

Mittelfristige Investitionsprogramme von ASFINAG und ÖBB

1. Investitionen in das hochrangige Straßennetz

Die ASFINAG hat bei ihrer Bilanz-Presskonferenz Anfang Mai noch einmal verdeutlicht und präzisiert, was Infrastrukturministerin Bures bereits im Spätherbst 2010 in groben Zügen als Ergebnis der Evaluierung der hochrangigen Verkehrsinfrastrukturprojekte¹ skizziert hat: die Bauindustrie hat sich auf einen markanten Paradigmenwechsel beim Ausbau des hochrangigen Verkehrswegenetzes einzustellen.

Schuldenabbau und Budgetkonsolidierung lauten die neuen Schlagworte, die seit geraumer Zeit die politische Diskussion beherrschen und beinahe ansatzlos die bisherigen standort-, wachstums- und konjunkturpolitischen Zielsetzungen der Verkehrsinfrastrukturpolitik abgelöst haben.

So ist es auch nicht weiter überraschend, wenn gleich zu Beginn der ASFINAG-Presskonferenz hervorgehoben wurde, dass die ASFINAG im Jahr 2010 erstmals in der Unternehmensgeschichte keine Nettoneuverschuldung eingegangen ist (zumindest wenn man das im Jänner 2010 fertig gestellte PPP-Projekt A5 außer Acht lässt).

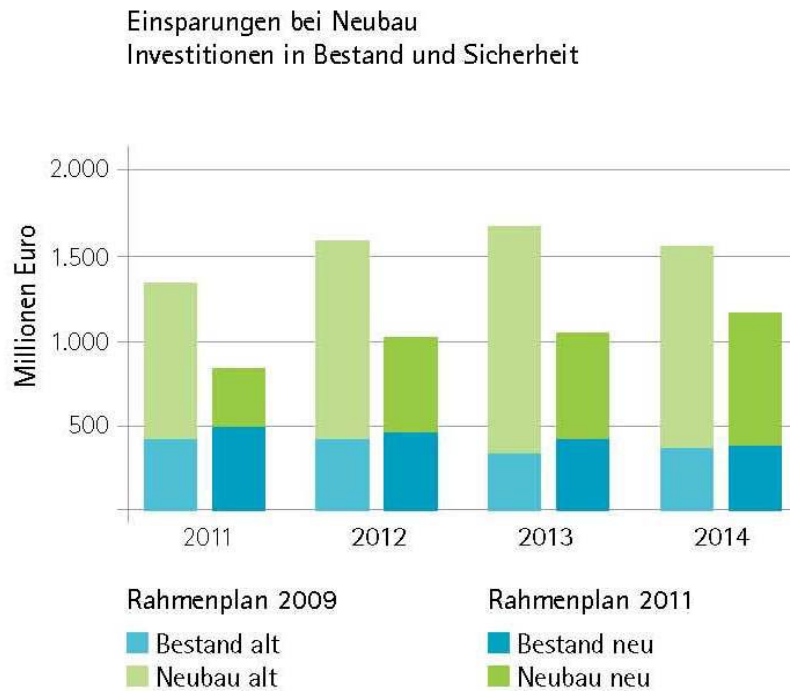
Dieses von der ASFINAG als „Meilenstein für das Unternehmen“ titulierte Ereignis bedeutet in Investitionszahlen ausgedrückt, dass sich im Jahr 2010 die für den Neubau aufgewendete Summe gegenüber 2009 um 45 % auf 340 Mio. € reduziert hat. Demgegenüber wurden die Aufwendungen für die bauliche Erhaltung nur relativ geringfügig um 8 % auf 363 Mio. € gesteigert. Insgesamt bedeutet dies einen Rückgang des ASFINAG-Investitionsvolumens um rund 25 %.

Mittelfristig geht die Entwicklung des Investitionsniveaus in der gleichen Tonart weiter, wie ein Vergleich der ASFINAG-Rahmenpläne 2009 und 2011² für die Jahre 2011-2014 verdeutlicht (Details: siehe Abbildung 1).

