

--

## Vorblatt

### Ziele

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

### Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Rahmenplan 2027 - 2032

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2027 für die Investitionen bis inklusive 2032

Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI

### Wesentliche Auswirkungen

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

Finanzielle Auswirkungen

Umwelt

Klima

Soziales

Kinder und Jugend

Gleichstellung

Gesamtwirtschaft

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre:

	in Tsd. €	2027	2028	2029	2030	2031
Nettofinanzierung Bund		-3.122.486	-3.393.108	-3.519.145	-3.642.980	-3.801.279
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>-3.122.486</b>	<b>-3.393.108</b>	<b>-3.519.145</b>	<b>-3.642.980</b>	<b>-3.801.279</b>

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme  
Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2032 sind auch Nicht-Annuitätzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2032 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2081 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2056 dargestellt wird.

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). Im Jahr 2057 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 740.700.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2081. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2032 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2027 insgesamt auf 62,935 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen). Einschließlich der im Zeitraum 2027 bis 2032 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 9,638 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes) betragen die Vorbelastungen 72,573 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.

### **Wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

#### **Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2027-2032, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz**

##### **Antrag auf Einvernehmensherstellung**

Einbringende Stelle:	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur		
Titel des Vorhabens:	Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2026-2031, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz		
Vorhabensart:	Vorhaben gem. § 58 Abs. 2 BHG 2013	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2027
Erstellungsjahr:	2026	Letzte Aktualisierung:	02.06.2026

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

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2026)
  - o Maßnahme: Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040
- Wirkungsziel: Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2026)

- Maßnahme: Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Gewährleistung von Mobilität für alle mit dem verkehrspolitischen Schwerpunkt der Förderung des öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Einführung neuer, umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsformen und Mobilitätsdienstleistungen sowie des Vorantreibens der Digitalisierung im Mobilitätsbereich

## **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.

Mit dem jeweiligen Rahmenplan wird die Umsetzung des Zielnetzes weitervorangetrieben und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt. Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern.

### **Nullszenario und allfällige Alternativen**

Keine Verabschiedung des Rahmenplans 2027 – 2032, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 und damit keine Finanzierung der Schienenvorhaben laut Rahmenplan 2027 – 2032 zur Sicherstellung der erforderlichen Schienentransportkapazitäten gemäß Zielnetz 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 2027 – 2032, des Vorbelastungsgesetzes sowie durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2027 – 2032 bzw. des Zielnetzes.

## **Interne Evaluierung**

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2032

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

In der zweiten Hälfte des Jahres 2032 liegen dem BMIMI die Ist-Daten bis zum Jahr 2031 vor. Somit kann der Zeitraum bis 2031 im Jahr 2032 evaluiert werden. Zum Vergleich der Plan- und Ist-Werte werden Daten der ÖBB-Infrastruktur AG bereitgestellt. Die ÖBB-Infrastruktur AG verfügt über die notwendigen Daten. Da keine zusätzlichen Daten notwendig sind, bedarf es keiner organisatorischen Maßnahmen, um die interne Evaluierung durchzuführen.

## Ziele

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

Beschreibung des Ziels:

Das Vorhaben trägt zum Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" sowie zum Wirkungsziel „Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040“ bei.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Rahmenplan 2027 - 2032

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2027 für die Investitionen bis inklusive 2032

Maßnahme 3: Zuschussverträge gem. § 42 BBG und § 55b Eisenbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Rahmenplan, Beschluss Ministerrat Regierungsvorlage Vorbelastungsgesetz, Abschluss Zuschussverträge gem. § 42 BBG 2027-2032

Ausgangszustand: 2026-01-01

Rahmenplan 2027 – 2032, das Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 sind noch nicht be- bzw. abgeschlossen und damit ist die Finanzierung der Investitionen in das Schienennetz und des laufenden Betriebes noch nicht gesichert.

Zielzustand: 2026-11-30

Aufbauend auf dem Rahmenplan 2027 – 2032 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 vor und damit ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt, sodass ein wesentlicher Beitrag zu einer klimaneutralen, nachhaltigen Mobilität und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene geleistet wird.

## Maßnahmen

### **Maßnahme 1: Rahmenplan 2027 - 2032**

Beschreibung der Maßnahme:

Mit dem Rahmenplan 2027 – 2032 wird das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode umgesetzt. Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der

Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern.

