

## Vorblatt

### **Problem:**

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des Rahmenplans 2024 bis 2029 durch von Investitionen induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2078 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 56,970 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2024 bis 2029 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 sowie BGBl. I Nr. 190/2022) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2024 bis 2029 in Höhe von 8,206 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 65,176 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Zuschüsse (Annuitäten) für Investitionen, die bis inklusive 2029 realisiert werden sowie auf Zuschüsse für den laufenden Betrieb, das Nutzungsentgelt und die Instandhaltung, die bis inklusive 2029 anfallen. Für Zuschüsse (Annuitäten) zu Investitionen sowie Zuschüsse für den laufenden Betrieb, die Instandhaltung und das Nutzungsentgelt ab 2030 bedarf es einer neuerlichen gesetzlichen Ermächtigung.

### **Ziel:**

Schaffung einer haushaltsrechtlichen Grundlage, um die mit den Verträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz verbundenen finanziellen Verpflichtungen umsetzen zu können.

### **Inhalt/Problemlösung:**

Gesetzliche Ermächtigung zur Begründung weiterer Vorbelastungen.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Auswirkungen des Regelvorhabens:**

Keine.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Das gegenständliche Gesetz ermächtigt zum Eingehen von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 65,176 Milliarden Euro gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes.

Finanzielle Verpflichtungen werden erst mit der Umsetzung der gesondert abzuschließenden Zuschussverträge begründet.

### **Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

#### **-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Durch die Verträge werden positive Beschäftigungs- und Standorteffekte erzielt. Ferner wird die nötige mittel- und langfristige Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen.

#### **-- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:**

Keine.

#### **-- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Bau, Instandhaltung, Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die Nutzer wirken sich positiv auf die österreichische Klimabilanz aus.

#### **-- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine.

#### **-- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine.

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## **Antrag auf Einvernehmensherstellung**

### **BÜNDELUNG**

#### **Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2024-2029, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz**

Einbringende Stelle: BMK  
 Vorhabensart: Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013  
 Laufendes Finanzjahr: 2023  
 Inkrafttreten/ 2024  
 Wirksamwerden:

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

Das Vorhaben trägt zu den Maßnahmen „Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr“ sowie „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr“ für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" als auch dem Wirkungsziel „Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040“ der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2024 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.

Mit dem jeweiligen Rahmenplan wird die Umsetzung des Zielnetzes 2025+ weitervorangetrieben und der Ausbau der europäischen TEN-Schienenachsen weiterverfolgt. Gemäß dem Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode steht der Bahnverkehr vor großen Herausforderungen wie insbesondere der Kapazitätssteigerung. Daher ist mittels mehrjährig fixierter Prioritäten zeitgerecht in die nötige Infrastruktur zu investieren, um die Herausforderungen zu bewältigen.

Darüber hinaus kommt dem Bahnausbau mit der Umsetzung des Grünen Deals der Europäischen Union und der dort festgeschriebenen Zielhöhen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen eine besondere Bedeutung zu. Die Zielsetzungen des Grünen Deals sind weitgehend kompatibel mit dem im österreichischen Regierungsprogramm 2020-2024 formulierten Ziel der Klimaneutralität 2040 und dem darauf aufbauenden Mobilitätsmasterplan 2030. Die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr ist für die Zielerreichung unerlässlich.

### Nullszenario und allfällige Alternativen

Nullszenario: keine Verabschiedung des Rahmenplans 2024 – 2029, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2024 – 2029 und damit keine Finanzierung der Schienenvorhaben laut Rahmenplan 2024 – 2029 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 2024 – 2029, des Vorbelastungsgesetzes sowie durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2024 – 2029, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2024 – 2029 bzw. des Zielnetzes 2025+.

### Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2029

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

In der zweiten Hälfte des Jahres 2029 liegen dem BMK die Ist-daten bis zum Jahr 2028 vor. Somit kann der Zeitraum bis 2028 im Jahr 2029 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

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Rahmenplan 2024 – 2029, das Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2024 – 2029 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 2024 – 2029 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2024 – 2029 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 2024 – 2029

Beschreibung der Maßnahme:

Mit dem Rahmenplan 2024 – 2029 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, den forcierten Ausbau des ETCS-Systems sowie das Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes vor. Konkretes Ziel laut Nationalem Energie- und Klimaplan ist ein Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes von 85% bis 2030. Die im Rahmenplan 2024 – 2029 enthaltenen Maßnahmen schaffen wesentliche Voraussetzungen für die Erreichung dieses über die Rahmenplanperiode hinausreichenden Ziels.

Mit dem Rahmenplan 2024 – 2029 wird die Umsetzung des Zielnetzes 2025+ weiterrückgeführt 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 insbesondere 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 2024 – 2029 ist noch nicht beschlossen.	Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2024 – 2029 vor.

### **Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2024 für die Investitionen bis inklusive 2029**

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2024 bis 2029 durch von Investitionen induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2078 entstehen und unter Zugrundelegung der herangezogenen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 56,970 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2024 bis 2029 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. 229/2021 sowie BGBl. I Nr. 190/2022) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2024 bis 2029 in Höhe von 8,206 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 65,176 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2029 realisiert werden. Für Investitionen ab 2030 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 2024 – 2029 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 2024 – 2029 sind noch nicht abgeschlossen.

Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2024 – 2029 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

### Abschätzung der Auswirkungen

#### Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

##### Finanzielle Auswirkungen für den Bund

##### – Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Transferaufwand	0	2.509.300	2.630.100	2.861.000	3.151.600
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>0</b>	<b>2.509.300</b>	<b>2.630.100</b>	<b>2.861.000</b>	<b>3.151.600</b>
in Tsd. €	2028	2029	2030	2031	2032
Transferaufwand	3.425.200	3.620.700	2.072.400	2.072.400	2.072.400
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>3.425.200</b>	<b>3.620.700</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.072.400</b>
in Tsd. €	2033	2034	2035	2036	2037
Transferaufwand	2.072.400	2.072.400	2.072.400	2.072.400	2.010.600
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.072.400</b>	<b>2.010.600</b>
in Tsd. €	2038	2039	2040	2041	2042
Transferaufwand	1.937.700	1.847.500	1.765.200	1.681.700	1.618.300
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.937.700</b>	<b>1.847.500</b>	<b>1.765.200</b>	<b>1.681.700</b>	<b>1.618.300</b>
in Tsd. €	2043	2044	2045	2046	2047
Transferaufwand	1.555.000	1.495.600	1.437.900	1.383.900	1.322.200
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.555.000</b>	<b>1.495.600</b>	<b>1.437.900</b>	<b>1.383.900</b>	<b>1.322.200</b>
in Tsd. €	2048	2049	2050	2051	2052
Transferaufwand	1.255.100	1.187.700	1.113.900	1.035.700	949.700
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>1.255.100</b>	<b>1.187.700</b>	<b>1.113.900</b>	<b>1.035.700</b>	<b>949.700</b>
in Tsd. €	Gesamt				
Transferaufwand	56.302.400				
<b>Aufwendungen gesamt</b>	<b>56.302.400</b>				

Der dargestellte Transferaufwand und die Aufteilung der einzelnen Jahreswerte ergibt sich aus den entsprechenden Rahmenplaninvestitionen und insbesondere der dahinterliegenden Berechnung der Annuitäten. Bis 2029 sind auch Nicht-Annuitätzuschüsse berücksichtigt, daher sind die jährlichen Beträge bis 2029 wesentlich höher. Der dargestellte Transferaufwand weicht von der Vorbelastungssumme ab, da die Vorbelastungen induzierte Annuitäten bis 2078 betreffen und der Transferaufwand nur bis 2052 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 2053 entsteht ein Transferaufwand in Höhe von 834.600.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2078. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2029 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2024 insgesamt auf 56,970 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen). Einschließlich der im Zeitraum 2024 bis 2029 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 8,206 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen sowie einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes) betragen die Vorbelastungen 65,176 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 24-29) inkl. Brennerbasistunnel in €:

