

II-8379 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4105/J  
19. Jan. 1993

DRINGLICHE ANFRAGE

der Abgeordneten Rudi Anschöber, Andreas Wabl, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend österreichischer Straßenbauskandal - politische Verantwortung

Der Mitte Dezember bekannt gewordene Rechnungshof-Rohbericht zur Gebarung der Pyhrnautobahn ist der vorläufige Höhepunkt in einer Serie an Bauskandalen in den letzten Jahren. Von Medien als größter Straßenbauskandal der 2. Republik bezeichnet, listet der RH-Bericht zum Pyhrnskandal eine Serie von Geldverschwendungen, Nachschlagszahlungen zwischen 15. und 55 %, nachweislichen Spekulationspreisen, produktspezifischen Ausschreibungen unter Ausschluß des Marktes, Geldverschleuderung durch eine generelle Verwendung von Drainasphalt sowie einem völligen Versagen der Kontrolle durch Aufsichtsrat und Bauaufsicht mit gesamten vom Rechnungshof festgeschriebenen Mehrkosten von rund 370 Millionen Schilling.

Damit wurden alle von den Grünen in den vergangenen Monaten thematisierten Vorwürfe bis ins letzte Detail eindrucksvoll bestätigt.

Der Pyhrnskandal ist aber nur ein Höhepunkt in einer Serie an Tiefbauskandalen, die vom Astag-Skandal über ein völlig desoltes Vergabewesen, das zu Spekulationsanboten und millionenschweren Nachschlagszahlungen führt, bis hin zu laufenden Affären rund um den Wiener U-Bahn-Bau.

Es stellt sich nun die Frage, wer für das 370-Millionen-Dabakel Pyhrnskandal, wer für die auch vom Rechnungshof belegte Skandalserie der letzten Jahre die politische Verantwortung trägt und welche Sofortkonsequenzen und reformen eingeleitete werden, damit diese Skandalserie und damit das laufende Versichern von Steuermillionen und Milliarden endlich ein Ende hat.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

DRRINGLICHE ANFRAGE:

1. Der Rechnungshof belegte in seinem Pyhrn-Rohbericht alle vorwürfe der Grünen und spricht von Mehrkosten von rund 370 Millionen Schilling. Wer trägt für diesen Mega-Skandal des heimischen Straßenbaus, für diesen laut Medienberichten größten Straßenbauskandal der 2. Republik die politische Verantwortung?

2. Ist es nach Meinung des Ministers denkbar, daß für ein 370 Millionen-Debakel ein einzelner Vorstand die gesamte Verantwortung trägt und eine politische Verantwortung für diesen gigantischen Verlust an Steuermillionen einfach absolut nicht existiert?
3. Wann wurde der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten von den wesentlichsten Details und Kritikpunkten des Rechnungshofes informiert?
4. Welche Konsequenzen hat er unmittelbar aus diesen Erstinformationen gezogen?
5. Mitte Dezember 1991 wurden die leitenden Ministerialbeamten vom Rechnungshof anläßlich der Schlußbesprechung zum Rohbericht mit den zentralen und konkreten Vorwürfen und Skandaletails konfrontiert. Wurde anschließend der Minister sofort von seinen Beamten von den wesentlichen Vorwürfen informiert?
6. Wann erfolgte diese Information und wie nützte der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten das mittlerweile verstrichene Jahr zur Schadensbegrenzung, zu Konsequenzen aus dem Versagen der Kontrolle und zu einer Systemreform im heimischen Straßenbau?
7. Der Sektionschef des Wirtschaftsministeriums, Freudenreich, wird als Vorsitzender des Aufsichtsrates der PAG vom Rechnungshof massiv kritisiert. Konkret stimmte etwa der Aufsichtsrat freihändigen Auftragsvergaben i Widerspruch zur Vergabeordnung (VÖÖB) zu und verzichtete auf die notwendige Konsequenz bei der Überprüfung der Notwendigkeit einer generellen Aufbringung von Drainasphalt. Laut § 70 AktienG ist die aktenrechtliche Eigenverantwortung auch auf den Aufsichtsrat, der vor allem auch für die Kontrolle des Vorstandes zuständig ist, anzuwenden. Inzwischen dehnte die Staatsanwaltschaft Innsbruck ihre Voruntersuchungen auf Freudenreich aus. Welche Konsequenzen wird der Wirtschaftsminister in der Person Freudenreichs ziehen?
8. Denkt der Minister an ein dienstrechtliches Vorgehen gegen Freudenreich oder an eine Suspendierung des Sektionschefs?
9. Hat der Sektionschef während seiner bisherigen Tätigkeit als Aufsichtsratschef der PAG den Minister regelmäßig informiert und hat die Nähe des Ministers zum Aufsichtsratschef eine direktere Einflußmöglichkeit des Ministers auf die PAG in den vergangenen Jahren ermöglicht?
10. Vehemente Vorwürfe erhebt der Rechnungshof gegen die Bauaufsicht der Länder: "Der Rechnungshof kritisierte insbesondere, daß der BA zuwenig auf die Wahrnehmung der AG-Interessen unter Berücksichtigung der Bauvertragslage geachtet wurde, sondern in zu enger Abstimmung bzw. Bedachtnahme auf die Interessen der AN Prüfaussagen getroffen bzw. unterlassen wurde." Welche Konsequenzen wird der Wirtschaftsminister aus dem völligen Versagen der Bauaufsicht ziehen?
11. Lagen dem Wirtschaftsminister nicht schon seit Jahren Informationen über die Ineffizienz der Bauaufsicht vor?

