

FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN
GZ. 11 0502/34-Pr.2/95

1010 WIEN, DEN. 17. März 1995
HIMMELPFORTGASSE 8
TELEFON (0222) 51 433

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

XIX. GP.-NR
391/AB
1995-03-20

zu 390/J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Rudolf Anschober und Genossen vom 19. Jänner 1995, Nr. 390/J, betreffend Finanzierung von Straßenbauprojekten, beehe ich mich, folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Die Vorlage eines Infrastrukturgesetzes fällt in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten. Von seiten des Bundesministeriums für Finanzen wird, wie ich in der Budgetrede ausgeführt habe, mit großem Interesse die Nutzung privater Mittel zum Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Straße, verfolgt.

Zu 2.:

Die privatwirtschaftliche Finanzierung des Semmerringtunnels hat sich bisher als nicht durchführbar erwiesen, da die vorgelegten Vertragsentwürfe in wesentlichen Fragen die Übernahme von Risiken durch den Bund nicht ausgeschlossen haben.

Zu 3.:

Eine in welcher Form auch immer gestaltete Risikoabsicherung durch den Bund zugunsten privater Errichter bzw. Betreiber ist aufgrund der bestehenden Gesetzeslage ausgeschlossen. Ich gehe davon aus, daß eine derartige Risikoübernahme auch künftig nicht erfolgt.

- 2 -

Zu 4.:

Der Haftungsrahmen für Kapital der ASFINAG ist zum Jahresende 1994 mit rd. 73,5 Mrd. S ausgenützt.

Der gesetzliche Rückzahlungszeitraum reicht bis 31. Dezember 2015.

Für die Rückzahlung dieser Kreditoperationen sind die aus der Anlage 1 ersichtlichen Beträge erforderlich.

Die Annuitätenzahlungen werden unter den finanzgesetzlichen Ansätzen 1/64297 und 1/64298 veranschlagt.

Zu 5.:

Gemäß den Kostenschätzungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten sollen die Gesamtkosten für die Fertigstellung der Pyhrn Autobahn 6 Mrd. S und für den Bau der Welser Westspange 1,6 Mrd. S betragen.

Zu 6.:

Ich ersuche um Verständnis, daß eine Festlegung der budgetären Mittel für den Straßenneubau in den kommenden Jahren dieser Legislaturperiode derzeit nicht möglich ist. Die Budgetbelastung wird allerdings auch wesentlich davon abhängen, ob zusätzliche Mittel - etwa in Form der generellen Bemautung - rechtzeitig erschlossen werden können.

Zu 7.:

Bisher wurden dem Bundesministerium für Finanzen vom materiell zuständigen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten Entwürfe von Ausschreibungen für das Semmeringtunnelprojekt übergeben.

Zu 8.:

Nach den dem Bundesministerium für Finanzen vorliegenden Grobschätzungen müßte der überwiegende Teil des hochrangigen Straßennetzes zur Bemautung an Konzessionäre überlassen werden, um das geplante Neubauvolumen finanzieren zu können.

Zu 9.:

Zu dieser Frage verweise ich auf die Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 391/J vom 19. Jänner 1995 durch den sachlich zuständigen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

- 3 -

Zu 10. bis 12.:

Die Neubaumaßnahmen sind auf Basis einer Prioritätenliste, die in der Verantwortung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten liegt, umzusetzen. Die genannten Ausbauvorhaben sind im Rahmen dieser Prioritätenliste fertigzustellen.

Zu 13.:

Der nicht ausgenützte Haftungsrahmen für den Bereich Straßenbau hat zum 31. Dezember 1994 rund 4 Mrd. S betragen. Im wesentlichen ist eine Verwendung für folgende Bereiche vorgesehen:

A2,	Umfahrung Klagenfurt	S 1,4 Mrd.
A4,	Ostautobahn	S 0,4 Mrd.
A9,	Lainbergtunnel	S 0,4 Mrd.
S 16,	Landeck/West - Pians	S 0,2 Mrd.
B 311,	Umfahrung Zell/See	S 0,8 Mrd.
	Restzahlungen, Planungen	S 0,8 Mrd.

