

II-2956 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1512/J

1988 -01- 2 8

A N F R A G E

der Abgeordneten Geyer und Freunde

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Graf's 25 Mrd. Straßenbauwünsche angesichts der
Budgetsanierung

Diese Regierung hat es sich angeblich zum Ziel gemacht, das Budget zu sanieren. Mit diesem Argument wird bei Studenten, Pensionisten, Sozialprojekten, Schülern, kurz bei vielen Sozialausgaben gekürzt. Auch im Umweltbereich muß man sich "nach der Decke strecken".

Das Budget wird immer mehr durch die Sünden des verfehlten Straßenbaues in der Vergangenheit belastet. Enorme, teilweise überdimensionierte bzw. generell unsinnige Projekte wurden mit riesigen Kosten gebaut. Deswegen, um kurzfristig Mittel aufzutreiben, wurden nicht nur das jährliche Budget in Anspruch genommen, sondern Sonderfinanzierungen eingerichtet. So beträgt der Haftungsrahmen der ASFINAG bereits 130 Mrd.!

Die finanziellen Folgen, ganz abgesehen von den ökologischen, haben wir heute zu bezahlen.

Nun gebiert Minister Graf offensichtlich unter dem enormen Druck einer phantasielosen, strukturkonservativen Baulobby die Idee, die enorme Summe von 25 Mrd. außerhalb des Budgets für neue Straßenprojekte aufzubringen.

Schon angesichts der Budgetsituation scheint Graf's Verlangen mehr als fragwürdig zu sein.

Gleichzeitig legt der Verkehrsminister, der offensichtlich aber nur geringe Mitkompetenzen im Straßenbau hat, ein Gesamtverkehrskonzept vor, in dem all jene Argumente stehen, welche gegen dieses 25 Mrd. Paket des Straßenbauministers Graf sprechen. So wird darin die einseitige Ausrichtung auf den Verkehrsträger Straße beklagt und weiter festgestellt, daß das österreichische Straßennetz überdimensioniert ist, viel zuwenig auf die Folgekosten Rücksicht genommen wurde und deswegen ein generelles Umdenken in der Verkehrs- und Straßenbaupolitik platzgreifen muß.

Nach internationalen Maßstäben gemessen wären wohl die wenigsten der von Graf vorgelegten Projekte als dringlich zu bezeichnen.

Nun mag es ja angehen, daß der eine oder andere Minister "Wunschzettel" verliert. Nun hat Bundesminister Graf aber in der Öffentlichkeit behauptet, dies sei mit Finanzminister Lacina und Bundeskanzler Vranitzky abgesprochen (Daß er dabei nicht auf Verkehrsminister Streicher einzugehen braucht, zeigt schon das Grunddilemma.).

Die Wünsche von Straßenbauminister Graf sind bekannt, die Begründung bzw. was er eben unter einer Begründung versteht, hat er in der Debatte über das Budgetkapitel Bauten hier dargelegt. Zu verantworten bzw. zustimmen müßten einerseits der Finanzminister, der wegen der "angespannten Budgetlage" derartig enorme Mittel rechtfertigen müßte und weiters der Verkehrsminister, welcher im Gesamtverkehrskonzept eine Strategie für die zukünftige österreichische Verkehrspolitik vorgibt, die konträr zu dem von Graf vorgelegten Konzept ist.

Deswegen richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen und den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A N F R A G E :

1. Nach Pressemeldungen vom Dezember 1987 hat Minister Graf behauptet, es sei mit Ihnen abgesprochen, zusätzlich zu den jährlich im Budget vorgesehenen Mitteln außerbudgetär 25 Mrd. aufzunehmen, um "ausreichend" Mittel für den weiteren Autobahn- und sonstigen Straßenbau flüssig zu haben.

Stimmt es, daß Sie diese Finanzierung bereits zugesagt haben?

2. Wie hoch wären in etwa die Zinsbelastungen, wenn diese Summe innerhalb von 20 Jahren zurückgezahlt werden müßte und welche jährliche Belastung ergäbe sich daraus für das Budget?
3. Im Gesamtverkehrskonzept des Verkehrsministers steht: "Die Kernprobleme der Infrastrukturfinanzierung sind trotz der gegenwärtigen Kapitalengpässe für die Neuerrichtung die Folgekosten. Diese betragen in der Mehrzahl der Fälle ein Vielfaches der Investitionskosten. Diesem Umstand wurde bisher zu wenig Beachtung geschenkt". Es ist eine der wichtigsten Funktionen des Finanzministers, durch eine solide Finanzpolitik die Erfüllung der staatlichen Aufgaben durch den Bund auch für die Zukunft zu sichern.

