

GZ: BMVIT- 17.016/007-I/PR3/2018  
Zur Veröffentlichung bestimmt

**12/27**

## **VORTRAG AN DEN MINISTERRAT**

**betreffend**

### **ÖBB-Rahmenplan 2018 – 2023**

#### **Allgemeines**

Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität und Wohlstand. Österreich stellt durch seine geografische Lage eine wichtige europäische Verkehrsdrehscheibe dar. Ein innovatives und funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem ist insbesondere für die Wettbewerbsfähigkeit und die Attraktivität Österreichs als Standort entscheidend. Österreich verfügt über eine funktionierende und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, diesen Standortvorteil für eine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft gilt es, weiter zu stärken.

Das Regierungsprogramm für die XXVI. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur u.a. die Weiterentwicklung des Zielnetzes 2025+ und Schaffung eines österreichweiten integrierten Taktfahrplans mit den dafür notwendigen Kapazitäten sowie eine effiziente und budgetschonende Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten vor. Besondere Rücksicht ist auf Barrierefreiheit, ältere Menschen und Familien sowie Menschen mit besonderen Bedürfnissen zu nehmen.

Bei der Erstellung der Prioritäten des ÖBB-Rahmenplanes 2018 – 2023 wurde nach folgenden grundsätzlichen Kriterien vorgegangen:

- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

Der Rahmenplan wird nach Beschluss durch die Bundesregierung als Bericht (Beilage III) an den Nationalrat übermittelt.

### **Ausbau des Schienennetzes**

Gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist der sechsjährige Rahmenplan für die geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen Zeitraum anzupassen. Dabei ist auf die Festlegungen des Zielnetzes 2025+ Bedacht zu nehmen. Dieses Zielnetz 2025+ wurde für den Bereich der ÖBB-Infrastruktur von den ÖBB als Konzernprojekt erarbeitet und mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Finanzen abgestimmt. Im Zielnetz 2025+ wurden die Erfordernisse für einen systemadäquaten Ausbau der Schieneninfrastruktur der ÖBB definiert, um die nachfolgend angeführten primären Ziele zu erreichen:

- Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines Taktfahrplanes im Personenverkehr,
- Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit dem Ziel, einen erhöhten Modal-Split nach Ausbau der großen Achsen und Terminals zu erreichen,
- Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung und damit zur klimapolitisch notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Das Zielnetz 2025+ berücksichtigt daher überwiegend Maßnahmen auf nachfragestarken Relationen und Streckenabschnitten, welche in mehreren Phasen umgesetzt werden sollen. Die Umsetzungsschwerpunkte liegen nach derzeitiger Planung in der Errichtung des Systems Südbahn, dem Bau des Brennerbasistunnels und der Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Wels. Das System Südbahn umfasst den Hauptbahnhof Wien, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Semmering Basistunnel, den Umbau des Bahnhofes Graz sowie den Bau der Koralmbahn und den Ausbau zwischen Graz und Spielfeld. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht werden, große Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut sowie in qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bestandsnetz investiert werden.

Über die jeweilige Umsetzung und Finanzierung wird in den kommenden Rahmenplänen schrittweise zu entscheiden sein.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes für die Periode 2018 - 2023 erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes 2018 - 2023 wurde im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXVI. Gesetzgebungsperiode für den Zeitraum ab 2018 in erster Linie die Zielsetzung verfolgt, das Investitionsprogramm für das öffentliche Schienennetz einschließlich der großen Achsen fortzuführen.

Die Prioritäten bei der Erstellung des Rahmenplans 2018 – 2023 sind:

- Fortführung laufender Projekte mit den Schwerpunkten Südstrecke, Brennerachse, Weststrecke, Bahnstationsmodernisierungen und Güterterminals
- Investitionen in die Sicherheit und Betriebsführung
  - ETCS (European Train Control System)
  - BFS (Betriebsführungsstrategie)
  - Zuglaufcheckpoints
  - Eisenbahnkreuzungen
  - Stellwerke und Gleisfreimeldeanlagen
  - Adaptive Zuglenkung und
  - AURIS (Automatisierte Reisendeninformation)
- Maßnahmen zur Umsetzung des Etappenplans Barrierefreiheit
- Reinvestitionen in das Bestandsnetz (Qualitäts- und Sicherheitslevel halten)
- Rationalisierungsinvestitionen

Gleichzeitig wurde angestrebt, die vorgesehenen Realisierungszeiträume für die einzelnen Projekte möglichst beizubehalten. Dabei wurden die obigen Kriterien sowie die bereits bei der Erstellung der vorangegangenen Rahmenpläne verfolgten strategischen und operativen Ziele, wie insbesondere

- die Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen,
- die zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten,
- die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im hochrangigen Netz und
- die Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

beachtet.

Was den Brenner Basistunnel (BBT) betrifft, so werden die Arbeiten fortgeführt. Am 10. Juli 2007 wurde in Wien als Bekenntnis zu einer leistungsfähigen Transportalternative im Vergleich zur Straße ein Memorandum of Understanding (MoU) abgeschlossen. Eine weitere Absichtserklärung, welche die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Verpflichtungen der beteiligten Projektpartner näher ausformuliert, wurde im Mai 2009 von den Staaten Österreich, Deutschland und Italien, den Ländern/Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona, sowie den Eisenbahnunternehmen unterzeichnet. Am 18. April 2011 erfolgte der Beschluss zum Eintritt in die

Phase III des Projektes, womit die Realisierung wesentlicher Bauaktivitäten des BBT angelaufen ist.

