

Vortrag an den Ministerrat

ÖBB-Rahmenplan 2024-2029

Allgemeines

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur folgendes vor:

- 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, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten.

Die Umsetzung dieser im Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode vorgesehenen Maßnahmen, die bereits mit dem Rahmenplan 2021 bis 2026 begonnen und mit den Rahmenplänen 2022 bis 2027 und 2023 bis 2028 weitergeführt wurde, wird nun mit dem Rahmenplan 2024 bis 2029 fortgesetzt.

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 CO₂-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 2024 - 2029 erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Bei der Erstellung des Rahmenplanes 2024 - 2029 wurde im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode der ÖBB-Rahmenplan evaluiert und überarbeitet.

Die Prioritäten bei der Erstellung des Rahmenplans 2024 – 2029 sind:

- Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen
- Weiterer Ausbau der Infrastrukturanlagen für den Güterverkehr
- Bahnhofsmodernisierungen
- Zügige Umsetzung des Elektrifizierungsprogramms
- Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Verkehrsabwicklung sowie Maßnahmen zur Effizienzsteigerung
- Fortführung laufender Projekte, einschließlich Südstrecke, Brennerachse und Weststrecke

Die wesentlichsten Änderungen des nun vorliegenden Rahmenplanes 2024 bis 2029 im Vergleich zum Rahmenplan 2023 bis 2028 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten auf den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung. Die Bahn leistet einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs und kann heute und vor allem in Zukunft mehr Menschen und Güter zur Einhaltung der Klimaziele transportieren. Dazu zählen insbesondere der Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität sowie das Vorantreiben der Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes.

Im Rahmenplan 2024 bis 2029 wurde die Finanzierung von Baumaßnahmen von einigen weiteren Projekten zur Vervollständigung des Zielnetzes 2025+ berücksichtigt, bei denen die Planung bereits entsprechend fortgeschritten ist. Die wesentlichen Neuaufnahmen in den Rahmenplan sind die Neubaustrecke Neumarkt-Köstendorf – Salzburg, der Ausbau der Strecke Werndorf – Spielfeld, der 2-gleisige Ausbau der Strecken Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall, Herzogenburg – St. Pölten sowie die Attraktivierung der Ossiacherseebahn. Die Investitionen der GKB Infrastruktur wurden ebenfalls auf Grundlage des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes in den Rahmenplan überführt. Weiters sind Investitionen für die Einspeisung von nachhaltig produziertem Strom in das Oberleitungsnetz und der Reduktion des Energiebedarfs durch Umstellung auf LED enthalten.

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 ab 2016 wurden von der Europäischen Kommission Zuschüsse aus der Connecting Europe Fazilität (CEF 1) in Höhe von 40 % der Bauarbeiten und 50 % der Erkundungsarbeiten zugesprochen. Abgesehen von einer Zuschussvereinbarung betreffend Planungen und Erkundungsarbeiten, deren Verlängerung bis Ende 2024 derzeit im Laufen ist, werden diese Zuschussvereinbarungen im Rahmen von CEF 1 bis Oktober 2023 bzw. bis Ende 2023 laufen. Im Rahmen der Connecting Europe Fazilität 2 (CEF 2) wurden von der Europäischen Kommission für den daran anschließenden Zeitraum bis 2025 weitere EU-Zuschüsse für den Brenner Basistunnel in Höhe von 50% der Arbeiten zugesichert.

Den im Rahmenplan 2024 - 2029 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage der derzeit geltenden Kostenkalkulation für den BBT liegen dem Rahmenplan 2024 - 2029 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 9,4 Mrd. € (Preisbasis 2023) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10,54 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.

Aufstockung des Rahmenplans

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans vor, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten.

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2024 - 2029 der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz wird die mit dem Rahmenplänen 2021 – 2026,

2022 – 2027 und 2023 – 2028 begonnene Investitionssteigerung fortgesetzt. Für die Periode bis 2029 ist ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 21,15 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestanchen umgesetzt werden soll:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ausgabenwirksames Investitionsvolumen inkl. Brennerbasistunnel in Mio. € gerundet auf eine Kommastelle	3.335,5	3.534,6	3.648,1	3.461,4	3.591,8	3.577,9
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG* in Mrd. €	32,1	34,5	36,8	38,9	41,0	43,0

*Werte gem. vorläufiger Mittelfristplanung 2024-2029 unter Berücksichtigung des Rahmenplanentwurfs 2024-2029

Detailaufstellung der geplanten Investitionen

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen in Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	2.962,3	3.162,5	3.290,1	3.100,9	3.257,3	3.268,6
Investitionen BBT	373,2	372,1	358,0	360,4	334,5	309,4
Summe Investitionen	3.335,5	3.534,6	3.648,1	3.461,4	3.591,8	3.577,9

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 grundsätzlich im Rahmen der dafür getroffenen Annahmen bzw. Prognosen abgedeckt. Im Hinblick auf den Zinssatz ist jedoch darauf hinzuweisen, dass angesichts der nunmehrigen Berechnung der Annuitäten auf Basis der Marktzinsen der Bund zur Abdeckung eines allfälligen Refinanzierungsrisikos bei einem Anstieg der Marktzinsen gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG zur Bereitstellung des daraus entstehenden finanziellen Mehrbedarfs verpflichtet ist.

Die im Rahmenplan der ÖBB enthaltenen wesentlichen Neu- und Ausbautvorhaben finden sich in den Beilagen 1 und 2, die als Information beigeschlossen 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.

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

Zahlungen des Bundes in Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Annuitätenzuschüsse* inkl. BBT	1.389,2	1.522,2	1.652,8	1.786,4	1.929,3	2.072,4
Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung**	504,9	525,5	538,4	555,8	565,6	585,5
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	165,1	237,7	277,6	297,2	335,0	367,0
Summe gem. § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	2.059,2	2.285,4	2.468,8	2.639,4	2.829,9	3.024,9

* Annuitätenzuschussberechnung: 2024 bis 2029 80 % der Investitionsausgaben (Laufzeit 30 Jahre). BBT: 100% der Investitionsausgaben (Laufzeit 50 Jahre).

** Rund 70% der im Rahmenplan enthaltenen Aufwendungen für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung aufgrund Durchführungsverordnung (EU) 2015/909

Ich stelle daher den

Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

17. Oktober 2023

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

Beilage 1: Wesentliche Aus- und Neubauvorhaben 2024 – 2029

Beilage 2: Detailtabelle Investitionen und Instandhaltungen 2024 – 2029

Beilage 3: Annuitäten- und Kostenbeitragstabelle bis 2029