

## Vorblatt

### **Problem:**

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des Rahmenplans 2017 bis 2022 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2071 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 33,981 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2017 bis 2022 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014 sowie BGBl. I Nr. 142/2015) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2017 bis 2022 in Höhe von 8,785 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 42,766 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Zuschüsse (Annuitäten) für Investitionen, die bis inklusive 2022 realisiert werden sowie auf Zuschüsse für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung, die bis inklusive 2022 anfallen. Für Zuschüsse (Annuitäten) zu Investitionen sowie Zuschüsse für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung ab 2023 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 42,766 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 2017-2022, Zuschussverträge § 42 Bundesbahngesetz**

Einbringende Stelle: bmvit  
Vorhabensart: Vorhaben gemäß § 58 Abs. 2 BHG 2013  
Laufendes Finanzjahr: 2017  
Inkrafttreten/ 2016  
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 im Bundesvoranschlag des Jahres 2017 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 2017 – 2022, des Vorbelastungsgesetzes sowie in weiterer Folge kein Abschluss der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2017 – 2022 und damit keine Finanzierung der Schienenvorhaben laut Rahmenplan 2017 – 2022 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 2017 – 2022, des Vorbelastungsgesetzes sowie durch Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 für die Rahmenplanperiode 2017 – 2022, zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgabe des Rahmenplans 2017 – 2022 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 2017 – 2022, das Vorbelastungsgesetz sowie die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2017 – 2022 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 2017 – 2022 und dem beschlossenen Vorbelastungsgesetz liegen abgeschlossene Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2017 – 2022 vor und damit ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des laufenden Betriebes sichergestellt, sodass ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

## Maßnahmen

### Maßnahme 1: Rahmenplan 2017 – 2022

Beschreibung der Maßnahme:

Bei der Erstellung des Rahmenplans 2017 – 2022 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 (Inbetriebnahme 2026), die Weststrecke (Inbetriebnahme 2026), den Brennerbasistunnel (Inbetriebnahme 2026) sowie Bahnstationsmodernisierungen, Maßnahmen betreffend Güterterminals, Sicherheit, Sanierung des Bestandes und Rationalisierungen verfolgt.

Ein besonderer Schwerpunkt wird innerhalb des Rahmenplans 2017 – 2022 auf Investitionen in die Sicherheit einschließlich Maßnahmen gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung und Erneuerungsstrategie der Stellwerke sowie auf Maßnahmen betreffend Barrierefreiheit gelegt.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Der Rahmenplan 2017 – 2022 ist noch nicht abgeschlossen.	Aufbauend auf das Zielnetz liegt ein beschlossener Rahmenplan 2017 – 2022 vor.

### Maßnahme 2: Vorbelastungsgesetz betreffend die Vorbelastungen ab 2017 für die Investitionen bis inklusive 2022

Beschreibung der Maßnahme:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2017 bis 2022 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2071 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 33,981 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2017 bis 2022 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014 sowie BGBl. I Nr. 142/2015) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2017 bis 2022 in Höhe von 8,785 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 42,766 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2022 realisiert werden. Für Investitionen ab 2023 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 2017-2022 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 abgeschlossen, 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 2017 – 2022 sind noch nicht abgeschlossen.	Die Zuschussverträge gem. § 42 BBG für die Rahmenplanperiode 2017 – 2022 wurden abgeschlossen und umgesetzt.

### Abschätzung der Auswirkungen

#### Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

##### Finanzielle Auswirkungen für den Bund

##### – Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Transferaufwand	2.136.900	2.254.300	2.391.200	2.499.000	2.596.400
Aufwendungen gesamt	2.136.900	2.254.300	2.391.200	2.499.000	2.596.400

  

in Tsd. €	2022	2023	2024	2025	2026
Transferaufwand	2.705.800	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700
Aufwendungen gesamt	2.705.800	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700

  

in Tsd. €	2027	2028	2029	2030	2031
Transferaufwand	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700
Aufwendungen gesamt	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700

  

in Tsd. €	2032	2033	2034	2035	2036
Transferaufwand	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700
Aufwendungen gesamt	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700	1.219.700

in Tsd. €	2037	2038	2039	2040	2041
Transferaufwand	1.157.800	1.085.000	994.800	912.500	828.900
Aufwendungen gesamt	1.157.800	1.085.000	994.800	912.500	828.900

  

in Tsd. €	2042	2043	2044	2045	Gesamt
Transferaufwand	765.500	702.300	642.800	585.200	39.334.200
Aufwendungen gesamt	765.500	702.300	642.800	585.200	39.334.200

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 2046 entsteht Transferaufwand in Höhe von 528.700.000 Euro.

