

Rechtsanwälte in Kooperation

Dr. Matthias Göschke
Mag. David Ulbrich
Mag. Wolfgang P. Winkler, MAS

Rechtsanwaltsanwarter

Mag. Birgit Oberkleiner
Mag. Verena Pitterle
Mag. Reinhard Traumüller

An die Mitglieder und die Ersatzmitglieder
des Verkehrsausschusses des Nationalrates

PER E-MAIL

Regierungsvorlage BStrG-Novelle / Schnellstraße S34
g/ S34/Verkehrsaussch 328

Wien, am 13.1.2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative „*STOPP TRANSIT S34 / WILHELMSBURG*“ hat mich mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt. Namens meiner Mandantin wende ich mich an Sie als Mitglieder und Ersatzmitglieder des zuständigen Verkehrsausschusses des Nationalrats, dem dieser Tage eine Regierungsvorlage zur Novellierung des BStrG, mit dem auch die S34/Westtrasse in den Anhang 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen werden soll, zur Beratung übermittelt werden wird.

Die Aufnahme der S34/Westtrasse in den Anhang 2 zum BStrG wäre jedenfalls rechtswidrig.

Es besteht außerdem die reale Gefahr, dass der Bundesgesetzgeber der Missachtung seiner eigenen gesetzlichen Vorgaben zustimmt, indem er rechtswidrige, gegen das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich und gegen das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention verstoßende Gesetzesvorschläge durch Übernahme in den Gesetzgebungsprozess nachträglich legitimiert. Darüber hinaus wäre die Aufnahme der S34/Westtrasse in den Anhang 2 zum BStrG in vielfacher Hinsicht geeignet, den Bund, die Länder und Gemeinden sowie die betroffenen Anrainer zu schädigen bzw. zu gefährden – ohne dass diesem Schadenspotenzial ein annähernd vergleichbarer Nutzen gegenüber stünde.

Im Wesentlichen sind es fünf Gründe, warum eine Aufnahme der S34 in den Anhang 2 zum BStrG rechtlich unzulässig und politisch kontraindiziert ist:

1. Die Strategische Prüfung ist gravierend falsch und missachtet die vom Bundesgesetzgeber vorgesehenen Prüfschritte für den Neubau hochrangiger Straßen in eklatanter Weise. Eine positive Beschlussfassung über die Aufnahme der S34 in das BStrG auf Basis der vorliegenden rechtswidrigen Strategischen Prüfung ist daher unzulässig. Darüber hinaus würde sich das Parlament selbst desavouieren, wenn es akzeptiert, dass die Verwaltung die gesetzlichen Vorgaben für derartige Projekte dermaßen gravierend missachtet.
2. Der Bau der S34 verstößt gegen Artikel 11 Abs 2 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention, das Österreich einstimmig (!) ratifiziert hatte. Wenn Österreich als

- „Hüter und Mahner“ zur Einhaltung des Verkehrsprotokolls selbst dagegen verstößt, fügt dies den Bemühungen der österreichischen Politik, den Transitverkehr einzubremsen, schweren und irreversiblen Schaden zu.
3. Der Bau der S34 ist geeignet, dass sich das **Maastricht-Defizit** Österreichs schlagartig erhöht: Mit dem Bau der S34 würde eine wesentliche Voraussetzung wegfallen, die die ASFINAG-Schulden aus dem Bundesbudget ausgelagert hat. Damit würde sich der Schuldenstand von derzeit ca 64% des BIP um ca 4 %-Punkte auf dann ca 68% erhöhen – das mittelfristige Unterschreiten der 60%-Gesamtverschuldungsschwelle wäre damit in weite Ferne gerückt.
 4. Die derzeitige **Kompetenzlage** im Straßenbereich ist **volkswirtschaftlich kontraproduktiv**: Aufgrund ihres hohen politischen Einflusses bewirken die Länder zunehmend, dass immer mehr Straßen, die vom Verkehrsaufkommen an sich Landesstraßen (B oder L) wären, zu Schnellstraßen und Autobahnen ausgebaut werden, und die laufenden Kosten dadurch auf die ASFINAG und damit letztlich auf den Bund verlagert werden. Da Autobahnen und Schnellstraßen in der Errichtung und Instandhaltung pro Straßenkilometer deutlich höhere Kosten verursachen als Landesstraßen B oder L, vervielfachen sich durch diese Verschiebung die volkswirtschaftlichen Kosten. Jeder neue Kilometer Autobahn oder Schnellstraße verursacht Kosten von **EUR 1,7 Mio – pro Jahr!** Demgegenüber kostet ein Kilometer Landesstraße nur einen vergleichbar geringen Teil dessen. Die ASFINAG kann das Straßenbauprogramm ohne zusätzliches Eigenkapital nicht finanzieren, insbesondere nicht bei kaum Mauterträge bringenden Straßen wie der S34.
 5. Österreich schadet sich im Kampf gegen den Straßentransit selbst gravierend, wenn laufend neue Schnellstraßen und Autobahnen errichtet werden, die **neuen Transitverkehr** anziehen. Österreich hat bereits heute – nach Luxemburg – in ganz Europa am meisten Autobahnen- und Schnellstraßenkilometer pro Kopf der Bevölkerung.

Meine Mandantin regt daher an, die parlamentarische Diskussion zur S34 aus dem Gesetzgebungsprozess vorerst auszuklammern und diese höchst komplexe Thematik unter Einbindung von Experten vertiefend zu erörtern. Andernfalls drohen Bund, Ländern, Gemeinden, Anrainern, der ASFINAG und vor allem dem Gesetzgeber selbst, dessen mit dem SPVG an das BMVIT gerichteter Auftrag zur sorgfältigen Planung von der Verwaltung schlicht missachtet wurde, gravierende und teilweise wohl auch unwiederbringliche Nachteile.

