

# **Bericht**

## **des Rechnungshofausschusses**

**über den Bericht des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses gemäß § 32e Abs. 4 GOG betreffend Durchführung des Verlangens der Abgeordneten Dr. Günther Kräuter, Kolleginnen und Kollegen auf Prüfung der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik seit dem Jahr 2000 hinsichtlich der Bereiche Straße und Schiene, insbesondere die Finanzierung des „Generalverkehrsplanes“ sowie Management-, PPP- und LKW-Maut-Problemstellungen der ASFINAG**

Der Ständige Unterausschuss des Rechnungshofausschusses hat den im Titel erwähnten Bericht gemäß § 32e Abs. 4 erster Satz GOG vorgelegt.

Berichtersteller im Ausschuss war die Abgeordnete Mag. Dr. Magda Bleckmann .

Der Rechnungshofausschuss hat den gegenständlichen Bericht am 11. Oktober 2005 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Gerhard **Reheis**, Dr. Gabriela **Moser**, Erwin **Hornek**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Klaus **Wittauer** und der Ausschussobmann Mag. Werner **Kogler**.

Der Rechnungshofausschuss hat gemäß § 32e Abs. 4 erster Satz GOG mit Stimmenmehrheit beschlossen, den Bericht des Ständigen Unterausschusses als Verhandlungsgegenstand dem Nationalrat vorzulegen. Weiters beschloss der Rechnungshofausschuss mit Stimmenmehrheit,

dem Hohen Hause die Kenntnisnahme dieses Berichtes zu empfehlen.

1. den angeschlossenen Bericht des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses gemäß § 32e Abs. 4 GOG betreffend „Durchführung des Verlangens der Abgeordneten Dr. Günther Kräuter, Kolleginnen und Kollegen auf Prüfung der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik seit dem Jahr 2000 hinsichtlich der Bereiche Straße und Schiene, insbesondere die Finanzierung des „Generalverkehrsplanes“ sowie Management-, PPP- und LKW-Maut-Problemstellungen der ASFINAG“ zur Kenntnis nehmen,
2. diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 10 11

**Mag. Dr. Magda Bleckmann**

Berichterstatlerin

**Mag. Werner Kogler**

Obmann

# Bericht

## des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses

gemäß § 32e Abs. 4 GOG

**betreffend Durchführung des Verlangens der Abgeordneten Dr. Günther Kräuter, Kolleginnen und Kollegen auf Prüfung der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik seit dem Jahr 2000 hinsichtlich der Bereiche Straße und Schiene, insbesondere die Finanzierung des „Generalverkehrsplanes“ sowie Management-, PPP- und LKW-Maut-Problemstellungen der ASFINAG**

### 1. Allgemeine Einleitung

Am 20. Dezember 2004 haben ein Viertel der Abgeordneten gemäß § 32e Abs. 2 GOG des Nationalrates einen Antrag auf Durchführung des Verlangens der Abgeordneten Dr. Günther Kräuter, Kolleginnen und Kollegen auf Prüfung der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik seit dem Jahr 2000 hinsichtlich der Bereiche Straße und Schiene, insbesondere die Finanzierung des „Generalverkehrsplanes“ sowie Management-, PPP- und LKW-Maut-Problemstellungen der ASFINAG, gestellt.

Das Verlangen wurde wie folgt begründet:

„Im Interesse des österreichischen Steuerzahlers erscheint die parlamentarische Prüfung von Finanzierungsproblemen im Infrastrukturbereich dringend geboten. Wird der von der Kurzzeit-Ministerin Monika Forstinger in Auftrag gegebene Generalverkehrsplan tatsächlich umgesetzt, so würden die Schulden der ÖBB bis 2010 auf nahezu 20 Milliarden Euro ansteigen. Diese Summe wurde erstmalig im August 2004 vom jetzigen Rechnungshof-Präsidenten Dr. Moser bekannt gegeben, der auf diese exorbitante Budgetproblematik aufmerksam machte. Verkehrsminister Gorbach stellte am 11.8.2004 fest, dass er den Generalverkehrsplan nun überarbeiten wolle und auch die Verschiebung von Bauprojekten nicht ausschließe. Aus Sicht der ÖBB müssten allerdings auch die bereits laufenden Projekte, darunter befinden sich die Untertunnelung der Koralm und das Brenner-Tunnelprojekt gestoppt werden, denn um diese zu realisieren, müsste der Finanzminister 400 Millionen Euro pro Jahr zuschießen. Nach einer Berechnung der ÖBB wären zur Realisierung der geplanten Schienenprojekte statt den von der Regierung erklärten 1,2 Milliarden jährlich im Durchschnitt 2,47 Milliarden Euro erforderlich. Daraus ergibt sich die dramatische Folge, dass die Eigenkapitalquote der ÖBB-Bau-AG bis 2010 von 35 % auf 3 % sinken würde – unter einer Eigenkapitalquote von 8 % gilt ein Unternehmen als insolvenzgefährdet.

Für unwirtschaftlich hält man bei den Bundesbahnen das 2,6 Milliarden Euro-teure Projekt Koralm-Tunnel und den in Summe fast 7 Milliarden Euro-teuren Ausbau der Strecke Brenner/Unterinntal. ‚Damit sich der Koralmtunnel rentiert, müssten die Städte Graz und Klagenfurt täglich evakuiert werden‘, heißt es aus den Bundesbahnen (Tiroler Tageszeitung vom 12.8.2004).

Unklar ist auch die Finanzierungssituation des Brenner-Basistunnels, der ab 2006 gebaut werden soll. Von den 6 Milliarden Euro Gesamtkosten für das Bauvorhaben finanziert die EU 20 %, 80 % teilen sich Österreich und Italien, wobei ein großer Teil durch Einbeziehung von Privaten (über PPP-Projekte) finanziert werden soll. Von den 430 Millionen Euro Planungskosten werden 50 % von der EU übernommen. Die Erfahrungen mit PPP-Projekten zeigen jedoch, dass Kooperationen mit privaten Investoren nur sehr beschränkt funktionieren und letztlich wiederum zu einer Belastung des Steuerzahlers führen.

Hingewiesen wird darauf, dass aufgrund verschiedener Anregungen der Rechnungshof das politische und rechtliche Jahrzehntedesaster ‚Semmeringbasistunnel‘ derzeit in vollem Umfang überprüft, wodurch eine Behandlung dieser Thematik im Ständigen Unterausschuss des Rechnungshofausschusses ausscheidet.

Auch die im Rahmen des Generalverkehrsplanes avisierten Kosten für den Straßenbau erscheinen als nicht einhaltbar. Bei der Prüfung von neun geplanten Straßenverkehrsprojekten stellte sich heraus, dass die festgeschriebenen Kostenschätzungen verglichen mit jenen Summen, die bei Bürgerversammlungen bzw. von der zuständigen Autobahnen- und Schnellstraßenfinanzierungs-AG (ASFINAG) genannt werden, eine Überschreitung der geplanten Kosten laut Generalverkehrsplan um fast 2 Milliarden Euro ergeben.

Die ASFINAG, die erst 2047 sämtliche Schulden von mittlerweile nahezu 10 Milliarden Euro getilgt haben will, plant mittlerweile PPP-Projekte in anderen Staaten und versucht vehement auftretende Probleme rund um die LKW-Maut zu beschönigen. So hat der Rechnungshof erst kürzlich eine tägliche Anzahl von rund 12.000 Fehlbuchungen im Mautsystem festgestellt. Gleichzeitig befindet ein im März 2004 vorgestelltes Controlling-Audit für den ASFINAG-Konzern, durchgeführt durch die Contrast-Management Consulting, dem Unternehmen eine denkbar schlechte Managementsituation:

Es existiere kein funktionierendes Berichtswesen, die Grundstruktur des Konzernberichtswesens und der Berichts-Pyramide sei unklar, es gäbe keine zentrale Zusammenführung der kaufmännischen Berichte, die Reporting-Linie sei unklar. Berichtslinien würden umgangen, das Management habe keinen Überblick über den Gesamtkonzern, Software-Entscheidungen fielen nach personenbezogenen Präferenzen und würden nicht aufeinander abgestimmt. Die Aufgabenteilung zwischen Konzern-Controlling, Bereichscontrolling und dezentralem Controlling (in den Töchtern) sei nicht geklärt, laufendes Konfliktpotential sei festzustellen, es gäbe Doppelgleisigkeiten und teilweise auch persönliche Konflikte zwischen den Beteiligten.

Aus den dargestellten Finanzierungs- und Managementproblemstellungen im Bereich Schiene und Straße ist die Aufklärung der vielfältigen Versäumnisse und Fehlentwicklungen sowie die Erhebung aller wesentlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer erfolgreichen Verkehrspolitik von unverzichtbarer Bedeutung.“

## 2. Ausschusssitzungen - Ablauf

Dem Ständigen Unterausschuss des Rechnungshofausschusses gehören

von der Österreichischen Volkspartei

die Abgeordneten Mag. Heribert **Donnerbauer**, Erwin **Hornek**, Dipl.-Ing. Günther **Hüttl**, Edeltraud **Lentsch**, Werner **Miedl**, Dipl.-Ing. Hannes **Missethon**, Nikolaus **Prinz**, Alfred **Schöls**, Astrid **Stadler** und Ing. Josef **Winkler**,

von der Sozialdemokratischen Partei Österreichs

die Abgeordneten Mag. Ruth **Becher**, Gabriele **Binder**, Josef **Broukal**, Kurt **Eder**, Christian **Faul**, Mag. Kurt **Gaßner**, Dr. Günther **Kräuter** und Gerhard **Reheis**,

von der Freiheitlichen Partei Österreichs

die Abgeordneten Mag. Dr. Magda **Bleckmann** und Detlev **Neudeck**

und von den Grünen

die Abgeordneten Mag. Werner **Kogler** und Dr. Gabriela **Moser**

an.

Obmann dieses Ständigen Unterausschusses ist der Abgeordnete Erwin **Hornek**, Stellvertreter sind die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Edeltraud **Lentsch** und Astrid **Stadler**, Schriftführer sind die Abgeordneten Mag. Kurt **Gaßner**, Nikolaus **Prinz** und Alfred **Schöls**.

Zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung bestand im Ständigen Unterausschuss Einvernehmen, den Präsidenten des Nationalrates gemäß § 39 Abs. 2 GOG zu ersuchen, durch den Stenographendienst eine auszugsweise Darstellung der Verhandlungen abfassen zu lassen.

Anlässlich der 16. Sitzung des Ständigen Unterausschusses in der XXII. GP am 14. Jänner 2005 befasste sich dieser erstmalig mit dem gegenständlichen Prüfverlangen und beschloss mit Stimmenmehrheit, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 40 Abs. 1 GOG um die Einleitung von Erhebungen und um schriftliche Äußerung in Berichtsform im Sinne des gegenständlichen Prüfverlangens – gemäß § 32e Abs. 3 GOG jene Teilbereiche ausgenommen, die Gegenstände betreffen, zu denen bereits ein Prüfungsverfahren beim Rechnungshof anhängig ist – bis 18. Februar 2005 zu ersuchen.

In der **16. Sitzung am 14. Jänner 2005** waren die Abgeordneten

**Donnerbauer** Heribert, Mag.

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Machne** Helga

**Miedl** Werner

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus

**Schöls** Alfred

**Stadler** Astrid

**Winkler** Josef, Ing.

**Becher** Ruth, Mag.

**Binder** Gabriele

**Lapp** Christine, Mag.

**Eder** Kurt

**Faul** Christian

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Reheis** Gerhard

**Wittauer** Klaus

**Achleitner** Elke, Dipl.-Ing.

**Kogler** Werner, Mag.

**Moser** Gabriela Dr.

anwesend.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Klaus **Wittauer**, Mag. Werner **Kogler**, Werner **Miedl**, Gerhard **Reheis**, Dr. Gabriela **Moser**, Kurt **Eder**, Erwin **Hornek** und Mag. Heribert **Donnerbauer**.

In der **17. Sitzung am 15. März 2005** waren die Abgeordneten

**Donnerbauer** Heribert, Mag.

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Pack** Jochen

**Miedl** Werner

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus

**Schöls** Alfred

**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.

**Winkler** Josef, Ing.

**Hlavac** Elisabeth, Dr.

**Broukal** Josef

**Eder** Kurt

**Faul** Christian

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Reheis** Gerhard

**Achleitner** Elke, Dipl.-Ing.

**Neudeck** Detlev

**Kogler** Werner, Mag.

**Moser** Gabriela, Dr.

anwesend.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Mag. Werner **Kogler**, Detlev **Neudeck** und Dr. Gabriela **Moser**.

Diese Sitzung diente auch zur Beschlussfassung der Ladungen von Vizekanzler und Bundesminister Hubert **Gorbach** sowie Staatssekretär Mag. Helmut **Kuckacka** vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die nächste Sitzung als Auskunftspersonen.

Die Beratungen wurden in der **18. Sitzung am 28. April 2005** fortgesetzt. Anwesend waren die Abgeordneten

**Donnerbauer** Heribert, Mag.

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.

**Miedl** Werner

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus

**Schöls** Alfred

**Stadler** Astrid

**Winkler** Josef, Ing.

**Becher** Ruth, Mag.

**Binder** Gabriele

**Broukal** Josef

**Eder** Kurt

**Faul** Christian

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Reheis** Gerhard

**Lapp** Christine, Mag.

**Wittauer** Klaus

**Achleitner** Elke, Dipl.-Ing.

**Kogler** Werner, Mag.

**Moser** Gabriela, Dr.

von denen die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Klaus **Wittauer**, Werner **Miedl**, Mag. Werner **Kogler**, Kurt **Eder**, Dr. Gabriela **Moser**, Mag. Heribert **Donnerbauer**, Mag. Christine **Lapp**, Gerhard **Reheis**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Josef **Broukal**, Mag. Ruth **Becher**, Christian **Faul**, Mag. Kurt **Gaßner**, Gabriele **Binder** und Ing. Josef **Winkler** das Wort ergriffen.

Als Auskunftspersonen waren Vizekanzler und Bundesminister Hubert **Gorbach** sowie Staatssekretär Mag. Helmut **Kukacka** anwesend.

Weiters wurden für die 19. Sitzung die Ladungen der Auskunftspersonen DI Franz **Lückler**, Mag. Christian **Trattner** und Dr. Johann **Quendler** von der ASFINAG sowie Mag. Arnold **Schiefer** vom BMVIT beschlossen.

In der **19. Sitzung am 2. Juni 2005** waren die Abgeordneten

**Donnerbauer** Heribert, Mag.

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.

**Böhm** Franz Xaver

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus

**Schöls** Alfred

**Fekter** Maria Theresia, Mag. Dr.

**Fuhrmann** Silvia

**Haubner** Peter

**Winkler** Josef, Ing.

**Becher** Ruth, Mag.

**Binder** Gabriele

**Lapp** Christine, Mag.

**Eder** Kurt

**Faul** Christian

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Achleitner** Elke, Dipl.-Ing.

**Haupt** Herbert, Mag.

**Neudeck** Detlev

**Kogler** Werner, Mag.

**Moser** Gabriela Dr.

anwesend.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Kurt **Eder**, Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Dipl.-Ing. Hannes **Missethon**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Mag. Kurt **Gaßner**, Dr. Günther **Kräuter**, Christian **Faul**, Mag. Heribert **Donnerbauer**, Mag. Christine **Lapp**, Gabriele **Binder**, Mag. Ruth **Becher**, Detlev **Neudeck**, Alfred **Schöls**, Mag. Herbert **Haupt** und Mag. Werner **Kogler**.

Die geladenen Auskunftspersonen DI Franz **Lückler**, Mag. Christian **Trattner**, Dr. Johann **Quendler** sowie Mag. Arnold **Schiefer** waren in dieser Sitzung anwesend.

Die Ladungen der Auskunftspersonen Mag. Martin **Huber**, Mag. Erich **Söllinger** und Dr. Wolfgang **Reithofer** von der ÖBB Holding AG sowie Dr. Karl-Johann **Hartig** vom BMVIT für die 20. Sitzung wurden beschlossen.

Anlässlich der **20. Sitzung am 22. Juni 2005** waren die Abgeordneten

**Gahr** Hermann

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.

**Miedl** Werner

**Sieber** Norbert

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus  
**Schöls** Alfred  
**Stadler** Astrid  
**Winkler** Josef, Ing.

**Becher** Ruth, Mag.  
**Binder** Gabriele  
**Lapp** Christine, Mag.  
**Eder** Kurt  
**Faul** Christian  
**Gaßner** Kurt, Mag.  
**Kräuter** Günther, Dr.  
**Reheis** Gerhard

**Bleckmann** Magda, Mag. Dr.  
**Wittauer** Klaus

**Kogler** Werner, Mag.  
**Moser** Gabriela Dr.

anwesend, von denen die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Dipl.-Ing Hannes **Missethon**, Dr. Gabriela **Moser**, Alfred **Schöls**, Werner **Miedl**, Klaus **Wittauer**, Gabriele **Binder**, Mag. Ruth **Becher**, Christian **Faul**, Gerhard **Reheis**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Ing. Josef **Winkler**, Mag. Werner **Kogler**, Erwin **Hornek** und Mag. Dr. Magda **Bleckmann** das Wort ergriffen.

Die geladenen Auskunftspersonen Mag. Martin **Huber**, Mag. Erich **Söllinger**, Dr. Wolfgang **Reithofer** sowie Dr. Karl-Johann **Hartig** waren in dieser Sitzung anwesend.

Weiters wurden für die nächste Sitzung die Ladungen der Auskunftspersonen Mag. Gilbert **Trattner** und Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael **Vavrovsky** von der ÖBB Infrastruktur Bau AG (Vorstand) beschlossen.

Im Zuge der weiteren Prüfung waren in der **21. Sitzung am 5. Juli 2005** die Abgeordneten

**Donnerbauer** Heribert, Mag.  
**Brader** Alfred, Mag. Dr.  
**Hornek** Erwin  
**Hüttl** Günther, Dipl.-Ing.  
**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.  
**Miedl** Werner  
**Tamandl** Gabriele  
**Eßl** Franz  
**Prinz** Nikolaus  
**Schöls** Alfred  
**Keuschnigg** Georg  
**Haubner** Peter  
**Marek** Christine



**Schultes** Hermann, Ing.

**Becher** Ruth, Mag.

**Binder** Gabriele

**Lapp** Christine, Mag.

**Eder** Kurt

**Faul** Christian

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Reheis** Gerhard

**Bleckmann** Magda, Mag. Dr.

**Haupt** Herbert, Mag.

**Neudeck** Detlev

**Kogler** Werner, Mag.

**Moser** Gabriela Dr.

anwesend.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Werner **Miedl**, Dr. Gabriele **Moser**, Detlev **Neudeck**, Gerhard **Reheis**, Kurt **Eder**, Christian **Faul**, Mag. Herbert **Haupt**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Mag. Kurt **Gaßner**, Mag. Christine **Lapp**, Franz **Ebl**, Mag. Ruth **Becher**, Gabriele **Binder** und Erwin **Hornek**.

Die für diese Sitzung geladenen Auskunftspersonen der ÖBB Infrastruktur Bau AG (Vorstand), Mag. Gilbert **Trattner**, und Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael **Vavrovsky**, waren anwesend.

In der **22. Sitzung am 19. September 2005** waren die Abgeordneten

**Böhm** Franz Xaver

**Donnerbauer** Heribert, Mag.

**Hornek** Erwin

**Hütl** Günther, Dipl.-Ing.

**Miedl** Werner

**Missethon** Hannes, Dipl.-Ing.

**Prinz** Nikolaus

**Regler** Roderich, Dipl.-Ing. Mag.

**Schöls** Alfred

**Stadler** Astrid

**Becher** Ruth, Mag.

**Binder-Maier** Gabriele

**Eder** Kurt

**Gaßner** Kurt, Mag.

**Kräuter** Günther, Dr.

**Lapp** Christine, Mag.

**Reheis** Gerhard

**Achleitner** Elke, Dipl.-Ing.

**Kogler** Werner, Mag.

anwesend.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Günther **Kräuter**, Werner **Miedl**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Kurt **Eder**, Mag. Kurt **Gaßner**, Mag. Werner **Kogler** und Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**.

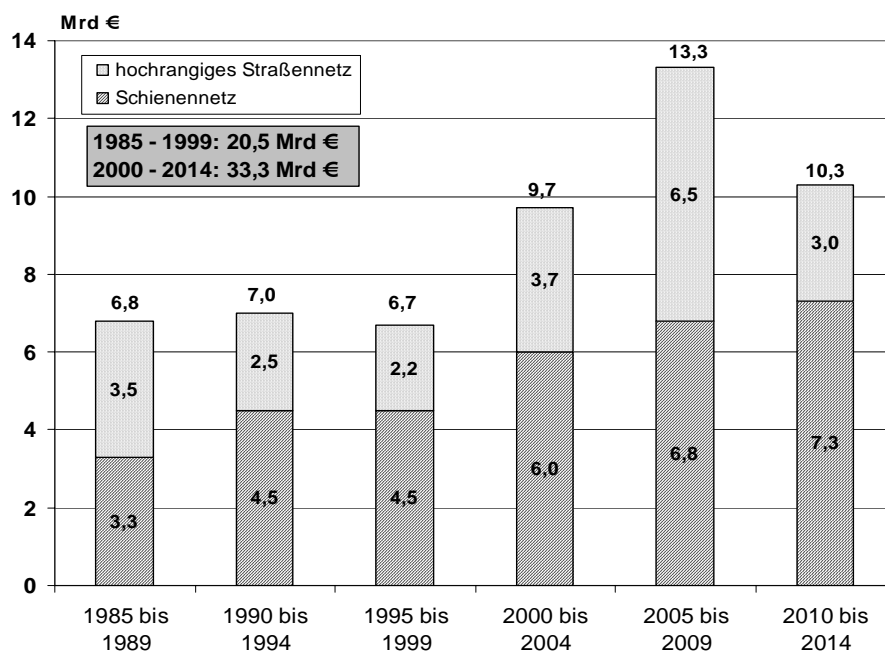
In dieser Sitzung erfolgte die Beschlussfassung über diesen Bericht des Unterausschusses.

### 3. Erhebungsbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 40 Abs. 1 GOG

Der Schwerpunkt der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur lag ab Mitte der fünfziger Jahre im Ausbau des hochrangigen Straßennetzes. Ab den achtziger Jahren wurden in Österreich die Investitionen in das Schienennetz verstärkt und die Straßeninvestitionen gedrosselt. Damit sollten die technischen Voraussetzungen für die verkehrspolitisch angestrebte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die als umweltfreundlich empfundene Bahn verbessert werden. Diese Verstärkung der Investitionen in das Schienennetz war speziell zwischen den Jahren 1987 und 1996 zu beobachten. Nach einem erneuten Einbruch begann ab dem Jahre 2000 ein neuerlicher Anstieg bei den Schieneninvestitionen.

Auch die Investitionen in die Straße nach dem Jahr 2000 begannen deutlich zu steigen.

Zwischen 1985 und 1999 wurden in 15 Jahren insgesamt etwa 20,5 Milliarden Euro in die hochrangige Verkehrsinfrastruktur des Bundes investiert. Zwischen 2000 und 2014 sind nun mehr etwa 33,3 Milliarden Euro an Investitionen geplant. Das bedeutet, in dieser Periode sind 62% mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen als in der vorgehenden betrachteten Periode, wobei das Verhältnis zwischen Schienen- und Straßeninvestitionen in beiden betrachteten Zeitabschnitten 60:40 für die Schiene beträgt.



Österreich investiert pro Einwohner weit mehr in seine Infrastruktur als Deutschland: Einerseits führen budgetäre Engpässe in Deutschland zur Reduktion des Ausbaus, andererseits wurde das deutsche Netz bereits frühzeitiger ausgebaut. In Österreich müssen vor allem jetzt jene Investitionen in das hochrangige Straßennetz getätigt werden, die nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ in den 1990er Jahren aufgrund von falschen verkehrspolitischen Einschätzungen versäumt wurden. Im Schienenbereich sind viele deutsche HGV Linien (Hochgeschwindigkeitsverkehr) bereits fertig gestellt worden, während in Österreich noch umfangreiche Neubauten, vor allem bei den Alpenquerungen bevorstehen (Brenner).

## **Umsetzung des GVP-Ö / ÖBB-Rahmenplan**

Vorab ist anzumerken, dass am GVP-Ö grundsätzlich festgehalten wird, es kommt jedoch zu den im Verlaufe der Umsetzung von Infrastrukturprojekten üblichen Anpassungen.

Der GVP-Ö des BMVIT entstand im Rahmen einer sechsmonatigen Bearbeitung zusammen mit den Ländern und den Verkehrsinfrastrukturbetreibern unter der Federführung eines angesehenen Verkehrsplaners. Er basiert vornehmlich auf langfristigen Ausbauvorstellungen der ASFINAG, der ÖBB und der Länder.

Der GVP-Ö ist als ein Bedarfsfeststellungs-Programm für alle Verkehrsmodi mit einem langfristigen Planungshorizont anzusehen. Er ist alle 5 Jahre zu evaluieren und zu aktualisieren. Der GVP-Ö enthält nur eine grobe Prioritätenreihung und ist kein konkreter Finanzierungsplan und kein rechtlich verbindlicher Ausbauplan, wie es beispielsweise der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) in Deutschland ist. Viel mehr wurde bereits bei Erstellung des GVP-Ö darauf hingewiesen, dass die Detaillierung der Projekte erst in späteren Phasen zu erfolgen hat. Speziell bei den Projekten ab 2006 im Schienenbereich wird lediglich von einer „finanziellen Darstellbarkeit“ gesprochen. Im GVP-Ö wurden lediglich finanzielle Annahmen getroffen, um grobe Prioritätsschritte erstellen zu können.

Es hat sich nunmehr herausgestellt, dass die Länder und die Infrastrukturbetreiber in der Hoffnung auf eine rasche Umsetzung äußerst „optimistische“ Angaben gemacht haben. Zudem wurde der GVP-Ö auf Preisbasis 2000 erstellt. Viele Projekte haben sich seitdem kostenmäßig wie auch planungstechnisch konkretisiert. Damit einhergehend kam es auch zu den notwendigen Anpassungen bei Kostenschätzungen und Umsetzungszeitplänen. Darüber hinaus mussten aus planerischen Notwendigkeiten vereinzelt zusätzliche Projekte in den ÖBB-Rahmenplan aufgenommen werden, welche im ursprünglichen GVP-Ö keine Berücksichtigung gefunden hatten.