- 3.1 Liegen Ihnen Unterlagen für den Bereich des Straßenverkehrs vor, die eine Bewertung der
- Folgekosten durch Betrieb und Erhaltung
 - Folgekosten durch Verkehrsunfälle
 - Folgekosten durch Überwachung
 - Folgekosten durch administrative Verwaltung (Beamte in der Planung, etc.)
 - Folgekosten durch Gerichte
 - Folgekosten durch ökologische Entwertung und Zerstörung
- beinhalten?
- 3.2 Wenn ja, wie hoch sind diese Folgekosten aufgeschlüsselt nach obiger Aufstellung?
- 3.3 Wenn nein: Werden Sie eine präzise Aufstellung dieser Kosten vom Wirtschaftsminister verlangen und bis zu deren Vorlage die Entscheidung über weitere Finanzierungsmaßnahmen für den Straßenbau aussetzen?
- 3.4 Werden Sie diese Unterlagen der Öffentlichkeit vorlegen?
4. Große Mittel werden in den nächsten Jahren für die Erneuerung alter und reparaturbedürftiger Straßen herangezogen werden müssen.
- 4.1 Wie bewerten Sie im Rahmen Ihrer längerfristigen Finanzplanung jene Mittel, die Sie zur Renovierung der Westautobahn aufbringen werden müssen?
- 4.2 Ist Ihnen seitens des Wirtschaftsministeriums bekanntgegeben worden, welche weiteren Großprojekte in den nächsten Jahren zur Reparatur anstehen werden?
- 4.3 Um welche Gesamtmittel wird es sich hierbei handeln?
- 4.4 Wie sollen diese Mittel aufgebracht werden?
5. Hat Ihnen Minister Graf mitgeteilt, wie im Gesamtverkehrskonzept angeregt, wie hoch die Folgekosten für die von ihm vorgeschlagenen Projekte sein werden? Wenn ja, wie lautet die Antwort von Minister Graf? Wenn nein, wie hoch schätzen Sie diese (aufgegliedert wie Frage 4), insbesondere angesichts der Tatsache, daß sehr viele Tunnelprojekte in Graf's Vorschlag zu finden und die Folgekosten bei Tunnels besonders hoch sind?
6. Der Staat muß sparen, das Budget muß saniert werden - so lautet das Credo dieser Bundesregierung.
- * Für die Sanierung vieler Nebenbahnen ist wegen der Budgetsaniierung kein Geld vorhanden, viele müssen eingestellt werden.

- * Für die Sanierung der Altlasten im Deponiebereich (immerhin mindestens ein 25 Mrd. Brocken) sind bisher nur äußerst geringe Mittel vorgesehen und in keiner Weise geklärt, aus welcher Finanzquelle diese Mittel fließen werden. Begründung: Budgetsanierung.
- * Im Bereich der Schule müssen entgegen pädagogischen Grundsätzen Klassen zusammengelegt, Lehrerfortbildungen gekürzt und Wahlpflichtfächer reduziert werden, da das Budget saniert werden muß.
- * Obwohl die Volksanwaltschaft meint, es sei verfassungswidrig, verheirateten Frauen im Unterschied zu Männern keine Notstandshilfe zu gewähren, meint Minister Dallinger, das sei zwar ein Mißstand, aber die angespannte Budgetlage verhindere eine Gleichstellung.
- * Ein Smogalarmgesetz wurde verzögert, da Ministerin Flemming 90 Mio. für die Aufstellung von Meßgeräten vorenthalten wurden, angeblich wegen der angespannten Budgetlage.
- * Im jüngsten Entwicklungshilfebeirat wurde von seiten verschiedener Koalitionspolitiker behauptet, es sei völlig unmöglich, trotz der beschämenden Höhe der österreichischen Entwicklungshilfe auch nur 500 Mio. mehr im nächsten Budget vorzusehen. Begründung: Budgetsanierung.
- * Der Entwurf zur 29. Opferfürsorgenovelle, der eine Weiterentwicklung der Leistungen für Widerstandskämpfer, Zigeuner und andere Opfer des Faschismus vorsah und Kosten in der Höhe von 9 Mio S verursacht hätte, ist ebenfalls mit dem Hinweis auf Sparmaßnahmen zurückgezogen worden.

Wie kann die Bundesregierung angesichts dieser und vieler anderer angeblich notwendiger Kürzungen auch nur daran denken, 25 Mrd., in Wahrheit wegen der Zinsen noch weit mehr, ausgerechnet für den Straßenbau auszugeben, noch dazu, wenn das Gesamtverkehrskonzept lapidar feststellt, "das österreichische Straßennetz ist überdimensioniert", und Minister Streicher von einem Vorrang für die Schiene spricht.

- 6.1. Wie wird sich Ihrer Meinung nach der Anteil der Kosten des Straßenverkehrs (= Straßenbaukosten und Folgekosten im Sinne der Aufstellung unter Punkt 4) am BIP entwickeln?
- 6.2. Welche Entwicklung der Straßenbauausgaben streben Sie mit den dem Bund zur Verfügung stehenden Mitteln an?
7. Mit welchen Mitteln wird der Wirtschaftsminister in den nächsten fünf Jahren für den Straßenbau zu rechnen haben.

Angesichts der hohen Arbeitslosigkeit müssen Beschäftigungsaspekte bei öffentlicher Nachfrage eine große Rolle spielen: Wie hoch sind die unterschiedlichen Beschäftigungseffekte generell in Österreich durch

Straßenbau generell
Autobahnbau im besonderen
Tunnelbau im besonderen
Wohnungsbau,
Sanierung und Adaptierung,
Kraftwerksbau,
Altlastensanierung im Deponiebereich?

- 8.1. Wie stehen Sie generell zur Vorgangsweise, ein Budget derart zu "sanieren", indem vermehrt Mittel zur Finanzierung von Bundesaufgaben außerhalb des Budget aufgebracht werden und damit Belastungen bloß in die Zukunft verlagert werden?
- 8.2 Halten Sie diese Vorgangsweise mit dem Grundsatz der Budgetklarheit für vereinbar?
9. Wie hoch sind die derzeitigen Verbindlichkeiten von Straßenbausondergesellschaften?
10. Welche zusätzlichen Mittel sind für die Modernisierung der Bahn von der Bundesregierung bereits beschlossen?
11. Seit dem drastischen Rückgang der Erdölpreise gibt es sowohl im Personen als auch im Güterverkehr zunehmend einen Trend "Weg von der Schiene, hin zur Straße".

Fassen Sie die Möglichkeit einer Energieabgabe ins Auge, welche den Benzinpreis auf einer gewissen Höhe stabilisiert, dafür dessen Senkung bei anderen Steuern an die Konsumenten weitergeleitet wird?