

## **Antrag auf Einvernehmensherstellung**

### **BÜNDELUNG**

#### **Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2021-2026, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz**

Einbringende Stelle: BMK  
 Vorhabensart: Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013  
 Laufendes Finanzjahr: 2020  
 Inkrafttreten/ 2021  
 Wirksamwerden:

#### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme "Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Erbringung von Verkehrsdiensten bzw. mit Infrastrukturbetreibern zur Bereitstellung der Infrastruktur insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur." für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2020 bei.

### **Problemanalyse**

#### **Problemdefinition**

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 BBG näher bestimmt sind und insbesondere die Planung, den Bau, die Instandhaltung, die Bereitstellung und den Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur umfassen. Weiters ist die Gesellschaft zur Erbringung von Verschubleistungen berechtigt. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, idF BGBl. I Nr. 95/2009, sind über Zuschüsse des Bundes zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung (§ 42 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes) sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes) zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen und umfassen auch jene Zuschüsse des Bundes, die nicht die Rahmenplanfinanzierung betreffen, sondern für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer geleistet werden. Die Zuschussverträge werden jeweils auf Grundlage des geltenden ÖBB-Rahmenplans sowie eines Bundesgesetzes zur Begründung von entsprechenden Vorbelastungen abgeschlossen. Die Zuschussverträge stellen, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 BBG eingesetzten Vermögenswerte des Teilkonzerns der ÖBB-Infrastruktur AG sicher, womit dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird.

#### **Nullszenario und allfällige Alternativen**

Nullszenario: keine Verabschiedung des Rahmenplans 2021 – 2026, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 und damit keine Finanzierung der Schienenprojekte laut Rahmenplan 2021 – 2026 zur Sicherstellung der erforderlichen Schienentransportkapazitäten gemäß Zielnetz 2025+ sowie keine Sicherstellung des laufenden Betriebes des Schienennetzes.

Zielzustand: Sicherstellung des laufenden Betriebes sowie der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur durch Beschluss des Rahmenplans 2021 – 2026, des Vorbelastungsgesetzes sowie

durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2021 – 2026 bzw. des Zielnetzes 2025+.

## Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2026

Evaluierungsunterlagen und -methode: Es sind keine organisatorischen Maßnahmen notwendig.

## Ziele

### Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Rahmenplan 2021 – 2026, das Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 sind noch nicht be- bzw. abgeschlossen und damit ist die Finanzierung der Investitionen in das Schienennetz und des laufenden Betriebes noch nicht gesichert.	Aufbauend auf dem Rahmenplan 2021 – 2026 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 vor und damit ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt, sodass ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

## Maßnahmen

### Maßnahme 1: Rahmenplan 2021 – 2026

Beschreibung der Maßnahme:

Bei der Erstellung des Rahmenplans 2021 – 2026 wird das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode umgesetzt. Dieses sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, die Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität, das Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes, den forcierten Ausbau des ETCS-Systems sowie die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans 2021 – 2026, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten, vor.

Mit dem Rahmenplan 2021 bis 2026 wird die Umsetzung des Zielnetzes 2025+ weiterrangefördert und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt. Gemäß dem Regierungsprogramm 2020 – 2024 ist die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Im Regierungsprogramm 2020 – 2024 ist darüber hinaus festgehalten, dass der Bahnverkehr vor großen Herausforderungen wie die der Kapazitätssteigerung steht und, dass mittels mehrjährig fixierter Prioritäten zeitgerecht in die nötige Infrastruktur investiert wird, um die Herausforderungen zu bewältigen.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
-----------------------------------	-----------------------------------

Der Rahmenplan 2021 – 2026 ist noch nicht beschlossen.	Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2021 – 2026 vor.
--	--

### **Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2021 für die Investitionen bis inklusive 2026**

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2021 bis 2026 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2075 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 39,883 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2021 bis 2026 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015, BGBl. I Nr. 108/2016 sowie BGBl. I Nr. 21/2018) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2021 bis 2026 in Höhe von 8,811 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 48,694 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2026 realisiert werden. Für Investitionen ab 2027 bedarf es einer neuerlichen gesetzlichen Ermächtigung.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Das gemäß BHG zwingend erforderliche Vorbelastungsgesetz ist noch nicht beschlossen	Ein vom Nationalrat beschlossenes Vorbelastungsgesetz liegt vor.