Im Einzelnen:

1. Strategische Prüfung Verkehr

1.1. Zielrichtung des Bundesgesetzes über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SPVG)

Der Bundesgesetzgeber erließ auf Basis der SUP-RL der EU (RL 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001) im Jahr 2005 das SPVG(BGBl I 96/2005). Da Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich zum einen komplexe Auswirkungen auf verschiedene Bereiche der Gesellschaft haben (Pendler, Anrainer, Gesundheit, Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft, Transitverkehr, etc.), zum anderen

sehr hohe Kosten verursachen, beschloss der Bundesgesetzgeber mit dem SPVG einen Mechanismus, der die vielfältigen Interessen der einzelnen Stakeholder – und zwar **vor** Beschlussfassung über ein Straßenbauprojekt – im Rahmen eines geordneten Verfahrens prüfen, bewerten und einander gegenüber stellen soll.

Dadurch sollte gewährleistet werden, dass dem Bundesgesetzgeber von der Verwaltung eine geeignete Entscheidungsgrundlage zur Verfügung gestellt wird, auf deren Basis eine sachgerechte Entscheidung möglich ist, die die unterschiedlichen gesellschaftspolitischen Interessen bestmöglich berücksichtigt.

Man muss davon ausgehen, dass der Bundesgesetzgeber diesen gesetzlichen Auftrag an die Verwaltung ernst gemeint hat. Insbesondere kann dem Bundesgesetzgeber nicht unterstellt werden, dass die Strategische Prüfung als bloßer Formalakt ohne inhaltliche Relevanz gemeint war, kostet doch **eine einzige Strategische Prüfung immerhin ca EUR 600.000,--**. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass der Bundesgesetzgeber beabsichtigte, dass die Verwaltung ihm gegenüber relevante Aspekte eines Infrastrukturprojekts im Verkehrsbereich schlicht unrichtig darstellt. Wenn man den Bundesgesetzgeber – und dieser sich selbst – ernst nimmt, dann war mit dem SPVG vielmehr bezweckt, eine

- wahrheitsgemäße,
- sachlich umfassende und
- neutrale

Entscheidungsgrundlage an die Hand zu geben, damit die Mitglieder des Nationalrates eine europarechts- und verfassungskonforme Entscheidung zum Wohle der gesamten Gesellschaft treffen können.

1.2. System des SPVG

Das SPVG sieht vor, dass ein „Initiator“ den Bau eines entsprechenden Verkehrsprojektes anregen kann. Einer der gesetzlich vorgesehenen Initiatoren ist die ASFINAG. Wenn der Initiator die im SPVG und in dem vom BMVIT herausgegebenen „Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichts im Rahmen der strategischen Prüfung – Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen BundesverkehrswegeNetz (SP-V-Leitfaden)“ (im Folgenden „Leitfaden“) vom Juli 2006,¹ spezifizierten Punkte positiv beantworten kann, dann muss in einem zweiten Schritt das BMVIT prüfen, inwieweit die Annahmen plausibel sind und ob sich der Bau der Straße gesamtwirtschaftlich und gesamtpolitisch empfiehlt.

So weit die Theorie.

In der Praxis werden Wünsche nach dem Bau von Schnellstraßen in der Regel von den Bundesländern an das BMVIT herangetragen – wobei die diesbezüglichen Wünsche der Länder nach dem Auslaufen der im Rahmen des Bundesstraßenübertragungsgesetzes 2002 vereinbarten Zweckzuschüsse nach dem ZweckzuschussG mit 31.12.2008 massiv

¹ http://www.asfinag.net/plapb/SPV-Leitfaden%20V21_2006-07-18.pdf

zunehmen. Über „politischen Druck“ wird dann die ASFINAG dazu gebracht, Straßen zu initiieren, die weder betriebswirtschaftlich noch volkswirtschaftlich vertretbar sind. Die Argumentationen sind meist entsprechend schwach. Letztlich ist in einem solchen Vorgehen eine Missachtung des Bundesgesetzgebers zu sehen, dessen mit dem SPVG beschlossenen Vorgaben von solchen Projekte frontal unterlaufen werden.

1.3. Allgemeines zum „Umweltbericht“ zur S34

1.3.1. S34/Osttrasse wurde von der ASFINAG seinerzeit abgelehnt

Mit Initiative des Landes Niederösterreich aus 2005 gelangte erstmals eine geplante Schnellstraßenverbindung zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg in den Anhang zum Bundesstraßengesetz. Der damalige Straßenverlauf der geplanten S34 sollte vom Autobahnknoten St. Pölten Ost (Anschluss der S 33 an die A 1) in Verlängerung der S33 nach Wilhelmsburg führen. Gegen diese Variante trat die ASFINAG wegen mangelnder Verkehrsnachfrage auf. Ohne dass ich an den diesbezüglichen Parametern etwas Relevantes geändert hätte, befürwortet die ASFINAG nun eine Straße mit im Wesentlichen gleicher Funktion.

1.3.2. ASFINAG als Initiatorin der S34/Westtrasse

Die ASFINAG initiierte nunmehr den Bau der Schnellstraßenverbindung „S34/Westtrasse“ und erstattete dazu den im SPVG vorgesehenen (umfangreichen) „Umweltbericht“.² Im „Umweltbericht“ wird die Errichtung der Schnellstraße seitens der ASFINAG befürwortet.

Die neu zu beschließende S34 mit der Anknüpfung an die A1 im Westen St. Pöltens soll sich von der seinerzeit geplanten S34 mit der Anknüpfung im Osten St. Pöltens letztlich nur durch die verschiedenen Anbindungspunkte unterscheiden. Alle übrigen Prämissen und Parameter (regionale und überregionale Verkehrsfunktionen, Verkehrswirkungen, Wohlfahrtsgewinne / -verluste, etc) bleiben offenbar gleich. Insbesondere wird daher offenbar auch auf den aus dem Jahr 2005 stammenden, aber undatierten Umweltbericht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (als Vertreter des Initiators Land Niederösterreich) sowie die Stellungnahme der ASFINAG dazu verwiesen.

1.3.3. Anzuwendende Normen

Auf das gegenständliche Projekt sind in der derzeitigen Projektphase zum einen das SPVG, dies im Lichte der RL 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001, und zum anderen das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention anzuwenden. Wenn das Straßenbauvorhaben bereits danach unzulässig ist, dann haben sämtliche weiteren Schritte zu unterbleiben. Insbesondere darf das BMVIT dann keinen entsprechenden Entwurf einer Regierungsvorlage im Ministerrat einbringen.

