

Nr. 580/J II-956 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1991 -02- 2 8

A n f r a g e

der Abgeordneten Apfelbeck, Motter, Haller
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend ASTAG - Arlberg Straßentunnel AG Innsbruck

Länderübergreifender Straßenbau ist Bundessache. Die
Errichtung der Arlberg Schnellstraße samt Arlberg Tunnel
fällt daher in die Kompetenz des Bundesministeriums
für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Für die Errichtung und Erhaltung wurde die Arlberg
Straßentunnel AG, eine "Sondergesellschaft" gesetzlich
eingerrichtet (Beteiligung: Bund 60%, Tirol 26%, Vorarlberg
14%). Die Finanzierung erfolgt daher nicht direkt über
das Budget, sondern durch Dotierung eines selbständigen
Rechtsträgers, der Arlberg Straßentunnel AG. Deren
Gebarung hat nach dem Aktienrecht zu erfolgen. Die
strengen Gebarungsrichtlinien für die Gebarung mit
öffentlichen Mitteln finden daher keine Anwendung.

Ein Beteiligungs- und Vertragsverhältnis besteht nur
zwischen dem Bund und der Aktiengesellschaft: nicht aber
zwischen dem Bund und den ausführenden
Subunternehmern der AG. Dadurch werden Kontroll- und Ein-
schaurechte des Bundes beschränkt, obwohl die Arbeiten
aus diesen Subverträgen mit öffentlichen Mitteln be-
zahlt werden.

Der Rechnungshof hat die Arlberg Straßentunnel AG 1990 über-
prüft.

Im Personalbereich stellte er fest, daß leitende Angestellte
der ASTAG gegenüber Bundesbediensteten bzw Landesbediensteten
um 45 bzw 29 % höher entlohnt wurden; und daß .

Abfertigungen in der Höhe von 2 Millionen S ohne zwingenden
Rechtsgrund bezahlt wurden. Selbst ein Geschenk
des Aufsichtsrates an den Generaldirektor im Wert von
22.650.-S wurde zulasten der ASTAG verbucht.

Der Alleinvorstand der ASTAG war gleichzeitig Alleinvorstand
auch der Pyhrnautobahn AG. Er mußte zwischen Innsbruck und
Graz sowie den entsprechenden Baustellen pendeln. Seine
Doppelfunktion war bereits bei seiner Bestellung bekannt.

Sie führte zu hohem Reise- und Kommunikationsaufwand bei verminderter Verfügbarkeit und Entscheidungspräsenz des verantwortlichen Direktors.

Umplanungen während der Bauausführung, nicht ausreichend determinierte Ingenieurleistungen und mangelnde bis fehlende Bauplanung führten zu erheblichen Mehrkosten.

Der Rechnungshof beanstandete die schleppende Planung und Behandlung bei ASTAG und im BMWA; und die fehlende Prüfmöglichkeit mangels bestehender eindeutiger Prüfkriterien.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e

- 1) Aus welchem Grund erfolgte die Finanzierung des Arlberg-Tunnels durch eine Sondergesellschaft? Welche sachlichen Gründe waren dafür maßgeblich?
- 2) Wurde untersucht, welche Kosten dem Bund bei einer der ÖNORM A 2050 entsprechenden Vergabe an einen Generalunternehmer bei direkter Kontroll- und Gestaltungsmöglichkeit erwachsen wären?
- 3) Auf welcher Planungsgrundlage wurde die Entscheidung zur Einrichtung einer Sondergesellschaft getroffen? Lagen dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Zeitpunkt dieser Grundsatzentscheidung Planungs- und Leistungsdaten vor, die Grundlage der gesetzlichen Regelung (BGBl Nr 300/1981 idF 493/1985) werden konnten?
- 4) Welche Konsequenzen haben Sie aus den Feststellungen des Rechnungshofes bereits gezogen? Welche Maßnahmen sind derzeit in Durchführung?
- 5) Planen Sie eine Entlastung oder Geltendmachung der Verantwortung des zuständigen, für die Geschäftsführung verantwortlichen Generaldirektors?