Erläuterungen

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 seniorenund 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 2025 gemäß BGBl. I Nr. 149/2023 für die Untergliederung 41 „Mobilität“ vorgesehene BFRG-Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 6.227,230 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 622,723 Mio. Euro jährlich.

Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2026 bis 2030 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. 150/2023, 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 sowie BGBl. I Nr. 150/2023) 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 2030 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2079 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2025 bis 2030.

Dem vorliegenden Gesetzentwurf liegen folgende Annahmen zu den Zinssätzen zugrunde: ausgehend von den Planzinssätzen zum Stand vom Sommer 2024 wird zur Berücksichtigung des Zinsänderungsrisikos in der aktuell volatilen Zinsentwicklungssituation ein möglicher Anstieg der Zinsen um 100 Basispunkte als

zusätzliche Vorsorge berücksichtigt. Auf dieser Grundlage soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 54,243 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2026 bis 2030 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 680 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 874 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.173 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.153 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.253 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.015 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.075 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.070 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.095 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.237 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.299 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.546 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.731 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2020 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.997 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2021 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.947 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2022 sind ab 2026 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.279 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2023 sind ab 2026 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.140 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2024 sind ab 2026 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.228 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2025 sind ab 2026 Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.537 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2026 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.498 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2027 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.887 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2028 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.941 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2029 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.036 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2030 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 4.270 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 und 2024) sachlich geboten erscheint, sowie einer Vorsorge für steigende Annuitätenzinsen in Höhe von rd. 3.051 Mio. Euro somit ein Betrag in Höhe von 54,243 Milliarden Euro.

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 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 sowie BGBl. I Nr. 150/2023) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2026 bis 2030 in Höhe von 7,961 Milliarden Euro einschließlich einer Vorsorge für zusätzliche Zuschüsse bei Steigerungen des Zinsaufwandes in Höhe von rund 300 Mio. Euro sowie einer Vorsorge für Instandhaltungsaufwendungen für Naturkatastrophen in Höhe von 200 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 und 2024).

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2025 bis 2030 gemäß § 42 Bundesbahngesetz. Der tatsächliche Abschluss dieser Verträge setzt jedoch neben der erforderlichen Einvernehmensherstellung zwischen dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur 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 2025 bis 2030 im Vergleich zum Rahmenplan 2024 bis 2029 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten auf den aktuellen Stand der Projekt- und Preisentwicklung.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2025 bis 2030 auf Grundlage der aktualisierten Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung und Risikovorsorgen) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 9,73 Mrd. Euro (Preisbasis 2024) inklusive Risikovorsorgen zugrunde. Dies entspricht rd. 10,52 Mrd. Euro zu laufenden Preisen (inkl. Vorausvalorisierung).

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität,und Infrastruktur 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 62,204 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2026 bis 2030 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 62,204 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2030 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2079 auf Basis des Rahmenplans 2025 bis 2030 Vorbelastungen in Höhe von bis zu 54,243 Milliarden Euro sowie für die in den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes zugesagten Zuschüsse, die nicht durch den Rahmenplan induzierte Annuitäten betreffen, Vorbelastungen für den Zeitraum 2026 bis 2030 in Höhe von bis zu 7,961 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 Bundesgesetzes im Jahr 2025 unter der Voraussetzung, dass die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2025-2030 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, Nutzungsentgelt) des Bundesbahngesetzes bis 2030 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.