

## Vorblatt

### **Problem:**

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des Rahmenplans 2014 bis 2019 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2068 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 32,668 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2015 bis 2019 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits im Bundesgesetz BGBl. I Nr. 105/2012) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2015 bis 2019 in Höhe von 6,777 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 39,445 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Zuschüsse (Annuitäten) für Investitionen, die bis inklusive 2019 realisiert werden sowie auf Zuschüsse für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung, die bis inklusive 2019 anfallen. Für Zuschüsse (Annuitäten) zu Investitionen sowie Zuschüsse für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung ab 2020 bedarf es einer neuerlichen gesetzlichen Ermächtigung.

### **Ziel:**

Schaffung einer haushaltsrechtlichen Grundlage, um die mit den Verträgen gemäß § 42 Abs. 1 und 2 Bundesbahngesetz verbundenen finanziellen Verpflichtungen umsetzen zu können.

### **Inhalt/Problemlösung:**

Gesetzliche Ermächtigung zur Begründung weiterer Vorbelastungen.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Auswirkungen des Regelvorhabens:**

Keine.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Das gegenständliche Gesetz ermächtigt zum Eingehen von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 39,445 Milliarden Euro gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes.

Finanzielle Verpflichtungen werden erst mit der Umsetzung der gesondert abzuschließenden Zuschussverträge begründet.

### **Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

#### **– Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Durch die Verträge wird die nötige mittel- und langfristige Planungssicherheit für die ÖBB-Infrastruktur AG geschaffen, wodurch negative Beschäftigungs- und Standorteffekte hintangehalten werden.

#### **– Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:**

Keine.

#### **– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Bau, Instandhaltung, Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur an die Nutzer wirken sich positiv auf die österreichische Klimabilanz aus.

#### **– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Keine.

#### **– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine.

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

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 2014 gemäß BGBl. I Nr. 7/2014 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehene Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 3.230.498 Millionen Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 323.050 Millionen Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2015 bis 2019 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 2019 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. 105/2012, 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 im Bundesgesetz BGBl. I Nr. 105/2012 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 2019 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2068 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2014 bis 2019. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 32,668 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2015 bis 2019 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.361 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.675 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.165 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.058 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.172 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.713 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2015 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.733 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 werden ab 2015 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.137 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2015 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.752 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2016 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.442 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2017 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.826 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2018 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.557 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2019 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.847 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 sachlich geboten erscheint, somit ein Betrag in Höhe von 32,668 Milliarden Euro.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits im Bundesgesetz BGBl. I Nr. 105/2012) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2015 bis 2019 in Höhe von 6,777 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 dem Vorjahr sachlich geboten.

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2014 bis 2019 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 2014 bis 2019 im Vergleich zum Rahmenplan 2013 bis 2018 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 2013 bis 2018 kein Mehrbedarf an Investitionsmitteln entsteht, sondern in den Jahren 2014 und 2015 Einsparungen bei den Investitionen vorgenommen wurden.

Auf Grundlage des optimierten Bauzeitplans und der Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung) für den BBT liegen dem Rahmenplan 2014 bis 2019 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 8,45 Mrd. € (Preisbasis 2013) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10 Mrd. € zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Die Bundesministerin 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 39,445 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2015 bis 2019 zu begründen.

## II. Besonderer Teil

### Zu § 1:

Gemäß § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes idF BGBl. I Nr. 95/2009 gewährt der Bund für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung sowie zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse auf Basis der nach Abs. 3 abzuschließenden Verträge. Mit dem Betrag von bis zu 39,445 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2019 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2068, auf Basis des Rahmenplans 2014 bis 2019 Vorbelastungen in Höhe von bis zu 32,668 Milliarden Euro sowie für die in den Zuschussverträgen

gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes zugesagten Zuschüsse, die nicht durch den Rahmenplan induzierte Annuitäten betreffen, Vorbelastungen für den Zeitraum 2015 bis 2019 in Höhe von bis zu 6,777 Milliarden Euro zu begründen. Damit wäre die erforderliche Vorsorge zur Finanzierung von Betrieb, Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur getroffen.

Die oben genannten Vorbelastungen werden bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetz im Jahr 2014 unter der Voraussetzung, dass im Jahr 2014 die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2014-2019 erfolgt, in der UG 41, Detailbudget 41.02.02 (Schiene) begründet und im Haushaltsverrechnungssystem erfasst.

**Zu § 3:**

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Annuitäten aus Investitionen sowie der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes bis 2019 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.