

---

**129/AB XXIII. GP**

---

Eingelangt am 29.01.2007

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 120/J-NR/2006 betreffend ASFINAG-Finanzierung, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 29. November 2006 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf der ASFINAG in 2006 bis 2010?

**Antwort:**

Der Finanzierungsbedarf der ASFINAG ist abhängig vom Investitionsvolumen sowie der zukünftigen Ertragssituation des Unternehmens. Vor Abschluss der Budgetverhandlungen und einer darauf aufbauenden Aktualisierung der Mittelfristplanung des Unternehmens wäre eine konkrete Beantwortung des zukünftigen Finanzierungsbedarfs unsachlich.

**Frage 2:**

Wie wird sich die Eigenkapitalquote in den einzelnen Jahren entwickeln?

**Antwort:**

Den Planungen der ASFINAG zu Folge wird die Eigenkapitalquote nach Handelsgesetzbuch weiter steigen (2007 geplant 8,5%).

**Fragen 3 und 4:**

Welche Projekte erschienen nach den Ihnen vorliegenden Unterlagen und Informationen aus Sicht der ASFINAG Verkehrs- und finanzpolitisch wenig sinnvoll?

In welcher Weise haben Sie dem bei der letzten Genehmigung des Bauprogramms Rechnung getragen?

**Antwort:**

Jedes Infrastrukturprojekt, welches den Wirtschaftsstandort Österreich sichert, die Verkehrssicherheit steigert und die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, ist von Verkehrs- und finanzpolitischer Bedeutung. Bauvorhaben sind dann sinnvoll, wenn die verkehrspolitischen und finanzpolitischen Anforderungen im Einklang stehen.

**Fragen 5 bis 8:**

Gibt es konkrete Modelle für die Einführung der PKW-Maut?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wie schnell könnte die PKW-Maut eingeführt werden?

Um wie viel soll der Vignetten-Preis a) im Fall einer Erhöhung anstelle einer PKW-Maut, b) bei einem Optionenmodell erhöht werden?

**Antwort:**

Das Programm der neuen Regierung sieht für die nächsten Jahre keine Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge bis 3,5 t (Pkw) vor. Aussagen zum zeitabhängigen Nutzungsentgelt können aus meiner Sicht seriöser Weise derzeit noch nicht getroffen werden.

**Frage 9:**

Halten Sie jährliche Investitionen der ASFINAG in der Höhe von 1,2 Mrd Euro oder mehr - offizielle Unterlagen der ASFINAG wie „Planungs- und Neubauprojekte in Österreich“/März 2006 wiesen ja für die kommenden Jahre bereits Werte von 1,6 bis 1,8 Mrd pro Jahr aus! - für gerechtfertigt, wenn aus bauwirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Gründen höchstens 1 Mrd Euro sinnvoll ist?

**Antwort:**

Das Regierungsprogramm sieht in den nächsten 4 Jahren zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes sowie zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens Investitionen in der Höhe von 4,5 Mrd Euro in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes vor. Diese Investitionen leisten einen wesentlichen Beitrag zum BIP. Neben positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung haben die Investitionen eine Ankurbelung der Bauproduktion und der Tiefbauproduktion zur Folge. Das Investitionsprogramm der ASFINAG leistet somit indirekt zum Staatsbudget einen Beitrag von 500 Mio Euro.

**Frage 10:**

Wie zweckmäßig erscheint die Realisierung der A5, wenn es auf tschechischer Seite weder eine Trassenplanung noch eine Finanzierung des Lückenschlusses nach Brünn gibt?

**Antwort:**

Die Realisierung der A5 ist aus strategischen Gesichtspunkten nicht nur im Hinblick auf den Infrastrukturausbau im Bereich der TEN, sondern auch für die Erschließung der betroffenen Regionen zweckmäßig.

**Frage 11:**

Wollen Sie der Forderung aus ASFINAG-Vorstandskreisen nachkommen, Budgetmittel (also: Steuergelder!) in die ASFINAG und damit in den hochrangigen Straßenbau umzuleiten? Wenn ja, a) in welcher Höhe, b) mit welcher Begründung, nachdem doch bisher die Ausgliederung der ASFINAG stets als Erfolgsmodell präsentiert wurde?

**Antwort:**

Der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes ist im Hinblick auf eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes sowie zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens unerlässlich. In den nächsten vier Jahren sollen 4,5 Mrd. EUR in diesen Ausbau investiert werden. Diese Infrastrukturoffensive soll laut Regierungsprogramm zum Teil durch eine Anhebung der Mineralölsteuer realisiert werden.