

**KARL-HEINZ GRASSER**

GZ 040502/176-I/4/03

Bundesminister für Finanzen

Himmelfortgasse 4-8  
A-1015 Wien  
Tel. +43/1/514 33/1100 DW  
Fax +43/1/512 62 00Herrn Präsidenten  
des Nationalrates**XXII. GP.-NR****795 /AB**

Dr. Andreas Khol

**2003 -10- 31**Parlament  
1017 Wien**zu 786 /J**

Wien, 31. Oktober 2003

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 786/J vom 2. September 2003 der Abgeordneten Josef Broukal und Kollegen, betreffend Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur aus dem Budget, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 2.:

Bestandteil der auf Regierungsebene vereinbarten ÖBB-Reform ist eine Teilentschuldung der ÖBB. Im Zuge der Umstrukturierung werden € 6,1 Mrd. Schulden der ÖBB und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. in den Bundeshaushalt übernommen. Dies ist ein wesentlicher Bestandteil der finanziellen Neuordnung der ÖBB im Rahmen der Reform. Dadurch wird eine gesunde wirtschaftliche Basis für das Unternehmen ÖBB geschaffen.

Zu 3. bis 6.:

Die Bereitstellung und Erhaltung der Schieneninfrastruktur ist grundsätzlich Sache des investierenden Unternehmens. Da das

Infrastrukturbenützungsentgelt in Österreich mittelfristig nicht zur Finanzierung des Betriebs der Schieneninfrastruktur ausreicht, wird der Bund daher für diesen Zeitraum weiter einen Zuschuss zum Betrieb der Schieneninfrastruktur leisten. Dieser wird jedoch in Hinkunft nicht mehr wie bisher pauschal, sondern auf Grundlage einer vertraglich definierten Leistung erfolgen.

Zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur ist grundsätzlich festzuhalten, dass es sich dabei um Anlagen mit langjähriger Nutzungsdauer handelt, die dementsprechend sinnvollerweise auch langfristig finanziert werden sollten. Deswegen ist ein gewisses Ausmaß an Verschuldung für die Finanzierung von Schieneninfrastruktur auch wirtschaftlich gerechtfertigt. Nicht zuletzt durch die Investitionstätigkeit im Infrastrukturbereich des Unternehmens ÖBB ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf in der Größenordnung von bis zu 1 Mrd. €, der vorübergehend durch Kapitalaufnahmen der ÖBB gedeckt wird, wobei der Bund zur Verbesserung der Bonität Haftungen übernehmen soll. Die ÖBB-Reform hat bis 2010 Einsparungen in Höhe von 1 Mrd. € zum Ziel, sodass die Neuverschuldung sukzessive abgebaut werden kann. Begleitende Rahmenbedingungen – wie z.B. Möglichkeiten der Querfinanzierung entsprechend der EU-Wegekostenrichtlinie, Anheben des Infrastrukturbenützungsentgelts, Wettbewerb auch im Bereich Infrastrukturbau und -betrieb, Synergieeffekte aus der Zusammenlegung von Post- und Bahnbus – sollen dazu beitragen, mittelfristig ein nachhaltig gesichertes und weitgehend eigenfinanziertes Bahnsystem zu schaffen.

Erfolgte Einsparungen im Unternehmen ÖBB reduzieren Zahlungen aus dem Budget nicht, sondern stehen für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung und reduzieren damit die Neuverschuldung.

Zu 7. und 8.:

Angesichts der geplanten Stabilisierung der Zahlungen aus dem Bundesbudget für das System Bahn auf dem gegenwärtigen Niveau wie zu 3. bis 6. bereits ausführlich dargelegt, ergeben sich aus der ÖBB Reform aus heutiger Sicht keine gesonderten Effekte auf das Budgetdefizit der Jahre 2005 bis 2007.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'A' at the top, followed by a series of loops and a long, sweeping tail that extends downwards and to the right.