

2018

Bericht über die wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bericht gemäß § 68 Abs. 5

BHG 2013 iVm § 6

Wirkungscontrollingverordnung

**Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**



Jetzt auch online abrufbar unter
www.wirkungsmonitoring.gv.at

Impressum

Medieninhaberin, Verlegerin und Herausgeberin:

Bundesministerium für öffentlichen Dienst und Sport (BMöDS)

Sektion III – Öffentlicher Dienst und Verwaltungsinnovation

Sektionschefin Mag.^a Angelika Flatz

Hohenstaufengasse 3, 1010 Wien

www.bmoeds.gv.at

Redaktion und Gesamtumsetzung: Mag. (FH) Stefan Kranabetter, Abteilung III/9

Grafiken: lekton Grafik & Web development

Fotonachweis: BKA/Regina Aigner (Cover)

Gestaltung: BKA Design & Grafik

Wien, Mai 2018

Diese Publikation steht unter www.oeffentlicherdienst.gv.at/publikationen
zum Download zur Verfügung.

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind vorbehalten. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des BMöDS und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtsausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen:

Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an: iii9@bmoeds.gv.at.

Lesehilfe und Legende

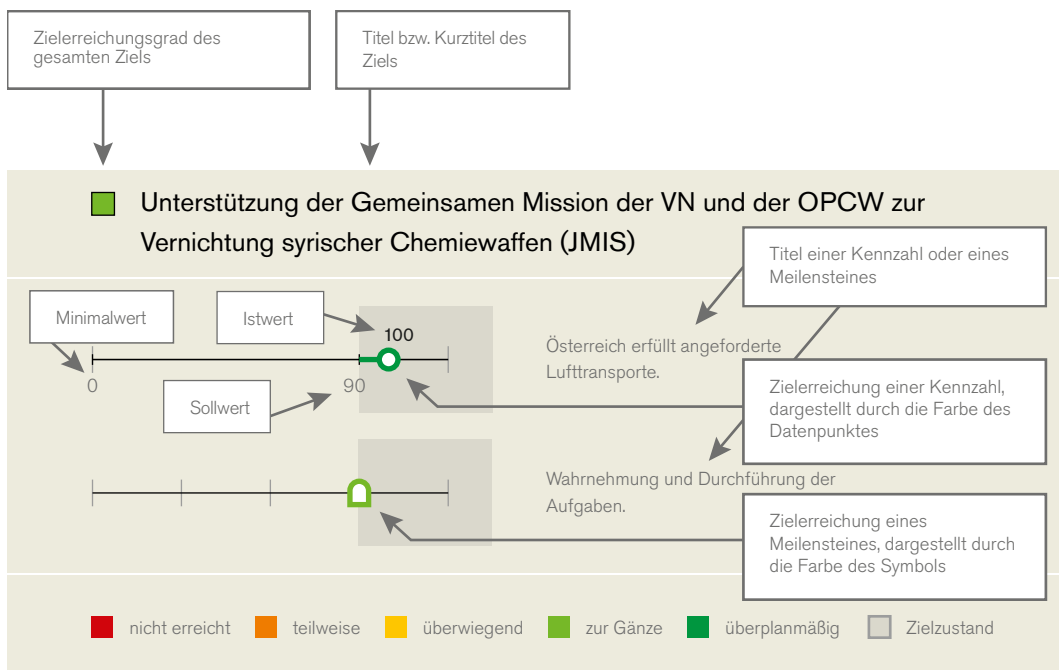
Legende Symbolik

- Ⓢ Rechtsetzende Maßnahme ➔ Vorhaben
- 🌐/🌐 Globalbudgetmaßnahme (ja/nein)

■ ■ ■ ■ ■ Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

- € Finanzielle Auswirkung
- 🏠 Gesamtwirtschaftliche Auswirkung
- 🏭 Auswirkung auf Unternehmen
- 🏛️ Auswirkung auf Verwaltungskosten
- 🌱 Umweltpolitische Auswirkung
- ♂️♀️ Auswirkung auf Gleichstellung
- 👦 Auswirkung auf Kinder und Jugend
- 🛒 Auswirkung auf Konsumentenschutz
- 👥 Soziale Auswirkung

Lesehilfe Grafiken



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

UG 41 – Verkehr, Innovation und Technologie

1. Vorhaben: Rahmenvertrag mit Austro Control



Langtitel: Rahmenvertrag mit Austro Control



Vorhabensart: Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013



Zuordnung des Vorhabens zu mittel- und langfristigen Strategien

Eine Luftfahrtbehörde, welche ihre Aufgaben ordnungsgemäß und effizient erfüllt, dient dem im Regierungsprogramm postulierten Ziel der Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes. Die Erfüllung der behördlichen Aufgaben der Luftfahrtbehörde Austro Control dient zudem den im Programm der Bundesregierung für den Verkehrsbereich genannten Zielen der Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Förderung der Mobilität der Bevölkerung («Österreich bewegen»). Schließlich dient eine effiziente österreichische Luftfahrtbehörde auch dem im Regierungsprogramm postulierten Ziel der Stärkung des Drehkreuzes Wien Schwechat und der Stärkung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Bundesländerflughäfen.