2024: 3.335.547.400, 2025: 3.534.562.892, 2026: 3.648.108.086, 2027: 3.461.389.701, 2028: 3.591.782.887, 2029: 3.577.948.072

Summe: 21.149.339.038

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*:

2024: 66.711, 2025: 70.691, 2026: 72.962, 2027: 69.228, 2028: 71.836, 2029: 71.559

Summe: 422.987

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*::

2024: 48.837, 2025: 51.751, 2026: 53.413, 2027: 50.679, 2028: 52.588, 2029: 52.386

Summe: 309.654

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	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

Quantitative Auswirkung auf die unselbständig Beschäftigten (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen)

	2023		2024		2025		2026		2027	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer
unselbständig Beschäftigte	0	0	19.651	37.230	24.854	42.412	27.987	45.504	28.351	44.529

### 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 Modulberufen Mechatronik, Metalltechnik, Elektrotechnik, Kälteanlagentechnik sowie 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.

Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung

Schulyp/Bildungseinrichtung/Bildungsbereich	Abschluss	Neuanfänge/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	580	18	82

Schultyp/Bildungseinrichtung/ Bildungsbereich	Abschluss	Abschlüsse/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschlussprüfung	446	16	84

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	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionen					
Sonstiger öffentlicher Bau	0,0	3.335,5	3.534,6	3.648,1	3.461,4
<b>Gesamtinduzierte Nachfrage</b>	<b>0,0</b>	<b>3.335,5</b>	<b>3.534,6</b>	<b>3.648,1</b>	<b>3.461,4</b>

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

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2023	2024	2025	2026	2027
Wertschöpfung in Mio. €	0	4.143	4.880	5.334	5.303
Wertschöpfung in % des BIP	0,00	1,32	1,56	1,70	1,69
Importe *)	0	1.227	1.411	1.533	1.529



Beschäftigung (in JBV)	0	66.190	78.172	85.384	84.681
------------------------	---	--------	--------	--------	--------

\*) 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 24-29) inkl. Brennerbasistunnel in €:

2024: 3.335.547.400, 2025: 3.534.562.892, 2026: 3.648.108.086, 2027: 3.461.389.701, 2028: 3.591.782.887, 2029: 3.577.948.072

Summe: 21.149.339.038

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*:

2024: 66.711, 2025: 70.691, 2026: 72.962, 2027: 69.228, 2028: 71.836, 2029: 71.559

Summe: 422.987

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*::

2024: 48.837, 2025: 51.751, 2026: 53.413, 2027: 50.679, 2028: 52.588, 2029: 52.386

Summe: 309.654

### **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 2024 bis 2029 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

In den Jahren 2024-2029 beträgt der Durchschnittswert 1.813 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.

Insbesondere die im Rahmenplan 2024 – 2029 enthaltenen Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den bis 2030 angestrebten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes von 85% tragen zur Reduktion der Emissionen von Staub und Stickstoffoxiden bei, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

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

Insbesondere die im Rahmenplan 2024 – 2029 enthaltenen Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den bis 2030 angestrebten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes von 85% tragen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

Die Maßnahmen des Rahmenplans 2024 – 2029 tragen dazu bei, dass bis 2058 kumuliert 46,53 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) eingespart werden können.

#### Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	46.530.000	CO <sub>2</sub> e 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 2024-2029 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.

Insbesondere die im Rahmenplan 2024 – 2029 enthaltenen Maßnahmen zur Streckenelektrifizierung im Hinblick auf den bis 2030 angestrebten Elektrifizierungsgrad des ÖBB-Netzes von 85% schaffen die Voraussetzungen für den Ersatz fossiler Brennstoffe, da in der Folge Dieselantrieb durch Elektroantrieb ersetzt werden kann.