Mit dem Rahmenplan 2027 – 2032 wird die Umsetzung des Zielnetzes weitervorangetrieben und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Rahmenplan

Ausgangszustand: 2026-01-01	Zielzustand: 2026-11-30
Der Rahmenplan 2027 – 2032 ist noch nicht beschlossen.	Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2027 – 2032 vor.

### **Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2027 für die Investitionen bis inklusive 2032**

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2027 bis 2032 durch von Investitionen induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2081 entstehen und unter Zugrundelegung der herangezogenen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 62,935 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2027 bis 2032 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, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020, BGBl. I Nr. 229/2021, BGBl. I Nr. 190/2022, BGBl. I Nr. 150/2023 sowie BGBl. I Nr. 27/2025) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2027 bis 2032 in Höhe von 9,638 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 72,573 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2032 realisiert werden. Für Investitionen ab 2033 bedarf es einer neuerlichen gesetzlichen Ermächtigung.

Umsetzung von:

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Beschluss Ministerrat Regierungsvorlage Vorbelastungsgesetz

Ausgangszustand: 2026-01-01	Zielzustand: 2026-11-30
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 2027 – 2032 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMIMI**

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: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Abschluss Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2027 - 2032

---

Ausgangszustand: 2026-01-01

Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 sind noch nicht abgeschlossen.

Zielzustand: 2026-11-30

Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2027 – 2032 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

---



Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2032 sind auch Nicht-Annuitätzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2032 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2081 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2056 dargestellt wird.

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).

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme  
Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2032 sind auch Nicht-Annuitätzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2032 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2081 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2056 dargestellt wird.

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).

Im Jahr 2057 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 740.700.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2081. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2032 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2027 insgesamt auf 62,935 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätensinsen). Einschließlich der im Zeitraum 2027 bis 2032 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 9,638 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes) betragen die Vorbelastungen 72,573 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**

### **Auswirkungen aufgrund von direkten 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.

\*Im Rahmen einer zuletzt im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024)

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

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)	Beschäftigte gesamt	Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung	
		Frauen	Männer	Relation *)		
F Bau	Selbstständig Erwerbstätige – nach ÖNACE 2008	774	15.758	16.724	22.806	73,33 -

\*) 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

Die Änderung der Ungleichstellung von Frauen und Männern kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden.

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

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.

Die Veränderungen der Nutzerinnen/Nutzer in ihrer Struktur kann vom BMIMI nicht im Detail abgeschätzt werden.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
		Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%	
Betroffene Gruppe	alle Nutzer/Innen des ÖBB-Netzes	0		0	0,00	0	0,00	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

### Auswirkungen auf die unselbstständige Erwerbstätigkeit von Frauen und Männern

Im Rahmen einer zuletzt im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024.)

Auswirkungen auf die unselbstständige Beschäftigung

Auswirkungen Wirtschaftsbereich (ÖNACE)		Geschaffene Arbeitsplätze (VBÄ)			Frauenanteil an Beschäftigten in %		Quelle/Erläuterung
		Gesamt	Frauen	Männer	derzeit	erwartet	
F Bau	Unselbstständig Erwerbstätige – nach ÖNACE 2008	16.532,0	774,00	15.758,0	13,00	0,00	

### Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung von Frauen und Männern

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in dieser Hinsicht bewusst. Angesichts des laufenden Generationenwechsels im Unternehmen orientiert sich die Anzahl der von der ÖBB-Infrastruktur AG ausgebildeten Lehrlinge am diesbezüglichen Bedarf der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Lehrlinge werden überwiegend in technischen und infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wie z.B. in den Modullehrberufen Mechatronik, Metalltechnik, Elektrotechnik, Kälteanlagentechnik oder Applikationsentwicklung – Coding.

Um den Herausforderungen einer zunehmend digitalisierten Umwelt gerecht zu werden und Facharbeiterinnen und Facharbeitern mit hohem Niveau und relevanten Kompetenzen auszubilden, wurden in den vergangenen Jahren in einer Digitalisierungsoffensive Schwerpunkte innerhalb der Ausbildung gesetzt. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Jugendlichen in ihrer Ausbildung mit digitalen Endgeräten und Softwarelösungen, welche die Ausbildung um digitale Aspekte erweitern.