Die im Vorjahr umgesetzte ÖBB Reform macht nun weitere sechs Jahre Rekordinvestitionen in die Schieneninfrastruktur möglich. Während Investitionen früher in verhältnismäßig wenig transparenten Finanzierungsgesellschaften (wie beispielsweise der im Jahre 1996 gegründeten SCHIG) abgewickelt wurden, steht mit dem Rahmenplan nunmehr ein gesichertes und durchschaubares Finanzierungsinstrument zu Verfügung.

Der GVP-Ö deckt einen Planungszeitraum von über zwei Jahrzehnten (von 2000 bis 2021) ab und muss daher schon aus nahe liegenden Gründen periodischen Überprüfungen und Anpassungen unterworfen werden - wie nunmehr durch den Rahmenplan für den Bereich Schiene.

Der ÖBB-Rahmenplan ist ein rechtlich verbindlicher, mehrjähriger Investitionsplan, der die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur in Österreich auf eine gesicherte Basis stellt. Der ÖBB-Rahmenplan bedeutet daher für den Ausbau der Schieneninfrastruktur – und damit auch nicht zuletzt für den Wirtschaftsstandort Österreich – mehr Transparenz, Planungs- und Umsetzungssicherheit. Die im GVP-Ö festgeschriebenen festgeschriebenen Projekte werden durch den ÖBB-Rahmenplan in keiner Weise in Frage gestellt.

Die gesamten im ÖBB-Rahmenplan 2005-2010 beinhalteten Vorhaben wurden vor Erstellung des Rahmenplans einer Evaluierung unterzogen. Dabei wurden sowohl die Verschuldung als auch die Liquidität der ÖBB einer genauen Betrachtung sowohl kurzfristig als auch langfristig unterworfen. Die Infrastruktur-Bau AG wird bei Umsetzung dieses Rahmenplans keinesfalls – wie im Verlangen behauptet - eine insolvenzgefährdende Eigenkapitalquote unterschreiten. Dies haben mehrere externe und unabhängige Wirtschaftsprüfer bestätigt.

Die Umsetzung des GVP-Ö im Bereich Straße in Gestalt der ASFINAG-Basispläne ist voll im Plan, wie ihn der GVP-Ö vorsieht.

### **Kostenüberschreitungen von Projekten**

Es kommt leider immer wieder zu Kostenüberschreitungen bei Infrastrukturprojekten – das ist nicht erst seit dem Jahr 2000 so. Als Beispiel aus den 1990er Jahren seien etwa der Neubau des Streckenabschnittes St. Jakob – St. Anton (Umfahrung St. Anton von ursprünglich 76 Millionen auf 117 Millionen Euro oder der Neubau einer 2-gleisigen Strecke im Bereich Melk (Umfahrung Melk) von ursprünglich etwa 57 Millionen auf 174 Millionen Euro genannt. Dies hängt natürlich auch von der Art und Struktur der Projekte ab. Vor allem Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt haben in jüngster Vergangenheit zu Verteuerungen geführt. Als Beispiel dient hier der 2-röhrige Ausbau von Katschberg- und Tauern Tunnel. Die Gesamtkosten der beiden Tunnelröhren betragen 276 Millionen Euro. Die damit verbundenen zusätzlichen Ausgaben für Umweltentlastungsmaßnahmen belaufen sich auf weitere 300 Millionen Euro.

Die ASFINAG versucht reine Baukostenüberschreitungen mit effektivem Kostencontrolling und entsprechender Vertragsgestaltung (Pönalen) entgegenzuwirken. Auch wird die neue Struktur der ASFINAG hier einen Beitrag leisten. Weiters wird durch das Vorantreiben von PPP-Modellen versucht, einen „Benchmark“ einzuführen, um künftig auch verstärkt privatwirtschaftlich orientiertes Kostencontrolling einzusetzen.

Die auftretenden Steigerungen der Baukosten für die Projekte sind vier Hauptursachen zurückzuführen:

#### Zu geringe Schätzungen im GVP-Ö:

Von den Bundesländern und den Betreibergesellschaften wurden zu geringe Kostenschätzungen abgegeben, um möglichst viele Projekte im GVP-Ö unterzubringen und die „finanzielle Darstellbarkeit“ zu ermöglichen.

#### Erweiterung der Projekte und Erhöhung der Ausbaustandards:

Besonders bei Straßenprojekten wurden vielfach zweistreifige Bundesstraßenquerschnitte mit dementsprechend geringerer Projektierungsgeschwindigkeit angenommen bzw. wurden pauschalierte Grobkostenschätzungen abgegeben. Beispiele dafür sind die A3 Südostautobahn (Wulkaprodersdorf – Klagenfurt), die A6 Nordwestautobahn (Parndorf – Kittsee), die A26 Linzer Autobahn, die S7 Fürstenfelder Schnellstraße, die S10 Mühlviertler Schnellstraße und die S36 Judenburger Schnellstraße. Für Kleinbaumaßnahmen und Rastplätze wurden ebenfalls zu geringe Kosten angesetzt, weil die Anzahl der Baumaßnahmen als zu gering angenommen wurde.

#### Mehr Umweltentlastungsmaßnahmen:

Die zunehmende Forderung nach mehr Schutz der Bevölkerung vor Emissionen (seitens des Gesetzgebers und der Anrainer) verteuert ebenso Projekte. Musterbeispiel dafür ist das Projekt „A10 – 2. Tunnelröhren, Tauern- Katschberg Tunnel“.

#### Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang besonders Maßnahmen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit wie sie von der "EU-Direktive Tunnelsicherheit" gefordert werden. Dies betrifft zahlreiche Projekte des GVP-Ö, u.a. A14 – 2. Röhre Pfändertunnel, A10 – 2. Röhren Tauern- und Katschberg Tunnel, A12 – Tschirgantunnel, A12 – Roppener Tunnel, A9 – Bosrucktunnel.

### **Aktuelle Situation der ASFINAG**

Die Schulden der ASFINAG stammen zu 68% aus der Zeit vor dem Jahre 2000. Da von den vorhergehenden Regierungen die EU-Erweiterung jahrzehntelang ignoriert wurde, war ein großer Nachholbedarf gerade betreffend die Verbindungen in die östlichen Nachbarstaaten Österreichs gegeben. Daher musste massiv in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes investiert werden. Derzeit werden rund 1,2 Milliarden Euro pro Jahre in den Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen investiert. Durch die erfolgreiche Einführung (nach 10 Jahren Diskussion) der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut sind genügend Einnahmen vorhanden, um diese Investitionen zu tätigen – die Finanzierung ist nach betriebswirtschaftlichen Kriterien problemlos darstellbar. Auch der Übergang zu den Buchhaltungsregeln nach IAS-Standard ist gewährleistet.

Die ASFINAG ist daher ein Vorzeigemodell und wird international kopiert. Beispielsweise hat die Slowakei mit 1. Jänner 2005 eine Gesellschaft mit ähnlicher Struktur eingerichtet.

### **Management und Konzernstruktur der ASFINAG**

Die Kritik am Management der ASFINAG und an einzelnen Arbeitsprozessen in der Gesellschaft stammt aus einem internen Evaluierungsbericht, der vor der Strukturänderung mit 1. Jänner 2005 erstellt wurde. Die Anregungen aus diesem Bericht wurden aufgenommen und in der neuen Struktur berücksichtigt.

Gemäß den Vorgaben des Aktiengesetzes leitet und vertritt der Vorstand das Unternehmen eigenverantwortlich gegenüber Dritten, während der Aufsichtsrat die Vorstandsmitglieder ernennt und abberuft und das Management überwacht.

Deshalb sieht das geltende Recht eine zweigeteilte Führungsstruktur in einer Aktiengesellschaft vor, also die strikte Trennung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, so ist etwa eine Mitgliedschaft in beiden Organen ausgeschlossen, d.h. Mitglieder des Vorstands können nicht gleichzeitig im Aufsichtsrat tätig sein und umgekehrt.

Die Hauptversammlung ist in Entscheidungen der gewöhnlichen Unternehmensführung nicht einbezogen. Die Hauptversammlung entscheidet aber über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat und sie entscheidet über die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Bestellung des Abschlussprüfers.

Außerdem bedürfen bestimmte grundlegende Maßnahmen der Zustimmung durch die Hauptversammlung. Dazu zählen etwa Änderungen der Satzung, Kapitalmaßnahmen, die Auflösung des Unternehmens, Fusionen, Ausgliederungen oder andere Umwandlungsmaßnahmen sowie eine Übertragung der gesamten oder nahezu gesamten Aktiva des Unternehmens.

Aus dem Dargelegten ist klar ableitbar, dass es nicht Aufgabe der Republik Österreich bzw. der von ihr in den Aufsichtsrat entsandten Vertreter sein kann, auf „*Entscheidungen der gewöhnlichen Unternehmensführung*“ wie dies etwa Softwareentscheidungen zweifelsohne darstellen, Einfluss zu nehmen.

### **Mautsystem**

Die ASFINAG hebt im eigenen Namen und auf eigene Rechnung die Maut als privatrechtliches Nutzungsentgelte ein. Die Einnahmen kommen daher direkt in vollem Umfang der ASFINAG zu Gute. Sie fließen nicht in das Bundesbudget. Daher gibt es auch keinen Einnahmenverlust für den österreichischen Steuerzahler.

Zur Unterscheidung von Erfassungsrate, Erfassungsquote, Fehlerquote und „Fehlerbuchungen“ ist folgendes festzuhalten:

Obwohl der Begriff Erfassungsrate und „Fehlerbuchungen“ öfters in der öffentlichen Diskussion auftaucht, wird dieser Begriff im Betreibervertrag nicht verwendet. Zur Verwendung kommen vielmehr die Begriffe „Erfassungsquote“ und „Fehlerquote“: Die Erfassungsquote gibt im wesentlichen das Verhältnis der Anzahl von mautpflichtigen Fahrzeugen mit funktionierender GO-Box, bei der eine korrekte Mauttransaktion durchgeführt wurden zur Gesamtzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge mit funktionierendem Fahrzeuggerät wider. Mit der Erfassungsquote kann somit eine Aussage über die tatsächliche technische Güte eines bereits im Betrieb befindlichen Mautsystems gemacht werden. Die Erfassungsquote wird monatlich von der ASFINAG ermittelt. Sie beträgt für das erste Jahr 2004 durchschnittlich 99%. Sie liegt damit weit über der im Betreibervertrag festgelegten Quote von 93%.

Bei der Fehlerquote handelt es sich hingegen um eine Leistungskennzahl für ein Mautsystem, das unter Laborbedingungen einem Dauertest unterzogen wird. Sie ist somit für eine Beurteilung eines im Betrieb befindlichen Mautsystems irrelevant. Es erfolgt daher auch keine monatliche Neuermittlung der Fehlerquote. Dies wäre genauso sinnvoll wie eine monatliche Neuermittlung der bereits festgestellten Motorleistung eines Kraftfahrzeuges.

### **Großprojekte Schiene**

Der Brennerbasistunnel ist ein Projekt von gesamteuropäischer Bedeutung. Der politische Wille zur Realisierung dieses Projekts ist vorhanden. 90 Millionen Euro sind bereits für die bis Ende 2006 laufende Phase 2 vorhanden. Derzeit wird unter Einbindung der Europäischen Investitionsbank an einem Finanzierungsmodell gearbeitet. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass ein zentraler Beitrag zur Realisierung und Nutzung des Tunnels die gesamteuropäischen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sein werden. So wird diese Frage letztendlich auch zu einer Nagelprobe der europäischen Verkehrspolitik.

Betreffend der in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Thematik der privaten-öffentlichen Partnerschaften ist nicht abzustreiten, dass es PPP-Modelle gibt, die nicht erfolgreich verlaufen sind, in Österreich sind allerdings bereits PPP-Modelle umgesetzt worden, deren Effizienz und Wirtschaftlichkeit jederzeit darstellbar sind.

Der Bau der Koralmbahn bewirkt eine raumstrukturelle Neuausrichtung des Südens von Österreich und schafft nicht nur verbesserte sondern grundsätzlich neue Erreichbarkeitsverhältnisse. Darüber hinaus wird Graz durch diese Maßnahme zum TEN-Eisenbahnknotenpunkt mit entsprechender internationaler Bedeutung. Mit der Koralmbahn steigt die Attraktivität dieses bisher benachteiligten Raums mit insgesamt etwa 1,5 Millionen Menschen als Wirtschaftsstandort. Die entsprechende Standortaufwertung wurde in einer Studie der TU Wien mit 170 Mio. Euro/Jahr beziffert, die freilich nicht den ÖBB, sondern der gesamten Volkswirtschaft zugute kommen.

Das Unterinntal wiederum ist ein potenzieller Kapazitätsengpass. Von Wörgl bis Innsbruck überlagern sich Nord-Süd-Verkehr, Ost-West-Verkehr und der im dicht besiedelten Inntal sehr ausgeprägte Nahverkehr. Schon heute werden Zugzahlen von etwa 300 Zügen pro Tag erreicht; ein zu erwartendes Wachstum würde ohne den Ausbau unweigerlich progressiv zu Behinderungen und Einbußen in Betriebsqualität führen. Auch in der trilateralen Arbeitsgruppe (D - A - I) zur Ausbaustrategie für den Brenner-Eisenbahnkorridor wurde erkannt, dass diese Maßnahme unabhängig von Bau des Brenner-Basistunnels erforderlich ist.

**4.1 In der Sitzung am 28. April 2005 sind Vizekanzler BM Hubert Gorbach und StS Mag. Helmut Kukacka gehört worden und haben umfassend Auskunft gegeben. Zusammenfassend kann festgehalten werden:**

Grundsätzlich können die von den Abgeordneten aufgeworfenen Fragen in folgende Themenbereiche aufgliedert werden: Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Generalverkehrsplan, Brenner-Basistunnel, Lärmschutzmaßnahmen, LKW-Maut.

**Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Generalverkehrsplan**

Der Vizekanzler erläuterte und bezifferte die Arbeit der Bundesregierung in dieser und der vergangenen Gesetzgebungsperiode sowie die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geplanten Vorhaben und Projekte für die Jahre 2000 bis 2014. Laut derzeitigen Plänen werden in dem Zeitraum 2000 bis 2014 für Straße und Schiene insgesamt 40,5 Milliarden Euro (inklusive den Zahlungen für veränderte Bundesstraßen) ausgegeben. Sowohl für den Straßen- als auch für den Schienenbereich – übrigens auch für Forschung und Entwicklung – sind damit so viele finanzielle Mittel wie nie zuvor vorgesehen, was auf Grund der Versäumnisse vor 2000 auch notwendig ist. In den Jahren 2000 bis 2014 werden daher 40,5 Milliarden Euro sowohl in Straßen- als auch in Schienenprojekte investiert; im Vergleich dazu waren es in den Jahren 1985 bis 1999 lediglich 20,7 Milliarden Euro, das heißt, es gab damit beinahe eine Verdoppelung der Mittel beziehungsweise eine Steigerung um 96 Prozent.

In der XXI. GP ist es erstmals gelungen, in Österreich einen Generalverkehrsplan zu erstellen, der den langfristigen nationalen, aber auch internationalen Infrastrukturbedürfnissen Rechnung trägt. Der Generalverkehrsplan, der sich bis ins Jahr 2021 erstreckt, beinhaltet ein Investitionsvolumen von 45 Milliarden Euro; davon sind 30 Milliarden für Schiene, 15 Milliarden für Straße und 0,5 Milliarden für Wasserstraße vorgesehen.

Mit dem Generalverkehrsplan wird einerseits die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs gesteigert, andererseits die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes erhöht. Hochrangige Straßenverbindungen v.a. zu den benachbarten Ländern müssen so rasch wie möglich ausgebaut werden, Lücken geschlossen, Netzerweiterungen und Kapazitätsanpassungen im Landesinneren vorgenommen werden.

Der Bereich der Schiene ist äußerst wichtig, hier gilt es, die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger auszubauen sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu forcieren.

Im Rahmenplan sind folgende prioritäre Projekte vorgesehen:

- viergleisiger Ausbau der Westbahn, als Beispiel Fertigstellung Wien - St. Pölten
- der Bau der Koralmbahn, Fertigstellung bis 2016 3,8 Milliarden Euro
- viergleisiger Ausbau des Unterinntals: 1,9 Milliarden Euro, Fertigstellung 2012/2013, kompatibel mit der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels, weil auch Zulaufstrecke oder als das gedacht
- Bau des Bahnhofes Wien-Europa Mitte, auch als Zentralbahnhof bezeichnet: Kosten 420 Millionen Euro, angestrebter Baubeginn 2007/2008, mit Wien abgestimmt und unter Dach und Fach.

In diesem Zusammenhang muss auch die „Bahnhofsoffensive“ angeführt werden, in deren Rahmen der Bahnhof Linz bereits fertig gestellt wurde, ebenso die Bahnhöfe Innsbruck und Graz; Klagenfurt wird 2006 fertig gestellt sein. Das Projekt St. Pölten einschließlich Bahnhofsumbau wird in den Jahren 2007 bis 2013 realisiert. Weitere diverse Nahverkehrsausbauten sind zum Beispiel NAVIS in Salzburg, die S2 von Wien nach Laa an der Thaya oder in Vorarlberg, um auch ein Ländleprojekt zu nennen, das Rheintal-konzept.



Im Zuge des Rahmenplanes ist auch die so genannte Koralmvereinbarung anzuführen. Die Finanzierung der Koralmbahn, eine verkehrswirksame Durchbindung bis 2016, ist gesichert, die Kosten werden derzeit mit rund 3,8 Milliarden Euro veranschlagt. Für den Koralmtunnel selbst wird es eine Kofinanzierung der Länder Steiermark und Kärnten mit je 140 Millionen Euro geben, das sind jeweils rund 10 Prozent des mit rund 1,4 Milliarden Euro veranschlagten Koralmtunnels.

Wirtschaftsforscher gehen davon aus, dass eine Milliarde Euro an Investitionen in Infrastruktur etwa 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze bedeuten; diese Infrastrukturausgaben sind somit sehr beschäftigungswirksam und ein kräftiger Impuls für den Wirtschaftsstandort, für die Wirtschaftsentwicklung und für das Wirtschaftswachstum.

Der vorhandene Bedarf an zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur ergibt sich auch aus der zusätzlichen Mobilität, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten entstanden ist. Das hat erstens mit der Entwicklung in Europa zu tun, zweitens aber auch mit dem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Dabei geht es nicht nur um den Güter-, sondern auch um den Personenverkehr. Diesen Anforderungen muss man gerecht werden.

Jahrelang wurde verabsäumt, sich rechtzeitig verkehrspolitisch auf den EU-Beitritt und EU-Erweiterung vorzubereiten, das gilt es jetzt aufzuholen. So gab es eine rasche Entwicklung in der Verkehrszunahme auf Grund eines gesteigerten Mobilitätswunsches. Im Jahre 1950 hat beispielsweise in Österreich ein Mensch durchschnittlich 8 Kilometer pro Tag zurückgelegt, im Jahre 2003 waren es schon 38 Kilometer, was eine nicht unwesentliche Steigerung ist, die nach allen Prognosen von Fachleuten in den nächsten 20 Jahren mindestens in diesem Tempo weitergehen wird.

Die Frage der Anbindung Österreichs an die Nachbarländer – v.a. Tschechien, Ungarn und die Slowakei – ist natürlich verkehrspolitisch sehr wichtig. Hier gilt es, jahrelange Versäumnisse aufzuholen, wobei derzeit folgende Projekte anstehen:

In der Tschechischen Republik wird derzeit die Planung für den Bau der R 52 von Pohorelice zur Staatsgrenze bis Drasenhofen durchgeführt. Auf österreichischer Seite werden die Planungen der A 5 im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze darauf abgestimmt. Es gibt ein entsprechendes Korridor-Management, das sich auf Beamtenebene regelmäßig trifft, und halbjährlich wird auch auf politischer Ebene bilateral abgestimmt und besprochen.

Bezüglich dieses Projektes ist die Trassenentscheidung auf österreichischer Seite bereits getroffen worden. Derzeit wird das Einreichprojekt bezüglich der Grundlage für das UVP-Verfahren erstellt. Auf tschechischer Seite erfolgte bislang jedoch keine Trassenentscheidung. Das bereitet den Verantwortlichen gewisse Sorgen, aber es besteht Einvernehmen bezüglich eines Grenzübergangspunktes im Bereich des bestehenden Grenzüberganges Drasenhofen.

In Richtung Ungarn ist geplant, bis zum Jahr 2011 die A 3, Südostautobahn, von Wulkaprodersdorf bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach auszubauen, weiters die S 31, Burgenlandschnellstraße, von Oberpülendorf bis zur Staatsgrenze bei Rattendorf zu verlängern und die S 7, Fürstenfelderstraße, von der A 2 bis Ilz bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz zu errichten.

In Bezug auf die Anbindung an die Slowakei ist die A 6, Nordostautobahn, beabsichtigt, die bei Parndorf eine Verbindung der A 4, Ostautobahn, zur slowakischen Autobahn D 2 bei Kittsee herstellt. Diese soll bis Ende 2007 realisiert sein und damit eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen von Wien und Bratislava geschaffen werden.

Zu allen diesen grenzüberschreitenden Planungsprojekten erfolgen, wie der Vizekanzler betonte, regelmäßige Abstimmungen mit den Nachbarländern, und zwar sowohl auf Beamten- als auch auf politischer Ebene, bei denen die zeitlichen Ausbauszenarien und konkreten Übertrittspunkte, Übergabestellen besprochen und fixiert werden.

## **Brenner-Basistunnel**

Der Vorhaben Brenner-Basistunnel ist einerseits das größte von der Länge her – 56 Kilometer – andererseits auch vom Investitionsvolumen, wobei 5 bis 6 Milliarden Euro reine Baukosten sein werden. Der Brenner-Basistunnel darf nicht nur als Teil der Verbindung München-Verona gesehen werden; es geht hier um ein Herzstück einer äußerst wichtigen Transitstrecke vom Norden in den Süden Europas.

Unter anderem aus diesen Gründen wurden bereits vor mehreren Wochen Gespräche zum Thema Wegekostenrichtlinie, aber auch mit dem Schwerpunkt Brenner-Basistunnel und der Situation an diesem neuralgischen Verkehrsknotenpunkt u.a. mit EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot, dem Bürgermeister von Venedig, Herrn Paolo Costa, dem Präsidenten des Verkehrsausschusses in Europäischen Verkehrsfragen, den zwei zuständigen Ministern von Italien und Österreich, Pietro Lunardi und Hubert Gorbach geführt. Diese Gespräche mit Italien hatten das Ziel, erstens ein politisches Bekenntnis zum Brenner-Basistunnel abzulegen und zweitens das Interesse Italiens an einer Mitfinanzierung auszuloten. Dieses Interesse ist von allen Beteiligten als sehr groß einzustufen.

Für die zweite Phase, die Phase bis zur Baureifmachung, die jetzt im Laufen ist, wofür 90 Millionen Euro zur Verfügung gestellt wurden, gilt als ein wesentliches Ziel, die geologischen und technische Untersuchungen im Hinblick auf die Machbarkeit, aber vor allem auch die Finanzierung darzustellen, um gleichzeitig mit den zuständigen Stellen in der EU-Kommission die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass ein größtmöglicher finanzieller Beitrag seitens der EU geleistet werden kann.

In diesem Zusammenhang ist sehr erfreulich, dass Jacques Barrot für ein Quickstart-Programm Unterstützung zugesagt hat. Es gibt ein Quickstart-Programm, das die Europäische Union beabsichtigt, um Beschäftigung und Arbeitsplätze zu fördern, um damit der europaweiten, dramatischen Entwicklung der Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken. Aus den wichtigen TEN- Projekten werden noch einmal Projekte in ein Quickstart-Programm herausgenommen, die kurzfristig, bis spätestens 2006, baureif sind. Dieses Quickstart-Programm wird speziell finanziert.

Das österreichische Quickstart-Programm wäre der Sondierstollen für den Brenner-Basistunnel. Damit könnte bei optimalen Vorbereitungen und Verlauf – das ist Ziel – Ende 2006 begonnen werden. Das würde heißen, ein Bauvolumen von etwa 430 bis 450 Millionen Euro könnte im Quickstart-Programm besser kofinanziert werden.

Die seitens des Vizekanzlers bereits öfters erwähnten 90 Millionen Euro – 50-Prozent-Anteil EU, der Rest ist zwischen Italien und Österreich aufgeteilt, 50% des österreichischen Anteils bezahlt Tirol – umfassen vertiefte Untersuchungen betreffend Geologie, Bodenmechanik, und Ähnliches mehr, werden aber auch für das Erarbeiten von Finanzierungsformen verwendet.

In Bezug auf die Brenner-Basistunnelfinanzierung kann angemerkt werden, dass die Brenner-Basistunnel SE – die erste Europäische Aktiengesellschaft - derzeit in Kooperation mit der Europäischen Investitionsbank geeignete Finanzierungsmodelle für den Brenner-Basistunnel erarbeitet. Aufgabe ist die Erstellung eines nachhaltigen Finanzierungskonzepts, das auch bei allen Betroffenen und Beteiligten Anerkennung findet und im Rahmen der Planungsaktivitäten außer Diskussion gestellt wird. Diese sind schon mit 90 Millionen Euro bedeckt; zudem werden die bereits durchgeführten Studien über mögliche Finanzierungsformen für den Brenner- Basistunnel fortgesetzt und vertieft.

Eine Untersuchung über die Validität dieser von der Brenner-Basistunnel SE erarbeiteten Finanzierungsvorschläge ist derzeit in Arbeit. Ziel ist, dass Österreich den höchstmöglichen TEN-Zuschuss erreicht. TEN sind Transeuropäische Netze, wobei der Brenner-Basistunnel unter vielen Projekten als Nummer eins, also entsprechend prioritär gereiht ist und auch in der Europäischen Union als das wichtigste verkehrspolitische Bahnprojekt in Europa in den nächsten Jahren anerkannt ist.

## **Lärmschutz**

Für Lärmschutzmaßnahmen wurde in den letzten Jahren und wird in den kommenden Jahren ungleich mehr ausgegeben als je zuvor.

Im Jahr 2003 wurden in Summe 60 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen ausgegeben; 32 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Schiene, 28 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Straße.

Im Jahr 2004, also im Jahr des Lärmschutzes, waren in Summe 82 Millionen Euro vorgesehen; 34 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Schiene, 48 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Straße, das bedeutet ein Plus von 37 Prozent.

Im Jahr 2005, also im laufenden Jahr, wird es in Summe 86 Millionen Euro an Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen geben, (34 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Schiene, 52 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Straße) also ein Plus von 43 Prozent zum Basisjahr 2003.

Die ASFINAG ist derzeit im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie dabei, einen Lärmschutzkataster für das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich fertig zu stellen, was selbstverständlich eine gewisse Prognose betreffend die Entwicklung des Verkehrs inkludiert.

