

REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

3047 /AB

2005 -07- 29

GZ. BMVIT-13.000/0017-I/CS3/2005 DVR:0000175

zu 3082/J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 29. Juli 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3082/J-NR/2005 betreffend 600.000 Arbeitsplätze und andere verkehrspolitische FPÖ/BZÖ-Kleinodien, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 31. Mai 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Teilen Sie als Verkehrsminister die kürzlich im Nationalrat zum Ausdruck gebrachte Meinung Ihrer Partei-/„Bündnis“-Freundin Abg. Rossmann, dass es „uninteressant“ sei, ob auf einer von Ihnen bei einem Regierungsgipfel verteilten Unterlage zur Infrastrukturpolitik Straße oder Bahn stehe, weil es Hauptsache sei, dass investiert wird?

Antwort:

Das bmvit hat hier klare Konzepte vorgelegt, die sich auf die gleichzeitige Infrastrukturentwicklung von Schiene und Straße stützen. Im Zuge des vorgezogenen Infrastruktur – Sofortprogramms, werden je 150 Mio Euro in Schiene und Straße investiert, um eine rasche und gezielte Wirksamkeit sicherzustellen. Konkret handelt es sich hier um etwa 30 bis 40 Bauvorhaben, die im Schnitt um zwei bis drei Jahre vorgezogen wurden.

Das Sofortpaket für den Schienenbereich umfasst neben Verbesserung der Schieneninfrastruktur (u.a. Reinvestition Fahrweg, Umschlagsanlagen), auch Maßnahmen zur Anhebung der Betriebssicherheit (z.B. Signal- und Systemtechnik, Eisenbahnkreuzungen) und Maßnahmen mit direktem Kundennutzen (z.B. Bahnsteigprogramm).

Für den Straßenbereich sind Lärmschutzmaßnahmen, Tunnelsicherheit und Maßnahmen zur baulichen Erhaltung zu nennen. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise der Bau einer zweiten Röhre beim Pfändertunnel, die Sanierung der Westautobahn im Bereich Regau und Brückensanierungen auf der Tauernbahn zu nennen.

Die genannten Maßnahmen dienen in erster Linie der Steigerung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität der Menschen. Der Zusammenhang zwischen Wirtschaftsleistung und Verkehr ist klar ersichtlich. Durch verbesserte Wirtschaftsbeziehungen zu den neuen wichtigen Wirtschaftsräumen des erweiterten Europa, wird es auch eine Verstärkung der Verkehrsbeziehungen geben. Ein leistungsstarkes Infrastrukturnetz ist die Voraussetzung für

die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs innerhalb der europäischen Staatengemeinschaft. Trotz Konsolidierungskurs wurde so viel wie nie zuvor in die Infrastruktur investiert. Der ÖBB wurde eine neue Struktur gegeben und auch eine Entschuldung um sechs Milliarden Euro vollzogen.

Frage 2:

Können Sie anhand konkreter Beispiele bestätigen oder widerlegen, dass die Infrastrukturpolitik vor allem der Auslastung der spezialisierten Bauindustrie oder der Sicherung des Finanzierungsgeschäftes der hinter diesen stehenden Großbanken dient, nicht aber verkehrspolitischen Zielen?

Antwort:

Infrastrukturpolitik dient in erster Linie verkehrspolitischen Maßnahmen. Infrastrukturmaßnahmen haben eine zweifache Wirkung. Einerseits erweitern Investitionen die gesamtwirtschaftliche Nachfrage; dies ist insbesondere dann als positiv zu betrachten, wenn die private Nachfrage nach Investitionen ungenügend ist. Andererseits verbessern sie die Standortbedingungen und erhöhen das Wachstumspotential. Infrastrukturpolitik ist eine der treibenden Kräfte des Wirtschaftswachstums und muss auch langfristig betrachtet werden. Die angegebenen zusätzlichen Ausgaben bedeuten eine Erhöhung des gesamten Bauvolumens um ein Prozent. Die Mittel für Infrastrukturinvestitionen wurden seit dem Jahr 2000 verdoppelt.