12. Weshalb wurde der Bereich der Anbotprüfung und Bauüberwachung nicht schon längst reformiert?
13. Im Fall der Baulose 1 - 3 stellte die Bauaufsicht bei der Anbotsprüfung fest, daß der Bestbieter (Abstand zum Zweitbieter 18%) offensichtlich spekulativ mit nicht kostendeckenden Preisen angeboten hat. Dennoch wurde dem Bestbieter der Zuschlag gegeben und dennoch wurden die aufgrund des spekulativen Angebotes zu erwartenden enormen Nachschlagszahlungen (33%) genehmigt. Wie will der Wirtschaftsminister in Hinkunft das laufende spekulationswesen bei Anbotserstellungen im heimischen Tiefbau unterbinden?
14. Wann genau wurde der Wirtschaftsminister über die wundersame Felsvermehrung bei den Baulosen 1 - 3 an der Pyhrnautobahn informiert?
15. Welche Maßnahmen setzte der Wirtschaftsminister hinsichtlich der sehr detailliert beschriebenen und nunmehr belegten Verdachtsmomente?
16. Ist der Minister nach wie vor der Meinung, daß die Vorlage einer bunten Bilddokumentation, die Felsarbeiten zeigt, zum Entkräften konkreter Hinweise und Verdachtsmomente ausreicht?
17. Wurde hier nicht ein rechtzeitiges Aufklären der skandalösen Felsvermehrung leichtfertig versäumt?
18. Welcher Schaden liegt durch die Felsvermehrung bei den Baulosen 1 - 3 sowie 8 der Pyhrnautobahn vor?
19. Welche Informationen liegen dem Wirtschaftsminister über allfällige Nahbeziehungen des Ex-Vorstandes der PAG, Talirz, zu jenen Firmen vor, denen Aufträge bei PAG und ASTAG entweder freihändig oder nach produktspezifischer Ausschreibung vergeben wurden (FBT, Loidelsbacher GesmbH, CT-Bitumen)?
20. Seit wann besitzt der Minister diese Informationen? Welche Konsequenzen hat der Minister aus diesen Informationen gezogen?
21. Welche Informationen besitzt der Minister über den Gesamtschaden aus Pyhrn- und Astag-Skandal?
22. Dem Wirtschaftsminister ist sicherlich der bisher größte Straßenbauskanal der 2. Republik, der Strengbergskandal, geläufig. Wie hoch war damals die Schadenssumme und wie wurde damals von den Verantwortlichen die politische Verantwortung getragen? Kam es zu einem Ministerrücktritt?
23. Wie beurteilt der Minister das Faktum, daß beim Baulos 1 - 3 der Pyhrnautobahn nach Streitigkeiten zwischen der PAG und der Baufirma Wolf ein Schiedsgerichtsverfahren durchgeführt wird, wobei sowohl gegen den Ex-PAG-General Talirz als auch gegen Wolf Voruntersuchungen der Justiz laufen und nun mit Herrn Honsak ein Obmann des Schiedsrichtsverfahren bestellt wurde, gegen den ebenfalls Voruntersuchungen der Innsbrucker Justiz laufen?

