

**XXIV. GP.-NR
4794/J ANFRAGE
08. März 2010**

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Gegenmaßnahmen zur ASFINAG-Schuldenkrise

Stark ausgeweitete Investitionen in immer mehr und immer teurere hochrangige Straßenbauprojekte haben zusammen mit dem seit Jahren offenkundigen Missverhältnis zwischen der Entwicklung von Einnahmen und Ausgaben bei der ASFINAG zu einer akuten Zuspitzung der Schuldensituation geführt. Medienberichten im Jänner und Februar 2010 zufolge kann von der in den letzten Jahren immer wieder von den zuständigen MinisterInnen und Unternehmensvertretern öffentlich behaupteten Entschuldung der ASFINAG binnen 30 oder 40 Jahre keine Rede mehr sein, vielmehr ist derzeit bereits von einer rechnerischen Entschuldungsdauer von rund 70 Jahren, also vom Jahr 2080 (!) die Rede.

Spätestens jetzt ist daher der Zeitpunkt gekommen, das finanziell wie im Hinblick auf die bei steigenden Energiepreisen sicher gedämpfte Nachfrage zu großzügige Ausbauprogramm für die hochrangigen Straßen in Österreich zu überdenken, wie von den Grünen bereits seit Jahren gefordert. Bauprogramme von um die 1,6 Mrd Euro pro Jahr, wie für die nächsten Jahre vorgesehen, wären nur um den Preis massivster weiterer Verschuldung umsetzbar. Heute schon ist der Aufwand für die Zinsen der ASFINAG-Schulden um ca 30% oder 100 Mio Euro höher als die gesamten Vignetten-Einnahmen.

Eine Reihe von derzeit vorgesehenen Straßenbauprojekten im A- und S-Netz ist schon alleine wegen der viel zu geringen Verkehrs frequenzen von teilweise nur wenigen tausend Kfz am Tag jedenfalls kurz- und mittelfristig entbehrlich: Diese rechtfertigen einen hochrangigen Ausbau auch nach allen gesetzlichen Bestimmungen und nach den Richtlinien des BMVIT selbst (zB zur SP-V) keinesfalls. Dies trifft unter anderem auf die Projekte S7, S31, S34, S36/37 und A5-Nord zu. Dies umso mehr, wenn statt der in den letzten Jahren gerne mit nicht realistischen Annahmen künstlich hochgerechneten künftigen Verkehrszahlen seriös fundierte Werte etwa für 2020 oder 2025 angesetzt werden, denen reale aktuelle Verkehrsstärken, die reale Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und die kurz- und mittelfristig sicher nicht stagnierende, sondern ansteigende Energiepreisentwicklung zugrunde liegen.

Einzelne dieser Projekte, aber auch weitere wie die A23-Verlängerung im Nordosten Wiens, der Linzer Westring A26 oder die Lobauautobahn, dienen entweder vorrangig lokalen Wünschen und dem lokalen Verkehr (was ihre Errichtung als Bundesstraße im ASFINAG-Netz eigentlich gesetzlich ausschließt) oder sind aus zwingenden Gesundheits- und Umweltschutzgründen so exorbitant aufwendig, dass schon allein aus Wirtschaftlichkeits-Überlegungen ihr Überdenken dringend geboten wäre.

Hier ist auch an den Rechnungshof zu erinnern, der u.a. bereits 2008 in einem Bericht (Reihe Bund 2008/5) einige besonders ineffiziente Projekte aufzeigte, die vielfach fehlenden oder grob unzureichenden sachlichen Grundlagen für Prioritätenreihungen und Bauentscheidungen kritisierte und vor dem Hintergrund der zwingenden Erfordernisse von Gesundheits- und Umweltschutz in aller Deutlichkeit festhielt: „Der Straßenneubau im siedlungsnahen Bereich nähert sich damit den Grenzen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit.“

Aktuell wird im Zusammenhang mit den massiven Einnahmenrückgängen bei der ASFINAG (etwa 150 Mio Euro allein 2009) auch die Gefahr immer konkreter, dass die ASFINAG-Verbindlichkeiten von schon weit über 11 Mrd Euro auf das Bundesbudget durchschlagen.