<https://wirkungsmonitoring.gv.at/2017-vorhaben-wfa-170.html>

Zuordnung des Vorhabens zu Wirkungszielen

- 2013-BMVIT-UG 41-W2: Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit

1.1 Problemdefinition

Finanzjahr: 2013

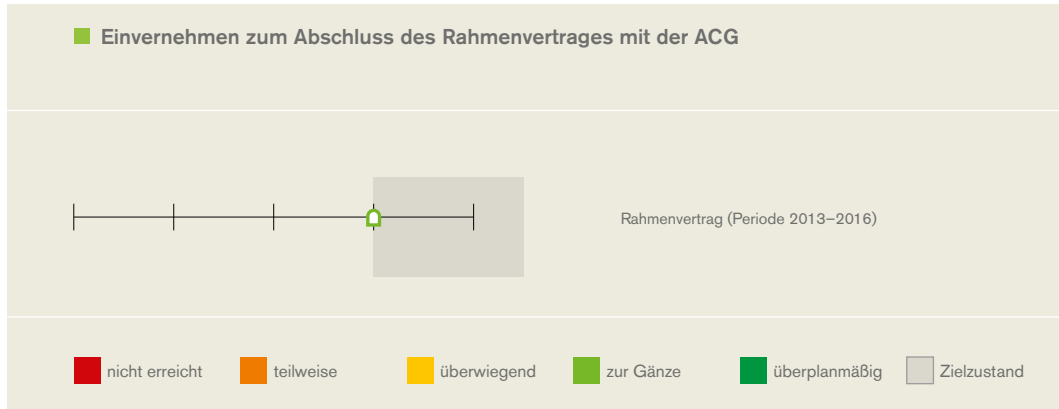
Auf Basis von § 2 Abs. 1 bis 3 des Bundesgesetzes über die Austro Control GmbH BGBl. Nr. 898/1993 idgF erbringt die Austro Control für den Bund behördliche und sonstige Leistungen.

Das BMVIT übernimmt die finanziellen Abgeltungen dieser Leistungen auf Basis des Rahmenvertrages.

1.2 Ziele

1: Einvernehmen zum Abschluss des Rahmenvertrages mit der ACG

Ergebnis der Evaluierung



Dem Ziel zugeordnete Maßnahmen

Maßnahme 1: Rahmenvertrag mit der ACG zur inhaltlichen und finanziellen Sicherstellung der im Rahmenvertrag definierten Leistungen – zur Gänze erreicht

1.3 Finanzielle Auswirkungen des Bundes

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen finanziellen Auswirkungen

Die betragsmäßigen Vorgaben konnten trotz eines schwierigen Gesamtumfelds (konjunkturell schwierige Lage der Luftverkehrswirtschaft, Erlösreduktionen durch neue unionsrechtliche Regelungen) auf Grund von kostenseitigen Optimierungen bei Austro Control (umgesetzte Synergien, kostenseitige Reduktionen im Personalbereich) eingehalten werden. Damit entsprechen die Plandaten somit den Istdaten, da die entsprechenden Leistungen durch den Bund an die Luftfahrtbehörde entsprechend dem Inhalt des Rahmenvertrags erbracht wurden und die Aufwendungen auf Seiten der Austro Control sich im vorgegebenen Rahmen gehalten haben.

Tabellarische Darstellung der tatsächlich eingetretenen finanziellen Auswirkungen des Bundes

Finanzielle Auswirkungen des Vorhabens – gegliedert nach jährlichem Anfall

	2013		2014		2015		2016		2017	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
in Tsd. €										
Erträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personalaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Betrieblicher Sachaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transferaufwand	12.300	12.300	12.650	12.650	12.950	12.950	13.300	13.300	0	0
Sonstige Aufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen gesamt	12.300	12.300	12.650	12.650	12.950	12.950	13.300	13.300	0	0
Nettoergebnis	-12.300	-12.300	-12.650	-12.650	-12.950	-12.950	-13.300	-13.300	0	0

Finanzielle Auswirkungen gesamt

		2013-2017		
in Tsd. €		Plan	Ist	Δ
Erträge		0	0	0
Personalaufwand		0	0	0
Betrieblicher Sachaufwand		0	0	0
Werkleistungen		0	0	0
Transferaufwand		51.200	51.200	0
Sonstige Aufwendungen		0	0	0
Aufwendungen gesamt		51.200	51.200	0
Nettoergebnis		-51.200	-51.200	

1.4 Wirkungsdimensionen

Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen abgeschätzt bzw. festgestellt.

