

Vorblatt

Problem:

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung jener Vorbelastungen schaffen, die auf Basis des Rahmenplans 2012 bis 2017 sowie der vorliegende Entwurf des Rahmenplans 2013-2018 durch Investitionen induzierte Annuitäten über den Zeitraum bis 2067 entstehen und unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 30,152 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2013 bis 2018 zu begründen. Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits im Bundesgesetz BGBl. I Nr. 45/2012) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2013 bis 2018 in Höhe von 7,597 Milliarden Euro zu begründen. Daraus ergibt sich eine Summe von 37,749 Milliarden Euro. Diese Ermächtigung bezieht sich ausschließlich auf Investitionen, die bis inklusive 2018 realisiert werden. Für Investitionen ab 2019 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 37,749 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 XXIV. Gesetzgebungsperiode sieht im Bereich Infrastruktur und Verkehr u.a. vor, dass die bereits in der letzten Regierungsperiode begonnene Schieneninfrastrukturoffensive 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 ist ein hochqualitativer Öffentlicher Verkehr 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 § 45 Abs. 4 des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG), BGBl. Nr. 213/1986 idF BGBl. I Nr. 139/2009, nur aufgrund einer bundesgesetzlichen Ermächtigung begründet werden, wenn deren zugehörige Ausgaben, die jeweils jährlich eine Untergliederung belasten, einen Anteil von 10 vH der bei dieser Untergliederung im zuletzt kundgemachten Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Summe der Sachausgaben übersteigen würden.

Im Hinblick auf die für 2012 gemäß BGBl. I Nr. 110/2011 in der Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ veranschlagten Sachausgaben in der Höhe von 2 909,012 Millionen Euro liegt die Betragsgrenze nach § 45 Abs. 4 BHG bei rd. 290,901 Millionen Euro. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen für die Finanzjahre 2013 bis 2018 betreffend § 42 Abs. 1 und 2 des Bundesbahngesetzes ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Der vorliegende Gesetzentwurf geht davon aus, dass Vorbelastungen, welche gemäß § 78 Abs. 5 BHG innerhalb des Vertragszeitraums bis 2018 als Schuld zu verrechnen sind, einer Ermächtigung gemäß § 45 Abs. 4 BHG bedürfen. Grundlage für die Investitionen bilden der Rahmenplan 2012 bis 2017 sowie der vorliegende Entwurf des Rahmenplans 2013-2018. Demzufolge tritt § 1 Absatz 1 Ziffer 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 45/2012, 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. 45/2012 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 2018 und den damit induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2067 entstehen (die hieraus entstehenden Vorbelastungen sind gemäß § 78 Abs. 5 BHG zu verrechnen). Die Investitionen basieren auf dem Rahmenplan 2012 bis 2017 sowie dem vorliegenden Entwurf des Rahmenplans 2013-2018. Unter Zugrundelegung der aktuellen Zinsprognose soll der vorliegende Gesetzentwurf dazu ermächtigen, Vorbelastungen in Bezug auf die Annuitäten in Höhe von 30,152 Milliarden Euro in den Finanzjahren 2013 bis 2018 zu begründen. Dieser Gesamtbetrag ergibt sich wie folgt:

Aus Investitionen des Jahres 2007 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.485 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2008 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 1.820 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2009 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.345 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2010 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.223 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2011 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.316 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2012 sind ab 2013 noch Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.389 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten.

Aus Investitionen des Jahres 2013 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.194 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2014 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.234 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2015 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 2.680 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2016 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.352 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2017 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.635 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Aus Investitionen des Jahres 2018 werden Annuitätenzahlungen in Höhe von rd. 3.480 Mio. Euro an die ÖBB-Infrastruktur AG zu leisten sein.

Gleichzeitig soll der vorliegende Gesetzentwurf (wie bereits im Bundesgesetz BGBl. I Nr. 45/2012) dazu ermächtigen, im Zusammenhang mit den Zuschussverträgen gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes Vorbelastungen für den Zeitraum 2013 bis 2018 in Höhe von 7,597 Milliarden Euro zu begründen.

Somit schafft die vorliegende Ermächtigung zur Begründung entsprechender Vorbelastungen die haushaltsrechtliche Grundlage zum Abschluss der Zuschussverträge 2013 bis 2018 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 Entwurfes des Rahmenplanes 2013 - 2018 im Vergleich zum bestehenden Rahmenplan 2012 - 2017 betreffen die Anpassung der Investitionsquoten für einzelne Projekte aufgrund aktualisierter Kosten- und Bauzeitpläne bzw. aufgrund erforderlicher Projektanpassungen, sowie die Aufnahme folgender neuer Projekte aus dem Zielnetz 2025+:

- Elektrifizierungen der Strecken Herzogenburg – Krems und Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg, € 49,5 Mio.
- Geschwindigkeitsanhebung Wels – Passau, € 6,9 Mio.
- Sicherheitsinvestitionen sowie Planungsprojekte, € 33 Mio.

Auf Grundlage des optimierten Bauzeitplans und der Kostenkalkulation (inkl. Risikobewertung) für den BBT liegen dem vorliegenden Entwurf des Rahmenplans 2013-2018 Errichtungskosten für den BBT in Höhe von rd. 8,2 Mrd. € (Preisbasis 2012) 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 der Bundesministerin für Finanzen ermächtigt, für Verträge mit der ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 37,749 Milliarden Euro hinsichtlich des Zeitraums 2013 bis 2018 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 37,749 Milliarden Euro wäre die Voraussetzung geschaffen, für die aus Investitionen bis 2018 induzierten Annuitäten über den Zeitraum bis 2067, auf Basis des Rahmenplans 2012 bis 2017 sowie des vorliegenden Entwurfs des Rahmenplans 2013-2018, Vorbelastungen in Höhe von bis zu 30,152 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 2013 bis 2018 in Höhe von bis zu 7,597

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, da dieses Bundesgesetz noch im Jahr 2012 in Kraft tritt, bereits im Jahr 2012 unter Voranschlagsansatz 1/41148 begründet und eingebucht. In weiterer Folge werden jene Vorbelastungen, die für die Finanzjahre 2014 bis 2018 gelten, in das aufgrund der Systematik des neuen Haushaltsrechts ab 2013 geltende Detailbudget Schiene übergeleitet.

Zu § 3:

Im Hinblick auf die nunmehrige Berücksichtigung der Annuitäten aus Investitionen sowie der Zuschüsse gemäß § 42 Abs. 1 (Betrieb) und Abs. 2 (Instandhaltung) des Bundesbahngesetzes bis 2018 kann die diesbezügliche bundesgesetzliche Bestimmung entfallen.