

2293 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Bericht des Budgetausschusses

über die Regierungsvorlage (2270 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt wird

Das Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur den Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und die Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, die Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität, das Vorantreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes, den forcierten Ausbau des ETCS-Systems sowie die Evaluierung, Überarbeitung und gegebenenfalls Aufstockung des ÖBB-Rahmenplans, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten, vor. Gemäß § 42 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes, BGBI. Nr. 825/1992, idF BGBI. 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 2020 – 2024 ist die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem. Im Regierungsprogramm 2020 – 2024 ist darüber hinaus festgehalten, dass der Bahnverkehr vor großen Herausforderungen wie insbesondere der Kapazitätssteigerung steht und dass mittels mehrjährig fixierter Prioritäten zeitgerecht in die nötige Infrastruktur investiert wird, um die Herausforderungen zu bewältigen.

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), BGBI. 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 2023 gemäß BGBI. I Nr. 184/2022 für die Untergliederung 41 „Mobilität“ vorgesehene BFRG-Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 5.391,256 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 539,126 Mio. Euro jährlich.

Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2024 bis 2029 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 2029 als Verbindlichkeit bzw. als Obligo zu verrechnen sind, einer Ermächtigung gemäß § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bedürfen. Demzufolge tritt § 1 des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 190/2022, 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 Schienenninfrastruktur sind (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBI. I Nr. 105/2012, BGBI. I Nr. 41/2014, BGBI. I Nr. 142/2015 BGBI. I Nr. 108/2016, BGBI. I Nr. 21/2018, BGBI. I Nr. 128/2020, BGBI. I Nr. 229/2021 sowie BGBI. I Nr. 190/2022) 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 haushaltrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die durch Investitionen bis 2029 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2078 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2024 bis 2029.

Dem vorliegenden Gesetzesentwurf liegen folgende Annahmen zu den Zinssätzen zugrunde: ausgehend von den Planzinssätzen zum Stand vom 31.07.2023 wird zur Berücksichtigung des Zinsänderungsrisikos in der aktuell sehr volatilen Zinsentwicklungssituation ein möglicher Anstieg der Zinsen um 115 bis 122 Basispunkte als zusätzliche Vorsorge berücksichtigt. Auf dieser Grundlage soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 56,970 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2024 bis 2029 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 804 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.019 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.353 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.317 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.420 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.142 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.201 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.189 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.210 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.353 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.422 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.683 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.875 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2020 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.155 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2021 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.103 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2022 sind ab 2024 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.453 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2023 sind ab 2024 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.622 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2024 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.150 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2025 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.154 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2026 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.945 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2027 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.187 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2028 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.489 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2029 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.489 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, sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen in Höhe von 4.004 Mio. Euro somit ein Betrag in Höhe von 56,970 Milliarden Euro.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits in den Bundesgesetzen BGBI. I Nr. 105/2012 BGBI. I Nr. 41/2014, BGBI. I Nr. 142/2015 BGBI. I Nr. 108/2016, BGBI. I Nr. 21/2018, BGBI. I Nr. 128/2020, BGBI. I Nr. 229/2021 sowie BGBI. I Nr. 190/2022) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2024 bis 2029 in Höhe von 8,206 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes in Höhe von rund 255 Mio. Euro sowie einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 105 Mio. Euro zu begründen. Die Vorsorge für Steigerungen des Zinsaufwandes erscheint aufgrund der volatilen Zinssituation sachlich geboten, das gleiche gilt für die Vorsorge für Naturkatastrophen auf Grund von Erfahrungen aus den Vorjahren (insbesondere 2013).

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2024 bis 2029 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 2024 bis 2029 im Vergleich zum Rahmenplan 2023 bis 2028 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten auf den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung. Die Umsetzung der im Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode vorgesehenen Maßnahmen, die bereits mit den drei bisherigen Rahmenplänen begonnen wurden, wird mit dem Rahmenplan 2024 bis 2029 fortgesetzt. Die Bahn leistet einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs und kann heute und vor allem in Zukunft mehr Menschen und Güter zur Einhaltung der Klimaziele transportieren. Dazu zählen insbesondere der Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur und Stärkung der Schiene als Rückgrat für den öffentlichen Verkehr, Modernisierung der Bahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben zur Verbesserung der Umsteigequalität sowie das Vorantreiben der Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes.

Weiters wurde die Finanzierung von Baumaßnahmen von einigen weiteren Projekten zur Vervollständigung des Zielnetz 2025+ im Rahmenplan berücksichtigt, bei denen die Planung bereits entsprechend fortgeschritten ist. Die wesentlichen Neuaufnahmen in den Rahmenplan sind die Neubaustrecke Neumarkt-Köstendorf – Salzburg, der Ausbau der Strecke Werndorf – Spielfeld, der 2-gleisige Ausbau der Strecken Nettingdorf – Rohr-Bad Hall, Herzogenburg – St. Pölten sowie die Attraktivierung der Ossiacherseebahn. Die Investitionen der GKB Infrastruktur wurden ebenfalls auf Grundlage des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes in den Rahmenplan überführt. Weiters sind Investitionen für die Einspeisung von nachhaltig produziertem Strom in das Oberleitungsnetz und der Reduktion des Energiebedarfs durch Umstellung auf LED enthalten.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2024 bis 2029 auf Grundlage der aktualisierten Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung und Risikovorsorgen) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 9,4 Mrd. Euro (Preisbasis 2023) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10,54 Mrd. Euro zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 65,176 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2024 bis 2029 zu begründen.

Der Budgetausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 10. November 2023 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneten Mag. Markus **Koza** die Abgeordneten Dr. Elisabeth **Götze**, Alois **Stöger**, diplômé und Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA.

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

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Budgetausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (2270 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2023 11 10

Mag. Markus Koza

Berichterstattung

Gabriel Obernosterer

Obmann

