

3484/J XXI.GP

Eingelangt am: 27.02.2002**ANFRAGE**

der Abgeordneten Eder
und Genossinnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Unfinanzierbarkeit des vorgelegten Diskussionsentwurfs für einen
Generalverkehrsplan

Für die Schieneninfrastruktur sollen lt. kürzlich präsentierten Generalverkehrsplan (GVP) innerhalb der nächsten 10 Jahre also etwa bis 2012 ca. **12,35 Mrd. Euro** (170 Mrd. ATS) und bis 2015 ca. **16Mrd. Euro** (220 Mrd. ATS) investiert werden.

Wie aus den Unterlagen des GVP ersichtlich soll trotz massiver Anhebung des Haftungsrahmens für die SchIG.(Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft) von 10,3 Mrd Euro auf knapp 16 Mrd. Euro der Bundeszuschuß mit 72,7 Mio. Euro gleich bleiben. Da aber die Einnahmen aus den Benutzungsentgelten für das Schienennetz (Schienenmaut) nur um durchschnittlich 3- 4% jährlich steigen, ist eine nachvollziehbare Finanzierung nicht einmal mittelfristig darstellbar. Entsprechend des vorgelegten Generalverkehrsplanes soll darüberhinaus der SchIG.- Rahmen im Jahr 2006 um weitere 6,8 Mrd. Euro angehoben werden um das sgn. Paket 1 b finanziell bedecken zu können. Der Bundeszuschuß soll- wie Ihren Unterlagen zu entnehmen ist, erst im Jahr 2007 um weitere 72,7 Mio Euro erhöht werden. Die jährlichen Investitionen werden demgegenüber bis 2015 mit 1163 Mio Euro veranschlagt.

Bei einem moderaten Zinssatz von 5,5% bis 2007 und 6% ab 2008 entsteht unseren Berechnungen zufolge bis 2012 also innerhalb von nur 10 Jahren im Schieneninfrastrukturbereich ein Schuldenberg von **15,6 Mrd. Euro** (215 Mrd. ATS). Allein an Zinsen müssen dafür jährlich 930 Mio. Euro (13Mrd.ATS) aufgebracht werden,

wobei die Einnahmen aus Benutzungsentgelt und Bundeszuschuß zu diesem Zeitpunkt lediglich etwa 690 Mio Euro oder 9,5 Mrd. ATS betragen werden. Das heißt, daß mit diesen

Einnahmen nicht einmal die Zinsen für die angehäuften Schulden abgedeckt werden können und somit die Schulden weiter ins Unermeßliche steigen werden, weil für den weiteren , Bahnausbau bis 2015 lt. GVP weiterhin die v.g. 1163 Mio Euro (16Mrd. ATS) investiert werden müssen. Da auch nach 2015 noch Investitionen für Neubau und vor allem für die Substanzerhaltung erforderlich sein werden, steigen die Schulden weiter progressiv an, was wiederum enorme Finanzierungskosten (mehr als 1150 Mio Euro/ Jahr) nach sich zieht.

Ein Schuldenabbau ist bei Umsetzung des GVP mit der vorgesehenen Einnahmenstruktur undenkbar und nur über weitere neue Steuern oder Abgaben möglich, die offensichtlich bereits fix eingeplant sind. Würde aber der Beitrag des Bundes in dessen Verantwortung die Sicherstellung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur nach wie vor liegt, bereits im heurigen Jahr auf etwa 360 Mio Euro (5Mrd. ATS) angehoben werden, könnten im Gegensatz zu Ihrem Konzept die Investitions- und Finanzierungskosten über künftige Einnahmen aus Benutzungsentgelten finanziert werden. Da aber massive Überschuldungen in Kauf genommen werden, muß der Bund in wenigen Jahren aus dem laufenden Budget aufgrund der hohen Finanzierungskosten (1 150 Mio Euro nur für jährliche Zinsen) einen viel höheren Beitrag leisten, wodurch neue Steuern und Abgaben vorprogrammiert sind.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund der offensichtlichen Unfinanzierbarkeit des bisher vorgelegten Entwurfs zu einem Generalverkehrsplan nachstehende

Anfrage:

1. Welches Ausmaß wird die Verschuldung der SchIG. in 10 Jahren das heißt im Jahr 2012 auf der Grundlage der Berechnungen Ihres Ressorts erreichen, wenn den Berechnungen die im vorgelegten Generalverkehrsplan enthaltenen Annahmen (Investitionsvolumen, Bundeszuschuß, Benutzungsentgelt Zinssatz) zugrunde gelegt werden?
2. Ist das Ausmaß der aus dem Titel "Generalverkehrsplan" vorgesehenen Neuverschuldung mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen bzw. innerhalb der Bundesregierung akkordiert?

3. Wie hoch werden im Jahre 2012 dann Ihren Berechnungen zufolge die jährlichen Zinsen sein, die sich aufgrund der SchIG - Schulden ergeben?
4. Wie werden sich die jährlichen Einnahmen in den kommenden 10 Jahren für das Benutzungsentgelt entwickeln und welche Parameter werden den Berechnungen zugrunde gelegt?
5. Wie hoch werden die durchschnittlichen jährlichen Investitionen in den nächsten 10 Jahren für die Schieneninfrastruktur sein?
6. Sehen Sie in der massiven außerbudgetären Verschuldung für die Schieneninfrastruktur die über künftige Budgets bzw. Steuern refinanziert werden müssen keinen Widerspruch zum sgn. Nulldefizit das von der Bundesregierung ständig propagiert wird?
7. Gibt es Konzepte und Überlegungen welche künftigen Einnahmen für den Schuldenabbau der SchIG herangezogen werden sollen?
Wenn ja, wie sehen diese aus?