
776/AB XXII. GP

Eingelangt am 10.10.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Finanzen

Anfragebeantwortung

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 771/J vom 12. August 2003 der Abgeordneten Dr. Lichtenberger und Kollegen, betreffend Nebenbahnen, Benutzungsentgelt und Postenschacher beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Im Zusammenhang mit der Beantwortung, insbesondere hinsichtlich der Fragen zu 5. und 9., verweise ich auf die federführende Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu 1. bis 4.:

Aus den von Ihnen angeführten Gründen ist es Ziel des Bundes, einen lei-

stungsfähigen öffentlichen Verkehr anzubieten. Es sollte außer Streit stehen, dass die entsprechenden Leistungen möglichst effizient zu erbringen sind.

Ferner gibt es zwischen dem Herrn Bundesminister für Finanzen und dem Herrn Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Übereinkunft, die Investitionen für Schieneninfrastruktur bis zum Jahr 2010 auf dem Niveau von 1-1,2 Mrd. € zu garantieren.

Über die Ausschreibungen der Nebenbahnen wird entschieden, sobald es ein Gesamtkonzept zu diesem Thema gibt.

Zu 6. und 7.:

Bezüglich der Entwicklung des Benützungsentgeltes darf festgestellt werden, dass diesbezüglich vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesministerium für Finanzen eine mehrjährige Planungsrechnung für die Entwicklung des Benützungsentgeltes erstellt wurde, bei der das Refinanzierungserfordernis der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft m.b.H. Berücksichtigung fand.

Darüberhinaus ist festzuhalten, dass die aktuelle Höhe des Infrastrukturbenützungsentgeltes in Österreich im EU-Vergleich im unteren Drittel liegt. Angesichts der Position Österreichs als Transitland erscheint es zusätzlich zweckmäßig, dass mittels eines höheren Infrastrukturbenützungsentgeltes auch die Schienentransitverkehre einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur leisten. Verwiesen wird ferner auf die Einführung der LKW-Maut, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gestärkt wird.

Zu 8.:

Im Vorfeld der Festlegung der nunmehr geplanten LKW-Mauthöhe gab es umfangreiche vorbereitende Studien durch die ASFINAG. Die vorgesehene Mauthöhe steht im Einklang mit der geltenden EU-Wegekosten-Richtlinie.