Aufgrund der Annuitätenfinanzierung ergeben sich durch den Abschluss der Zuschussverträge § 42 Abs. 1 und 2 weitere finanzielle Auswirkungen bis zum Jahr 2071. Die finanziellen Auswirkungen der durch Investitionen bis 2022 induzierten Annuitäten belaufen sich ab 2017 insgesamt auf 33,981 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen). Einschließlich der im Zeitraum 2017 bis 2022 zugesagten Zuschüsse, die nicht in Annuitätenform erfolgen, in Höhe von 8,785 Mrd. Euro (inklusive Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen) betragen die Vorbelastungen 42,766 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 17 – 22) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2017: 1.852.075.189, 2018: 2.334.692.496, 2019: 2.655.158.035, 2020: 2.817.353.304, 2021: 2.748.375.559, 2022: 2.794.721.052, Summe: 15.202.375.635

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*: 2017: 37.042, 2018: 46.694, 2019: 53.103, 2020: 56.347, 2021: 54.968, 2022: 55.894, Summe: 304.048

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*: 2017: 27.117, 2018: 34.183, 2019: 38.875, 2020: 41.250, 2021: 40.240, 2022: 40.918, Summe: 222.582

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	

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	0	0	0	0	0	

Quantitative Auswirkung auf die unselbständig Beschäftigten (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen)

	2017		2018		2019		2020		2021	
	Frauen	Männer								
unselbständig Beschäftigte	10.912	20.673	15.992	27.703	19.699	32.624	22.026	35.462	22.497	35.367

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.

## Auswirkungen auf die Bildungsbeteiligung

Schultyp/Bildungseinrichtung/ Bildungsbereich	Abschluss	Neuanfänge/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschluss- prüfung	485	14	86

  

Schultyp/Bildungseinrichtung/ Bildungsbereich	Abschluss	Abschlüsse/Jahr	Frauen in %	Männer in %
Lehrlingsausbildung	Lehrabschluss- prüfung	410	11	89

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 des 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		2017	2018	2019	2020	2021
Investitionen öffentlich	Sonstiger Bau	1.852,1	2.334,7	2.655,2	2.817,4	2.748,4

Gesamtinduzierte Nachfrage	1.852,1	2.334,7	2.655,2	2.817,4	2.748,4
----------------------------	---------	---------	---------	---------	---------

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

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2017	2018	2019	2020	2021
Wertschöpfung in Mio. €	2.300	3.172	3.798	4.181	4.222
Wertschöpfung in % des BIP	0,73	1,01	1,21	1,33	1,35
Importe *)	682	920	1.095	1.207	1.227
Beschäftigung (in JBV)	36.753	50.790	60.799	66.805	67.257

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 17 – 22) inkl. Brennerbasistunnel in €: 2017: 1.852.075.189, 2018: 2.334.692.496, 2019: 2.655.158.035, 2020: 2.817.353.304, 2021: 2.748.375.559, 2022: 2.794.721.052, Summe: 15.202.375.635

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre \*: 2017: 37.042, 2018: 46.694, 2019: 53.103, 2020: 56.347, 2021: 54.968, 2022: 55.894, Summe: 304.048

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz \*\*: 2017: 27.117, 2018: 34.183, 2019: 38.875, 2020: 41.250, 2021: 40.240, 2022: 40.918, Summe: 222.582

### **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 2017 bis 2022 ist die Ausbildung einer hohen Anzahl von Lehrlingen in der ÖBB-Infrastruktur AG geplant.

Im Jahr 2017 werden im Jahresdurchschnitt rund 1.450 Lehrlinge in der ÖBB-Infrastruktur AG in Ausbildung sein, in den Jahren 2018, 2019 und 2020 jeweils rund 1.500.

