

XXII. GP-NR**1031/J****2003 -11- 05****ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde
 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
 betreffend "Konjunkturpaket III" der Bundesregierung

Im Rahmen des von ÖVP und FPÖ getrennt präsentierten „Konjunkturpakets III“ wurde auch dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein zentraler Stellenwert zugewiesen.

Leider bestehen zwischen den verschiedenen offiziellen Angaben der Bundesregierung gerade in diesem Bereich enorme Unterschiede:

- + Bundeskanzler Schüssel zufolge würden „bis 2010 kumuliert 18 Milliarden Euro zusätzlich für die Straße und 14 Milliarden für die Schiene ausgegeben (1999 bis 2010)“ (APA-OTS 158/29.10.2003), „für die Infrastruktur kommen bis 2010 32 Milliarden Euro dazu.“ (APA-OTS 163/30.10.2003).
- + Vizekanzler und Verkehrsminister Gorbach spricht hingegen einerseits von der „exakten Umsetzung des Generalverkehrsplans bis 2010“, andererseits kündigt er (offenbar zum Schienennetz) an, „man werde 1 bis 1,2 Milliarden jährlich darin investieren.“

Der angesprochene Generalverkehrsplan wiederum sieht für die Jahre bis 2011 Investitionen des Bundes von 6,2 Mrd Euro bei der Straße und 17,7 Mrd Euro bei der Straße vor (GVP, Seite 28). Dabei fehlt zumindest hinsichtlich der Projekte des Pakets 1b im Schienenbereich, die 6,8 Mrd Euro umfassen, laut GVP selbst die Finanzierung. Die Summe der (zumindest laut GVP selbst) finanzierten GVP-Projekte bis inclusive 2011 beträgt daher insgesamt 17,1 Mrd Euro.

Beim Versuch der Einschätzung des tatsächlichen Umfangs sowie der realen Auswirkungen des „Konjunkturpakets III“ ergeben sich also einige beachtliche Widersprüche:

- + Es ist nicht geklärt, zu welchen Projekten bzw. Summen „zusätzlich“ die vom Bundeskanzler genannten Milliarden eingesetzt werden sollen.
- + Es ist nicht geklärt, welche der von Bundeskanzler Schüssel und Verkehrsminister Gorbach genannten, sehr unterschiedlichen Zahlen zutreffend ist.
- + Es ist nicht geklärt, welche Investitionen zusätzlich zu den im GVP fixierten Projekten oder früher als laut GVP geplant durchgeführt werden und daher wenigstens theoretisch konjunkturverändernde Wirkung haben könnten.