24. Der Rechnungshof lehnt die Durchführung eines Schiedsverfahrens vehement ab. Seit wann ist der Minister über diese Konstruktion informiert und wird er Konsequenzen daraus sowie aus der RH-Kritik ziehen?
25. Wenn ja, welche? Wird der Wirtschaftsminister Schiedsverfahren in Hinkunft insgesamt weiter akzeptieren?
26. Ein Hauptkritikpunkt des RH im Pyhrnbericht ist die generelle Aufbringung von teurem Drainasphalt auf der Pyhrn. Inzwischen haben die Grünen auch Aufsichtsratsprotokolle vorgelegt, die schwere Schäderna beim DA auf der Brennerautobahn sowie einen insgesamt enorm gestiegenen Slazverbrauch mit entsprechenden Umweltauswirkungen belegen. Der deutsche Umweltminister vergab an das Umweltbundesamt eine Pilotstudie, die die Entscheidung über ein generelles Verbot von Drainasphalt in Deutschland liefern soll. Der Zwischenbericht belegt erhöhte Glatteisgefahr, etc.
27. Wann wurde der Wirtschaftsminister erstmals von den RH-Vorwürfen beim ASTAG-Skandal informiert?
28. Welche Konsequenzen hat ein Minister aus der Ministerinformation der Abteilung 25 des Rechnungshofes vom 20. 10. 1989 gezogen?
29. Die Grünen haben in den vergangen beiden Jahren auch die Werbepaxis und die damit verbunden Verschleuderung von Steuermillionen thematisiert. Wie beurteilt der Minister die Tatsache, daß die Brenner AG lange nach der Ministerweisung nach einem vertraulichen uns vorliegenden Aufsichtsratsprotokoll (28. 10. 91) trotz mehrfacher Hinweise der Ministerialbeamten die Werbepaxis im bisherigen Sinne fortgesetzt hat?