Ein Schwerpunkt der Lärmschutzinvestitionen 2004 bis 2006 war und ist die A1 West Autobahn, ganz besonders die Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Generalerneuerung und Erweiterung vom Knoten Haid zur Anschlussstelle Sattledt.

In Summe wird derzeit bei Neubaumaßnahmen, Autobahnen und Schnellstraßen, für Lärmschutz zirka 20 bis 25 Prozent der Bausumme ausgegeben und bei Maßnahmen der Instandsetzung zirka 15 Prozent. Der Lärmschutz spielt generell eine große Rolle, ein eher außergewöhnliches Beispiel ist hierbei der Tauern, wo rund 276 Millionen Euro für zwei Tunnels aufgewendet werden, für den Ausbau des hochrangigen Netzes 276 Millionen Euro und 300 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Erhöhung und Erhaltung der Lebensqualität. Das ist sicher eine einmalige Ausnahmesituation, aber auch ein Beispiel dafür, dass man in Zukunft einfach mit mehr Maßnahmen für Lärmschutz und Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen rechnen muss.

## **LKW-Maut**

Das von Österreich ausgewählte LKW-Mautsystem, das Mikrowellensystem, hat von Beginn an, seit der Einführung am 1. Jänner 2004, reibungslos funktioniert. Dabei wurden bislang rund 750 Millionen Euro eingenommen.

Zudem kann angemerkt werden, dass dieses System der LKW-Maut 90 Prozent Wertschöpfung aus Österreich enthält und maßgebliche Firmen wie Kapsch, Raiffeisen, STRABAG und viele Zulieferfirmen mit dabei sind.

Selbst der deutsche Verkehrsminister lobt in einer Zeitung das österreichische LKW-Mautsystem und sagt wortwörtlich: „Ich wäre den österreichischen Weg gegangen.“

In weiterer Folge wurden u.a. die Themenbereiche Verkehrsvorhaben Wien, ASFINAG – Europpass, PPP-Modelle, Verkehrsleitsysteme, Koralmbahn, Bau des Semmering-Basistunnels samt (Neu)Bau des Bahnhofes Mürzzuschlag, Schafbergbahn erörtert.

**4.2 In der Sitzung am 2. Juni 2005 sind Herr Dipl. Ing. Franz Lückler (Vorstand der ASFINAG), Herr Mag. Christian Trattner (Vorstand der ASFINAG), Herr RA Dr. Johann Quendler (Aufsichtsrat der ASFINAG) und Herr Sektionsleiter Mag. Arnold Schiefer (BMVIT) gehört worden und haben umfassend Auskunft gegeben. Zusammenfassend kann festgehalten werden:**

Grundsätzlich können die von den Abgeordneten aufgeworfenen Fragen in folgende Themenbereiche aufgliedert werden: Generalverkehrsplan, Lärmschutz, ASFINAG, Verkehrssicherheit, Section Control und Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie LKW-Maut.

### **Generalverkehrsplan**

Vor den Jahren 2000 und 2001 gab es keine erfolgreichen Anstrengungen in Österreich, einen Generalverkehrsplan zu erstellen, u.a. weil erst diese Bundesregierung ein Ministerium geschaffen hat, das für die gesamte Infrastruktur verantwortlich ist und die politische Verantwortung für Straße, Schiene, Wasser und Luft übernimmt.

Der Generalverkehrsplan Österreich hatte und hat einen wesentlichen strategischen Ansatz und zwar die Absicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich und damit auch die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich und den raschen Transport der österreichischen Produkte zu den Absatzmärkten. Der Generalverkehrsplan muss permanent evaluiert, geprüft und angepasst werden; im Rahmen des Generalverkehrsplanes und unter Bedachtnahme auf die geänderten Umstände und Anpassungserfordernisse werden die Projekte ausgeführt.

Die Schätzung der Gesamtinvestitionskosten des Generalverkehrsplanes sind derzeit ungefähr in Summe 12 Milliarden Euro an Ausgaben. Derzeit hat die ASFINAG eine Nettoneuverschuldung per anno von zirka 600 Millionen bis 800 Millionen Euro. Der derzeitige Zinsaufwand liegt bei zirka 320 Millionen Euro.

Unter den derzeit laufenden wichtigen Infrastrukturprojekte, die sich in unterschiedlichen Planungs- und Bauphasen befinden, sind

- die A 26 – Westring Linz
- die S 10 in der Verbindung Linz – Prag.
- die Generalsanierung der Westautobahn, die bis 2009 abgeschlossen sein wird sowie im Anschluss die Generalsanierung der A 8 stattfinden - durchgehend bis Suben, wo vor allem die Verkehrssicherheit erhöht werden soll und wo es derzeit nur einen Sparquerschnitt, also keinen Pannestreifen, gibt.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Einbettung nationaler Verkehrssicherheitsplan, Vollausbau der Tunnelkette Klaus (A 9)
- S 35, Lückenschluss zwischen Bruck und Graz mit Gesamtkosten von rund 210 Millionen Euro
- Vollausbau der A 2 im Bereich der Pack in Höhe von rund 320 Millionen Euro
- die S 7, Anbindung an osteuropäische Nachbarstaaten, von Ilz über Fürstenfeld und Heiligenkreuz – ein Projekt mit rund 480 Millionen Euro - und
- S 36, sofern sie der ASFINAG übertragen wird, zwischen Judenburg und Scheifling.

Ein Rückblick in Zeiten der Budgetfinanzierung zeigt sehr gut, dass im Jahre 1997 195 Millionen Euro für den Neubau und 84 Millionen für die bauliche Erhaltung ausgegeben wurden. Im aktuellen Jahr 2005 werden dafür 300 Millionen Euro, also mehr als drei Mal so viel wie 1997 ausgegeben.

Ein Vergleich zeigt, dass Österreich pro Kopf rund 157 Euro in den Straßenbau investiert, während Deutschland derzeit 56 Euro pro Person investiert.

## **Lärmschutz**

In Bezug auf den Lärmschutz hat Österreich in Europa eine Vorbildwirkung. Liegen in den Niederlanden die Grenzwerte bei 70 dB, so sind sie in Österreich um 10 dB geringer.

Die Investitionen in den Lärmschutz haben im Jahr 2000 11 Millionen Euro betragen, 2003 30 Millionen, 2004 50 Millionen Euro und im Jahr 2005 gibt es eine ähnliche Steigerung, nämlich fast eine Verdoppelung auf 90 Millionen. Im Verhältnis zum Bauprogramm – das wird sehr oft als Kennziffer genommen – betragen die Lärmschutzinvestitionen im Jahr 2004 4,5 Prozent.

Bezüglich der Frage, wo eine Lärmschutzwand gebaut wird, kann angemerkt werden, dass dies nach genauen Vorgaben und in Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG erfolgt. Das heißt, es sind Grenzwerte festgelegt, Verhältniszahlen klargestellt, denn manchmal gibt es eine Abwägung zwischen dem so genannten passiven Lärmschutz und einem aktiven Lärmschutz, also Lärmschutzfenster oder bei einem Einzelgehöft oder bei einer größeren Siedlung die Errichtung einer Lärmschutzwand.

Ferner ist geplant, einen flächendeckenden Lärmschutzkataster zu entwickeln.

## **ASFINAG**

Die ASFINAG steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich, gleichzeitig wird das Unternehmen erfolgreich eigenständig geführt. Aufgrund einer Studie von Contrast, die von der ASFINAG in Auftrag gegeben wurde und als interne Studie gedacht war, wurde die gesamte Umstrukturierung innerhalb eines Zeitraumes von knapp mehr als einem Jahr durchgeführt. In den letzten Jahren ist es gelungen, die ASFINAG zu einem modernen Autobahn-Betriebsunternehmen zu führen. Die ASFINAG von heute ist mit der ASFINAG zu Zeiten einer SPÖ-ÖVP-Regierung, mit am Beginn sechs oder dann 40 Mitarbeitern in keinsten Weise vergleichbar; es war eine völlig andere Gesellschaft und zwar sowohl von den Aufgaben als auch von den Tätigkeiten.

Im vergangenen Jahr hat die ASFINAG für Maßnahmen zur baulichen Erhaltung knapp unter 300 Millionen Euro ausgegeben, für die Betriebe ungefähr 150 Millionen Euro. Die Einnahmen betragen knapp über 1,2 Milliarden Euro.

Der bisherige Autobahnbetrieb ist von neun Bundesländern und zwei Tochtergesellschaften erledigt worden. Elf Gesellschaften haben rund 2 000 Kilometer Autobahn und Schnellstraßen serviert und betreut.

Die ASFINAG beschäftigt derzeit rund 110 Mitarbeiter in der Konzernmutter, insgesamt rund 2.600 Mitarbeiter, überwiegend Landesbedienstete. Ab Mai 2006 wird die ASFINAG weitere 1 500 Mitarbeiter in ihren Mitarbeiterstand übernehmen, und zwar durch Kündigung und Lösung der Werkverträge mit den Bundesländern. Es werden vier Betriebsgesellschaften gegründet, woran 51 Prozent die ASFINAG hält, 49 Prozent seitens der Länder gehalten werden.

Österreichweit gibt es mehrere ASFINAG-Standorte, zum Teil auch entwickelt aus den früheren Sondergesellschaften, u.a. beispielsweise ein Büro in Graz. Vom ASFINAG-Büro Graz aus wird derzeit der Betrieb und die bauliche Erhaltung der A 9 nördlich von Graz bis ins Oberösterreichische, also inklusive Tunnelkette Klaus, gemanagt. Außerdem ist die IT-Zentrale für die gesamte ASFINAG im Grazer Büro eingerichtet, sowie zusätzlich im Rahmen des Rechnungswesens eine spezialisierte Gruppe, die Buchhaltung, die sich ausschließlich mit Neubauprojekten beschäftigt.

In Zukunft sollen die Stadtbüros verlassen und direkt an die Autobahnen verlegt werden, um unmittelbar am Kunden zu sein. Zum Beispiel wird der Standort der Service Gesellschaft Nord, von Oberösterreich und Salzburg am Standort der Autobahnmeisterei Ansfelden ausgebaut; der Grazer Bereich des Betriebes vom im Wesentlichen steirischen Netz wird zur Autobahnmeisterei nach Raaba übersiedeln.

In Zukunft ist geplant, dass eine Autobahnmeisterei zwischen 60 und 100 Kilometer betreut, je nach Bedeutung, Topographie et cetera. Diese Soll-Konzeption wird die ASFINAG natürlich erst in einigen Jahren erreichen, weil derzeit der volle Mitarbeiterstand der Länder übernommen werden muss. Das sind zum Teil auch pragmatisierte Beamte, das heißt, die volle Ausrichtung wird die ASFINAG in etwa in den Jahren 2008 bis 2010 erreichen. Zwischenzeitlich sollen aber bereits Kosteneinsparungen von zirka 10 Prozent umgesetzt werden.

Beispiel Tirol: Dort haben das Land Tirol und auch die Service Gesellschaft West, die ASG früher das Autobahnnetz betrieben. Allein aus dem einmaligen Synergieeffekt der Zusammenlegung konnten durch Einsparungen beim Fuhrpark und bei Spezialgeräten 2 Millionen Euro an Einsparungen erzielt werden.

Zudem wird bei der neuen Konzeption darauf geachtet, dass die Scheitelstrecken Tauern, Pyhrn, Semmering, Brenner und Wechsel in einer Hand sind.

Auch die Verkehrstelematik mit der Zentrale Inzersdorf soll einen wesentlichen Beitrag leisten. Von dort aus wird nicht nur flächendeckend der Verkehr erfasst, sondern es gibt den zusätzlichen Nutzen der Maut, dass der Verkehr erfasst werden kann, sowie zentral Wetterradars und andere moderne Instrumente zur Verfügung gestellt werden können.

Die ASFINAG hat das strategische Geschäft, die Steuerung des gesamten Konzerns, in eine Muttergesellschaft eingebracht. In dieser Muttergesellschaft sind darüber hinaus die Corporate Servicefunktionen angesiedelt, wie Buchhaltung, IT, Rechtsberatung, Finanzierung und dergleichen. Buchhaltung und IT sind in der ASFINAG zu klein, um sie eigens auszugliedern.

Die Tochtergesellschaften bestehen aus einer Gesellschaft, die die Bemannung operativ durchführt, der ASFINAG Maut Service GmbH, einer Gesellschaft, die sozusagen ausschließlich auf der grünen Wiese baut, das Engineering, die Bauorganisation, die Organisation der Planung durchführt, der ASFINAG Bau Management GmbH, dann aus vier Gesellschaften, die den Betrieb durchführen, den ASFINAG Service Gesellschaften – diese Gesellschaften haben auch zur Aufgabe, die bauliche Erhaltung bis zur Generalsanierung durchzuführen -, und einer Gesellschaft, welche die Verkehrstelematik aufsetzt und betreibt, der ASFINAG Verkehrstelematik GmbH.

Zur Organisation der ASFINAG im europäischen Vergleich wird dargelegt, dass die ASFINAG das Fruchtgenussrecht am hochrangigen Straßennetz in Österreich hat.

In Italien, Frankreich, Spanien, Portugal hingegen sind Konzessionen üblich, die zuerst auf ungefähr 20 Jahre vergeben, aber dann regelmäßig verlängert werden, weil sich innerhalb dieses Zeitraumes die getätigten Investitionen nicht verdienen lassen. Das heißt de facto sind auch die europäischen Konzessionsgesellschaften auf einen längeren Zeitraum angelegt. Man sieht dies beispielsweise bei der Firma AUTOSTRADE, die an der Börse notiert und schon wesentlich länger als 20 Jahre existiert.

Die französischen Mautgesellschaften sind entweder gänzlich oder überwiegend in französischem Staatsbesitz, mit Ausnahme der Firma Cofiroute. Darüber hinaus gibt es in Portugal und Spanien entsprechende Konzessionsgesellschaften, die zu einem Teil in privatem Besitz sind.

Die (technische) Lebensdauer einer hochrangigen Straße liegt bei ungefähr 35 Jahren, wobei es zwi-schendurch immer wieder Sanierungen gibt.

### **Verkehrssicherheit, Section Control und Verkehrsbeeinflussungsanlagen**

Die Section Control hat als Tunnelstandort Wien - Kaisermühlen, der Freilandstandort ist am Wechsel und die mobile Anlage steht derzeit auf der A 1, im Bereich der Baustelle Haid – Sattledt, und soll künftig auch bei anderen Baustellen eingesetzt werden. Eine österreichweite Section Control soll nicht zum Ein-satz kommen, die Section Control ist in Österreich vielmehr nur für den Bereich Baustellen, Tunnel und gefährliche Straßenstücke vorgesehen.

Eine Section Control-Anlage kostet zirka eine Million Euro, das hängt einerseits von der Topographie, andererseits vom Zusatznutzen ab. So gab es am Wechsel auf der Richtungsfahrbahn Wien bis zur Inbe-triebnahme der Section Control sechs Mal mehr Unfälle in einem Streckenabschnitt, vor allem bei Nässe. Deshalb wurde diese Anlage mit Nässe-detektoren ausgestattet und hat rein von der Nässewerteeinstellung den Pilotcharakter am Anfang durchaus gebraucht.

Die grundsätzliche Auswahl einer Section Control erfolgt nach einer gesamtheitlichen Untersuchung, Road Safety Inspection genannt. Die ASFINAG nimmt für sich in Anspruch, als einziger europäischer Autobahnbetreiber solch eine ganzheitliche Untersuchung von Streckenabschnitten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu machen. Und nur daraus entstehen weitere Anlagen. Weitere Section Control-Anlagen sind an folgenden Standorten geplant: eine auf der S 16 in Vorarlberg, einem sehr gefährvollen Abschnitt, sowie eine mobile Anlage auf der Tauern Autobahn A 10, wo zwischen Trebesing und Spittal eine sehr massive grundsätzliche Erneuerung, d.h. eine Generalsanierung mit dem Ausbau des Lärm-schutzes erfolgt.

Bezüglich der Geschwindigkeitsüberwachung im Zuge der Section Control kann angemerkt werden, dass bei der Section Control Haid – Sattledt konkret ein 60-prozentiger Anteil von Nicht-Österreichern erfasst wurde. Zu erwarten ist jedoch, dass auf der S 16 in Vorarlberg der Ausländeranteil noch stärker ist.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen: Für Verkehrsbeeinflussungsanlagen wurden im Jahr 2004 34,8 Millionen Euro ausgegeben; insgesamt sollen knapp über 360 Millionen Euro in die Verkehrstelematik investiert werden. Für die Verkehrsbeeinflussungsanlage Tirol, die kürzlich in Probetrieb gegangen ist, wurden beispielsweise im abgelaufenen Jahr 26 Millionen Euro ausgegeben.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen werden nicht auf Mautbalken installiert, da erstens die Mautbalken Anla-gen der Firma EUROPASS sind, die nicht im Eigentum der ASFINAG stehen und zweitens dieses Sys-tem der Verkehrsbeeinflussungsanlagen autark funktionieren soll, auch für den Fall eines Betreiberwech-sels.

### **LKW-Maut**

In Deutschland erfolgt im Gegensatz zu Österreich die Bemautung als Zuschuss ins Budget und nicht von einem Unternehmen aus, das mit diesen Mitteln verantwortlich und ausschließlich das hochrangige Stra-ßennetz bewirtschaftet.

Ein weiterer Unterschied zwischen Österreich und Deutschland liegt in der Technologie. Die Technologie in Deutschland ist eine so genannte autonome, das heißt über GPS, GSM gestützt und um einen diskrimi-nierungsfreien Zustand zum System zu erlauben, wurde in Deutschland ein so genanntes Fahrscheinsys-

tem eingeführt. Das heißt, derjenige, der sich nicht diese technologisch sehr aufwändige On-Board-Unit in seinen LKW einbauen lassen will und kann, muss sich Fahrscheine kaufen und angeben, welche Strecke er befahren will bzw. hat ein bürokratisch sehr aufwändiges Procedere vor sich, wenn er diese Strecke verlässt.

Im ersten Jahr nach Einführung der LKW-Maut in Österreich gab es grob geschätzt 1 bis 2 Prozent Mautflüchtlinge, was einen Erlösentgang in Höhe von 1 bis 2 Prozent der eingenommenen 600 Millionen Euro bedeutet.

Das bestehende Mautsystem in Österreich hat an Overheadkosten für die Mauteinhebung 13, 14 Prozent. Von Deutschland weiß man inoffiziell, dass die dortigen Kosten für die Mauteinhebung um die 20 Prozent liegen. Das heißt, dazwischen liegen 6 bis 7 Prozent an Geldern, die anderweitig, d.h. für Bau- und Sanierungsvorhaben eingesetzt werden können.

**4.3 In der Sitzung am 22. Juni 2005 sind ÖBB-Vorstandsdirektor Mag. Martin Huber, ÖBB-Vorstandsdirektor Mag. Erich Söllinger, Dr. Karl-Johann Hartig (BMVIT) und ÖBB-Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Reithofer gehört worden und haben umfassend Auskunft gegeben. Zusammenfassend kann festgehalten werden:**

Grundsätzlich können die von den Abgeordneten aufgeworfenen Fragen in folgende Themenbereiche aufgegliedert werden: ÖBB, Semmering-Basistunnel, Koralmbahn, Summerauerbahn, Wien – Bratislava und Bahnhofsoffensive sowie Wiener Zentralbahnhof und Bahnhof Wien Mitte.

## **ÖBB**

Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wurde die Gründung und Errichtung einer ÖBB-Holding AG und von Gesellschaften für die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur, den Bau von Schieneninfrastruktur, den Personenverkehr, den Güterverkehr, die Traktion, die Technischen Services, das Personal und die Immobilien in die Wege geleitet.

Mit der Umstrukturierung der ÖBB in eine Holding-Konstruktion wurde unter anderem eine moderne, wettbewerbsfähige, transparente und diskriminierungsfreie Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung des Infrastrukturbereiches sowie Aufspaltung des Absatzes in wettbewerbsfähige und eigenständige Branchengesellschaften (Personenverkehr und Güterverkehr) mit entsprechender Ergebnisverantwortung geschaffen. Zudem wurde ein ausreichendes Mobilitätsangebot im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr für das ganze Land und damit verbunden mehr Kundenorientierung und bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen sichergestellt.

Vor Inkrafttreten des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, also in der alten Struktur, gab es acht Vorstände und Geschäftsführer in den betroffenen Gesellschaften, die in die neue Struktur hineingewandert sind, sowie 18 Geschäfts- und Zentralbereichsleiter. In der neuen Struktur sind 17 Vorstände und Geschäftsführer für die Führung des Konzerns und der Teilgesellschaften der ÖBB verantwortlich.

Nunmehr gibt es vier Gesellschaften unterhalb der ÖBB-Holding AG.

Die Aufgabe der Personenverkehrs AG ist es, Personen von A nach B zu transportieren, das Gleiche gilt bei der Güterverkehrs AG für Güter. Beide Absatzgesellschaften haben in der Struktur des Konzerns ÖBB die Aufgabe, ein möglichst hohes Maß an Einnahmen zu erwirtschaften.



Im Bereich Personenverkehr wurde vor kurzem eine umfangreiche Neuinvestitionsoffensive beschlossen, v.a. weil in den vergangenen zehn, zwölf Jahren keine Neuanschaffungen getätigt wurde, das Durchschnittsalter des Wagenmaterials bei über 20 Jahren liegt, und zwar sowohl im Nahverkehr als auch im Fernverkehr. Zu den bestehenden Neuinvestitionen des Nahverkehrs mit „Talent“ und „Desiro“ sollen weitere 60 „Talents“, 40 „Desiro“ und 20 Doppelstock-Waggons angeschafft werden, vor allem um die Qualität im Nahverkehr für die Kunden weiter zu verbessern.

Im Fernverkehr hat man sich ebenfalls zu einem umfangreichen Neuinvestitionsprogramm mit einem Volumen von etwa 300 Millionen Euro entschlossen und zwar für so genannte Premiumzüge Richtung Westen. Die Qualität der so genannten Premiumzüge wird vergleichbar mit einem deutschen ICE sein, mit dem Unterschied, dass die ÖBB aus dem kaufmännischen Vorsichtsgebot und der Vernunft heraus auch hier mit der bestehenden Taurus-Flotte arbeiten wird; das werden antriebslose Garnituren sein, die von einer Taurus-Lok gezogen oder geschoben werden.

Daneben gibt es umfangreiche Schulungsprogramme für die ÖBB-Mitarbeiter, vor allem hinsichtlich Erhöhung der Leistungen für den Fahrgast sowie Steigerung von dessen Komfort.

Die Infrastruktur Betrieb AG hat die Aufgabe, eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlen für die Benutzung des Schienennetzes ein Pachtentgelt, das so genannten Infrastrukturbenutzungsentgelt, an die Infrastruktur Betrieb AG.

In diesem Bereich hat der Eigentümer, die Republik Österreich, sowohl in volkswirtschaftlicher als auch in gesellschaftspolitischer Hinsicht Aufgaben wahrzunehmen. Sie hat eine funktionierende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Die ÖBB hat beim Güterverkehr einen Marktanteil von über 30 Prozent, im europäischen Durchschnitt liegt der Marktanteil der Bahn im Güterverkehr unter oder knapp bei 12 Prozent. Das heißt, diese Länder sind mit Bahnen konfrontiert, die im Güterverkehr wesentlich ineffizienter sind.

Die Grundstücke der ÖBB sind alle im Besitz der Bau AG.

#### Lehrlingsausbildung bei der ÖBB

Die ÖBB benötigt in Summe 68 Lehrlinge. Da die ÖBB eine Aktiengesellschaft ist, die laut Auftrag des Eigentümers privatwirtschaftlich zu führen ist und zu einem modernen, privatwirtschaftlich organisierten Dienstleistungsunternehmen hingeführt werden soll, kann es nicht sein, dass ohne Bedarf weitere 290 Lehrlinge ausgebildet werden, ohne dass die Finanzierung geklärt ist.

Grundsätzlich wird zum augenblicklichen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass die ÖBB auch heuer ca.350 Lehrlinge ausbilden werden, wobei aber klar sein muss, dass hier über Bedarf des Unternehmens hinaus Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt werden.

In der Steiermark gibt es mit den Standorten Graz und Knittelfeld zwei Lehrlingsausbildungsstätten und zwar in Graz mit einer Kapazität von 15 Lehrlingen und in Knittelfeld mit 40 und mehr. Aus heutiger Sicht ist keine einzige Lehrlingswerkstätte in Österreich von einer Schließung bedroht, auch wenn man nach Finanzierungsquellen sucht.

### **Semmering-Basistunnel**

Die jahrelang verfolgte Variante des Semmering-Basistunnels alt wurde vor einiger Zeit fallen gelassen; es wurde beschlossen, den naturschutzrechtlichen Antrag zurückzuziehen und für das Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ sehr rasch und zügig die Planungen aufzunehmen. Bei dieser neuen Variante muss der Tunnel von Gloggnitz zur Senkung des Steigungsverhältnisses um etwa 8 Kilometer länger ausgebildet werden; der Tunnel soll in oder nach Langenwang enden.

Die Planungsarbeiten werden jetzt Ende Juni europaweit ausgeschrieben, werden dann über den Sommer vergeben, danach wird mit der Planung begonnen.

Es gibt einen klaren Zeitplan für das Projekt Semmering-Basistunnel neu. Dieses sieht vor, dass etwa bis 2007 die Planung und die Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung fertig sind und dass dann etwa zwei bis drei Jahre die Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung, aber auch das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Bei zügigem Ablauf der Verfahren soll der Baubeginn im Jahre 2010 erfolgen; die Bauzeit ist mit etwa sechs bis acht Jahren angesetzt, d.h. ein Bauende 2016 bis 2018. Das ehrgeizige Ziel ist, dass Koralmbahn und Semmeringbahn mit einem zeitlichen Unterschied von maximal zwei Jahren in Betrieb gehen.

### **Koralmbahn**

Die Koralmbahn ist planerisch als Flachbahn ausgebildet, das heißt, sie hat ein maximales Steigerungsverhältnis von 6 Promille: Bei diesem maximalen Steigerungsverhältnis von 6 Promille können in der Einfachtraktion bereits an die 2000 Tonnen, in der Doppeltraktion aber bis zu 2900 Tonnen transportiert werden, während beim Semmeringbasistunnel - alt in der Einfachtraktion weiterhin nur maximal 1400 Tonnen, in der Doppeltraktion maximal 1700 Tonnen möglich sind.

### **Summerauerbahn**

Eine zweite sehr wichtige Nord-Süd-Achse ist die Summerauerbahn, nämlich die Verbindung Summerau-Spielfeld. Die Summerauerbahn stellt eine wichtige Achse dar, insbesondere in der Verbindung der Wirtschaftsräume Graz und Linz und hier v.a. für den Güterverkehr. Gerade im Bereich Linz, sowie im gesamten Nahverkehrsbereich rund um Linz ist das sicherlich eine äußerst wichtige Bahnstrecke.

Derzeit gibt es Verhandlungen seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit den Ländern Oberösterreich und Steiermark, u.a. was die Übernahme von Vorfinanzierungskosten betrifft.

Die Investition Summerauerbahn ist im Rahmenplan nach 2010 enthalten, sofern hier eine Vorziehung erfolgen soll, sollten jene, die Interesse daran haben, im konkreten Fall die beiden Länder, die Vorfinanzierungskosten übernehmen.

Die diesbezüglichen Verhandlungen sollten in den nächsten Wochen abgeschlossen sein, mit einer Fertigstellung der Pyhrn-Schober Achse ist bis 2012 zu rechnen.

### **Wien – Bratislava**

Der Ausbau der Strecke Wien ist ebenfalls Teil des Rahmenplanes und steht in der Prioritätenliste sehr weit oben. Dieser Strecke wurde lange Zeit nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt und deshalb

ist, obwohl der Eiserne Vorhang bereits 1989 gefallen ist, de facto bis heute kaum eine veränderte Situation in der Verbindung Wien – Bratislava vorzufinden.

Das Projekt einer Verbindung von Wien und Bratislava wird derzeit intensiv verfolgt und zwar einerseits hinsichtlich der Nordschließung oder den Nordbereich betrifft, d.h. über Stadlau und den so genannten Marchegger Ast, die längste kerzengerade Eisenbahnstrecke Österreichs mit etwa 34 Kilometern: Hier geht es darum, den eingleisigen Ausbau auf zwei Gleise zu erweitern und zu elektrifizieren.

Andererseits soll bis Mitte nächsten Jahres beim Bahnhof Lasseo eine so genannte Betriebsausweiche - etwa ein Kilometer lang – eingebaut werden, sodass dann in dieser Eingleisigkeit Überkreuzungen getätigt werden können und damit die Frequenz erhöht wird.

Gleichzeitig wird sehr intensiv die Planung Götzendorfer Spange vorangetrieben. Das ist die Verbindung des neuen Flughafen-Fernbahnhofes Wien mit der Ostbahn bei Götzendorf, eine etwa 12 Kilometer lange Strecke, die ein Volumen von etwa 96 Millionen Euro haben wird. Bei diesem Projekt wird der Flughafen Wien die Vorfinanzierungskosten übernehmen.

### **Bahnhoffoffensive sowie Wiener Zentralbahnhof und Bahnhof Wien Mitte**

Die ÖBB hat im Rahmen der Bahnhoffoffensive bereits in den letzten Jahren ein umfangreiches Programm abgearbeitet. So sind die großen Bahnhöfe in Innsbruck, Linz und Graz bereits fertig gestellt und sehr erfolgreich im Betrieb. Derzeit ist man dabei, die Bahnhöfe Wels, Leoben und Wiener Neustadt fertig zu stellen, die heuer noch eröffnet werden sollen; der Bahnhof Baden wurde bereits im vorigen Jahr eröffnet. Derzeit werden die letzten, noch verbleibenden, großen Vorhaben zügig vorangetrieben.

Das größte Vorhaben ist der neue **Wiener Zentralbahnhof**, also jener neue Durchgangsbahnhof, der den heutigen Südbahnhof und Ostbahnhof ersetzt, ein Projekt gewaltiger Dimension. Für diesen Zentralbahnhof ist die Finanzierung gesichert, sie ist im Rahmenplan enthalten; 2007 soll Baubeginn sein. Es geht dabei aber nicht nur um den Bahnhof: Wenn heute Investitionssummen für Bahnhöfe genannt werden, dann wird darunter in der Regel weit mehr verstanden als man sich gemeinhin unter einem Bahnhof vorstellt, nämlich das Bahnhofsgebäude und vielleicht ein paar Shops, die vielleicht 20, maximal 25 Prozent der gesamten Investition ausmachen.

Den Rest der Investitionen umfassen Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhof, also all das, was auf oder unter der Erde liegt und was man teilweise gar nicht sieht, bis hin zur Sicherheitstechnik, Stellwerk et cetera.

Die Fertigstellung des Zentralbahnhofes Wien ist für 2011/2012 geplant, wobei es aber massive Überlegungen dahingehend gibt, die Bauzeit zu verkürzen; es handelt sich hier aber eben nicht nur um den Bahnhof, sondern es geht um etwa 400.000 Quadratmeter Bürofläche, die am Zentralbahnhof entwickelt und letztendlich auch verwertet werden; und um 5.500 Wohnungen, die dort errichtet werden sollen – also ein ganzer Stadtteil, der hier in Wien in zentralster Lage neu entstehen soll.

Neben dem Zentralbahnhof wird derzeit in Wien das zwar nicht größte, aber wahrscheinlich bekannteste Bahnprojekts, nämlich der **Bahnhof Wien Mitte** abgewickelt. Die Problematik bei diesem Projekt ist die Tatsache, dass die ÖBB zwar Grundeigentümer sind, die Nutzungsberechtigten an diesem Bahnhof jedoch die Bank Austria und die BAI sind. Die intensiven Verhandlungen sind beim Projekt Bahnhof Wien Mitte mittlerweile aber so weit gediehen, dass aus derzeitiger Sicht der Beginn des Bahnbaus und –neubaus im Jahr 2006 realistisch ist.

Der Bahnhof Wien Nord, der Praterstern, ist bereits in Bau und wird zeitgerecht zur Fußball-EM Ende 2007 abgeschlossen sein.

Der Westbahnhof befindet sich derzeit im Flächenwidmungsstadium und sollte ebenfalls einen Baubeginn 2007 erfahren.

Für den Bahnhof St. Pölten ist ein Baubeginn 2007 geplant, wobei teilweise schon mit der Errichtung der geplanten und notwendigen Infrastruktur begonnen wurde.

In Hinsicht auf den Hauptbahnhof Salzburg zeichnet sich derzeit ein Baubeginn in den nächsten zwei Jahren ab.

In weiterer Folge wurden u.a. die Themenbereiche Schnellbahnkonzept inklusive Haltestellenschaffung und -schließung, Pottendorfer Linie, Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Attnang-Puchheim, OEKOMBI, Themenkomplex „Regionalisierung“, „Regionalbahnkonzept“, „Nebenbahnkonzept“ samt Erstellung eines Regionalbahnkonzeptes, die Bodenseeschifffahrt und die Wolfgangseeschifffahrt, die Gleichstellung von Südbahn und Westbahn sowie der geplante 4-gleisige Ausbau der Strecke Wien – Linz bis 2012 erörtert.

**4.4 In der Sitzung am 5. Juli 2005 sind Mag. Gilbert Trattner (Vorstand der ÖBB Infrastruktur Bau AG) und Dipl.Ing.Dr. Georg-Michael Vavrovsky (Vorstand der ÖBB Infrastruktur Bau AG) gehört werden und haben umfassend Auskunft gegeben. Zusammenfassend kann festgehalten werden:**

Grundsätzlich können die von den Abgeordneten aufgeworfenen Fragen in folgende Themenbereiche aufgegliedert werden: Unterinntal, Infrastrukturnutzungsentgelt, Rahmenplan 2005 bis 2010, Tunnelkosten, Phyrn/Schober Achse, Kraftwerke, PPP-Finanzierungen.

Wurden von 1985 bis 1999 rund 12,3 Milliarden Euro in den Bereich Schiene investiert, so sind in den Jahren 2000 bis 2014 rund 19,6 Milliarden vorgesehen. Das entspricht für einen gleich langen Zeitraum, der dem etwa gegenübersteht, ohne Preisindex, einer Steigerung von etwa 60 Prozent.

Das Eigenkapital der ÖBB Infrastruktur Bau AG liegt derzeit bei einer Größenordnung von zirka 40 Prozent, im Jahre 2010 wird dieser Wert nach der derzeitigen Berechnung noch immer bei 26,2 Prozent liegen.

Die Schulden von 2005 bis 2010 werden sich folgendermaßen entwickeln: Derzeit ist die Ausgangssituation der ÖBB Infrastruktur Bau AG so, dass es Schulden und Fremdschulden beziehungsweise Bankverbindlichkeiten in der Größenordnung von 5 Milliarden gibt. Diese Schulden steigern sich um jenen Betrag, der aus Eigenfinanzierung beziehungsweise für die in Angriff genommenen Investitionen nicht abdeckbar ist, pro Jahr also ungefähr in der Größenordnung von zirka 800 Millionen bis 900 Millionen Euro.

Zuschüsse seitens des Finanzministers gibt es für die Infrastruktur Bau AG keine.

## **Unterinntal**

Ursprünglich gab es in Bezug auf die Projektkosten für das Unterinntal eine Schätzung seitens der Geschäftsführung der Brenner Eisenbahngesellschaft von rund 1,380 Milliarden Euro. Die effektive Kostenermittlung für den viergleisigen Ausbau, die derzeit vorliegt, beläuft sich auf 1,980 Milliarden Euro.

Seitens des Bundes gibt es keine Zuschüsse für das Projekt Unterinntal. Das Projekt Unterinntal, d.h. der viergleisige Ausbau von Kundl bis Baumkirchen, ist im Rahmenplan mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,980 Millionen Euro enthalten und wird seitens der Bau AG in Form eines Eigenmittelzuschusses finanziert.

## **Infrastrukturnutzungsentgelt**

Aufgrund der Konstruktion zwischen der Bau AG und der Betriebs AG ist die Betriebs AG praktisch der Betreiber der Schieneninfrastruktur und bezahlt an die Bau AG ein jährliches Infrastrukturnutzungsentgelt, um nicht „Pachtgeld“ zu sagen, für die Nutzung der Infrastruktur. Dieses Nutzungsentgelt sollte in Zukunft zumindest die Abschreibung und die Zinsen abdecken, die der Bau AG daraus entstehen.

Die derzeitige Ausgangslage für das Infrastrukturnutzungsentgelt für das Jahr 2005 sind 370 Millionen Euro, die von Personen- und Güterverkehr an die Betriebs-AG zu zahlen sind. Für 2006 sind es 395,7 Millionen Euro, 2007 425,2 Millionen Euro, 2008 453,2 Millionen Euro und im Jahr 2009 sollen es 481,9 Millionen Euro sein. Bis zum Jahr 2010 wird dieses Infrastrukturnutzungsentgelt auf 514 Millionen Euro steigen.

## **Rahmenplan 2005 bis 2010**

Sämtliche Investitionen der ÖBB Infrastruktur Bau AG werden in den sechsjährigen Rahmenplan gestellt. Dieser Rahmenplan wird jährlich evaluiert, notwendige Priorisierungen vorgenommen. Derzeit gibt es wieder eine Überarbeitung, die am 30. August dieses Jahres dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise dem Finanzministerium zur Genehmigung vorgelegt wird.

Die Bau AG hat in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise mit dem Finanzministerium einen Rahmenplan zu erstellen. Nach § 43 Abs. 2 gibt es derzeit keine Zuschüsse aus dem Budget direkt in die Investitionsprojekte.

Die ÖBB Infrastruktur Bau AG bekommt aufgrund § 47 Abs. 1 Bundesbahnstrukturgesetz seitens des Bundes eine Haftung für jene Projekte, die zu finanzieren sind. Derzeit vorgesehen ist eine jährliche Tranche in der Größenordnung von 1,4 Milliarden Euro, wo eine Haftungszusage seitens des Bundes gegeben beziehungsweise auch der Bau AG garantiert wird, damit die Gesellschaft mit entsprechendem Eigenkapital beziehungsweise mit Liquidität ausgestattet ist.

Im Rahmenplan 2005 bis 2010 sind folgende Vorhaben vorgesehen: der viergleisige Ausbau der Westbahn, der Bau der Koralmbahn, der viergleisige Ausbau des Unterinntals, der Bau des Zentralbahnhofs in Wien beziehungsweise die Fortsetzung der Bahnhofsoffensive sowie diverse Nahverkehrsausbauten wie NAVIS, Rheintalkonzept und dergleichen mehr.

Neben dem Rahmenplan gibt es einen Vertragsentwurf, den so genannten Tiroler Vertrag, in dem Infrastrukturprojekte zwischen dem Bund und der ÖBB festgelegt worden sind. Dieser Vertrag ist in Abstimmung und enthält im Groben die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur im Außerfern in der Größen-

ordnung von 44,4 Millionen, wobei die Kostentragung zwischen der Bau AG und dem Land 60 : 40 für die Planung und 80 : 20 für die Bauprojektkosten beträgt.

Zusätzlich sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Eisenbahnkreuzungen in Tirol vorgesehen und zwar zwischen Reutte und Ehrwald in der Größenordnung von 4,4 Millionen Euro. Weiters gibt es zusätzliche Vereinbarungen betreffend Reutte und Staatsgrenze - Schönbichl, ebenfalls die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen in der Größenordnung von 5,6 Millionen Euro. Für Bahnstufenverbesserungen beziehungsweise den Ausbau von Bahnhöfen in Tirol sind rund 8,5 Millionen Euro vorgesehen, sowie Kosten für Verbesserungen von Bahnhofvorplätzen in der Größenordnung von 9,1 Millionen Euro.

Im Aufbau befindet sich derzeit eine Investitionsrechnung. Bisher war das Modell so gestaltet, dass es eine Übertragungsverordnung gegeben hat. Seitens der ÖBB wurden konkrete Projekte vorgestellt, dem Ministerium vorgelegt. Die damalige Finanzierung wurde zu 60 Prozent über die SCHIG abgeführt, und 40 Prozent kamen über das so genannte IBE seitens der Österreichischen Bundesbahnen. Das wurde jetzt umgestellt.