### **Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMK**

Beschreibung der Maßnahme:

Die auf dem jeweils geltenden ÖBB-Rahmenplan und dem Vorbelastungsgesetz basierenden Zuschussverträge mit dem Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG betreffend Bereitstellung der Infrastruktur und insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur werden erstellt, ausgehandelt und abgewickelt, um den laufenden Betrieb des Schienennetzes sowie die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 sind noch nicht abgeschlossen.	Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2021 – 2026 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

## **Abschätzung der Auswirkungen**

### **Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger**

#### **Finanzielle Auswirkungen für den Bund**

## – Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2020	2021	2022	2023	2024
Transferaufwand	0	2.485.400	2.568.200	2.677.000	2.785.700
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>0</b>	<b>2.485.400</b>	<b>2.568.200</b>	<b>2.677.000</b>	<b>2.785.700</b>
in Tsd. €	2025	2026	2027	2028	2029
Transferaufwand	2.896.100	3.013.900	1.525.700	1.525.700	1.525.700
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>2.896.100</b>	<b>3.013.900</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>
in Tsd. €	2030	2031	2032	2033	2034
Transferaufwand	1.525.700	1.525.700	1.525.700	1.525.700	1.525.700
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>
in Tsd. €	2035	2036	2037	2038	2039
Transferaufwand	1.525.700	1.525.700	1.463.800	1.391.000	1.300.800
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.525.700</b>	<b>1.463.800</b>	<b>1.391.000</b>	<b>1.300.800</b>
in Tsd. €	2040	2041	2042	2043	2044
Transferaufwand	1.218.500	1.135.000	1.071.500	1.008.300	948.800
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.218.500</b>	<b>1.135.000</b>	<b>1.071.500</b>	<b>1.008.300</b>	<b>948.800</b>
in Tsd. €	2045	2046	2047	2048	Gesamt
Transferaufwand	891.200	837.100	775.500	1.349.400	45.074.200
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>891.200</b>	<b>837.100</b>	<b>775.500</b>	<b>1.349.400</b>	<b>45.074.200</b>

Die Zuschüsse zu den Investitionen werden in Form von 30-jährigen Annuitäten geleistet (eine Ausnahme besteht beim Brenner Basistunnel bei dem die Zuschüsse in Form von 50-jährigen Annuitäten geleistet werden).

Das Jahr 2048 (1.349.400 Tsd. €) in der Übersicht zum Ergebnishaushalt enthält neben dem Jahr 2048 (708.400 Tsd. €) zusätzlich auch das Jahr 2049 (641.000 Tsd. €).

Im Jahr 2050 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 566.600.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2075. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2026 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2021 insgesamt auf 39,883 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen). Einschließlich der im Zeitraum 2021 bis 2026 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 8,811 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen) betragen die Vorbelastungen 48,694 Mrd. Euro. Die gemäß BHG hierfür erforderliche gesetzliche Ermächtigung wird per Bundesgesetz erteilt.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

### Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

#### Direkte Leistungen an Unternehmen oder juristische Personen

Veränderungen in der Beschäftigungs- und Einkommenssituation in der betroffenen Institution/dem betroffenen Bereich

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen mehrerer Studien untersucht.

\* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010) .

\*\* Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

ausgabenwirksames Investitionsvolumen (lt. RP 21-26) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2021: 2.536.000.000, 2022: 2.750.300.000, 2023: 2.916.000.000, 2024: 3.001.900.000, 2025: 3.026.100.000, 2026: 3.257.600.000, Summe: 17.487.800.000

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*: 2021: 50.720, 2022: 55.006, 2023: 58.320, 2024: 60.038, 2025: 60.522, 2026: 65.152, Summe: 349.756

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*: 2021: 37.130, 2022: 40.268, 2023: 42.694, 2024: 43.952, 2025: 44.306, 2026: 47.695, Summe: 256.044

Beschäftigung und Einkommen in den (potenziell) begünstigten Institutionen/Bereichen

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)	Beschäftigte gesamt		Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Relation *)	
F Bau	774	15.758	16.724	22.806	73	

\*) Das Feld Relation bezeichnet das Verhältnis des Durchschnittseinkommens der Frauen im Vergleich zu dem der Männer in dem jeweiligen Wirtschaftsbereich

Beitrag der Leistungen zur Reduktion von bestehender Ungleichstellung von Frauen und Männern

Nein

Nutzerinnen/Nutzer der begünstigten Institutionen sowie mittelbare Leistungsempfängerinnen / Leistungsempfänger der Institution

Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG verkehren stellen die unmittelbaren Nutzer und NutzerInnen dar. Die Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen die mittelbaren Nutzer und NutzerInnen dar.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%		
alle Nutzer/Innen des ÖBB-Netzes	0	0	0	0	0	0	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

	Quantitative Auswirkung auf die unselbständig Beschäftigten (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen)									
	2020		2021		2022		2023		2024	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer
unselbständig Beschäftigte	0	0	14.941	28.306	19.267	32.949	22.193	36.242	23.950	38.145

### Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung von Frauen und Männern

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit ihrer Finanzierung der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst. Die ÖBB-Infrastruktur AG bildet daher eine den Bedarf des Unternehmens übersteigende Anzahl von Lehrlingen aus. Darüber hinaus werden Lehrlinge überwiegend in den neu geschaffenen, infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wodurch den jungen Menschen die Chance auf eine hervorragende fachliche Ausbildung in einem großen österreichischen Unternehmen gegeben wird. Diese Ausbildung ermöglicht den Jugendlichen nach Abschluss der Lehre einen Karriereweg als hoch qualifizierte Fachkraft in der Arbeitswelt zu beschreiten. Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Finanzierung der Lehrlingsausbildung auch einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des österreichischen Fachkräftebedarfs am Arbeitsmarkt.

Aufgrund der Bedarfsmeldungen geht die ÖBB-Infrastruktur AG von einer Übernahme von 70% der ausgebildeten Jugendlichen aus. 30% der gut qualifizierten Fachkräfte steht der österreichischen Wirtschaft zur Verfügung.

#### Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung

Schultyp/Bildungseinrichtung/Bildungsbereich	Abschluss	Neuanfänge/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	555	19	81

Schultyp/Bildungseinrichtung/Bildungsbereich	Abschluss	Abschlüsse/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	526	11	89

Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern im betroffenen Schultyp/der Bildungseinrichtung/dem Bildungsbereich

Die berufliche Orientierung von Frauen ist ein wichtiger Faktor für Gleichberechtigung, daher soll der Zugang von jungen Frauen zu technischen Berufen gefördert werden, um die berufliche Zukunft künftiger Generationen gleichberechtigter zu gestalten.

### Verteilung des erwarteten Steueraufkommens sowie der direkten und indirekten Be- oder Entlastung auf Frauen und Männer

Diese Auswirkung kann nicht abgeschätzt werden.

Anreizwirkungen der Steuer bzw. des Steuerinstruments

n.a.

Auswirkungen auf die prozentuelle Differenz des tatsächlich verfügbaren Einkommens von Frauen und Männern

Hierzu sind keine Angaben möglich.

### Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt finden sich in der Wirkungsdimension Soziales.

#### Nachfrageseitige Auswirkungen auf die öffentlichen Investitionen

Eine Studie des Instituts für Höhere Studien schätzte die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab (Institut für Höhere Studien: Volkswirtschaftliche Bewertung der Projekte des Rahmenplans 2009 -2014 in der Betriebsphase; Studie im Auftrag der ÖBB- Infrastruktur Bau AG, Februar 2010). Die Investition von € 1 Mio. führt demzufolge zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um € 1,3 Mio.

#### Nachfrageseitige Auswirkungen auf den öffentlichen Konsum

Der Zusammenhang zwischen Investitionen und BIP wird im Punkt "Investitionen" erläutert.

Veränderung der Nachfrage

	in Mio. Euro	2020	2021	2022	2023	2024
Investitionen						
Sonstiger öffentlicher Bau		0,0	2.536,0	2.750,3	2.916,0	3.001,9
<b>Gesamtinduzierte Nachfrage</b>		<b>0,0</b>	<b>2.536,0</b>	<b>2.750,3</b>	<b>2.916,0</b>	<b>3.001,9</b>

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2020	2021	2022	2023	2024
Wertschöpfung in Mio. €	0	3.150	3.789	4.242	4.518
Wertschöpfung in % des BIP	0,00	1,01	1,21	1,35	1,44
Importe *)	0	933	1.096	1.220	1.305
Beschäftigung (in JBV)	0	50.324	60.684	67.894	72.157

\*) Ein Teil der Nachfrage fließt über Importe an das Ausland ab.

Aufgrund von Studien, die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Rahmenplan-Investitionen wie folgt darstellen:

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen zweier Studien untersucht.

\* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010).

