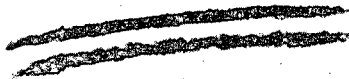


II-13953 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 8. Juni 1994  
GZ: 10.101/134-Pr/10a/94

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 W I E N

6357/AB

1994-06-13

zu 6524/13

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6524/J betreffend Auswirkungen der mißglückten Zusammenlegung der ehemals bestehenden sechs Straßenbausondergesellschaften zu deren zwei, welche die Abgeordneten KR Schöll, Dkfm. Hochsteiner, Mag. Haupt, Apfelbeck, Böhacker und Kollegen am 22. April 1994 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Aus welchem Grund wurde das seinerzeitige Vorhaben, die 1992 bestehenden sechs Straßenbausondergesellschaften zu einer einzigen zusammenzulegen, fallengelassen? Welche verwaltungstechnischen oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteile erwarteten Sie sich demgegenüber von der statt dessen realisierten Zusammenlegung zu zwei Gesellschaften?

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

**Antwort:**

Wie dem Bericht des Bautenausschusses (820 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP) zu entnehmen ist, haben die Einbringer des Initiativantrages einen umfassenden Abänderungsantrag eingebracht und begründet. Darin wurde die Einrichtung von zwei Gesellschaften vorgesehen. Die Zweiteilung soll nach Auffassung der Antragsteller vor allem eine größere Flexibilität der Gesellschaften an Ort und Stelle bezwecken.

**Punkte 2, 4 und 7 der Anfrage:**

Zu welchen Einsparungen an welchen Kostenstellen hat die Zusammenlegung der sechs Straßenbausondergesellschaften bisher geführt? In welchen Bereichen entstand durch die Zusammenlegung ein Mehraufwand?

Gibt es für die Bediensteten der beiden derzeitigen Straßenbausondergesellschaften bereits einheitliche Dienstverträge und ein einheitliches Besoldungsschema? Haben sich dadurch die durchschnittlichen Gehälter erhöht und wenn ja, um welchen Prozentsatz? Wie entwickelten sich die gesamten Personalkosten?

Welche Veranlassungen werden Sie treffen, um (weitere) Kostensenkungen bei den Straßenbausondergesellschaften zu erreichen?

**Antwort:**

Die Zusammenlegung von sechs auf zwei Gesellschaften bringt Einsparungen in den Bereichen Verwaltung, Mauteinhebung und Erhaltung sowie durch den Verkauf bzw. die Vermietung von zwei Verwaltungsgebäuden, die Einsparung von neun Vorstandsdirektorenposten und von 42 Aufsichtsräten.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 3 -

Anfängliche Mehrbelastungen entstehen durch die Adaptierung der vorhandenen Bürogebäude.

Der neue Kollektivvertrag wird im ersten Jahr Mehrkosten von rund öS 4 Mio. verursachen. Diese Kosten werden in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können. Der Grund für eine Reduktion liegt in niedrigeren Biennalsprüngen der neuen Gehaltstabelle. Eine wesentliche Einflußgröße auf die Reduktion wird die Fluktuationsquote im Mautbereich sein.

Unter der Annahme einer durchschnittlichen Entwicklung kann der "Wendepunkt" in drei bis fünf Jahren erreicht werden. Ab diesem Zeitpunkt sind in den Folgejahren Einsparungen von öS 0,5 Mio. bis öS 2,0 Mio. pro Jahr prognostizierbar.

Punkt 3 der Anfrage:

Wie entwickelte sich der Personalstand der Straßenbausondergesellschaften seit deren Zusammenlegung?

Antwort:

Hiezu verweise ich auf die Beantwortung zu Punkt 13 der Anfrage 6368/J-NR/1994.

Punkt 5 der Anfrage:

Aus der Anfragebeantwortung 4674/AB zur Anfrage 4734/J geht hervor, daß es einen Vorstandsvertrag bei einer Straßenbaugesellschaft gibt, der zu einem gleichzeitigen Anspruch auf Aktivbezüge und Pensionen berechtigt. Womit rechtfertigen Sie einen Vorstandsvertrag dieser Art?

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 4 -

**Antwort:**

Eine nähere Beantwortung der Frage wird unter Hinweis auf das Datenschutzgesetz abgelehnt. Ebenso unterliegen die entsprechenden Beschlüsse im Aufsichtsrat der Geheimhaltungspflicht. Wie in der Beantwortung der Anfrage Nr. 4734/J bereits angeführt wurde, wurde die Regelung aufgrund einer besonderen Konstellation getroffen.

**Punkt 6 der Anfrage:**

Wie erklären Sie sich, daß die Betriebskosten pro Fahrstraßenkilometer bei den Straßenbausondergesellschaften wesentlich höher sind als jene, die in den Bereich der Bundesstraßenverwaltung durch die Länder fallen?

**Antwort:**

Die in der Frage getroffene Aussage ist in dieser generellen Form nicht nachvollziehbar, da beim Vergleich der unterschiedlich hohe Anteil an Kunstbauten (insbesondere Tunnel), die geographische Lage und die erhöhte Sorgfaltspflicht bei Mautstrecken beachtet werden müssen. Der Arbeitskreis Kostenrechnung im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten arbeitet an einer genauen Analyse der Betriebskosten pro Fahrstraßenkilometer. Ein definitives Ergebnis liegt noch nicht vor.

**Punkte 8 und 9 der Anfrage:**

Inwieweit waren die betroffenen Bundesländer in die Verhandlungen, die zur Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften führten, eingebunden?

Welche Bundesländer wandten sich mit welchen Argumenten gegen die geplante Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 5 -

**Antworten:**

Die Bundesländer waren entsprechend ihrer Eigentümerstellung eingebunden. Im übrigen verweise ich darauf, daß das Gesetz über Initiativantrag und Abänderungsantrag zustande gekommen ist.

**Punkte 10 bis 17 der Anfrage:**

Welche Schritte gegen die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften kündigte das Bundesland Steiermark Ihnen gegenüber an, welche Schritte wurden vom Land Steiermark Ihres Wissens schon gesetzt?

Welche Vorbehalte gegen die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften werden vom Land Steiermark in seiner Anfechtungsklage geltend gemacht?

Haben Sie mit dem Land Steiermark bzw. mit Vertretern der steiermärkischen Landesregierung Gespräche im Zusammenhang mit der Anfechtungsklage gegen die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften bzw. mit der angekündigten Klage vor dem Verfassungsgerichtshof geführt und wenn ja, was war der Inhalt dieser Gespräche?

Haben Sie dem Land Steiermark zur Abwendung einer Klage vor dem Verfassungsgerichtshof Zugeständnisse irgendwelcher Art angeboten, und wenn ja, welche?

Aus welchen Mitteln werden Sie ein der Steiermark eventuell zugesagtes Straßenbausonderprogramm sowie eine Aufstockung der Hochbaumittel für die Steiermark finanzieren?

Wie beurteilen Sie den Vorwurf des Landes Steiermark, durch die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften seien aktienrechtliche Grundsätze ausgehöhlt worden?

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 6 -

Welche Überlegungen hinsichtlich Ihres weiteren Vorgehens haben Sie für den Fall angestellt, daß das Land Steiermark mit seiner Anfechtungsklage und seiner Verfassungsgerichtshofbeschwerde Recht erhält und die zur Zeit existierenden beiden Straßenbau-sondergesellschaften wieder "zu deren sechs zerlegt" werden müssen?

Welche Vorteile versprechen sich Ihrer Ansicht nach die Bundesländer Wien und Niederösterreich vom geplanten Kauf von 10 Prozent des 15,8-Prozent-Anteils der Steiermark? Haben Sie den Bundesländern Wien und Niederösterreich für den Fall des Ankaufes steirischer ÖSAG-Anteile finanzielle Zugeständnisse, ähnlich denen, wie sie die Steiermark erhalten soll, in Aussicht gestellt?

Antwort:

Das Bundesland Steiermark beehrte mit einer am 5.3.1993 eingebrachten Klage gegenüber den beteiligten Bundesländern, der Republik Österreich und der ÖSAG im wesentlichen die Feststellung, daß die in der Hauptversammlung dieser Gesellschaft am 9.2.1993 gefaßten Beschlüsse sowie das dort errichtete Protokoll unwirksam seien.

Mittlerweile wurde in einer Besprechung am 30.4.1994 mit dem Bundesland Steiermark das Problem einvernehmlich gelöst ("ewiges Ruhen" der Verfahren).

Punkte 18 und 19 der Anfrage:

In der Beantwortung 5448/AB zur Anfrage 5511/J teilt der Bundesminister für Finanzen mit, daß - nach Auskunft des Wirtschaftsministeriums - für die A 2 Südautobahn im Jahre 1994 1 Million Schilling zur Verfügung stünde, für die Jahre 1995 bis 1997, bzw. ab 1998 seien keinerlei Mittel bereitgestellt worden.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 7 -

Stehen Ihrem Ressort ausreichende finanzielle Mittel für den Ausbau der fehlenden Teilstücke der A 2 Südautobahn zur Verfügung und wenn ja, woher werden Sie diese Mittel nehmen?

Haben Sie mit dem Bundesminister für Finanzen Gespräche bezüglich der Finanzierung der fehlenden Teilstücke der A 2 Südautobahn geführt und wenn ja, was ergaben diese Gespräche?

Antwort:

Die in der Beantwortung der Anfrage Nr. 5511/J angeführte Liste bezieht sich auf jene Bauvorhaben, die durch die ASFINAG finanziert werden. Im Bereich der A 2 Südautobahn ist dies der Wechselübergang (seit 1985 in Betrieb) und die Umfahrung Klagenfurt. Der im Jahre 1994 angeführte Betrag war für Restzahlungen im Wechselabschnitt vorgesehen. Der Bereich der A 2 zwischen den Anschlußstellen Völkermarkt/West und Dolina ist nach der Gesetzeslage aus dem Bundesbudget zu finanzieren, der Abschnitt Dolina - Klagenfurt/Ost durch die ASFINAG. Diese beiden Bereiche befinden sich noch im Planungsstadium.

Punkt 20 der Anfrage:

Wann wurde Ihnen der Generelle Entwurf des Landes Kärnten für den Autobahnteilabschnitt Völkermarkt West - Dolina vorgelegt und wann haben Sie Ihre Zustimmung zur Weiterplanung erteilt?

Antwort:

Auf Basis jahrelanger Planungen, bei denen zahlreiche Varianten- gegenüberstellungen und Nutzen- Kostenuntersuchungen vorgenommen wurden, hat die Bundesstraßenverwaltung des Landes Kärnten Anfang Mai 1994 die generellen Projektierungen 1994 für die beiden Abschnitte "Klagenfurt/Ost-Dolina" und "Dolina-Völkermarkt/West" vorgelegt.

Republik ÖsterreichDr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 8 -

Diese Projekte beinhalten sämtliche bei Straßenbauvorhaben des Wirtschaftsministeriums üblichen Wirtschaftlichkeits- und Umweltuntersuchungen und entsprechen dem - im Rahmen einer eigens eingerichteten Arbeitsgruppe - erarbeiteten Kompromißvorschlag.

Aufgrund der Ergebnisse der so aufbereiteten Unterlagen wurden die beiden oben erwähnten Projekte vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten genehmigt und zur Inangriffnahme der Detailprojekte freigegeben.

Punkt 21 der Anfrage:

Existiert eine Dienstanweisung des Ministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Erarbeitung der Entwürfe für Maßnahmen der Bundesstraßenverwaltung, wonach nach Erstellung des Vorentwurfes bzw. nach Erstellung des Generellen Entwurfes jeweils die Zustimmung des zuständigen Bundesministeriums einzuholen ist?

Antwort:

Ja.

Punkt 22 der Anfrage:

Können Sie einen verbindlichen Baubeginn für den Autobahnabschnitt "Völkermarkt West - Dolina" nennen?

Antwort:

Eine Antwort kann erst nach Vorlage der entsprechenden Projektunterlagen durch die Bundesstraßenverwaltung Kärnten gegeben werden. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten unterstützt jedenfalls das gemeinsame Ziel, die zeitgerechte Abwicklung aller Behördenverfahren zu ermöglichen, um bei Sicherstellung der Finanzierung einen Baubeginn im Jahr 1996 zu erreichen.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 9 -

Punkt 23 der Anfrage:

Ab wann planen Sie, das "road pricing system" einzuführen und wie weit sind Ihre diesbezüglichen Vorbereitungen bereits gediehen? Halten Sie an den von Ihnen genannten 30 bis 40 Groschen pro Kilometer fest?

Antwort:

Im Regierungsübereinkommen wurde festgehalten, daß das Wirtschaftsministerium "zur Finanzierung von Neubau, Instandsetzung und Erhaltung im Sinne von mehr Kostenwahrheit die Einrichtung von Mautstrecken (Road-Pricing)" untersucht. Die Ergebnisse liegen vor und bestätigen, daß mit der in der Fragestellung angesprochenen Größenordnung ein funktionierendes Mautsystem eingerichtet werden könnte.

Punkte 24 und 25 der Anfrage:

Planen Sie - gemeinsam mit dem Herrn Finanzminister - einen erneuten Griff in die Taschen der österreichischen Steuerzahler, indem Sie zur Finanzierung der Bundesstraßenbauvorhaben einen weiteren Zuschlag auf die Mineralölsteuer verlangen wollen?

Entspricht es den Tatsachen, daß Sie eine Erweiterung des ASFINAG-Rahmens anstreben und wenn ja, wann und in welchem Ausmaß soll dies der Fall sein?

Antwort:

Angelegenheiten der Mineralölsteuer und der ASFINAG fallen in den Kompetenzbereich des Bundesministers für Finanzen.