Zwischen 2000 und 2014 werden für Straße und Schiene rund 40,5 Milliarden Euro aufgewendet, während im Vergleichszeitraum 1985 bis 1999 nur 20,7 Milliarden Euro investiert wurden.

Auf der Schiene werde der viergleisige Ausbau der Westbahn von Wien nach St. Pölten bis 2012/13, der Lainzer Tunnel ebenfalls bis 2012/13 und der viergleisige Ausbau St. Valentin-Linz inklusive Bahnhof Linz ebenfalls bis 2012/13 fertiggestellt sein. Durch vorausschauenden Mitteleinsatz und gezielte Initiativen wird auch die Perspektive von Klein- und Mittelbetriebe verbessert und ihre Position im globalisierten Markt gestärkt. Die mit den Bauprojekten beauftragten Firmen sind entweder dem klassischen, gleisnahen oder dem technischen Bereich zuzuordnen. Investitionen in die Infrastruktur sind Investitionen in die Zukunft und dienen in erster Linie verkehrspolitischen und gesamtwirtschaftlichen Zielen.

Frage 3:

Teilen Sie als Verkehrsminister die kürzlich im Nationalrat zum Ausdruck gebrachte Überzeugung Ihrer „Bündnis“-Kollegin Abg. Rossmann, dass die Infrastrukturinvestitionen der Regierung 600.000 Arbeitsplätze schaffen?

Antwort:

Die unmittelbaren Auswirkungen der Infrastrukturoffensive sind eine Ausweitung der Beschäftigten um ca. 7.500 und eine Erhöhung des BIP um etwa 480 Mio Euro. Die Wachstums- und Beschäftigungseffekte verteilen sich auf die Jahre 2005 und 2006.

Alle geplanten Ausgaben in den Infrastrukturbereich haben aber vor allem langfristig einen sehr positiven Effekt für den Wirtschaftsstandort Österreich. Die gesetzten Maßnahmen werden zu mehr Wachstum und damit auch zu mehr Beschäftigung führen. Langfristige Effekte sollen durch die Erhöhung des Infrastrukturkapitalstockes erhalten bleiben.

Frage 4:

Wie bewerten Sie vor dem Hintergrund der restriktiven Zuwanderungs- und Integrationspolitik von BZÖ/FPÖ die Tatsache, dass von den rund 300.000 über alle Branchen, Qualifikationen und Qualifikationsniveaus verteilten arbeitslosen Menschen in Österreich selbst bei optimaler Vermittlungstätigkeit höchstens ein Teil durch Infrastrukturprojekte und ihre Begleiterscheinungen Arbeit finden kann und somit weit mehr als die Hälfte der erwähnten 600.000 Arbeitsplätze mit ausländischen Arbeitskräften zu besetzen wäre?

Antwort:

Aufgabe des Infrastrukturministeriums ist es, erfolgreiche Wirtschafts- und Forschungspolitik für Österreich zu ermöglichen. Dazu gehört die Gestaltung eines funktionierenden Arbeitsmarktes ebenso wie die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Bereits kurz- und mittelfristig schaffen die Infrastrukturinvestitionen ein Arbeitsangebot, das den österreichischen Arbeitsmarkt unterstützen wird. Die Langfristigkeit der Projekte hat aber ebenso anhaltend positive Effekte auf den Wirtschaftsstand Österreich, schafft auch in der Zukunft neue Arbeitsplätze und sichert vor allem bereits bestehende Arbeitsplätze ab.

Inwieweit diese dann von in- oder ausländischen Arbeitskräften besetzt werden, wird von verschiedensten innerstaatlichen, aber auch paneuropäischen Entwicklungen abhängen. Grundsätzlich ist zu bemerken, dass jeder in Österreich geschaffene Arbeitsplatz den Wirtschaftsstandort Österreich stärkt - unabhängig von der Herkunft des jeweiligen Arbeitnehmers.

Fragen 5 bis 8:

Würden 80 (statt 40) Milliarden Infrastrukturinvestitionen 1,2 Mio (statt 600.000) Arbeitsplätze schaffen?

Auf welchen konkreten empirischen Untersuchungen beruhen die der Rechnung Ihrer Parteikollegin zugrundeliegenden Zahlen und welchen Branchen wären die entsprechenden Arbeitsplätze zuzuordnen?

