

**BMF****BUNDESMINISTERIUM
FÜR FINANZEN**

XXIV. GP.-NR

6710/AB

04. Jan. 2011

zu 6801/J

Wien, am 4. Jänner 2011

GZ: BMF-310205/0250-I/4/2010

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6801/J vom 4. November 2010 der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 2.:

Für die Finanzierung der Schienenbauinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG wird entsprechend der sechsjährigen Rahmenplanperiode 2011-2016 budgetäre Vorsorge getroffen. Im Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz ist beabsichtigt, für den Zeitraum 2011-2016 betreffend Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur pro Jahr Zuschüsse in einer Größenordnung von rund 1,2 bis 1,9 Mrd. € zu vereinbaren. Voraussetzung für den Abschluss dieses Vertrages ist die gesetzliche Ermächtigung der Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Begründung entsprechender Vorbelastungen gemäß § 45 Bundeshaushaltsgesetz.

Für die langfristig erforderlichen Finanzmittel zur Bedienung der Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG wird im Bundesfinanzrahmengesetz entsprechend Vorsorge zu treffen sein.

Zu 3.:

Österreich nutzt die Querfinanzierungsmöglichkeiten, die von der EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht werden. Bereits jetzt wird auf der Brenner-Autobahn A13 der maximal zulässige Mautzuschlag für LKWs eingehoben.

Zu 4.:

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die langfristige Finanzierung der Infrastrukturprojekte über einen Zeitraum von 30 Jahren auch ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer entspricht. Insofern ist diese Finanzierungsdauer aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise durchaus sachgemäß.

Zu 5.:

Die erforderlichen Annuitäten werden auf Grundlage der Investitionen im ÖBB-Rahmenplan errechnet, die jeweils mit 2,5 % pro Jahr vorausvalorisiert werden. Zur Abschätzung der Inflationseffekte auf die geplanten Annuitäten wären diese um etwa 2,5 % pro Jahr zu reduzieren.

Zu 6.:

Es sind keine negativen Auswirkungen der Finanzverbindlichkeiten von ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG auf das Rating der Republik Österreich zu verzeichnen.

Zu 7.:

Es ist unrichtig, dass die ASFINAG keine Vorsorge für die Erhaltung der Straßenbaulast bilanziert, ganz im Gegenteil werden bauliche Erhaltungsmaßnahmen unmittelbar als voll aufwandswirksam bilanziert und werden entsprechend auch im Bauprogramm 2011-2016 vorgesehen.

Ebenso unrichtig ist es, dass die ASFINAG in Zukunft alle Einnahmen zur Abdeckung des Zinsendienstes verwenden muss, der Zinsaufwand steigt naturgemäß bei weiterer Verschuldung, allerdings machen die Zinszahlungen der ASFINAG stabil auch in der zukünftigen Planung nicht mehr als 30% der Erlöse aus der Bemaftung aus.

Die laufende Evaluierung des Bundesstraßengesetzes ist nicht nur unter dem Hinblick auf die Handlungs- und Zahlungsfähigkeit der ASFINAG angebracht, sondern auch um effiziente und

zweckmäßige Straßeninfrastruktur (Verkehrsentwicklung) bereitzustellen. Diese Evaluierung fällt in die Zuständigkeit von Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die ASFINAG unterliegt sowohl den Regeln des UGB als auch der IFRS und wird nach strengsten Maßstäben von einer renommierten Wirtschaftsprüfungskanzlei geprüft. Alle Abbildungen der Geschäftstätigkeit der ASFINAG stehen im Einklang mit den Gesetzen und den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass im derzeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen in Abstimmung befindlichen ASFINAG-Bauprogramm 2011-2016 massive Reduktionen des Investitionsprogramms vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke on the left side.