

407/AB

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 377/J betreffend Mauteinnahmen und ASFINAG-Schulden, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 12. April 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeklebt ist, stelle ich fest :

Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage :

Das Faktum, daß über die Mauteinnahmen nicht nur die jeweilige Mautstrecke, sondern das gesamte hochrangige, mittels ASFINAG finanzierte Straßennetz finanziert wird, war nicht explizit Gegenstand der EU-Beitrittsverhandlungen-

Da es aber bereits im Jahr 1992 anlässlich einer Mautänderung bei der Brennerautobahn knapp vor Unterzeichnung des EWR-Vertrages intensiven Kontakt zur Europäischen Kommission in dieser Angelegenheit gegeben hat, konnte Österreich davon ausgehen, daß den zuständigen Kommissionsdienststellen das österreichische Straßenfinanzierungssystem nicht unbekannt ist.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Für das Jahr 1995 wurden folgende Summen für Ausbau und Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes (A+S) veranschlagt (in Mio. S) :

Auftragsverwaltung Sondergesellschaften Summe

Ausbau A: 704 1666 2370

Ausbau S : 64 250 314

Erhaltung A: 1771 1456 3227

Erhaltung S : 172 320 492

Gesamt 2711 3692 6403

(Quelle: Statistik Straße & Verkehr, Jänner 1996)

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage :

Die Aufgabe der ASFINAG als Finanzierungsgesellschaft besteht unter anderem in der Bedienung der durch frühere Kreditoperationen der Straßenbausondergesellschaften entstandenen Verbindlichkeiten und in der Bereitstellung finanzieller Mittel an diese Gesellschaften zum weiteren Ausbau des hochrangigen Straßennetzes (weitere Mittel erhalten die Gesellschaften auch noch aus dem Bundesbudget, Katastrophenfonds, etc.). Im Gegenzug dazu haben die Straßenbausondergesellschaften ihre namens des Bundes eingehobenen Mauteinnahmen und allfällige andere Einnahmen nach Abzug der laufenden, mit Personal, Verwaltung, Mauteinhebung und Erhaltung verbundenen Ausgaben der ASFINAG zu überlassen.

Antwort zu den Punkten 5 und 6 der Anfrage:

Die Finanzierung sämtlicher Kosten (Erhaltung, Ausbau, ASFINAG) ist mit den derzeitigen Mauteinnahmen allein nicht möglich. Eine diesbezüglich vorzunehmende Erhöhung der Mauteinnahmen ist aufgrund der bereits jetzt herrschenden Hochmautpolitik und den damit zusammenhängenden Einwänden der EU nicht möglich.

Es ist zwar rein rechnerisch dieses Modell ermittelbar, für die Praxis jedoch aufgrund der damit zusammenhängenden Ausgangsparameter (Akzeptanz, Verlagerung, Durchsetzbarkeit) vollkommen irrelevant.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Die Ausnützung des ASFINAG-Haftungsrahmens im April 1996 stellt sich wie folgt dar:

Straßenbau
gesetzlicher Haftungsrahmen für
Kapital sowie für Zinsen und Kosten je S 77.400.000.000, --

Ausnützung an Kapital: rd. S 75.389.000.000, --

Ausnützung an Zinsen und Kosten: rd. S 44.797.000.000, --

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Die restlichen Mittel ab 1996 fließen in die zur Zeit noch im Laufen befindlichen Vorhaben, insbesondere in die Vorhaben
A 4 Parndorf-Nickelsdorf,
S 16 Landeck/West-Pians,
A 2 Umfahrung Klagenfurt,
B 311 Umfahrung Zell/See und
A 9 Lainbergtunnel

Damit ist der Haftungsrahmen ausgeschöpft.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage :

Entsprechend dem ASFINAG-Gesetz ist spätestens mit Fertigstellung sämtlicher von den Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG zur Finanzierung übernommenen Baumaßnahmen der jährliche Kostenersatz an die ASFINAG so zu bemessen, daß (neben den Zinsen) auch die Tilgung der Verpflichtungen bis spätestens 31 . Dezember 2015 gewährleistet ist . Ein allfälliger Budgetanteil richtet sich somit nach der Höhe der für die Tilgung zur Verfügung stehenden Mauteinnahmen.