

REPUBLIK ÖSTERREICH  
PARLAMENTSDIREKTION

Eingel. 2004 -12- 20 M<sup>15</sup>  
Zl. 13346-0060/18-L1.3/2004  
Bl.

**V E R L A N G E N**

der Abgeordneten Dr. Kräuter, Eder  
und GenossInnen  
gemäss § 32e Abs. 2 GOG auf Erteilung eines Auftrages an den Ständigen  
Unterausschuss des Rechnungshofausschusses

Die unterzeichneten Abgeordneten erteilen dem Ständigen Unterausschuss  
des Rechnungshofausschusses gemäss § 32e Abs. 2 GOG den Auftrag,  
folgenden Vorgang im Sinne des § 99 Abs. 2 GOG zu prüfen:

*Die 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.*

### **Begründung:**

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 bekanntgegeben, 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 Koralmtal 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 Koralmtunnel und den in Summe fast 7 Milliarden Euro-teuren Ausbau der Strecke Brenner/Unterinnatal. „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-Basis-Tunnels, 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 erklärt, 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. //