen 1770 d.B., Geschäftsbericht 2021 der ÖBB-Infrastruktur AG, eigene Berechnungen.

Die derzeit zu leistenden **Annuitätzuschüsse** 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 Annuitätzuschüsse im Zeitraum des Rahmenplans von 1,17 Mrd. EUR im Jahr 2022 um durchschnittlich rd. 7,3 % pro Jahr auf 1,78 Mrd. EUR im Jahr 2028 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 Investi-



tionen ab dem Jahr 2007 gegenüber. In den Bundesrechnungsabschlüssen stellt der Rechnungshof die jährlichen Annuitätenzahlungen für bereits getätigte sowie für zukünftig erwartete Investitionen grafisch dar.⁷

Im neu abzuschließenden Zuschussvertrag soll eine Position „Nutzungsentgelt inklusive Zinsabgrenzung“ getrennt ausgewiesen werden. Sie betrifft Zuschüsse für jene Investitionen, die nicht durch die Annuitätenzuschüsse abgedeckt sind. Dies folgt einer Empfehlung des RH, die Finanzierung des Baus der Infrastruktur zur Gänze in den Zuschussverträgen gemäß § 42 (2) BBG festzulegen. Diese Position steigt laut Ministerratsvortrag von 109 Mio. EUR im Jahr 2023 auf 213 Mio. EUR im Jahr 2028 an. Die notwendigen Zahlungen für den Betrieb (§ 42 (1) BBG) sind dann entsprechend geringer, sodass der Gesamtbetrag der Zuschüsse von der getrennten Darstellung nicht betroffen ist.

Die **Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG** werden zum Sektor Staat gezahlt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich diese auf rd. 24,5 Mrd. EUR. Der Ministerratsvortrag zum ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 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 2028 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 39,0 Mrd. EUR. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung 2022-2027 steigen die erwarteten Schulden in den jeweiligen Jahren zwischen 0,4 Mrd. EUR und 1,6 Mrd. EUR an.

⁷ Im BRA für das Jahr 2021 findet sich die entsprechende Abbildung 28.1-2 im [Textteil Band 2](#) auf Seite 254. Diese beruht auf den Investitionen bis zum Jahr 2021 und den im Rahmenplan 2018-2023 vorgesehenen Bauprojekten.



Vorbelastungen

Für die im Rahmenplan 2023-2028 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.⁸

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Vorbelastungen in der aktuellen Regierungsvorlage zum Rahmenplan 2023-2028 und stellt diese den vorangegangenen Vorbelastungsgesetzen gegenüber:

Entwicklung der Vorbelastungen

in Mio. EUR, gerundet	Regierungsvorlagen zur Begründung von Vorbelastungen			Veränderung RP 2023-2028 - RP 2022-2027	
	Okt. 2020 (412 d.B.)	Nov. 2021 (1144 d.B.)	Okt. 2022 (1770 d.B.)	absolut	in %
	RP 2021-2026	RP 2022-2027	RP 2023-2028		
Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen	39.883	38.577	48.086	+9.509	+24,6%
Investitionen 2007-2020*	22.092	21.093	20.116	-977	-4,6%
Investitionen 2021	2.652	1.678	2.181	+503	+30,0%
Investitionen 2022	2.736	2.287	2.569	+282	+12,3%
Investitionen 2023	2.985	2.500	3.238	+738	+29,5%
Investitionen 2024	2.952	2.504	3.294	+790	+31,5%
Investitionen 2025	3.015	2.452	3.288	+836	+34,1%
Investitionen 2026	3.221	2.720	3.444	+724	+26,6%
Investitionen 2027	-	3.115	3.435	+320	+10,3%
Investitionen 2028	-	-	3.419	+3.419	-
Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen	230	230	230	0	0,0%
Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen	-	-	2.870	+2.870	-
Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung					
in den Jahren 2021 bis 2026	8.811				
in den Jahren 2022 bis 2027		8.004			
in den Jahren 2023 bis 2028			8.640		
Vorbelastungen gesamt	48.694	46.581	56.726	+10.145	+21,8%

Abkürzungen: RP...Rahmenplan

* Die Vorbelastungen durch Annuitätenzahlungen beziehen sich jeweils auf zukünftige Finanzjahre (ab 2021 beim Rahmenplan 2021-2026, ab 2022 beim Rahmenplan 2022-2027 bzw. ab 2023 beim Rahmenplan 2023-2028). Die verbliebenen Annuitätenzahlungen für Investitionen bis zum Jahr 2020 nehmen daher im Zeitverlauf ab.

Quellen: Erläuterungen zu den Regierungsvorlagen 412 d.B., 1144 d.B. und 1770 d.B., eigene Berechnungen.

⁸ Das derzeit gültige BFRG 2022-2025 sieht für die UG 41-Mobilität in den Jahren 2023 bis 2025 Auszahlungsobergrenzen von 5,1 Mrd. EUR bis 5,5 Mrd. EUR vor. Die Vorbelastungen zwischen 2,5 Mrd. EUR und 2,7 Mrd. EUR betragen daher deutlich mehr als 10 % der Auszahlungsobergrenzen.



