



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
 Bundesminister
 für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR**2480 /AB****2005 -03- 14****zu 2499 JU**

GZ. BMVIT-13.000/0001-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol
 Parlament
 1017 Wien

Wien, am 11. März 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2499/J-NR/2005 betreffend Finanzierung des "Generalverkehrsplanes", die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 14. Jänner 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich möchte ich zum Generalverkehrsplan, der 2001 erstellt und im Jänner 2002 veröffentlicht wurde, festhalten, dass dieser ein strategisches Instrument für den Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur bildet. Er unterscheidet sich vom Masterplan 1998 dadurch, dass erstmals in geschlossener Weise Dringlichkeitsstufen für den Ausbau von Schiene und Straße ermittelt und die Finanzierung zumindest für einen mittelfristigen Zeithorizont gesichert wurde:

Hinsichtlich der Schiene unterscheidet sich der Generalverkehrsplan vom Masterplan Schiene kaum, denn schon in diesem waren die Schwerpunkte des Schienenausbau wie die viergleisige Westbahn Wien - Wels, das viergleisige Unterinntal, der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn festgeschrieben.

Im Bereich der Straße ist es gelungen, den Stillstand Ende der Neunzigerjahre zu überwinden und auch für das hochrangige Straßennetz einen Ausbau entsprechend den raumstrukturellen Bedürfnissen und den Anbindungserfordernissen, insbesondere vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung, vorzusehen.

Zu jedem Zeitpunkt gibt es Projekte, die in ihrer Planung schon weit fortgeschritten sind und für die es daher sehr genaue Kostenangaben gibt. Andere Projekte befinden sich hingegen in einem früheren Stadium, deren Kostenschätzungen mit mehr oder weniger großen Unabwägbarkeiten behaftet sind. Denn erst im Zuge der Planungsarbeiten und der Genehmigungsverfahren konkretisieren sich die tatsächlichen Aufwendungen, einschließlich ergänzender Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt. Dies führt in der Regel zu Kostensteigerungen, die mitunter sehr hoch sind. Hinzu kommt die nötige Valorisierung der Baukosten infolge der allgemeinen Preisentwicklung.

Es ist deshalb notwendig, den Generalverkehrsplan, an dem als Ziel festgehalten wird, immer wieder zu evaluieren und den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Die Evaluierung und Anpassung des Generalverkehrsplans geschieht für die Schiene in den Rahmenplänen der ÖBB, welche die Umsetzung des Generalverkehrsplans im Schnenenbereich bilden.

Zur Bedienung der langfristigen Verbindlichkeiten im Straßenbereich wurde die bereits 1998 im Bundesstraßen-Gesetz vorgesehene LKW-Maut mit 1. Jänner 2004 eingeführt. Mit LKW-Maut, PKW-Vignette und Sondermaut auf Arlberg, Brenner, Tauern und Pyhrn ist die Finanzierung der Straßeninfrastrukturprojekte darstellbar.

Frage 1:

Bis zu welchem zukünftigen Geschäftsjahr liegen Liquiditätspläne der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG (ASFINAG) und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie deren Tochtergesellschaften vor?

Antwort:

Detaillierte Unternehmenspläne, bei denen auch die Liquidität erfasst ist, legt die ASFINAG für das jeweils nächste Finanzjahr dem BMVIT und dem BMF zur Abstimmung bzw. Einvernehmen herstellung nach Art. II, § 10 ASFINAG-Gesetz vor. Darüber hinaus erstellt die ASFINAG für ihre strategische Planung Szenariosimulationen für einen 5-, 10- oder auch 50-Jahreszeitraum, wobei die Ergebnisse je nach zugrundeliegenden Szenarien naturgemäß variieren. Die Hauptparameter sind unter anderem die Verkehrsentwicklung, die Entwicklung des Zinssatzes, die Festlegung der Mauthöhen, die Entwicklung der Bau- und Personalkosten und eine Reihe anderer Faktoren.

Mit dem Rahmenplan 2005 – 2010 für die Österreichischen Bundesbahnen – Bau AG, dessen Vorhaben vor Erstellung einer Evaluierung unterzogen wurden, liegen somit bis zum Jahr 2010 detailliert Liquiditätspläne vor. Darüber hinaus wird die Liquidität des Unternehmens vor dem Hintergrund dieser Rahmenpläne auf ein 50 – jähriges Szenario betrachtet. Auch für die Österreichischen Bundesbahnen – Betriebs AG liegt eine Liquiditätsvorschau 2005-2010 vor, welche die Basis des Zuschussvertrages gemäß § 42 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 ist.

