

II- 4695 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Z1. 10. 101/62-I/1/75

Parlamentarische Anfrage Nr. 2091 der
Abg. Melter und Gen. betr. Arlbergtunnel.

Wien, am 10. Juli 1975

2096/A.B.zu 2091/1
10. JULY 1975

Präs. am

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton BenyaParlament
1010 Wien

Auf die Anfrage Nr. 2091, welche die Abgeordneten Melter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 15.5.1975, betreffend Arlbergtunnel an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuzeigen:

Zu 1)

Der Bau des Arlbergstrassentunnels ist durch Bundesgesetz BGBI. Nr. 113/1973 einer Aktiengesellschaft übertragen worden. Gemäß § 1 Abs. 3 dieses Gesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik berechtigt, der Aktiengesellschaft nur Anweisungen über den Bau dieser Strecke zu erteilen, soweit dies unter Bedachtnahme auf technische und verkehrswirtschaftliche Belange, wie sie rücksichtlich anderer Bundesstrassen bestehen, geboren erscheint.

Der Projektierung des Arlbergstrassentunnels liegt u. a. ein baugeologisches Gutachten von o. Prof. Dr. E. Weiss zugrunde, das auf vorhandene geologische Aufnahmen sowie Beobachtungen des Gutachters aufbaut und insbesondere die beim Eisenbahntunnelbau gemachten Aufzeichnungen berücksichtigt. Als vom geologischen Standpunkt günstigste Linienführung wurde demnach eine Trasse erachtet, die südlich des Bahntunnels in einem Abstand von etwa 100 bis 200 m zu diesem verläuft.

Es zeigt sich nun, dass Störungen im tektonisch stark beanspruchten Gebirge in ihren Auswirkungen von vornherein nicht erfassbar sind. Die Störungszone im Westen des Arlberggebietes, die auch beim Bahntunnelbau Erschwernisse mit sich brachte, wirkt sich beim Bau des

Strassentunnels, der einen wesentlich grösseren Querschnitt als der Bahntunnel aufweist, unvorhersehbar nachteiliger aus. Die dadurch bedingten umfangreichen Stützungsmaßnahmen führen zu geringeren Vortriebsleistungen. Um die daraus resultierende Bauzeitverlängerung zu verhindern, wurde bereits ein weiterer Angriff für den Tunnelausbruch eröffnet. Durch die schwierigen geologischen Verhältnisse werden sich Mehrkosten ergeben, die aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht erfasst werden können.

Zu 2) und 3)

Durch die günstigen Angebote wurden die bisher eingetretenen Mehrkosten, die sich einerseits aus den schwierigen geologischen Verhältnissen ergeben und andererseits in höheren Kreditkosten und in der Entwicklung der Baupreise ihre Ursache haben, im wesentlichen ausgeglichen.

Derzeit sind etwa 25% des Gebirges aufgeschlossen. Es ist daher noch nicht möglich, die Gesamtauswirkung der schwierigen geologischen Verhältnisse bis Bauende abzuschätzen. Bei einer Trendextrapolation scheinen sich die möglichen Mehrkosten in einem durchaus vertretbaren Rahmen zu bewegen.

Zu 4)

Die Bauarbeiten für den Schacht Maienwasen wurden mit einer Auftragssumme von S 74,9 Mio vergeben.

Der Schacht wurde bereits durch einen Pilotstollen erschlossen. Dabei haben sich keine unvorhergesehenen geologischen Schwierigkeiten ergeben. Eine Kostenüberschreitung wird daher im wesentlichen durch eine Änderung der Baupreise verursacht.

Zu 5)

Eine Kostenüberschreitung wird, wie bereits ausgeführt, durch die Änderung der Preisgrundlage des Bauauftrages, der zu veränderlichen Preisen vergeben wurde, hervorgerufen. Die Überschreitung kann mit etwa 10% der Auftragssumme angenommen werden.

-3-

zu Z1.10.101/61-I/1/75

Zu 6)

Die Deckung eines eventuellen Mehraufwandes ist im Rahmen der Bundeshaftung gemäß § 5 des Arlberg Schnellstrasse Finanzierungsgesetzes (Bundesgesetz vom 6. März 1973, BGBl. Nr. 113) und durch Zu- schüsse der Länder Tirol und Vorarlberg gemäß § 4 lit. e des vorgenannten Gesetzes festgelegt.

Die Zuständigkeit liegt beim Bundesminister für Finanzen.

A handwritten signature consisting of a stylized 'f' and 'W'.