



II-1886 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5905/32-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Gugerbauer und Kollegen vom 19.3.1991,

Nr. 753/J-NR/1991, "Vorgangsweise der ÖBB bzw.
der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG bei der
Vergabe der neuen Inntalbrücke bei Hall"

715/AB

1991-05-13

zu 753 IJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Ist es richtig, daß vor Beauftragung zur Erstellung des Vorprojektes für die neue Inntalbrücke zwischen Mils und Volders kein öffentlicher Gestaltungswettbewerb durchgeführt wurde, was jedoch der Bedeutung des Bauwerkes sicherlich angemessen gewesen wäre?

Wenn ja, was waren die Gründe, welche die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG dazu bewogen haben, ein Innsbrucker Ingenieurbüro für Bauwesen mit der Erstellung des Vorprojektes unter Ausschaltung des Gestaltungswettbewerbes zu beauftragen?"

Für die Inntalbrücke wurden, beginnend im Jahr 1985, 7 Brückenvarianten ausgearbeitet, von denen das der Ausschreibung zugrundeliegende Projekt u.a. auch von den beteiligten Gemeindevertretern gutgeheißen wurde. Es ist in Österreich weder vorgeschrieben noch generell üblich, selbst für Brücken dieser Größenordnung öffentliche Gestaltungswettbewerbe abzuhalten. Die intensive Auseinandersetzung mit der Inntalbrücke und der damit verbundene Aufwand (Ausarbeitung von 7 Brückenvarianten) zeigen, daß keinesfalls nur ein Brückengestaltungstyp untersucht wurde. Darüber hinaus wurden auch die Entwürfe anhand moderner CAD-Modelle präsentiert.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Entspricht es Ihrer Meinung nach internationalen Gepflogenheiten, daß bei öffentlichen Ausschreibungen von Projekten solcher Größenordnung Wahlentwürfe nur mit Rahmenbedingungen, welche ein Abweichen vom Ausschreibungsentwurf unmöglich machen, anzubieten sind, wenn im Rahmen des Vorprojektes kein Gestaltungswettbewerb abgehalten wurde?"

Für das gegenständliche Bauwerk lagen zum Zeitpunkt der Ausschreibung nicht nur die eisenbahnrechtliche und die wasserrechtliche Bewilligung, sondern auch das Verhandlungsergebnis und der daraus resultierende naturschutzrechtliche Bescheid mit klaren Vorschreibungen hinsichtlich der Gestaltung des Brückentragwerkes vor. Wäre im Zuge des Ausschreibungsverfahrens von den Bestimmungen und Vorschreibungen des naturschutzrechtlichen Bescheids (vor allem die äußere Form und das Erscheinungsbild der Inntalbrücke betreffend) abgegangen worden, hätte für den jeweiligen Wahlentwurf das gesamte Bewilligungsverfahren erneut durchgeführt werden müssen. Nicht abschätzbare Verzögerungen beim Bau und somit bei der Fertigstellung und Verkehrswirksamkeit der gesamten Umfahrung Innsbruck wären die Folgen gewesen.

Zu Frage 4:

"Wie waren im gegenständlichen Fall die Rahmenbedingungen für die Erstellung von Wahlentwürfen abgefaßt?"

Die technischen Bedingungen für Alternativentwürfe lauteten wie folgt:

"Alternativentwürfe sind nur dann zulässig, wenn sie die Grundkonzeption und die Bedingungen des Ausschreibungsentwurfs sowie eisenbahntechnische Erfordernisse unverändert beibehalten."

Aufgrund der vorliegenden Bescheide der eisenbahnrechtlichen, wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren müssen

- 3 -

- die äußere Form und das Erscheinungsbild der Inntalbrücke
- der Brückenquerschnitt mit integriertem Lärmschutz
- die Stützweiten der Tragwerke
- die Pfeiler- und Widerlagergestaltung
- die gestalterische Einbindung der Widerlager beim Tunnelnordportal (WL-Brenner) und beim nördlichen WL (WL-Kufstein) der Innbrücke in Verbindung mit dem Bogentragwerk über die B 171 und
- das Bogentragwerk über die B 171

auch bei Vorlage von Alternativangeboten zwingend eingehalten werden.

Alternativangebote müssen somit mindestens allen gestalterischen und auch lärmschutztechnischen Anforderungen des Ausschreibungsentwurfes entsprechen.

Insbesondere muß auch der Nachweis geführt werden, daß der Alternativentwurf den lärmtechnischen Anforderungen des eisenbahnrechtlich genehmigten Projektes voll entspricht.

Die Schallabstrahlung darf auf der Brücke nicht größer sein als auf der Freilandstrecke.

Die Trassenführung der Eisenbahn darf nach Lage und Höhe nicht geändert werden. Die Regelprofile der Eisenbahn sowie der Straßen- und Wegeverlegungen sind auch bei Alternativentwürfen beizubehalten.

Der Entwurf ist statisch und konstruktiv soweit auszuarbeiten, daß alle zur Bauherstellung erforderlichen Leistungen erfaßt werden können. Er ist zeichnerisch soweit darzustellen, daß alle wesentlichen Merkmale der Konstruktion beurteilt werden können.

Bei Spannbetonkonstruktionen ist durchgehend eine Mindesthautarmierung von kreuzweise Durchmesser 12/15 vorzusehen."

- 4 -

Zu Frage 5:

"Wieviele Wahlentwürfe wurden im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung angeboten?"