1.5 Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind: zur Gänze eingetreten

Die Austro Control GmbH ist jene Stelle, bei der in Österreich die als luftfahrtbehördlich zu qualifizierenden Aufgaben im Wesentlichen konzentriert sind (in manchen anderen europäischen Staaten – etwa Deutschland – sind derartige Aufgaben auf eine größere Anzahl von Behörden aufgeteilt). Austro Control hat daher eine zentrale Rolle bei der Erhaltung und Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes Österreich. Die Luftfahrtbehörde ist somit auch ein wesentlicher Faktor in Hinblick auf die im Programm der Bundesregierung für den Verkehrsbereich genannten Ziele, etwa der Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Förderung der Mobilität der Bevölkerung (»Österreich bewegen«). Der Rahmenvertrag zwischen bmvit und Austro Control hat es der Luftfahrtbehörde während des Beurteilungszeitraums ermöglicht, ihre durch nationales Recht und – im Luftverkehr von besonderer Bedeutung – internationale Standards vorgegebenen Aufgaben ordnungsgemäß zu erfüllen. Dies betrifft nicht zuletzt die Vollziehung unionsrechtlicher Regelungen, deren korrekte Anwendung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) laufend überprüft wird. Die im Wesentlichen korrekte Vollziehung ihrer Aufgaben wird durch diverse Berichte der EASA an die Europäische Kommission über durchgeführte Überprüfungen umfassend dokumentiert. Ähnliches gilt für Überprüfungen durch die Internationale Organisation für Zivilluftfahrt ICAO, bei denen die Erfüllung deren Vorgaben – umgesetzt durch nationales Recht und Unionsrecht – laufend überprüft wird. Abschließend ist anzumerken, dass bei der Erfüllung dieser Aufgaben – und damit der Verwendung der Mittel aus dem Rahmenvertrag – die Austro Control unter der laufenden Aufsicht des bmvit steht.

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Ja

Verbesserungspotentiale ergeben sich insbesondere beim effizienten Einsatz von Mitarbeitern unter Nutzung von Synergien bei der Erfüllung behördlicher Aufgaben.

Weiterführende Hinweise

Austro Control – Facts and Figures

https://www.austrocontrol.at/unternehmen/profil/facts_figures

2. Vorhaben: Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz

Langtitel: Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz

Vorhabensart: Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013

Zuordnung des Vorhabens zu mittel- und langfristigen Strategien

Das Vorhaben (Zuschussverträge) steht im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrsplan sowie der Leitstrategie des bmvit.

Der Gesamtverkehrsplan für Österreich (2012) enthält generelle Zielsetzungen für alle Verkehrsträger und formuliert die Ziele und Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025. Im Zentrum steht ein soziales, sicheres, umweltfreundliches und effizientes Verkehrssystem. Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene kommt ein hoher Stellenwert zu.

Gemäß § 55a Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 in der geltenden Fassung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Leitstrategie zu veröffentlichen, wie die Eisenbahninfrastruktur im österreichischen Eisenbahnsystem der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen mit Hilfe öffentlicher Mittel ausgestaltet werden soll, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf die Instandhaltung, die Erneuerung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gerecht zu werden.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen, die ein Investitions- und Finanzierungsprogramm zu enthalten haben, zu Maßnahmen der Planung, des Baues und der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, welche mit Hilfe öffentlicher Mittel finanziert werden sollen, zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplans für Österreich ist das Zielnetz 2025+ die Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur. Ziel ist eine leistungsfähige Infrastruktur als Grundlage für mehr Züge, mehr Fahrgäste, mehr Güter und noch bessere Taktverkehre.

Das Zielnetz 2025+ [Langfristplanung] wird schrittweise durch sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne [Mittelfristplanung]) umgesetzt. Europaweit können die volkswirtschaftlichen erforderlichen, hohen Investitionen im Eisenbahnbereich nicht über die Tassenpreisentgelte (»Schienenmaut«) refinanziert werden. Der Eisenbahnbereich benötigt daher zur Refinanzierung Zuschüsse der öffentlichen Hand. Für die notwendigen Zuschüsse des Bundes zu Infrastrukturinvestitionen und den Betrieb des Netzes werden Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen.

Daher wird die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt.

Zuordnung des Vorhabens zu Wirkungszielen

- 2013-BMVIT-UG 41-W2: Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit

Zuordnung des Vorhabens zu Globalbudget-Maßnahmen

- 2013-BMVIT-GB41.02-M1: Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Bereitstellung der Infrastruktur bzw. Erbringung von Verkehrsdiensten, insbesondere Bereitstellung von Mitteln zur Finanzierung der Infrastruktur



