
120/J XXIII. GP

Eingelangt am 29.11.2006

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend ASFINAG-Finanzierung

Derzeit liegt die Eigenkapitalquote der ASFINAG bereits im kritischen Bereich von 7,1%. Sie wird weiterhin fallen. Bei 5% werden die Gesamtschulden von derzeit schon rund 10 Mrd Euro wieder dem Staatshaushalt zugerechnet und Maastricht-relevant.

Die Diskussion über die Finanzierung von Straßeninfrastruktur verstärkt sich angesichts steigender Errichtungskosten und einer zunehmenden Zahl von Projekten. Wiederholt äußerten sich ASFINAG-Vorstandsmitglieder in der Öffentlichkeit über fehlende Finanzierungsreserven und die Steigerung von Einnahmen. Dabei wird die Einführung einer PKW-Maut oder die Anhebung des Vignettenpreises gefordert, weiters auch das Einspeisen von Budgetmitteln.

Hingegen spielen naheliegende Varianten einer – ansonsten in den letzten Jahren oft strapazierten – "ausgabenseitigen Budgetsanierung" bei der ASFINAG keine Rolle in den Positionierungen der Manager und der Eigentümervertreter der Republik. Hier wäre etwa an einen Rückbau der horrend aufgeblähten Führungs- und Verwaltungsstrukturen der ASFINAG zu denken, wo neben einem FPÖ/BZÖ-Ex-Verkehrsminister als Vorstand auch noch weitere zu Versorgende aus Verkehrsminister-Kabinetten Platz fanden. Auch müssten die bereits bisher überdimensionierten Investitionsprogramme im Straßenbau, die noch weiter erhöht werden sollen, im Sinne betriebs- wie volkswirtschaftlicher Effizienz dringend hinterfragt und auf ein sinnvolles Maß redimensioniert werden.

PPP-Modelle bringen – wie das Beispiel der Nordautobahn mit horrendem Beratungsmehraufwand zeigt - voraussichtlich ebenfalls keine Kostenersparnis und erhöhen dadurch und durch Ertragszusagen an Betreiber den Druck auf die Einführung einer PKW-Maut.

Auch die Einrichtung der mehrmals diskutierten Infrastrukturholding wird kaum billigere Finanzierungsmöglichkeiten schaffen, außer es erfolgt eine

„Quersubvention“ von gewinnbringenden Unternehmungen zu Verluste schreibenden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf der ASFINAG in 2006 bis 2010?
2. Wie wird sich die Eigenkapitalquote in den einzelnen Jahren entwickeln?
3. Welche Projekte erschienen nach den Ihnen vorliegenden Unterlagen und Informationen aus Sicht der ASFINAG verkehrs- und finanzpolitisch wenig sinnvoll?
4. In welcher Weise haben Sie dem bei der letzten Genehmigung des Bauprogramms Rechnung getragen?
5. Gibt es konkrete Modelle für die Einführung der PKW-Maut?
6. Wenn ja, in welcher Höhe?
7. Wie schnell könnte die PKW-Maut eingeführt werden?
8. Um wie viel soll der Vignetten-Preis a) im Fall einer Erhöhung anstelle einer PKW-Maut, b) bei einem Optionenmodell erhöht werden?
9. Halten Sie jährliche Investitionen der ASFINAG in der Höhe von 1,2 Mrd Euro oder mehr – offizielle Unterlagen der ASFINAG wie "Planungs- und Neubauprojekte in Österreich"/März 2006 wiesen ja für die kommenden Jahre bereits Werte von 1,6 bis 1,8 Mrd pro Jahr aus! - für gerechtfertigt, wenn aus bauwirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Gründen höchstens 1 Mrd Euro sinnvoll ist?
10. Wie zweckmäßig erscheint die Realisierung der A5, wenn es auf tschechischer Seite weder eine Trassenplanung noch eine Finanzierung des Lückenschlusses nach Brünn gibt?
11. Wollen Sie der Forderung aus ASFINAG-Vorstandskreisen nachkommen, Budgetmittel (also: Steuergelder!) in die ASFINAG und damit in den hochrangigen Straßenbau umzuleiten? Wenn ja, a) in welcher Höhe, b) mit welcher Begründung, nachdem doch bisher die Ausgliederung der ASFINAG stets als Erfolgsmodell präsentiert wurde?