

2185/J XXII. GP

Eingelangt am 05.10.2004

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

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Kräuter
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend PPP-Projekte der ASFINAG

Die Tageszeitung „Der Kurier“ berichtete am 15.9.2004 in ihrer Internet-Ausgabe, dass die ASFINAG zum ersten Mal Straßenbauarbeiten eines ganzen Autobahnteilstückes an private Betreiber ausschreibe. Konkret gehe es um die neue Nordautobahn A 5 und deren Anbindung an die Donauufer-Autobahn und an die Süd-Ost-Tangente sowie um die neue Lobau- und Donauquerung in Wien. Das Gesamtbauvolumen betrage rund 3,1 Millionen Euro. Nach dem neuen Modell, bekannt unter dem Überbegriff „Public Private Partnership“, sollen die Privaten neben dem Bau auch die Detailplanung, die Finanzplanung und danach - über 30 Jahre - auch den Betrieb des Autobahnteilstückes übernehmen. Nach 30 Jahren soll das Autobahnteilstück der ASFINAG gehören.

ASFINAG-Chef Walter Hecke, der kürzlich beim Hearing zum ÖBB-Chef durchgefallen ist, hofft, dass sich durch die Vergabe an Private die Kosten um bis zu 20 % reduzieren. Auch die Betriebskosten, derzeit 130 Millionen Euro pro Jahr, sollen durch diese Maßnahmen sinken.

Völlig unbekannt scheinen dem ASFINAG-Chef die Vorbehalte des Rechnungshofes zu sein, der in seinem TB 1995 (Reihe Bund 1996/11) bei Privatfinanzierungsmodellen im Bereich von Straßen vor allem vor Auswirkungen von Qualitätseinschränkungen nach Rückübertragung an die öffentliche Hand und vor einem nicht abgrenzbaren Risiko der Insolvenz des privaten Finanziers warnt.

Traurige Tatsache ist, dass mit großspurigen Ankündigungen der ASFINAG von der Schuldenexplosion - schon 8,33 Milliarden Euro - ebenso abgelenkt werden soll wie von den internen Querelen mit der Europass, der exorbitanten Steigerung der Anzahl des Personals, einem Gutachten über ein katastrophales Managementchaos (siehe Anfrage 2096/J XXII.GP) und

technischen Mängeln im Mautsystem, die schlimmere Auswirkungen und Einnahmeeinbußen als bisher befürchtet erwarten lassen.

Aus den aufgezeigten Gründen richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Welche genau definierten Risiken der Straßenbetreibung werden an den privaten Betreiber im Zuge des PPP-Projektes übertragen?
2. Inwieweit garantieren die Ausschreibungsbedingungen ein bestimmtes Haftungskapital der Betreibergesellschaft?
3. Warum sollten sich private Unternehmen angesichts der technischen und rechtlichen Probleme der ASFINAG mit dem derzeitigen Mautsystem auf das Risiko einer spekulativen Höhe einer „Schattenmaut“ einlassen, die von der ASFINAG weitergeleitet werden soll?
4. Wie soll die von der ASFINAG proklamierte „Schattenmaut“ im Rahmen des sogenannten „Kombinierten Vergütungsmodells“ konfiguriert sein und wie soll das Geld eingehoben werden?
5. Ist es richtig, dass die ASFINAG versucht, das tschechische Teilstück der Nordautobahn (etwa 22 km lang) in ihr PPP-Projekt aufzunehmen, finden Verhandlungen mit Tschechien statt und wie ist der derzeitige Verhandlungsstand?
6. Stimmen Sie mit Vorstandsvorsitzenden Walter Hecke überein, dass ein entsprechendes PPP-Projekt die Betriebskosten senken könne und wenn ja, wie reagieren sie auf diese vernichtende Selbstkritik des Vorstandes der ASFINAG Walter Hecke an seinen eigenen Managementfähigkeiten und an der ASFINAG insgesamt?

7. Inwieweit wäre es der ASFINAG möglich, Bundesstraßen, die in die Bundeskompetenz fallen, an Private zu verpachten oder zu vermieten?
8. Was setzen sie den grundsätzlichen Einwänden des Rechnungshofes entgegen, dass der Bau und der Betrieb einer Autobahn mit einer Vertragszeit von 30 Jahren von Privaten naturgemäß so gestaltet werden wird, dass nach Vertragsablauf enorme Sanierungskosten für die Öffentliche Hand anfallen?
9. Wie stehen sie zu den nicht verstummenden Gerüchten, das mit dem PPP-Projekt von Vorstandsvorsitzenden Hecke ein Vorstoß für die Einführung einer PKW-Maut durch die Hintertür geplant ist und wie stellt sich Herr Hecke die Einhebung einer PKW-Maut eigentlich technisch vor?