¹ Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur (BMVIT), November 2010
(Download http://www.viboe.at/downloads/250/gesamtbericht_bund_oebb_asfinag_2011_2016.pdf)

² 2010 wurde wegen der vom BMVIT verordneten Evaluierungsphase kein Rahmenplan beschlossen.

Abbildung 1: ASFINAG-Investitionen



| ASFINAG | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Rahmenplan Neubau 2009 | 928 | 1.167 | 1.335 | 1.191 |
| Rahmenplan Neubau 2011 | 343 | 545 | 649 | 791 |
| Δ Rahmenplan NB 2009/2011 | - 63,0 % | - 53,3 % | - 51,4 % | - 33,6 % |
| Rahmenplan Bestand 2009 | 414 | 420 | 343 | 360 |
| Rahmenplan Bestand 2011 | 488 | 463 | 411 | 379 |
| Δ Rahmenplan B 2009/2011 | + 17,9 % | + 10,2 % | + 19,8 % | + 5,3 % |
| Rahmenplan Gesamt 2009 | 1.342 | 1.587 | 1.678 | 1.551 |
| Rahmenplan Gesamt 2011 | 831 | 1.008 | 1.060 | 1.170 |
| Δ Rahmenplan G 2009/2011 | - 38,1 % | - 36,5 % | - 36,8 % | - 24,6 % |

Quelle: BMVIT, ASFINAG, Werte in Mio. Euro

Gegenüber den Planzahlen 2009 sieht der Rahmenplan 2011 im Neubau massive Kürzungen in einer Größenordnung von rund 50 % vor, die Bestandsinvestitionen werden demgegenüber nur moderat (in einer Größenordnung bis maximal 20 %) ausgeweitet. Insgesamt wird das Investitionsniveau der ASFINAG laut Rahmenplan 2011 um etwa ein Drittel unter den Vergleichswerten des Rahmenplans 2009 liegen.

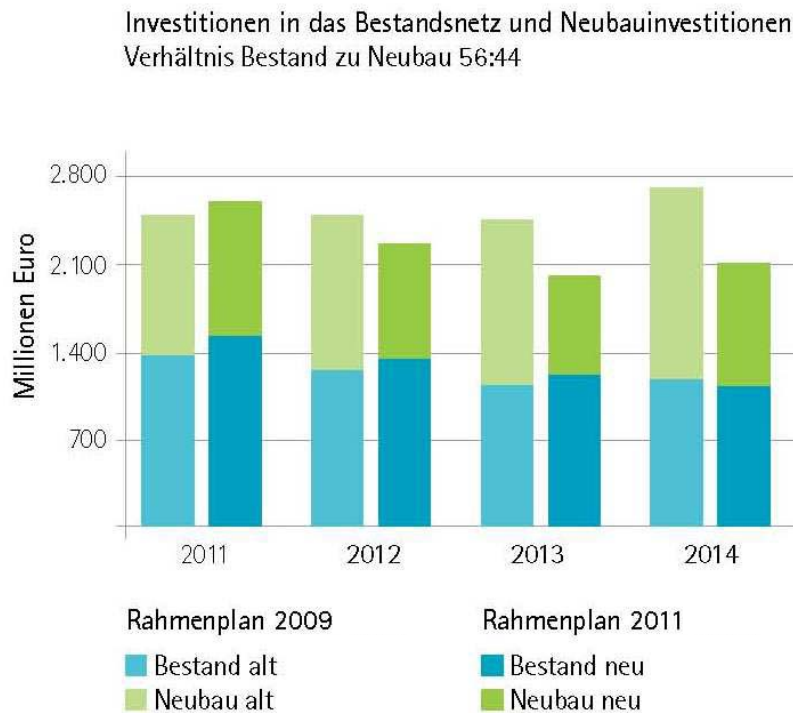
Für die ASFINAG-Bilanz bedeutet die Redimensionierung des Investitionsprogramms, dass der Schuldenstand nur mehr moderat von derzeit rund 12 Mrd. € auf einen Höchststand von rund 14 Mrd. € (anstatt bisher 19 Mrd. €) im Jahr 2019 ansteigen wird. Die fiktive Schuldentilgungsdauer ab 2019 verkürzt sich durch die Planrevision von bisher 44 auf 24 Jahre.

