



REPUBLIK ÖSTERREICH  
WERNER FAYMANN  
BUNDESMINISTER  
Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR  
3856 /AB  
09. Mai 2008  
zu 3895 /J

GZ. BMVIT-11.500/0006-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 9. Mai 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3895/J-NR/2008 betreffend Führungs- und Strukturprobleme sowie Finanzfragen im Zusammenhang mit der ASFINAG, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 14. März 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Warum wird das Ausbauprogramm der ASFINAG nicht auf die Erfordernisse einer klimaorientierten Verkehrspolitik mit ambitionierten Verlagerungszielen hin orientiert?

**Antwort:**

Das Bauprogramm der ASFINAG basiert auf den in den Anlagen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 i.d.g.F. verzeichneten Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen).

Im Rahmen der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich gemäß dem „Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich“ (SP-V-Gesetz 2005) wird vor der Aufnahme einer Verbindung in das Bundesstraßengesetz eine intermodale und verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung auf strategischer Ebene durchgeführt. Zweckmäßigkeit und Umweltauswirkungen eines geplanten Vorhabens werden in einem Umweltbericht zusammengefasst. Dabei werden - neben zahlreichen anderen Umweltaspekten - nach Möglichkeit auch klimaorientierte Beurteilungsparameter berücksichtigt. Durch eine eigene Verkehrsuntersuchung ist im Rahmen der SP-V bzw. eines gegebenenfalls folgenden Vorprojektes auch der Nachweis zu führen, wie eine bestehende oder prognostizierte Verkehrsnachfrage am zweckmäßigsten befriedigt werden kann. Etwaige Verlagerungseffekte zwischen Verkehrsträgern werden dabei berücksichtigt.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass ein wesentliches Ziel der Realisierung eines Projektes in sinnvollen Verlagerungen von Verkehrsströmen vom niederrangigen Netz (etwa aus bestehenden Ortsdurchfahrten) auf das hochrangige Netz besteht. Mit der Reduktion des Verkehrsaufkommens am niederrangigen Netz werden bestehende Beeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit) nachhaltig reduziert.

Die sorgfältige Planung und die strengen gesetzlichen Rahmenbedingungen der zu durchlaufenden Genehmigungsverfahren (beginnend mit der SP-V) tragen dafür Sorge, dass durch die Neuerrichtung eines Abschnitts am hochrangigen Streckennetz zusätzliche Beeinträchtigungen möglichst vermieden werden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) des Projektwerbers werden Untersuchungen und Prognosen zur Emission zahlreicher (Schad-)Gase und Stäube dokumentiert. Diese umfassen neben CO<sub>2</sub> auch NO<sub>x</sub>, HC, CO, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub> und zahlreiche weitere.

Durch Routenverlagerung (weniger Umwege) und Verkehrsverflüssigung (gleichmäßigere Fahrweise ohne Stop-and-Go) ist im Fall der Neuerrichtung von Streckenabschnitten im hochrangigen Netz selbst bei erhöhtem Verkehrsaufkommen eine Reduktion von Fahrleistungen und damit von Schadstoffemissionen gegenüber dem Planungsnullfall möglich. Damit sind hinsichtlich CO<sub>2</sub> – wie auch hinsichtlich anderer Schadgase und Stäube – sogar Verbesserungen der Emissionsbilanz gegenüber dem Planungsnullfall realistisch.

**Frage 2:**

Warum werden weiterhin sündteure, ineffiziente und dokumentiertermaßen höchst unrentable Straßenprojekte wie die S 10, der Linzer West-Ring A 26, die S 3, die S 34, die A5, die S8, die Lobauautobahn... auf Druck von LandespolitikerInnen weiterverfolgt und sogar noch terminmäßig vorgezogen?

