

4184/J XXI.GP

Eingelangt am: 10.07.2002**ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend unzutreffende Aussagen der Bundesregierung und des Verkehrsministers über ein angeblich "klares Konzept zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrswege" (Generalverkehrsplan)

In einer mehrseitigen Werbepostille der HL-AG mit dem irreführenden Titel "Schienen in die Zukunft", die jüngst unter anderem mehreren Tageszeitungen beigelegt war, ist ein umfangreiches Interview mit BM Reichhold wiedergegeben. Der Minister trifft darin erneut öffentlich Falschaussagen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur und zur angeblichen Finanziertheit der Bahnprojekte aus dem Generalverkehrsplan. Da das Setzen neuer Prioritäten kategorisch abgelehnt wird, wird zugleich die im Generalverkehrsplan festgeschriebene falsche Prioritätensetzung Straße vor Schiene - wenn man von den relevanten Größen der Ausgaben in den nächsten Jahren und der Finanzierungssicherheit und nicht wie die Regierungs-PR vom irrelevanten Vergleich völlig fiktiver Gesamtsummen ausgeht - aufrechterhalten. Bereits im Vorfeld der Präsentation des GVP-Zwischenergebnisses durch die Bundesregierung im Jänner 2002 haben die Grünen detailliert Kritik an den nicht nachvollziehbaren Vorstellungen der GVP-AutorInnen bzw. der Bundesregierung zur Finanzierung insbesondere der Bahnprojekte geübt. Diese Kritik wurde inzwischen unter anderem vom Rechnungshof vollinhaltlich bestätigt. Anderslautende Aussagen von BM Forstinger, ihrem GVP-koordinierenden Kabinettschef und von BM Reichhold werden damit als Wunschdenken und Irreführung der Bevölkerung enttarnt.

Dennoch versucht die Regierung mit BM Reichhold an der Spitze, die Fiktion aufrecht zu halten, sie hätte erstens ein sachlich und finanziell nachvollziehbares Konzept zur Verkehrsinfrastruktur, würde dieses zweitens auch wie "geplant" umsetzen und würde damit drittens einen Schwerpunkt auf umweltfreundliche Verkehrswege setzen und so zur Verkehrsverlagerung weg von der Straße beitragen. Aktuell wird dies tatsachenwidrig auch in teuren Inseraten der sogenannten Informationsinitiative der Bundesregierung zur EU-Erweiterung ("Chance EU-Erweiterung: Verkehrspolitik") behauptet.

Real ist das genaue Gegenteil der Fall: Das Konzept GVP ist
+ nicht sachlich, sondern als Summe von Wunschlisten zustandegekommen,
+ es ist finanziell insbesondere im Schienenbereich mehr als neblig,
+ es wird mitnichten in der vorliegenden Form umgesetzt - jede Menge Änderungen sind bereits paktiert bzw. werden nahezu täglich diskutiert. Zugleich wird seitens des Ministers offen zugegeben, dass im Falle zusätzlicher Gelder von anderswo jedes andere Projekt oder jede Projektbeschleunigung möglich sei, womit zugleich über die sachliche Qualität und

Haltbarkeit der hochgelobten "Prioritätensetzung" im GVP alles gesagt ist,
+ es wird in den nächsten Jahren überwiegend auf Straßenbau gesetzt, während die beiden
größten Schienen-Pakete 1b und 2 erwiesenermaßen nicht finanziert sind,

