

II- 6508 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

DKFM. FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Z. 11 0502/308-Pr.2/88

Wien, 30. Jänner 1989

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

3046/AB
1989 -02- 01
zu 3067/J

Parlament

1017 W i e n

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten
Dipl.-Kfm. Holger Bauer und Genossen vom 2. Dezember 1988,
Nr. 3067/J, betreffend Entwicklung der außerbudgetären
Finanzierung, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 2.:

Außerbudgetäre Finanzierungen sind bei langlebigen Wirtschaftsgütern, wie Verkehrsbauten und Hochbauten, die eine lange Nutzungsmöglichkeit auch für künftige Generationen bieten, vertretbar. In solchen Fällen erscheint es gerechtfertigt, durch langfristige Verteilung der Kosten auch künftige Nutzergenerationen zu belasten. Im übrigen ist mit dem Einsatz ausgegliederter Rechtsträger auch die Überlegung verbunden, eine höhere Effizienz in der Projektsabwicklung zu erzielen.

Im Gegensatz zu der in den einleitenden Ausführungen der Anfrage dargelegten Auffassung hat schon bei den ursprünglichen Sonderfinanzierungen zumeist mautpflichtiger Autobahnabschnitte festgestanden, daß aus den Mauteinnahmen nur ein Teil der Rückzahlungserfordernisse gedeckt werden kann. Eine vollständige Eigenwirtschaftlichkeit sonderfinanzierter Projekte ist daher nie ernsthaft erwogen worden.

Die außerbudgetäre Finanzierung ist nicht beliebig ausdehnbar. Sie ist insbesondere auch durch jenen Rahmen begrenzt, in welchem unter Berücksichtigung der Absichten der Bundesregierung zur Budgetkonsolidierung die Möglichkeit zu einer auf einen angemessenen Rückzahlungszeitraum abgestellten jährlichen Kostenabdeckung besteht.

Zu 3.:

Das jährliche Volumen der außerbudgetären Finanzierung und dessen Verteilung auf die einzelnen Finanzierungsträger ist alljährlich im Amtsbehelf zum jeweiligen Bundesfinanzgesetz - erstmals für das Jahr 1978 - ausführlich dargestellt und kann daher diesen, den Abgeordneten zum Nationalrat zur Verfügung gestellten Unterlagen entnommen werden. Eine gleichartige Darstellung für vor dem Jahr 1978 gelegene Zeiträume würde umfangreiche Ermittlungen und Berechnungen erfordern, die in Anbetracht des weit zurückliegenden Bezugszeitraumes mit außerordentlichem Verwaltungsaufwand verbunden wären. Ich ersehe deshalb dafür um Verständnis, daß ich von der Darstellung der erwünschten Daten für die Jahre 1970 bis 1977 absehe.

Zu 4.:

Rückflüsse im Sinne von Einnahmen aus sonderfinanzierten Projekten sind bei den Mautstraßengesellschaften (Brenner Autobahn AG, Pyhrn Autobahn AG, Tauernautobahn AG, Arlberg Straßentunnel AG) und der IAKW-AG (Konferenzzentrum) gegeben.

Eine nennenswerte Erhöhung dieser Einnahmen ist in den nächsten Jahren aus Mauten von dem im Bau befindlichen Karawankentunnel zu erwarten.

Zu 5.:

Eine Aufschlüsselung des außerbudgetären Finanzierungsvolumens (Gesamtkosten) im Straßenbau nach mautpflichtigen Streckenabschnitten einerseits und sonstigen Straßenbauvorhaben andererseits ist im Hinblick darauf, daß in den jeweiligen Finanzie-

- 3 -

rungsgesetzen hinsichtlich der Haftungsübernahmen des Bundes eine derartige Differenzierung nicht getroffen wurde, leider nicht möglich.

Ein anschauliches Bild dieses Verteilungsverhältnisses kann jedoch anhand der aufgewendeten Baukosten für außerbudgetär finanzierte Straßenbauvorhaben vermittelt werden. Diese im Sinne der Anfrage aufgeschlüsselte Darstellung ist allerdings aufgrund der im Bundesministerium für Finanzen verfügbaren Unterlagen nur hinsichtlich der ab dem Jahr 1982 durch die ASFINAG finanzierten Bauausgaben und dies nur ohne Aufgliederung der durch den Bund und die Länder vorfinanzierten Straßenbauten wie folgt möglich:

VON DER ASFINAG FINANZIERTE BAUAUSGABEN
IM STRASSENBAU

in Mio S

	Maut- straßen	Normal- straßen	Vorfin. Bund/Länder	Insgesamt
1982	-	800,0	1.450,7	2.250,7
1983	1.072,2	2.443,0	1.135,9	4.651,1
1984	508,3	3.642,4	465,2	4.615,9
1985	1.452,4	3.369,5	240,0	5.061,9
1986	376,9	4.538,3	-	4.915,2
1987	477,8	3.328,5	-	3.806,3
1988	461,2	3.698,2	-	4.159,4
1989	617,0	3.382,9	-	3.999,9
1990	531,0	3.112,0	-	3.643,0
1991	334,0	2.015,0	-	2.349,0
1992	76,0	1.318,3	-	1.394,3
1993	2,2	485,3	-	487,5
1994	50,0	342,4	-	392,4
u.später				

Zu 6.:

Die Vorfinanzierung von Bundesstraßen durch den Bund und die Länder wurden in den Jahren 1978 bis 1985 abgeschlossen.

Die übrigen Sonderfinanzierungen auf dem Straßenbausektor laufen noch bis zum Jahre 1994. Der Rückzahlungsbeginn ist laut Gesetz ab dem Jahre 1992 vorgesehen.

Die Hochbausonderfinanzierung soll nach der derzeitigen Gesetzeslage in den Jahren 1988 bis 1992 abgeschlossen werden.

Eine ziffernmäßige Darstellung der Entwicklung der außerbudgetären Finanzierung in den nächsten Jahren ist nicht möglich, weil auch die Höhe der künftigen Einnahmen, die Steigerung künftiger Erhaltungsaufwendungen, die Entwicklung der Zinssätze und anderes nicht abschätzbar ist.

Soferne der Nationalrat weitere Sonderfinanzierungen (ÖBB, Straßenbau, Hochbau) für erforderlich und vertretbar erachtet, müßten auch solche Maßnahmen in Novellen zum ASFINAG-Gesetz beschlossen werden.