**Antwort:**

Die ASFINAG ist in der Planung von Neubauprojekten verpflichtet, neben der Betrachtung der betriebswirtschaftlichen Rentabilität auch volkswirtschaftliche Aspekte einzubeziehen. Der negative Barwert einer Strecke ist mit den daraus hervorgehenden verkehrspolitischen, volkswirtschaftlichen und ökologischen Effekten (insbesondere die Erhöhung der Investitionen aus ökologischen Gesichtspunkten wird hier schlagend) in Beziehung zu setzen und in jedem Fall zu beurteilen, ob diese Investition somit gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Dies ist nicht zuletzt Sache des Eigentümers und genau aus diesen Überlegungen heraus ist die Prioritätenreihung in Zusammenarbeit mit dem BMVIT entstanden und auch alle Effizienzsteigerungsmaßnahmen darüber hinaus stehen unter dieser Prämisse. Im Übrigen sind diese Straßenprojekte im Bundesstraßengesetz 1971 i.d.g.F. verzeichnet.

**Fragen 3 und 4:**

Wer hat seitens des BMVIT an den „Knetungs-Ergebnissen“ zur Prioritätenreihung der Straßenbauprojekte am a) 13.3.2007, b) 19.3.2007, c) 23.3.2007 mitgewirkt?

Falls an einer der in Frage 3 a) bis c) genannten Knetungs-Runden kein/e VertreterIn des BMVIT mitgewirkt hat – in welcher Weise und durch wen hat das BMVIT zu den Ergebnissen dieser Runden jeweils seine Zustimmung gegeben?

**Antwort:**

Auf Basis des Regierungsübereinkommens vom Jänner 2007 wurde in der ASFINAG-Holding in Zusammenarbeit mit dem BMVIT ein strategisches Bauprogramm für die Jahre 2007-2012 konzipiert.

Dabei wurden in mehreren gemeinsamen Arbeitsschritten zwischen der ASFINAG und den betroffenen Fachabteilungen des BMVIT alle zukünftigen Neubauprojekte auf verschiedene Parameter hin untersucht und analysiert (Verkehrsprognosen, bautechnische Ausführung, verkehrssicherheitstechnische Aspekte, Rentabilität, volkswirtschaftliche Betrachtung, Umweltentlastung).

Daraus ableitend wurden mögliche Einsparungspotentiale identifiziert und unter Zugrundelegung einer Kosten-Nutzen Matrix die Bauprojekte nach Jahresscheiben gereiht.

Dabei wurde nach folgenden grundsätzlichen Kriterien vorgegangen:

- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

In Abstimmung und unter Berücksichtigung der erarbeiteten Einsparungspotentiale wurde die so genannte „Prioritätenreihung“ erstellt, die nunmehr sowohl die Basis für den Rahmenplan darstellt, als auch für die weiterfolgenden Arbeiten an einem Einsparungs- und Effizienzsteigerungsprogramm.

**Frage 5:**

Werden Sie sinnvollerweise das Einsparungspotenzial durch kleinere, den mittel- bis langfristigen Verkehrsprognosen besser entsprechende Straßenquerschnitte bei Neubauten realisieren bzw. die ASFINAG dazu anhalten, z.B. im Wege Ihrer Genehmigung des ASFINAG-Bauprogramms? Wenn nicht, warum nicht?

**Antwort:**

Die ASFINAG hat seit Ende 2006/Anfang 2007 bei Neubauten untersucht, inwieweit – entsprechend den langfristigen Verkehrsprognosen – Einsparungspotentiale durch kleinere, wirtschaftlichere Straßenquerschnitte realisiert werden können.

Im Einzelnen ist dies für ursprüngliche Vollausbauquerschnitte mit 30 m Kronebreite erfolgt bei:

S7 Fürstenfelder Schnellstraße - Abschnitt Dobersdorf Nord – Stadtgrenze:

Es wird ein 2-streifiger Straßenquerschnitt geplant und realisiert.

S3 Weinviertler Schnellstraße - Hollabrunn Süd – Guntersdorf:

Es wird ein Straßenquerschnitt mit 2+1 Verkehrsführung mit Mitteltrennung geplant und realisiert.

S31 Burgenland Schnellstraße - Schützen am Gebirge - Eisenstadt:

Es wird ein 2-streifiger Straßenquerschnitt geplant und realisiert.