#### **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 bmvit 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 2017 – 2022 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 2017 – 2022 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 „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende Beschäftigungseffekte:

Quantitative Auswirkung auf die Beschäftigung (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen), gerundet

Betroffene Personen- gruppe	2017	2018	2019	2020	2021
unselbständig Beschäftigte	31.584	43.695	52.322	57.488	57.863
davon 15 bis unter 25 Jahre	5.304	7.192	8.474	9.184	9.109
davon 25 bis	19.316	26.574	31.626	34.529	34.491

unter 50 Jahre					
davon 50 und	6.964	9.930	12.222	13.775	14.264
mehr Jahre					
selbständig Beschäftigte	5.169	7.095	8.477	9.317	9.394
Gesamt	36.753	50.790	60.799	66.805	67.257

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 Angaben und Erläuterungen im Punkt „Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“, Unterpunkt „Arbeit“ und im Punkt „Nachfrage“, Unterpunkt „Gesamtwirtschaftliche Effekte“.

### **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-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 2017 – 2022 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 2017 – 2022 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 2017 – 2022 und in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz. Als ein besonderer Schwerpunkt innerhalb des Rahmenplans 2017 – 2022 ist ein Sicherheitspaket betreffend Eisenbahnkreuzungen und Erneuerungsstrategie der Stellwerke vorgesehen.

## Anhang

## Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung		2017	2018	2019	2020	2021
in Tsd. €						
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag						
		2.136.900	2.254.300	2.391.200	2.499.000	2.596.400
in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	2017	2018	2019	2020	2021
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene	2.136.900	2.254.300	2.391.200	2.499.000	2.596.400
Erläuterung der Bedeckung						
Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger.						
<b>Projekt – Transferaufwand</b>						
Körperschaft (Angaben in €)		2017	2018	2019	2020	2021
Bund		2.136.900,00	2.254.300,00	2.391.200,00	2.499.000,00	2.596.400,00
Körperschaft (Angaben in €)		2022	2023	2024	2025	2026
Bund		2.705.800,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00
Körperschaft (Angaben in €)		2027	2028	2029	2030	2031
Bund		1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00
Körperschaft (Angaben in €)		2032	2033	2034	2035	2036
Bund		1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00
Körperschaft (Angaben in €)		2037	2038	2039	2040	2041
Bund		1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00	1.219.700,00

Bund	1.157.800.000,00	1.085.000.000,00	994.800.000,00	912.500.000,00	828.900.000,00				
Körperschaft (Angaben in €)		2042	2043	2044	2045				
Bund		765.500.000,00	702.300.000,00	642.800.000,00	585.200.000,00				
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.2.136.900.000,00	1.2.254.300.000,00	1.2.391.200.000,00	1.2.499.000.000,00	1.2.596.400.000,00				
2017	2018	2019	2020	2021					
2022	2023	2024	2025	2026					
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.2.705.800.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00				
2027	2028	2029	2030	2031					
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00				
2032	2033	2034	2035	2036					
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00	1.1.219.700.000,00				
2037	2038	2039	2040	2041					
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.1.157.800.000,00	1.1.085.000.000,00	1.994.800.000,00	1.912.500.000,00	1.828.900.000,00				
2042	2043	2044	2045						
Bezeichnung Körperschaft	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.
§42-Zuschuss Bund	1.765.500.000,00	1.702.300.000,00	1.642.800.000,00	1.585.200.000,00					
	0	0	0	0					

Die in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz festgelegten Zuschüsse betreffen den laufenden Betrieb inklusive Verschub und Leihlingsfinanzierung (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, Leihlinge gemäß Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz sowie Instandhaltung gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) nach Bedarf geleistet. Die im Rahmenplan 2017-2022 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 Bahnhofes Graz, dem Ausbau der Strecke zwischen Graz und Spielfeld sowie dem Ausbau der Pottendorfer Linie.
- . Außerdem wird der Ausbau der Brennerachse mit dem Brennerbasistunnel vorangetrieben.
- . Zusätzlich werden 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.

### 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	<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

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Kinder und Jugend	Unterhaltsversorgung, Ausgleich für Kinderkosten, Betreuung von Kindern (bis 18 Jahre)	Mindestens 1 000 junge Menschen sind betroffen
Konsumenten-schutzpolitik	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>
Konsumenten-schutzpolitik	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 4.7 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1779123850).

