

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsdienstleistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, wenn weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) ist es jedoch notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsdienstleistungen erbracht werden, sodass eine Bestellung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist dafür der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister/die Bundesministerin für Finanzen zuständig.

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hat der Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Dazu wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u.a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) gemäß § 48 Bundesbahngesetz bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen. Um die Sicherstellung des Grundangebotes auch in Zukunft zu gewährleisten, sind neue vertragliche Grundlagen sicher zu stellen.

Die Länder haben bisher die (im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr) über das Grundangebot hinausgehenden Verkehrsdienstleistungen (gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen gesonderter Verkehrsdienstverträge beauftragt.

Diese duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u.a. durch den Rechnungshof (z.B.: ein Grundtakt der Züge in einer Region unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge unterliegen dem jeweiligen Verkehrsdienstvertrag Land), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundeseite unter Einbeziehung der Finanzprokurator ein Modell "Verkehrsdienstvertrag Neu" ausgearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen.

Nach diesem (mit den auf Unionsebene vorgegebenen Regelungen im Einklang stehenden) Modell soll pro Region (dies entspricht in der Regel einem Bundesland) und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeit nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Im Rahmen des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs sind mit der ÖBB-PV AG pro Region spätestens im Jahr 2019 Verkehrsdienstverträge mit der Gültigkeit ab Fahrplanwechsel 2019/2020 (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abzuschließen, da ansonsten keine Rechtsgrundlage zur Leistungserbringung gegeben ist. In diesem Fall könnte der Bund seine gesetzliche Verpflichtung gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 zur Sicherstellung eines Grundangebotes nicht einhalten.

Für die Sicherstellung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund gelangt weiterhin österreichweit ein (zwischen der SCHIG mbH und Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließender) Verkehrsdienstvertrag zur Anwendung.

Durch diese Systemumstellung sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in Österreich bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Verkehrsdienste gewährleistet werden.

Die „Verkehrsdienstverträge Neu“ sollen grundsätzlich für eine Vertragsdauer von 10 Jahren abgeschlossen werden. Eine möglichst langfristige Vertragsdauer ist notwendig, um Kosteneinsparungen bei den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen lukrieren und Risikoaufschläge minimieren zu können. Da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in der „Ost-Region“ (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie im Schienenpersonenfernverkehr ein wesentlicher Anteil der erforderlichen Fahrzeuge neu beschafft wird und deren Amortisationsdauer diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 eine Leistungsvergabe für diese Leistungsteile auf 15 Jahre (d.h. bis zum Fahrplanwechsel

2034/35) im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vorangekündigt. Das Ausmaß der Verkehrsleistungen mit einer beauftragten Laufzeit von 15 Jahren beträgt rd. 23 Mio. Fahrplan-km, das sind rund 21% der im Jahr 2029 beauftragten Verkehrsdienste.

Gleichzeitig wird damit eine Maßnahme der österreichischen Klimastrategie „mission 2030“, Leuchtturm 2, welche unter anderem zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen ab 2020 vorsieht, verfolgt/umgesetzt.

Das ggstl. Regelungsvorhaben soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 9.463 Millionen Euro für den Zeitraum von 2020 bis 2029 sowie weiteren bis zu 1.561 Millionen Euro für den Zeitraum 2030-2034 für jene Leistungsteile, die eine 15-jährige Vertragslaufzeit aufweisen, insgesamt also von bis zu 11.024 Millionen Euro schaffen, um den Abschluss der Verkehrsdienstverträge mit der ÖBB-PV AG zu ermöglichen.

Im Hinblick auf die in den Jahren 2019 bis 2022 gemäß BGBl. I Nr. 20/2018 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehenen Auszahlungsobergrenzen liegt der finanzielle Bedarf des Bundes für die Verkehrsdienstverträge über den Grenzen des § 60 Abs. 4 Z 1 BHG 2013. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen der Finanzjahre 2020 bis 2034 betreffend Abschlüsse der „Verkehrsdienstverträge Neu“ mit der ÖBB-PV AG ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen. Das ggstl. Regelungsvorhaben soll daher die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung dieser Vorbelastung schaffen und beinhaltet den entsprechenden Finanzierungsanteil des **Bundes** für den Schienenpersonenfern- und Regionalverkehr und die Finanzierung des **Bundes** für den Schienenpersonenfernverkehr.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie soll daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen ermächtigt werden, für Verkehrsdienstverträge im Zusammenhang mit der ÖBB-PV AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 11.024 Millionen Euro hinsichtlich des Zeitraums 2020 bis 2034 zu begründen.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu § 1:**

Diese Bestimmung enthält jenen Betrag, der im Rahmen der Aufgabenträgerschaft des Bundes für den Abschluss der „Verkehrsdienstverträge Neu“ mit der ÖBB-PV AG für die Finanzjahre 2020 bis 2034 im Rahmen der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr österreichweit benötigt wird.

Die im Rahmen dieser Bestimmung genannten Vorbelastungen in Höhe von bis zu 11.024 Millionen Euro werden bei Unterzeichnung der Verträge für den Zeitraum von 2020 bis 2034 in der UG 41, Detailbudget 41.02.02 (Schiene) begründet und im Haushaltsverrechnungssystem erfasst.

#### **Zu § 2:**

Diese Bestimmung enthält die Vollziehungsklausel.