

II-13392 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6524 IJ

1994-04-22

A N F R A G E

der Abgeordneten KR Schöll, Dkfm. Hochsteiner, Mag. Haupt, Apfelbeck, Böhacker und Kollegen
 an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
 betreffend

Auswirkungen der mißglückten Zusammenlegung der ehemals bestehenden sechs Straßenbausondergesellschaften zu deren zwei

Die von Bundesminister Schüssel durchgeführte Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften hat leider – wie zu erwarten war – statt der versprochenen Einsparung von Steuergeldern ein beispielloses rechtliches Chaos und enorme Kosten für den Bund – und damit für den österreichischen Steuerzahler – gebracht.

Am 29. 12. 1992 wurde der vom Wirtschaftsminister entwickelte Plan einer Zusammenlegung der zu diesem Zeitpunkt bestehenden sechs Straßenbausondergesellschaften zu deren zwei in Form eines diesbezüglichen Initiativantrages (kein Begutachtungsverfahren, keine Stellungnahmen der Länder) der Abgeordneten Hofer (ÖVP) und Eder (SPÖ) vom 26. 2. 1992 von den Koalitionsparteien beschlossen. Ministerialrat Dr. Herbert Martinek, der Vertreter des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, erklärte unter Wahrheitspflicht als Zeuge in einem Arbeitsgerichtsprozeß in Innsbruck am 12. 3. 1993 zur Gesetzwerdung: "Eine Arbeitsgruppe in dem Sinn gab es nicht. Mehr über die Gesetzwerdung als ich weiß, werden wenige, kein anderer wissen".

Aufgrund der mangelnden Einbindung der betroffenen Länder und der Ausschaltung des sonst üblichen Anhörungsverfahrens kam es in der Folge zu heftigen Widerständen insbesondere in der Steiermark und in Tirol, wo man die eigenen Interessen nicht an eine bundeseinheitliche Gesellschaft abtreten wollte.

Die Vorgangsweise des Wirtschaftsministers führte dazu, daß die Steiermark, deren Anteil an der bisherigen Pyhrnautobahn AG 31%, an der neuen ÖSAG hingegen nur mehr 15,8%, und damit weniger als die entscheidende 25%-Sperrminorität betrug, eine Anfechtungsklage einbrachte und eine Beschwerde vor dem Verfassungsgerichtshof ankündigte.

In der 23-seitigen Klage wurde ausgeführt, daß die Satzungen, die Bestellung des Aufsichtsrates sowie die Bestellung des Abschlußprüfers für den ersten Jahresabschluß der ÖSAG rechtsunwirksam seien, weil die Vertreter der Steiermark dies nicht mitgetragen hätten.

Kernpunkt der Vorwürfe: Die Steiermark sei durch den Trick, einen Initiativantrag statt einer Regierungsvorlage einzubringen, überrumpelt und in der Folge nie zu Verhandlungen eingeladen worden. Vielmehr habe man in der Hauptversammlung ohne Diskussion den vorgelegten Satzungsentwurf mehrheitlich beschlossen, obwohl hiervon aufgrund der Absenkung der Beteiligung auf 15,8% ohne Bewertung des Vermögens die Gesellschaftsrechte des Landes Steiermark in sittenwidriger Weise beschnitten würden. Darüberhinaus seien die Bestimmungen des Gesetzes über die Zusammenlegung, die eine solche Vorgangsweise nicht explizit ausschließen, verfassungsrechtlich bedenklich, da ohne

ersichtlichen Grund aktienrechtliche Grundsätze ausgehöhlt würden.

Das Land Kärnten, das am Grundkapital der ehemaligen TAAG mit 25,71 beteiligt gewesen war, an der nunmehrigen ÖSAG aber nur noch 12,5% hält und damit seiner Minoritätsrechte verlustig gegangen ist, verzichtete, vertreten durch seine sozialistischen Regierungsmitsglieder und den der ÖVP angehörenden Landeshauptmann Zernatto, auf gerichtliche Schritte gegen diese Vorgangsweise.

Zur Abwendung der drohenden steirischen Verfassungsgerichtshofbeschwerde und der bereits eingebrochenen Anfechtungsklage, die nach dem bisherigen Verlauf der Verhandlungen größte Aussicht auf Erfolg hat, sieht sich Minister Schüssel nun gezwungen, dem Land Steiermark enorme Zugeständnisse zu machen, um eine gerichtliche Aufhebung der ÖSAG-Gründung zu vermeiden.

Auf Kosten anderer Bundesländer werden nun der Steiermark für die Überlassung eines Anteils am Stammkapital der ÖSAG 145 Mio ÖS als Kaufpreis angeboten. Weiters sagt der Wirtschaftsminister der Steiermark ein Straßenbausonderprogramm in der Höhe von 600 Mio ÖS bis 1998 sowie die Aufstockung der Hochbauinvestitionen auf 350 Mio ÖS zu. Gleichsam "auf Knien und händeringend" muß Minister Schüssel die Steiermark bitten, fast eine Milliarde ÖS zusätzlich als Schweigegeld anzunehmen.