S31 – Burgenland Schnellstraße - Oberpullendorf – B61:

Es wird ein 2-streifiger Straßenquerschnitt geplant und realisiert.

S36 Murtal Schnellstraße - Judenburg – Scheifling und S37 Klagenfurter Schnellstraße - Scheifling – Friesach Nord:

Es wird ein 4-streifiger sparsamer Straßenquerschnitt mit Mitteltrennung geplant und realisiert, ohne Pannestreifen, aber mit Pannenbuchten.

A12 Inntal Autobahn - Tschirgant Tunnel:

Reduktion und Einsparungen im Zuge des Anschlusses Haiming durch Reduktion der Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60/40 km/h.

Für die Neubauabschnitte

- S10 Mühlviertler Schnellstraße - Freistadt Nord – Staatsgrenze
- A5 Nord Autobahn - Schrick – Staatsgrenze
- S3 Weinviertler Schnellstraße - Guntersdorf – Staatsgrenze
- S31 Burgenland Schnellstraße - B61 – Staatsgrenze

laufen derzeit noch Untersuchungen bezüglich Entwicklung eines, unter Berücksichtigung größtmöglicher Verkehrssicherheit, hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsbelastungen optimierten Ausbaquerschnitts.

**Frage 6:**

Ist Ihnen bekannt, dass eine weitergehende – z.B. bundesweite – Zusammenführung der ursprünglich länderweise organisierten Service- und Instandhaltungseinheiten im Bereich des hochrangigen Straßennetzes in der Vergangenheit vor allem aufgrund von Widerstand von landespolitischer Seite nicht zustande gekommen ist?

**Antwort:**

Nein, das ist mir nicht bekannt.

**Fragen 7, 8 und 13:**

Welche konkreten sachlichen Gründe führten 2007 zur Ablöse der früheren ASFINAG-Vorstände?

Warum fanden Sie nicht mit einer Wiederverkleinerung des während der letzten Gesetzgebungsperiode aufgestockten Vorstands auf 2 Personen ohne sonstige personelle Veränderungen das Auslangen?

Auf welche Weise und mit welchen Kosten wurden bzw. werden u.a. durch Versorgungsaktivitäten in der ASFINAG entstandene Parallelstrukturen (mehrfache PressesprecherInnen, mehrfaches Qualitätsmanagement, mehrfache Schnittstellen in der Unternehmenskommunikation) bereinigt?

**Antwort:**

Die ASFINAG hat die Verantwortung über ein leistungsfähiges hochrangiges Straßennetz. Diese Herausforderung bedarf klarer Kompetenzen. Dafür werden im Zuge der Ende 2007 gestarteten Strukturanpassung gleichartige Aufgaben nutzbringend gebündelt, Kernkompetenzen synergetisch zugeordnet und Verantwortungen klar zugeteilt. Die Basis hierfür bilden die drei Kernbereiche der ASFINAG: Betrieb, Bau und Maut.

Kernbereich Bau:

Durch die Bündelung aller Baumaßnahmen – Neubau, Bauen am Bestand, Errichtung telematischer Anlagen – wurden Schnittstellen minimiert sowie die wesentliche Grundlage geschaffen, Planungs- und Bauabläufe unternehmensweit standardisiert abzuwickeln. Dadurch soll die Effizienz der Bearbeitung und Abwicklung von Projekten wesentlich erhöht werden. In der alten Struktur mehrfach vorgesehene Aufgaben, wie z.B. die Koordination der baulichen Erhaltung in jeder einzelnen Servicegesellschaft, werden nun österreichweit durch eine Stelle (Abteilung) koordiniert.

Kernbereich Betrieb:

Im Bereich der Servicegesellschaften soll die Effizienz der betrieblichen Prozesse durch die Zusammenführung von Wissen und Erfahrung erhöht werden. Die Disposition von Spezialgeräten, die überregionale Koordination von Kleinbaustellen sowie ein zentraler Einkauf stellen Beispiele für Synergien dar.