2. Investitionen in das Schienennetz

Bei den Bahninvestitionen war der infrastrukturpolitische Kurswechsel im vergangenen Jahr noch nicht unmittelbar zu spüren. Die Gesamtinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG stiegen laut Geschäftsbericht 2010 sogar (noch) geringfügig um 2 % auf 2.287 Mio. €.

Auch die geplante Redimensionierung des mittelfristigen Investitionsprogramms gestaltet sich bei der Bahn nicht ganz so dramatisch wie im Bereich Straße. Zwar sind auch im Bereich Schiene die Investitionspläne 2011 gegenüber den Vergleichswerten des Rahmenplans 2009 deutlich gekürzt worden, die Kürzungen fallen aber nur rund halb so hoch aus wie bei der ASFINAG (Details: siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: ÖBB-Investitionen



| ÖBB | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Rahmenplan Neubau 2009 | 1.114 | 1.223 | 1.315 | 1.533 |
| Rahmenplan Neubau 2011 | 1.070 | 904 | 805 | 970 |
| Δ Rahmenplan NB 2009/2011 | - 3,9 % | - 26,1 % | - 38,8 % | - 36,7 % |
| Rahmenplan Bestand 2009 | 1.378 | 1.250 | 1.136 | 1.164 |
| Rahmenplan Bestand 2011 | 1.513 | 1.321 | 1.207 | 1.125 |
| Δ Rahmenplan B 2009/2011 | + 9,8 % | + 5,7 % | + 6,3 % | - 3,4 % |
| Rahmenplan Gesamt 2009 | 2.492 | 2.473 | 2.451 | 2.697 |
| Rahmenplan Gesamt 2011 | 2.583 | 2.225 | 2.012 | 2.095 |
| Δ Rahmenplan G 2009/2011 | + 3,7 % | - 10,0 % | - 17,9 % | - 22,3 % |

Quelle: BMVIT, ÖBB; Werte in Mio. Euro

Bei künftigen Bahnprojekten kommt jedoch erschwerend hinzu, dass der Bundesanteil an den Investitionsmitteln nunmehr direkt dem Bundesbudget zugerechnet werden muss und daher bereits zum Zeitpunkt der Mittelaufbringung in vollem Umfang in der Maastricht-Defizit- und Schuldenstatistik aufscheint. Es ist zu befürchten, dass sich dadurch der Druck, beim Schienenausbau noch weiter auf die Investitions- und Schuldenbremse zu steigen, verstärken wird. Bahnprojekte werden demnach wohl noch häufiger als in der Vergangenheit tagesspolitisch unter Beschuss kommen.

3. Unsicherheitsfaktor UVP-Verfahren

Als ob die finanziellen Restriktionen nicht schon genug Probleme bereiten, sind zuletzt auch noch bei den UVP-Genehmigungsverfahren für das hochrangige Verkehrsnetz neue Stolpersteine und Hürden aufgetaucht.

Der für Schienenprojekte zuständige Senat des Verwaltungsgerichtshofes hat im September 2010 bei zwei ÖBB-Projekten (Angerschluhtbrücke, Brennerbasistunnel) den derzeitigen Instanzenzug des UVP-Genehmigungsverfahrens für hochrangige Verkehrsinfrastrukturvorhaben als EU-rechtswidrig qualifiziert.

Laut Senat 3 des VwGH sei es unzulässig, dass das BMVIT in erster und letzter Instanz inhaltlich entscheidet. Die bloß nachprüfende Kontrolle durch den VwGH, welcher auf Basis des vom BMVIT festgestellten Sachverhalts beurteilen müsse, erfülle nicht die Anforderungen der UVP-Richtlinie. Laut VwGH sei daher der Umweltsenat beim BMLFUW zweite Instanz. Dieser solle die Entscheidungen des BMVIT auch auf der Tatsachenebene uneingeschränkt prüfen.

