

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

Das Regierungsprogramm für die XXVI. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Weiterentwicklung des Zielnetzes 2025+ und Schaffung eines österreichweiten integrierten Taktfahrplans mit den dafür notwendigen Kapazitäten sowie eine effiziente und budgetschonende Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten vor. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 825/1992, idF BGBl. I Nr. 95/2009, sind über Zuschüsse des Bundes zum Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung (§ 42 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes) sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes) zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Verträge sind jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen, auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen und umfassen auch jene Zuschüsse des Bundes, die nicht die Rahmenplanfinanzierung betreffen, sondern für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer geleistet werden.

Laut Regierungsprogramm ist die Mobilität von Personen und Gütern eine wesentliche Voraussetzung für Lebensqualität und Wohlstand. Österreich stellt durch seine geografische Lage eine wichtige europäische Verkehrsdrehscheibe dar und ein innovatives und funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem ist insbesondere für die Wettbewerbsfähigkeit und die Attraktivität Österreichs als Standort entscheidend. Österreich verfügt über eine funktionierende und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, diesen Standortvorteil für eine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft gilt es, weiter zu stärken. Für die Verpflichtungen des Bundes, die aus den Zuschüssen an die ÖBB-Infrastruktur AG entstehen, ist entsprechend den haushaltsrechtlichen Bestimmungen Vorsorge zu treffen. Eine Vorbelastung darf gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG), BGBl. I Nr. 139/2009 idGF, nur aufgrund einer bundesgesetzlichen Ermächtigung erfolgen, wenn deren zugehörige Auszahlungen jeweils jährlich in zumindest einem folgenden Finanzjahr den Anteil von 10 vH der bei der jeweiligen Untergliederung im zuletzt kundgemachten Bundesfinanzrahmengesetz vorgesehenen Auszahlungsobergrenze übersteigen würden.

Im Hinblick auf die für 2018 gemäß BGBl. I Nr. 34/2016 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehene Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 3.913,415 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 391,3415 Mio. Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2019 bis 2023 betreffend § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Der vorliegende Gesetzentwurf geht davon aus, dass Vorbelastungen, welche gemäß § 90 BHG innerhalb des Vertragszeitraums bis 2023 als Verbindlichkeit bzw. als Obligo zu verrechnen sind, einer Ermächtigung gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bedürfen. Demzufolge tritt § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 108/2016, mit Inkrafttreten des gegenständlichen Bundesgesetzes außer Kraft. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes sind über die Zuschüsse des Bundes gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Planung und Bau) des Bundesbahngesetzes zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen. Diese Zuschüsse für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur sind (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012, BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015 sowie BGBl. I Nr. 108/2016) in die Vorbelastungen einzubeziehen. Dadurch wird sowohl die nötige Planungssicherheit für das Unternehmen geschaffen, als auch dem Grundsatz der Transparenz der Haushaltsführung des Bundes entsprochen.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll daher die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die durch Investitionen bis 2023 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2072 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2018 bis 2023. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 33,604 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2019 bis 2023 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.113 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.383 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.804 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.729 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.837 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.459 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.517 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.487 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.499 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.643 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.793 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2019 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.098 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.264 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2020 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.897 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2021 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.012 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2022 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.920 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2023 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.919 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

In Summe ergibt sich für die Annuitäten einschließlich einer Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen in Höhe von 230 Mio. Euro, die auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013) sachlich geboten erscheint, somit ein Betrag in Höhe von 33,604 Milliarden Euro.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012 BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015 sowie BGBl. I Nr. 108/2016) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2019 bis 2023 in Höhe von 7,433 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 105 Mio. Euro zu begründen. Diese Vorsorge erscheint auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013) sachlich geboten.

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2018 bis 2023 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen voraus, dass die erforderlichen Ausgaben durch die in den jeweiligen Bundesfinanzrahmengesetzen festgelegten Ausgabenobergrenzen abgedeckt sind.

Die wesentlichsten Änderungen des nun vorliegenden Rahmenplanes 2018 bis 2023 im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten für einzelne Projekte aufgrund aktualisierter Kosten- und Bauzeitpläne bzw. aufgrund erforderlicher Projektanpassungen, wobei im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 in der Rahmenplanperiode 2018 bis 2023 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln entsteht, sondern im Zeitraum 2018 bis 2023 Einsparungen in Höhe von rund 2 Mrd. € bei den Investitionen vorgenommen wurden.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2018 bis 2023 auf Grundlage des Bauzeitplans 2017 und der aktualisierten Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung) Errichtungskosten für den

BBT in Höhe von rd. 8,3 Mrd. Euro. (Preisbasis 2017) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 9,3 Mrd. Euro zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, für Verträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 41,037 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2019 bis 2023 zu begründen.

## **II. Besonderer Teil**

### **Zu § 1:**

Gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes idF BGBl. I Nr. 95/2009 gewährt der Bund für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse auf Basis der nach Abs. 3 abzuschließenden Verträge. Mit dem Betrag von bis zu 41,037 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2023 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2072, auf Basis des Rahmenplans 2018 bis 2023 Vorbelastungen in Höhe von bis zu 33,604 Milliarden Euro sowie für die in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes zugesagten Zuschüsse, die nicht durch den Rahmenplan induzierte Annuitäten betreffen, Vorbelastungen für den Zeitraum 2019 bis 2023 in Höhe von bis zu 7,433 Milliarden Euro zu begründen. Damit wäre die erforderliche Vorsorge zur Finanzierung von Betrieb, Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur getroffen.

Die oben genannten Vorbelastungen werden bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes im Jahr 2018 unter der Voraussetzung, dass die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2018-2023 erfolgt, in der UG 41, Detailbudget 41.02.02 (Schiene) begründet und im Haushaltsverrechnungssystem erfasst.

### **Zu § 3:**

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Annuitäten aus Investitionen sowie der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes bis 2023 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.