

3487/AB XXI.GP

Eingelangt am: 25.04.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3484/J-NR/2002 betreffend die Unfinanzierbarkeit des vorgelegten Diskussionsentwurfs für einen Generalverkehrsplan, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 27. Februar 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welches Ausmaß wird die Verschuldung der SchIG. in 10 Jahren das heißt im Jahr 2012 auf der Grundlage der Berechnungen Ihres Ressorts erreichen, wenn den Berechnungen die im vorgelegten Generalverkehrsplan enthaltenen Annahmen (Investitionsvolumen, Bundeszuschuss, Benützungsentgelt Zinssatz) zugrunde gelegt werden?

Antwort:

Die Neuverschuldung der SCHIG mbH wird gem. § 8 SCHIG bei Umsetzung der Generalverkehrsplanpakete 1a und 1b im Jahre 2012 rd. 14,5 Mrd. € betragen. Bei der Berechnung wurden folgende Parameter verwendet:

Neue jährliche Investitionssummen von rd. 1,16 Mrd. € von 2002 bis 2012;
Zinssatz 5,5% bzw. 6,0% ab 2008;
Bundeszuschuss jährlich 72,7 Mio. € bzw. 145,4 Mio. € ab 2007 bzw. 218,0 Mio. € im Jahre 2012
Benützungsentgelt jährliche Steigerung 1,25% der Vorjahresinvestitionen und 2% Valorisierung.
Hinzu kommen noch von der ASFINAG übernommene Schulden gem. § 3a (4) SCHIG in der Höhe von rd. 1,65 Mrd. €, was in Summe eine Gesamtverschuldung von rd. 16,2 Mrd. € bedeutet.

Frage 2:

Ist das Ausmaß der aus dem Titel "Generalverkehrsplan" vorgesehenen Neuverschuldung mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen bzw. innerhalb der Bundesregierung akkordiert?

Antwort:

Vorerst wurde innerhalb der Bundesregierung bzw. mit dem Bundesminister für Finanzen die Aufstockung des SCHIG-Rahmens für die Umsetzung des Pakets 1a des Generalverkehrsplans in der Höhe von 5,574 Mrd. € beschlossen.

Frage 3:

Wie hoch werden im Jahre 2012 dann Ihren Berechnung zufolge die jährlichen Zinsen sein, die sich aufgrund der SchIG - Schulden ergeben?

Antwort:

Die jährlichen Zinsen werden nach den Modellberechnungen bei einem Zinssatz von 5,5% bis 2007 und 6% ab 2008 im Jahre 2012 rd. 813 Mio. € betragen. Das exakte Ausmaß kann aber wegen der Zinsschwankungen des Kapitalmarkts nicht angegeben werden. (Für Finanzierungskosten der ASFINAG-Altschulden wird vom Bund jährlich ein entsprechender Zuschuss geleistet.)

Frage 4:

Wie werden sich die jährlichen Einnahmen in den kommenden 10 Jahren für das Benützungsentgelt entwickeln und welche Parameter werden den Berechnungen zugrunde gelegt?

Antwort:

Die derzeit noch gültigen Parameter für die Entwicklung des Benützungsentgelts wurden bereits bei der Gründung der SCHIG mbH vom BMVIT in Zusammenarbeit mit dem BMF festgelegt. Demnach beträgt das Benützungsentgelt im Jahre 2002 rd. 315 Mio. € und unterliegt einer jährlichen Steigerung in Höhe von 1,25% der Vorjahresinvestitionen und einer 2%-igen Valorisierung.

Frage 5:

Wie hoch werden die durchschnittlichen jährlichen Investitionen in den nächsten 10 Jahren für die Schieneninfrastruktur sein?

Antwort:

Die Investitionen sollen bis zu je 1,16 Mrd. € in den Jahren 2002 - 2012 betragen.

Frage 6:

Sehen Sie in der massiven außerbudgetären Verschuldung für die Schieneninfrastruktur die über künftige Budgets bzw. Steuern refinanziert werden müssen, keinen Widerspruch zum sgn. Nulldefizit das von der Bundesregierung ständig propagiert wird?

Antwort:

Die derzeit beschlossene Aufstockung des SCHIG-Rahmens erfordert keine Erhöhung des Bundeszuschusses zur Refinanzierung und ist damit budgetneutral.

Frage 7:

Gibt es Konzepte und Überlegungen welche künftigen Einnahmen für den Schuldenabbau der SCHIG herangezogen werden sollen?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Antwort:

Für einen Schuldenabbau der SCHIG mbH ist neben der Einhebung des Benützungsentgelts auch ein Bundeszuschuss vorgesehen. Nebenbei fließen bereits Beiträge aus Kostenbeteiligungen und EU-Förderungen (2001 waren es rd. 43,6 Mio. €) ein, die im GVP noch nicht berücksichtigt sind. Es ist davon auszugehen, dass der prozentuelle Anteil der Kostenbeiträge auf die Dauer der Investitionen relativ stabil bleiben wird. Weiters gibt es derzeit Anstrengungen im Eisenbahnsektor verschiedene Projekte mit privater Finanzierung zu realisieren um entweder die Ausgaben zu reduzieren oder zusätzliche Einnahmen zu generieren. Die einzelnen Investitionsvorhaben sollen außerdem vor Umsetzung nochmals auf ihre Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit geprüft werden.