Wie zu hören war, bietet das Land Steiermark dem Herrn Wirtschaftsminister quasi als "Gegenleistung" an, daß es im Falle einer vergleichbaren Beendigung der Angelegenheit von der Einbringung einer Verfassungsgerichtshofbeschwerde Abstand nehmen und die Anfechtungsklage zurückziehen werde.

Als Folge der unter dem Druck einer drohenden Niederlage vor dem Verfassungsgerichtshof dem Land Steiermark vom Wirtschaftsministerium zugesagten zusätzlichen Mittel verbleibt für andere, wichtige Straßenbauvorhaben in anderen Bundesländern kein finanzieller Spielraum mehr.

So ergibt sich die einzigartige Situation, daß bereits projektierte und im Ministerrat beschlossene, ja von diesem sogar als "rasch voranzutreibend" bezeichnete Ausbauschritte des Autobahnnetzes unter vielerlei Vorwänden hinausgeschoben werden müssen.

Einstweilen verzögert sich aufgrund der Verschiebung ursprünglich für Projekte in mehreren Bundesländern bereitgehaltener finanzieller Mitteln in die Steiermark auch der Ausbau der A 2 Südautobahn in den Bereichen Völkermarkt West – Dolina bzw. Klagenfurt Ost – Dolina.

Die Kärntner Bevölkerung muß anscheinend zur Kenntnis nehmen, daß sich der Bund wohl nicht an die am 7. April 1983 kundgemachte "Zweite Bund-Land-Vereinbarung" hält, in welcher es in Artikel 4 heißt: Bund und Land kommen überein, der Herstellung einer durchgehenden autobahnähnlichen Verbindung zwischen der Bundeshauptstadt Wien und Kärnten besondere Dringlichkeit zuzuerkennen.

Am 19. Oktober 1993 hat sich, wie zu vernehmen war, die Kärntner Landesregierung dafür ausgesprochen, die Realisierung des Autobahnabschnittes "Völkermarkt West – Dolina" auf

der Grundlage der Variante F* voranzutreiben.

Diese Trasse, die die Akzeptanz sämtlicher Bürgerinitiativen, der Gemeinden, des Naturschutzes, der Landesregierung und des Landtages findet, wurde in einem offenen Planungsverfahren mit rund 50 Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie in 8 Arbeitssitzungen mit Vertretern der Gemeinden, der Bürgerinitiativen und des Naturschutzbeirates erarbeitet und stellt mithin die einzige verwirklichebare, allen Anforderungen entsprechende Variante dar.

Bei beiden im Streckenverlauf der A2 Südautobahn noch fehlenden Autobahnabschnitten ("Völkermarkt West - Dolina", "Klagenfurt Ost - Dolina") ist der von der Kärntner Landesregierung zu setzende erste Planungsschritt, die Planung des generellen Projektes mit Kosten-Nutzen-Untersuchung, im Maßstab 1:5000, abgeschlossen, für die Inangriffnahme weiterer Planungen ist – laut einer ministeriellen Dienstanweisung – die Zustimmung des Ministeriums erforderlich.

Nach jüngsten Informationen will nun Bundesminister Schüssel auf ministerieller Ebene eine "abteilungsübergreifende Arbeitsgruppe" mit dem Projekt befassen. Darüberhinaus soll eine Expertengruppe die Kostenfrage noch einmal genau analysieren.

Tatsächlich ist dem Bundesminister der Kostenrahmen für den geplanten Ausbau des letzten Teilstücks der Südautobahn im Bereich Völkermarkt West bis Klagenfurt Ost seit Jahren bekannt, er selbst bezifferte diesen in seinem Vortrag an den Ministerrat vom 18. Februar 1992 mit "nach derzeitiger Kenntnis 3 Milliarden Schilling".

Für die Teilstrecken "Völkermarkt West - Dolina" bzw. "Klagenfurt Ost - Dolina" müßten nach heutigem Planungsstand etwa 2,6 Mrd. ÖS aufgewendet werden, dies entspricht einem Aufwand von etwa 160 Mio ÖS per km und läge damit deutlich unter den Durchschnittskosten anderer Straßenbau-Großprojekte, bei denen nicht selten mit Durchschnittskosten von 250 Mio ÖS per km gerechnet werden muß.

Die Absicht des Ministers, nach 10 Jahren der Planung und Erarbeitung von Trassenvorschlägen, nach einem endlich gefundenen, von allen Seiten akzeptierten Kompromiß, wieder in das Stadium "ministerieller Arbeitsgruppen" zurückzukehren, läßt eine weitere, für Anrainer und Autofahrer gleichermaßen unzumutbare Verzögerung der Verwirklichung des Straßenbauprojektes befürchten.

In den Verhandlungen zwischen der Kärntner Landesregierung und dem Wirtschaftsminister trat klar zutage, daß durch weitere "Planungsschritte" im Ministerium der Bau der letzten fehlenden Autobahnteilabschnitte der Verbindung Wien - Palermo verzögert werden soll, um das nach dem milliardenschwernen "gentlemen's agreement" zwischen Wirtschaftsminister Schüssel und dem Land Steiermark überzogene Straßenbaubudget nicht weiter zu belasten. Es ist zu befürchten, daß Bundesminister Schüssel sich die finanziellen Zugeständnisse an die Steiermark mittelfristig durch alle österreichischen Steuerzahler finanzieren lassen will: geplant sei, so der Minister unlängst, notwendige Mittel u.a. durch weitere Zuschläge auf Treibstoffe und die Einführung eines umfassenden Mautsystems "zu erschließen".

Es darf angenommen werden, daß Minister Schüssel hofft, daß sich der Baubeginn durch das

am 1. Juli in Kraft tretende Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz dann gleichsam "von selbst" weiter verzögern wird, zumindest so lange, bis die Kasse des Wirtschaftsministers mit Mautschillingen und Mineralölsteuerzuschlägen aus den Börsen der Österreicherinnen und Österreicher wieder gut gefüllt ist.

Ein Entschließungsantrag der Freiheitlichen Parlamentsfraktion zur ehestmöglichen Fertigstellung des Teilabschnittes "Völkermarkt West - Dolina" vom 19. Jänner 1994 wurde jedenfalls von der Koalitionsregierung abgelehnt.

Tatsächlich ist jedoch die rasche Umsetzung gerade des Bauprojektes Völkermarkt West - Dolina ohne jede weitere Verzögerung dringend geboten.

Die offizielle Verkehrszählung des Wirtschaftsministeriums weist für das 3. Quartal 1993 einen DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehr) von 28.564 Fahrzeugen auf. Damit schlägt das Straßenstück zwischen Völkermarkt und Klagenfurt sogar die Brennerautobahn, die es im selben Zeitraum auf 27.189 Fahrzeuge pro Tag gebracht hat.

So zählt man in Dolina auch zwischen 22 und 6 Uhr durchschnittlich jede Minute einen LKW.

Für das Jahr 2000 muß nach Auskunft der Kärntner Landesregierung mit einem DTV von 35.000 Fahrzeugen gerechnet werden.

Die an diesem Abschnitt der Packer Bundesstraße wohnenden Kärntnerinnen und Kärntner zahlen mit ihrer Gesundheit für die zögerliche Haltung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und klagen zu Recht über die massive Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität durch Straßenlärm und die starke Schadstoffbelastung der Atemluft.

In Zusammenhang mit oben erwähnten Vorgängen richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

Anfrage

1. 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?
2. Zu welchen Einsparungen an welchen Kostenstellen hat die Zusammenlegung der sechs Straßenbausondergesellschaften bisher geführt? In welchen Bereichen entstand durch die Zusammenlegung ein Mehraufwand.
3. Wie entwickelte sich der Personalstand der Straßenbausondergesellschaften seit deren Zusammenlegung?
4. 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?

5. 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?
6. 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?
7. Welche Veranlassungen werden Sie treffen, um (weitere) Kostenminderungen bei den Straßenbausondergesellschaften zu erreichen?
8. Inwieweit waren die betroffenen Bundesländer in die Verhandlungen, die zur Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften führten, eingebunden?
9. Welche Bundesländer wandten sich mit welchen Argumenten gegen die geplante Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften?
10. Welche Schritte gegen die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften kündigte das Bundesland Steiermark Ihnen gegenüber an, welche Schritte wurden vom Land Steiermark Ihres Wissens schon gesetzt?
11. Welche Vorbehalte gegen die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften werden vom Land Steiermark in seiner Anfechtungsklage geltend gemacht?
12. 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?
13. Haben Sie dem Land Steiermark zur Abwendung einer Klage vor dem Verfassungsgerichtshof Zugeständnisse irgendwelcher Art angeboten, und wenn ja, welche?
14. Aus welchen Mitteln werden Sie ein der Steiermark eventuell zugesagtes Straßenbausonderprogramm sowie eine Aufstockung der Hochbaumittel für die Steiermark finanzieren?
15. Wie beurteilen Sie den Vorwurf des Landes Steiermark, durch die Zusammenlegung der Straßenbausondergesellschaften seien aktienrechtliche Grundsätze ausgehöhlt worden?
16. 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 Straßenbausondergesellschaften wieder "zu deren sechs zerlegt" werden müssen?

17. 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?
18. 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.
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?
19. 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?
20. 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?
21. 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?
22. Können Sie einen verbindlichen Baubeginn für den Autobahnabschnitt "Völkermarkt West – Dolina" nennen?
23. 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?
24. 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?
25. 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?