
1328/J XXII. GP

Eingelangt am 21.01.2004

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Lichtenberger, Glawischnig, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend zweckentfremdete Verwendung von Schieneninfrastrukturgeldern für Straßenbau in Kärnten

Die Freunderlwirtschaft im Umfeld des Verkehrsministeriums und insbesondere im Schienensektor hat seit Beginn der Zuständigkeit der FPÖ ungekannte Dimensionen angenommen. Kritischen Beobachterinnen könnte sich eine Charakterisierung als partei- und regionalpolitischer Selbstbedienungsladen aufdrängen. Wie die Vorgänge bei der Vorbereitung und Beschlussfassung der ÖBB-Reform im Dezember 2003 nochmals verdeutlicht haben, steckt hinter der Zusammenführung der Verantwortung für die Schieneninfrastrukturmittel in Milliardenhöhe in der Hand ehemaliger FPÖ-Politiker Methode.

Jüngster Höhepunkt ist die ungenierte Umlenkung von Schieneninfrastrukturmitteln in Millionenhöhe in den Kärntner Landesstraßenbau. Mittel der HL-AG in der Größenordnung von 3,5 Millionen Euro, die für die Koralmbahn vorgesehen sind bzw. waren, sollen - nach Angaben von FPÖ-Landeshauptmann Haider und FPÖ-Landesrat Dörfler in einer Aussendung des Landes Kärnten vom 23.12.2003 - für die Errichtung der Draubridge Lippitzbach, der künftig größten Straßenbrücke Kärntens, Verwendung finden. Bei der HL-AG ist der ehemalige Klubdirektor der FPÖ im Parlament in federführender Position tätig. Weiters soll auch die SCHIG zur Vorfinanzierung weiterer Baukostenanteile in Millionenhöhe herangezogen werden. Bei der SCHIG ist der ehemalige FPÖ-Bundesgeschäftsführer in federführender Position tätig. Nicht einmal ein Drittel der Baukosten sollen dem Kärntner Landesstraßenbudget zur Last fallen, obwohl dieses aufgrund parteipolitischer Großzügigkeiten bei der Verlagerung der Bundesstraßen B ohnedies fürstlich dotiert ist.

Für Bahnkunden könnten mit den erwähnten Mitteln spürbare Verbesserungen erreicht werden, würden diese effizient im Schienensektor verwendet statt wahlkampfbedingt in die Kärntner Straßenbau-Szene umgeleitet. Angesichts der großen Bedeutung, die derzeitige und ehemalige FPÖ-Politiker wie BM Gorbach und BM Grassner in der ÖBB-Reformdebatte der angeblichen Geldverschwendung und dem Einsparungsbedarf im ÖBB-System zugemessen hatten, erstaunt die

Vorgangsweise umso mehr. Sie ist das genaue Gegenteil der von FPÖ und auch ÖVP in Sonntagsreden geforderten Querfinanzierung von der Straße zur Schiene, die bei tatsächlichem Umsetzungswillen auch nach geltender EU-Rechtslage längst umsetzbar wäre. Die beschriebenen Vorgänge in Kärnten unter Beteiligung aktiver und früherer FPÖ-Politiker machen Forderungen von BM Gorbach und seinen Regierungskollegen nach Absichern der Querfinanzierung in der künftigen EU-Wegekostenrichtlinie äußerst unglaublich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist das Land Kärnten, das bekanntlich bei der Veränderung der Bundesstraßen und nochmals nach dem Verfassungsgerichtshofs-Diktum zum Zweckzuschussgesetz über FPÖ-Initiative vom Bund auf Kosten der Steuerzahler mit Zusatz-Straßenbaumitteln bedient wurde, Ihrer Ansicht nach unzureichend mit Straßenbaumitteln ausgestattet?
2. Wie beurteilen Sie die Verwendung von Schieneninfrastrukturmitteln in Millionenhöhe für das Straßenbauprojekt „Draubrücke Lippitzbach“ in Kärnten?
3. Auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgt die Verwendung von für den Bau einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke gewidmeten Mitteln für Straßenbau, der in keinem schlüssigen Zusammenhang mit diesem HL-Projekt steht?
4. Ist der Schluß zutreffend, dass die umgeleitete Summe von 3,5 Mio Euro oder fast 50 Mio Schilling im Schienenbereich entbehrlich ist?
5. Ist der Schluß zutreffend, dass für Schieneninfrastruktur in Österreich bzw. bei der HL-AG zuviel Geld vorhanden ist?
6. Wenn nein: Welches Schieneninfrastrukturprojekt bzw. welche -projektteile werden infolge der Verwendung dieser Gelder für andere Zwecke nun später, reduziert oder gar nicht realisiert?
7. Warum werden die erwähnten Mittel nicht für die Verbesserung des Lärmschutzes für Koralmbahn-AnrainerInnen zB im Raum St. Kanzian am Klopeinersee verwendet, statt für Straßenbau?
8. Zu welchen Konditionen und auf welcher gesetzlichen Grundlage erfolgt die Vorfinanzierung von Straßenbaukosten einer Kärntner Landesstraße durch die SCHIG?
9. Wird beim Bau der Koralmbahn im Raum Südkärnten/Bleiburg auf umweltfreundliche Baustellenlogistik inklusive weitestmöglicher Nutzung der Schienenbestandsstrecke für Materialan- und -abtransporte etc. gesetzt werden, wenn nein, warum nicht?
10. Was haben Sie bzw. Ihre Vertreter in den Aufsichtsgremien der HL-AG und der SCHIG gegen die beschriebene Zweckentfremdung von Schieneninfrastrukturmitteln für Straßenbau im Rahmen des Kärntner Landtagswahlkampfes unternommen?
11. Was werden Sie bzw. Ihre Vertreter noch dagegen unternehmen?
12. Werden Sie sich für die breite Verankerung dieses „Modells“ durch Aufnahme einer Querfinanzierungsbestimmung von der Schiene zur Straße im Rahmen der künftigen Wegekostenrichtlinie der EU einsetzen, und wenn nein, warum nicht?
13. Erwarten Sie durch die beschriebenen Vorgänge und Mittelflüsse eine Stärkung der österreichischen Verhandlungsposition bei der Wegekostenrichtlinie, insbesondere im Lichte der Tatsache, dass das erwähnte Straßenbauprojekt nach Aussage Ihrer Kärntner Parteifreunde dem Anschluß Sloweniens an die Südautobahn dienen soll und es sich somit um eine mit Schienengeldern mitfinanzierte Straßentransitstrecke handelt?