Die vom Bundesgesetzgeber im SPVG vorgesehenen Kriterien, um zu einer positiven Beurteilung eines Bundesstraßenprojektes zu gelangen, sind kumulativ (zusammengefasst):

² http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/pruefungen/Wilhelmsburgtal_west.html.

- Erfordernis der Hochrangigkeit,³ wobei dafür drei Elemente **kumulativ** gegeben sein müssen:
 1. Verbindungsfunktion zwischen Bundes- und Landeshauptstädten oder gleichwertigen Ballungszentren im In- und Ausland **und zusätzlich**
 2. Netzschluss im bestehenden hochrangigen Netz **und zusätzlich**
 3. ausreichende Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Straßenverbindung.
- Katalog der Ziele des § 5 Z 4 lit a bis h SPVG.
- Überwiegen des durch das Projekt verursachten Gesam**nutzens** über die Gesam**belastung** (§ 5 Z 4 lit i SPVG: „Erzielung eines möglich hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.“).

Konkret müssen **zusätzlich** noch die Kriterien des Art 11 Abs 2 des **Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention** erfüllt sein, damit eine Strategische Prüfung positiv abgeschlossen werden kann. Im Sinne des verfassungsrechtlich verankerten Grundsatzes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit (Art 126b B-VG) der gesamten öffentlichen Verwaltung ebenso wie der bundeseigenen Unternehmen hätten diese Kriterien ebenfalls im Rahmen der SPV vorab berücksichtigt werden müssen.

Auch diese Vorgaben werden gegenständlich nicht eingehalten.

Im Zuge von Stellungnahmen wurde auf diese (und andere) Kritikpunkte hingewiesen. Die „Zusammenfassende Erklärung“ des BMVIT ist auf diese Kritikpunkte nicht bzw. nicht sachgerecht eingegangen.

1.4. Zur Missachtung der einzelnen Kriterien des SPVG

1.4.1. Zur mangelnden Hochrangigkeit der geplanten Straßenverbindung

Der Umweltbericht des Landes Niederösterreich aus 2005 (im Folgenden „UB05“) enthält insbesondere folgende Ausführungen auf Seiten 36f (Hervorhebungen durch den

³ § 2 Abs 1 iVm Abs 2 Z 3 SPVG iVm § 2 Abs 1 BStrG.

Schriftsatzverfasser):



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

TRAISENTAL STRASSE, STRATEGISCHE PRÜFUNG IM VERKEHRSSBEREICH
UMWELTBERICHT

0.4.2 Beschreibung der Verkehrs- bzw. Verbindungsfunktion

Die Zuordnung zu einem Kompetenzbereich erfolgt aufgrund von Zielhierarchien in Verbindung mit der Verkehrsverbindungsfunktion. Hinsichtlich Verbindungsfunktion sind folgende vier Stufen zur Beurteilung der Kompetenzfeststellung vorgegeben:

- I. Internationale und hochrangige nationale Verbindungen, TEN -Verbindungen sowie TINA -Netz. Diese Verbindungen sind in Bundeskompetenz
- II. Großräumige Verbindungen zwischen überregionalen Zentren Österreichs bzw. benachbarter Länder sowie mit dem Netz I zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Landeshauptstädten sowie von ausländischen hochrangigen Zentren und Wirtschaftsräumen). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit in Bundeskompetenz liegen. Beim Straßennetz besteht allerdings derzeit das Problem, dass die Bundeskompetenz (=ASFINAG-Netz) mit einem vierstreifigen Ausbau mit baulicher Mitteltrennung sowie planfreien Kreuzungslösungen (zumindest für die übergeordnete Straße) verknüpft wird. In einigen Streckenabschnitten wird dieser Ausbaustandard mit einem Mittelstreifen auf Grund der Verkehrsbelastung jedoch nicht sinnvoll sein. Bei geringer prognostizierter Auslastung des geplanten vierstreifigen (und kreuzungsfreien) Ausbaues (z.B. unter 30% der Leistungsfähigkeit für das Jahr 2020) sind Sonderlösungen anzustreben (z.B. ausnahmsweise Aufnahme in das ASFINAG-Netz trotz Ausbau ohne Mitteltrennung und plangleichen Knoten oder Weiterverfolgung durch die Länder als höchstrangige Landestraße).
- III. Überregionale/regionale Verbindungen. Diese dienen der Verbindung der Regionalzentren mit den anderen Regionalzentren sowie mit dem Straßennetz II zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Überregionale Zentren, Landeshauptstädte und ausländische hochrangige Zentren). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit nicht in Bundeskompetenz sein, da die Interessen dieses Netzes primär in der Region liegen.
- IV. Sonstige niederrangige Verbindungen: Dieses Netz sollte nicht in Bundeskompetenz fallen, da es lokale Interessen betrifft.

Die geplante Traisental Straße liegt in einer gedachten Achse Graz (Landeshauptstadt) - Bruck/Kapfenberg (überregionales Zentrum) - Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) - St. Pölten (Landeshauptstadt) - Krems (überregionales Zentrum) - Stockerau/Hollabrunn (regionale Zentren, Bezirkshauptstädte) - Znojmo / Jihlava (ausländisches, überregionales Zentrum). Für sich allein betrachtet, entspricht die geplante Netzerweiterung im Abschnitt Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) - St. Pölten (Landeshauptstadt) nicht den Kriterien für die Festlegung von



TRAISENTAL STRASSE, STRATEGISCHE PRÜFUNG IM VERKEHRSBEREICH
UMWELTBERICHT

Bundeskompentenz. Bei überregionaler Betrachtungsweise und in Zusammenhang mit der weiterführenden Verbindung von St. Pölten über Krems (überregionales Zentrum) in die ausländischen Zentren Znojmo / Jihlava im Norden, ist die geplante Netzerweiterung jedoch der Verbindungsfunktion II zuzuordnen. Aus strategischer Sicht des Initiators ist sie als abschließende Ergänzung der Infrastruktur in der Großregion St. Pölten gerechtfertigt.

Die S34 war somit ursprünglich im Lichte des UB05 als Teil einer geplanten Transitachse von Znaim über Krems, St. Pölten, Mariazell, Bruck an der Mur und Graz nach Slowenien gedacht.

Die ASFINAG nimmt im „Umweltbericht“ der ASFINAG Bau Management GmbH vom 25.02.2009 (im Folgenden kurz „UB09“) auf Seiten 124f darauf Bezug (Hervorhebungen durch mich):



6 NACHWEIS DER HOCHRANGIGKEIT DER VORGESCHLAGENEN NETZVERÄNDERUNG

Elemente des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes verfügen über bestimmte Eigenschaften, die ihnen hochrangigen Charakter verleihen. Zur Beurteilung, ob eine vorgeschlagene Netzveränderung dem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz zuzuordnen ist, sind gemäß SP-V-Leitfaden folgende Kriterien heranzuziehen:

- (1) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung einer bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz
- (2) Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)
- (3) Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung
- (4) Element des TEN-T-Netzes
- (5) Fahrtweitenverteilung

- (1) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung einer bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz

Dieses Kriterium der funktionell hochrangigen Verbindung ist im vorliegenden Fall inhaltlich nur bedingt anzuwenden, da die Hochrangigkeit bereits seinerzeit in der SP-V B 334 aus dem Jahr 2005 nachgewiesen wurde und die B 334 als S 34 Traisental Schnellstraße (bis dato) im Anhang des Bundesstraßengesetzes aufgenommen ist.

Das ist schlicht unwahr:

Die Hochrangigkeit wurde – wie aus dem Umweltbericht des Landes Niederösterreich ersichtlich – 2005 **nur** damit begründet, dass vom Bau einer neuen **Transitachse Znaim – Graz** die Rede war. Geht man – wie alle öffentlichen Bekundungen vom BMVIT, Land und ASFINAG – heute davon aus, dass Strecke St. Pölten – Wilhelmsburg keine Transitachse bilden soll, dann ist auch keine Hochrangigkeit (mehr) gegeben.

Nach dem (auch vom UB09 wiederholt zitierten) Leitfaden des BMVIT vom Juli 2006,⁴ 17f, müssen, damit eine Netzveränderung als „hochrangig“ angesehen werden kann, folgende Voraussetzungen gegeben sein:

4.1 Eigenschaften des hochrangigen Verkehrswegenetzes

Elemente des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes verfügen über bestimmte Eigenschaften, die ihnen hochrangigen Charakter verleihen. Zur Beurteilung, ob eine vorgeschlagene Netzveränderung dem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz zuzuordnen ist, sind folgende Kriterien heranzuziehen:

- (1.) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung eines bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes;
- (2.) Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland);
- (3.) Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung.

Wie der Leitfaden weiter ausführt müssen alle drei Kriterien **kumulativ** erfüllt sein:

4.2 Zusammenfassende Beurteilung des hochrangigen Charakters

Damit die Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung angenommen werden kann, müssen alle 3 Kriterien gemäß Kapitel 4.1 des SP-V-Leitfadens erfüllt sein.

⁴ http://www.asfinag.net/plapb/SPV-Leitfaden%20V21_2006-07-18.pdf

Bzw., wie es in Tabelle 4.2-1 des Leitfadens heißt (Hervorhebungen durch mich):

Tab. 4.2-1: Ergebnis des Nachweises der Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung

Kriterium:	Indikator:	Zielerfüllung:
(1.) Funktionell hochrangige Bedeutung	Verbale Beschreibung mit quantitativem Nachweis des Umwegfaktors bzw. des Entlastungseffektes	JA / NEIN
(2.) Netzschluss	Plan und verbale Beschreibung	JA / NEIN
(3.) Verkehrsnachfrage	Quantitative Ermittlung der Verkehrsnachfrage	JA / NEIN
Gesamtbeurteilung		Alle 3 Kriterien müssen erfüllt sein
Element des TEN-T-Netzes	Qualitative Beschreibung	
Bedeutung für den Durchzugsverkehr	Quantitative Analyse und Qualitative Beschreibung	

Das heißt:

Ist ein einziges der drei Kriterien nicht erfüllt, liegen die Voraussetzungen für eine hochrangige Straßenverbindung **nicht** vor. Die strategische Prüfung muss daher schon aus diesem Grund **negativ** enden.

Betreffend das 3. Kriterium (Verkehrsbelastung) führt der Leitfaden, 20, aus (Hervorhebungen durch mich):

ad (3.) Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung

Eine wesentliche Eigenschaft eines hochrangigen Verkehrsnetzes im Sinne der Bundeskompetenz besteht darin, dass es eine hohe Verkehrsnachfrage befriedigt. Deshalb müssen vorgeschlagene Netzveränderungen zumindest eine definierte Nachfrage im Bestand bzw. in der Prognose aufweisen.

Als Indikator des Kriteriums dient der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr (aller Wochentage) der Prognose am Ende des Nutzungszeitraumes auf dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung. Als Bezugszeit ist der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr für jenes Jahr des Untersuchungszeitraumes der SP-V heranzuziehen, an dem das höchste Verkehrsaufkommen auftritt:

- Für eine Straßenverbindung in Kfz / 24h;
- Für eine Schienenverbindung die gewichtete Summe aus Personen/24h (Gewicht 1,0) und Netto-Tonnen/24 h (Gewicht 0,5).

Das Kriterium gilt dann als erfüllt, wenn der relevante Indikator für die Verkehrsnachfrage die folgenden Grenzwerte im Untersuchungszeitraum überschreitet:

- Straßenverbindung: Querschnittsbelastung über 24.000 KFZ pro 24h

Das heißt:

Eine Straßenverbindung, die eine Verkehrsnachfrage auf dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung von nicht mehr als **24.000 KFZ**

pro 24 h aufweist, erfüllt **nicht** das 3. der für die Hochrangigkeit maßgeblichen kumulativen Kriterien. Gemäß den Ausführungen des UB09, 100, würde die Verkehrsbelastung der S 34 im Planfall „P 2.1 2025“ im Bereich nördlich von Wilhelmsburg (als dem am schwächsten belasteten Abschnitt) im Jahr 2025 pro 24 h in Form des DTV **20.500 KFZ**

betragen. Damit liegt das prognostizierte Verkehrsaufkommen um ca **-15%** unterhalb der gesetzlichen Schwelle. Die Voraussetzung „Verkehrsaufkommen“ für die Hochrangigkeit ist somit nicht erfüllt. Allein schon deshalb darf die Straße nicht als Bundesstraße (=hochrangige Straße) errichtet werden.

Ebenso wenig wird das selbstständige Kriterium „*Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)*“ erfüllt, was der UB09 auch gar nicht in Abrede stellt (UB09, 125). Auch das Kriterium „*Element des TEN-T-Netzes*“ gelangt hier nicht zur Anwendung (UB09, 125).

Vor diesem Hintergrund erscheint es so, dass der einzige Grund für den geplanten Bau vielmehr ein „politischer Kompromiss“ zwischen dem Land und dem Bund sein dürfte, wonach man sich die Kosten eines Ausbaus der Strecke St. Pölten – Wilhelmsburg teilen wollte. Da Bundeszuschüsse zu Landesstraßen außerhalb des ZweckzuschussG (insbesondere auch zur Hintanhaltung von Begehrlichkeiten anderer Bundesländer) nicht möglich sind, kam man offenbar überein, einen Teil der Strecke als Schnellstraße zu errichten (mit der Wirkung, dass die Kosten für Bau und Betrieb von der bundeseigenen

ASFINAG zu tragen sind) und einen Teil als Landesstraße B 334 zu errichten, mit der Folge, dass das Land die Kosten für Bau und Betrieb dieses Straßenstücks zu tragen hat.

In der Sache selbst stimmt das zwischen den Verwaltungen politisch offenbar bereits akkordierte Bauvorhaben nicht mit den Erfordernissen an ein hochrangiges Straßenbauprojekt überein. Insbesondere werden auch die vom Bundesgesetzgeber zur Hintanhaltung sinnloser Straßenbauvorhaben mit dem SPVG aufgestellten Vorgaben missachtet. Auch die ASFINAG selbst sieht dies anscheinend so, wandte sie doch noch im Jahr 2005 gegen die Straßenverbindung genau die soeben skizzierten Argumente ein.

Es besteht im Lichte des des SPVG und des BStrG keine zulässige Möglichkeit, die geplante Strecke St. Pölten – Wilhelmsburg als Schnellstraße iSd BStrG auszubauen. Ein Baubeschluss verstößt diametral gegen das SPVG. Sollte der Bundesgesetzgeber die S34 in den Anhang 2 zum BStrG aufnehmen, würde er damit unmissverständlich zum Ausdruck bringen, dass das SPVG nicht beachtet werden muss.

1.4.2. Zum gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der wesentliche Treiber der Summe aller Indikatoren im Rahmen des UB09 ist der in Geld bemessene angebliche Zeitgewinn der Schnellstraßenvariante gegenüber allen anderen Szenarien. Die Bewertung des Zeitgewinnes geht offenbar von der Annahme aus, dass durch eine widerstandsärmere Neustrecke (= hochrangige Straße) bestehender Verkehr schneller erfolgen kann und die dadurch reduzierte reine Fahrtzeit eine monetär bewertbare Größe ist.

Diese Ansicht ist unrichtig:

- Wie seit vielen Jahren in der Fachliteratur unstrittig, haben sich die täglichen Wegzeiten seit annähernd 100 Jahren nicht geändert. Infolge der höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten haben sich lediglich die durchschnittlich täglich zurückgelegten Strecken vervielfacht.
- Jede Widerstandsverringering in einem Verkehrsnetz führt zunächst zu einem Verkehrswachstum auf diesem Netz, bis ein neues Widerstandsgleichgewicht gefunden ist.
- Die durchschnittlichen Wegzeiten der Verkehrsteilnehmer bleiben konstant. Beschleunigungen in Teilen der Wegstrecken werden durch zusätzliche Wegstrecken ausgeglichen. Insbesondere durch den Bau von Straßen zur Beschleunigung des Verkehrs werden Wohngebieten unattraktiv, woraufhin eine Absiedelung in noch weiter entfernt gelegene Gegenden erfolgt, mit der Wirkung, dass die durchschnittliche tägliche Wegzeit wieder erhöht wird.

Der UB09, 131, nennt zunächst folgende Indikatoren:

- Indikator 1.1: Veränderung der Investitionskosten für alle Maßnahmen
- Indikator 1.2: Veränderung der Betriebs- und Erhaltungskosten der Verkehrsinfrastruktur und der sonstigen Einrichtungen
- Indikator 1.3: Veränderung der Verkehrsmittelbetriebskosten (KFZ, ÖV)
- Indikator 1.4: Veränderung der Reisezeitkosten
- Indikator 1.5: Wohlfahrtsgewinn und –verlust durch induzierten bzw. deduzierten Verkehr („Konsumentenrente“)
- Indikator 1.6: Veränderung der Unfallkosten
- Indikator 1.7: Veränderung der Abgas- und Klimakosten
- Indikator 1.8: Veränderung der Lärmimmissionskosten

Nicht berücksichtigt wurden folgende Faktoren:

- Die Zerschneidungs- und Trennungswirkung von hochrangigen Straßen und deren unmittelbare und mittelbare Folgen; sowie
- die Unterbrechung bestehender Regelkreise (z.B. Wildwechsel) und deren Folgen.

Die Reisekosten errechnen sich im UB09 als durchschnittlicher Stundensatz mal Zeitersparnis mal DTV mal Prognosezeitraum. Dabei wird übersehen, dass eine durchschnittliche Stundensatzbetrachtung, wie sie auf echten hochrangigen Strecken (dh Strecken zwischen Ballungsräumen) aufgrund des traditionell starken Berufsverkehrs allenfalls argumentiert werden könnten, auf einer reinen Pendler-Strecke, wie einer S 34 zwischen Wilhelmsburg und St. Pölten, nicht zur Anwendung kommen kann.

Weiters wird der durchschnittliche Zeitbedarf pro gefahrenem Kilometer gerechnet. Dieser Ansatz ist ebenfalls unrichtig, weil es auf die Zeitdauer zur Erreichung von Fahrtzielen, nicht aber auf die Zurücklegung einer bestimmten Fahrtstrecke in einer bestimmten Zeit ankommt. Verkehr, der beispielsweise von Wilhelmsburg über die S 34, den Knoten St. Pölten West, die A 1 und schließlich die Abfahrt St. Pölten Süd nach St. Pölten fließt, weist keine relevante Zeitersparnis gegenüber Verkehr auf, der auf der B 20 direkt von Wilhelmsburg nach St. Pölten fährt. Die Zeitersparnis ist daher nicht pro Kilometer der tatsächlich gefahrenen Strecke anzugeben, sondern für einen Mix der tatsächlichen Quell-/Zielrelationen. Dementsprechend berücksichtigt der Umweltbericht auch nicht, dass eine bloße Verschiebung von Verkehrsstockungen vom St. Pöltner Umland in den Stadtbereich von St. Pölten in Summe zu keiner Reisezeitersparnis führt.

2. Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention

2.1. S34 als neue hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr

Mit dem Bau einer durchgängigen hochrangigen Straßenverbindung zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg würde eine **neue hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr**

geschaffen. Die ASFINAG selbst hatte ja bereits in ihrer Stellungnahme zum UB05 ausdrücklich darauf hingewiesen gehabt, dass das Projekt S 34 gegen das Verkehrsprotokoll verstößt.⁵

2.2. Zu den Kriterien des Art 11 Abs 2 VPA

Nach Art 11 Abs 2 VPA darf eine neue hochrangige Straßenverbindung für den inneralpinen Verkehr nur errichtet werden, wenn

- „die in Art 2 Abs 2 lit j der Alpenkonvention festgelegten Zielsetzungen erreicht werden können“; **und zusätzlich**
- die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung „bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen (...) sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können“; **und zusätzlich**
- „die Zweckmäßigkeitprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist“.

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben ist zweifelsfrei eine neue hochrangige Straße für Verkehr mit Ziel oder Quelle (Wilhelmsburg) innerhalb des Alpenraums, mithin für den „inneralpinen Verkehr“ iSd Art 2 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention.

Das heißt:

Die initiierte S34 darf nach Art 11 Abs 2 VPA nicht errichtet werden, weil

- die Ziele des Art 2 Abs 2 lit j der Alpenkonvention – insbesondere die Senkung der Verkehrsbelastung und Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen – nicht erreicht werden;
- die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten sowohl durch eine bessere Auslastung bestehender Schienenkapazitäten als auch durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur leicht gedeckt werden können, wie sich auch aus dem UB09 ergibt; und schließlich
- das Projekt nicht wirtschaftlich ist, wobei mit „Wirtschaftlichkeit“ iSd Art 11 Abs 2 VPA etwas anderes gemeint ist, als das in § 5 Z 4 lit i SPVG genannte „gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis“, nämlich eine unmittelbare Rentabilität in Form eines Überschusses des direkten Ertrags über die direkten (Maut-) Einnahmen. Auch diese Voraussetzung liegt hier nicht vor.

⁵ Vgl dazu die Zusammenfassende Erklärung des BMVIT vom Februar 2006 zur S 34 „alt“, Seite 10.

3. Maastricht-Kriterien

3.1. Ausgliederung der ASFINAG-Schulden

Die Straßenbaulast des Bundes im Bereich der Bundesstraßen A und S wurde 1997 auf die ASFINAG ausgegliedert, um die damit verbundenen Schulden aus dem Bundesbudget auszulagern, und damit die Konvergenzkriterien leichter zu erreichen.

3.2. Wesentliche Kriterien für die Anerkennung der Schuldenausgliederung

Nach der VO 3605/93 idgF iVm dem Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung (ESVG; VO 2223/96 idgF) sind Verbindlichkeiten ausgegliederter Gesellschaften nur dann nicht dem Staat zuzurechnen, wenn (kumulativ) die „Institution“ (hier: die ASFINAG) in ihren Entscheidungen frei ist (daher auch die Rechtsform einer AG mit einem weisungsfreien Vorstand) und die Einnahmen zumindest überwiegend aus Entgelten von Nutzern stammen.

Die VO 2223/96 lautet auszugsweise (Hervorhebungen durch mich):

DIE INSTITUTIONELLEN EINHEITEN

2.12. *Definition:* Eine institutionelle Einheit ist ein wirtschaftlicher Entscheidungsträger, der durch einheitliches Verhalten und **Entscheidungsfreiheit** bezüglich seiner Hauptfunktion gekennzeichnet ist. Eine gebietsansässige institutionelle Einheit sollte neben der Entscheidungsfreiheit in ihrer Hauptfunktion entweder über eine vollständige Rechnungsführung verfügen, oder es sollte erforderlichenfalls aus wirtschaftlicher und juristischer Sicht möglich und sinnvoll sein, eine vollständige Rechnungsführung zu erstellen.

Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktion heißt, daß die Einheit

- a) berechtigt ist, selbst Eigentümer von Waren oder Aktiva zu sein und diese in Form von Transaktionen mit anderen institutionellen Einheiten auszutauschen;
- b) **wirtschaftliche Entscheidungen treffen kann und wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben kann, für die sie selbst direkt verantwortlich und haftbar ist;**
- c) in eigenem Namen Verbindlichkeiten eingehen, andere Schuldtitel aufnehmen oder weitergehende Verpflichtungen übernehmen sowie Verträge abschließen kann.

Das Vorhandensein einer vollständigen Rechnungsführung bedeutet, dass die Einheit sowohl Rechnungsunterlagen, aus denen die Gesamtheit ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Transaktionen für den Berichtszeitraum hervorgeht, als auch eine Aufstellung ihrer Aktiva und Passiva (Vermögensbilanz) besitzt.

2.13. Für Institutionen, die nicht eindeutig die beiden genannten Voraussetzungen einer institutionellen Einheit erfüllen, wird folgendes bestimmt:

- a) (...)
- b) (...)
- c) Institutionen mit vollständiger Rechnungsführung, aber **ohne Entscheidungsfreiheit für die Ausübung ihrer Hauptfunktion**, sind in die Einheiten einzubeziehen, von denen sie beherrscht werden.
- d) (...)
- e) (...)
- f) (...)

Entscheidungen, die gegen Aktienrecht und andere Vorschriften verstoßen, und sich nur aus der (faktischen) Abhängigkeit vom einzigen Gesellschafter erklären lassen, sind begriffsgemäß nicht „frei“. Dementsprechend ist die ASFINAG im Lichte solcher Entscheidungen nach Maßgabe des ESVG auch nicht als „private Institution“ anzusehen.

Dementsprechend sind die Verbindlichkeiten der ASFINAG als Verbindlichkeiten des Staates zu werten (Art 1 Abs 2 VO 3605/93 idgF).

3.3. Pflichten des Vorstandes und des Aufsichtsrates

Vorstand und Aufsichtsrat der ASFINAG haben sich nach § 71 Abs 1 AktG bei ihren Entscheidungen vom Wohle der Gesellschaft, der Mitarbeiter, der Gläubiger und des öffentlichen Interesses leiten zu lassen. Die Mitglieder beider Organe sind gegenüber ihren Aktionären rechtlich weisungsfrei. Dies ist nach dem ESVG eine der beiden kumulativen Voraussetzungen, dass Verbindlichkeiten solcher Institutionen nicht dem Staat zugerechnet werden.

Ohne hier auf Details eingehen zu können, haben die Mitglieder der Organe einer Gesellschaft – bei sonstiger straf- und zivilrechtlicher Verantwortung – Investitionsentscheidungen zu unterlassen, die für die Gesellschaft absehbar defizitär sind. Weiters sind Aktiva und Passiva – ebenfalls bei sonstiger straf- und zivilrechtlicher Verantwortung – nach UGB bzw. IFRS richtig, vollständig und nicht irreführend zu bilanzieren. Z.B. dürfen Baukosten daher nur in jener Höhe aktiviert werden, wie sie durch künftig zu erwartende Erträge gedeckt werden können. Sind die zu erwartenden Erträge einer Investition schon im Zeitpunkt der Investition deutlich niedriger als die angemessene Rendite, dann besteht der Bedarf einer sofortigen Sonderabschreibung in Höhe der Differenz.

Ohne derzeit noch die einzelnen Bilanzpositionen der ASFINAG-Jahresabschlüsse hinterleuchtet zu haben, besteht angesichts des zunehmenden Auseinanderklaffens von Baukosten auf der einen Seite und Mauteinnahmen auf der anderen Seite die realistische Möglichkeit, dass bei der ASFINAG ein Sonderabschreibungsbedarf, der das Eigenkapital deutlich überschreitet, gegeben ist. In diesem Fall wäre die ASFINAG (zumindest) rechnerisch überschuldet.

3.4. Mögliche ertragliche und bilanzielle Auswirkungen der S34

Um die möglichen ertraglichen und bilanziellen Auswirkungen der S34 für die ASFINAG abschätzen zu können, sei an dieser Stelle eine (nur rudimentäre) Kostenrechnung skizziert:

ANNAHMEN		QUELLEN:
Baukosten	€ 169.000.000	http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=287&pid=64&idtopic=29
Streckenlänge (km)	9,0	http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=287&pid=64&idtopic=29
Instandhaltung / km / Jahr	€ 70.000	http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=998
(KFZ / 24 Std)	20.500	http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/downloads/s34_teil2.pdf
Schwerverkehrsanteil	20%	Durchschnittlicher Anteil im übrigen Straßennetz
durchschn. LKW-Maut/km	€ 0,22	Durchschnitt aus verschiedenen Mauthöhen
Eigenkapitalanteil	20%	Mindesteigenkapitalquote
Fremdkapitalanteil	80%	Höchstfremdkapitalquote
Fremdkapitalverzinsung	5,00%	Mindestzinssatz
Eigenkapitalrendite	10,00%	Mindesterfordernis

Abschreibungsdauer (Jahre)

42

Restlaufzeit des Fruchtgenussvertrags bis 2046 =
42 Jahre nach geplanter Verkehrsübergabe 2014

ERTRÄGE

LKW-Maut -€ 329.230

AUFWAND

Abschreibung -€ 4.023.810
Fremdkapitalzinsen -€ 6.760.000
Instandhaltung -€ 630.000
Eigenkapitalrendite -€ 3.380.000

ERGEBNIS PRO JAHR

-€ 15.123.040

Das heißt:

Vorstand und Aufsichtsrat der ASFINAG dürfen ein derartiges Projekt nur beschließen, wenn zusätzliche jährliche projektspezifische Einnahmen von zumindest **EUR 15,1 Mio**, beispielsweise durch **jährliche Bundes- oder Landeszuschüsse** in dieser Höhe, gewährleistet sind. Andernfalls wäre der Baubeschluss als aktien- und strafrechtlich unzulässiges kridaträchtiges Handeln zu beurteilen.

Es erscheint undenkbar, dass der Bundesgesetzgeber ein Straßenbauprojekt beschließt, dass die zuständigen Organe der ASFINAG zwingt, entweder den Bau der Straße zu verweigern, oder aber sich einer straf- und zivilrechtlichen Haftung auszusetzen.

3.5. Konsequenzen für Maastricht

Beschließen der Bundesgesetzgeber und anschließend die ASFINAG-Organe gleichwohl den Bau der Straße, dann setzen sie sich dadurch zum einen der Gefahr einer individuellen straf- und zivilrechtlichen Haftung erheblichen Ausmaßes aus. Zum anderen gefährden sie damit auch die Anerkennung der Ausgliederung der ASFINAG-Schulden aus dem Bundesbudget im Lichte der Konvergenzkriterien: Eine AG, die nämlich über Wunsch ihres Aktionärs ein derartiges Investitionsvorhaben beschließt, ist jedenfalls nicht „weisungsfrei“ iSd Kriterien. Oder aber der Bund deckt diese (und ähnliche) jährlichen Abgänge durch Zuschüsse: Dann wird aber die nach den Maastricht-Kriterien erlaubte 50%-Zuschussschwelle womöglich bald überschritten sein.

4. Volkswirtschaftlich kontraproduktive Kompetenzlage

4.1. Bundesstraßenübertragungsgesetz 2002

Die Wurzel der vielfältigen Länderwünsche nach dem Bau neuer Autobahnen und Schnellstraßen liegt ganz offensichtlich im BÜG 2002. Mit diesem Gesetz übertrug der Bund seine Bundesstraßen B an die Länder. „Versüßt“ wurde die Übertragung der

Straßenbaulast durch das ZweckzuschussG, welches mit Ende 2008 auslaufende Zuschüsse vorsah.