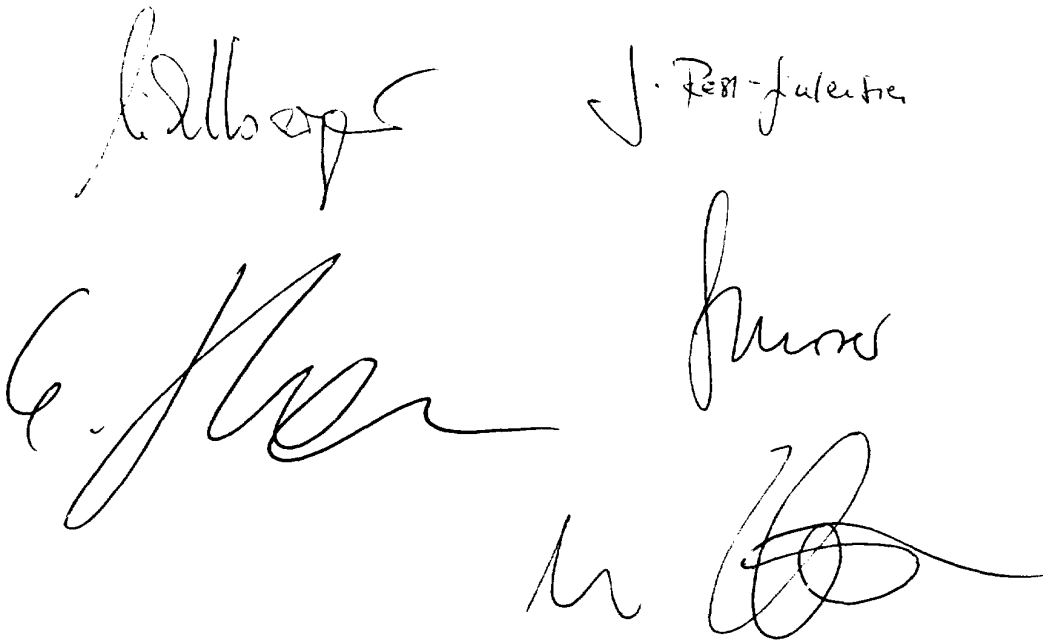
Besonders die FPÖ betont zudem den besonders positiven Arbeitplatzeffekt der (angeblichen) zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen. Gerade bei Projekten der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur, etwa Autobahnbau oder Tunnelbau, ist aber wegen des besonders hohen Automatisierungsgrades der Arbeitplatzeffekt der eingesetzten (zusätzlichen?) Mittel besonders gering.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Zusätzlich zu welchen Infrastrukturinvestitionen werden die von Bundeskanzler Schüssel angekündigten „zusätzlichen“ insgesamt 32 Mrd Euro bis 2010 aufgebracht?
2. Wie werden diese „zusätzlichen“ Mittel aufgebracht werden, handelt es sich insbesondere um a) zusätzliche Budgetmittel des Bundes, b) zusätzliche Schulden des Bundes, c) zusätzliche Schulden Dritter, für die der Bund haftet, oder d) um sonstige zusätzliche Schulden Dritter?
3. Welche Summen a) für Straßen, b) für Schienen werden zusätzlich zu bereits fixierten Budgets oder über bereits getätigte Ankündigungen hinaus vom Bund bereitgestellt?
4. Welcher Anteil dieser zusätzlichen Mittel wird ins Bundesland Kärnten fließen?
5. Welche zusätzlichen Projekte bei a) Straße, b) Schiene werden mit diesen zusätzlichen Mitteln umgesetzt?
6. Welche Projekte bei a) Straße, b) Schiene werden mit diesen zusätzlichen Mitteln vorgezogen umgesetzt?
7. Wie sollen die von Bundeskanzler Schüssel angekündigten zusätzlichen Mittel für Straße und Schiene für die Jahre 1999 bis 2002 rückwirkend zum Tragen kommen?
8. Ist angesichts der von Bundeskanzler Schüssel genannten Mittelverteilung von 56,3% Straße zu 43,7% Schiene die Aussage „2/3 Schiene, 1/3 Straße“ zum GVP noch haltbar?
9. Wie erklären Sie, daß der Generalverkehrsplan mit seinen bekannten Investitionssummen „exakt umgesetzt“ werden soll, wenn zugleich sowohl Sie selbst als auch der Bundeskanzler gänzlich andere Summen als die im GVP fixierten nennen?
10. Werden die im GVP enthaltenen Projekte womöglich zu wesentlich höheren Kosten als dort angegeben umgesetzt, und wenn ja, was sind im einzelnen die Ursachen hierfür?
11. Welche Kostensteigerungen bei welchen Projekten des GVP im Vergleich zu den im GVP festgehaltenen Summen sind Ihnen bekannt?
12. Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe aufschlüsseln) wurden im Jahr 1999 getätigt?

13. Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe sowie jahresweise aufschlüsseln) wurden in den Jahren 2000 bis 2003 getätigt?
14. Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe sowie jahresweise aufschlüsseln) sollen in den Jahren 2004 bis 2010 getätigt werden?
15. Welche Infrastrukturinvestitionen des Bundes bei Straße und Schiene im einzelnen (bitte detailliert nach Projekt und dafür aufgewendeter Summe aufschlüsseln) sind zusätzlich im Jahr 2011 vorgesehen?
16. Ist es zutreffend, dass ein wesentlicher Teil der für das Schienennetz (ob nun als zusätzlich oder nicht) angekündigten Mittel nach den Absichten der Regierung im „Bundesbahnstrukturgesetz 2003“ nicht vom Bund, sondern von den ÖBB aufzubringen sein wird, und wenn ja, wie hoch wird dieser sein?
17. Wann wird die Güterzugumfahrung St. Pölten/Stufe 2 (im GVP mit einer Summe von 268,9 Mio Euro im fraglichen Zeitraum enthalten) umgesetzt?
18. Wann wird die Schweizergartenschleife (im GVP mit einer Summe von 181,7 Mio Euro im fraglichen Zeitraum enthalten) umgesetzt?

The image shows five handwritten signatures in black ink. The signatures are arranged in two columns. The left column contains two signatures, and the right column contains three. The signatures are stylized and cursive, typical of official documents.