

Vortrag an den Ministerrat

ÖBB-Rahmenplan 2027-2032

Allgemeines

Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr folgendes vor:

- *Der öffentliche Verkehr wird weiter ausgebaut und Qualitätsverbesserungen werden vollzogen.*
- *Die Regierungsparteien bekennen sich zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen.*
- *Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur. Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur.*
- *Laufende begleitende Bewertung zur Erhöhung der Transparenz des Rahmenplans durch Berichte an Parlament und Bundesregierung: Dabei sollen insbesondere die (regionalen) Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Klimaeffekte, der Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger, die Effektivität der eingesetzten Mittel sowie die Krisen- und Klimaresilienz dargestellt werden.*
- *Das Zielnetz 2040 soll hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden.*
- *Österreich soll eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren.*
- *Infrastruktur soll senioren- und familiengerecht sowie für Menschen mit Behinderungen geplant werden.*

- *Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern (mehr Züge auf gleicher Strecke).*

Weitere wesentliche Schritte zur Umsetzung dieser im Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode vorgesehenen Maßnahmen erfolgen nun mit dem Rahmenplan 2027 bis 2032.

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.

Die strategische Grundlage für die Rahmenpläne stellt das im Jahr 2012 von der Bundesregierung beschlossene Zielnetz 2025+ dar. Dieses sieht im Personenverkehr die Verkürzung der Fahrzeiten durch Ausbau der Bahnstrecken zur schrittweisen Einführung des Integrierten Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild sowie im Güterverkehr die Steigerung der Kapazität und Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen vor. Die Schwerpunkte dabei liegen auf dem Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsachsen im Einklang mit den Transeuropäischen Netzen für Verkehr. Diesbezügliche Leuchtturmprojekte sind unter anderem der Bau der Neuen Südstrecke mit Semmering-Basistunnel, die Brennerachse mit dem Brenner-Basistunnel sowie die Fortführung des Ausbaus der Weststrecke mit dem viergleisigen Ausbau Linz-Wels.

Die leistungsfähige Anbindung des Brennerkorridors ist ein zentrales Element für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs und die Stärkung nachhaltiger Mobilitäts- und Logistikstrukturen. Die im Rahmen der Brenner Corridor Plattform erarbeiteten Korridorstudien verdeutlichen, dass die volle verkehrliche Wirkung des Brennerbasistunnels einen durchgängigen Ausbau der Infrastruktur entlang der Achse München–Verona erfordert und insbesondere im Abschnitt zwischen Rosenheim und dem Raum München zusätzliche Kapazitäten von wesentlicher Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Gesamtkorridors sind. Vor diesem Hintergrund kommt einer engen Abstimmung zwischen Österreich und Deutschland beim Ausbau des Brenner-Nordzulaufes besondere Bedeutung zu. Die Bundesregierung verfolgt daher verstärkt das Ziel, den konstruktiven Dialog und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in diesem

Bereich – insbesondere auch im Rahmen hochrangiger bilateraler Kontakte und Besuche – weiter zu intensivieren.

Ziel sind abgestimmte Ausbauschritte unter Berücksichtigung nationaler Planungsprozesse, der Festlegungen im ÖBB-Rahmenplan sowie europäischer Rahmenbedingungen. Klarheit über den zeitlichen und infrastrukturellen Ausbaupfad des Brenner-Nordzulaufes ist dabei von wesentlicher Bedeutung, um die Planungs- und Ausbauvorhaben über den „Rahmenplan 2027 – 2032“ hinaus entsprechend zu priorisieren und den Einsatz nationaler Finanzmittel – vor allem in budgetär herausfordernden Zeiten – möglichst wirksam und zielgerichtet auszurichten.

Eine verstärkte politische Begleitung und laufende Abstimmung mit unseren Nachbarländern und auf europäischer Ebene sollen dazu beitragen, Planungssicherheit zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit des Korridors zu stärken. Dies wird insbesondere dadurch deutlich, dass die Planung für den grenzüberschreitenden Abschnitt des Nordzulaufs nur in Abstimmung mit der Bundesrepublik Deutschland erfolgen kann. Hierfür wird auch die ÖBB Infrastruktur AG in einen verstärkten Austausch mit der DB InfraGO AG eintreten und die Abstimmungen in der Brenner Corridor Plattform weiter vorantreiben. Damit werden die Voraussetzungen für eine weitere Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen, das Potenzial des Brennerbasistunnels ausgeschöpft und die nachhaltige Nutzung der entlang des Korridors getätigten Investitionen sichergestellt. Dadurch können die klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen Österreichs und Europas unterstützt sowie die betroffene Bevölkerung nachhaltig von Verkehrsaufkommen, Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet werden.

