
6799/AB XXIV. GP

Eingelangt am 17.01.2011

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0012-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am 14. Jänner 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 17. November 2010 unter der Nr. **6871/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend steigende Schulden der ASFINAG durch Missmanagement gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich laut Auskunft der ASFINAG wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie hoch ist derzeit der Schuldenstand der ASFINAG?*
- *Wie hat sich der Schuldenstand der ASFINAG in den letzten 5 Jahren entwickelt?*

Ende 2010 wird für die Finanzverbindlichkeiten ein Stand von rd. EUR 10,9 Mrd. erwartet.

2006: EUR 9,7 Mrd.

2007: EUR 9,9 Mrd.

2008: EUR 10,1 Mrd.

2009: EUR 10,4 Mrd.

2010: EUR 10,9 Mrd. (Plan)

Zu den Fragen 3 und 5:

- *Wie hoch waren jeweils in den letzten 10 Jahren die Kosten aufgrund von vorzeitigen Um-, Neu- und Absetzungen im Management und wie gliedern sich diese Kosten (in Abfertigungszahlungen, Zahlungen aufgrund von Vertragsablösen etc.) auf?*
- *Sind Ihnen Vorwürfe bzgl. Managementfehler und Missmanagement bekannt und wenn ja, seit wann und was haben Sie bislang dagegen unternommen?*

Die Angelegenheit fällt in die Zuständigkeit der Organe der ASFINAG und daher nicht in meine Ingerenz. Ich darf hierzu auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verweisen.

Vorwürfe, die mir in Form eines anonymen Schreibens zugegangen sind, wurden von mir an die zuständigen Organe der ASFINAG zur Prüfung und weiteren Behandlung weitergeleitet.

Zu Frage 4:

- *In welcher Höhe ist es aufgrund der Umstrukturierungen in der ASFINAG in den letzten Jahren (Zusammenlegungen etc.) tatsächlich zu Einsparungen gekommen?*

Das Unternehmen ist der Wirtschaftlichkeit verpflichtet und hat auch eigentümerseitige Vorgaben zur laufenden Effizienzsteigerung zu erfüllen. Beispielsweise bringt die 2010 vollzogene Zusammenlegung der für den Betrieb zuständigen Servicegesellschaften beträchtliche Einsparungen zum Beispiel durch Synergien im Winterdienst und durch die zentrale Beschaffung.

Zu den Fragen 6, 7 und 8:

- *Werden Sie an den Rechnungshof herantreten, damit dieser zu diesen Vorwürfen eine Prüfung der ASFINAG hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit durchführt?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn nein, gehen Sie davon aus, dass in der ASFINAG alles zur Zufriedenheit läuft, sparsam gewirtschaftet wird und sämtliche Planungen und in Durchführung befindlichen Projekte zweckmäßig und notwendig sind sowie vom jeweiligen Bestbieter durchgeführt werden?*

Die finanzielle Gebarung der ASFINAG wurde vor zwei Jahren durch den Rechnungshof geprüft (Berichte Bund 2009/1).

Die gesetzlich festgeschriebenen Verfahren und Abläufe für Planung und Bau von Bundesstraßenprojekten, deren Einhaltung vom bmvit kontrolliert wird, stellen die Ausgewogenheit von Ökologie, Wirtschaftlichkeit, und sozialer Verträglichkeit sicher. Bei der kürzlich beendeten Evaluierung der ASFINAG Planungsprojekte wurden mit dem Ziel der Wirtschaftlichkeit gänzlich neue Lösungen zur Umsetzung bedarfsgerechter Straßeninfrastruktur gefunden. Ausschreibungen und Auftragsvergaben erfolgen immer gemäß BVergG in der jeweils aktuellen Fassung. Dabei kommen zur Erreichung der jeweils wirtschaftlichsten Lösung Billigstbieter-, Bestbieterprinzip und Mischformen bei der Bewertung zur Anwendung.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Welche Straßenbauprojekte werden aufgrund der derzeitigen Budgetknappheit verschoben und wie hoch sind die dadurch erzielten Einsparungen?*
- *Welche Straßenbauprojekte werden aufgrund der derzeitigen Budgetknappheit vorerst gar nicht weiter verfolgt und wie hoch sind die dadurch erzielten Einsparungen?*
- *Welche Straßenbauprojekte werden aufgrund der derzeitigen Budgetknappheit in geringerem Umfang verwirklicht, auf welche ursprünglich geplanten Projektteile wie zusätzliche Fahrspuren, Pannestreifen etc. wird verzichtet und wie hoch sind die dadurch erzielten Einsparungen?*

Zur Entwicklung und sinnvollen zeitlichen Staffelung des Zielnetzes wurde auf Basis einer fachlichen Projektevaluierung eine Prioritätenreihung anstehender Großprojekte durchgeführt. Der methodische Zugang der Beurteilung orientiert sich an den Bestimmungen und Inhalten der einschlägigen Gesetze und Normen (BStG, SP-V-Gesetz, Leitfaden SP-V), die Beurteilung erfolgt im Wesentlichen anhand folgender Parameter:

- Funktionelle Bedeutung (z.B. Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte, Netzschluss, hohe Verkehrsnachfrage etc.)
- Wirtschaftlichkeit und
- Verkehrssicherheit

Das Ergebnis wurde im November 2010 vom bmvit in Form des „Ausbauplans Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016“ veröffentlicht (verfügbar über die Webseite des bmvit).