+ und das Verpulvern von Riesensummen in Maximalplanungen für Schienen- und Wasserstraßenausbauten kann letztlich das Gegenteil von "umweltfreundlichen Verkehrswegen" zum Ergebnis haben und überdies volkswirtschaftlich und aus Sicht einer unweitverträglichen Verkehrspolitik ineffizient, ja kontraproduktiv sein.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie begründen Sie Ihre in der jüngsten HL-AG-Werbeschrift wiedergegebene Aussage, wonach neue (gegenüber dem GVP) Prioritäten hinsichtlich des Ausbaus der Schiene "sicher nicht" gesetzt werden, wo Sie doch im Gegenteil sehr wohl bereits Veränderungen vollzogen und angekündigt haben?
2. Wie begründen Sie Ihre Aussage, dass Finanzierungen, die "unser Budget" (sprich das Bundesbudget) nicht belasten, dazu führen, dass "alles möglich ist", also auch, dass Infrastrukturprojekte, die im GVP aus (angeblich?) sachlichen Gründen mit nachrangiger Priorität versehen oder gar nicht aufgenommen wurden, doch realisiert bzw. früher bzw. größer als im GVP vorgesehen realisiert werden?
3. Wird nicht durch eine rein der finanziellen Machbarkeit untergeordnete Prioritätensetzung im Infrastrukturbereich der gesamte mühevoll aufrechterhaltene Anspruch der Bundesregierung Lügen gestraft, wonach der GVP ein nach sachlichen Erfordernissen gestaltetes Konzept und eine verbindliche Grundlage weiterer Infrastrukturentwicklung des Bundes sei?
4. Sind Finanzierungsformen, die ganz oder teilweise Vorfinanzierungscharakter haben und damit zwar das aktuelle Bundesbudget nicht belasten, künftige Bundesbudgets und/oder Budgets anderer Gebietskörperschaften jedoch sehr wohl und dies durch nötige Zinszahlungen in zum Teil erheblich höherem Ausmaß, für Sie
 - a) zulässig,
 - b) nachhaltig (im Hinblick auf künftige Generationen und deren budgetäre Spielräume),
 - c) Schulden oder keine Schulden,
 - d) ein Beitrag zu einem Kurzzeit-"Nulldefizit" auf Kosten künftiger Budgetspielräume?
5. Ist für Sie eine Mischfinanzierung von Infrastruktur aus Bundes- und Landesmitteln "Public-Private-Partnership", und wenn ja, wie begründen Sie dies?
6. Bei welchen Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes ist konkret eine Mischfinanzierung a) mit Einbindung tatsächlich Privater bzw. b) mit Einbindung anderer Gebietskörperschaften (bitte auflisten) in Planung bzw. in Überlegung, und bis wann werden die Entscheidungen jeweils fallen?
7. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dem Bericht des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes über die "Initiativprüfung Umfahrung Ebelsberg", der sich mit dem ersten großen PPP-finanzierten und -errichteten Verkehrsinfrastrukturprojekt Österreichs befasst und in der gut begründeten "Empfehlung" mündet, "grundsätzlich eine Nachahmung des Modells kritisch zu überdenken bzw. zu unterlassen", insbesondere angesichts der Tatsache, dass ein federführend in dieses Projekt eingebundener oberösterreichischer

- Finanzierungsexperte auch Berater im GVP-Prozeß und in weiteren PPP-Überlegungen des BMVIT ist?
8. Wie können Sie Ihre in der HL-AG-Schrift enthaltene Aussage belegen, dass die Mittel für den Ausbau der Schiene wie im GVP vorgesehen "auf jeden Fall" gesichert seien, wo doch von Ihnen selbst und zusätzlich vom Rechnungshofspräsidenten abwärts klar und wiederholt festgehalten wurde, dass die Schienen-Pakete 1b und 2 des GVP nicht finanziert sind?
 9. Auf welche der Öffentlichkeit bisher vorenthaltenen zusätzlichen Fakten oder Finanzierungskanäle stützen Sie Ihre Überzeugung (im Zusammenhang unter anderem mit dem Semmeringbasistunnel, vgl. auch 3525/AB, Antwort zu Fragen 8-12), dass einige "sehr wichtige" Projekte aus dem Paket 1b "schon aus dieser Sicht" (nämlich weil sie sehr wichtig sind) realisiert werden, obwohl sie nachweislich nicht finanziert und auch - aufgrund hoffentlich sachlicher Erwägungen - mit nachrangiger Priorität versehen sind?
 10. Welche Projekte sind die von Ihnen in 3525/AB (Antwort zu Fragen 8-12) angesprochenen "sehr wichtigen" Projekte, und welche Kriterien sind für die Unterscheidung zwischen diesen "sehr wichtigen" und anderen - offenbar unwichtigen, aber trotzdem in dieselben Pakete des GVP aufgenommenen - Projekten maßgeblich?
 11. Auf welchen objektiven Kriterien wie beispielsweise Verkehrszahlen beruht der geplante autobahnmäßige Ausbau der S10 als TEN-Transitachse, wo doch im selben Bundesland für die bis zum 31.3.2002 gleichrangig geführte B309 Richtung Steyr trotz höherer Verkehrszahlen ein zweispuriger Ausbau für völlig ausreichend gehalten wird?
 12. In welcher Weise ist der Ausbau und die verstärkte Nutzung der Summerauerbahn und ihrer tschechischen Anschlussstrecke(n) in die Prognosen eingegangen, die den Ausbauplänen für die S10 zugrundeliegen?
 13. Wie verträgt sich Ihre auf die GVP-Inhalte bezogene Aussage in 3626/AB "Die grundsätzliche und sehr weitgehende Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger drückt sich in den entsprechend hohen Anteilen, insbesondere der Schiene, am Gesamtinvestitionsvolumen aus" mit der von Ihnen selbst zutreffend eingestandenen Realität, dass die überwiegenden Anteile dieses Gesamtinvestitionsvolumens im Schienenbereich (Paket 1b und 2) nicht finanziert und somit virtuell sind?
 14. Wird das angekündigte Autobahnprojekt Klagenfurt-St.Veit a) aus Bundesmitteln mitfinanziert, b) in das Bundesstraßennetz rücküberantwortet?
 15. Wird mit dem angekündigten Autobahnprojekt Klagenfurt-St.Veit eine "Landesautobahn" geschaffen, und wenn ja, wie ist dies mit der Zuständigkeit des Bundes für "Straßen mit Bedeutung für den Durchzugsverkehr" nach Art. 10 Z 9 B-VG sowie mit Ihrer Aussage in 3626/AB (Antwort zu Frage 17), wonach "der Bund (...) für Autobahnen und Schnellstraßen zuständig ist", vereinbar?
 16. Sie treffen in 3626/AB (Antwort zu Frage 8) die klare Festlegung, daß Fördermaßnahmen für den Gütertransport auf der Donau und Maßnahmen zum Donauausbau unterhalb Wiens nur sinnvoll seien, "wenn zugleich auch ein entsprechender Ausbau in den Nachbarländern stromauf- und stromabwärts erfolgt". Werden Sie - da hievon insbesondere unterhalb Österreichs auf Jahrzehnte keine Rede sein kann - daher von kontraproduktiven Kombiverkehrs-Subventionen, die die ebenfalls subventionierte Schiene konkurrenzieren, auf der Donau und von im GVP enthaltenen überdimensionierten Donau-Ausbauprojekten Abstand nehmen?