<https://wirkungsmonitoring.gv.at/2017-vorhaben-wfa-171.html>

2.1 Problemdefinition

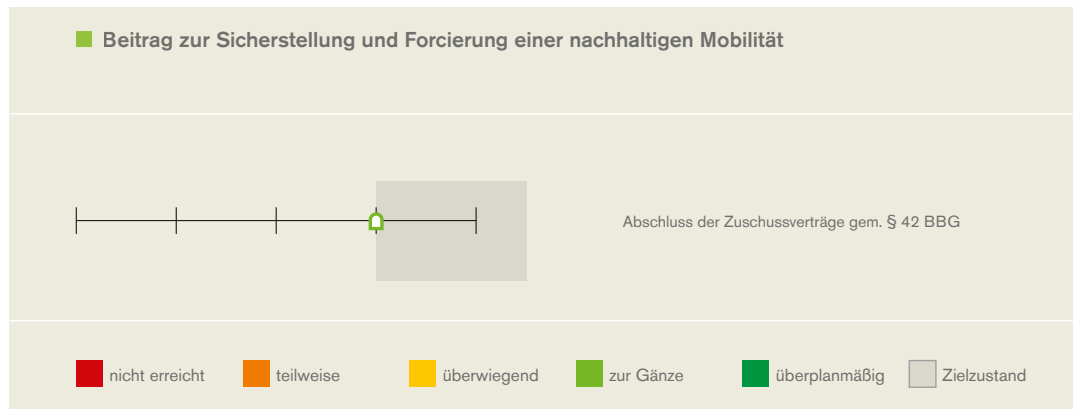
Finanzjahr: 2013

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 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.

2.2 Ziele

1: Beitrag zur Sicherstellung und Forcierung einer nachhaltigen Mobilität

Ergebnis der Evaluierung



Dem Ziel zugeordnete Maßnahmen

Maßnahme 1: Zuschussverträge gem. § 42 BBG zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und bmvit – zur Gänze erreicht

2.3 Finanzielle Auswirkungen des Bundes

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen finanziellen Auswirkungen

Die Zuschussverträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Die Zuschussverträge 2013-2018 wurden am 20. November 2013 unterzeichnet.

Laut Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz zur Rahmenplanperiode 2013-2018 sind Beseitigungen von Katastrophenschäden im jeweils laufenden Jahr bis zu einer Höhe von EUR 9 Mio. aus den vereinbarten jährlichen zahlungswirksamen Finanzmitteln (Investition) zu bedecken. Die Finanzierung darüber hinausgehender Erfordernisse ist im Einvernehmen zwischen bmvit, BMF und ÖBB-Infrastruktur AG festzulegen.

Der Zuschussvertrag 2013-2018 musste im Dezember 2013 aufgrund des Hochwassers angepasst werden. Die Abweichungen zwischen den ursprünglichen Plan-Werten und Ist-Werten ergaben sich durch die oben genannte Vertragsanpassung des Zuschussvertrags gemäß § 42 Abs. 2. Aufgrund des Hochwassers waren zusätzliche Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen notwendig. Der Zuschuss für Erweiterungsinvestitionen und Reinvestitionen (Annuitäten)

- für das Jahr 2013 wurde um EUR 0,9 Mio. und
- für die Jahre 2014 bis 2018 jeweils um EUR 1,7 Mio. erhöht.

Der Zuschuss für Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung

- für das Jahr 2013 wurde um EUR 17,5 Mio. und
- für das Jahr 2014 um EUR 5,5 Mio. erhöht.

Im Jahr 2013 ergab sich eine Erhöhung für Reinvestitionen sowie Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Summe von + 18,4 Mio. €.

Im Jahr 2014 ergab sich eine Erhöhung für Reinvestitionen sowie Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung in Summe von + 7,2 Mio. €.

Der ZV 2013-2018 wurde inzwischen zwei Mal durch neue Zuschussverträge ersetzt, 2015 durch den ZV 2014-2019, 2017 durch den ZV 2016-2021.

Die Zuschussverträge 2014-2019 wurden ergänzt, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum bis inkl. 2019 angepasst und am 19. August 2015 unterzeichnet.

Die Zuschussverträge 2016-2021 wurden ergänzt, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum bis inkl. 2021 angepasst und am 6. Juni 2017 unterzeichnet.

Die Summe des Zuschussvertrags 2016-2021 gemäß § 42 Abs. 1 enthält Einsparungen durch OeBFA-Finanzierung und Einsparungen gemäß ÖBB Konzernprogramm »ESIK«.

Die Summe Zuschussvertrags 2016-2021 gemäß § 42 Abs. 2 enthält Einsparungen durch OeBFA-Finanzierung und Einsparungen im Rahmen BFRG.

Zuschussvertrag gem. § 42 Abs. 1:

Im Dezember 2016 wurde vom monatlichen Betrag Rückforderungen betreffend Lehrlinge aus den Vorjahren abgezogen und ein um rund 5,6 Mio. € reduzierter Betrag ausbezahlt.

Zuschussvertrag gem. § 42 Abs. 2:

Im November 2013 wurde aufgrund der tatsächlich getätigten Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und des sich daraus ergebenden tatsächlichen Zuschussbedarfes vom Auszahlungsbetrag für die Annuitätenzuschüsse ein Betrag in Höhe von rund 18 Mio. € von der vierten Quartalsrate abgezogen.

Im November 2016 wurde aufgrund der tatsächlich getätigten Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und des sich daraus ergebenden tatsächlichen Zuschussbedarfes vom Auszahlungsbetrag für die Annuitätenzuschüsse ein Betrag in Höhe von rund 16,7 Mio. € abgezogen.

Tabellarische Darstellung der tatsächlich eingetretenen finanziellen Auswirkungen des Bundes

Finanzielle Auswirkungen des Vorhabens – gegliedert nach jährlichem Anfall

	2013		2014		2015		2016		2017	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
in Tsd. €										
Erträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personalaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Betrieblicher Sachaufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Werkleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transferaufwand	1.691.100	1.584.072	1.792.800	1.800.000	1.953.800	1.850.400	2.089.100	2.068.471	2.260.500	2.122.200
Sonstige Aufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen gesamt	1.691.100	1.584.072	1.792.800	1.800.000	1.953.800	1.850.400	2.089.100	2.068.471	2.260.500	2.122.200
Nettoergebnis	-1.691.100	-1.584.072	-1.792.800	-1.800.000	-1.953.800	-1.850.400	-2.089.100	-2.068.471	-2.260.500	-2.122.200

Finanzielle Auswirkungen gesamt

	2013-2017		
in Tsd. €	Plan	Ist	Δ
Erträge	0	0	0
Personalaufwand	0	0	0
Betrieblicher Sachaufwand	0	0	0
Werkleistungen	0	0	0
Transferaufwand	9.787.300	9.425.143	-362.157
Sonstige Aufwendungen	0	0	0
Aufwendungen gesamt	9.787.300	9.425.143	-362.157
Nettoergebnis	-9.787.300	-9.425.143	

2.4 Wirkungsdimensionen

- **Gesamtwirtschaft**
- Unternehmen
- **Umwelt**
- Verwaltungskosten für BürgerInnen
- Verwaltungskosten für Unternehmen
- **Soziales**
- Konsumentenschutzpolitik
- **Kinder und Jugend**
- **Tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern**

In der WFA abgeschätzte wesentliche Auswirkungen in Wirkungsdimensionen

Wirkungsdimension Gesamtwirtschaft

Subdimension(en)

- Nachfrage
- Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen inkl. Arbeitsmarkt
- Sonstige wesentliche Auswirkungen

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen

Aufgrund von Studien (Untersuchung von Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben), die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Rahmenplan-Investitionen wie folgt darstellen: Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO (Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010) 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.

Den § 42-Zuschussverträgen 2013–2018 liegt der Rahmenplan 2013–2018 zu Grunde. Diese wurden aufgrund von Einsparungsvorgaben nicht wie geplant umgesetzt.

Mit Ministerratsbeschluss zum Rahmenplan 2014–2019 vom 29.4.2014 wurde ein investitionswirksamer Konsolidierungsbeitrag für den Zeitraum 2015–2018 in Höhe von € 135 Mio. vorgesehen.

Im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2016–2021 wurden durch Ministerratsbeschluss vom Oktober 2015 die Investitionen für 2016 anstatt € 2,3 Mrd. mit rund € 2 Mrd. festgelegt.

Mit Ministerratsbeschluss vom Oktober 2016 wurde im Vergleich zum Rahmenplan 2016–2021 Einsparungen in der Rahmenplanperiode in Höhe von € 296 Mio. vorgenommen. Hinzu kamen Unterschreitungen der Planwerte durch die Ist-Investitionen.

Die im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen 2018–2023 abgeschätzten Beschäftigungseffekte fielen daher geringer aus als in der WFA.

Durch das ausgabenwirksame Investitionsvolumen (inkl. Brennerbasistunnel) ergeben sich für die Jahre 2013 bis 2018 folgende Werte betreffend Personenjahre:

- Im Jahr 2013 (Ist): 33.673 Personenjahre
- Im Jahr 2014 (Ist): 32.896 Personenjahre
- Im Jahr 2015 (Ist): 33.101 Personenjahre
- Im Jahr 2016 (Ist): 34.614 Personenjahre
- Im Jahr 2017 (Plan): 34.380 Personenjahre
- Im Jahr 2018 (Plan): 37.685 Personenjahre

Differenz Ist/Plan ab 2017 zu ZV 2013–2018:

- Im Jahr 2013 (Ist): -2.173 Personenjahre
- Im Jahr 2014 (Ist): -5.000 Personenjahre
- Im Jahr 2015 (Ist): -9.211 Personenjahre
- Im Jahr 2016 (Ist): -11.088 Personenjahre
- Im Jahr 2017 (Plan): -11.918 Personenjahre
- Im Jahr 2018 (Plan): -7.907 Personenjahre

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.

Durch das ausgabenwirksame Investitionsvolumen (inkl. Brennerbasistunnel) ergeben sich für die Jahre 2013 bis 2018 folgende Werte betreffend Arbeitsplätze:

- Im Jahr 2013 (Ist): 24.651 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2014 (Ist): 24.082 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2015 (Ist): 24.232 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2016 (Ist): 25.340 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2017 (Plan): 25.168 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2018 (Plan): 27.588 Arbeitsplätze

Differenz Ist/Plan ab 2017 zu ZV 2013–2018:

- Im Jahr 2013 (Ist): -1.591 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2014 (Ist): -3.660 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2015 (Ist): -6.743 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2016 (Ist): -8.117 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2017 (Plan): -8.725 Arbeitsplätze
- Im Jahr 2018 (Plan): -5.788 Arbeitsplätze

Eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur bildet eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Positionierung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Die Wirtschaft benötigt ausreichende Strecken- und Terminkapazitäten mit attraktiven Transportzeiten sowie eine zuverlässige Transportabwicklung zu wettbewerbsfähigen Preisen. Durch den Abschluss der Zuschussverträge kann eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur sichergestellt werden.