Quantitative Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung

Schultyp / Bildungseinrichtung / Bildungsbereich	Abschluss	Neuanfänge/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	664	23,00	77,00

Schultyp / Bildungseinrichtung / Bildungsbereich	Abschluss	Abschlüsse/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	434	19,00	81,00

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

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- und Entlastung auf Frauen und Männer

Die Verteilung des erwarteten indirekten Steueraufkommens durch die ausgelösten Investitionen sowie der Auswirkungen auf Frauen und Männer kann vom BMIMI nicht im Detail abgeschätzt werden.

## Auswirkungen auf Begünstigte durch spezielle Steuerinstrumente (Betroffene)

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt		Frauen		Männer	
		Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%
Betroffene Steuern	Editierbare Voreinstellung						
-							

## Auswirkungen auf Begünstigte durch spezielle Steuerinstrumente (Betrag)

Betroffen	Bezeichnung	Gesamt		Frauen		Männer		Frauenanteil
		Summe	€ pro Kopf	Summe	€ pro Kopf	Summe	€ pro Kopf	%
Betroffene Steuern	Editierbare Voreinstellung							

## Erläuterung

Insbesondere durch die ausgelösten Investitionen wird ein erhebliches Steueraufkommen ausgelöst. Dies betrifft insbesondere Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer.

## Anreizwirkungen der Steuer bzw. des Steuerinstrumentes

Keine Anreizwirkungen zu erwarten.

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

Keine Änderung des Abstandes des tatsächlich verfügbaren Einkommens von Frauen und Männern zu erwarten.

**Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen**

## Veränderung der Nachfrage

		in Mio. Euro	2025	2026	2027	2028	2029
Investitionen privat	Wohnbau						
	Sonstiger Bau						
	Ausrüstung						
	Fahrzeuge						
	Sonstige Investitionen						
	Investitionen öffentlich	Wohnbau					
	Sonstiger Bau			3.122,49	3.393,11	9999999981	8101059645

4143524169  
921875

	Ausrüstung			
	Fahrzeuge			
	Sonstige			
	Investitionen			
-----				
Konsum Privat				
-----				
Konsum Öffentlich				
-----				
Transfer	Alle			
	Haushalte			
	Ausland			
	(private)			
	Unternehmen			
-----				
Exporte				
-----				
<b>Gesamtinduzierte Nachfrage</b>		<b>3.122,49</b>	<b>3.393,11</b>	<b>3.519,15</b>
-----				

Unter Verwendung des vom Institut für höhere Studien (IHS) eigens für die WFA entwickelten dynamischen Gleichgewichtsmodells ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftliche Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2027	2028	2029	2030	2031
Wertschöpfung in Mio. €	2.224,59	1.513,97	1.618,09	1.833,89	2.080,82
Wertschöpfung in % des BIP	0,54	0,35	0,37	0,40	0,44
Importe	658,87	250,96	257,59	313,36	378,60
Beschäftigung (in JBV)	62.027,67	26.828,23	23.727,30	25.034,32	27.485,16

Erläuterung zu den gesamtwirtschaftlichen Effekten

Die Investitionen im Rahmenplan 2027 - 2032 betragen (in Mio. Euro):

2027: 3.041,0

2028: 3.014,0

2029: 3.076,0

2030: 3.183,0

2031: 3.312,0

2032: 3.849,0

Im Rahmen einer im August 2024 präsentierten, vom BMIMI (BMK) in Auftrag gegebenen Studie "Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter 1 Mio. € je 8,3 Jahresbeschäftigtenverhältnisse entstehen.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Berechnung volkswirtschaftlicher Wirkungen des Zielnetzes, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, August 2024.)

Auf dieser Grundlage bewirken die geplanten Investitionen in den Jahren 2027 - 2032 Jahresbeschäftigungsverhältnisse im nachstehenden Ausmaß:

2027: 25.240

2028: 25.016

2029: 25.531

2030: 26.419

2031: 27.490

2032: 31.947

Im WFA-Tool ist es technisch nicht möglich, die gesamtwirtschaftlichen Effekte auf Basis der Investitionen zu berechnen. Diese werden auf Basis der vom Bund geleisteten Zuschüsse berechnet.

### **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 zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich bei.