17. Wann werden Sie die von Ihnen mit monatelanger Verspätung in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses angekündigte Informationsrunde für den Verkehrsausschuß über den GVP und die daran seit der Präsentation vorgenommenen und in Aussicht genommenen Änderungen einladen?
18. Können Sie die Prüfungskriterien, Prüfungsabläufe und Ergebnisse der von Ihnen in 3487/AB (Antwort zu Frage 7) angekündigten "nochmaligen Wirtschaftlichkeits- und Dringlichkeitsprüfungen" für die seit Präsentation des GVP in Angriff genommenen Investitionsprojekte im Schienenbereich wiedergeben?
19. Warum ist im Gegensatz zu Schienenbauvorhaben für GVP-Straßenbauvorhaben keinerlei "nochmalige Wirtschaftlichkeits- und Dringlichkeitsprüfung" vor Inangriffnahme der Umsetzung vorgesehen?
20. Durch Anwendung welcher standardisierter, transparenter, nachvollziehbarer Kriterien und Methoden wird im einzelnen sichergestellt, dass im GVP vorgesehene Ausbaumaßnahmen im Straßennetz "möglichst effizient" durchgeführt werden, wie von Ihnen in 3626/AB (Antwort zu Frage 21) behauptet?
21. Wie begründen Sie Ihre in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.6.2002 getroffene Aussage, wonach es beim Lärmschutz an der Tauernautobahn-Scheitelstrecke offenbar aufs Geld ankommt, beim Bau zweiter Tunnelröhren jedoch nicht? Warum sind insbesondere keine Abstriche von kapazitätssteigernden und damit problemvergrößernden Bauvorhaben möglich, von nötigen Lärmschutzmaßnahmen in diesem Zusammenhang jedoch sehr wohl?
22. Was ist im einzelnen Inhalt und Verhandlungsstand der neun von Ihnen über die Medien angekündigten Verträge zu den ehemaligen Bundesstraßen mit den Bundesländern, die offenbar die mit der überhasteten Verwaltungsreform und Veränderung verbundenen Abstimmungsprobleme, Koordinationsmängel und Mehraufwände wenigstens in diesem Teilbereich regeln sollen?
23. Welche Kosten sind mit dem sachlich unrichtigen Transit-Inserat - das jedenfalls Ihren Vollzugsbereich berührt - im Rahmen der erwähnten EU-Erweiterungs-Werbekampagne der Bundesregierung verbunden, und wer trägt diese Kosten?