Wirkungsdimension Umwelt

Subdimension(en)

- Luft oder Klima

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen

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 folgende vom bmvit abgeschätzte Auswirkungen auf Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen im Jahr 2025: Abnahme der Luftschadstoffe Staub (PM10) um bis zu 45 Tonnen und Stickstoffoxide (NOx) um bis zu 2.000 Tonnen sowie Abnahme der Treibhausgasemissionen um ca. 1.250.000 Tonnen.

Im Gegensatz zur Straße weist das System Bahn wesentlich niedrigere negative Auswirkungen auf die Umwelt auf. Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen leisten. Durch ein modernes Eisenbahnnetz sollen die Voraussetzungen für eine nachhaltige, umweltfreundliche und sichere Mobilität geschaffen werden.

Zielsetzung ist deshalb, schrittweise weitere Strecken zu elektrifizieren, um den Ausstoß von Treibhausgasen durch dieselbetriebene Schienenfahrzeuge zu vermindern. Bei der Priorisierung der Elektrifizierungsmaßnahmen ist darauf zu achten, dass vorrangig Lückenschlüsse durchgeführt werden und Kostensenkungspotentiale für Eisenbahnverkehrsunternehmen bestmöglich ausgeschöpft werden.

Durch den Abschluss der Zuschussverträge kann die schrittweise Umsetzung des Zielnetzes 2025+ und somit die Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen sichergestellt werden.

Wirkungsdimension Soziales

Subdimension(en)

- Gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderung (in Hinblick auf deren Beschäftigungssituation sowie außerhalb der Arbeitswelt)

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen

Die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums und der öffentlichen Verkehrsflächen ist für viele Menschen in Österreich eine Grundvoraussetzung, um am sozialen Leben teilnehmen zu können. Österreich hat es sich daher zum Ziel gesetzt, insbesondere in Bezug auf den barrierefreien Zugang zu Verkehrsmitteln im internationalen Vergleich, eine Spitzenposition einzunehmen. Durch Maßnahmen, die 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 Rahmenplan 2013-2018 wurde schwerpunktmäßig unter anderem folgende Maßnahme festgelegt: 100 Bahnhöfe und Haltestellen werden neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht.

Nur indem für möglichst viele Fahrgäste die Zugänglichkeit zu den Verkehrsstationen ermöglicht wird, schafft man eine hohe Nutzbarkeit der Verkehrsstationen. Menschen mit Behinderung gehören zur Gruppe mit besonderen Bedürfnissen und verlangen nach angepassten Lösungen. Deshalb sind die Verkehrsstationen gemäß dem Etappenplan Verkehr bzw. der gesetzlichen Bestimmungen barrierefrei auszustatten. Vor allem Menschen mit Behinderung sind auf das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen, um einer beruflichen Beschäftigung und Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Bis zum Jahr 2027 sind alle Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Verkehrsstationen in Bezirks- und Landeshauptstädten barrierefrei auszugestalten. Das bedeutet, dass bis zum Jahr 2027 ca. 100 zusätzliche Bahnhöfe barrierefrei werden. Im Jahr 2016 sollen 77 % der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nutzen können. Im Jahr 2017 sollen 78 % und 2018 80 % der täglichen Ein- und Aussteiger barrierefreie Verkehrsstationen nutzen können.

Bis zum Jahr 2027 soll dieser Anteil auf 90 % ansteigen.

Durch den Abschluss der Zuschussverträge kann ein hoher Grad an Barrierefreiheit in den Verkehrsstationen und die gesellschaftliche Teilnahme von Menschen mit Behinderung sichergestellt werden.

Wirkungsdimension Kinder und Jugend

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen

Im Rahmen des Zuschusses zur Lehrlingsausbildung wird ein bedeutender Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich geleistet. Lehrlinge werden überwiegend in den neu geschaffenen, infrastruktur-relevanten Lehrberufen »Eisenbahn-Telekommunikationstechnik«, »Eisenbahn-Elektrotechnik«, »Eisenbahn-Sicherheitstechnik«, »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 2013–2018 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.

