



II-3147 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

Zl. 353.110/6-I/6/88

1410 IAB

A 1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 66 15/0

1988 -02- 16

15. Feber 1988

zu 1429 J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Leopold GRATZ

Parlament
1017 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Geyer und Freunde haben am 17. Dezember 1987 unter der Nr. 1429/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 25 Mrd. für neue Straßenbauten gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Stimmt es, wie Minister Graf behauptet, daß mit Ihnen abgesprochen ist, im Jahr 1988 über eine zusätzliche Finanzierung von Straßenbauvorhaben in der Höhe von 25 Mrd. Schilling positiv zu entscheiden?
2. Welche konkreten Aussagen können Sie Minister Graf bzw. den Abgeordneten des Hohen Hauses über zusätzlichen Mittelbedarf für den Straßenbau mitteilen?
3. Angesichts Ihres Ziels der mittelfristigen Budgetkonsolidierung: Mit welchen Mitteln wird in einem 5-Jahres-Zeithorizont der Straßenbau zu rechnen sein (Budget, ASFINAG, sonstige 'außerbudgetären Finanzierungen')?
4. Wie stehen Sie generell zur Ausweitung der außerbudgetären Finanzierung von Bauvorhaben? Glauben Sie nicht, daß dadurch die Budgethöheit des Parlaments ausgehöhlt wird?
5. Falls ein neues Finanzgesetz bzw. eine ASFINAG-Novelle vorbereitet wird, welche diesen zusätzlichen Mittelbedarf zum Inhalt hat, können Sie versprechen, diese nicht als Initiativantrag von einer der beiden Großparteien einbringen zu lassen, sondern eine solche tiefgreifende Veränderung als Regierungsvorlage zu konstruieren?

- 2 -

Wenn ja: Sind Sie bereit, zusätzlich zu den in den betreffenden Ressorts eingespielten Begutachtungsinstitutionen zusätzlich folgende Institutionen mit einer Begutachtung zu betrauen.

1. Institut für Verkehrsplanung (Prof. Knoflacher)
 2. Ökologieinstitut für angewandte Umweltforschung (Wien)
 3. Österr. Bundesinstitut für Gesundheitswesen
 4. Umweltbundesamt
6. Werden Sie in einer so weitreichenden Entscheidung das Einvernehmen mit dem Umweltminister suchen?
7. Falls Sie einer solcher Finanzierung Ihre Zustimmung geben: Wie können Sie einen derartigen hohen Mittelbedarf für Straßenbauvorhaben genehmigen, ohne daß bis heute ein Gesamtverkehrskonzept vorliegt?

Wie sehen aus Ihrer Sicht als Regierungschef die konkreten Finanzierungsmodalitäten und Finanzmittel für das Projekt 'Neue Bahn' aus? Was ist hier bereits konkret zugesagt?

Glauben Sie nicht, daß angesichts eines Diktats der leeren Kassen eine derartige Ausweitung des Finanzspielraumes für Straßenbauprojekte die Investitionen in die Bahn zu kurz kommen könnten?

8. Haben Sie Untersuchungen bzw. präzise Unterlagen um die Dringlichkeit und die verkehrspolitische Notwendigkeit der von Minister Graf beantragten Straßenbauprojekte qualifiziert entscheiden zu können? Sind Sie bereit, diese den Parlamentariern zur Verfügung zu stellen?"

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Es wurde abgesprochen, im Jahre 1988 über das Projekt eine Entscheidung zu treffen.

Zu Frage 2:

Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat vorerst das Projekt unterbreitet. Über den Mittelbedarf wird derzeit zwischen den betroffenen Ressorts verhandelt.

- 3 -

Zu Frage 3:

Welche Mittel notwendig sind, ist Gegenstand derzeitiger und künftiger Verhandlungen. Gemäß dem Arbeitsübereinkommen der Koalitionsparteien ist die Budgetkonsolidierung weiterhin vorrangiges Ziel.

Zu Frage 4:

Die Finanzierung von Bundesbauvorhaben außerhalb des Budgets ist nur dann zu rechtfertigen, wenn es sich um Großprojekte handelt, die dringlich, auch für die Folgegeneration wichtig und mit normalen Budgetmitteln nicht zu bedecken sind.

Die Budgethöheit des Parlaments bleibt deswegen gewahrt, weil auch die außerbudgetären Sonderfinanzierungen nur im Rahmen von Sondergesetzen möglich sind, die wiederum vom Parlament beschlossen werden müssen.

Zu Frage 5:

Über die Form der Einbringung eines Gesetzes können vom Bundeskanzler oder von einem anderen Bundesminister keine Versprechungen abgegeben werden, da es den Abgeordneten frei steht, Initiativanträge einzubringen.

Die einzelnen Projekte sind im Bundesstraßengesetz verankert. Im Rahmen eines Finanzierungsgesetzes ist eine Befassung der von den Fragestellern genannten Institutionen nicht sinnvoll.

Zu Frage 6:

Soweit die Bundesregierung eine Entscheidung zu treffen hat, ist das Einvernehmen aller Bundesminister herzustellen. Es werden daher alle Aspekte – wie z.B. die budgetären, ökonomischen und umweltpolitischen – zu berücksichtigen sein.

- 4 -

Zu Frage 7:

Da die Entscheidung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie dem Bundesminister für Finanzen getroffen werden soll, finden auch die vorliegenden Überlegungen des Beamtenentwurfes des Gesamtverkehrskonzepts und des Projekts "Neue Bahn" sowie dessen Finanzierung Berücksichtigung.

Die Finanzierung der im Hochleistungskonzept "Die Neue Bahn" enthaltenen Projekte wird bis 1992 zum Teil über das Budget, zum Teil durch Fremdfinanzierung erfolgen.

Die Fremdfinanzierung kommt insbesondere für Neubauprojekte wie Semmeringbasistunnel, Zentralbahnhof Wien, Güterterminals, Neubaustrecken, Linienverlängerungen und -begradigungen in Frage.

Die EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial)-Finanzierung ist für die Fahrparkbeschaffung vorgesehen. Derzeit wird überlegt, inwieweit durch die ASFINAG Finanzierungen für Projekte der "Neuen Bahn" erfolgen könnten.

Zu Frage 8:

Unterlagen über Dringlichkeit und verkehrspolitische Notwendigkeit der vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten beantragten Straßenbauprojekte werden im Rahmen der vorerwähnten Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Finanzen, dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgelegt werden. Diese Unterlagen liegen bei den zuständigen Ressorts auf.

