

Nr. XIX. GP.-NR  
390 /J  
1995 -01- 19

## ANFRAGE

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Finanzierung von Straßenbauprojekten

Im Koalitionsabkommen der Bundesregierung wurde klargestellt, daß es zu keiner weiteren Sonderfinanzierung des Straßenbaus in Österreich mehr kommen wird. Verwiesen wurde diesbezüglich vielmehr auf privatwirtschaftliche Finanzierungsmodelle.

Nun war aber bereits ein erster Pilotversuch zur privatwirtschaftlichen Vorfinanzierung der Semmeringschnellstraße nicht zu realisieren.

Nachdem jedoch in allen Bundesländern eine große Menge von Straßenbauprojekten gefordert werden und zudem vom Wirtschaftsminister völlig unverständlicher Weise trotz fehlender verkehrspolitischer Notwendigkeit auf milliardenteure Autobahnprojekte bestanden wird, ist die Finanzierungsfrage völlig ungeklärt.

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 finanzierbar sein würden. Ist aus diesem Grund an eine gemeinsame Vergabe jeweils eines wirtschaftlichen positiven wie eines negativen Projektes an einen gemeinsamen Konzessionsnehmer gedacht?
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?