Durch die Verschränkung der Geschäftsführung (2 an Stelle von 3 Geschäftsführern) und der Overheadbereiche im Bereich der drei ASFINAG Autobahn Service Gesellschaften Nord, Ost und Süd können bereits mit Beginn des zweiten Quartals 2008 Einsparungspotentiale realisiert werden. Weiters konnte durch die Verschränkung dieser 3 Gesellschaften eine zentrale Koordination des Erhaltungsmanagements, an Stelle von drei regionalen Koordinatoren, installiert werden.

Kernbereich Maut:

Durch die Bündelung der technologischen Bereiche (elektronische Mauteinhebung, Verkehrsinformationsdienste, erforderliche Telekommunikationsdienste, Telematiklösungen etc.) in der ASFINAG Maut Service GmbH können weitere Synergiepotentiale realisiert und Parallelstrukturen abgebaut werden.

Im Bereich der Overheadfunktionen werden zukünftig gezielt Schwerpunkte gesetzt, z.B. übernehmen der Qualitätsmanager der ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd schwerpunktmäßig das Umweltmanagement und die Qualitätsmanagerin der ASFINAG Alpenstraßen GmbH schwerpunktmäßig die Qualitätssicherung, um Doppelgleisigkeiten zu verhindern. Ebenso wurde die Reorganisation der Unternehmenskommunikation mit klarer Aufgabentrennung abgeschlossen. Jedem Pressereferenten ist zur Betreuung eine klar abgegrenzte Region, innerhalb des gesamten Bundesgebiets, zugeordnet.

Aufgabe des Managements ist es, für diese Kernaufgaben die entsprechenden Strukturen und Prozesse zu organisieren, sodass die geforderten Leistungen von der ASFINAG in effizienter Weise und unter Vermeidung von Doppelgleisigkeiten erbracht werden.

Voraussetzung dafür ist, dass die Ziele in enger Abstimmung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat verfolgt werden. Mit der Neubesetzung des Vorstands konnten durch die o.a. Strukturanpassung bestehende Doppelgleisigkeiten beseitigt und Synergiepotentiale gehoben werden.

**Frage 9 und 10:**

- a) Wie hoch ist insgesamt der finanzielle Aufwand der ASFINAG für die Ablösung der drei früheren Vorstände bis incl. Ende März 2008?
- b) Wie hoch sind die Abfertigungsansprüche, wie hoch die Gehaltsfortzahlungen, wie hoch sind die Prämien, wie hoch sind welche eventuellen weiteren Kostenkomponenten im Rahmen der Ablöse der früheren Vorstände bis incl. Ende März 2008?
- c) Wie hoch ist insgesamt der finanzielle (Mehr)Aufwand der ASFINAG im Zusammenhang mit den Vorstands-Neubestellungen?
- d) Welche Kosten verursachen die Ausschreibungen und die Honorare an das Personalbüro Egon Zehnder?
- e) Gibt es im Zusammenhang mit der Ablöse der früheren Vorstände Kosten, die nach Ende März 2008 anfallen, wenn ja wofür und in welcher Höhe?

Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen Ihren mehrfach öffentlich in Tageszeitungen sowie im ORF dokumentierten Vorgaben zur Höhe der Zahlungen im Rahmen der Ablöse der früheren ASFINAG-Vorstände – „keine Millionenablösen“, „Millionenbeträge stehen selbstverständlich nicht zur Diskussion“, „Faymann geht davon aus, dass zumindest die Personalrochade nichts kostet“, siehe Anfragebegründung – in der Höhe der tatsächlich in Summe vereinbarten bzw. anfallenden Zahlungen?

**Antwort:**

Die ASFINAG ist eine Aktiengesellschaft, bei der Vorstandsangelegenheiten grundsätzlich in die Zuständigkeit des Aufsichtsrats fallen. Regelungen in Bezug auf die Auflösung der Verträge der ASFINAG-Vorstände sowie die Neubesetzung wurden daher innerhalb der Zuständigkeit des Aufsichtsrats wahrgenommen.