Anzahl beschäftigter Lehrlinge bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahresschnitt:

- Im Jahr 2013 (Ist): 1.134 Lehrlinge
- Im Jahr 2014 (Ist): 1.257 Lehrlinge
- Im Jahr 2015 (Ist): 1.302 Lehrlinge
- Im Jahr 2016 (Ist): 1.397 Lehrlinge
- Im Jahr 2017 (Plan): 1.451 Lehrlinge
- Im Jahr 2018 (Plan): 1.478 Lehrlinge

Differenz Ist/Plan ab 2017 zu ZV 2013–2018:

- Im Jahr 2013 (Ist): -14 Lehrlinge
- Im Jahr 2014 (Ist): 99 Lehrlinge
- Im Jahr 2015 (Ist): 182 Lehrlinge
- Im Jahr 2016 (Ist): 368 Lehrlinge
- Im Jahr 2017 (Plan): 432 Lehrlinge
- Im Jahr 2018 (Plan): 432 Lehrlinge

Begründung für den im Jahr 2013 gegenüber dem Plan niedrigeren Jahresdurchschnitt der Lehrlingsanzahl:

Der Jahresdurchschnitt der Lehrlingsanzahl war 2013 um 14 Lehrlinge geringer als geplant. Der Grund dafür waren die vermehrten Abgänge (Ausscheidungen) der Lehrlinge 2013.

Begründung für die Erhöhung der durchschnittlichen Lehrlingsanzahl:

Der ZV 2013-2018 wurde inzwischen zwei Mal durch neue Zuschussverträge ersetzt, 2015 durch den ZV 2014-2019, 2017 durch den ZV 2016-2021.

Mit dem ZV 2014-2019 wurde die maximale Lehrlingsanzahl in den Jahren 2014 und 2015 um mehr als 100 Lehrlinge angehoben. Im ZV 2016-2021 wurde für das Jahr 2016 ein um 389 Lehrlinge höherer Planwert festgelegt.

Die Ist-Werte für die durchschnittliche Lehrlingsanzahl sowie die Beschäftigungseffekte für die Jugend in den Jahren 2014, 2015 und 2016 fielen daher deutlich höher aus als im ZV 2013-2018 geplant.

Durch den Abschluss der Zuschussverträge kann der Beitrag zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit und ein hoher Grad an sehr gut ausgebildeten jungen Facharbeitern für den Arbeitsmarkt sichergestellt werden.

Wirkungsdimension Tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern Subdimension(en)

- Direkte Leistungen
- Bildung, Erwerbstätigkeit und Einkommen

Beschreibung der tatsächlich eingetretenen wesentlichen Auswirkungen

Im Rahmen des Zuschusses zur Lehrlingsausbildung wird ein bedeutender Beitrag zur betrieblichen Ausbildung junger Menschen in Österreich geleistet. Lehrlinge werden überwiegend in den neu geschaffenen, infrastruktur-relevanten 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.

Anzahl beschäftigter Lehrlinge bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Jahresschnitt:

- Im Jahr 2013 (Ist): 1.134 Lehrlinge
- Im Jahr 2014 (Ist): 1.257 Lehrlinge
- Im Jahr 2015 (Ist): 1.302 Lehrlinge
- Im Jahr 2016 (Ist): 1.397 Lehrlinge
- Im Jahr 2017 (Plan): 1.451 Lehrlinge
- Im Jahr 2018 (Plan): 1.478 Lehrlinge

Differenz Ist/Plan ab 2017 zu ZV 2013–2018:

- Im Jahr 2013 (Ist): -14
- Im Jahr 2014 (Ist): 99
- Im Jahr 2015 (Ist): 182
- Im Jahr 2016 (Ist): 368
- Im Jahr 2017 (Plan): 432
- Im Jahr 2018 (Plan): 432

Begründung für den im Jahr 2013 gegenüber dem Plan niedrigeren Jahresdurchschnitt der Lehrlingsanzahl:

Der Jahresdurchschnitt der Lehrlingsanzahl war 2013 um 14 Lehrlinge geringer als geplant. Der Grund dafür waren die vermehrten Abgänge (Ausscheidungen) der Lehrlinge 2013.

Begründung für die Erhöhung der durchschnittlichen Lehrlingsanzahl:

Der ZV 2013-2018 wurde inzwischen zwei Mal durch neue Zuschussverträge ersetzt, 2015 durch den ZV 2014-2019, 2017 durch den ZV 2016-2021.

Mit dem ZV 2014-2019 wurde die maximale Lehrlingsanzahl in den Jahren 2014 und 2015 um mehr als 100 Lehrlinge angehoben. Im ZV 2016-2021 wurde für das Jahr 2016 ein um 389 Lehrlinge höherer Planwert festgelegt.

Die Ist-Werte für die durchschnittliche Lehrlingsanzahl sowie die Beschäftigungseffekte für die Jugend in den Jahren 2014, 2015 und 2016 fielen daher deutlich höher aus als im ZV 2013-2018 geplant.

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.

Weitere tatsächlich eingetretene wesentliche Auswirkungen in Wirkungsdimensionen

In der Evaluierung wurden keine weiteren wesentlichen Auswirkungen festgestellt.

