



Analyse des Budgetdienstes

Vorbelastungsgesetz ÖBB-Rahmenplan 2018 – 2023

- Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird (67 d.B. XXVI. GP)

Im Zuge des Beschlusses des neuen ÖBB-Rahmenplans 2018-2023 im Ministerrat (12/27 und 12/28 am 21. März 2018) ist auch eine Anpassung der Vorbelastungen erforderlich. Durch das Vorbelastungsgesetz soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden, Vorbelastungen hinsichtlich der Finanzjahre 2019 bis 2023 von bis zu **41,037 Mrd. EUR** einzugehen, davon entfallen 33,604 Mrd. EUR auf Annuitäten für Investitionen und sind daher langfristig zu bedienen und 7,433 Mrd. EUR auf in den Jahren 2019 bis 2023 unmittelbar zu leistende direkte Zuschüsse für Betrieb, Inspektion und Wartung der Schieneninfrastruktur.

Die Vorbelastungsermächtigungen werden jährlich auf Basis einer „rollierenden“ Gesetzgebung beschlossen, sodass in den Gesamtsummen jeweils auch die aus den Vorjahren noch offenen Verbindlichkeiten des Bundes enthalten sind.

Investitionen der ÖBB

Die **ÖBB-Infrastruktur AG** investiert in die Schienenverkehrsinfrastruktur auf Grundlage jährlich zu erstellender sechsjähriger Rahmenpläne gemäß § 42 Bundesbahngesetz (BBG). Gemäß dem am 21. März 2018 im Ministerrat beschlossenen Rahmenplan wird dabei von einem kontinuierlichen Anstieg der Investitionen von 2018 bis 2021 ausgegangen, wobei insbesondere 2020 ein Sprung von 469 Mio. EUR vorgesehen ist. 2021 erreichen die Investitionen mit rd. 2,6 Mrd. EUR ihren Höhepunkt und sinken in den Folgejahren geringfügig. Insgesamt sollen in den Jahren 2018 bis 2023 Investitionen (inklusive Brenner-Basistunnel) von rd. 13,9 Mrd. EUR in die Schieneninfrastruktur getätigt werden.



Investitionsvolumen und Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG

<i>in Mio. EUR</i>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investitionen ÖBB-Infrastruktur AG	1.645	1.656	1.731	1.719	1.884	1.967	2.436	2.557	2.536	2.502
Zuschüsse des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur AG gem § 42 BBG	1.800	1.850	2.028	2.122	2.227	2.344				
Zahlungen Annuitätzuschüsse gem. § 42 Abs. 2 BBG	614	678	700	786	826	898	986	1.078	1.167	1.256
Zahlungen Instandhaltung gem. § 42 Abs. 2 BBG	499	501	536	551	561	584	594	603	615	631
Zahlungen Betrieb gem. § 42 Abs. 1 BBG	688	671	791	786	840	862	3.439			

Quellen: Budgetberichte 2016, 2017 und 2018, ÖBB-Rahmenplan 2018 – 2023, Regierungsvorlage (67 d.B.)

Im Ausbauprogramm 2018 bis 2023 sind bedeutende Investitionen für Tunnelprojekte enthalten: Koralmbahn 2,0 Mrd. EUR, Brenner Basistunnel 2,5 Mrd. EUR und Semmering-Basistunnel 1,7 Mrd. EUR. Für den zweigleisigen Ausbau der Pottendorferlinie sind 389 Mio. EUR, den viergleisigen Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Wels 538 Mio. EUR sowie den nahverkehrsgerechten Ausbau des Marchegger Asts 455 Mio. EUR vorgesehen.

Gegenüber dem Rahmenplan 2016 – 2021 stellt dies eine Reduktion der Investitionen iHv 1,4 Mrd. EUR für die Jahre 2018 bis 2021 dar, gegenüber dem nie schlagend¹ gewordenen Rahmenplan 2017 – 2022 sogar um 2,0 Mrd. EUR für die Jahre 2018 bis 2022 (für Details zu den Einsparungen wird auf die Untergliederungsanalyse 41-Verkehr, Innovation und Technologie zum BVA-E 2018/2019 verwiesen).

Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG durch den Bund

Der Bund finanziert einen Großteil der getätigten Investitionen über 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 die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG).

