

XXIII. GP.-NR

3895 IJ

14. März 2008

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Führungs- und Strukturprobleme sowie Finanzfragen im Zusammenhang mit der ASFINAG

Auf Grund der umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Bedeutung des hochrangigen Straßennetzes sollte die dafür zuständige Gesellschaft, die ASFINAG, über optimale Strukturen, Finanzierungsmodalitäten und Führungsorgane verfügen, nicht zuletzt angesichts des hohen Verschuldungsgrades von rund 10 Mrd Euro, der in den kommenden Jahren nach den Plänen der Bundesregierung um mehrere zusätzliche Mrd Euro weiter anschwellen soll.

Nun brachten die sich wiederholt ändernden „Vorstandskonstellationen“ in der ASFINAG während der Jahre bis 2007 Führungsprobleme, bürokratische Aufblähungen und Parallelstrukturen mit sich. Das Kollegialitätsprinzip auf der Vorstandsebene soll die Entscheidungsfindung in manchen Bereichen erschwert haben und dürfte die Arbeit im Aufsichtsrat verkompliziert haben.

Abgesehen von diesen strukturellen Defiziten könnten andere, der Öffentlichkeit nicht bekannte Gründe zur Ablöse des ASFINAG-Vorstands im Vorjahr geführt haben. Die vorzeitige Auflösung der Verträge erforderte Medienberichten zufolge erhebliche Zahlungen aus dem ohnehin stark belasteten Budget der ASFINAG: 280.000 Euro Ablöse pro Person, Fortzahlung der Gehälter bis März 2008, diverse Prämien, etc. In Summe handelt es sich trotz der Dementis der Aufsichtsratsspitze offensichtlich um eine Summe im Bereich der von den Grünen von Anfang an geschätzten Höhe von 1,3-1,5 Mio Euro, wie Berichte zahlreicher Medien wie „Standard“, „Presse“, „Kurier“ oder APA dokumentieren.

Diese Mehrausgaben stehen zugleich mit Ihrer Ankündigung im Widerspruch, bei unverändertem Ausmaß des Straßenbaus bei der ASFINAG 10 Prozent einsparen zu wollen. Die asymmetrische Prioritätensetzung beim „Sparen“ ist innerhalb der ASFINAG ebenso schwer nachzuvollziehen wie außerhalb des Unternehmens: Im Unternehmen wies der Betriebsrat bereits im Aufsichtsrat im Juni 2007 zurecht auf das Missverhältnis zwischen Einsparungen bei Essensbons u.dgl. für alle bei gleichzeitigen Großzügigkeiten der beschriebenen Art bei der Ablöse der Vorstände hin. Außerhalb des Unternehmens gab es vehemente Kritik daran, dass für Vorstands-Verabschiedung beträchtliche Summen zusätzlich zur Verfügung stehen, zugleich aber zB beim Lärmschutz für StraßenanrainerInnen gespart wird.

Schließlich verwundert die letztlich teure Lösung beim Vorstandswechsel auch in Sachen politische Leadership, widerspricht sie doch deutlich Ihrer unmissverständlichen Vorgabe, dass im Zusammenhang mit der Vorstandsverabschiedung eine Summe in Millionenhöhe keinesfalls in Frage komme.

- Schließlich dokumentierte die APA am 18.6.2007: **„ÖSTERREICH: Laut Faymann keine Millionenablöse für ASFINAG-Vorstände.“**
- „Österreich“ führte dies am 19.6.2007 näher aus: **„Faymann: ‚Der Aufsichtsrat wird für eine einvernehmliche Lösung sorgen. Millionenbeträge für die Vorstände stehen selbstverständlich nicht zur Diskussion.‘“**
- Schließlich hielt die APA am 27.7.2007 fest: **„Faymann geht davon aus, dass zumindest die Personalrochade nichts kostet, sprich in den Vorstandsverträgen Passagen enthalten sind, wonach die Vertragsauflösung frühzeitig ohne Abschlagszahlungen erfolgen kann. Was ihm an den jetzigen Vorständen nicht passt, wollte der Minister nicht sagen. Es sei jedenfalls kein unüblicher Vorgang, mit „Umfärbung“ habe der Vorstandswechsel nichts zu tun, versicherte der Verkehrsminister.“**
- Auch in der ZIB2 am 21.9.2007 blieben Sie in Ihrer Auskunft eine Begründung für die Ablöse des Vorstands schuldig, Sie wiederholten nur, dass Ihnen „um jeden Euro leid“ sei - da trotzdem unter Ihrer politischen Verantwortung sehr viele Euros dafür ausgegeben werden, muss es umso massivere, aber nach wie vor geheim gehaltene Verstöße als dennoch hinreichende „Entlassungs-“ bzw. Vertragsauflösungsgründe gegeben haben.
- Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter wollten (oder konnten) bei der eilends einberufenen Krisen-PK am 21.9.2007 ebenfalls nichts Nachvollziehbares zu diesem Thema sagen – „Aufsichtsräte der ASFINAG ringen um Argumente“ titelte zutreffend die „Presse“.

