

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

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 Nahverkehrsprojekte in Ballungsräumen rasch zu starten, 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.

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 die 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), 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 2020 gemäß BGBl. I Nr. 46/2020 für die Untergliederung 41 „Mobilität“ vorgesehene Auszahlungsobergrenze in der Höhe von 4.077,636 Mio. Euro liegt die Betragsgrenze nach § 60 Abs. 4 Ziffer 1 BHG bei rd. 407,764 Mio. Euro jährlich. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2021 bis 2026 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 2026 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. 21/2018, 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 sowie BGBl. I Nr. 21/2018) 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 2026 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2075 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2021 bis 2026. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 39,883 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2021 bis 2026 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 990 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.238 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.624 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.564 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.670 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.332 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.391 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2014 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.368 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2015 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.383 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2016 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.527 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2017 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.608 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2018 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.889 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2019 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.089 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2020 sind ab 2021 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.419 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2021 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.652 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2022 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.736 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2023 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.985 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2024 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.952 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2025 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.015 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2026 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.221 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 39,883 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 sowie BGBl. I Nr. 21/2018) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2021 bis 2026 in Höhe von 8,811 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 2021 bis 2026 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 2021 bis 2026 im Vergleich zum Rahmenplan 2018 bis 2023 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten und die Aufnahme zusätzlicher Projekte im Sinne einer Intensivierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur (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, Vortreiben der Elektrifizierung des Schienennetzes, forcierter Ausbau des ETCS-Systems sowie die Überarbeitung des ÖBB-Rahmenplans, um die Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ zu beschleunigen und dringliche Nahverkehrs-Projekte in Ballungsräumen rasch zu starten), wie dies im Regierungsprogramm für die XXVII. Gesetzgebungsperiode vorgesehen ist.

Für den Brenner Basistunnel (BBT) liegen dem Rahmenplan 2021 bis 2026 auf Grundlage der derzeit geltenden Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung und Risikoversorgen) Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 8,3 Mrd. Euro (Preisbasis 2017) inklusive Risikoversorgen zugrunde, die auf die Preisbasis 2020 angepasst wurden, sodass sich rd. 8,5 Mrd. Euro ergeben. Dies entspricht rd. 9,3 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 48,694 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2021 bis 2026 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 48,694 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2026 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2075, auf Basis des Rahmenplans 2021 bis 2026 Vorbelastungen in Höhe von bis zu 39,883 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 2021 bis 2026 in Höhe von bis zu 8,811 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 2020 unter der Voraussetzung, dass die Unterzeichnung der Zuschussverträge gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Bundesbahngesetz für die Rahmenplanperiode 2021-2026 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 2026 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.