

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 23. Dezember 1991

GZ: 10.101/492-X/A/1a/91

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

1819 IAB  
1991 -12- 30  
zu 1817 IJ

Parlament  
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage  
Nr. 1817/J betreffend Verwendung der Mittel aus der ASFINAG-No-  
velle 1991, welche die Abgeordneten Anschöber, Wabl, Freunde und  
Freundinnen am 30. Oktober an mich richteten, stelle ich fest:

Allgemeine Bemerkung:

Es ist bedauerlich, daß bei einem der Vorstandsmitglieder der Son-  
dergesellschaften gravierende Mängel in der Geschäftsführung fest-  
gestellt wurden, die letztlich auch zum Gegenstand staatsan-  
waltschaftlicher Ermittlungen wurden. Durch die Verfehlungen des  
ehemaligen Sekretärs des Bautenminister Sekanina, Dr. Talirz, der  
von diesem dann als Generaldirektor der ASTAG und PAAG eingesetzt  
wurde, ist nach derzeitigem Wissenstand ein gesamtwirtschaftlicher  
Schaden in einer Höhe von einigen Promillen der gesamten bei allen  
Straßensondergesellschaften getätigten Ausgaben entstanden. Es ist  
also keineswegs gerechtfertigt, aufgrund dessen von einem  
gesamtösterreichischen Straßenbauskandal zu sprechen.

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

**Punkt 1 der Anfrage:**

Wie teilen sich die Mittel aus der ASFINAG-Novelle 1991 im Straßen- bzw. im Bahnbereich auf die einzelnen Bauprojekte auf?

**Antwort:**

Die ASFINAG-Novelle 1991 enthält für den Straßenbereich eine Erhöhung des Haftungsrahmens um 12 Mrd. S auf 77,4 Mrd.S. Dieser erhöhte Haftungsrahmen dient zur Ausfinanzierung von bereits in früheren Novellen beschlossenen Projekten sowie die Finanzierung für den Bau der Ost Autobahn im Bereich ASt. Neusiedl - Nickelsdorf, den Bau der A 9 Pyhrn Autobahn zwischen Inzersdorf und Roßleithen sowie die Planung der Umfahrung Landeck im Zuge der B 315 Reschen Straße. Eine Zuordnung von Mitteln auf einzelne Projekte ist durch die Novelle 1991 nicht erfolgt. Für den Bahnbereich ist der Herr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

**Punkt 2 der Anfrage:**

Welche Übertragungsverordnungen im Straßenbereich wurden bereits erstellt?

**Antwort:**

Folgende Übertragungsverordnungen wurden erstellt:

BGBL. Nr.	196/1983	BGBL.Nr.	457/1987
- " -	213/1983		
- " -	220/1983	BGBL.Nr.	5/1988
- " -	299/1983	- " -	504/1988
- " -	375/1983	- " -	505/1988
- " -	497/1983	- " -	564/1988

**Republik Österreich****Dr. Wolfgang Schüssel**  
Wirtschaftsminister

- 3 -

BGBL.Nr.	84/1986	BGBL.Nr.	42/1989
- " -	85/1986		
- " -	186/1986	BGBL.Nr.	618/1990
- " -	187/1986	- " -	619/1990
- " -	521/1986		
- " -	522/1986	BGBL.Nr.	575/1991
- " -	545/1986		

**Punkt 3 der Anfrage:**

Existiert im Bereich der Pyhrnautobahn bereits eine Übertragungsverordnung für Bau und Planung?

**Antwort:**

Ja, folgende Übertragungsverordnungen bestehen:

BGBL.Nr.	84/1986
- " -	521/1986
- " -	457/1987
- " -	564/1988

**Punkt 4 der Anfrage:**

Welche Kostenüberschreitungen bei der A 23 bzw. beim Bau der steirischen Pyhrnautobahn fallen in welcher Höhe nun in die Finanzierung durch die jüngste ASFINAG-Novelle?

**Antwort:**

Wie bereits bei Frage 1 festgestellt, enthält die ASFINAG-Novelle 1991 keine Zuordnung des Betrages zu einzelnen Bauprojekten, daher ist auch die gegenständliche Frage in dieser Form nicht beantwortbar.

**Dr. Wolfgang Schüssel**  
Wirtschaftsminister

- 4 -

**Punkt 5 der Anfrage:**

Ist es richtig, daß bereits in Kürze der Richtstollen Klaus erstellt werden soll?

Wenn ja, handelt es sich dann nicht um eine Präjudizierung in Richtung Bau der Tunnelkette Klaus?

Welche Kosten fallen im Detail für die Tunnelkette an bzw. wieviele Tunnels mit welcher Länge wird diese Tunnelkette umfassen?

**Antwort:**

Welches Bauabschnitt des oberösterreichischen Teilstückes der A 9 Pyhrn Autobahn begonnen werden soll, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht entschieden.

Der Teilabschnitt zwischen ASt. Klaus und ASt. Hinterstoder, welcher offensichtlich mit dem Begriff "Tunnelkette" gemeint ist, kostet 2.330 Mio.S zuzüglich Kosten für Grundeinlösung, Planung, Bauleitung und Unvorhergesehenes, welche in der Größenordnung von ca. 14 % d.s. 330 Mio.S anfallen.

Folgende Tunnel sind geplant:

	Länge Weströhre	Länge Oströhre
PY52 Kurztunnel	319,20 m	335,07 m
PY53 Klauser Tunnel	1.825,00 m	1.869,00 m
PY55 Traunfried Tunnel	441,00 m	454,00 m
PY56 Sperling Tunnel	2.852,00 m	2.904,00 m
PY59 Falkensteintunnel	783,00 m	751,00 m

**Punkt 6 bis 7 der Anfrage:**

Ist es für den Wirtschaftsminister zu verantworten, daß diese Mittel vergeben werden, bevor es noch zur gesamten Aufklärung des österreichischen Straßenbauskandals und vor allem zur Ursacherkorrektur gekommen ist?

~~Republik Österreich~~Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 5 -

Welche konkreten Maßnahmen wurden von Ihrem Ressort getroffen, daß es beim Verbauen dieser Mittel nicht zu ähnlichen Vorkommnissen wie im Bereich von Pyhrnautobahn und ASTAG in den vergangenen Jahren nun neuerlich kommen wird?

Antwort:

Es entbehrt jeder sachlichen Grundlage, generalisierend von einem österreichischen Straßenbauskandal zu sprechen. Die im Rechnungshofbericht über die ASTAG aufgezeigten Vorkommnisse, die auch Gegenstand staatsanwaltschaftlicher Erhebungen sind, konzentrieren sich auf ein einzelnes Vorstandsmitglied. Nach dessen Entlassung ist nicht zu erwarten, daß bei weiteren Baulosen im Rahmen der beiden betroffenen Gesellschaften zu ähnlichen Problemen kommen wird.

Punkt 8 der Anfrage:

Kann der Minister ausschließen, daß es bei diesen nun im Rahmen der ASFINAG-Novelle bevorstehenden Großbauvorhaben neuerlich zu ähnlichen Geldverschwendungen analog zum PAG und ASTAG-Skandal kommen kann?

Wenn ja, durch welche Maßnahmen sieht er dies garantiert?

Antwort:

Aufgrund der Handlungen der Kontrollorgane wie Aufsichtsrat, Wirtschaftsministerium und Rechnungshof ist es gelungen, rechtzeitig einzugreifen, bevor größerer Schaden entstehen konnte, sodaß auch mögliche Überzahlungen einzelner Baulose ausgeschaltet werden konnte.

