

Bericht

des Budgetausschusses

über die Regierungsvorlage (1770 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, die Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität, das Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes, den forcierten Ausbau des ETCS-Systems sowie die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten, 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.

Gemäß dem Regierungsprogramm 2020 – 2024 ist die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Im Regierungsprogramm 2020 – 2024 ist darüber hinaus festgehalten, dass der Bahnverkehr vor großen Herausforderungen wie insbesondere der Kapazitätssteigerung steht und dass mittels mehrjährig fixierter Prioritäten zeitgerecht in die nötige Infrastruktur investiert wird, um die Herausforderungen zu bewältigen.

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 2022 gemäß BGBl. I Nr. 100/2022 für die Untergliederung 41 „Mobilität“ vorgesehene BFRG Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 4.977,092 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 497,709 Mio. Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2023 bis 2028 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 2028 als Verbindlichkeit bzw. als Obligo zu verrechnen sind, einer Ermächtigung gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bedürfen. Demzufolge tritt § 1 des Bundesgesetzes

BGBI. I Nr. 229/2021, 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 BGBI. I Nr. 105/2012, BGBI. I Nr. 41/2014, BGBI. I Nr. 142/2015 BGBI. I Nr. 108/2016, BGBI. I Nr. 21/2018, BGBI. I Nr. 128/2020 sowie BGBI. I Nr. 229/2021) 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 2028 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2077 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2023 bis 2028.

Dem vorliegenden Gesetzesentwurf liegen folgende Annahmen zu den Zinssätzen zugrunde: ausgehend von den Planzinssätzen zum Stand vom 25.7.2022 wird zur Berücksichtigung des Zinsänderungsrisikos in der aktuell sehr volatilen Zinsentwicklungssituation ein möglicher Anstieg der Zinsen um 100 Basispunkte als zusätzliche Vorsorge berücksichtigt. Auf dieser Grundlage soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 48,086 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2023 bis 2028 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 866 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.092 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.443 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.399 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.503 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.205 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.264 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.249 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.268 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.411 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.484 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.752 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.946 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2020 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.234 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2021 sind ab 2023 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.181 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2022 sind ab 2023 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.569 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2023 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.238 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2024 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.294 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2025 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.288 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2026 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.444 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2027 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.435 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2028 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.419 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, sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen in Höhe von 2.870 Mio. Euro somit ein Betrag in Höhe von 48,086 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 BGBl. I Nr. 108/2016, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020 sowie BGBl. I Nr. 229/2021) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2023 bis 2028 in Höhe von 8,640 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes in Höhe von rund 185 Mio. Euro sowie einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 105 Mio. Euro zu begründen. Die Vorsorge für Steigerungen des Zinsaufwandes erscheint aufgrund der volatilen Zinssituation sachlich geboten, das gleiche gilt für die Vorsorge für Naturkatastrophen auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013).

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2023 bis 2028 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 2023 bis 2028 im Vergleich zum Rahmenplan 2022 bis 2027 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten auf den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung. Die Umsetzung der folgenden im Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode vorgesehenen Maßnahmen, die bereits mit dem Rahmenplan 2021 bis 2026 und dem Rahmenplan 2022 bis 2027 begonnen wurden, wird mit dem Rahmenplan 2023 bis 2028 fortgesetzt: Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität, Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes, forcierter Ausbau des ETCS-Systems mit dem Ziel, die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten und umzusetzen.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2023 bis 2028 auf Grundlage der aktualisierten Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung und Risikovorsorgen) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 9,1 Mrd. Euro (Preisbasis 2022) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 9,95 Mrd. Euro zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 56,726 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2023 bis 2028 zu begründen.

Der Budgetausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 4. November 2022 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Mag. Dr. Jakob **Schwarz**, BA die Abgeordneten Alois **Stöger**, diplômé, Erwin **Angerer** und Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, S, G, **dagegen:** F, N) beschlossen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Budgetausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1770 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2022 11 04

Mag. Dr. Jakob Schwarz, BA

Berichterstattung

Gabriel Obernosterer

Obmann

