

12.20

**Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich):** Sehr geehrter Herr Präsident! Frau und Herr Minister! Herr Staatssekretär! Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren im Saal und vor den Bildschirmen! Zu Kollegen Matzenreiter (*Ruf bei der SPÖ: Matznetter!*): Bellende Hunde beißen nicht. – Das nur einmal zu diesem Thema. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Beim vorliegenden Beschluss geht es um die Begründung von Vorbelastungen durch den Minister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Die Vorbelastungen durch die Annuitätenzahlungen beziehen sich jeweils auf zukünftige Finanzjahre. Die verbliebenen Annuitätenzahlungen für Investitionen bis zum Jahr 2030 betreffen dadurch jetzt im neuen Rahmenplan erst die Jahre ab 2026, was normalerweise grundsätzlich schon ab dem Jahr 2024 sein sollte.

Die Investitionen der Jahre 2007 bis 2022 verursachen gemäß der aktuellen Planung noch Annuitätenzahlungen von insgesamt 21,4 Milliarden Euro ab dem Jahr 2026. Weitere 29,5 Milliarden Euro betreffen Investitionen von 2023 bis zum Ende der neuen Rahmenplanperiode im Jahr 2030.

Zusätzlich kommen für steigende Annuitätenzinsen aufgrund des höheren Zinsniveaus 3,1 Milliarden Euro dazu. Somit ergibt sich in der aktuellen Regierungsvorlage bei den Vorbelastungen für die Annuitätenzahlungen aus Investitionen ein Gesamtbetrag von 54,2 Milliarden Euro. Die Vorbelastungen für Betrieb und Instandhaltung betragen 8 Milliarden Euro, sodass insgesamt Vorbelastungen in der Höhe von 62,2 Milliarden Euro zu Beschluss stehen.

Die möglichen Vorbelastungen sind damit gegenüber den früheren um 3 Milliarden Euro weniger, sprich um 4,6 Prozent niedriger. Diese Veränderung entsteht aber durch gegenläufige Effekte:

Für die Investitionen von 2007 bis 2022 sind Annuitätenzahlungen in den Finanzjahren, wie vorhin gesagt, 2024 und 2025, nicht mehr enthalten. Das reduziert die Vorbelastungen um 2,3 Milliarden Euro.

In den Jahren 2023 und 2024 waren aber auch die tatsächlichen Investitionen geringer als ursprünglich geplant. Das führt zu einem zusätzlichen Rückgang der Vorbelastungen für Investitionen in diesen beiden Jahren.

Für Investitionen von 2025 bis 2030 ist in diesem neuen Rahmenplan ein geringeres Investitionsvolumen vorgesehen. Der ÖBB-Rahmenplan sieht für den sechsjährigen Zeitraum Investitionen von insgesamt 19,7 Milliarden Euro vor. In den überlappenden Jahren 2025 bis 2029 sind die Investitionen um 1,6 Milliarden Euro niedriger als im alten Rahmenplan 2024 bis 2029.

Zur Finanzierung der Investitionen leistet der Bund Zuschüsse an die ÖBB-Infrastruktur AG, die bei normalen Projekten auf 30 Jahre und beim Brennerbasistunnel auf 50 Jahre umgelegt werden. Daher führen uns die Investitionen bis zum Jahr 2030 zu Vorbelastungen im Bundeshaushalt bis zum Jahr 2079. Außerdem leistet der Bund Zuschüsse für den Betrieb und die Instandhaltung, welche im neuen Rahmenplan den Zeitraum bis 2030 umfassen.

Die jährlichen geplanten Investitionen liegen zwischen 3,2 Milliarden Euro im Jahr 2025, gestaffelt, bis zu 3,4 Milliarden Euro im Jahr 2030. Im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan wurden die geplanten Investitionen in allen Jahren reduziert.

Mit der Reduktion der Investitionen im Rahmenplan wird ein Beitrag zur gesamtstaatlichen Budgetkonsolidierung geleistet, weil die ÖBB-Infrastruktur AG für die Berechnung des Maastrichtdefizits im Bundessektor enthalten ist. In der Darstellung des Budgetberichts 2025 und 2026 wird er bei

der Aufteilung des Gesamtkonsolidierungsvolumens teilweise fälschlicherweise den „Einsparungen in der Verwaltung“ der UG 41: Mobilität zugeordnet.