Anlage

*b
Ladim*

ANLAGE 1**Zahlungsübersicht der ASFINAG-Verbindlichkeiten für Straßenbau**

Jahr	Zinsen	Spesen	Tilgung	Zahlung
1995	4.253.682.533,87	10.167.004,77	4.539.032.461,11	8.802.881.999,75
1996	3.952.868.360,55	7.809.644,06	7.220.064.719,00	11.180.742.723,61
1997	3.552.695.561,88	10.059.039,06	5.098.982.719,00	8.661.737.319,94
1998	3.236.889.305,24	5.915.914,06	5.320.998.921,03	8.563.804.140,33
1999	2.966.975.385,70	5.926.756,56	8.021.739.627,33	10.994.641.769,59
2000	2.496.358.294,34	8.206.625,00	7.386.956.961,78	9.891.521.881,12
2001	2.055.249.749,53	2.286.875,00	6.211.303.658,24	8.268.840.282,77
2002	1.700.822.477,31	6.444.500,00	8.196.686.962,00	9.903.953.939,31
2003	1.325.704.032,31	3.206.600,00	6.638.442.476,70	7.967.353.109,01
2004	947.119.229,23	1.431.250,00	3.041.900.000,00	3.990.450.479,23
2005	744.105.227,35	0,00	2.320.900.000,00	3.065.005.227,35
2006	602.878.977,74	0,00	2.575.800.000,00	3.178.678.977,74
2007	415.124.154,51	0,00	821.000.000,00	1.236.124.154,51
2008	349.468.770,83	0,00	489.125.000,00	838.593.770,83
2009	312.373.364,16	0,00	489.125.000,00	801.498.364,16
2010	275.552.700,52	0,00	397.625.000,00	673.177.700,52
2011	245.657.073,35	0,00	313.625.000,00	559.282.073,35
2012	222.218.385,42	0,00	313.625.000,00	535.843.385,42
2013	198.376.444,01	0,00	2.615.175.000,00	2.813.551.444,01
2014	36.948.962,67	0,00	245.625.000,00	282.573.962,67
2015	18.474.481,34	0,00	245.625.000,00	264.099.481,34

Gesamtsumme 29.909.543.471,86 61.454.208,51 72.503.358.506,19 102.474.356.186,56

BEILAGE

Die unterzeichneten Abgeordneten richten aus diesem Grund an den Bundesminister für Finanzen folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wann wird das angekündigte Infrastrukturgesetz vorgelegt, gibt es bereits eine Übereinstimmung mit den diesbezüglichen Vorstellungen des Wirtschaftsministeriums und welche Grundintentionen sollen durch das angestrebte Infrastrukturgesetz verwirklicht werden?
2. Woran ist bislang die privatwirtschaftliche Finanzierung der S6 gescheitert und wo unterschieden sich im Konkreten die diesbezüglichen Vorstellungen von Finanzministerium und Wirtschaftsministerium?
3. Sind diese Auffassungsunterschiede (vor allem betreffend Risikoabsicherung durch den Bund) bereits ausgeräumt? Können Sie ausschließen, daß es zu Haftungsübernahmen, Risikoabsicherungen oder anders gearteten finanziellen Belastungen des Bundes kommen wird?
4. Welche Gesamtsumme wurde in Form einer außerbudgetären Finanzierung via ASFINAG bislang für den Straßenbau ausgegeben? Welche Finanzierungsraten sind für die Kreditaufnahmen, die Zinsen bis zu welchem jeweiligen Zeithorizont fällig? Aus welchem Budgetansatz sind diese Rückzahlungen zu leisten?
5. Welche Gesamtkosten sind für die Fertigstellung der Pyhrnautobahn sowie für den Bau der Welser Westspange aus heutigem Informationsstand erforderlich?
6. Von welchen budgetären Mitteln geht der Finanzminister für den Straßenneubau in den kommenden Jahren dieser Legislaturperiode aus?
7. Existiert bereits eine Konkretisierung der Rahmenbedingungen für privatwirtschaftliche Konzessionsmodelle?
8. Aufgrund der Verkehrsauslastung und den Investitionserfordernissen ist davon auszugehen, daß einige Streckenbereiche wie die Westautobahn sich bei einer privatwirtschaftlichen Konzessionierung wirtschaftlich rechnen würden, andere jedoch wie die Pyhrnautobahn kaum durch ein derartiges Modell finanziert sein würden. Ist aus diesem Grund an eine gemeinsame Vergabe jeweils eines wirtschaftlichen positiven wie eines negativen Projektes an einen gemeinsamen Konzessionsnehmer gedacht?

-2-

9. In welchem konkreten Stadium befinden sich die Vorarbeiten für die Entwicklung eines flächendeckenden Mautsystems? In welchem Zeithorizont soll dieses verwirklicht werden? Ist mit der Vergabe von Konzessionsmodellen auf die Errichtung dieses Mautsystems zu warten? Welche Kosten werden durch die Errichtung eines flächendeckenden Mautsystems in welchem Zeithorizont anfallen?
10. In welchen konkreten Etappenschritten soll in welchem Zeithorizont die Pyhrnautobahn fertiggestellt werden? Wie kann die Finanzierung dieser Etappenschritte erfolgen?
11. In welchen konkreten Etappenschritten soll in welchem Zeithorizont die Welser Westspange fertiggestellt werden? Wie kann die Finanzierung dieser Etappenschritte erfolgen?
12. In welchen konkreten Etappenschritten soll in welchem Zeithorizont die B 301 fertiggestellt werden? Wie kann die Finanzierung dieser Etappenschritte erfolgen?
13. Welche Finanzvolumen stehen derzeit im Rahmen der auslaufenden ASFINAG-Novelle noch für den Bereich Straßenbau zur Verfügung? Für welche Baubereiche ist diese Summe mit welchen Teilbeträgen vorgesehen?