Als Eigentümerversorger ist es meine Aufgabe, in der Hauptversammlung gem. § 87 Aktiengesetz die Kapitalvertreter des Aufsichtsrates zu bestellen. Der Aufsichtsrat wiederum hat gem. § 75 Aktiengesetz die Vorstandsmitglieder zu bestellen bzw. deren Bestellung zu widerrufen.

Entsprechend der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der ASFINAG, obliegt es dem Präsidium, also dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates und seiner Stellvertreter, Regelungen der Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstandes, insbesondere Abschluss, Änderung und Auflösung der Dienstverträge mit den Vorstandsmitgliedern zu treffen. Die Aufsichtsratsmitglieder und damit auch das Präsidium sind gem. § 99 Aktiengesetz entsprechend ihrer organschaftlichen Treuepflicht zur Verschwiegenheit verpflichtet.

Da der Abschluss von Vorstandsverträgen nicht in meine Ingerenz fällt, ist mir die Beantwortung Ihrer Frage nicht möglich und außerdem von der rechtlichen Verschwiegenheitspflicht umfasst. Außerdem wurde ich informiert, dass die Auflösungsvorschläge eine Verschwiegenheitsklausel beinhalten und ich daher auch gegen zivilrechtliche Verpflichtungen verstoßen würde.

Darüber hinaus darf ich auf die Ausführungen des Rechnungshofes in seinem Bericht über die durchschnittlichen Einkommen und zusätzlichen Leistungen für Pensionen der öffentlichen Wirtschaft des Bundes 2005 und 2006, Seite III verweisen indem aus dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes KR 1/00 vom 28. November 2003 verweisen, indem aus der Begründung des VfGH wie folgt zitiert wird:

„Die unmittelbar anwendbaren (...) Bestimmungen der Datenschutz-Richtlinie (Anm.: Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr) stehen daher der Anwendung jener Bestimmungen des § 8 BezBegrBVG entgegen, die eine namentliche Offenlegung der Bezüge und der Beschaffung von Daten zu diesem Zweck ermöglichen.“

Ich ersuche Sie daher um Verständnis, dass ich nicht gegen gesetzliche Bestimmungen und vertragliche Verpflichtungen verstoßen kann.

**Frage 11:**

Warum wurde Ing. Franz Nigl (Geschäftsführer, ÖBB-Dienstleistungsgesellschaft) mit den Verhandlungen über die Vertragsauflösung bei der ASFINAG betraut?

**Antwort:**

Herr Ing. Nigl ist im Bereich des BMVIT ein anerkannter Experte, der entsprechendes Wissen und entsprechende Erfahrungen aufweist. Darum wurde er vom Aufsichtsrat gebeten, unterstützend mitzuwirken.

**Frage 12:**

Wodurch im Einzelnen ist dokumentiert, dass Ing. Nigl diese Verhandlungen nur außerhalb seiner Dienstzeit bei den ÖBB führte und auch die entsprechenden Unterlagen für Vorbereitung, Dokumentation etc. ausschließlich selbst (d.h. ohne Mitwirkung anderer MitarbeiterInnen der ÖBB-DLG) und außerhalb seiner Dienstzeit bei den ÖBB anfertigte? Wie hoch ist sein Honorar für die erbrachte Leistung? Wer zahlt dieses?

**Antwort:**

Herr Ing. Nigl hat außerhalb seiner Tätigkeit im ÖBB-Konzern sein Expertenwissen selbstverständlich persönlich und in seiner Freizeit eingebracht. Seine Tätigkeit für die ÖBB war in keinsten Weise berührt oder gar beeinträchtigt. Ein Honorar hat Herr Ing. Nigl nicht verrechnet.

**Frage 14:**

Denken Sie daran, ein neues Gehaltsschema einzuführen, mit dem die Bezüge der ehemaligen Autobahnmeister den Gegebenheiten einer Servicegesellschaft angepasst werden?