Für die Geschäftsjahre 2027 bis 2032 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

In den Jahren 2027 - 2032 beträgt der Durchschnittswert rund 1.850 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" aus dem Jahr 2013 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 Studie und positiven Auswirkungen wird verwiesen.

### **Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt**

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

Diese Auswirkung kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden.

### Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Die genaue Anzahl der betroffenen Personen kann vom BMIMI nicht abgeschätzt werden. Angesichts der positiven Beschäftigungswirkung der ausgelösten Investitionen ist jedoch von einem Rückgang der arbeitslos gemeldeten Personen auszugehen.

Auswirkungen auf arbeitslos gemeldete Personen

Betroffene Gruppe	Anzahl der Betroffenen	Quelle/Erläuterung
	0	

### Auswirkungen auf die Umwelt

#### Auswirkungen auf Luft

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

Unter Zugrundelegung der im Zusammenhang mit dem Zielnetz (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 BMIMI abgeschätzte Auswirkungen auf Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen kumuliert bis zum Jahr 2064:

Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Staub (PM10)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 1.900 Tonnen
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	Reduktion um bis zu 76.000 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 2027 - 2032 und des Zielnetzes soll ein Modal Split-Anteil der Schiene in der Höhe von 30% erreicht werden. Durch diese angestrebte Verkehrsverlagerung wird der Verbrauch von Energie reduziert.

Der Rahmenplan 2027 – 2032 enthält auch Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den mittelfristig angestrebten erhöhten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes. Dies schafft unter anderem die Voraussetzung für den Ersatz fossiler Brennstoffe, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

### Auswirkungen auf das Klima

#### Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen

Sektor	Summe	2027	2028	2029	2030	2031
Verkehr	-926.923	-66.041	-129.969	-190.161	-246.136	-294.616
Energie und Industrie Gesamt	-46.846	-3.063	-6.164	-9.288	-12.480	-15.851
Energie und Industrie – ETS 1**	-38.881	-2.542	-5.116	-7.709	-10.358	-13.156
Energie und Industrie – Nicht ETS 1*	-7.965	-521	-1.048	-1.579	-2.122	-2.695
	Summe	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Gesamt</b>	<b>-973.769</b>	<b>-69.104</b>	<b>-136.133</b>	<b>-199.449</b>	<b>-258.616</b>	<b>-310.467</b>
ESR*	-934.888	-66.562	-131.017	-191.740	-248.258	-297.311
Energie und Industrie – ETS 1**	-38.881	-2.542	-5.116	-7.709	-10.358	-13.156

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf die zukünftigen Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung, die nicht von der österreichischen Treibhausgasinventur umfasst sind? Es wird davon ausgegangen, dass die Emissionen im Sektor Verkehr von der österreichischen Treibhausgasinventur erfasst sind. In diesem Fall führt das Vorhaben zu einer Verbesserung.

Welche Treibhausgas-„Lock-in“-Effekte entstehen oder werden durch das Vorhaben verstärkt?  
Keine. Bei der Infrastrukturinvestitionen in die Schiene handelt sich um keine Investitionen in fossile Energien.

### **Auswirkungen auf die Anpassungsfähigkeit oder die Anfälligkeit bezüglich der Folgen des Klimawandels**

Verkehr:

Wesentliches Ziel des Bundes und der ÖBB-Infrastruktur AG ist der Werterhalt der Eisenbahninfrastruktur und eines robusten Betriebes. Die damit gekoppelte Reinvestitions- und Instandhaltungsstrategie berücksichtigt im Sinne dieser Zielsetzung auch die Optimierung der Resilienz der Eisenbahninfrastruktur im Hinblick auf zunehmende Naturgefahren und Extremwetterereignisse. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Bereich Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang mit Naturgefahren und Extremwetterereignissen wird durch das Vorhaben verbessert. Einerseits sind beim Vorhaben entsprechende Investitionen zur Optimierung der Resilienz der Eisenbahninfrastruktur im Hinblick auf zunehmende Naturgefahren und Extremwetterereignisse enthalten und andererseits berücksichtigt die Reinvestitions- und Instandhaltungsstrategie der ÖBB im Vorbelastungsgesetz im Zusammenhang mit den Zuschüssen zu den Rahmenplan-Investitionen und zur Instandhaltung auch Risikovorsorgen für Naturkatastrophen.

## **Soziale Auswirkungen**

### **Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen**

Durch Maßnahmen, die – wie schwerpunktmäßig im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2027 – 2032 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. Im Zusammenhang mit der Kennzahl 41.3.4 (Anteil der Fahrgäste, denen eine barrierefreie Verkehrsstation zur Verfügung steht) zum Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" wurde das Ziel festgelegt, dass im Jahr 2027 88% der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nützen können sollen.

Menschen mit Behinderungen (Anzahl der Betroffenen)

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

## **Auswirkungen auf Kinder und Jugend**

**Auswirkungen auf die Zukunftssicherung von Kindern und jungen Erwachsenen in mittelfristiger Perspektive**

Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit der Lehrlingsausbildung einen bedeutenden Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung in dieser Hinsicht bewusst. Angesichts des laufenden Generationenwechsels im Unternehmen orientiert sich die Anzahl der von der ÖBB-Infrastruktur AG ausgebildeten Lehrlinge am diesbezüglichen Bedarf der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Lehrlinge werden überwiegend in technischen und infrastrukturelevanten Berufen ausgebildet, wie z.B. in den Modullehrberufen Mechatronik, Metalltechnik, Elektrotechnik, Kälteanlagentechnik oder Applikationsentwicklung – Coding.

Um den Herausforderungen einer zunehmend digitalisierten Umwelt gerecht zu werden und Facharbeiterinnen und Facharbeitern mit hohem Niveau und relevanten Kompetenzen auszubilden, wurden in den vergangenen Jahren in einer Digitalisierungsoffensive Schwerpunkte innerhalb der Ausbildung gesetzt. Die ÖBB-Infrastruktur AG unterstützt die Jugendlichen in ihrer Ausbildung mit digitalen Endgeräten und Softwarelösungen, welche die Ausbildung um digitale Aspekte erweitern.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Bedeckung Bund

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (in Tsd. €)

in Tsd. €		2027	2028	2029	2030	2031	
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		3.122.486	3.393.108	3.519.145	3.642.980	3.801.279	
Einsparungen / reduzierte Auszahlungen		0	0	0	0	0	
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>							
Bedeckung erfolgt durch	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2027	2028	2029	2030	2031
gem. BFG bzw. BFRG	410202 Schiene		3.122.486	3.393.108	3.519.145	3.642.980	3.801.279

Erläuterung zur Bedeckung:

Die Bedeckung erfolgt in der UG 41, Detailbudget Schiene 41.02.02.

**Transferaufwand**

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2027	2028	2029	2030	2031
Bund	3.122.486	3.393.108	3.519.145	3.642.980	3.801.279
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>3.122.486</b>	<b>3.393.108</b>	<b>3.519.145</b>	<b>3.642.980</b>	<b>3.801.279</b>

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2032	2033	2034	2035	2036
Bund	4.030.679	2.428.400	2.428.400	2.428.400	2.428.400
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>4.030.679</b>	<b>2.428.400</b>	<b>2.428.400</b>	<b>2.428.400</b>	<b>2.428.400</b>

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2037	2038	2039	2040	2041
Bund	2.366.500	2.293.700	2.203.500	2.121.200	2.037.700
Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>2.366.500</b>	<b>2.293.700</b>	<b>2.203.500</b>	<b>2.121.200</b>	<b>2.037.700</b>

Körperschaft (Angaben in €)	2042	2043	2044	2045	2046
Bund	1.974.200	1.911.000	1.851.600	1.793.900	1.739.900
Länder					
Gemeinden					

Sozialversicherungsträger						
GESAMTSUMME		1.974.200	1.911.000	1.851.600	1.793.900	1.739.900

Körperschaft (Angaben in Tsd €)	2047	2048	2049	2050	2051
Bund	1.678.200	1.611.100	1.543.700	1.469.900	1.391.700

Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	1.678.200	1.611.100	1.543.700	1.469.900	1.391.700

Körperschaft (Angaben in €)	2052	2053	2054	2055	2056
Bund	1.305.700	1.196.100	1.087.000	973.700	853.100