2.5 Gesamtbeurteilung des Erfolgs des Vorhabens

Die erwarteten Wirkungen des Gesamtvorhabens sind: zur Gänze eingetreten

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dessen Aufgaben im öffentlichen Interesse gelegen und in § 31 Bundesbahngesetz (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 Bundesbahngesetz, 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 Bundesbahngesetz umfasst sind. Die in dieser Bestimmung vom Bund gesetzlich normierte Zusage findet in den Zuschussverträgen nach § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz ihre Umsetzung. Die Zuschussverträge stellen, unabhängig von der jeweiligen Vertragslaufzeit, die Werthaltigkeit der für die Aufgaben gemäß § 31 Bundesbahngesetz eingesetzten Vermögenswerte der ÖBB-Infrastruktur AG sicher, womit dem gesetzlichen Auftrag des Bundesbahngesetzes entsprochen wird. Die Kernaufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG sind die Planung und der Bau von Eisenbahninfrastrukturprojekten, das Bereitstellen einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Eisenbahninfrastruktur sowie der sichere und pünktliche Betrieb des Eisenbahnverkehrs. Durch ein modernes Eisenbahnnetz sollen die Voraussetzungen für eine nachhaltige, umweltfreundliche und sichere Mobilität geschaffen werden.

Sechsjährige Investitionsprogramme (ÖBB-Rahmenpläne), die in der Regel jährlich fortgeschrieben und vom Ministerrat beschlossen werden, setzen das Zielnetz 2025+ schrittweise um. Europaweit können die volkswirtschaftlichen erforderlichen, hohen Investitionen im Eisenbahnbereich nicht über die Tassenpreisentgelte (»Schienenmaut«) refinanziert werden. Der Eisenbahnbereich benötigt daher zur Refinanzierung Zuschüsse der öffentlichen Hand. Grundlegende Schwerpunkte der Finanzierungsvereinbarungen sind die Sicherstellung der Werthaltigkeit und der Qualität des Schienennetzes sowie die Festlegung von Zielvorgaben und Kennzahlen zur Schaffung von Anreizen für den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Zuschussverträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG zur Rahmenplanperiode 2013-2018 wurden durch die Vertragspartner am 20. November 2013 unterfertigt.

Der Zuschussvertrag 2013-2018 wurde inzwischen zwei Mal durch neue Zuschussverträge ersetzt, 2015 durch den Zuschussvertrag 2014-2019 (Unterzeichnung: 19. August 2015), 2017 durch den Zuschussvertrag 2016-2021 (Unterzeichnung: 6. Juni 2017).

Sowohl der Abschluss des Zuschussvertrags 2014-2019 als auch des Zuschussvertrags 2016-2021 wurde aufgrund des langen Zeitraums bis zur Einvernehmensherstellung mit dem BMF verzögert.

Den § 42-Zuschussverträgen 2013–2018 liegt der Rahmenplan 2013–2018 zu Grunde. Diese wurden aufgrund von Einsparungsvorgaben nicht wie geplant umgesetzt.

Mit Ministerratsbeschluss zum Rahmenplan 2014–2019 vom 29.4.2014 wurde ein investitionswirksamer Konsolidierungsbeitrag für den Zeitraum 2015–2018 in Höhe von 135 Mio. € vorgesehen.

Im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2016–2021 wurden durch Ministerratsbeschluss vom Oktober 2015 die Investitionen für 2016 anstatt 2,3 Mrd. € mit rund 2 Mrd. € festgelegt.

Mit Ministerratsbeschluss vom Oktober 2016 wurde im Vergleich zum Rahmenplan 2016–2021 Einsparungen in der Rahmenplanperiode in Höhe von 296 Mio. € vorgenommen. Hinzu kamen Unterschreitungen der Planwerte durch die Ist-Investitionen.

Die im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen 2018–2023 enthaltenen ausgabenwirksamen Investitionen sind daher geringer als in der WFA.

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen inkl. Brennerbasistunnel in Mio. €:

- Im Jahr 2013 (Ist): 1.683,6
- Im Jahr 2014 (Ist): 1.644,8
- Im Jahr 2015 (Ist): 1.655,0
- Im Jahr 2016 (Ist): 1.730,7
- Im Jahr 2017 (Plan): 1.719,0
- Im Jahr 2018 (Plan): 1.884,3

Differenz Ist/Planwert ab 2017 zu Zuschussvertrag 2013–2018 in Mio. €:

- Im Jahr 2013 (Ist): -108,7
- Im Jahr 2014 (Ist): -250,0
- Im Jahr 2015 (Ist): -460,6
- Im Jahr 2016 (Ist): -554,4
- Im Jahr 2017 (Plan): -595,9
- Im Jahr 2018 (Plan): -395,3

Durch das Vorhaben konnte der laufende Betrieb sowie die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur laut Rahmenplan 2013 bis 2018 sichergestellt werden.

Der Abschluss der Zuschussverträge stellt folgende Wirkungen sicher:

- Leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur
- Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen
- Reduktion Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen
- Hoher Grad an Barrierefreiheit in den Verkehrsstationen
- Gesellschaftliche Teilnahme von Menschen mit Behinderung
- Beitrag zur Senkung der Jugendarbeitslosigkeit
- Sehr gut ausgebildete junge Facharbeiter

Haben sich Verbesserungspotentiale ergeben? Nein



Besuchen Sie uns auf der Website
www.oeffentlicherdienst.gv.at