

# Bericht

## des Budgetausschusses

### **über die Regierungsvorlage (67 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird**

Das Regierungsprogramm für die XXVI. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur die Weiterentwicklung des Zielnetzes 2025+ und Schaffung eines österreichweiten integrierten Taktfahrplans mit den dafür notwendigen Kapazitäten sowie eine effiziente und budgetschonende Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten vor. 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.

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 2018 gemäß BGBl. I Nr. 34/2016 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehene Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 3.913,415 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 391,3415 Mio. Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2019 bis 2023 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 2023 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. 108/2016, 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 sowie BGBl. I Nr. 108/2016) 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 2023 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2072 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die

Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2018 bis 2023. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 33,604 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2019 bis 2023 zu begründen.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBl. I Nr. 105/2012 BGBl. I Nr. 41/2014, BGBl. I Nr. 142/2015 sowie BGBl. I Nr. 108/2016) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2019 bis 2023 in Höhe von 7,433 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 2018 bis 2023 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 2018 bis 2023 im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten für einzelne Projekte aufgrund aktualisierter Kosten- und Bauzeitpläne bzw. aufgrund erforderlicher Projektanpassungen, wobei im Vergleich zum Rahmenplan 2017 bis 2022 in der Rahmenplanperiode 2018 bis 2023 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln entsteht, sondern im Zeitraum 2018 bis 2023 Einsparungen in Höhe von rund 2 Mrd. € bei den Investitionen vorgenommen wurden.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2018 bis 2023 auf Grundlage des Bauzeitplans 2017 und der aktualisierten Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 8,3 Mrd. Euro. (Preisbasis 2017) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 9,3 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 41,037 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2019 bis 2023 zu begründen.

Der Budgetausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 5. April 2018 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Andreas **Ottenschläger** die Abgeordneten Alois **Stöger**, diplômé, Mag. Bruno **Rossmann**, Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer**, Erwin **Angerer** sowie der Bundesminister für Finanzen Hartwig **Löger**.

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

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Budgetausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (67 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2018 04 05

**Andreas Ottenschläger**

Berichterstatter

**Dr. Angelika Winzig**

Obfrau

