

1099/A(E) XXV. GP

Eingebracht am 23.04.2015

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen

betreffend Schaffung einer Infrastrukturfinanzierungs-AG

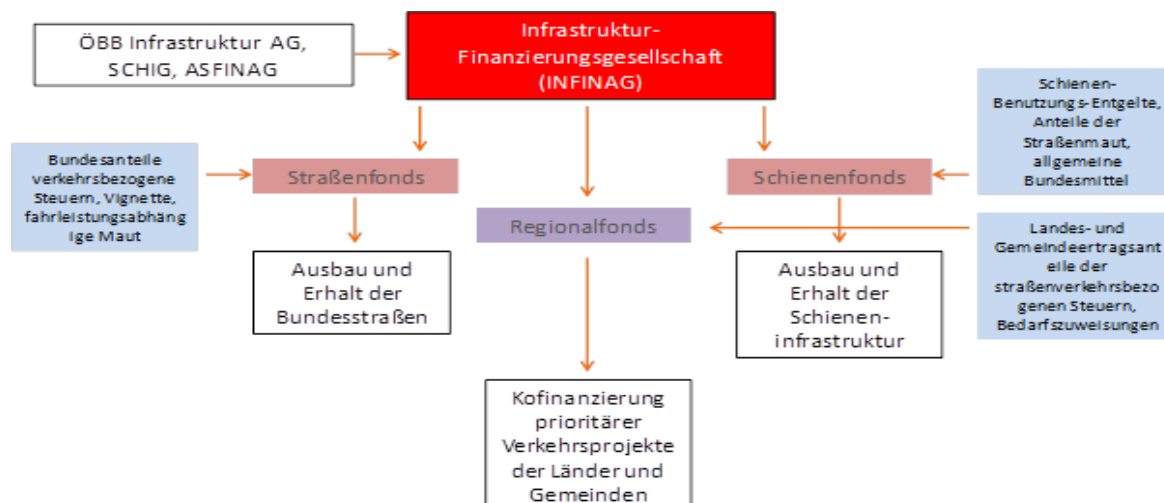
Durch die Schaffung einer eigenen Infrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (INFINAG), in die sowohl die ÖBB-Infrastruktur AG als auch die ASFINAG eingegliedert werden, kann eine echte Trennung zwischen Kosten für Verkehrsinfrastruktur und Betrieb erreicht werden.

Die für die INFINAG erstellten Planungsgrundlagen umfassen nicht nur verkehrliche, sondern auch **Aspekte der Raumentwicklung**. Zusätzlich wird eine Rahmenkompetenz des Bundes geschaffen, um für die INFINAG die Freihaltung erforderlicher Flächen für Infrastrukturprojekte zu gewährleisten.

Alle **Planungsergebnisse und Datengrundlagen sind zeitgerecht zu veröffentlichen**. Eine regelmäßig aktualisierte Berechnung der Vollkosten für Straße und Schiene (Wegekostenrechnung) und eine kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens sind durchzuführen, um als objektive Planungsgrundlagen herangezogen zu werden.

Ein **unabhängiges Monitoring** wird eingerichtet um sicherzustellen, dass bei allen Projekten die Gesamttilgungsdauer unterhalb der Lebensdauer der jeweiligen Infrastruktur bleibt.

Managerjobs in Infrastrukturunternehmen werden **ausschließlich nach fachlicher Eignung** vergeben. Der Einfluss von Politik und Interessenvertretungen in öffentlichen Unternehmen muss konsequent zurückgedrängt werden. Regierung und Parlament nehmen nur noch Kontrollfunktionen wahr und beschließen die Budgets.



Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zur Finanzierung von Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur kann beispielsweise das Schweizer Modell der Zweckwidmung verkehrsrelevanter Steuern in Infrastrukturfonds als Vorbild herangezogen werden:

Ein **Schienenfonds**: Dieser würde gespeist aus den Schienen-Benutzungs-Entgelten, den lt. Wegekostenrichtlinie möglichen Anteilen der Straßenmaut und allgemeinen Bundesmitteln zur Verbesserung des umweltfreundlichen Verkehrs.

Ein **Straßenfonds**: Dieser würde aus den Bundesanteilen der straßenverkehrsbezogenen Steuern wie KFZ-Steuer etc., der Vignette und der fahrleistungsabhängigen Maut gespeist.

Ein **Regionalfonds**: Dieser würde aus einem Teil der Landes- und Gemeindeertragsanteile der straßenverkehrsbezogenen Steuern, aus dem Finanzausgleich und gegebenenfalls einem Teil der Bedarfszuweisungen gespeist. Er dient zur Ko-Finanzierung von größeren Landes- und Gemeindeverkehrsprojekten, die nicht aus dem laufenden Budget bestritten werden können, und folgt denselben strengen Planungskriterien wie die Bundesprojekte. Um die Bundesländer effektiv in die Pflicht zu nehmen, wird die Gewährleistung von Mitteln auch an eine verstärkte Kooperation bei Raum- und Verkehrsplanung geknüpft.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wird dazu aufgefordert, ein schlüssiges Konzept einer Infrastrukturfinanzierungs-AG (INFINAG) zu erstellen, um damit den Bereich des Verkehrs in Österreich effizienter und vereinheitlicht gestalten zu können. Bei der dahinterliegenden Finanzierung sollten Anleihen am erfolgreichen Schweizer Modell genommen werden."

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.