Die ÖBB Infrastruktur Bau AG legt natürlich großen Wert auf die Investitionsrechnung. Infrastrukturprojekte sind jedoch nicht hundertprozentig betriebswirtschaftlich zu rechnen, seitens des Ministeriums gibt es Auflagen beziehungsweise gesetzliche Bestimmungen, welcher Unterlagen es bedarf, um einem Projekt zuzustimmen. Das heißt, es gibt genaue Projektunterlagen, Prognosen für Kapazitätsanalysen, Prognosen für die Verkehrszuwächse, es gibt zudem einen genauen Zeitplan, ein so genanntes Betriebsprogramm beziehungsweise wird auch dargelegt, welche Einsparungen und Rationalisierungsmaßnahmen seitens des IBE möglich sind, damit dieses Projekt realisiert wird.

### **Tunnelkosten**

Die Kosten von Tunnels und vor allem die durchschnittlichen Tunnelkosten sind nicht einfach mit Laufmetern zu ermitteln. Es spielt hier die Frage des Tunnelsystems – einröhrig, zweiröhrig mit einem Erhaltungstollen – eine ganz entscheidende Rolle. Auch die Frage der Länge der Tunnel spielt eine bedeutende Rolle – man denke nur an die Multifunktionalstellen, an Notbahnhöfe und anderes mehr, welche insbesondere bei langen Tunnels, wie beispielsweise bei den längeren Tunnels der Schweiz, notwendig sind. Ein weiterer ganz wichtiger Aspekt sind die Baumaterialien. Dies sind also viele Faktoren, die dazu führen, dass Tunnelkosten jenseits der Laufmeterbetrachtung noch viele andere Aspekte in sich bergen. In einer Zusammenstellung der Tunnelkosten aus dem Jahre 1860 wird bereits ähnlich argumentiert und damals gab es nicht sehr viel mehr als 20, 30 Kilometer Tunnel europaweit.

Dies bedeutet, dass in Wirklichkeit seriös nur für das jeweilige Projekt unter Betrachtung der Rahmenbedingungen wie Länge, System, Gebirge halbwegs realistische Kostenschätzungen angegeben werden können, die in der Größenordnung von plus/minus 20, 30 Prozent in einer Phase, wo man die Detailplanung noch gar nicht hat, liegen. Von genaueren Kosten in einer Frühphase zu reden, ist schlicht und einfach eine Schätzung, eine Prognose nach bestem Wissen, mehr aber nicht.

### **Semmering-Basistunnel**

Eine außerordentliche Gesellschafterversammlung hat Ende März des heurigen Jahres beschlossen, das Naturschutzverfahren für das bisherige Projekt Semmering-Basistunnel alt nicht mehr zu verfolgen und die Projektentwicklung und die Projektplanung für den Semmering-Basistunnel neu zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang zu beginnen.

Die bisher getätigten Aufwendungen für den Semmering-Basistunnel alt, insbesondere die Aufwendungen für den Bau des Erkundungsstollens, sind Erkundungsarbeiten, die in der Zukunft sehr wohl in ihrem Wert wichtig sein werden. Man ist nunmehr über den Gebirgsaufbau wesentlich besser informiert, als man es ohne diese Sondierungsstollen je hätte sein können, und diese Erkenntnisse werden in die Planung des neuen Tunnels miteinfließen. Ob und in welcher Form der bestehende Erkundungsstollen dann, mit welcher Funktion auch, Teil eines neuen Projektes sein wird, ist jetzt noch nicht beantwortbar. Aber es ist jedenfalls nicht erforderlich, dass der Erkundungsstollen ein Teil, ein dauerhafter funktionaler Teil, des Projektes sein muss. Allein seine Erkundungswirkung hat schon einen sehr hohen Wert, wenn diese Erkundungsergebnisse entsprechend qualifiziert eingearbeitet werden.

Im Moment steht man am Anfang der Planung des „Semmering-Basistunnels neu“. Die Trassenplanung wird jetzt international ausgeschrieben, wobei alle Kenntnisse, die bisher gewonnen wurden, eingebracht werden. Am Beginn einer Trassenplanung, die man seriös unter Einbindung auch der relevanten Fachleute machen möchte, über konkrete Trassen zu reden, würde bedeuten, schlicht das Ergebnis solcher Planungsvorgänge zu ignorieren. Wie lange der „Semmering-Basistunnel neu“ tatsächlich sein wird, ist aus derzeitiger Sicht offen, denn es gibt durchaus verschiedene Varianten, die zwischen 24 Kilometern und 30 Kilometern Länge sind, die jeweils andere Risiken in sich bergen, auch andere Chancen bieten.

Für die Planungen für den Semmering-Basistunnel wurde schon einiges abgearbeitet. Man kennt die Geologie sehr gut, man kennt viele Aspekte, die bei normalen Planungen im Vorlauf zu tun sind. Schätzungen gehen derzeit davon aus, dass mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung etwa 2008 begonnen wird. Die Zeit etwa bis ins Jahr 2011/2012 wird man in Folge dazu verwenden, um die notwendigen Genehmigungsverfahren, die eisenbahnrechtliche Genehmigung, abzuwickeln.

#### Brenner-Basistunnel

Eine Gegenüberstellung der geschätzten Kosten für den Brenner-Basistunnel mit den Alpentunnels in der Schweiz lässt diese Kosten durchaus als realistisch erscheinen, zumindest jetzt noch, wo man nicht Detailkenntnisse über den Gebirgsaufbau in jener Tunnelhöhle, also in jener Tiefenlage, wo dann der Tunnel errichtet werden soll, hat.

#### Koralmbahn

Die Kosten für den Koralmtunnel werden derzeit erheblich geringer eingeschätzt, wobei diese Kostenschätzung aber sehr gewissenhaft gemacht und mit Risikoanalysen versehen wurde.

#### **Pyhrn/Schober Achse**

Bezüglich der Pyhrn/Schober-Achse gibt es Überlegungen seitens der SCHIG, ein PPP-Modell zu initiieren. Die Kosten für die Gesamtstrecke- Ausbau inklusive Bosrucktunnel – liegen in einer Größenordnung von 950 Millionen Euro. Derzeit wird die Umsetzung des Projektes überlegt; zum Teil sollen in einzelnen Abschnitten Rationalisierungsmaßnahmen gesetzt beziehungsweise im Abschnitt nördlich von Linz in Form einer funktionalen Ausschreibung unterzogen werden.

Mit den Ländern Steiermark und Oberösterreich wurden Verhandlungen über eventuelle Kostenbeiträge beziehungsweise Finanzierungszuschüsse aufgenommen, um dieses Projekt vorzuziehen. Im Rahmenplan wäre der Bau der Pyhrn/Schober-Achse nämlich erst für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen gewesen.

### **PPP-Finanzierungen**

Bereits in der Vergangenheit wurden bereits PPP-Finanzierungen durchgeführt. In der SCHIG wurden zwei PPP-Modelle realisiert; ein PPP-Modell ist ein Klimaversuchskanal für Schienenfahrzeuge im 21. Bezirk. Das hat so funktioniert, dass unter Anteilnahme der Gemeinde Wien, des Wirtschaftsförderungsfonds, von Privaten dieses Projekt initiiert wurde. Das ist ein so genanntes Leasing-Modell, bei dem der Bund praktisch nur einen prozentuellen Kostenbeitrag leistet.

Der zweite Bereich ist ein Modell im Zusammenhang mit dem Güterterminal in Werndorf. Hier hat man nicht zu 100 Prozent das Geld vom Bund genommen, sondern hat Privatbeteiligte mit an Bord geholt.

In weiterer Folge wurden u.a. die Güterzugumfahrung St. Pölten, das Güterterminal in Werndorf, Rollende Landstraße, Purkersdorf – Untertullnbach, Grazer Ostbahn, Pottendorfer Linie, Tauernbahn und die Nordrampe, d.h. der Bereich Gastein, Angertal und die Summerauerbahn erörtert.

## **5. Schlussfolgerungen**

Bis zu Beginn des Jahres 2000 waren die Kompetenzen für Infrastrukturplanungen auf zwei Ministerien aufgeteilt, einerseits auf das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, das für die Verkehrspolitik und die Schieneninfrastruktur zuständig war und andererseits das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der Verantwortung für den Ausbau der Straßeninfrastruktur.

Unter der derzeitigen Koalitionsregierung ist es in Österreich mit Errichtung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, das sämtliche Infrastrukturagenden in einem Ministerium vereint, erstmals gelungen, einen Generalverkehrsplan zu erstellen, der den langfristigen nationalen und internationalen Infrastrukturbedürfnissen Rechnung trägt und der, wie auch der Rechnungshof festgestellt hat, „ein klares bundespolitisches Bekenntnis und Zielvorgaben für die Errichtung hochrangiger Straßenverbindungen zu den östlichen Nachbarstaaten erkennen lässt“.

Der Generalverkehrsplan stellt einen Konsens zwischen dem Bund und den Ländern über dringende und wichtige Vorhaben der Infrastruktur dar und dies für alle Verkehrsträger, für den Neuaus- als auch für den Ausbau und verfolgt unter anderem die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich, den effizienten und bedarfsgerechten Ausbau der Netze, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Sicherstellung der Finanzierung sowie Verkürzung der Planungsabläufe durch die Konzentration von Verfahren als wichtigste Ziele.

Trotz der EU-Mitgliedschaft Österreichs seit dem Jahr 1995, der EU-Erweiterung mit 1. Mai 2004 und der wachsenden Bedeutung der Verkehrsverbindungen mit den östlichen Nachbarstaaten wurde von den damals zuständigen SP-Verkehrsministern bis zum Jahr 2000 verabsäumt, die Verkehrsanbindung in die östlichen Nachbarstaaten voranzutreiben; die Herausforderungen für Österreich vor allem in Bezug auf die Infrastruktur wurden negiert, erst seit Beginn der XXI. Gesetzgebungsperiode wird der Infrastruktur die nötige Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Kraftfahrzeuge über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht auf allen Autobahnen und Schnellstrassen in Österreich war ein wesentlicher Schritt zur gerechteren und direkteren Anlastung der Infrastrukturkosten. Nach einer nur 18-monatigen Projekt-/Errichtungsphase konnte das weltweit erste flächendeckende vollelektronische Mautsystem am 1. Jänner 2004 termingerecht und erfolgreich den Betrieb aufnehmen. Die Einnahmen kommen direkt der ASFINAG und daher dem hochrangigen Straßennetz zu Gute. Sie fließen nicht in das Bundesbudget.



Die Steigerung der Verkehrssicherheit stellt einen wesentlichen Schwerpunkt seit dem Jahr 2000 dar. Die Regierung hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten/opfer bis 2010 zu halbieren sowie die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20% zu reduzieren. Neben zahlreichen Initiativen im Bereich des Kraftfahrzeuggesetzes, des Führerscheingesetzes oder der Straßenverkehrsordnung wurden massive Investitionen in die Infrastruktur getätigt, wie etwa in den Ausbau 2-röhriger Tunnelanlagen, den Austausch der Leitschienen, im Bereich der Baustellensicherheit oder durch Maßnahmen wie der Einführung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie der Section Control.

Seit dem Jahr 2000 wurde auch dem Lärmschutz und dem Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen massives Interesse gewidmet; die Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen wurden stark erhöht. Das Jahr 2004 wurde zum „Jahr des Lärmschutzes“ erklärt. Wurden im Jahre 2000 noch 30,04 Mio. € in den Lärmschutz investiert, sind es im Jahre 2005 bereits 123 Mio. € an Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung.

Im Bereich Schiene ist es Verkehrsminister Hubert Gorbach und StS Mag. Helmut Kukacka gelungen, mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und der damit erfolgten Umstrukturierung der ÖBB in eine Holding-Konstruktion eine moderne, wettbewerbsfähige, transparente und diskriminierungsfreie Unternehmensstruktur zu schaffen. Durch die Trennung des Infrastrukturbereiches sowie der Aufspaltung des Absatzes in wettbewerbsfähige und eigenständige Branchengesellschaften mit entsprechender Ergebnisverantwortung wird ein ausreichendes Mobilitätsangebot im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr für das ganze Land und damit verbunden mehr Kundenorientierung und bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen sichergestellt.

#### **Weitergabe von geheimen Unterlagen des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses**

Ein Mitglied des Ständigen Unterausschusses des Rechnungshofausschusses hat das Protokoll der 3. Sitzung des Ausschusses vom 22. Juni 2005, bei der ÖBB-Vorstandsdirektor Mag. Martin Huber, ÖBB-Vorstandsdirektor Mag. Erich Söllinger, Dr. Karl-Johann Hartig (BMVIT) und ÖBB-Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Reithofer als Auskunftspersonen geladen waren in einer Pressekonferenz veröffentlicht und an dritte Personen weitergegeben.

Der Ausschuss verurteilt diese Gesetzesverletzung auf das Schärfste, um so mehr als den Auskunftspersonen vor Beginn der Befragung die Vertraulichkeit ihrer Auskünfte ausdrücklich zugesichert wurde.

Bei der Abstimmung wurde dieser Bericht mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Ständige Unterausschuss des Rechnungshofausschusses stellt daher den Antrag, der Rechnungshofausschuss wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 09 19

**Dipl.-Ing. Elke Achleitner**

Berichterstatterin

**Erwin Hornek**

Obmann