Sollte auch der für Bundesstraßen zuständige Senat des VwGH der Meinung des „Eisenbahn-Senates“ folgen - hier läuft zurzeit ein Berufungsverfahren zur A5 Nord - und sollte in weiterer Folge aufgrund der komplexen und zersplitterten Kompetenzlage keine Reparatur im Wege einer Gesetzesnovelle durchsetzbar sein, hätte dies mehrjährige Verzögerungen in den UVP-Verfahren nahezu aller hochrangigen Verkehrsinfrastruktur-Neubauprojekte zur Folge.

Dem Vernehmen nach sind bei der Bahn insbesondere die Verfahren Semmering Basistunnel und Linz-Summerau unmittelbar beeinträchtigt, im Straßenbereich ist unmittelbar der Zeitplan der prioritären Projekte A5 Nord, S1 und S7 gefährdet. Selbst die ohnehin bereits massiv gekürzten Investitions-Planziffern für die nächsten 5 Jahre wären damit sicher nicht mehr haltbar.

4. Resümee und Aktivitäten der VIBÖ

Die VIBÖ hat bereits im Zuge der vorjährigen BMVIT-Projektevaluierung mehrfach gewarnt, dass die geplanten Investitionskürzungen bei ASFINAG und ÖBB aus volkswirtschaftlicher Sicht nachteilig sind und daher überdacht werden sollten.

Laut einer von der VIBÖ in Auftrag gegebenen Studie³, welche die kurzfristigen volkswirtschaftlichen Folgewirkungen von Kürzungen beim Ausbau des hochrangigen Verkehrsnetzes an Hand verschiedener Szenarien analysiert, erweisen sich Einsparungen in diesem Bereich nicht ganz unerwartet als massiver Bumerang für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung.

Dabei sind die langfristigen Beeinträchtigungen der Standortqualität infolge einer unzureichend ausgebauten Verkehrsinfrastruktur noch gar nicht berücksichtigt. Verkehrswege waren immer schon notwendige Voraussetzungen für Handel und Industrie, sich in bestimmten Regionen anzusiedeln und entsprechende Folgeinvestitionen bzw. Wachstumseffekte auszulösen. Dies ist ein jahrtausendealtes Phänomen - Stichwort Bernsteinstraße - welches heute gerne vergessen wird. Auch der moderne Tourismus und die daraus resultierende Wertschöpfung sind ohne leistungsfähige Verkehrserschließung nicht denkbar.

Zur Entschärfung der aktuellen verfahrenstechnischen Hemmnisse plädiert die VIBÖ dafür, erforderlichenfalls einen Infrastruktursenat beim BMVIT als fachlich kompetente, zentrale Berufungsinstanz für UVP-pflichtige Verkehrsinfrastrukturvorhaben einzurichten. Dieser sollte dann nicht nur für alle Berufungsverfahren bei hochrangigen Verkehrsvorhaben zuständig sein, sondern zweckmäßiger Weise auch - anstelle des Umweltsenates - über Berufungen bei UVP-pflichtigen Landesstraßenvorhaben entscheiden. Als Kompensationsmaßnahme für die daraus resultierende Verlängerung der Verfahrensdauer müsste - analog zur Vorgangsweise bei der Anlagen-UVP - endlich auch bei der Verkehrswege-UVP ein vollkonzentriertes Verfahren (oder zumindest zwei teilkonzentrierte Verfahren jeweils für die Bundes- und die Landesrechtsmaterien) geschaffen werden.

Die VIBÖ wird sich massiv dafür einsetzen, die neuen verfahrenstechnischen Hürden rasch zu beseitigen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass es bei den Neubauvorhaben auf Jahre hinaus zu einer echten Investitionslücke kommt: wenn nämlich einerseits bereits genehmigte Projekte infolge der Prioritätenänderung nicht zur Ausschreibung gelangen und andererseits die nunmehr prioritären Projekte wegen der neuen Verfahrenshürden erst Jahre später als geplant tatsächlich bauwirksam werden.

Wien, im Mai 2011

³ Studie „Investitionskürzungen bei ASFINAG und ÖBB“, Univ.-Prof. Dr. Schneider, Uni Linz, September 2010 (Download http://www.viboe.at/downloads/25/investitionskuerzungen_asfinag_oebb_9_2010.pdf)