

## Vortrag an den Ministerrat

### **Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird**

In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Leistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, da weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Es ist jedoch aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsleistungen erbracht werden. Für derartige Verkehrsdienste ist daher eine Bestellung der öffentlichen Hand erforderlich. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre zuständig.

Aufgabe des Bundes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ist es, ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen. Dafür wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u.a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen.

Darüber hinaus haben auch die Länder Verkehrsdienstverträge für über das Grundangebot hinausgehende Verkehrsdienste bei der ÖBB-PV AG bestellt. Die duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik unter anderem durch den Rechnungshof (z.B.: ein Grundtakt der Züge in einem Los unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge dem jeweiligen Verkehrsdienstvertrag Land), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen.

Daher wurde von Bundesseite unter Einbeziehung der Finanzprokurator ein Modell "Verkehrsdienstvertrag Neu" ausgearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen.

Nach diesem Modell soll pro Region (dies entspricht in der Regel einem Bundesland) und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrsdienstvertrag (im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines **Gesamtangebotes** für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeit nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Im Rahmen der Vorbereitung dieses Prozesses wurde nach einer umfassenden Analyse zur Wahl des Vergabeverfahrens festgestellt, dass eine Direktvergabe zum aktuellen Zeitpunkt als volkswirtschaftlich günstiger und vorteilhafter betrachtet wird. Dementsprechend wurde entschieden, dass von der gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 rechtlich zulässigen Möglichkeit einer Direktvergabe Gebrauch gemacht werden soll.

Darauf aufbauend wurde der europarechtlich vorgegebene Vergabeprozess mittels Ankündigung in der Beilage zum Amtsblatt der EU eingeleitet. Im Rahmen des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs sind mit der ÖBB-PV AG nunmehr pro Region spätestens im Jahr 2019 Verkehrsdienstverträge mit der Gültigkeit ab Fahrplanwechsel 2019/2020 (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abzuschließen, da ansonsten keine Rechtsgrundlage zur Leistungserbringung gegeben ist. In diesem Fall könnte der Bund seine gesetzliche Verpflichtung gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 zur Sicherstellung eines Grundangebotes nicht einhalten. Durch den Abschluss der Verkehrsdienstverträge wird auch eine Maßnahme der österreichischen Klimastrategie „mission 2030“, Leuchtturm 2, welche unter anderem zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen ab 2020 vorsieht, verfolgt/umgesetzt.

Für die Sicherung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund gelangt österreichweit weiterhin ein (zwischen der SCHIG mbH und der ÖBB-PV AG abzuschließender) Verkehrsdienstvertrag zur Anwendung.

Durch die Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in Österreich sollen bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste gewährleistet werden.

Die „Verkehrsdienstverträge Neu“ sollen grundsätzlich für eine Vertragsdauer von 10 Jahren abgeschlossen werden. Eine möglichst langfristige Vertragsdauer ist notwendig, um Kosteneinsparungen bei den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen lukrieren und Risikoaufschläge minimieren zu können. Da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in der „Ost-Region“ (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie im Schienenpersonenfernverkehr ein wesentlicher Anteil der erforderlichen Fahrzeuge neu beschafft wird und deren Amortisationsdauer diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 eine Leistungsvergabe für diese Leistungsteile auf 15 Jahre (d.h. bis zum Fahrplanwechsel 2034/35) im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vorangekündigt. Das Ausmaß der Verkehrsleistungen mit einer beauftragten Laufzeit von 15 Jahren beträgt rd. 23 Mio. Fahrplan-km, das sind rund 21% der im Jahr 2029 beauftragten Verkehrsdienste.

Der Gesetzesvorschlag soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 9.463 Millionen Euro für den Zeitraum von 2020 bis 2029 sowie weiteren 1.561 Millionen Euro für den Zeitraum 2030-2034 für jene Leistungsteile, die eine 15-jährige Vertragslaufzeit aufweisen, insgesamt also von bis zu 11.024 Millionen Euro schaffen, um den Abschluss der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG zu ermöglichen.

Ich stelle daher den

**Antrag,**

die Bundesregierung wolle beschließen: den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird, samt Erläuterungen, und Wirkungsfolgenabschätzung dem Nationalrat zur verfassungsgemäßen Behandlung zuleiten.

5. September 2019

Mag. Andreas Reichhardt  
Bundesminister