**Antwort:**

Die ASFINAG hat bereits per 1.1.1997 den Kollektivvertrag für Arbeitnehmer der Straßengesellschaften entscheidend umgestaltet. Während der bis 1997 geltende Kollektivvertrag insgesamt 12 Gruppenaltersstufen vorsah, beinhaltet der Kollektivvertrag ab 1997 nur mehr 4 Gruppenaltersstufen. Aufbauend auf diesen kollektivvertraglichen Grundeinstufungen erhält der Autobahnmeister aufgrund seiner Einsätze außerhalb der normalen Dienstzeit (Winterdienst, Unfälle etc.) entweder eine Überstundenpauschale oder

die Funktion des Autobahnmeisters wird basierend auf Kollektivvertrags-Einstufung und Mehrleistungen durch einen All-In Vertrag geregelt. Zusätzlich werden zur Forcierung der Zielerreichung (z.B. Qualitätsziele, Wirtschaftlichkeitsziele, Mitarbeiterziele etc.) mit dem Autobahnmeister Zielvereinbarungen abgeschlossen, wobei gemäß Zielerreichung ein zusätzlicher variabler Anteil (Leistungsprämie) im Sinne eines MbO-Systems zur Auszahlung gelangt.

**Fragen 15 und 16:**

In der Anfragebeantwortung 129AB/XXIII.GP verwiesen Sie auf die teilweise Abdeckung der 4,5 Mrd Euro Ausbauinvestition der ASFINAG in den nächsten 4 Jahren durch die Anhebung der Mineralölsteuer (Antwort auf Frage 11), u.a. ÖVP-Abg. Stummvoll äußerte sich ähnlich zur MÖSt-Einnahmeverwendung. In welcher Höhe sollen nun der ASFINAG Steuergelder a) aus dem Bundesbudget allgemein, b) aus der MÖSt-Anhebung 2007, c) aus einer evtl. von Ihnen geplanten weiteren MÖSt-Anhebung zufließen?

Falls der ASFINAG keine Steuergelder zufließen sollen – wie begründen Sie Ihren Meinungswandel?

**Antwort:**

In Umsetzung des Regierungsprogramms konnte gegenüber die EU eine Anhebung der LKW-Maut um rd. 4,2 Cent pro km erreicht werden. Die damit geschaffene Einnahmensituation gewährleistet für die laufende Regierungsperiode eine stabile Eigenmittelsituation der ASFINAG. Zur Finanzierung des ASFINAG-Bauprogramms sind daher derzeit weder Bundeszuschüsse noch eine weitere Anhebung der MÖSt erforderlich bzw. beabsichtigt.

**Frage 17:**

In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXIII.GP haben Sie die Zeitplanung bei der S8 wörtlich „mit der Notwendigkeit, dass als Voraussetzung der Verkehrswirksamkeit der S8 die S1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn unter Verkehr stehen muss“ begründet und damit eine (damals, Stand 2007, vorgesehene) spätere Fertigstellung (schlüssig) argumentiert. Nunmehr, Stand 2008, soll die S8 wiederum um mehrere Jahre früher umgesetzt werden, obwohl sich nichts an den Plänen für Schwechat-Süßenbrunn geändert hat.

Wie erklären Sie diese Bocksprünge in der inhaltlichen Begründung höchst aufwendiger Infrastrukturprojekte außer mit der – aus Ihrer Sicht offensichtlich für nötig gehaltenen – Dringlichkeit „starker Ansagen“ zugunsten eines ÖVP-Landeshauptmanns in der Endphase des NÖ Landtagswahlkampfes?

**Antwort:**

Wesentliche Rahmenbedingung für den Zeitplan der S 8 ist der verkehrliche Zusammenhang mit dem Projekt S 1, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Der Zeitplan der S 1 sieht einen Abschluss des UVP-Verfahrens im Jahr 2010 und einen Baubeginn für das Jahr 2011 vor. Aufgrund der langen Bauzeit des Tunnels Donau/Lobau ist mit einer Gesamtfertigstellung der S 1 im Jahr 2018 zu rechnen, eine Teilfreigabe im Abschnitt Großenzersdorf bis Süßenbrunn ist jedoch aus derzeitiger Sicht schon 2014 möglich und auch vorgesehen.