Dass die Wortmeldungen des Aufsichtsratsvorsitzenden und seines Stellvertreters in dieser Sache von Anfang an deutlich unterschiedlich in Ton und Inhalt waren, stützt Informationen, wonach die Vorstands-Ablöse vom Aufsichtsratsvorsitzenden aufgrund persönlicher Differenzen mit Vorstandsmitgliedern im Alleingang ohne vorherige Einbindung des Stellvertreters oder des Eigentümers eingeleitet wurde.

Es stellt sich die Frage, inwieweit das Ersetzen des früheren Vorstandes (und die Neubesetzung der Management-Ebene dahinter) durch Experten, die in die bisherige, laut Ihrer Kritik zu teure und zuwenig einsparbereite Planung von Straßenbauprojekten federführend involviert waren, den bisher unerfüllt gebliebenen Einsparungsforderungen bei der ASFINAG wirklich zum Durchbruch verhilft. Die Öffentlichkeit wird dies rasch anhand der Entwicklung des ASFINAG-Schuldenstands und ähnlicher Parameter beurteilen können.

Das geplante Investitionsvolumen von 4,5 Mrd Euro wie auch die klimapolitische Notwendigkeit der Verlagerung von Verkehrsströmen auf umweltschonendere Verkehrsträger stellen weiters die führenden Organe und den Eigentümer vor gesamtstrategische Herausforderungen.

Bei der Bestellung der neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrates der ASFINAG sprachen Sie von möglichen Synergieeffekten zwischen Straße und Schiene.

Nach entsprechenden Medieninformationen über interne Unterlagen eindeutigen Inhalts im Frühjahr 2007 liegen der Öffentlichkeit nun im März 2008 erneut Teile des Bauprogramms der ASFINAG vor (vgl. Medienberichte), die keine Synergien erkennen lassen, sondern deutlich den politischen Einfluss (der Straßenbaureferenten in den Bundesländern, der Landeshauptleute; des Ministers?) dokumentieren. Die Unterlagen aus 2007 und die Geschehnisse seitdem belegen:

- * vorgezogene Baubeginne – teilweise sogar Spatenstiche vor Planungs- und Verfahrensabschluss! - insbesondere in wahlkampfgeprägten Bundesländern wie Niederösterreich (S 3, S8, S 34, ...) oder Tirol,
- * Forcieren unrentabler Strecken (Westring Linz: minus 323 Mio Euro),

- * geringer Auslastungsgrad (S 31 mit prognostizierten nicht einmal 5.000 täglichen Kfz selbst noch 2025!).

Von einer Entwicklung hin zu mehr Effizienz, Abstimmung des Ausbaus des höherrangigen Straßennetzes mit Ausbaumaßnahmen der Schiene (Synergie und verkehrspolitische Gesamtkonzeption), oder konsequenter Umsetzung der „Minus-10-Prozent“-Einsparungsansagen bei der ASFINAG seit Ihrer Amtsübernahme ist nichts zu merken.

Die bisher bekannt gewordenen Inhalte des aktuellen ASFINAG-Bauprogramms, wie es Anfang März 2008 gemeinsam mit dem ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 2008-2013 von der Regierung beschlossen wurde (Ministerratssitzung vom 5.3.2008) unterstreichen diesen Eindruck, dass es vor allem darum geht, möglichst viel Geld zugunsten der Bauindustrie auszugeben, und nicht darum, zB die Klimaschutzwirkungen im Bereich der Bundeszuständigkeit im Verkehrsbereich durch entsprechende Investitionsschwerpunkte zu maximieren.

Bereits die Geschichte Ihrer Infrastruktur-„Prioritätenliste“ von Ende März 2007 hat diese Fehlentwicklung deutlich dokumentiert; sie stellt sich angesichts dieser Fakten folgendermaßen dar:

- Die damalige ASFINAG-Spitze erhielt den Auftrag, deutliche Einsparungen bei den Straßenbauprojekten umzusetzen.
- Es wurden daraufhin aufbauend auf dem aktuell geltenden Bauprogramm Vorschläge unterbreitet, die - den erwähnten Medienberichten und den dort enthaltenen Darstellungen zufolge - sowohl zeitliche Streckungen (zB späterer Baubeginn) nahe legten als auch Redimensionierungen von Projekten, wo die Verkehrsstärken mittel- bis längerfristig keinen Vollausbau bedingen.
- Dies wurde in der Folge in drei (landes)politisch geprägten Knetungs-Runden ins Gegenteil verkehrt - zahlreiche Projekte wurden vom aufgrund Ihrer Einsparungsvorgaben ermittelten späteren Umsetzungszeitpunkten wieder „vorverlegt“, teilweise sogar auf frühere Jahre als vor dem „Einspar-Auftrag“ vorgesehen.
- Resultat 1: Ein politisch determiniertes, mit den gegebenen Einnahmen zuzüglich Einsparungsvorgabe aber nicht seriös darstellbares Bauprogramm.
- Resultat 2: Sachlich berechtigter Widerstand von an die Vorgaben des Aktienrechts (u.a. hinsichtlich des Wohls des Unternehmens und der öffentlichen Interessen, vgl. §70 Abs 1 Aktieng) gebundenen Vorständen gegen solche Ergebnisse führte zum „Abschuss“ der Vorstände durch die Aufsichtsratsspitze statt zur sachlich dringend gebotenen Redimensionierung des Bauprogramms!

Diese Umkehrung des von Ihnen selbst in Auftrag gegebenen und u.a. aus Klimaschutz-Perspektive dringend nötigen Sparprogramms beim hochrangigen Straßenbau setzt sich nach allen vorliegenden Informationen mit dem neuen Bauprogramm 2008ff der ASFINAG verschärft fort. So sollen alle wesentlich 2007 trotz der Polit-Interventionen verbliebenen Projekt-Redimensionierungen wieder gestrichen und die entsprechenden Projekte teilweise sogar über den vorher geplanten Umsetzungszeitraum hinaus vorgezogen werden. Als „Argument“ dafür wird Vorfinanzierung durch Bundesländer angeführt, obwohl dies in der Sache - ist eine Bundesstraße bzw. ein hochrangiger (Voll-)Ausbau einer Straße sachlich nötig und gerechtfertigt oder wegen niedriger Prognosewerte oder anderer Gründe eben nicht - völlig unerheblich und irrelevant ist. Diese Vorgangsweise illustriert besonders deutlich die unsachliche und willkürliche Vorgehensweise bei der Realisierung hochrangiger Verkehrsinfrastruktur in Österreich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

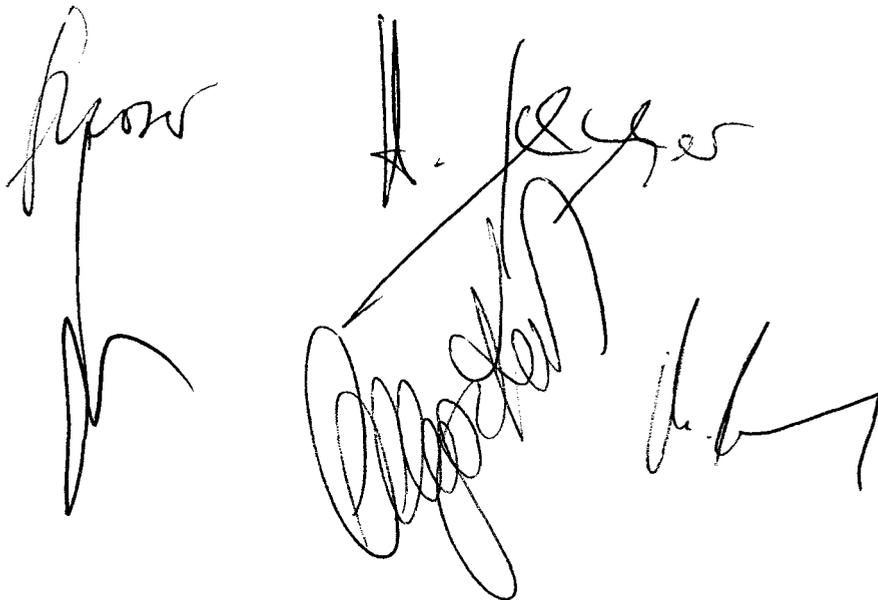
ANFRAGE:

1. Warum wird das Ausbauprogramm der ASFINAG nicht auf die Erfordernisse einer klimaorientierten Verkehrspolitik mit ambitionierten Verlagerungszielen hin orientiert?
2. Warum werden weiterhin sündteure, ineffiziente und dokumentiertermaßen höchst unrentable Straßenprojekte wie die S 10, der Linzer West-Ring A 26, die S 3, die S 34, die A5, die S8, die Lobauautobahn ... auf Druck von LandespolitikerInnen weiterverfolgt und sogar noch terminmäßig vorgezogen?
3. Wer hat seitens des BMVIT an den „Knetungs-Ergebnissen“ zur Prioritätenreihung der Straßenbauprojekte am a) 13.3.2007, b) 19.3.2007, c) 23.3.2007 mitgewirkt?
4. Falls an einer der in Frage 3 a) bis c) genannten Knetungs-Runden kein/e VertreterIn des BMVIT mitgewirkt hat – in welcher Weise und durch wen hat das BMVIT zu den Ergebnissen dieser Runden jeweils seine Zustimmung gegeben?
5. Werden Sie sinnvollerweise das Einsparungspotenzial durch kleinere, den mittel- bis langfristigen Verkehrsprognosen besser entsprechende Straßenquerschnitte bei Neubauten realisieren bzw. die ASFINAG dazu anhalten, zB im Wege Ihrer Genehmigung des ASFINAG-Bauprogramms? Wenn nicht, warum nicht?
6. Ist Ihnen bekannt, dass eine weitergehende - zB bundesweite -Zusammenführung der ursprünglich länderweise organisierten Service- und Instandhaltungseinheiten im Bereich des hochrangigen Straßennetzes in der Vergangenheit vor allem aufgrund von Widerstand von landespolitischer Seite nicht zustande gekommen ist?
7. Welche konkreten sachlichen Gründe führten 2007 zur Ablöse der früheren ASFINAG-Vorstände?
8. Warum fanden Sie nicht mit einer Wiederverkleinerung des während der letzten Gesetzgebungsperiode aufgestockten Vorstands auf 2 Personen ohne sonstige personelle Veränderungen das Auslangen?
9.
 - a) Wie hoch ist insgesamt der finanzielle Aufwand der ASFINAG für die Ablösung der drei früheren Vorstände bis incl. Ende März 2008?
 - b) Wie hoch sind die Abfertigungsansprüche, wie hoch die Gehaltfortzahlungen, wie hoch sind die Prämien, wie hoch sind welche eventuellen weiteren Kostenkomponenten im Rahmen der Ablöse der früheren Vorstände bis incl. Ende März 2008?
 - c) Wie hoch ist insgesamt der finanzielle (Mehr)Aufwand der ASFINAG im Zusammenhang mit den Vorstands-Neubestellungen?
 - d) Welche Kosten verursachen die Ausschreibungen und die Honorare an das Personalbüro Egon Zehnder?
 - e) Gibt es im Zusammenhang mit der Ablöse der früheren Vorstände Kosten, die nach Ende März 2008 anfallen, wenn ja wofür und in welcher Höhe?
10. Wie erklären Sie den Widerspruch zwischen Ihren mehrfach öffentlich in Tageszeitungen sowie im ORF dokumentierten Vorgaben zur Höhe der Zahlungen im Rahmen der Ablöse der früheren ASFINAG-Vorstände – „keine Millionenablösen“, „Millionenbeträge stehen selbstverständlich nicht zur Diskussion“, „Faymann geht davon aus, dass zumindest die Personalrochade nichts kostet“, siehe

Anfragebegründung - und der Höhe der tatsächlich in Summe vereinbarten bzw. anfallenden Zahlungen?

11. Warum wurde Ing. Franz Nigl (Geschäftsführer ÖBB-Dienstleistungsgesellschaft) mit den Verhandlungen über die Vertragsauflösung bei der ASFINAG betraut?
12. Wodurch im einzelnen ist dokumentiert, dass Ing. Nigl diese Verhandlungen nur außerhalb seiner Dienstzeit bei den ÖBB führte und auch die entsprechenden Unterlagen für Vorbereitung, Dokumentation etc ausschließlich selbst (d.h. ohne Mitwirkung anderer MitarbeiterInnen der ÖBB-DLG) und außerhalb seiner Dienstzeit bei den ÖBB anfertigte? Wie hoch ist sein Honorar für die erbrachte Leistung? Wer zahlt dieses?
13. Auf welche Weise und mit welchen Kosten wurden bzw. werden u.a. durch Versorgungsaktivitäten in der ASFINAG entstandene Parallelstrukturen (mehrfache PressesprecherInnen, mehrfaches Qualitätsmanagement, mehrfache Schnittstellen in der Unternehmenskommunikation) bereinigt?
14. Denken Sie daran, ein neues Gehaltsschema einzuführen, mit dem die Bezüge der ehemaligen Autobahnmeister den Gegebenheiten einer Servicegesellschaft angepasst werden?
15. In der Anfragebeantwortung 129AB/XXIII.GP verwiesen Sie auf die teilweise Abdeckung der 4,5 Mrd Euro Ausbauinvestitionen der ASFINAG in den nächsten 4 Jahren durch die Anhebung der Mineralölsteuer (Antwort auf Frage 11), u.a. ÖVP-Abg. Stummvoll äußerte sich ähnlich zur MÖSt-Einnahmenverwendung. In welcher Höhe sollen nun der ASFINAG Steuergelder a) aus dem Bundesbudget allgemein, b) aus der MÖSt-Anhebung 2007, c) aus einer evtl von Ihnen geplanten weiteren MÖSt-Anhebung zufließen?
16. Falls der ASFINAG keine Steuergelder zufließen sollen – wie begründen Sie Ihren Meinungswandel?
17. In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXIII.GP haben Sie die Zeitplanung bei der S8 wörtlich „mit der Notwendigkeit, dass als Voraussetzung der Verkehrswirksamkeit der S 8 die S 1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn unter Verkehr stehen muss“ begründet und damit eine (damals, Stand 2007, vorgesehene) spätere Fertigstellung (schlüssig) argumentiert. Nunmehr, Stand 2008, soll die S8 wiederum um mehrere Jahre früher umgesetzt werden, obwohl sich nichts an den Plänen für Schwechat-Süßenbrunn geändert hat. Wie erklären Sie diese Bocksprünge in der inhaltlichen Begründung höchst aufwendiger Infrastrukturprojekte außer mit der – aus Ihrer Sicht offensichtlich für nötig gehaltenen – Dringlichkeit „starker Ansagen“ zugunsten eines ÖVP-Landeshauptmanns in der Endphase des NÖ Landtagswahlkampfes?
18. In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXIII.GP haben Sie weiters unmissverständlich festgehalten: „Ein Vorziehen des Ausbaus der S 8 wäre dann möglich, wenn der Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn der S 1 früher realisiert werden könnte und die Finanzierung zu einem früheren Zeitpunkt gesichert wäre.“ Die von Ihnen genannte erste Bedingung ist jedenfalls nicht erfüllt; die zweite Bedingung angesichts einer „Vorfinanzierung“, die ja nichts an Höhe und Zeitpunkt der nötigen zusätzlichen ASFINAG-Schuldenaufnahme ändert und damit nichts „sichert“, ebenfalls nicht. Wie erklären Sie Ihren dennoch erfolgten Meinungs- und Entscheidungsschwenk bei der S8?

19. In der Anfragebeantwortung 1259AB/XXIII.GP haben Sie weiters auf die Frage nach Forderungen seitens der Slowakei zum S8-Projekt festgehalten: „Es besteht Einvernehmen zwischen Österreich und der Slowakei.“
Worauf im einzelnen bezieht sich dieses „Einvernehmen“, wie haben Sie bzw. Ihre VorgängerInnen dieses „Einvernehmen“ hergestellt und in welcher rechtlich oder sonstwie verbindlichen Form ist dieses „Einvernehmen“ dokumentiert?



The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a signature that appears to be 'F. P. ...'. In the center, there is a signature that appears to be 'H. ...'. To the right of the center, there is a signature that appears to be 'H. ...'. Below these, there are several other signatures and initials, including one that appears to be 'H. ...' and another that appears to be 'H. ...'. The signatures are written in a cursive style.