Der Beitrag des Bundes zu Betrieb und Instandhaltung wird über jährliche direkte Zuschüsse geleistet. Für die Investitionen in die Infrastruktur sehen die Zuschussvereinbarungen hingegen vor, dass der Bund ab 2017 80 % (zuvor 75 % bzw. 70 %) der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen hat. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Kosten in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität.

¹ Der Rahmenplan 2017 – 2022 war nie Grundlage eines Zuschussvertrags zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMVIT.



Für die nächsten Jahre ist ein starker Anstieg der in den jeweiligen Jahren zu leistenden Annuitätenzuschüsse vorgesehen. Es sind darin die Investitionen bis zum Ende der aktuellen Rahmenplan-Periode (2023) berücksichtigt, wodurch es ab 2037² zu einem graduellen Rückgang der Zuschüsse käme und nach der letzten Tranche im Jahr 2072³ zu einem kompletten Wegfall.

Vorbelastungsgesetz

Für die im Rahmenplan 2018 – 2023 vorgesehenen zukünftigen Investitionen und daraus induzierte Annuitäten und zugesagte Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung entstehen dem Bund Verpflichtungen in Form von sogenannten 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 dem Bund bis zum Jahr 2072 aus Annuitätenzahlungen (**33,604 Mrd. EUR**) für die zwischen den Jahren 2007 bis 2023 getätigten **Investitionen** sowie in den Jahren 2019 bis 2023 aus Zuschüssen (**7,433 Mrd. EUR**) für **Betrieb und Instandhaltung** entstehen (insgesamt somit **41,037 Mrd. EUR**). Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick:

Entwicklung der Vorbelastungen

	<i>in Mio. EUR</i>	Vorbelastungen bis inkl. 2018*	neue Vorbelastungen					Summe
			2019	2020	2021	2022	2023	
Annuitätenzuschüsse (Planung und Bau) § 42 Abs 2 BBG		19.362	2.264	2.897	3.012	2.920	2.919	33.374
Mittel für Naturkatastrophen					230			230
Betrieb § 42 Abs 1 BBG					4.301			4.301
Inspektion, Wartung, Entstörung § 42 Abs 2 BBG			584	594	603	615	631	3.027
Mittel für Naturkatastrophen					105			105
			Summe Vorbelastungen					41.037

* Verbindlichkeiten lt. Vorbelastungsgesetz (67 d.B. XXVI. GP), bis inkl. 2017 auf Basis bereits eingegangener Verbindlichkeiten, für 2018 auf Basis geplanter Verbindlichkeiten.

Quellen: Regierungsvorlage (67 d.B.)

² Die letzte Tranche für die Investitionen 2007 wird im Jahr 2036 bezahlt, die letzte für 2008 im Jahr 2037 usw.

³ Die letzte Tranche für die BBT-Investitionen im Jahr 2022 wird 2072 bezahlt.



Die Investition für die Jahre 2007 bis 2018 verursachen ab 2019 noch Annuitätenzahlungen iHv insgesamt 19,3 Mrd. EUR. Aus Investitionen der Jahre 2019 bis 2023 werden zusätzliche Annuitäten iHv 14,0 Mrd. EUR zu leisten sein. Verteilt bis zum Jahr 2072 ergibt dies finanzielle Verpflichtungen des Bundes aus den Annuitätenzahlungen an die ÖBB iHv 33,4 Mrd. EUR. Einschließlich einer Vorsorge für Reinvestitionen für Naturkatastrophen iHv 230 Mio. EUR ergibt sich somit der Betrag von 33,6 Mrd. EUR.

Neben den Annuitätenzuschüssen ermächtigt der Gesetzesentwurf dazu, Vorbelastungen im Zusammenhang mit der Inspektion/Wartung, Entstörung und Instandsetzung der Schieneninfrastruktur iHv 3,0 Mrd. EUR sowie für den Betrieb und die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die NutzerInnen iHv 4,3 Mrd. EUR einzugehen. Die Vorbelastungen für diese jährlichen direkten Zuschüsse belaufen sich einschließlich einer Vorsorge für Naturkatastrophen iHv 105 Mio. EUR auf insgesamt 7,4 Mrd. EUR.