



Analyse des Budgetdienstes

Vorbelastungsgesetz ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021

- Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird (846 d.B.)

ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021

Mit dem am 14. Oktober 2015 im Ministerrat beschlossenen Rahmenplan für die Jahre 2016 bis 2021 sollen Investitionen von rd. 14,6 Mrd. EUR getätigt werden.

Gesamtinvestitionsvolumen ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen <i>in Mio. EUR</i>	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Summe 2016 bis 2021
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne Brenner Basistunnel)	1.755	2.084	2.015	2.005	2.155	2.210	12.224
Investitionen Brenner Basistunnel	240	289	360	483	497	496	2.366
Summe Investitionen	1.996	2.373	2.375	2.488	2.652	2.706	14.590

Quelle: ÖBB-Rahmenplan 2016 – 2021

Im Ausbauprogramm 2016 bis 2021 sind bedeutende Investitionen für Tunnelprojekte enthalten: Koralmbahn 2,45 Mrd. EUR, Brenner-Basistunnel 2,37 Mrd. EUR und Semmering-Basistunnel 1,56 Mrd. EUR. Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorferlinie sind 498 Mio. EUR, den viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels 478 Mio. EUR sowie den nahverkehrsgerechten Ausbau des Marchegger Asts 417 Mio. EUR vorgesehen. Zudem sollen Bahnhöfe modernisiert und barrierefrei gestaltet werden (z.B. Bruck an der Mur, Graz) sowie Güterterminals erweitert bzw. neu gebaut (z.B. Cargo-Center Wien: 100 Mio. EUR) werden. Der Schuldenstand der ÖBB-Infrastruktur AG betrug zum 31. Dezember 2014 18,7 Mrd. EUR. Die Schulden sind seit der Anwendung des ESVG 2010 dem Sektor Staat zuzurechnen, nachdem die Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG nicht durch entsprechende Umsatzerlöse gedeckt sind.



Vorbelastungsgesetz

Für im Rahmenplan vorgesehenen zukünftigen Investitionen und daraus induzierte Annuitäten und zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Vorbelastungen zukünftiger Finanzjahre, für die mit dem aktualisierten Vorbelastungsgesetz Vorsorge getroffen wird. Mit der Regierungsvorlage zur Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen geschaffen, die durch Investitionen bis 2021 und den damit induzierten Annuitätenzahlungen über den Zeitraum bis zum Jahr 2070 entstehen. Im Vergleich mit dem letzten Vorbelastungsgesetz sollen die Vorbelastungen aus den durch Investitionen bis 2021 induzierten Annuitätenzuschüssen um 912 Mio. EUR (2,8 %) auf 33,6 Mrd. EUR¹, die Vorbelastungen für Zuschüsse zu Betrieb und Instandhaltung für den Zeitraum 2016 bis 2021 um 1,9 Mrd. EUR (27,9 %) auf 8,7 Mrd. EUR ansteigen. Insgesamt steigen die Vorbelastungen um 7,1 % auf 42,3 Mrd. EUR.

Entwicklung der Investitionen und Annuitätenzahlungen an die ÖBB

Ausgabenwirksames Investitionsvolumen laut Rahmenplan 2016-2021		2016	2017	2018	2019	2020	2021	Summe 2016 bis 2021
<i>in Mio. EUR</i>								
Investitionen einschließlich Reinvestitionen (ohne Brenner-Basistunnel)		1.755	2.084	2.015	2.005	2.155	2.210	12.224
Investitionen Brenner-Basistunnel		240	289	360	483	497	496	2.366
Summe Investitionen		1.996	2.373	2.375	2.488	2.652	2.706	14.590
Vorbelastungen	bis inkl. 2015 (Verb.)							Summe 2015 bis 2021
<i>in Mio. EUR</i>								
Betrieb (§ 42 Abs. 1 BBG)				5.373				5.373
Instandhaltung (§ 42 Abs. 2 BBG)		516	531	541	559	569	583	3.298
Annuitätenzuschüsse (§ Abs. 2 BBG)	15.709	2.176	2.864	2.868	3.048	3.319	3.366	33.350
+ Mittel für Naturkatastrophen				230				230
Summe Vorbelastungen								42.251
Tatsächliche Zahlungen		2.032	2.177	2.302	2.445	2.562	2.676	14.193

Quellen: Regierungsvorlage, Gesetze zur Begründung von Vorbelastungen

Die Investitionen der Jahre 2007 bis 2015 wurden bereits bzw. werden heuer getätigt und verursachen ab 2016 gemäß der Regierungsvorlage 846 d.B. (XXV. GP) noch Annuitätenzahlungen iHv 15,7 Mrd. EUR. Aus Investitionen der Jahre 2016 bis 2021 iHv 14,6 Mrd. EUR werden neue Annuitäten iHv 17,6 Mrd. EUR zu leisten sein. Die gesamten finanziellen Verpflichtungen des Bundes aus den Annuitätenzahlungen an die ÖBB belaufen sich daher – verteilt bis zum Jahr 2070 – auf 33,350 Mrd. EUR.

¹ Inklusive einer Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen iHv 230 Mio. EUR



Finanzierungsmodalität

Die ÖBB-Infrastruktur AG investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG). Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über ebenso jährlich zu vereinbarende Zuschussverträge zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem BMVIT (im Einvernehmen mit dem BMF), einerseits für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die NutzerInnen (§ 42 Abs. 1 BBG) und andererseits für Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG).

Die Finanzierungsmodalität für Investitionen in die Infrastruktur sieht vor, dass der Bund sich verpflichtet, 75 % der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen. Der Anteil soll im Jahr 2017 auf 80 % steigen. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner-Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Kosten in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Die jährlichen Investitionskosten werden so über die nächsten 30 bzw. 50 Jahre verteilt und die Verpflichtungen steigen weiter an, solange zusätzlich investiert wird. Die Annuitätenzuschüsse werden allerdings nur für die Investitionen geleistet (2014: rd. 613,5 Mio. EUR). Für die Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der Schieneninfrastruktur (2014: rd. 499 Mio. EUR) sowie für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die NutzerInnen (2014: rd. 688 Mio. EUR) werden einfache, jährliche Zuschüsse bezahlt.