\*\* Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

ausgabenwirksames Investitionsvolumen (lt. RP 21-26) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2021: 2.536.000.000, 2022: 2.750.300.000, 2023: 2.916.000.000, 2024: 3.001.900.000, 2025: 3.026.100.000, 2026: 3.257.600.000, Summe: 17.487.800.000

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*: 2021: 50.720, 2022: 55.006, 2023: 58.320, 2024: 60.038, 2025: 60.522, 2026: 65.152, Summe: 349.756

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*: 2021: 37.130, 2022: 40.268, 2023: 42.694, 2024: 43.952, 2025: 44.306, 2026: 47.695, Summe: 256.044

### **Angebotsseitige Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Arbeitsangebot bzw. die Arbeitsnachfrage**

Die Beschäftigungseffekte der Rahmenplan-Investitionen wurden bereits im Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" erläutert.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Zuschussvertrages gemäß § 42 Abs. 1 Zuschüsse zur Finanzierung von Lehrlingskosten geleistet. Die Finanzierung der Lehrlingsausbildung trägt nicht nur zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich bei, sondern stellt auch sehr gut ausgebildete junge Facharbeiter für den Arbeitsmarkt bereit.

Für die Geschäftsjahre 2021 bis 2026 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

In den Jahren 2021-2026 beträgt der Durchschnittswert 1.653 Lehrlinge in der ÖBB-Infrastruktur AG.

### **Angebotsseitige Auswirkungen auf die Produktivität der Produktionsfaktoren**

Im Rahmen der von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" konnte nachgewiesen werden, dass die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastruktur die Produktivität des gesamten Unternehmenssektors erhöht. Mittels eines Kostenfunktionsmodells wurden die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehenden Produktivitätseffekte auf den Unternehmenssektor berechnet, wobei ein quantitatives und/oder qualitatives Mehr an Infrastruktur die Produktionskosten senkt und zugleich die Produktivität erhöht.

Eine dauerhafte Ausweitung des Eisenbahnkapitalstocks um ein Prozent erhöht die gesamtwirtschaftliche Produktivität um 0,1 Prozent. Aus einer initialen Investition in Höhe von 200 Mio. EUR und laufenden wertsichernden Folgeinvestitionen ergibt sich nach Wirksamwerden aller Produktivitätseffekte eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von 300 Mio. EUR pro Jahr. Seit dem Jahr 2000 haben die gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte, die durch die Verfügbarkeit von Schieneninfrastruktur ausgelöst wurden, deutlich zugenommen.

### **Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort**

Eine gute Versorgung mit Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für die Sicherung einer guten Standortqualität. Auf die unter Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" dargestellten Studien und positiven Auswirkungen wird verwiesen.

## **Auswirkungen auf die Umwelt**



### Auswirkungen auf Staub oder Stickstoffoxide

Die im Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur und den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz verfolgte Zielsetzung besteht in der Realisierung und dem Betrieb des im Zielnetz 2025+ festgelegten Schienennetzes.

Unter Zugrundelegung der im Zusammenhang mit dem Zielnetz 2025+ (insbesondere im Hinblick auf Schienenkapazität und Modal Split, sodass eine Reihe von Verkehren auf der Schiene anstatt auf der Straße erfolgen können) getroffenen Annahmen ergeben sich aus heutiger Sicht folgende vom BMK abgeschätzte Auswirkungen auf Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen im Jahr 2025:

Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Staub (PM10)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 45 Tonnen
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 2.000 Tonnen

### Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	1.250.000	(in Tonnen)

### Auswirkungen auf Wasser

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Seen, Fließgewässer oder das Grundwasser.

Erläuterung

Auswirkungen in diesem Bereich werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren nach Materiengesetzen sowie gesonderter naturschutzrechtlicher Verfahren von den Genehmigungsbehörden unter Hinzuziehung von Sachverständigen geprüft und bei Bedarf entsprechende Auflagen erteilt.

### Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden.

Erläuterung

Auswirkungen in diesem Bereich werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren nach Materiengesetzen sowie gesonderter naturschutzrechtlicher Verfahren von den Genehmigungsbehörden unter Hinzuziehung von Sachverständigen geprüft und bei Bedarf entsprechende Auflagen erteilt.

### Auswirkungen auf Energie oder Abfall

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Energie oder Abfall.

Erläuterung

Durch die Umsetzung des Rahmenplans 2020-2025 und des Zielnetzes 2025+ soll ein Modal Split-Anteil der Schiene in der Höhe von 40% erreicht werden. Durch diese angestrebte Verkehrsverlagerung wird der Verbrauch von Energie reduziert.

## Soziale Auswirkungen

### Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung

Durch Maßnahmen, die – wie schwerpunktmäßig im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2021 – 2026 vorgesehen – den barrierefreien Zugang zur Bahninfrastruktur ermöglichen sowie technische Hilfsmittel wie behindertengerechte Einrichtungen an Bahnhöfen (z. B. Hebelifte) wird gewährleistet, dass insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität in größtmöglichem Umfang Zugang zum Verkehrsträger Schiene haben.

Menschen mit Behinderung (Anzahl der Betroffenen)

Betroffene Gruppe	Anzahl der Betroffenen	Quelle Erläuterung
Personen mit Mobilitätseinschränkung	1.000.000	EU-SILC-Erhebung

### Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende Beschäftigungseffekte:

Quantitative Auswirkung auf die Beschäftigung (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen), gerundet

Betroffene Personengruppe	2020	2021	2022	2023	2024
unselbständig Beschäftigte	0	43.247	52.216	58.435	62.095
davon 15 bis unter 25 Jahre	0	7.262	8.569	9.420	9.872
davon 25 bis unter 50 Jahre	0	26.449	31.730	35.263	37.216
davon 50 und mehr Jahre	0	9.536	11.918	13.752	15.007
selbständig Beschäftigte	0	7.077	8.468	9.459	10.062
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>50.324</b>	<b>60.684</b>	<b>67.894</b>	<b>72.157</b>

### Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer

Diese Auswirkung kann vom BMK nicht abgeschätzt werden.

### Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Siehe Angaben und Erläuterungen im Punkt "Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen", Unterpunkt "Arbeit" und im Punkt "Nachfrage", Unterpunkt "Gesamtwirtschaftliche Effekte".

## Auswirkungen auf Kinder und Jugend

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit ihrer Finanzierung der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst. Die ÖBB-Infrastruktur AG bildet daher eine den Bedarf des Unternehmens übersteigende Anzahl von Lehrlingen aus. Darüber hinaus werden Lehrlinge überwiegend in den neu geschaffenen, infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wodurch den jungen Menschen die Chance auf eine hervorragende fachliche Ausbildung in einem großen österreichischen Unternehmen gegeben wird. Diese Ausbildung ermöglicht den Jugendlichen nach Abschluss der Lehre einen Karriereweg als hoch qualifizierte Fachkraft in der Arbeitswelt zu beschreiten. Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Finanzierung der Lehrlingsausbildung auch einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des österreichischen Fachkräftebedarfs am Arbeitsmarkt.

Aufgrund der Bedarfsmeldungen geht die ÖBB-Infrastruktur AG von einer Übernahme von 70% der ausgebildeten Jugendlichen aus. 30% der gut qualifizierten Fachkräfte steht der österreichischen Wirtschaft zur Verfügung.

### **Konsumentenschutzpolitische Auswirkungen**

#### **Auswirkungen auf Konsumentinnen/Konsumenten in ihrem Verhältnis zu Unternehmen**

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Konsumentinnen/Konsumenten in ihrem Verhältnis zu Unternehmen.

#### **Erläuterung**

Da die vom gegenständlichen Vorhaben betroffene ÖBB-Infrastruktur AG selbst keine Verkehrsleistungen anbietet, sondern lediglich die Infrastruktur zur Verfügung stellt, sind in diesem Zusammenhang keine unmittelbaren Auswirkungen auf Konsumenten zu erwarten.

#### **Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit der Verbraucherinnen/Verbraucher**

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit der Verbraucherinnen/Verbraucher.

#### **Erläuterung**

Durch die Umsetzung des Rahmenplans 2021 – 2026 bzw. des Zielnetzes 2025+ wird die Schaffung einer modernen, sicheren Infrastruktur angestrebt, die dazu beiträgt, die Anzahl von Unfällen zu verringern.

Die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Schienennetz ist eine wichtige Zielsetzung im Rahmenplan 2021 – 2026 und in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz. Als ein besonderer Schwerpunkt innerhalb des Rahmenplans 2021 – 2026 ist ein Sicherheitspaket betreffend Eisenbahnkreuzungen und Erneuerungsstrategie der Stellwerke vorgesehen.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Bedeckung

in Tsd. €		2020	2021	2022	2023	2024
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag			2.485.400	2.568.200	2.677.000	2.785.700

  

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2020	2021	2022	2023	2024
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene		0	2.485.400	2.568.200	2.677.000	2.785.700

#### Erläuterung der Bedeckung

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

#### Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2020	2021	2022	2023	2024
Bund		2.485.400.000,00	2.568.200.000,00	2.677.000.000,00	2.785.700.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2025	2026	2027	2028	2029
Bund	2.896.100.000,00	3.013.900.000,00	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2030	2031	2032	2033	2034
Bund	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2035	2036	2037	2038	2039
Bund	1.525.700.000,00	1.525.700.000,00	1.463.800.000,00	1.391.000.000,00	1.300.800.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2040	2041	2042	2043	2044
Bund	1.218.500.000,00	1.135.000.000,00	1.071.500.000,00	1.008.300.000,00	948.800.000,00



§42-Zuschuss im Jahr 2049		2045		2046		2047		2048	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1	891.200.000,0	1	837.100.000,0	1	775.500.000,0	1	708.400.000,0
			0		0		0		0
§42-Zuschuss im Jahr 2049	Bund							1	641.000.000,0
									0

Die in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz festgelegten Zuschüsse betreffen den laufenden Betrieb inklusive Verschub und Lehrlingsfinanzierung (gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz), die Instandhaltung, Wartung und Entstörung der Schieneninfrastruktur sowie die Investitionen in den Neubau und das Bestandsnetz (gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz).

Mit Ausnahme der Zuschüsse zu Investitionen, die in Form von Annuitätzuschüssen geleistet werden, werden die Zuschüsse (Betriebsführung, Verschub, Lehrlinge gemäß Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz sowie Instandhaltung gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) nach Bedarf geleistet. Die im Rahmenplan 2021 – 2026 festgelegten und in Annuitätenform (gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) bezuschussten Investitionen, die mit dem Ziel der Realisierung des Zielnetzes 2025+ in das österreichische Schienennetz (ÖBB-Netz) getätigt werden, betreffen schwerpunktmäßig folgende Maßnahmen:

- Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen
- Weiterer Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr
- Bahnstationsmodernisierungen
- Zügige Umsetzung des Elektrifizierungsprogramms
- Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Verkehrsabwicklung sowie Maßnahmen zur Effizienzsteigerung
- Weitere Umsetzung der Maßnahmen auf der Südstrecke (insbesondere Semmeringbasistunnel, Koralmbahn, Pottendorfer Linie), der Weststrecke sowie der Brennerachse

### Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Umwelt	Wasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen auf den ökologischen oder chemischen Zustand von Seen und Fließgewässern oder</li> <li>- Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers</li> </ul>
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe in den Lebensraum im Hinblick auf die Verringerung des Hochwasserschutzes oder des Schutzes vor Muren und Lawinen, Veränderungen hinsichtlich der Produktion von schadstofffreien Lebensmitteln oder Eingriffe in Naturschutzgebiete oder</li> <li>- Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder</li> <li>- Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr</li> </ul>
Umwelt	Energie oder Abfall	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder</li> <li>- Änderung des Ausmaßes an gefährlichen Abfällen von mehr als 1 000 Tonnen pro Jahr oder des Ausmaßes an nicht gefährlichen Abfällen, die einer Beseitigung (Deponierung) zuzuführen sind, von mehr als 10 000 Tonnen pro Jahr.</li> </ul>
Soziales	Arbeitsbedingungen	Mehr als 150 000 ArbeitnehmerInnen sind aktuell oder potenziell betroffen
Soziales	Pflegegeld	Mindestens 5% der BezieherInnen von Pflegegeld nach dem Bundespflegegeldgesetz sind aktuell oder potenziell betroffen
Kinder und Jugend	Schutz sowie Förderung der Gesundheit, Entwicklung und Entfaltung junger Menschen (bis 30 Jahre)	Mindestens 1 000 junge Menschen sind betroffen
Kinder und Jugend	Unterhaltsversorgung, Ausgleich für Kinderkosten, Betreuung von Kindern (bis 18 Jahre)	Mindestens 1 000 junge Menschen sind betroffen

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Konsumentenschutzpolitik	Verhältnis der KonsumentInnen zu Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr als 100 000 potenziell oder 5 000 aktuell betroffene KonsumentInnen pro Jahr oder</li> <li>- finanzielle Auswirkung von mehr als 500 000 € für alle KonsumentInnen oder mehr als 400 € pro Einzelfall bei mehr als 500 Personen pro Jahr</li> </ul>
Konsumentenschutzpolitik	Gesundheit und Sicherheit in Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen	Zahl der Krankheitsfälle oder Unfälle mit einer zu erwartenden Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.8 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 2032939021).