Handelt es sich um neue Arbeitsplätze oder um die Sicherung bestehender Arbeitsplätze?

Handelt es sich bei den 7.500 Jobs, die laut Beschäftigungsgipfel Infrastruktur 2 vom 19.5. durch die Ergebnisse des Beschäftigungsgipfels Infrastruktur 1 vom 1.5. „geschaffen“ werden, um zusätzliche Jobs, um zusätzliche Jobs pro Jahr, um die Sicherung bestehender Jobs oder um eine andere Größe?

Antwort:

Mit den geplanten Maßnahmen im Infrastrukturbereich sollen wie angesprochen, in Summe rund 7.500 neue Jobs entstehen; dies geht auch aus Berechnungen des Instituts für Höhere Studien (IHS) hervor. Durch vorausschauende, innovative Investitionen ist vor allem auch eine rasche Beschäftigungswirksamkeit und eine Stärkung heimischer Unternehmen gegeben. Infrastrukturinvestitionen mit hoher Wachstumsrelevanz sollen in den Mittelpunkt gestellt werden. Aufgrund der nachhaltigen Wirkung der Investitionen auf das Wirtschaftswachstum können langfristig Rückflüsse lukriert werden.

Mit den in Angriff genommenen Maßnahmen können bestehende Arbeitsplätze abgesichert und zusätzliche geschaffen werden.

Beschäftigungsimpulse werden aber auch durch aktive technologiepolitische Maßnahmen ausgelöst. Neben Infrastrukturinvestitionen sind hier die Forschungsoffensive, als Antreiber für Wachstum und Beschäftigung zu nennen. Dabei soll die F&E-Quote bis zum Jahr 2010 auf 3% des BIP's angehoben werden. Durch die Begebung einer Anleihe werden künftig für diesen Zeitraum eine Mrd Euro zusätzlich für Forschung in Österreich zur Verfügung stehen. Im Bereich F&E wird eine Mittelstandsoffensive an den Start gebracht: Dabei soll künftig auch die Auftragsforschung steuerlich begünstigt werden. Diese ergriffene Maßnahme wird erheblich dazu beitragen, die Forschung in den breiten Mittelstand zu bringen. KMUs können somit in Zukunft einen Forschungsfreibetrag oder eine Forschungsprämie für Auftragsforschung geltend machen (geschätztes Volumen 300 Mio Euro).

Fragen 9 und 10:

Sind hier die beiden von Ihnen am 1.5. für den eigenen Wirkungsbereich angekündigten neuen Positionen („Verfahrensbeschleunigungs-Koordinator“ und „Co-Finanzmanager“) bereits inkludiert, oder ist diese Ankündigung mit der am 19.5. erfolgten Ablehnung der beiden von der IV geforderten, sehr ähnlich benannten „Koordinatoren“ bereits wieder passé.

Mit welchen ParteifreundInnen werden Sie in Fortsetzung der Tradition der letzten Monate und Jahre die in Frage 9 erwähnten Positionen gegebenenfalls besetzen?

Antwort:

Auch bereits vor der Besetzung der gegenständlichen Positionen war und ist es ein grundsätzliches Anliegen der Bundesregierung, alle notwendigen Schritte zur Beschleunigung von behördlichen Verfahren in die Wege zu leiten. Diesbezüglich nutzt man seitens des Bundes bereits alle Möglichkeiten aus. Aufgrund dieser bereits durchgeführten Schritte auf Bundesebene ist eine weitere Prozessbeschleunigung nur mehr durch dementsprechende Reformmaßnahmen der Länder - zum Beispiel über die Landesbaudirektoren- und die Landeshauptleute-Konferenz - möglich. Der Bund hat seine diesbezüglichen Hausaufgaben erledigt, steht aber nicht an, weitere Reformen seitens der Länder maximal zu unterstützen.

Die Besetzung diverser Dienstposten wird wie jeher nach Maßgabe der Qualifikation und im Rahmen der gesetzlichen Notwendigkeiten durchgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'L' shape followed by several loops and a final horizontal stroke.