

# Bericht

## des Finanzausschusses

**über den Beschluss des Nationalrates vom 8. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur genehmigt wird**

Im Zuge seiner Beratungen über das Budgetbegleitgesetz 2027-2028 hat der Budgetausschuss des Nationalrates am 26. Juni 2026 auf Antrag der Abgeordneten Mag. Andreas Hanger, Dr. Christoph Matznetter und Dipl.-Ing. Karin Doppelbauer beschlossen, dem Nationalrat gemäß § 27 Abs. 1 Geschäftsordnungsgesetz den dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrunde liegenden Antrag betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur genehmigt wird, vorgelegt, der beschlossen wurde und – auszugsweise – wie folgt begründet war:

### **„Inhaltlicher Zusammenhang:**

Gemäß langjähriger bestehender Praxis, inhaltlicher Logik und haushaltsrechtlicher/budgetärer Relevanz wird das jeweilige Vorbelastungsgesetz zu den ÖBB-Rahmenplänen bzw. Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz, dessen Zweck es ist, den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Begründung von Vorbelastungen für die Finanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes in den Finanzjahren der Rahmenplanperiode haushaltsrechtlich zu ermächtigen, zeitlich parallel zum den jeweiligen Budgetbegleitgesetzen bzw. zum jeweiligen Bundesfinanzgesetz sowie Bundesfinanzrahmengesetz im Nationalrat behandelt und beschlossen.

### **I. Allgemeiner Teil**

Das Regierungsprogramm für die XXVIII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Mobilität und Verkehr ein Bekenntnis zum bestehenden Schienen-Infrastruktur-Finanzierungsmodell mittels Rahmenplan, Zuschussvertrag und Budgetvorbelastungen sowie die Sicherung der kontinuierlichen Finanzierung des ÖBB-Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur und die Sicherung der Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur vor. Außerdem enthält das Regierungsprogramm die Zielsetzungen, dass Österreich eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden soll, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren und dass das Zielnetz 2040 hinsichtlich der optimalen Wirksamkeit für die Bürgerinnen und Bürger, der Effektivität der eingesetzten Mittel sowie der Krisen- und Klimaresilienz evaluiert, weiterentwickelt und beschlossen werden soll. Weitere Zielsetzungen des Regierungsprogramms betreffen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Qualitätsverbesserungen, eine Planung der Infrastruktur, die senioren- und familiengerecht ist und Menschen mit besonderen Bedürfnissen besonders berücksichtigt sowie die Beschleunigung des österreichweiten ETCS-Ausbaus, um die Kapazitäten rasch zu steigern. 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 2025 – 2030 sollen die kontinuierliche Finanzierung des ÖBB Rahmenplans für den Ausbau und Erhalt der ÖBB-Infrastruktur sowie die Mittel zur Krisenresilienz des laufenden Betriebs und der kritischen Bahninfrastruktur gesichert werden. 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 2026 gemäß BGBl. I Nr. 24/2025 für die Untergliederung 41 „Mobilität“ vorgesehene BFRG-Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 6.572,527 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 657,253 Mio. Euro jährlich.

Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2027 bis 2032 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 2030 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. 27/2025, 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 BGBl. I Nr. 108/2016, BGBl. I Nr. 21/2018, BGBl. I Nr. 128/2020, BGBl. I Nr. 229/2021, BGBl. I Nr. 190/2022, BGBl. I Nr. 150/2023 sowie BGBl. I Nr. 27/2025) 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 2032 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2081 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2027 bis 2032, der vom Ministerrat am 17. Juni 2026 zur Kenntnis genommen und durch den zuständigen Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Beilage III-Bericht an den Nationalrat übermittelt wurde.“

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur soll daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen mittels des gegenständlichen Beschlusses des Nationalrates ermächtigt werden, für Verträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 72,573 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2027 bis 2032 zu begründen.

Der Finanzausschuss hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 14. Juli 2026 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Martin **Peterl**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin MMag. Elisabeth **Kittl**, BA mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Christoph **Thoma** und Michael **Bernard**.

Bei der Abstimmung wurde mehrstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, dagegen: F).

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Martin **Peterl** gewählt.

Der Finanzausschuss stellt nach Beratung der Vorlage mehrstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2026 07 14

**Martin Peterl**

Berichterstatter

**Wolfgang Markytan, MA**

Vorsitzender