

## Vorblatt

### Ziele

Ziel 1: Steigerung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen

### Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Umwelt

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre:

	in Tsd. €				
	2024	2025	2026	2027	2028
Nettofinanzierung Bund	-1.177.823	-1.354.539	-1.544.170	-1.609.145	-1.956.910
Nettofinanzierung Länder	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung Gemeinden	0	0	0	0	0
Nettofinanzierung SV- Träger	0	0	0	0	0
<b>Nettofinanzierung Gesamt</b>	<b>-1.177.823</b>	<b>-1.354.539</b>	<b>-1.544.170</b>	<b>-1.609.145</b>	<b>-1.956.910</b>

### Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union, dienen aber nicht der Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben

### Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

### Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

## Vorbelastungsermächtigung

Einbringende Stelle: BMK

Titel des Vorhabens: Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2024
Erstellungsjahr:	2023	Letzte Aktualisierung:	12. Oktober 2023

### Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2023)
  - o Maßnahme: Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040

## Problemanalyse

### Problemdefinition

In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsdienstleistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, wenn weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) ist es jedoch notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsdienstleistungen erbracht werden, sodass eine Bestellung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist dafür der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen zuständig.

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hat der Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Im Rahmen des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs sind mit der ÖBB-PV AG pro Region entsprechende Verkehrsdienstverträge abzuschließen.

Für die Sicherstellung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund gelangt österreichweit ein Verkehrsdienstvertrag zur Anwendung.

Die Verkehrsdienstverträge werden im Auftrag des Bundes zwischen der SCHIG mbH und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.

Für das Kernnetz der "Ost-Region" (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark soll ab Fahrplanwechsel 2023/2024 ein neuer Verkehrsdienstvertrag mit einer vertraglichen Dauer von 10 Jahren abgeschlossen werden.

Da es in den übrigen Regionen im Rahmen der bestehenden Verkehrsdienstverträgen zu weiteren Leistungsausweitungen kommen soll, der dazu notwendige Fuhrpark dazu entsprechend angepasst werden muss und sich die Kosten aufgrund der bestehenden Wertsicherungsregelungen wesentlich erhöht haben, sind auch bei diesen Verkehrsdienstverträgen bis zum jeweiligen Ende der Vertragslaufzeit weitere budgetäre Vorbelastungen gegeben.

Die Laufzeit der entsprechenden Verkehrsdienstverträge in den Bundesländern Vorarlberg und Kärnten endet zum Fahrplanwechsel 2028/2029, in den für den außerhalb des Kernnetzes liegenden Teils der "Ost-Region" sowie in den Bundesländern Salzburg und Tirol zum Fahrplanwechsel 2029/2030. Die Laufzeit des Verkehrsdienstvertrages für den Schienenpersonenfernverkehr läuft grundsätzlich ebenfalls bis zum Fahrplanwechsel 2029/2030, da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen die Amortisationsdauer der neu zu beschaffenden Fahrzeuge diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, endet die Vertragslaufzeit in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 für diese Leistungsteile zum Fahrplanwechsel 2034/2035.

Das gegenständliche Regelungsvorhaben soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 15.322 Millionen Euro für den Zeitraum von 2024 bis 2034 für sämtliche in diesem Zeitraum laufenden mit der ÖBB-PV AG abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge zu ermöglichen.

Für die Finanzierung des Bundesanteils im Zeitraum 2024 bis 2034 ist für sämtliche in diesem Zeitraum laufenden mit der ÖBB-PV AG abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

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

Keine Alternativen.

Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 die Sicherstellung eines Grundangebotes im Schienenpersonenverkehr bereitzustellen, sind entsprechende Bundeszahlungen im Rahmen der laufenden Verkehrsdienstverträge zu leisten.

### **Interne Evaluierung**

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2028

Um die Sinnhaftigkeit der bereitgestellten Bundesmittel zu erheben, sind innerhalb eines Evaluierungszeitraumes die entsprechenden Personenkilometer auf den bestellten Verkehrsdienstleistungen zu erheben. Durch einen wiederkehrenden Vergleich von Personenkilometer können auf Grund allfälliger Veränderungen dieser Zahlen Rückschlüsse auf die Zweckmäßigkeit der bestellten Leistungen gezogen werden. Um aussagekräftige Vergleiche über die Entwicklung der Personenkilometer zu erlangen, sollte sich der Vergleichszeitraum auf einige Jahre erstrecken, sodass das Kalenderjahr 2028 als angemessener Zeitpunkt für die interne Evaluierung anzusehen ist.

Hinsichtlich der Evaluierungsunterlagen und -methode sind keine zusätzlichen organisatorischen Maßnahmen notwendig, da die Erhebungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr laufend durch die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger selbst durchgeführt werden, deren Ergebnisse der SCHIG mbH und dem BMK im Rahmen des in den betreffenden Verkehrsdienstverträgen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in regelmäßigen Zeitabständen zur Verfügung zu stellen sind.

### **Ziele**

**Ziel 1: Steigerung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr**

Beschreibung des Ziels:

Um die Klimaneutralität im Verkehr zu erreichen, ist u.a. auch der Umstieg von Personen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr notwendig. Dazu ist ein gut ausgebautes qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot sicherzustellen.

Durch den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen mit der ÖBB-PV AG sollen die entsprechenden Grundlagen für ein derartiges System im Netz der ÖBB geschaffen werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Kennzahl]: Personenkilometer im gemeinwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-PV AG

Ausgangszustand 2022: 8,28 Mrd. Pkm

Zielzustand 2028: 10,44 Mrd. Pkm

Datenerhebung der ÖBB-PV AG

Bei den angegebenen Personenkilometern (Pkm) handelt es sich um die Summe aller Weglängen, die von den Fahrgästen auf den bei der ÖBB-PV AG gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehrsdiensten zurückgelegt werden.

Im Gegensatz zur Kennzahl 41.2.1 des WZ 2 werden hier nicht die gesamten Pkm im Schienenpersonenverkehr (also auch jene im eigenwirtschaftlichen Bereich der ÖBB-PV AG und jene der Privatbahnen), sondern nur jene der vorhabensrelevanten Leistungen ermittelt.

Die Fahrgastzahlen und Pkm werden von der ÖBB-PV AG mittels automatischer Fahrgastzähleinrichtungen (AFZ) und ergänzender händischer Zählungen erhoben. Dazu werden in den Verkehrsdienstverträgen entsprechende Erhebungsmethoden und Auswertungen vorgegeben sowie eine Qualitätssicherung vereinbart.

## Maßnahmen

### Maßnahme 1: Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen

Beschreibung der Maßnahme:

Einholung einer haushaltsrechtlichen Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen, die für den Bundesanteil der Finanzierung der Verkehrsdienstverträge erforderlich sind. Diese Verträge sind für die Gewährleistung eines effizienten Schienenpersonenverkehrs in den Jahren 2024 bis 2034 erforderlich.

Umsetzung von:

Ziel 1: Steigerung der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Angebots - und Qualitätserweiterung im Schienenpersonenverkehr

Ausgangszustand: 2022-01-01

Zielzustand: 2028-01-01

Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr.

Bestellung eines erweiterten Angebotes und verbesserte Qualität (insbesondere Fuhrpark) im Rahmen gemeinwirtschaftlicher

---

Leistungsbestellungen im  
Schienenpersonenverkehr.

---



## Auswirkungen auf die Umwelt

### Auswirkungen auf Luft oder Klima

Laut Angabe des Umweltbundesamtes vermeidet jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr 0,47 g NOx sowie 0,026 g Feinstaubpartikel. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2024 bis 2034 eine Vermeidung in Höhe von insgesamt rd. 38.650 Tonnen NOx sowie 2.140 Tonnen Feinstaubpartikel.

#### Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	38 650 Tonnen
Staub (PM10)	Abnahme	ganz Österreich	2 140 Tonnen

### Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Laut Angabe des Umweltbundesamtes bewirkt jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine Einsparung in Höhe von 202 g CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2024 bis 2034 eine Einsparung in Höhe von insgesamt rd. 16,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent.

Ohne die ggstl. Maßnahme können die seitens der Bundesregierung vorgegebenen Klimaziele jedenfalls nicht erreicht werden.

Auf Grund der zu erwartenden durchschnittlichen Preise für CO<sub>2</sub>-Zertifikate in Höhe von 100 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent in den nächsten 11 Jahren können im Rahmen des ggstl. Regelungsvorhabens Ausgaben in Höhe von 1,66 Milliarden Euro vermieden werden.

#### Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	23.000.000	in Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalent

### Auswirkungen auf den Energieverbrauch

#### Einsatz von Energieträgern

Laut Angabe des Umweltbundesamtes bewirkt jeder im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zurückgelegte Pkm im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine Einsparung in Höhe von 0,7 kWh (2.520 kJ) an kumuliertem Energieaufwand. Die mit den bestellten Verkehrsdiensten voraussichtlich zurückgelegten Pkm bewirken somit in den Jahren 2024 bis 2034 eine Energieeinsparung in Höhe von insgesamt rd. 207.200 TJ.

#### Auswirkungen auf Energie

Energieträger	Veränderung des Energieverbrauchs	Erläuterung
Nicht erneuerbare Energieträger	-207.200	TJ

## **Soziale Auswirkungen**

### **Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen**

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen.

Erläuterung:

Durch die im Einsatz befindlichen Neufahrzeuge für die angebotenen Verkehrsdienstbestellungen wird eine durchgängige Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung sichergestellt.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Bedeckung Bund

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Tsd. €)

	in Tsd. €	2024	2025	2026	2027	2028
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		1.177.823	1.354.539	1.544.170	1.609.145	1.956.910
Einsparungen / reduzierte Auszahlungen		0	0	0	0	0

Bedeckung erfolgt durch	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2024	2025	2026	2027	2028
gem. BFG bzw. BFRG	410202 Schiene		1.177.823	1.354.539	1.544.170	1.609.145	1.956.910

Erläuterung zur Bedeckung:

Das ggstl. Vorhaben betrifft die Ermächtigung des Bundesministers/der Bundesministerin zu Begründung von Vorbelastungen für den Bundesanteil an der Finanzierung der Verkehrsdienstverträge. Die Aufwendungen der regionalen Gebietskörperschaften werden in den jeweiligen WFA der für die gesonderten privatrechtlichen Vereinbarungen ("Verkehrsdienstverträge") erforderlichen Einvernehmensherstellungen ausgewiesen.

Die Bedeckung erfolgt im Rahmen der finanziellen Mittel gemäß Bundesfinanzrahmengesetz 2024 bis 2027.

Die den Kalkulationen zugrunde gelegten Kostensätze wurden vom BMK unter Einbeziehung der SCHIG mbH plausibilisiert. Seitens der SCHIG mbH wurden in einem umfangreichen Kalkulationsmodell sämtliche Zugsfahrten gemäß dem zu bestellenden Fahrplan abgebildet und anhand der Fahrzeugeinsatzpläne, der Betriebs- und Wartungskosten, des Personaleinsatzplanes usw. bewertet. Der Verkehrsdienstverträge sieht eine Wertsicherung für einzelne Kostenkomponenten (IBE, Energiekosten, ...) vor, um entsprechende Kostensteigerungen, die teilweise nicht im Einflussbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen, zu berücksichtigen. Dabei wird jeweils auf veröffentlichte Indizes (VPI, Tariflohnindex, Energiepreisindex, ...) abgestellt. Die Komponenten dienen dabei insbesondere der ex ante Festlegung einzelner Jahresbeträge, während jährlich eine ex post Überprüfung auf etwaige Überkompensation durchgeführt wird. Dadurch wird verhindert, dass der tatsächliche Abgeltungsbetrag aufgrund derzeit noch nicht einschätzbarer Kostenentwicklungen in unzulässiger Weise vom Plansoll abweicht.

**Transferaufwand**

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2024	2025	2026	2027	2028
Bund	1.177.823	1.354.539	1.544.170	1.609.145	1.956.910
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>1.177.823</b>	<b>1.354.539</b>	<b>1.544.170</b>	<b>1.609.145</b>	<b>1.956.910</b>

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2029	2030	2031	2032	2033
Bund	1.841.160	1.399.650	1.417.208	1.438.564	1.483.796
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>1.841.160</b>	<b>1.399.650</b>	<b>1.417.208</b>	<b>1.438.564</b>	<b>1.483.796</b>

