

**4137/J XXII. GP**

---

**Eingelangt am 06.04.2006**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Sabine Mandak, Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Kosten des hochrangigen Straßenbaus in Vorarlberg

In Vorarlberg sind nach den den Grünen vorliegenden Informationen derzeit Projekte im Bereich des Bundesstraßennetzes (A+S) im Ausmaß von etwa 1,3 bis 1,5 Mrd Euro Gesamtkosten (incl. Finanzierung) in Bau, Bauvorbereitung oder Planung. Dabei handelt es sich um die geplante 2. Röhre des Pfändertunnels, die immer noch geplante S18, die Verbreiterung der A14 und das Anschlussstellenkonzept zur A14 – diese 4 Großprojekte summieren sich auf 432 Mio Euro Bruttokosten plus 873 Mio Euro Finanzierungskosten ist gleich 1,305 Mrd Euro Gesamtkosten (ohne laufende Erhaltungskosten). Dazu kommen noch weitere Projekte wie etwa die A14-Anschlüsse Dornbirn Süd und Bürs, die diese Kosten um einige weitere Prozent erhöhen werden.

Dies ist ein Vielfaches der Gelder, die in Vorarlberg insgesamt für den Nahverkehr – etwa den Verkehrsverbund – und für Luftreinhaltung – also das Dokumentieren und ansatzweise Sanieren der vor allem durch ungehemmtes Verkehrswachstum infolge Infrastrukturausbau entstehenden Schäden und Belastungen – eingesetzt werden.

Nicht vergessen darf werden, dass daneben das Land Vorarlberg bei der Veränderung der Bundesstraßen B nicht nur mit einer jährlichen Tranche von ca. 30 Mio Euro, sondern aufgrund parteipolitischer Verbindungen zwischen der damaligen Bundesministerin DI Forstinger und dem damaligen Straßenbaulandesrat Gorbach auch noch mit einer zusätzlichen Sonderfinanzierung bedacht wurde. Dem steht gegenüber, dass im Land Vorarlberg in den Jahren vor der Veränderung nur etwa 20 Mio Euro pro Jahr im Bereich der Bundesstraßen B ausgegeben wurde. Nach Auskunft des Vorarlberger ÖVP-Landesrates Manfred Rein (Anfragebeantwortungen vom Dezember 2005 und von Anfang März 2006 an die Grünen im Vorarlberger Landtag) werden daher in diesem Bereich budgetäre Überschüsse erwirtschaftet, die derzeit offenbar zum Abdecken explodierender Baukosten bei einigen mit Bundeskofinanzierung realisierten Landesstraßenbauprojekten wie insbesondere dem Achraintunnel/L200 verwendet werden.

Während also bei der Bahn und beim Nahverkehr das Geld knapp ist - was zu im einzelnen meist wenig konstruktiven, sondern an Kindesweglegungs- und Verantwortungsabschiebungs-Strategien orientierten Reformbestrebungen der Bundesregierung wie bei ÖBB oder Nahverkehrsfinanzierung führt -, wurde und wird im Bereich des Straßenbaus von Bundesgeldern für Landesstraßen bis zu hochrangigen Projekten das Geld großzügigst überdimensioniert bemessen und mit beiden Händen ausgegeben.

Die unternannten Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE:**

1. Bis wann sollen aus heutiger Sicht die ASFINAG-Bauvorhaben a) 2. Röhre Pfändertunnel, b) Verbindung der österreichischen und der Schweizer Rheintalautobahn (S18), c) Umsetzung des Anschlussstellenkonzepts A14 und d) Verbreiterung der A14 fertiggestellt werden?
2. Welche Bruttogesamtkosten ergeben sich aus heutiger Sicht für jedes dieser vier Projekte, wenn die aktuellen Kostenschätzungen auf den Termin der voraussichtlichen Fertigstellung hochgerechnet werden?
3. Wie hoch schätzen Sie a) mindestens und b) allerhöchstens die Finanzierungskosten für jedes der vier Projekte bei einer Tilgungsdauer von 50 Jahren und einem Zinssatz zwischen 3% und 5,8%?
4. Wie hoch schätzen Sie – angesichts der Kostensteigerungen beim Projekt L200 (15% zwischen Baubeginn im Sommer 2004 und Jahresende 2005) oder der zweiten Röhre des Pfändertunnels (von 116 Mio im Jahre 2002 auf netto 145 Mio. bzw. brutto 174 Mio im Jahre 2005) – die bis zu den geplanten Fertigstellungsterminen anfallenden index- oder marktpreisorientierten Kostensteigerungen jedes der angeführten Bauvorhaben a) mindestens und b) allerhöchstens?
5. Wie werden sich Ihrer Einschätzung nach Kostensteigerungen wie die bei der 2. Pfändertunnelröhre auf den Schuldenstand der ASFINAG und die Preisentwicklung der Autobahnvignette in den kommenden 10 Jahren auswirken?
6. Wie schätzen Sie die Situation nach dem kürzlich ergangenen S18-Urteil des EuGH ein, der einen Verstoß gegen die Vogelschutzrichtlinie festgestellt und die Rechtmäßigkeit der Bewilligungsverfahren mangels Zuständigkeit nicht beurteilt hat?
7. Wie erklären Sie, dass in Zeiten angeblich sparsamer Haushaltsführung des Bundes bei der Verlängerung der Bundesstraßen B den Bundesländern offenbar um 50% überhöhte Summen übertragen wurden, mit denen (Zitat aus den oben erwähnten Anfragebeantwortungen des Vorarlberger ÖVP-Landesrates Rein) „Überschüsse“ und „Rücklagen“ angelegt wurden?
8. Werden Sie und Ihre Regierungskollegen als Konsequenz aus dieser Tatsache für eine umgehende entsprechende Redimensionierung dieser Mittel eintreten, um den Bundeshaushalt zu entlasten? Wenn nein, warum nicht?