30. Der Wirtschaftsminister hat im RH- Unterausschuß des Parlaments am 20.6.90 erklärt, daß er in Hinkunft unter allen Umständen die Tätigkeit vor Vorständen bei mehreren Sondergesellschaften unterbinden wolle. Am 19.3.91 hat das Ministerium in einer Information an die Aufsichtsräte der Sondergesellschaften darauf hingewiesen, daß es in Hinkunft keine Doppelvorgstände mehr geben dürfe. Nur wenige Wochen danach hat Minister Schüssel trotzdem die Bestellung von Gen.Dir.Schragl sowie Ge.Dir.Unterholzner als Doppelvorgstände durchgesetzt. Wie erklärt der Minister seine Inkonsequenz, gegen eigene Weisungen innerhalb von nur wenigen Wochen elementar zu verstoßen?
31. Die Sondergesellschaften waren bislang ein Hort des Parteiproporz. Offensichtlich soll dies nach der sogenannten Reform der Gesellschaften (Zusammenfassung von 6 auf 2) fortgesetzt werden. Bei den neuen beiden Sondergesellschaften sind je zwei Vorgstände geplant.  
Gab es Gespräche zwischen Vertretern von VP und SP über die zu nominierenden Personen, obwohl die Ausschreibung noch nicht begonnen wurde? Wenn ja, wann, von wem und mit welchem Inhalt?
32. Gibt es eine Vereinbarung zwischen Vertretern von SP und VP, daß zwei Posten von VP-Bewerbern sowie zwei dieser Posten von SP-nahen Bewerbern besetzt werden sollen? Wenn ja, wer führte diese Gespräche wann?
33. Ist es richtig, daß sich der Minister vehement gegen eine Bestellung von Gen.Dir.Just zueinem dieser Vorgstände ausgesprochen, sogar ein Veto eingelegt hat? Wenn ja, aus welchem Grund?
34. Ist es richtig, daß es bereits eine politische Einigung auf die Vorgstände Schragl und Unterholzner (für die VP) sowie Mattle und Schedl (für die SP) gibt?
35. Wann wird die Reform der Sondergesellschaften abgeschlossen sein? Zu welchem Zeitpunkt soll die neue Gesellschaft zu arbeiten beginnen?
36. Der Wirtschaftsminister hat der Öffentlichkeit eine Einsparung von 50 Millionen innerhalb von drei Jahren im Personalbereich durch die Reform der Spondergesellschaften versprochen. Nun behauptet ein interner Aktenvermerk des Ministeriums vom November 92 (unterzeichnet von Ministerialrat Martinek) genau das Gegenteil (Mehrkosten im Personalbereich). Die laufenden Kollektivvertragsverhandlungen sind bislang noch immer zu keinem Abschluß gekommen. Und auch der Finanzminister hat erst vor kurzem in einem internen Brief an den Wirtschaftsminister festgestellt, daß die Einsparungen eben in anderen Bereichen durch die Reform erzielt werden müssen. In welchen Bereichen außer dem Personalbereich will der Minister nun im Detail die versprochenen 50 Millionen Schilling an Einsparung erreichen?
37. Wie kann der Minister im Bereich der Sondergesellschaften eine Verbesserung der Kontrolle erwarten, wenn am derzeitigen System der Ausschreibung, Vergabe und Kontrolle nichts wesentliches verändert wird?
38. Der RH-Bericht zum Pyhrnskandal enthüllt schließlich auch, daß die PyhrnAG sich kahrelang mittels Werkvertrags einen sogenannten Öffentlichkeitsarbeiter bezahlte, dessen

Hauptaufgabe in der Beobachtung der lokalen Grünbewegung sowie der Autobahngegner bestand. Seit wann sind der Minister über diese Asphalt-Stasi informiert?

39. Welche Konsequenzen hat der Minister aus diesen Erstinformationen gezogen?
40. Kann der Minister garantieren, daß nicht seitens anderer Sondergesellschaften oder etwa des Verbundes im Umfeld umkämpfter Baugroßprojekte auf ähnliche Spitzeldienste zurückgegriffen wird?
41. Ein Asfinag-Zwischenbericht vom Mai 1992 belegt, daß von einem Asfinag-Kreditrahmen von 77,4 Mrd. öS bereits 79,161 Mrd. öS ausgegeben der gesetzliche maximale Haftungsrahmen also bereits um 1,7 Mrd. öS überzogen war.  
Ist dem Minister dieser Zwischenbericht bekannt?  
Wenn ja, seit wann?
42. Welche Konsequenzen hat der Minister daraus gezogen, daß die Sondergesellschaften derzeit offensichtlich teilweise bereits außerhalb des Asfinag-Gesetzes arbeiten?
43. Nach der Verselbständigung des Straßenbaukomplexes entzieht sich die Sinnhaftigkeit von Straßenbauvorhaben immer mehr einer rational begründbaren Verkehrspolitik. Wie ist von Ihrer Seite begründbar, daß in den nächsten Tagen steirische Bauern mit den schärfsten Mitteln der Durchsetzung Ihrer verfehlten Verkehrspolitik - nämlich mit der Enteignung von Grund und Boden bedacht werden.
44. Ist es üblich, daß Straßenbaubrücken ohne wasserrechtliche Bewilligung durchgeführt werden (Ennsstraßen-Brücke)?
45. Wie kann der Wirtschaftsminister begründen, daß neue Baulose an der Pyhrn-Autobahn begonnen werden, obwohl laut Asfinag-Generaldirektor Just der gesetzlichen Haftungsrahmen bereits deutlich überschritten ist?

In formeller Hinsicht wird die dringliche Behandlung dieser Anfrage vor Eingang in die Tagesordnung verlangt.