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2034	2035	2036	2037	2038
Bund	108684	0	0	0	0
Länder	0	0	0	0	0
Gemeinden	0	0	0	0	0
Sozialversicherungsträger	0	0	0	0	0
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>108684</b>				

in €		2024		2025		2026		2027		2028	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand								
Verkehrsdiensteverträge	Bund		1 1.177.823.000		1 1.354.539.000		1 1.544.170.000		1 1.609.145.000		
			,00		,00		,00		,00		
Verkehrsdiensteverträge	Bund										1 1.956.910.000
											,00

in €		2029		2030		2031		2032		2033	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
Verkehrsdiensteverträge	Bund		1 1.841.160.000		1 1.399.650.000		1,00 1.417.208.000		1 1.438.564.000		1 1.483.796.000
			,00		,00		,00		,00		,00

in €		2034		2035		2036		2037		2038	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
Verkehrsdiensteverträge	Bund		1 108684000.								
											00

Die Verkehrsdiensteverträge (im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Bestellungen) werden grundsätzlich für eine Vertragsdauer von 10 Jahren abgeschlossen werden.

Für das Kernnetz der "Ost-Region" (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie in den Bundesländern Oberösterreich und Steiermark soll ab Fahrplanwechsel 2023/2024 ein neuer Verkehrsdienstevertrag mit einer vertraglichen Dauer von 10 Jahren abgeschlossen.

Da es in den übrigen Regionen im Rahmen der bestehenden Verkehrsdienstverträgen zu weiteren Leistungsausweitungen kommen soll, der dazu notwendige Fuhrpark dazu entsprechend angepasst werden muss und sich die Kosten aufgrund der bestehenden Wertsicherungsregelungen wesentlich erhöht haben, sind auch bei diesen Verkehrsdienstverträgen bis zum jeweiligen Ende der Vertragslaufzeit weitere budgetäre Vorbelastungen gegeben.

Die Laufzeit der entsprechenden Verkehrsdienstverträge in den Bundesländern Vorarlberg und Kärnten endet zum Fahrplanwechsel 2028/2029, in den für den außerhalb des Kernnetzes liegenden Teils der "Ost-Region" sowie in den Bundesländern Salzburg und Tirol zum Fahrplanwechsel 2029/2030. Die Laufzeit des Verkehrsdienstvertrages für den Schienenpersonenfernverkehr läuft grundsätzlich ebenfalls bis zum Fahrplanwechsel 2029/2030, da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen die Amortisationsdauer der neu zu beschaffenden Fahrzeuge diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, endet die Vertragslaufzeit in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 für diese Leistungsteile zum Fahrplanwechsel 2034/2035.

Das ggstl. Regelungsvorhaben soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 15.332 Millionen Euro für den Zeitraum von 2024 bis 2034.

Die Aufwandsschätzung beruht auf Markterkundungen bzw. den prognostizierten Kosten aufgrund der bereits abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge auf Basis des geplanten Leistungsangebotes. Die in diesem Zusammenhang geplanten Fahrplankilometer steigen von 2024 in der Höhe von 103,632 Mio. bis 2028 auf 130,778 Mio. Für 120,848 Mio. Fahrplankilometer erfolgt darüber hinaus eine Verkehrsdienstbestellung bis 2029, für 78,022 Mio. Fahrplankilometer bis 2033, für 7,428 Mio. Fahrplankilometer bis 2034.

### Angaben zur Wesentlichkeit

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

<b>Wirkungsdimension</b>	<b>Subdimension der Wirkungsdimension</b>	<b>Wesentlichkeitskriterium</b>
Soziales	Gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung (in Hinblick auf deren Beschäftigungssituation sowie außerhalb der Arbeitswelt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung der Anzahl der besetzten Pflichtstellen um mindestens 1 000 Stellen oder Änderung der Anzahl der als arbeitslos gemeldeten Menschen mit Behinderungen um mindestens 700 Personen oder</li> <li>- mindestens 5% der Menschen mit Behinderung oder einer bestimmten Art von Behinderung (zB blinde oder stark sehbehinderte Menschen, gehörlose Menschen, Rollstuhlfahrer) sind aktuell oder potenziell betroffen</li> </ul>

**Dokumentinformationen**

Vorlagenversion: V2.012

Schema: BMF-S-WFA-v.1.9

Deploy: 2.7.5.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 12.10.2023 12:14:35

WFA Version: 0.0

OID: 1695

A0|B0|D0|G0|H0