Gemäß aktueller Regierungsvorlage betragen die möglichen Vorbelastungen insgesamt 56,7 Mrd. EUR und sind damit um 10,1 Mrd. EUR bzw. 21,8 % höher 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. Der Großteil des Anstiegs resultiert aus einer höheren Vorbelastung für die Annuitätenzahlungen (+9,5 Mrd. EUR). Zum einen liegt dies an den im neuen Rahmenplan enthaltenen Investitionen des Jahres 2028, welche zu Annuitätenzahlungen iHv 3,4 Mrd. EUR führen. Zum anderen steigen die erwarteten Annuitätenzahlungen für Investitionen in den Jahren 2021 bis 2027 hauptsächlich wegen der gestiegenen Zinsen (+4,2 Mrd. EUR). Außerdem wurde eine Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen aufgenommen (+2,9 Mrd. EUR). Reduziert werden die Vorbelastungen durch die im Jahr 2022 bezahlten Annuitätenzuschüsse für Investitionen in den Jahren 2007 bis 2020 (-1,0 Mrd. EUR). Diese sind im alten Vorbelastungsgesetz (Finanzjahre ab 2022) enthalten, nicht aber im neuen Vorbelastungsgesetz (Finanzjahre ab 2023).

Die **Investitionen der Jahre 2007 bis 2020** verursachen gemäß der aktuellen Planung noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 20,1 Mrd. EUR ab dem Jahr 2023. In den Erläuterungen zum im Jahr 2021 beschlossenen Vorbelastungsgesetz wurde für die Investitionen der Jahre 2007 bis 2020 mit Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 21,1 Mrd. EUR ab dem Jahr 2022 gerechnet. Der Rückgang in der aktuellen Regierungsvorlage um 1,0 Mrd. EUR bzw. 4,6 % liegt an den im Jahr 2022 bereits geleisteten Annuitätenzahlungen.

Für **Investitionen der Jahre 2021 bis 2027** sind die nunmehr berechneten Annuitätenzahlungen deutlich höher als in der Regierungsvorlage des Vorjahres. Sie steigen für diese sieben Jahre um insgesamt 4,2 Mrd. EUR auf 21,4 Mrd. EUR an. Die im neuen Rahmenplan vorgesehenen etwas höheren Investitionen können dafür nur zu einem kleinen Teil maßgeblich sein. Der Großteil des Anstiegs dürfte an höheren Zinsannahmen liegen. Im Vorjahr wurden die Annuitätenzahlungen für diese Investitionen gegenüber der Regierungsvorlage 2020 deutlich reduziert, weil eine Umstellung der Zinsannahmen im Berechnungsmodell der Annuitätenzuschüsse geplant war.⁹ Nach dem nunmehrigen Zinsanstieg werden die Annuitätenzahlungen durchschnittlich wieder höher als im Jahr 2020 erwartet.

⁹ Zuvor wurde zur Berechnung die jeweilige Durchschnittsverzinsung des Finanzierungsportfolios der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahr der Investition herangezogen. Der RH empfahl stattdessen einen jeweils zum Investitionszeitpunkt aktuellen Zinssatz heranzuziehen. In einer Phase fallender Zinsen war die Durchschnittsverzinsung im Portfolio höher als die damals aktuellen Zinssätze, sodass daraus höhere Annuitäten resultierten. Bei den nunmehr steigenden Zinsen wird die Verwendung eines aktuellen Zinssatzes hingegen zu höheren Annuitäten führen.



Die im neuen Rahmenplan enthaltenen **Investitionen des Jahres 2028** führen zu Vorbelastungen iHv 3,4 Mrd. EUR.

Als zusätzliche Vorsorge neu aufgenommen wird das Zinsänderungsrisiko in Form eines möglichen Anstiegs der Zinsen um 1 %-Punkt (100 Basispunkte).¹⁰ Diese Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen beträgt 2,9 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 48,1 Mrd. EUR, der um 9,5 Mrd. EUR bzw. 24,6 % höher 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 2023 bis 2028 in der aktuellen Regierungsvorlage beträgt dabei 8,6 Mrd. EUR und ist damit um 0,6 Mrd. EUR höher als in der vorjährigen Regierungsvorlage. In dieser kam es jedoch aufgrund übererfüllter Einsparungszielen und des niedrigen Zinsumfelds zu einer deutlichen Reduktion im Vergleich zur Regierungsvorlage des Jahres 2020.

¹⁰ Die Planzinssätze sind jene vom 25. Juli 2022. Die (umlaufgewichtete) Durchschnittsrendite der österreichischen Bundesanleihen ist von rd. 1,44 % am 25. Juli bereits um etwas mehr als 1 %-Punkt auf 2,58 % am 21. Oktober 2022 gestiegen.