Frage 2:

Inwieweit sind in diese Liquiditätspläne die Ausgaben aufgrund des Generalverkehrsplans eingearbeitet?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan ist Basis für die Rahmenplanung der ÖBB, somit sind diese Ausgaben in allen Plänen eingearbeitet.

Auch in den Plänen der ASFINAG sind die Ausgaben aufgrund des Generalverkehrsplans selbstverständlich eingearbeitet, wobei auch hier wiederum Annahmen über die Kostenentwicklung, die Baudauer und die Bauzeit der erst in einigen Jahren zur Projektierung oder Realisierung vorgesehenen Vorhaben getroffen werden müssen.

Fragen 3, 4 und 5:

Ist es Ihnen möglich, diese Liquiditätspläne Ihrer Anfragebeantwortung als Anlage anzuschließen, wenn nein, warum nicht?

Bis zu welchen Geschäftsjahren sollen sämtliche Schulden der unter Frage 1. näher bezeichneten Unternehmen getilgt sein und liegen diesbezüglich entsprechende Tilgungspläne vor?

Ist es Ihnen möglich, diese Tilgungspläne Ihrer Anfragebeantwortung als Anlage anzuschließen, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Diese Liquiditätspläne sind von so großer Komplexität und Diffizilität, dass ein Anschluss dieser Pläne ohne umfangreiche Erläuterungen nicht sinnvoll ist. Weiters ist festzustellen, dass es bei den genannten Unternehmungen um ausgegliederte Rechtsträger nach dem Aktiengesetz handelt und die Liquiditätspläne der Kontrolle der gesetzlichen vorgesehenen Aufsichtsorgane unterliegen. Darüber hinaus sind die längerfristigen Liquiditätspläne das Ergebnis von Szenario-simulationen ohne offiziellen Charakter und stellen lediglich unternehmensinterne Arbeitsunterlagen ohne verbindliche Festlegungen dar, sodass eine Veröffentlichung nicht zweckmäßig ist. Das bmvit steht jedoch bei Bedarf für weitergehende Informationen gerne zur Verfügung.

Entsprechend meiner Beantwortung der Frage 1 gibt es zwar verschiedene Varianten eines Tilgungsplanes, die Festlegung auf bestimmte Geschäftsjahre in denen sämtliche Schulden getilgt sind, ist aber nicht möglich, da mit Fortschreibung aller Investitions- und Rahmenpläne auch eine Fortschreibung der Tilgungszeiträume erforderlich ist.

Frage 6:

Welche Schwerpunkte beinhalten die mittel- und langfristigen Planungsvorhaben der unter Frage 1. näher bezeichneten Unternehmen?

Antwort:

Die Schwerpunkte der mittel- und langfristigen Planungsvorhaben der ASFINAG sind neben der Umsetzung des Generalverkehrsplanes, die Generalsanierung der alten Autobahnen und der Umbau der ASFINAG in ein kundenorientiertes Serviceunternehmen, wobei insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Angebot an entsprechende Verkehrsinformationen (Telematik) für alle Verkehrsteilnehmer ein zentrales Anliegen darstellt.

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und dem neu zu erstellenden Rahmenplan für die mehrjährige Investitionstätigkeit in die Eisenbahninfrastruktur ab dem Jahr 2005 waren sämtliche Vorhaben des Generalverkehrsplanes einer Evaluierung und Neubewertung zu unterziehen sowie zwischenzeitlich neu aufgetretene Erfordernisse zu berücksichtigen.

Gemäß dem aktuellen Rahmenplan 2005 - 2010 liegen die Planungs- bzw. Investitionsschwerpunkte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Wesentlichen

- im weiteren viergleisigen Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Linz,
- im schrittweisen Ausbau des Südkorridors,
- in der Errichtung der Neubaustrecke im Unterinntal durch die Tochtergesellschaft BEG,
- in der Weiterentwicklung des intermodalen Eisenbahnknotens Wien,
- bei Nahverkehrsvorhaben in den Ballungsräumen und
- bei der Sicherstellung der Basisinvestitionen, insbesondere der Reinvestitionen und Rationalisierungsinvestitionen im Bestandsnetz.

Mit freundlichen Grüßen

