

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung zum

Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird

Vorbelastungsgesetz, Rahmenplan 2016-2021, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz

Einbringende Stelle: bmvit
Laufendes Finanzjahr: 2015
Inkrafttreten/ 2015
Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit.“ der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie 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. Die Grundlage für die Finanzierung der Gesellschaft bildet § 47 BBG, wonach der Bund dafür zu sorgen hat, dass der ÖBB-Infrastruktur AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben vom Geschäftsplan gemäß § 42 Abs. 6 BBG umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 Abs. 1 und 2 BBG ihre Umsetzung. 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.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Nullszenario: keine Verabschiedung des Rahmenplans 2016 - 2021, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2016 - 2021 und damit keine Finanzierung der Schienenvorhaben laut Rahmenplan 2016 - 2021 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 2016 - 2021, des Vorbelastungsgesetzes sowie durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2016-2021, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2016 - 2021 bzw. des Zielnetzes 2025+.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

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

Ziele

Ziel 1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Rahmenplan 2016 - 2021, das Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2016 - 2021 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 2016 - 2021 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2016 - 2021 vor und damit ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt, sodass ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

Maßnahmen

Auf Grundlage des Regierungsprogramms für die XXV. Gesetzgebungsperiode bilden aufbauend auf dem Zielnetz 2025+ der Rahmenplan 2016 - 2021, das Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2016 sowie der Abschluss der Zuschussverträge 2016 - 2021 die erforderlichen Schritte zur Fortführung der bereits in den letzten Regierungsperioden begonnenen Schieneninfrastrukturoffensive. Es wurde daher eine Wirkungsorientierte Folgenabschätzung erstellt, welche für jeden Schritt Gültigkeit hat und entsprechend beigefügt wird.

Maßnahme 1: Rahmenplan 2016 - 2021

Beschreibung der Maßnahme:

Bei der Erstellung des Rahmenplans 2016 - 2021 wird im Einklang mit dem Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode, welches vorsieht, dass die bereits in den letzten Regierungsperioden begonnene Schieneninfrastrukturoffensive auf Grundlage des Zielnetzes fortgeführt wird, das Ziel der Fortführung des bisherigen Bauprogramms einschließlich der großen Achsen, insbesondere im Hinblick auf die Südstrecke (Fertigstellung bis 2024), die Weststrecke (Fertigstellung bis 2022), den Brennerbasistunnel (Fertigstellung bis 2025) sowie Bahnhofsmmodernisierungen, Maßnahmen betreffend Güterterminals, Sicherheit, Sanierung des Bestandes und Rationalisierungen verfolgt.

Ein besonderer Schwerpunkt wird innerhalb des Rahmenplans 2016 - 2021 auf ein Sicherheitspaket betreffend Erneuerungsstrategie der Stellwerke und der Gleisfreimeldeanlagen, auf Bauprojekte für den Integrierten Taktfahrplan (ITF) auf der Südstrecke sowie auf Maßnahmen betreffend Barrierefreiheit gelegt.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Der Rahmenplan 2016 - 2021 ist noch nicht beschlossen.	Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2016 - 2021 vor.

Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2016 für die Investitionen bis inklusive 2021

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2016 bis 2021 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2070 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von **33,580** Milliarden Euro in den Finanzjahren 2016 bis 2021 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012 und BGBl. I Nr. 41/2014) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2016 bis 2021 in Höhe von **8,671** Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von **42,251** Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2021 realisiert werden. Für Investitionen ab 2022 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 für die Rahmenplanperiode 2016-2021 zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und bmvit

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 2016 - 2021 sind noch nicht abgeschlossen.	Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2016-2021 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

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 gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) nach Bedarf geleistet. Die im Rahmenplan 2016-2021 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:

- Die viergleisige Weststrecke zwischen Wien und Wels wird fertiggestellt.
- Die Südstrecke soll deutlich verbessert werden, insbesondere mit dem Semmeringbasistunnel, der Koralmbahn, dem Umbau des Bahnhofs Graz, dem Ausbau der Strecke zwischen Graz und Spielfeld sowie dem Ausbau der Pottendorfer Linie.
- Außerdem wird der Ausbau der Brennerachse mit dem Brennerbasistunnel und dem weiteren Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke (der Abschnitt Baumkirchen-Kundl/Radfeld ist seit Dezember 2012 fertiggestellt und in Betrieb) vorangetrieben.
- Zusätzlich werden rund 100 Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht.
- Güterterminals werden erweitert bzw. neu gebaut.
- Weiters werden schwerpunktmäßig auch Investitionen in die Verbesserung des Bestandsnetzes einschließlich Sicherungsanlagen getätigt.

Auswirkungen auf die öffentliche Verschuldung

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz festgelegten Zuschusszahlungen auf den Bundeshaushalt wurden gemäß Abstimmung mit dem BMF zum Vorbelastungsgesetz BGBl. I Nr. 105/2012 in der 30-jährigen Budgetprognose gem. §15 (2) BHG 2013 berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt – Projekt

	in Tsd. €	2016	2017	2018	2019	2020
Transferaufwand		2.032.400	2.176.500	2.302.300	2.444.700	2.561.900
Aufwendungen gesamt		2.032.400	2.176.500	2.302.300	2.444.700	2.561.900

	in Tsd. €	2021	2022	2023	2024	2025
Transferaufwand		2.675.600	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847
Aufwendungen gesamt		2.675.600	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847

	in Tsd. €	2026	2027	2028	2029	2030
Transferaufwand		1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847
Aufwendungen gesamt		1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847

	in Tsd. €	2031	2032	2033	2034	2035
Transferaufwand		1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847
Aufwendungen gesamt		1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847	1.184.847

	in Tsd. €	2036	2037	2038	2039	2040
Transferaufwand		1.184.847	1.122.991	1.050.180	959.978	877.655
Aufwendungen gesamt		1.184.847	1.122.991	1.050.180	959.978	877.655

	in Tsd. €	2041	2042	2043	2044	2045
Transferaufwand		794.133	730.692	667.475	607.929	551.156
Aufwendungen gesamt		794.133	730.692	667.475	607.929	551.156

	in Tsd. €	Gesamt

Transferaufwand	39.328,297
Aufwendungen gesamt	39.328,297

Transferaufwand: 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).

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2070. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2021 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2016 insgesamt auf **33,580** Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen). Einschließlich der im Zeitraum 2016 bis 2021 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von **8,671** Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen) betragen die Vorbelastungen **42,251** 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 dreier 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 16 - 21) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2016: 1.995.710.651, 2017: 2.372.960.952, 2018: 2.374.962.593, 2019: 2.487.899.110, 2020: 2.651.742.136, 2021: 2.706.280.751, Summe: 14.589.556.191

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *: 2016: 39.914, 2017: 47.459, 2018: 47.499, 2019: 49.758, 2020: 53.035, 2021: 54.126, Summe: 291.791

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2016: 29.220, 2017: 34.743, 2018: 34.773, 2019: 36.426, 2020: 38.825, 2021: 39.623, Summe: 213.610

Siehe die TABELLE „Größenordnungsmäßige Abschätzung von volkswirtschaftlichen Effekten für die Investitionen in das ÖBB-Schiennetz (auf Basis des ÖBB Rahmenplans 2016-2021) an Hand von bestehenden Studien“ in der BEILAGE.

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)	Beschäftigte gesamt		Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Relation (*)	
F Bau	774	15.758	16.724	22.806	73	

Die obigen Zahlen werden im WFA-Tool automatisch ermittelt.

*) 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.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%	
alle Nutzer/Innen der ÖBB							

Quantitative Auswirkung auf die unselbständig Beschäftigten (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen)

	2016		2017		2018		2019		2020	
	Frauen	Männer								
unselbständig Beschäftigte	17.921	29.816	24.702	39.264	27.996	42.829	31.527	47.067	35.110	51.511

Die obigen Zahlen werden im WFA-Tool automatisch ermittelt.

Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung von Frauen und Männern

Im Zusammenhang mit der Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG wird auch ein bedeutender Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich geleistet. Lehrlinge werden überwiegend in den neu geschaffenen, infrastrukturelevanten Lehrberufen „Eisenbahn-Telekommunikationstechnik“, „Eisenbahn-Elektrotechnik“, „Eisenbahn-Sicherungstechnik“, „Gleisbautechnik“ und „Eisenbahn-Betriebstechnik“ ausgebildet. Damit haben junge Menschen die Chance auf eine hervorragende fachliche Ausbildung in einem großen österreichischen Unternehmen. Diese Ausbildung ermöglicht den Jugendlichen, nach Abschluss der Lehre einen Karriereweg als hoch qualifizierte Fachkraft in der Arbeitswelt zu beschreiten. Mit der Lehrlingsausbildung wird nicht nur ein Beitrag zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich geleistet, sondern auch für die Bereitstellung von sehr gut ausgebildeten jungen Facharbeitern für den Arbeitsmarkt gesorgt.

Erfahrungsgemäß verbleibt ca. ein Drittel der Lehrlinge nach abgeschlossener Ausbildung in der ÖBB, zwei Drittel finden Arbeit in einem anderen Unternehmen.

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 ist es eines der erklärten Ziele des bmvit, verstärkt junge Frauen für männerdominierte Berufe zu begeistern. Indem der Zugang von jungen Frauen zu technischen Berufen gefördert wird, kann die berufliche Zukunft künftiger Generationen gleichberechtigter gestaltet werden.

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	2016	2017	2017	2019	2021
Investitionen öffentlich	Sonstiger Bau	1.995,7	2.373,0	2.375,0	2.487,9	2.651,7
Gesamtinduzierte Nachfrage		1.995,7	2.373,0	2.375,0	2.487,9	2.651,7

Unter Verwendung der „Joanneum Multiplikatoren 2013 bis 2017“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2016	2017	2018	2019	2020
Wertschöpfung in Mio. €	3.453	4.664	5.212	5.850	6.513
Wertschöpfung in % des BIP	1,10	1,49	1,66	1,87	2,08
Importe *)	818	1.133	1.283	1.432	1.584
Beschäftigung (in JBV)	51.908	69.585	77.110	85.617	94.419

Die obigen Zahlen werden im WFA-Tool automatisch ermittelt.

*) 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 16 - 21) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2016: 1.995.710.651, 2017: 2.372.960.952, 2018: 2.374.962.593, 2019: 2.487.899.110, 2020: 2.651.742.136, 2021: 2.706.280.751, Summe: 14.589.556.191

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *: 2016: 39.914, 2017: 47.459, 2018: 47.499, 2019: 49.758, 2020: 53.035, 2021: 54.126, Summe: 291.791

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2016: 29.220, 2017: 34.743, 2018: 34.773, 2019: 36.426, 2020: 38.825, 2021: 39.623, Summe: 213.610

Siehe die TABELLE „Größenordnungsmäßige Abschätzung von volkswirtschaftlichen Effekten für die Investitionen in das ÖBB-Schiennetz (auf Basis des ÖBB Rahmenplans 2016-2021) an Hand von bestehenden Studien“ in der BEILAGE.

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 nicht nur zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich bei, sondern stellt auch sehr gut ausgebildete junge Facharbeiter für den Arbeitsmarkt bereit.

Für die Geschäftsjahre 2016 bis 2021 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

Im Jahr 2016 werden im Jahresdurchschnitt rund 1.300 Lehrlinge in der ÖBB-Infrastruktur AG in Ausbildung sein, in den Jahren 2017, 2018 und 2019 jeweils rund 1.200 (Zahlen inklusive Telematik Lehrlinge).

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.

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 bmvt 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

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
Abnahme	1.250.000	(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 2016 - 2021 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.

Soziale Auswirkungen

Auswirkungen auf die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung

Durch Maßnahmen, die - wie schwerpunktmäßig im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2016 - 2021 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.

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 „Joanneum Multiplikatoren 2013 bis 2017“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende Beschäftigungseffekte:

Quantitative Auswirkung auf die Beschäftigung (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen), gerundet					
Gesamtwirtschaftliche Effekte	2016	2017	2018	2019	2020
Wertschöpfung in Mio. €	3.453	4.664	5.212	5.850	6.513
Wertschöpfung in % des BIP	1,10	1,49	1,66	1,87	2,08
Importe *)	818	1.133	1.283	1.432	1.584
Beschäftigung (in JBV)	51.908	69.585	77.110	85.617	94.419

Die obigen Zahlen werden im WFA-Tool automatisch ermittelt.

Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer

Diese Auswirkung kann vom bmvit nicht abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Siehe Erläuterungen im Punkt „Arbeit“

Auswirkungen auf Kinder und Jugend

Im Zusammenhang mit der Lehrlingsausbildung der ÖBB-Infrastruktur AG wird auch ein bedeutender Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich geleistet. Lehrlinge werden überwiegend in den neu geschaffenen, infrastrukturelevanten Lehrberufen „Eisenbahn-Telekommunikationstechnik“, „Eisenbahn-Elektrotechnik“, „Eisenbahn-Sicherungstechnik“, „Gleisbautechnik“ und „Eisenbahn-Betriebstechnik“ ausgebildet. Damit haben junge Menschen die Chance auf eine hervorragende fachliche Ausbildung in einem großen österreichischen Unternehmen. Diese Ausbildung ermöglicht den Jugendlichen, nach Abschluss der Lehre, einen Karriereweg als hoch qualifizierte Fachkraft in der Arbeitswelt zu beschreiten. Mit der Lehrlingsausbildung wird nicht nur ein Beitrag zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit in Österreich geleistet, sondern auch für die Bereitstellung von sehr gut ausgebildeten jungen Facharbeitern für den Arbeitsmarkt gesorgt.

Erfahrungsgemäß verbleibt ca. ein Drittel der Lehrlinge nach abgeschlossener Ausbildung in der ÖBB, zwei Drittel finden Arbeit in einem anderen Unternehmen.

Mit der Finanzierung der Vorhaben gemäß Rahmenplan 2016 - 2021 wird eine Schieneninfrastruktur geschaffen, von der die Kinder und jungen Erwachsenen von heute in Zukunft, u.a. durch eine hohe Standortqualität, profitieren werden. Die Mobilität der künftigen Generationen wird durch die Bereitstellung einer sicheren, leistungsstarken und umweltfreundlichen Infrastruktur gewährleistet.

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 2016 - 2021 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 2016 - 2021 und in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz. Als ein besonderer Schwerpunkt innerhalb des Rahmenplans 2016 - 2021 ist ein Sicherheitspaket betreffend Erneuerungsstrategie der Stellwerke und der Gleisfreimeldeanlagen vorgesehen.

Anhang mit detaillierten Darstellungen

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung		2016	2017	2018	2019	2020
in Tsd. €		2016	2017	2018	2019	2020
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		2.032.400	2.176.500	2.302.300	2.444.700	2.561.900
in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	2016	2017	2018	2019	2020
gem. BFRG/BFG	Aus Detailbudget	2.032.400	2.176.500	2.302.300	2.444.700	2.561.900
Erläuterung der Bedeckung						
...						
Projekt						
Transferaufwand						
Bezeichnung	Körperschaft	Anz. d. Empf.	Höhe des Transferaufw. (€)	2016	2017	2018
§42-Zuschuss	Bund	1	2.032.400.000,00	2.032.400.000		
		1	2.176.500.000,00	2.176.500.000		
		1	2.302.300.000,00	2.302.300.000		
		1	2.444.700.000,00	2.444.700.000		
		1	2.561.900.000,00			2.561.900.000
		1	2.675.600.000,00			
		1	1.184.847.000,00			
		1	1.122.991.000,00			

	1		667.475.000,00						
	1		607.929.000,00						
	1		551.156.000,00						
SUMME				2.675.600,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00
GESAMTSUMME				2.675.600,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00
Bezeichnung	Körperschaft	Anz. d. Empf.	Höhe des Transferaufw. (€)	2026	2027	2028	2029	2030	
§42-Zuschuss	Bund	1	2.032.400.000,00						
		1	2.176.500.000,00						
		1	2.302.300.000,00						
		1	2.444.700.000,00						
		1	2.561.900.000,00						
		1	2.675.600.000,00						
		1	1.184.847.000,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	
		1	1.122.991.000,00	00	00	00	00	00	
		1	1.050.180.000,00						
		1	959.978.000,00						
		1	877.655.000,00						
		1	794.133.000,00						
		1	730.692.000,00						
		1	667.475.000,00						
		1	607.929.000,00						
		1	551.156.000,00						
SUMME				1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00
GESAMTSUMME				1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00	1.184.847,00

		2031	2032	2033	2034	2035
		00	00	00	00	00
Bezeichnung	Körperschaft	Anz. d. Empf.	Höhe des Transferaufw. (€)			
§42-Zuschuss	Bund	1	2.032.400.000,00			
		1	2.176.500.000,00			
		1	2.302.300.000,00			
		1	2.444.700.000,00			
		1	2.561.900.000,00			
		1	2.675.600.000,00			
		1	1.184.847.000,00	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000
		1	1.122.991.000,00			
		1	1.050.180.000,00			
		1	959.978.000,00			
		1	877.655.000,00			
		1	794.133.000,00			
		1	730.692.000,00			
		1	667.475.000,00			
		1	607.929.000,00			
		1	551.156.000,00			
SUMME			1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000
GESAMTSUMME			1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000
Bezeichnung	Körperschaft	Anz. d. Empf.	Höhe des Transferaufw. (€)	2036	2037	2038
§42-Zuschuss	Bund	1	2.032.400.000,00			
		1	2.176.500.000,00			
		1	2.302.300.000,00			
		1	2.444.700.000,00			
		1	2.561.900.000,00			
		1	2.675.600.000,00			
		1	1.184.847.000,00	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000
		1	1.122.991.000,00			
		1	1.050.180.000,00			
		1	959.978.000,00			
		1	877.655.000,00			
		1	794.133.000,00			
		1	730.692.000,00			
		1	667.475.000,00			
		1	607.929.000,00			
		1	551.156.000,00			
SUMME			1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000
GESAMTSUMME			1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000	1.184.847.000

1	1.184.847.000,00		
1	1.122.991.000,00		
1	1.050.180.000,00		
1	959.978.000,00		
1	877.655.000,00		
1	794.133.000,00	794.133.000	
1	730.692.000,00	730.692.000	
1	667.475.000,00		667.475.000
1	607.929.000,00		607.929.000
1	551.156.000,00		551.156.000
SUMME		794.133.000	730.692.000
			667.475.000
			607.929.000
			551.156.000
GESAMTSUMME		794.133.000	730.692.000
			667.475.000
			607.929.000
			551.156.000

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:

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Wasser	- Auswirkungen auf den ökologischen oder chemischen Zustand von Seen und Fließgewässern oder - Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder - Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr - Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder - 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.
Umwelt	Energie oder Abfall	Mehr als 150 000 ArbeitnehmerInnen sind aktuell oder potenziell betroffen
Soziales	Arbeitsbedingungen	Mindestens 5% der BezieherInnen von Pflegegeld nach dem Bundespflegegeldgesetz sind aktuell oder potenziell betroffen
Soziales	Pflegegeld	Mindestens 1 000 junge Menschen sind 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)	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr als 100 000 potenziell oder 5 000 aktuell betroffene KonsumentInnen pro Jahr oder - finanzielle Auswirkung von mehr als 500 000 € für alle KonsumentInnen oder mehr als 400 € pro Einzelfall bei mehr als 500 Personen pro Jahr
Konsumenten-schutzpolitik	Verhältnis der KonsumentInnen zu Unternehmen	Zahl der Krankheitsfälle oder Unfälle mit einer zu erwartenden Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen
Konsumenten-schutzpolitik	Gesundheit und Sicherheit in Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen	

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.9 des WFA – Tools erstellt.