## **Soziale Auswirkungen**

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

Durch Maßnahmen, die – wie schwerpunktmäßig im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2024 – 2029 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 2024 88% der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nutzen können sollen.

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	2023	2024	2025	2026	2027
unselbständig Beschäftigte	0	56.881	67.266	73.491	72.879
davon 15 bis unter 25 Jahre	0	9.552	11.033	11.831	11.528
davon 25 bis unter 50 Jahre	0	34.787	40.870	44.328	43.596
davon 50 und mehr Jahre	0	12.542	15.363	17.332	17.755
selbständig Beschäftigte	0	9.309	10.906	11.893	11.802
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>66.190</b>	<b>78.172</b>	<b>85.384</b>	<b>84.681</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 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, Kälteanlagen-technik 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.

### **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 2024 – 2029 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 2024 – 2029 und in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz. Im Rahmenplan 2024 – 2029 ist auch ein Sicherheitspaket betreffend Eisenbahnkreuzungen und Erneuerungsstrategie der Stellwerke vorgesehen.

## Anhang

### Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

#### Bedeckung

in Tsd. €		2023	2024	2025	2026	2027
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag			2.509.300	2.630.100	2.861.000	3.151.600

---

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2023	2024	2025	2026	2027
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene		0	2.509.300	2.630.100	2.861.000	3.151.600

#### Erläuterung der Bedeckung

Die Bedeckung des Vorhabens (Zuschüsse gemäß § 42 Bundesbahngesetz) erfolgt im BFRG und BFRG unter Detailbudget 41020200 (Detailbudget Schiene) unter Finanzposition 1-7461.510.

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

#### Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)	2023	2024	2025	2026	2027
Bund		2.509.300.000,00	2.630.100.000,00	2.861.000.000,00	3.151.600.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2028	2029	2030	2031	2032
Bund	3.425.200.000,00	3.620.700.000,00	2.072.400.000,00	2.072.400.000,00	2.072.400.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2033	2034	2035	2036	2037
Bund	2.072.400.000,00	2.072.400.000,00	2.072.400.000,00	2.072.400.000,00	2.010.600.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2038	2039	2040	2041	2042
Bund	1.937.700.000,00	1.847.500.000,00	1.765.200.000,00	1.681.700.000,00	1.618.300.000,00

  

Körperschaft (Angaben in €)	2043	2044	2045	2046	2047

Bund		1.555.000.000,00		1.495.600.000,00		1.437.900.000,00		1.383.900.000,00		1.322.200.000,00	
Körperschaft (Angaben in €)		2048		2049		2050		2051		2052	
Bund		1.255.100.000,00		1.187.700.000,00		1.113.900.000,00		1.035.700.000,00		949.700.000,00	
		2023		2024		2025		2026		2027	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund			1 2.509.300.000,00		1 2.630.100.000,00		1 2.861.000.000,00		1 3.151.600.000,00	
		2028		2029		2030		2031		2032	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1 3.425.200.000,00		1 3.620.700.000,00		1 2.072.400.000,00		1 2.072.400.000,00		1 2.072.400.000,00	
		2033		2034		2035		2036		2037	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1 2.072.400.000,00		1 2.072.400.000,00		1 2.072.400.000,00		1 2.072.400.000,00		1 2.010.600.000,00	
		2038		2039		2040		2041		2042	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1 1.937.700.000,00		1 1.847.500.000,00		1 1.765.200.000,00		1 1.681.700.000,00		1 1.618.300.000,00	
		2043		2044		2045		2046		2047	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1 1.555.000.000,00		1 1.495.600.000,00		1 1.437.900.000,00		1 1.383.900.000,00		1 1.322.200.000,00	
		2048		2049		2050		2051		2052	
Bezeichnung	Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
§42-Zuschuss	Bund	1 1.255.100.000,00		1 1.187.700.000,00		1 1.113.900.000,00		1 1.035.700.000,00		1 949.700.000,00	

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 2024 – 2029 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
- Bahnhofsmmodernisierungen
- 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 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1142306515).