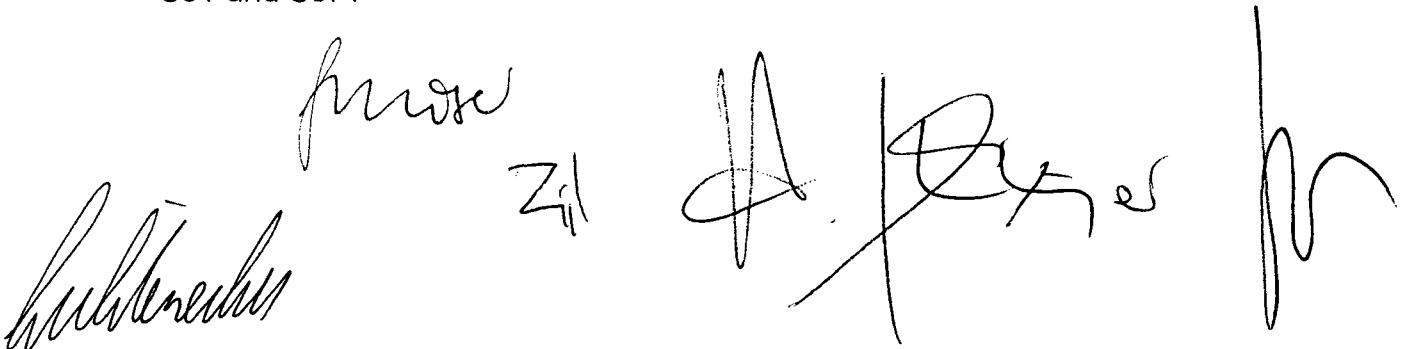
Ein „Zurückschalten“ beim Autobahn- und Schnellstraßenbau ist somit in mehrerlei Hinsicht – nicht zuletzt wegen der beim Umgang mit öffentlichen Mitteln gebotenen Sparsamkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit sowie wegen der gesellschaftsrechtlich für die Organe der ASFINAG gebotenen „Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns“ - dringend nötig. Daher muss ein Redimensionieren der Bauprogramme auf sachlicher Grundlage vorbereitet werden.

Dem Vernehmen nach ist bereits seit längerem eine Arbeitsgruppe mit BMVIT- und ASFINAG-VertreterInnen mit der Suche nach einer Lösung für die nötigen Einsparungen befasst.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Existiert eine derartige Arbeitsgruppe tatsächlich, wenn ja, aus welchen Mitgliedern setzt sich diese zusammen bzw. wer ist namentlich mit der Prüfung von Einsparungspotentialen betraut?
2. Welche Kriterien wurden für die Auswahl der Straßenprojekte herangezogen?
3. Wann werden Ergebnisse zu den Einsparungszielen und den von Einsparungen betroffenen Straßenbauprojekten vorliegen?
4. Wann werden Sie insbesondere eine neue „Prioritätenreihung“ vorlegen?
5. Welche Straßenbauprojekte sind von den Einsparungen betroffen, d.h. welche werden a) voraussichtlich oder definitiv nicht umgesetzt, b) voraussichtlich oder definitiv nicht in der bis zuletzt vorgesehenen Dimensionierung umgesetzt, c) voraussichtlich oder definitiv nicht als Bundesstraße umgesetzt, d) in ihrer Realisierung zeitlich verschoben?
6. Auf welchen Zeitpunkt wird bei den in Frage 5d) angesprochenen Projekten jeweils die Realisierung zeitlich verschoben?
7. Welche Kosten entstanden der Asfinag bisher durch Planungsarbeiten bei der S31 und S37?



The image shows several handwritten signatures and annotations in black ink. At the top left, there is a signature that appears to read 'Kuhne'. To its right, the word 'Frage' is written vertically. Below these, the letters 'Zl' are written. To the right of 'Zl', there is a large, stylized signature that looks like 'Drexel'. Further to the right, there is another signature that appears to read 'Hans'. At the bottom left, there is a large, flowing signature that looks like 'Kuhne' again. The entire set of handwritten marks is positioned over the numbered list of questions above.