

# Bericht

## des Budgetausschusses

### **über die Regierungsvorlage (846 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird**

Das Regierungsprogramm für die XXV. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Infrastruktur und Verkehr u.a. vor, dass die bereits in den letzten Regierungsperioden begonnene Schieneninfrastrukturoffensive auf Grundlage des Zielnetzes fortgeführt wird. 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.

Laut Regierungsprogramm benötigt eine leistungsfähige Volkswirtschaft wie Österreich eine funktionierende und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur und es ist vorgesehen, dass der ÖBB-Rahmenplan im Hinblick auf den Mobilitätsbedarf von Wirtschaft und Bevölkerung weiterentwickelt wird. Ein hochqualitativer Öffentlicher Verkehr ist ein wirtschaftspolitischer Standortfaktor, eine wesentliche Voraussetzung für Mobilität und dient der sozialen Gerechtigkeit. 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 2015 gemäß BGBl. I Nr. 37/2014 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehene Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 3.349.359 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 334,936 Mio. Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2016 bis 2021 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 2021 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. 41/2014, 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 und BGBl. I Nr. 41/2014) 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 2021 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2070 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2016 bis 2021. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 33,580 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2016 bis 2021 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.299 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.602 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.075 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.976 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.088 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.649 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.707 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2016 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.667 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2015 werden ab 2016 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.646 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2016 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.176 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2017 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.864 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2018 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.868 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2019 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.048 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2020 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.319 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2021 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.366 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, somit ein Betrag in Höhe von 33,580 Milliarden Euro.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012 und BGBl. I Nr. 41/2014) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2016 bis 2021 in Höhe von 8,671 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 105 Mio. Euro. zu begründen. Diese Vorsorge erscheint auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013) sachlich geboten.

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2016 bis 2021 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, 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 2016 bis 2021 im Vergleich zum Rahmenplan 2014 bis 2019 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten für einzelne Projekte aufgrund aktualisierter Kosten- und Bauzeitpläne bzw. aufgrund erforderlicher Projektanpassungen, sowie die Schwerpunktsetzung zugunsten von Sicherheitsinvestitionen, Bauprojekten für den Integrierten Taktfahrplan (ITF) und Maßnahmen im Hinblick auf Barrierefreiheit, wobei im Vergleich zum Rahmenplan 2014 bis 2019 in der Rahmenplanperiode 2016 bis 2021 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln entsteht und im Jahr 2016 Einsparungen bei den Investitionen vorgenommen wurden.

Auf Grundlage des optimierten Bauzeitplans und der Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung) für den BBT liegen dem Rahmenplan 2016 bis 2021 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 8,73 Mrd. Euro. (Preisbasis 2015) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10,1 Mrd. Euro zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Der Bundesminister für Verkehr, 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 42,251 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2016 bis 2021 zu begründen.

Der Budgetausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 16. November 2015 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Ing. Markus **Vogl** die Abgeordneten Georg **Willi**, Kai Jan **Krainer** und Ing. Robert **Lugar** sowie der Bundesminister für Finanzen Dr. Johann Georg **Schelling** und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Alois **Stöger**, diplômé.

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

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Budgetausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (846 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2015 11 16

**Ing. Markus Vogl**

Berichterstatter

**Gabriele Tamandl**

Obfrau