Weitere Schwerpunkte liegen im Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs, der Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie der Digitalisierung des Bahnverkehrs. Das Zielnetz 2025+ wird im Wesentlichen bis Anfang der 2030er Jahre umgesetzt sein und die dafür erforderlichen Investitionen stellen auch den Schwerpunkt des aktuellen Rahmenplans dar. Weiters wurden aus dem vorliegenden Fachentwurf zum Zielnetz 2040 bereits im letzten Rahmenplan 2025-2030 einige Planungsprojekte, wie beispielsweise der Ausbau Graz - Frohnleiten aufgenommen. Der Fachentwurf Zielnetz 2040 wird derzeit wie im Regierungsprogramm vorgesehen evaluiert.

Der nun vorliegende Rahmenplan 2027-2032 ist das Ergebnis der Fortschreibung (jährliche Aktualisierung der Kosten und Zeitpläne der Projekte) des Rahmenplans 2025-2030 durch die ÖBB-Infrastruktur AG in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für

Innovation, Mobilität und Infrastruktur unter Berücksichtigung der finanziellen Vorgaben im Rahmen der Budgetkonsolidierung.

Wesentliche Änderungen im Vergleich zum Rahmenplan 2025-2030

Der Rahmenplan 2027-2032 steht einerseits im Lichte der Fortführung der kontinuierlichen Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts des ÖBB-Schienennetzes sowie andererseits im Lichte der erforderlichen Budgetkonsolidierung.

Wesentliche Anpassungen des nun vorliegenden Rahmenplans 2027 bis 2032 im Vergleich zum Rahmenplan 2025 bis 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.

Die Budgetkonsolidierung wird realisiert, indem die jährlichen Investitionsquoten reduziert und zahlreiche Projekte verschoben werden. Was den Brenner Basistunnel (BBT) betrifft, so werden die Arbeiten fortgeführt. Den im Rahmenplan 2027 - 2032 enthaltenen Tranchen für den österreichischen Anteil am Brenner Basistunnel (BBT) liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Auf Grundlage der derzeit vorliegenden, vorläufigen Kostenkalkulation für den BBT basiert der Rahmenplan 2027 - 2032 auf Errichtungskosten für den BBT in Höhe von insgesamt rd. 10,758 Mrd. € inklusive Risikovorsorgen und 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.

Investitionen des Rahmenplans

Im nunmehr vorliegenden sechsjährigen Rahmenplan 2027 - 2032 der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist ein ausgabenwirksames Gesamtinvestitionsvolumen inkl. des österreichischen Anteils des Brennerbasistunnels von rund 19,5 Mrd. € vorgesehen, welches in folgenden Jahrestanchen umgesetzt werden soll:

	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ausgabenwirksames Investitionsvolumen inkl. Brennerbasistunnel in Mio. € gerundet auf eine Kommastelle	3.041,0	3.014,0	3.076,0	3.183,0	3.312,0	3.849,0
Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG* in Mrd. €	37,4	38,9	40,4	41,8	43,2	45,2

*Werte gem. Mittelfristplanung 2026-2031 unter Berücksichtigung der Investitionsanpassungen des Rahmenplanentwurfs 2027-2032

Detailaufstellung der geplanten Investitionen

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen in Mio. €	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne BBT)	2.756,0	2.754,0	2.736,0	2.788,0	2.917,0	3.454,0
Investitionen BBT	285,0	260,0	340,0	395,0	395,0	395,0
Summe Investitionen	3.041,0	3.014,0	3.076,0	3.183,0	3.312,0	3.849,0

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

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

Zahlungen des Bundes in Mio. €	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Annuitätzuschüsse* inkl. BBT	1.729,1	1.853,6	1.983,1	2.117,3	2.260,1	2.428,4
Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung**	540,8	555,7	574,4	588,9	602,9	617,9
Nutzungsentgelt inkl. Zinsabgrenzung	297,7	346,6	372,9	428,8	468,9	468,9

Summe gem. § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz	2.567,6	2.755,9	2.930,4	3.135,0	3.331,9	3.515,2
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------

* Investitionszuschussberechnung: 2027 bis 2032 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.

10. Juni 2026

Peter Hanke
Bundesminister

- Beilage 1: Rahmenplan 2027-2032: Wesentliche Aus- und Neubauvorhaben
- Beilage 2: Rahmenplan 2027-2032: Detailtabelle Investitionen und Instandhaltungen
- Beilage 3: Rahmenplan 2027-2032: Zuschuss- und Kostenbeitragstabelle