Im Gesamtzeitraum 2025 bis 2029 leistet die Anpassung der ÖBB-Rahmenplaninvestitionen laut Budgetbericht 2025 und 2026 einen Konsolidierungsbeitrag in der Höhe von 2,3 Milliarden Euro. Das ist mehr als die Reduktion der Investitionen von 1,6 Milliarden Euro im Vergleich zum vorangegangenen Rahmenplan 2024 bis 2029, weil von einem höheren Ausgangswert ohne Maßnahmen ausgegangen wird.

Der Beitrag des Bundes zu Betrieb und Instandsetzung wird über jährliche direkte Zuschüsse geleistet. Zum Abzug kommen dabei von der EU gewährte TEN-Zuschüsse und – siehe da! – Querfinanzierungsmittel aus Mautzuschlägen für Lkw.

Die Einführung des Annuitätsystems bedeutet, dass Zahlungen für die damals anstehenden Großprojekte – Koralmtunnel, Brennerbasistunnel, Semmeringbasistunnel – nicht sofort im Bundeshaushalt schlagend wurden, sondern über 30 beziehungsweise 50 Jahre verteilt wurden. Dadurch verringerten sich die Auszahlungen und die Finanzschulden des Bundes. Auf die Berechnung der Maastrichtindikatoren hat dies jedoch keine Auswirkungen, denn die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG werden zum Sektor Staat gezählt und sind daher ein Teil der gesamtstaatlichen Schuldenquote. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich diese auf 32,1 Milliarden Euro.

Da die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten für Investitionen derzeit die Tilgung erheblich übersteigt, kommt es bis zum Jahr 2030 zu einem deutlichen Anstieg bei den Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG auf 45,8 Milliarden Euro. Auch im Vergleich zur vorangegangenen Mittelfristplanung 2024 bis 2029 sind die erwarteten Schulden mittelfristig höher.

Herr Minister, Sie haben in Ihren Ausführungen fälschlicherweise von einem umfassenden Ausbau der ÖBB-Infrastruktur berichtet. Auch Ihr Experte im Finanzausschuss hat von der massiven Verbesserung in der Ostregion gesprochen, und ich habe auch schon den Experten im Finanzausschuss gefragt, ob bei Ihnen die Ostregion mit der Donauüberquerung aufhört.

Zusammengefasst in Kurzversion: Das ist eine Mogelpackung, die massive Belastungen auf dem Rücken der österreichischen Bevölkerung enthält, insbesondere der Bevölkerung in der Ostregion, die nicht nur finanziell, wie alle in Österreich, sondern auch noch zum Beispiel durch den Nichtausbau der Laaer Ostbahn und die zeitliche Verschiebung des Umbaus der Nordbahn um fünf Jahre betroffen ist. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Bemerkenswert ist, dass ÖVP-Bundesrat Thoma ebenfalls wie Sie – Sie haben ja auch gesagt, es ist alles super – mit tobendem Klopfen im Finanzausschuss darauf reagiert, dass die speziell betroffenen 698 236 Einwohner massive Verschlechterungen in Kauf nehmen müssen. (*Bundesrätin Steiner-Wieser [FPÖ/Sbg.]: Uh! – Zwischenruf des Bundesrates Thoma [ÖVP/Vbg.].*)

Und zu Kollegin Kolar: Wir sprechen die Sprache der Bürger. Wir vertreten die Anliegen der Bürger mit Hirn und Hausverstand. Das unterscheidet uns. (*Heiterkeit und Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Wir Freiheitliche vertreten hier, wie bei allen anderen Gesetzen, die Interessen aller Bürger in allen Bundesländern. Wir Freiheitliche können dieser Mogelpackung natürlich unsere Zustimmung nicht geben. (*Beifall bei der FPÖ.*)

12.29

**Vizepräsident Markus Stotter, BA:** Soeben eingelangt ist ein Schreiben des Ministerratsdienstes des Bundeskanzleramtes betreffend den Aufenthalt von

Frau Bundesministerin für europäische und internationale Angelegenheiten

Mag. Beate Meinl-Reisinger von 26. bis 27. Juni 2025 in Zypern.

Als Nächste ist Frau Kollegin Barbara Prügl zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihr.