

Ne **XIX. GP.-NR**
1892 **13**
1995 -09- 2 0

DRINGLICHE ANFRAGE
gemäß § 93 GOG

der Abgeordneten Rosenstingl
und Kollegen
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend

**Unregelmäßigkeiten bei Auftragsvergabe und Bauausführung der
A4 Ostautobahn**

1.) Vergabe

Im Jänner 1992 wurden von der ASAG die Arbeiten zur Errichtung der A4 Ostautobahn ausgeschrieben. Im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für das Baulos AST. Neusiedl – Staatsgrenze Nickelsdorf bewarben sich 12 Bauunternehmen, darunter die Firma Ing. E. Halatschek GesmbH. & CO KG (HABAU), Perg, Oberösterreich, sowie die Firmen Hinteregger/Alpine als Arbeitsgemeinschaft. Nachdem der Billigstbieter aus formalen Gründen ausgeschieden werden mußte, lag die ARGE Hinteregger/Alpine mit einer Anbotssumme von rund 510 Mio. Schilling an erster Stelle.

Die nunmehrige Bestbieter-ARGE Hinteregger/Alpine wurde zwar zu insgesamt drei Vergabegesprächen eingeladen, es besteht jedoch der dringende Verdacht, daß dies nur zum Schein erfolgte.

Obwohl nämlich von der burgenländischen Landesregierung im Rahmen des Vergabevorschlages (2.6.92, Zahl XIII, 2-0042-6/33-1990) in einer Stellungnahme für die ASAG festgehalten worden war, daß die ursprünglich nur viertgereichte Firma Halatschek als Wettbewerber auszuschneiden sei, da diese in ihrem Anbot die Anforderungen gemäß der Vergabennormen VOÖB bzw. ÖNORM 2050 nicht erfüllt habe (keine Preisaufgliederung etc.), erhielt im Juli 1992 HABAU, deren Anbotssumme durch Nachtragsverhandlungen und Variantenofferte nachträglich verringert wurde, den Zuschlag.

Die Firma Teerag-Astag wurde als Subunternehmer der Firma Halatschek mit den Schwarz- (=Asphaltierungs-) arbeiten betraut.

Noch kurz vor Erteilung des Auftrages hatte die burgenländische Landesregierung ihre negative Erststellungnahme gegenüber dem Anbot der HABAU aus unklaren Motiven geändert.

Die ARGE Hinteregger/Alpine rief in der Folge die beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten eingerichtete Vergabekontrollkommission an. Der Beschwerde wurde stattgegeben, die Kommission stellte fest, daß die Firma Halatschek auszuschneiden gewesen wäre:

"Die Erteilung des Zuschlages auf das Angebot der Firma HABAU (...) ist wegen fehlender Preisaufgliederung der Varianten im Widerspruch zur VOÖB erfolgt."
(Spruch der Vergabe-kontrollkommission vom 14. Jänner 1993 unter dem Vorsitz von Univ. Prof. Dr. Josef Aicher, Senat I)

HABAU hätte den Auftrag also nicht erhalten dürfen.

Die Baufirmen Hinteregger und Alpine brachten daher unter Verweis auf den Spruch der Vergabekontrollkommission beim Landesgericht Graz eine Schadensersatzklage über 5 Mio. Schilling ein, welche gegenwärtig an diesem Gericht anhängig ist.

2.) Bauausführung

Nach Beschluß der Auftragsvergabe im Aufsichtsrat der ASAG, jedoch noch vor der offiziellen schriftlichen Auftragsvergabe an die HABAU, wurde – dem Vernehmen nach – durch Weisung des damaligen Wirtschaftsministers Dr. Schüssel eine Querschnittsverbreiterung der A4 Ostautobahn angeordnet und diese dem entsprechend schließlich um mehrere Meter breiter als ursprünglich projektiert errichtet, obwohl die dafür zwingend erforderlichen aktualisierten Bescheide und Gutachten nicht vorlagen.

Diese von Bundesminister Dr. Schüssel willkürlich angeordnete Straßenverbreiterung im Ausmaß von mehreren Metern machte umfassende Umplanungen – wie etwa die Notwendigkeit der Verbreiterung der sechs Grünbrücken – erforderlich, es wurde um hunderttausende m³ mehr an Schüttmaterial verbaut; insgesamt führten die nachträglich verordneten Änderungen zu Zusatzkosten von rund 80 bis 100 Mio. Schilling.

Laut vorliegenden Informationen wurden für diesen geänderten Auftrag weder die alten Ausschreibungen aufgehoben und neue Ausschreibungen durchgeführt, noch hat der Aufsichtsrat der ASAG (bzw. der 1993 nachfolgenden ÖSAG) diese Umplanungen je explizit genehmigt.

Laut Statuten der ASAG (ÖSAG) wäre hingegen der Aufsichtsrat zu befassen und ein formeller Aufsichtsratsbeschluß herbeizuführen gewesen.

Eine dem geänderten Projekt entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ebenfalls nicht durchgeführt, ein neues Wasserrechtsgutachten wurde nicht eingeholt (kein §4 – Verfahren).

Dem Vernehmen nach wurden überdies bei der Realisierung des Projektes die Vorgaben der Ausschreibung zumindest teilweise nicht eingehalten: so habe man in der Parndorfer-Senke das in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehene Betonmischverfahren ("zementstabilisierte Tragschichte im Baumischverfahren (BMV) unter Verwendung von inländischem Zement") nicht zur Anwendung gebracht.

Derzeit befindet sich das in Rede stehende Baulos im Abrechnungsstadium, da die Bautätigkeit mit 30.6.1995 beendet wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten erachten die Vorgänge rund um die Ausschreibung und die Realisierung der A4 Ostautobahn für dringend aufklärungsbedürftig und richten daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nachstehende

D r i n g l i c h e A n f r a g e

1. Warum wurde – entgegen der klaren Stellungnahme der burgenländischen Landesregierung – die Firma Halatschek unter Verstoß gegen die Vergaberichtlinien nicht als Anbieter ausgeschieden, sondern mit dem Bau beauftragt?
2. Waren die Vertreter des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in der ASAG zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe an die Firma HABAU darüber informiert, daß diese nicht Bestbieter war, und wenn ja,

wurden das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. der Herr Wirtschaftsminister von der bevorstehenden widerrechtlichen Auftragsvergabe an die Firma HABAU informiert, und wenn ja,
 - a. was wurde vom Herrn Wirtschaftsminister persönlich unternommen, um eine nicht den Vergabenormen entsprechende Vergabe zu verhindern?
 - b. was wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten unternommen, um eine nicht den Vergabenormen entsprechende Vergabe zu verhindern?
3. Ist es richtig, daß die burgenländische Landesregierung ihre Stellungnahme im Rahmen des Vergabevorschlages nachträglich abänderte, und wenn ja, mit welcher Begründung wurden welche Aussagen geändert?
4. Können Sie ausschließen, daß die (Schein-) Vergabegespräche mit dem Bestbieter (Hinteregger/Alpine) noch zu einem Zeitpunkt geführt wurden, als die Vergabe an Halatschek/Teerag-Astag bereits feststand und sogar schon entsprechende Einladungen zum Spatenstich geschrieben wurden?

Wenn nein, welchen Zweck verfolgte nach Ihrer Ansicht die ASAG mit diesen Scheinverhandlungen?
5. Warum wurde die Beauftragung der Firma Teerag-Astag mit den "Schwarz"- (=Asphaltierungs-) Arbeiten den Anbietern zur Bedingung gemacht, obwohl einige Unternehmen bekanntermaßen selbst in der Lage gewesen wären, diese Arbeiten – eventuell sogar kostengünstiger – durchzuführen?

6. War es für die Vergabe des Auftrages an die Firma HABAU ausschlaggebend, daß diese die Asphaltierungsarbeiten an die Teerag – Astag weiter vergab?
7. Welche sonstigen Leistungen materieller und/oder immaterieller Art, in welcher Höhe, an welche Personen und/oder Organisationen hatte die HABAU allenfalls zu erbringen, um in den Genuß des Auftrages zur Errichtung der A4 Ostautobahn zu gelangen?
8. Welche Konsequenzen hat der Wirtschaftsminister persönlich aus den von der Vergabekontrollkommission nachgewiesenen Unregelmäßigkeiten bei der Auftragsvergabe gezogen?
9. Welche Konsequenzen wird der Spruch der Vergabekontrollkommission, wonach "Die Erteilung des Zuschlages auf das Angebot der Firma HABAU ... im Widerspruch zur Vergabeordnung erfolgt(e)", für die ÖSAG haben?
10.
 - a. Wann und von wem wurde der Auftrag erteilt, die A4 breiter als ursprünglich in der Ausschreibung projiziert zu bauen?
 - b. Welcher Querschnitt war in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehen, welcher Querschnitt wurde projiziert, welcher wurde letztlich verwirklicht?
 - c. Welcher Querschnitt wäre nach Ansicht des damaligen Vorstandes der ASAG für den vierspurigen Verkehr ausreichend gewesen?
11. Wie hoch ist die Verkehrsfrequenz im Bereich der A4 Ostautobahn?
12. In welcher Form wurde der Auftrag zur Verbreiterung der A4 Ostautobahn an wen erteilt?
13. Existiert eine Weisung des Wirtschaftsministers Dr. Schüssel bzw. eines seiner Ressortbeamten an die Vertreter des Wirtschaftsministeriums im Aufsichtsrat der ASAG (ÖSAG), einer Verbreiterung der A4 Ostautobahn zuzustimmen?

Wenn ja,

- a. wie lautet der genaue Inhalt dieser Weisung?
 - b. welche Gründe waren für diese Weisung maßgeblich?
 - c. erfolgte die Weisung schriftlich oder mündlich?
14. Wurden im Zuge der Errichtung der A4 Ostautobahn vom Wirtschaftsministerium auch noch andere Weisungen erteilt, und wenn ja, wann, an wen und welchen Inhalts?

15. Ist im Falle einer Auftragserweiterung/-änderung im Umfang von 80 – 100 Mio. Schilling bei einem Bundes-Straßenprojekt eine Neuausschreibung erforderlich bzw. gesetzlich vorgeschrieben?

Wenn ja,

welche Schritte wurden vom Wirtschaftsministerium gesetzt, um eine Neuausschreibung zu erreichen?

Wenn nein,

bis zu welchem finanziellen Umfang erfolgen in solchen Fällen Vergaben ohne Neuausschreibung?

(bitte um konkrete Beispiele aus dem Zeitraum der letzten zehn Jahre)

16. In verschiedenen Medienberichten gibt ÖSAG-(ASAG-) Generaldirektor Engelbert Schragl zu, den Wirtschaftsminister "gedrängt" zu haben, die Verbreiterung der A4 Ostautobahn nachträglich zu verordnen.

- a. Ist es üblich, daß der Wirtschaftsminister auf "Drängen" eines Direktors einer Straßenbausondergesellschaft nachträglich durch Verordnung in bereits beschlossene Projekte eingreift,
und wenn ja,
bei welchen Projekten war dies in den letzten zehn Jahren der Fall?

- b. Wurde der Wirtschaftsminister von der ASAG (ÖSAG) über die im Falle einer Änderung des Regelquerschnitts zu erwartenden Mehrkosten aufgeklärt,
und wenn ja,
welche Finanzierungsvarianten wurden von Direktor Schragl bzw. dem Wirtschaftsminister der Verordnung zur Straßenverbreiterung zugrunde gelegt?

17. War dem Wirtschaftsminister die Notwendigkeit eines neuerlichen §4 – Verfahrens im Falle der Verordnung einer gegenüber der ursprünglichen Variante geänderten Fahrbahnbreite bekannt,
und wenn ja,
warum wurde ein solches Verfahren dennoch nicht durchgeführt?

18. Warum wurden trotz dieser wesentlichen Änderung des Straßenquerschnitts die naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Verfahren nicht neu abgewickelt?

19. Wurde der Aufsichtsrat der ASAG (ÖSAG) mit den geplanten Änderungen an der Ausführung der A4 Ostautobahn befaßt, wie dies laut deren Statuten ausdrücklich vorgeschrieben ist?

- a. Wenn nein, warum nicht?

- b. Wenn ja, existiert ein formeller ASAG-(ÖSAG-) Aufsichtsratsbeschluß zur Verbreiterung der Fahrbahn?

20. War dem ASAG-(ÖSAG-) Aufsichtsrat bekannt, daß eine Änderung der Fahrbahnbreite ohne neuerliche Ausschreibung (zumindest der Leistungen für Brücken und Grünlandbrücken) nicht den österreichischen Vergabebestimmungen entspricht?
21. Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates der ASAG (ÖSAG) ermöglicht es dem Wirtschaftsminister, jederzeit auf die Entscheidungsfindung innerhalb der als Aktiengesellschaft konstruierten Straßenbausondergesellschaft Einfluß zu nehmen.
- a. Können Sie ausschließen, daß der unbestreitbare Einfluß des Wirtschaftsministers auf die ASAG (ÖSAG) dazu genützt wurde, um aus parteipolitischen Gründen und unter Umgehung der geltenden Vergabenormen nicht-bestbietende Unternehmen mit öffentlichen Aufträgen zu versorgen?
- b. Können Sie ausschließen, daß der unbestreitbare Einfluß des Wirtschaftsministers auf die ASAG (ÖSAG) dazu genützt wurde, um mittels Weisungen freihändig und ohne Durchführung von gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren Aufträge im Umfang von 80 bis 100 Mio. Schilling an parteinahe Firmen zu vergeben?
22. Wurden von seiten der Vertreter des Wirtschaftsministeriums im Aufsichtsrat der ASAG (ÖSAG) Bedenken gegen die Vergabe des Auftrages an die Firma HABAU bzw. gegen die vom Wirtschaftsminister verlangte Verbreiterung der A4 Ostautobahn geäußert?
- Wenn ja,
- a. worauf begründeten sich diese Bedenken?
- b. warum wurden diese Bedenken nicht berücksichtigt?
23. Wie ist es möglich, daß ein u.a. wegen fehlender Preisaufgliederung auszuscheidendes Unternehmen entgegen den geltenden Vergabenormen nicht nur den ursprünglichen Auftrag, sondern ohne jede weitere Ausschreibung auch noch einen Zusatzauftrag im Umfang von 80 bis 100 Mio. Schilling erhält?
24. Wurde die Fertigstellung der A4 Ostautobahn durch die nachträglich geänderten Fahrbahnbreiten oder aber durch andere Umstände verzögert, und wenn ja, um welchen Zeitraum handelt es sich und welche Kosten entstanden dadurch?

Wenn nein,
fielen durch die beschleunigte Abwicklung des nunmehr wesentlich größer dimensionierten Bauvorhabens zusätzliche Forcierungskosten an,
und wenn ja,
in welcher Höhe?

25. a. Wer trägt die Kosten für die mit der Verbreiterung der Fahrbahn verbundenen Mehrleistungen und wie hoch sind diese zusätzlichen Kosten nach Ihrem derzeitigen Wissensstand?
- b. Welche Kosten wurden für das Projekt A4 Ostautobahn (bzw. für deren einzelne Baulose) ursprünglich veranschlagt?
26. Aus welchen Mitteln wird ein der ARGE Hinteregger/Alpine vom Landesgericht Graz allenfalls zuzusprechender Schadenersatz finanziert werden?
27. Sind Ihnen Fälle bekannt, bei denen Baufirmen von Straßenbausondergesellschaften massiv unter Druck gesetzt wurden, um deren Klagen gegen rechtswidrige Vergaben zu verhindern?
28. Können Sie ausschließen, daß es bei der Vergabe von Bauprojekten durch Straßenbausondergesellschaften an parteinahe Baufirmen zu Fällen von unerlaubter Parteienfinanzierung gekommen ist?
29. Entspricht es den Tatsachen, daß bei der Realisierung des Projektes A4 Ostautobahn die Vorgaben der Ausschreibung zumindest teilweise nicht eingehalten worden sind?
30. Ist es richtig, daß es infolge unkorrekter und ausschreibungswidriger Ausführung der Arbeiten zu einer übermäßigen Zementstaubbelastung für Anrainer und Umwelt kam, und wenn ja,
- a. welche Konsequenzen haben Sie daraus gezogen?
- b. mußten Abgeltungen wegen dieser Zementstaubbelastung bezahlt werden, und wenn ja, an wen und in welcher Höhe?
31. Entspricht es den Tatsachen, daß man in der Parndorfer-Senke das in der Ausschreibung ursprünglich vorgesehene Betonmischverfahren ("zementstabilisierte Tragschichte im Baumischverfahren (BMV) unter Verwendung von inländischem Zement") nicht zur Anwendung gebracht hat?
32. Gibt es betreffend Art und Qualität der Bauausführung an der A4 Ostautobahn bereits weitere Beanstandungen, und wenn ja,
- a. welcher Art sind diese?
- b. mußten bereits Gewährleistungsansprüche gegenüber bauausführenden Unternehmen geltend gemacht werden?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage gemäß § 93 GOG ^{nach Fertigstellung der} ~~vor Eingang in die~~
Tagesordnung zum ~~frühest-möglichen Zeitpunkt~~ zu behandeln.

Wien, am 20. September 1995