Mit dem BÜG 2002 stieg bei den – bis auf Oberösterreich notorisch defizitären – Ländern der Druck, immer mehr Straßenzüge an die ASFINAG zu übertragen, womit ihre Budgets von hohen Instandhaltungskosten entlastet würden. Beispiele sind die S 7, die S 34 und auch die S 36 / S 37.

4.2. Verfassungswidrigkeit des BÜG 2002

Das (einfachgesetzliche) BÜG 2002 ist verfassungswidrig, weil Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG im Lichte der Versteinerungstheorie dahingehend auszulegen ist, dass zumindest die im BStrG 1921 enthaltenen Straßenzüge jedenfalls Bundesstraßen sind. Würde das BÜG 2002 aufgehoben werden, dann würden die ehemaligen Bundesstraßen B sämtliche wieder an den Bund und damit in das Budget des BMVIT zurückfallen.

4.3. Volkswirtschaftliche Konsequenzen

Aufgrund dieser verfassungswidrigen Situation besteht ein enormer innenpolitischer Ausbaudruck. Als eine Konsequenz dessen verfügt Österreich bereits heute über die meisten Autobahnkilometer pro Kopf nach Luxemburg – noch weit vor dem „Automusterland“ Deutschland. Innerhalb Österreichs hat Niederösterreich die zweitmeisten Autobahnkilometer pro Kopf der Bevölkerung. Mit dem Bau der S34 würde Niederösterreich seine Position weiter ausbauen.

Im Ergebnis führt die unselige Eigendynamik dazu, dass die ASFINAG zum Bau von Straßen herangezogen wird, die bei nüchterner Betrachtung keineswegs hochrangig ausgebaut werden müssten. Nach wie vor existiert offenbar – auch in politischen Kreisen – die Ansicht, die ASFINAG sei eine „Gelddruckmaschine“, die ohne jegliche Belastung für die öffentlichen Haushalte Autobahnen und Schnellstraßen errichten könne. Das ist nicht richtig, und die europäischen Organe greifen derartige unzulässige Schuldausgliederungen aus öffentlichen Haushalten auch zunehmend streng auf.

Ein Weitertreiben des bisherigen Prozesses könnte dazu führen, dass das Europäische Statistische Zentralamt künftig die gesamten ASFINAG-Schulden dem Bund zurechnet – mit allen damit verbundenen Konsequenzen. Anzumerken ist, dass der EuGH in mittlerweile ständiger Rechtsprechung Rechtsmittel gegen die Einstufung durch EuStat nicht zulässt.

In volkswirtschaftlicher Hinsicht ist der Bau der Schnellstraße St. Pölten – Wilhelmsburg defizitär und sinnlos. Es kann letztlich überhaupt nur dazu kommen, weil Länder (und offenbar auch Bund) die ASFINAG als „Melkkuh“ für die Beseitigung aller (echten oder vermeintlichen) Straßenverkehrsprobleme missbrauchen.

5. Transitpolitik

5.1. Wirtschaftliche Situation der ASFINAG

Die ASFINAG wird ihre Schulden bald überhaupt nur noch dann bedienen können, wenn entweder die Einnahmen drastisch erhöht oder die Ausgaben massiv gesenkt werden. **Mit jedem neuen Straßenkilometer erwächst der ASFINAG eine jährliche Belastung (Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung) von ca EUR 1,7 Mio.** Je mehr Autobahnen und Schnellstraßen gebaut werden, desto größer wird diese jährliche Last.

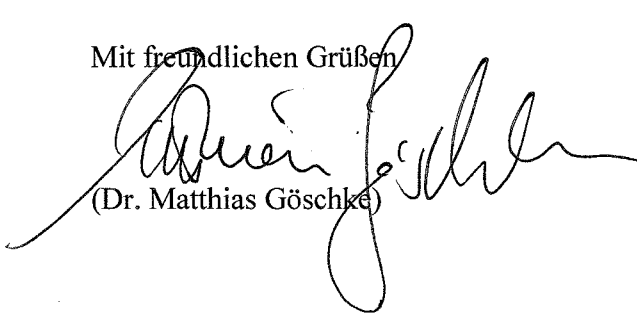
Mehr Einnahmen können nur durch die Erhöhung der Pkw-Maut, insbesondere im Wege einer Kilometermaut, (die LKW-Maut kann nur beschränkt nach Maßgabe der WK-RL erhöht werden), einer Vermehrung der gefahrenen Straßenkilometer oder durch Bundeszuschüsse generiert werden.

5.2. Konsequenzen in Europa

Wenn die österreichische Verkehrspolitik den bisherigen einvernehmlichen Weg weitergehen will, dann muss sie weiterhin gegen Bestrebungen der Nachbarstaaten auftreten, den Straßentransit weiter zu erleichtern und zu verbilligen. Wenn Österreich mit seiner Haltung zur S 37 das gemeinsame Verständnis von Art 8 des Verkehrsprotokolls aushöhlt und weiters auch noch eine neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr baut, durch welche Verkehrsströme von außerhalb der Alpen in die Alpen hinein verlagert werden, dann ist mit einer lang dauernden Beschädigung der österreichischen Position, die weit über die gegenständliche Legislaturperiode anhalten wird, zu rechnen.

Meine Mandantin regt daher – wie bereits eingehend erwähnt – an, die parlamentarische Diskussion zur S34 aus dem Gesetzgebungsprozess vorerst auszuklammern und diese höchst komplexe Thematik unter Einbindung von Experten vertiefend zu erörtern. Andernfalls drohen Bund, Ländern, Gemeinden, Anrainern, der ASFINAG und vor allem dem Gesetzgeber selbst, dessen mit dem SPVG an das BMVIT gerichteter Auftrag zur sorgfältigen Planung von der Verwaltung schlicht missachtet wurde, gravierende und teilweise wohl auch unwiederbringliche Nachteile.

Mit freundlichen Grüßen


(Dr. Matthias Göschke)