Eine Gesamteinbetriebnahme der S 8 als Verbindung von Wien und Bratislava ist nur in Zusammenhang mit einer Inbetriebnahme des S1 Tunnels Donau/Lobau möglich. Eine Teilinbetriebnahme der S8 bis Gänserndorf unter der Voraussetzung, dass auch das oben

erwähnte Teilstück der S1 von Großenzersdorf bis Süßenbrunn fertig gestellt ist, bringt die dringend notwendige Entlastung der B 8 und kann entsprechend der Prognosen auch durch das bis dahin voraussichtlich fertig gestellte Straßennetz gut bewältigt werden.

Daraus ergibt sich folgender Zeitplan:

Realisierung erster Teilabschnitt S8 (S1 bis Gänserndorf L9): 2011 - 2014

Realisierung zweiter Teilabschnitt S8 (Gänserndorf L9 bis Staatsgrenze): 2015 – 2018

(in Abstimmung mit dem slowakischen Baufortschritt)

**Frage 18:**

In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXIII.GP haben Sie weiters unmissverständlich festgehalten: „Ein Vorziehen des Ausbaus der S8 wäre dann möglich, wenn der Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn der S1 früher realisiert werden könnte und die Finanzierung zu einem früheren Zeitpunkt gesichert wäre. „Die von Ihnen genannte erste Bedingung ist jedenfalls nicht erfüllt; die zweite Bedingung angesichts einer „Vorfinanzierung“, die ja nichts an Höhe und Zeitpunkt der nötigen zusätzlichen ASFINAG-Schuldenaufnahme ändert und damit nichts „sichert“, ebenfalls nicht. Wie erklären Sie Ihren dennoch erfolgten Meinungs- und Entscheidungsschwenk bei der S8?“

**Antwort:**

Im Rahmen eines Übereinkommens zwischen dem BMVIT, dem Land Niederösterreich und der ASFINAG wurde seitens dem Land Niederösterreich für den zeitlich vorgezogenen Teilabschnitt der S8 (von der S1 bis Gänserndorf L9, siehe Antwort zu Frage 17) die Zusage eines Finanzierungsbeitrags getätigt werden. Zuzufolge dessen konnte im Rahmenplan 2008 das Projekt S8 mit einem Baubeginn 2011 für den ersten und 2015 für den zweiten Teilabschnitt festgehalten werden. Im Übrigen darf ich auf die Antwort zu Frage 17 verweisen.

**Frage 19:**

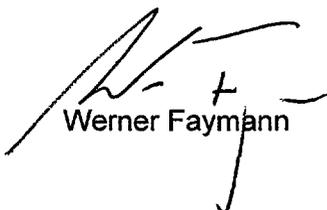
In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXII.GP haben Sie weiters auf die Frage nach Forderungen seitens der Slowakei zum S8-Projekt festgehalten: „Es besteht Einvernehmen zwischen Österreich und der Slowakei“.

Worauf im einzelnen bezieht sich dieses Einvernehmen“, wie haben Sie bzw. Ihre VorgängerInnen dieses „Einvernehmen“ hergestellt und in welcher rechtlich oder sonst wie verbindlichen Form ist dieses „Einvernehmen“ dokumentiert?

**Antwort:**

Seitens der Slowakei ist die Errichtung der D4 (Ring um Bratislava) mit einem Anschluss sowohl an die S 8 als auch an die A 6 im Dezember 2007 im Regierungsprogramm verabschiedet worden. Für den Teilabschnitt zwischen dem Grenzübergang bei Marchegg-Bahnhof und dem Knoten Stupava (Anschluss D2) wurde bereits die 1. Stufe des UVP-Verfahrens (Screening) abgeführt. Es gibt laufenden Kontakt zwischen der NDS und der ASFINAG, um die Planungen sowohl zeitlich, als auch inhaltlich abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann