

II-8378 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4104/J  
19. Jan. 1993

## DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl, Apfelbeck und Kollegen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend skandalöse Mißstände im Bereich der Straßenbausondergesellschaften, insbesondere der Pyhrnautobahn AG

Bereits seit Jahren erreichen den leidgeprüften Steuerzahler mit erschreckender Regelmäßigkeit Berichte des Rechnungshofes über skandalöse Vorgänge im Bereich der Straßenbausondergesellschaften.

Diese Kapitalgesellschaften, die zur Errichtung und zum Betrieb von Autobahnabschnitten, die aus budgetkosmetischen Gründen nicht direkt vom Bund, sondern über die Schuldengesellschaft ASFINAG finanziert werden sollten, erwiesen sich von Anfang an als ein Paradies für Korruptionisten.

Nun, da der größte Teil der Straßenbauten ohnedies abgeschlossen ist und den Sondergesellschaften nur mehr der Betrieb und die Erhaltung der Autobahnen als Aufgabengebiet bleibt, zeigt sich abermals die Unzulänglichkeit und Ineffizienz dieser Einrichtungen: die spezifischen Erhaltungskosten etwa der Pyhrnautobahn AG liegen mit 204.415,- öS/km gegenüber 94.195,- öS/km (1990) mehr als doppelt so hoch wie jene der vom Land Kärnten erhaltenen Autobahnabschnitte.

Darüberhinaus bedeutet die getrennte Organisation der Autobahnerhaltung oftmals unnötige und entsprechend teure Parallelstrukturen, da die Länder für die Erhaltung des Landes- und Bundesstraßennetzes ohnedies eine entsprechende Infrastruktur aufrechterhalten müssen, wobei sich durch eine Zusammenlegung dieser Aufgaben erhebliche Synergieeffekte erzielen ließen.

Das Beispiel Kärntens zeigt mit der Einsparung mehrstelliger Millionenbeträge, daß solche Maßnahmen in der Praxis durchaus funktionieren können, den entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt.

Genau hier aber besteht offensichtlich der entscheidende Mangel bei der Regierung: war im Koalitionsübereinkommen noch von einer Zusammenlegung aller Gesellschaften zwecks Einsparungen die Rede, so erfolgte nun eine Scheinreform, die zweifellos keinerlei positive Wirkung zeigen wird und kann, dafür aber nach Berechnungen aus dem Wirtschaftsministerium möglicherweise sogar Mehrkosten verursachen wird.

Nicht einmal das vom Wirtschaftsminister wiederholt zur Korruptionsvermeidung propagierte Vier-Augen-Prinzip im Vorstand wird realisiert, sondern die beiden im Proporz von ÖVP und SPÖ besetzten Generaldirektoren können jeder für sich weitgehend unkontrolliert schalten und walten.

Dies ist vor allem deshalb zu befürchten, weil sich die Aufsichtsräte gerade im Zuge der jüngsten Skandale um die PAG als äußerst zahnlose Kontrollinstrumente erwiesen haben, ja offensichtlich sogar ein Sektionschef des Wirtschaftsministeriums, Freudenreich, in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender nichts zur Aufdeckung von Unregelmäßigkeiten wie der Verrechnung nicht erbrachter Leistungen – beispielsweise dem Abtrag nicht vorhandener Felsen – durch Baufirmen beitrug, obwohl ihm nachweislich Informationen darüber zugegangen waren.

Ebensowenig scheinen diese Machenschaften dem für Finanz und Budgetangelegenheiten im Straßenbau zuständigen Beamten, Hesse, aufgefallen zu sein, der ebenfalls seit Jahren im Aufsichtsrat sitzt.

Angesichts dieser fehlenden Kontrolle war es möglich, dem Steuerzahler durch beispiellose Mißwirtschaft einen Schaden von – nach Angaben des Rechnungshofes – über 370 Mio.S zuzufügen.

Entsprechend lange ist denn dann auch das Sündenregister der PAG-Verantwortlichen, das der Rechnungshof aufgestellt hat:

So wurden ungeheure Kostenüberschreitungen in folgenden Bereichen festgestellt:

- Zusätzliche 26 Mill. öS für unwirtschaftliche Granitverkleinerungen des Fußes der Betonleitwände.
- Tunnelbaulos 116 ("Wald - Kalwang"): Ungerechtfertigte Mehrkosten von mehr als 50 Mill öS.
- Baulos 117 (Schoberstrecke, "Kalwang - Mautern"): gravierende Mängel bei der Vergabe nach dem Zu- und Abschlagsverfahren; die Schadenshöhe ist noch nicht genau bekannt, Beträge in der Größenordnung von rd. 15 Mill.öS sind strittig.
- Ein zwei Baulose übergreifender verkehrswirksamer Abschnitt verursachte unter dem "Titel der vorzeitigen Verkehrsfreigabe" ungerechtfertigte Mehrkosten in Höhe von rd. 6 Mill öS.
- Kostensteigerung durch eine trassenintegrierte Autobahnmeisterei von rd. 66 Mill öS auf 190 Mill öS.
- Mehrkosten von rd. 134 Mill öS durch die fast durchgehende Drainasphalt-Fahrbahn der A9 gegenüber einer Asphaltbetondecke.
- Schaden von rd. 31 Mill öS durch die Bevorzugung eines bestimmten Bitumenproduktes.
- Weit höhere Straßenerhaltungskosten im Bereich der PAG im Vergleich zur Bundesstraßenverwaltung.
- Mehrkosten durch die generelle Verwendung von Granit: Kosten für Randeinfassungen aus Betonrandsteinen betragen nur 30 bis 40 % der Kosten von Granitrandsteinen: die Entscheidung der PAG verursachte Mehrkosten von rd. 30 Mill öS.

- Herauslösung der Natursteinlieferungen aus den Bauaufträgen: Mehrkosten allein beim Baulos 115 ("Gaishorn – Wald") rd. 500.000.-. Einen ähnlichen Sachverhalt gibt es bei den Baulosen 117 ("Kalwang – Mautern") und den Baulosen 1–3 OÖ.
- Aufgrund von Fehlbeurteilungen wurden kostengünstigere Verfahren ausgeschieden. Durch Berücksichtigung verschiedener Varianten hätten die Baulose 33, 38–S und 41 um rd. 21 Mill öS billiger beauftragt werden können.
- Baulose in OÖ, Sattledt bis Inzersdorf: BGBl Nr 521/1986, Übertragungsverordnung vom 3. Oktober 1986: die mit 560 Mill öS festgelegten Errichtungskosten (Preisbasis 1984) stiegen in der Folge auf 699 Mill öS und weiter auf 926 Mill öS. In den einzelnen Baulosen lagen die Kostenüberschreitungen zwischen 14 und 55 %. Kritik des RH: teilweise mangelhafte Projektausarbeitung, Großzügigkeit der PAG und ihrer Bauaufsicht bei der Beurteilung und Genehmigung von Nachtragsforderungen nach vom ursprünglichen Bauvertrag abweichenden Maßstäben.

Insgesamt zeigt sich, daß – so wie dies die FPÖ seit Jahren fordert – der einzig zielführende Weg zur Vermeidung von Korruption und Verschwendung im Straßenbau die unverzügliche Auflösung der Sondergesellschaften ist, wobei deren Erhaltungsaufgaben auf die Länder zu übertragen wären, so wie dies beim übrigen Bundesstraßennetz schon derzeit praktiziert wird.

Unabhängig davon erscheint es jedoch dringend geboten, die skandalösen Vorgänge im Bereich der PAG, wie sie der Rechnungshof in seinem jüngsten Bericht aufzeigt, samt der politischen Verantwortung dafür rückhaltlos aufzuklären.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nachstehende

*jpc106/pyhrndri.ros*

## Dringliche Anfrage:

1. In welcher Form wird die ursprüngliche Zielsetzung der Zusammenlegung der Sondergesellschaften, durch die vielzitierten Synergieeffekte Einsparungen zu erzielen und Korruption durch das Vier-Augen-Prinzip im Vorstand auszuschalten, mit der im Dezember beschlossenen Reform realisiert, zumal die beiden neuen Gesellschaften nunmehr wiederum nur jeweils einen Generaldirektor haben?
2. Welche sonstigen wesentlichen organisatorischen Neuerungen wird es durch die Schaffung der beiden neuen, anstelle der bisherigen Straßensondergesellschaften geben, die die Erreichung der gesteckten Ziele garantieren, zumal auch in personeller Hinsicht auf der Führungsebene, beispielsweise mit der Bestellung des Generaldirektors Dipl. Ing. Alois Schedl, Kontinuität gepflegt wird?
3. Wurde mittlerweile mit der Belegschaft der zusammenzulegenden Sondergesellschaften Einvernehmen über das künftig anzuwendende Gehaltsschema erzielt, zumal hier nach Angaben aus Ihrem Ministerium bei einer Vereinheitlichung sogar mit Mehrkosten in Millionenhöhe gegenüber bisher zu rechnen ist; wenn ja, wie sieht diese Regelung aus?
4. Bestehen bei den Vorständen und Managern der bisherigen Sondergesellschaften (Mehrfach-) Pensions- oder sonstige finanzielle Ansprüche aufgrund ihrer bisherigen, vorzeitig beendeten Tätigkeit; wenn ja, in welchem Ausmaß?
5. Wie verhalten sich im Detail die Betriebskennzahlen Sach- und Lohnausgaben pro Fahrstreifenkilometer und Personal pro Fahrstreifenkilometer der Autobahnverwaltungen der einzelnen Bundesländer, insbesondere Kärntens, sowie der einzelnen Sondergesellschaften, insbesondere der PAG?
6. Welche Konsequenzen wurden aus den teilweise erheblich unterschiedlichen Produktivitäten der Autobahnerhaltung in den einzelnen Bundesländern und Sondergesellschaften gezogen?

7. Warum werden weitere Einsparungspotentiale durch Zusammenlegung der Einrichtungen für die von den Ländern durchgeführten Erhaltungsaufgaben bei Bundes- und Landesstraßen mit jenen der Sondergesellschaften bislang nicht genutzt?
8. Warum weigern Sie sich weiterhin, die Straßensondergesellschaften, die letztlich nur für die inzwischen nahezu abgeschlossene Errichtung der fraglichen Autobahnabschnitte mit ASFINAG-Mitteln zwecks Budgetkosmetik gegründet wurden und sich als teurer und korruptionsanfälliger Luxus erwiesen haben, ersatzlos abzuschaffen?
9. Wie hoch sind die Gesamterhaltungskosten der PAG und wie sieht die Struktur dieser Kosten im Detail aus?
10. Wie hoch sind die Baulcitungskosten für die bisher fertiggestellten Abschnitte?
11. In welcher Form wird seitens des Ministeriums kontrolliert, inwieweit die Straßengesellschaften die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und ähnliche einschlägige Vorschriften exakt einhalten; wurden hier Abweichungen festgestellt, wenn ja, welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?
12. Warum wurde durchgehend lärmdämmender Belag verwendet und aufgrund welcher Entscheidungsgrundlagen fiel hier die Wahl auf dieses System des Drän- ('Flüster-') asphaltts?
13. Welche Erfahrungen wurden mit diesen Belägen hinsichtlich der Sicherheit, insbesondere Glatteisbildung, der Lärmdämmung und der Errichtungs- und Erhaltungskosten im Vergleich zu alternativen Lärmschutzmaßnahmen und Belägen gemacht?
14. Wie haben die Vertreter des Ministeriums im Aufsichtsrat auf die teilweise exorbitanten Preissteigerungen verschiedener Bauabschnitte, wie beispielsweise die Mehrforderungen der Firma Wolf für Felsabtragarbeiten in den Baulosen 1-3 und 4, reagiert?

15. Durch welche Kontrollmaßnahmen werden Sie in Hinkunft ausschließen, daß Baufirmen nicht erbrachte Leistungen, wie hier beispielsweise den Felsabtrag nicht vorhandener Felsen, verrechnen, ohne daß dies irgend jemandem, abgesehen vom Rechnungshof, auffällt?
16. Wie hoch waren die nachträglichen Forderungen der Baufirmen im Vergleich zu den Bauvertragssummen jeweils in den einzelnen Baulosen und insgesamt?
17. In welcher Form und in welchem finanziellen Umfang werden die Verantwortlichen, insbesondere Herr Talirz, für die Schäden, die dem Steuerzahler durch deren Fehlleistungen und Machenschaften entstanden sind, zur Verantwortung gezogen?
18. In welchem Umfang wurden bisher Rückforderungen an Firmen für nicht oder zu überhöhten Preisen erbrachte Leistungen gestellt, in welchem Umfang wird dies noch erfolgen?
19. In welcher Form erfolgt bei den Baumaßnahmen eine begleitende Kontrolle, die ungerechtfertigte Baukostenüberschreitungen und sonstige Unkorrektheiten aller Art unterbinden könnte?
20. Welche Konsequenzen wurden im einzelnen Ihrerseits und seitens des Aufsichtsrates getroffen, um die bereits seit längerem – ein Bericht liegt bereits seit April 1992 vor – vom Rechnungshof kritisierten skandalösen Mißstände im Bereich der PAG abzustellen?
21. Wieviele Beamte des Wirtschaftsministeriums waren bzw. sind jeweils Mitglieder in den Aufsichtsräten der einzelnen Straßensondergesellschaften und wie sind diese Aufsichtsräte ansonsten zusammengesetzt?
22. Erhielten die Beamten des Wirtschaftsministeriums im Aufsichtsrat der PAG von Ihnen Weisungen oder 'Anregungen' hinsichtlich der Vorgangsweise nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe des Rechnungshofes, wenn ja, welchen Inhalts?

23. Seit wann ist Ihnen bekannt, daß gegen den langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden der PAG und Beamten Ihres Ministeriums, Freudenreich, von der Staatsanwaltschaft Innsbruck im Zusammenhang mit der PAG ermittelt wird und welche Konsequenzen haben sie daraus gezogen bzw. werden Sie daraus ziehen?
  
24. Ist es richtig, daß Beamte Ihres Ministeriums auf Rechnung der Firma Gestrada, die im Gegenzug einen höheren Asphaltpreis verrechnen durfte, diverse Studienreisen, darunter nach Trinidad, unternommen haben; wenn ja, entspricht diese Abwicklung der Dienstreisenfinanzierung Ihrer Meinung nach den einschlägigen Vorschriften und Gepflogenheiten und durch welche Erkenntnisse ist diese Vorgangsweise zu rechtfertigen?

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage im Sinne der Bestimmungen des § 93 GOG dringlich vor Eingang in die Tagesordnung zu behandeln und dem Erstunterzeichneten Gelegenheit zur Begründung zu geben.