

II-1574 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/138-I/1/76

Parlamentarische Anfrage Nr. 738 der Abg.
Melter und Gen. betr. Bau des Pfändertunnels.

Wien, am 1. Dezember 1976

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya
Parlament
1010 Wien

698/AB

1976-12-01

zu 738 IJ

Auf die Anfrage Nr. 738, welche die Abgeordneten
Melter und Genossen am 13.10.1976, betreffend Bau des Pfändertunnels an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Der Vergabeantrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 8.6.1976 war mit Mängel behaftet, welche es erforderten, dass das Amt Erhebungen und Ergänzungen zu diesem Antrag vorlegen musste. Der letzte dieser ergänzenden Berichte war mit 21.7.1976 datiert. Die sehr umfangreiche Prüfung des Angebotsergebnisses hatte weiter zur Folge, dass Aufklärungsgespräche mit einem Bieter über wesentliche Punkte, die bereits das Amt hätte führen müssen, notwendig waren, um die Vergabe entsprechend den für die Bundesstrassenverwaltung verbindlich geltenden Vergebungsrichtlinien durchführen zu können. Mit Erlass vom 30.8.1976, Zl. 536.677-III/4-1976 erfolgte die Vergabe der Leistungen an den Bestbieter. In diesem Erlass ist auch die mangelhafte Vorgangsweise des Amtes der Vorarlberger Landesregierung bei der Überprüfung und Bearbeitung des Angebotsergebnisses gerügt und der Herr Landeshauptmann ersucht worden,

-2-

dafür Sorge zu tragen, dass die ihm unterstellten Bediensteten in Hinkunft die vom Bundesministerium für Bauten und Technik ergangenen Weisungen genauestens einhalten, wodurch eine Verwaltungsvereinfachung und schnellere Erledigung der Anträge möglich wäre.

Zu 2:)

Abgesehen davon, dass das Angebot mit 42 Monaten Bauzeit einen nicht unerheblich höheren Angebotspreis aufwies als das mit 48 Monaten, ist aus budgetären Erwägungen dem Bestangebot mit einer Bauzeit zwischen Baufreigabe und Verkehrsfreigabe von 48 Monaten der Zuschlag erteilt worden.

Zu 3:)

Die Koordination erfolgt im Rahmen der mit den deutschen Vertretern geführten CEMT-Gespräche. Bei der letzten Besprechung am 28.10.1976 in Wien konnte über die Fertigstellung des Grenzüberganges im Jahre 1980 Einvernehmen hergestellt werden.

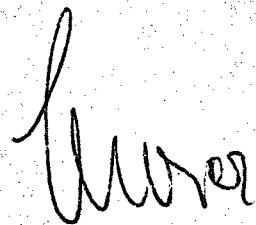
Zu 4:)

Da der LKW-Verkehr mit dem übrigen Verkehr auf den Bundesstrassen abgewickelt werden muß, wirkt sich eine unvorhergesehene sprunghafte Zunahme des LKW-Verkehrs insbesondere auf die Verkehrsqualität aus.

Dieser Entwicklung trägt der inzwischen angelaufene Ausbau der Rheintal Autobahn in hohem Maße Rechnung. Die Baumaßnahmen zwischen der Staatsgrenze bei Oberhochsteg und dem nördlichen Ende der unter Verkehr stehenden Rheintal Autobahn bei Dornbirn/Nord werden optimal mit dem Pfändertunnelbau abgestimmt, so dass in wenigen Jahren die Stadt Bregenz eine fühlbare Verkehrsentlastung erfahren wird.

-3-

Darüberhinaus sind in nächster Zeit auch gewisse Verbesserungen am Bundesstrassen B-Netz im Raum Bregenz vorgesehen, und es ist nach Durchführung dieser Maßnahmen sowie nach Verkehrsfreigabe der A 14 Rheintal Autobahn zu erwarten, dass auf längere Zeiträume bezogen, das bestehende und für spätere Zeiten geplante Strassennetz noch genügend Reserven zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens hat.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ulmer".