Länder					
Gemeinden					
Sozialversicherungsträger					
GESAMTSUMME	1.305.700	1.196.100	1.087.000	973.700	853.100

in €		2027		2028		2029		2030		2031	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 3.122.486.000 ,00		1 3.393.108.000 ,00		1 3.519.145.000 ,00		1 3.642.980.000 ,00		1 3.801.279.000 ,00

in €		2032		2033		2034		2035		2036	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 4.030.679.000 ,00		1 2.428.400.000 ,00		1 2.428.400.000 ,00		1 2.428.400.000 ,00		1 2.428.400.000 ,00

in €		2037		2038		2039		2040		2041	
------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--

Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 2.366.500.000 ,00		1 2.293.700.000 ,00		1 2.203.500.000 ,00		1 2.121.200.00 0,00		1 2.037.700.000 ,00

in €		2042		2043		2044		2045		2046	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.974.200.000 ,00		1 1.911.000.000 ,00		1 1.851.600.00 0,00		1 1.793.900.00 0,00		1 1.739.900.000 ,00

in €		2047		2048		2049		2050		2051	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.678.200.000 ,00		1 1.611.100.000 ,00		1 1.543.700.00 0,00		1 1.469.900.00 0,00		1 1.391.700.000 ,00

in €		2052		2053		2054		2055		2056	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand	Empf.	Aufwand
§ 42 Zuschuss	Bund		1 1.305.700.000 ,00		1 1.196.100.000 ,00		1 1.087.000.00 0,00		1 973.700.000 ,00		1 853.100.000,0 0

Die Höhe des Transferaufwands ergibt sich aus den Zahlengrundlagen für die Zuschussverträge 2027 - 2032 gemäß § 42 Bundesbahngesetz (insbesondere Mittelfristplanung der ÖBB-Infrastruktur AG und ÖBB-Rahmenplan 2027 - 2032).

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 Annuitätenzuschüssen geleistet werden, werden die Zuschüsse (Betriebsführung, Verschub, Lehrlinge gemäß Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz sowie Instandhaltung und Nutzungsentgelt gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) nach Bedarf geleistet. Die im Rahmenplan 2027 – 2032 festgelegten und in Annuitätenform (gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) bezuschussten Investitionen stehen einerseits im Lichte der Fortführung der kontinuierlichen Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts des ÖBB-Schiennetzes sowie andererseits im Lichte der erforderlichen Budgetkonsolidierung.

Wesentliche Anpassungen des nun vorliegenden Rahmenplans 2027 - 2032 im Vergleich zum Rahmenplan 2025 - 2030 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten, um den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung abzubilden und um maastrichtwirksame Einsparungen zu erzielen.

Insgesamt liegt das Investitionsniveau im 6-jährigen Rahmenplanzeitraum mit rd. 19,5 Mrd. Euro bzw. jährlich zwischen 3,0 und 3,8 Mrd. Euro (zum Vergleich: getätigte Investitionen 2023: rd. 3 Mrd. Euro, 2024: rd. 3,2 Mrd. Euro, 2025: rd. 3,2 Mrd. Euro) weiterhin auf hohem Niveau. Mit diesem Investitionsniveau können sowohl die Ausbauprioritäten der Vergangenheit im Wesentlichen fortgesetzt als auch Planungen für künftige Projekte vorgenommen werden.

### Detaillierte Darstellung der Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

#### Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

Sektor	Summe	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Verkehr	-926.923	-66.041	-129.969	-190.161	-246.136	-294.616				
Energie und Industrie Gesamt	-46.846	-3.063	-6.164	-9.288	-12.480	-15.851				
Energie und Industrie – ETS 1**	-38.881	-2.542	-5.116	-7.709	-10.358	-13.156				
Energie und Industrie – Nicht ETS 1*	-7.965	-521	-1.048	-1.579	-2.122	-2.695				

	Summe	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Gesamt</b>	<b>-973.769</b>	<b>-69.104</b>	<b>-136.133</b>	<b>-199.449</b>	<b>-258.616</b>	<b>-310.467</b>				
ESR*	-934.888	-66.562	-131.017	-191.740	-248.258	-297.311				
Energie und Industrie – ETS 1**	-38.881	-2.542	-5.116	-7.709	-10.358	-13.156				

### 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>
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>



**Dokumentinformationen**

Vorlagenversion: V2.028

Schema: BMF-S-WFA-v.1.22

Fachversion: 1

Deploy: 2.15.13.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 02.06.2026 13:52:05

WFA Version: 0.2

OID: 5728

A0|B0|C0|D0|E0|G0|H0|I0|L0