Bereits in den Jahren 2008 und 2013 wurden seitens der Europäischen Kommission Österreich und Italien TEN-Fördermittel für den BBT in Höhe von 50 % der Investitionskosten der Phase IIa sowie 27 % bzw. 30 % der Phase III zugesprochen, wovon die Hälfte auf Österreich entfällt. Diese Zuschüsse betrafen die Investitionen im Zeitraum bis Ende 2015. Für den Zeitraum 2016 bis 2020 wurde von der Europäischen Kommission eine Bezuschussung aus der Connecting Europe Fazilität (CEF) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten zugesprochen.

Den im Rahmenplan 2018 - 2023 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage des Bauzeitplans für den BBT liegen dem Rahmenplan 2018 - 2023 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 8,3 Mrd. € (Preisbasis 2017) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 9,3 Mrd. € zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).
- Der 50%ige Anteil Österreichs ist zur Gänze im ÖBB-Rahmenplan abgebildet. Abgesehen von den Bundeszuschüssen erfolgt die Finanzierung durch die Querfinanzierung auf der Brennerachse, die EU-Zuschüsse der Europäischen Kommission sowie durch Beiträge des Landes Tirol.
- Durch Optimierungen des Projekts werden Einsparungen bei den Errichtungskosten erzielt.

Entsprechend dem geltenden Bauzeitplan für den BBT, zu welchem sich die österreichische Bundesregierung bekennt, sind folgende Eckpunkte für das BBT-Projekt vorgesehen:

- Fortführung der Bauarbeiten zur Bauvorbereitung und vertieften Erkundung, die 2011 gestartet wurden sowie Errichtung der Hauptbaulose.
- Die Inbetriebnahme des BBT ist für 2027 geplant.

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2018 - 2023 der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist für die Periode bis 2023 ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 13,9 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestanchen umgesetzt werden soll:

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen inkl. Brennerbasistunnel in Mio. € gerundet auf ganze Zahlen	1.884	1.967	2.436	2.557	2.536	2.502
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG* in Mrd. €	21,2	22,2	23,4	24,6	25,7	26,8

\* Werte gem. Mittelfristplanung 2018 – 2023 unter Berücksichtigung des Rahmenplanentwurfs 2018-2023 vom 2.2.2018

### Detailaufstellung:

<b>Ausgabenwirksames Investitionsvolumen (in Mio. €)</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	1.673,0	1.697,8	1.964,2	2.046,1	1.974,5	1.983,5
Investitionen BBT	211,3	269,1	471,7	510,6	561,2	518,9
<b>Summe Investitionen</b>	<b>1.884,3</b>	<b>1.966,9</b>	<b>2.435,9</b>	<b>2.556,7</b>	<b>2.535,6</b>	<b>2.502,3</b>

Anzumerken ist, dass im aktuellen Finanzierungsmodell zum ÖBB-Rahmenplan mit

- der Indexentwicklung (Baupreise),
- dem Zinssatz,
- der angenommenen EU-Kofinanzierung sowie
- der Querfinanzierung

wesentliche externe Faktoren enthalten sind. Die diesbezüglichen Risiken sind im Rahmen der dafür getroffenen Annahmen bzw. Prognosen abgedeckt.

Die im Rahmenplan der ÖBB enthaltenen wesentlichen Neu- und Ausbauprojekte finden sich in den Beilagen 1 und 2, die als Information beigefügt sind. Die darin enthaltenen Angaben zu Baubeginn, Inbetriebnahmen sowie Investitionsvolumina sind Planwerte, deren Einhaltung von behördlichen Bewilligungsverfahren, Grundeinlösen, Unvorhergesehenem bei der Bauabwicklung etc. abhängig ist.

## Kosteneinsparungen

Im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 entsteht in der Rahmenplanperiode 2018 bis 2023 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln. Im Zeitraum 2018 bis 2023 wurden im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 Einsparungen in Höhe von rund 2 Mrd. € bei den Investitionen vorgenommen.

### Zahlungen des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz:

Zahlungen des Bundes in Mio. €	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Annuitätenzuschüsse* inkl. BBT	826,2	898,0	986,4	1.078,0	1.166,8	1.255,6
Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung	561,1	583,5	594,1	603,3	615,3	630,8
<b>Summe gem. § 42 Abs. 2</b>	<b>1.387,3</b>	<b>1.481,4</b>	<b>1.580,5</b>	<b>1.681,3</b>	<b>1.782,1</b>	<b>1.886,4</b>

\* Annuitätenzuschussberechnung: 2018 bis 2023 80 % der Investitionsausgaben (Laufzeit 30 Jahre).  
BBT: 100% der Investitionsausgaben (Laufzeit 50 Jahre).

Ich stelle den

Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, am 21. März 2018

Ing. Norbert Hofer e.h.

Beilage 1: Wesentliche Aus- und Neubauvorhaben 2018 - 2023

Beilage 2: Detailtabelle Investitionen und Instandhaltungen 2018 - 2023

Beilage 3: Annuitäten- und Kostenbeitragstabelle bis 2023