Im Zuge der öffentlichen Ausschreibung wurden zusätzlich zum Amtsentwurf weitere 8 Varianten angeboten. 4 Varianten waren teurer als der Amtsentwurf und wurden nicht weiter verfolgt. Zwei Varianten sahen lediglich das Austauschen der ausgeschriebenen Neotopflager durch billigere Elastomerelager vor und wurden, da sie im gegenständlichen Fall in technischer Hinsicht nicht den hohen Anforderungen des Eisenbahnbrückenausbaus entsprachen, ebenfalls nicht weiter verfolgt.

Zwei der weiteren Varianten, nämlich eine Stahlvariante und eine Taktschiebevariante, entsprachen nicht den Anforderungen der Behördenvorschreibungen und waren daher auszuscheiden.

Zu Frage 6:

"Welcher Entwurf wurde im Rahmen der Submission ausgewählt?"

Die Vergabe erfolgte an den Best- bzw. Billigstbieter für den ausgeschriebenen Entwurf.

Zu Frage 7:

"Waren für den ausgewählten Entwurf preisliche Vorteile maßgeblich?"

Die Auswahl des Entwurfs wurde sowohl nach ökologischen als auch nach technischen und wirtschaftlichen Aspekten vorgenommen.

- 5 -

Zu Frage 8:

"Wenn nein, welche anderen Gründe waren dafür maßgeblich, dem ausgewählten Entwurf den Vorzug zu geben?"

Der Amtsentwurf war der einzige Entwurf, der den strengen Anforderungen aus dem naturschutzrechtlichen Verfahren entsprochen hat.

Zu Frage 9:

"Wurden Wahlentwürfe aus formalen Gründen keiner näheren Prüfung zugeführt und wenn ja, welche formalen Gründe bestanden hiefür?"

Da bei allen angebotenen Varianten die Randbedingungen der Ausschreibung nicht eingehalten wurden (insbesondere die des naturschutzrechtlichen Verfahrens), waren sämtliche Varianten aus formalen Gründen auszuscheiden.

Zu Frage 10:

- "Wurden für die Wahlentwürfe Bemühungen um Erlangung der erforderlichen (wasserrechtlichen, eisenbahnrechtlichen und umweltrechtlichen) Bescheide unternommen?
- Wenn nein, welche Gründe können Sie dafür geltend machen?"

Die in der Öffentlichkeit diskutierte Stahlvariante wurde in einer eingehenden Besprechung unter Teilnahme der Planer und Lärmgutachter dieser Variante einer Vorprüfung durch die Naturschutzbehörde unterzogen. Ergebnis dieser Besprechung war, daß es sich bei diesem Alternativvorschlag lediglich um einen undetaillierten Vorentwurf handelt. Darüber hinaus wurde in einem naturschutzrechtlichen Teilbescheid festgehalten, daß nach Ansicht der Naturschutzbehörde neben Schutz der Eigenart und Schönheit der Landschaft der Lärm- schutz als vorrangig anzusehen sei. Ein entsprechender Nachweis für die Stahlvariante konnte nicht erbracht werden.

- 6 -

Zu den Fragen 11 und 12:

"Teilen Sie die Auffassung, daß klassische Trogbrücken in Massivbauweise zu erhöhter Schadensanfälligkeit neigen und höhere Aufwendungen für die Erhaltung beanspruchen?"

Was sehen die Planungsgrundsätze der ÖBB in Bezug auf die Verwendung von klassischen Trogbrücken in Massivbauweise (aus Beton) vor?"

Aufgrund entsprechender Erfahrungswerte bei den ÖBB stellen Eisenbahntrögebrücken in Massivbauweise statisch komplizierte und in der Regel hochgradig bewehrte (d.h. mit sehr hohem Eisenanteil) Konstruktionen dar, die im Vergleich zu herkömmlichen Betonbrücken mit Platten- oder Plattenbalkenquerschnitt einen höheren Erhaltungsaufwand erwarten lassen. Dieser Standpunkt wird auch beim Brückenbau der Deutschen Bundesbahn (DB) vertreten.

Die Planungsgrundsätze der ÖBB sehen daher vor, daß diese Konstruktionsart nur in begründeten Ausnahmefällen angewendet werden darf und dabei das Einvernehmen mit der Generaldirektion (Arbeitsgebiet Brückenbau) hergestellt werden muß.

Zu Frage 13:

"Welche Brückenbauweise ist nach dem Ausschreibungsprojekt vorgesehen?"

Für die Ausschreibung wurde von der HL-AG - im Einvernehmen mit den ÖBB - das behördlich genehmigte Projekt einer Spannbetontrogbrücke herangezogen.

Zu Frage 14:

"Wurden demnach im gegenständlichen Fall Planungsgrundsätze der ÖBB verletzt?"

Die Planungsgrundsätze der ÖBB wurden bei der Ausschreibung der Inntalbrücke nicht verletzt. Die Trogbrücke erwies sich

- 7 -

im konkreten Fall als einzige Konstruktionsart, die von den betroffenen Anrainern, der Gemeinde und dem Land akzeptiert wurde und durchsetzbar war.

Zu Frage 15:

"Ist Ihnen bekannt, daß verschiedene Tiroler Umweltschutzkomitees die Auffassung vertreten haben, daß ein eingebrauchter Wahlentwurf vom Standpunkt des Schutzes, der Pflege, der Eigenart und der Schönheit des Landschaftsbildes sowie des Erholungswertes dem Ausschreibungsentwurf (der Amtsvariante) vorgezogen werden hätten müssen?"

Im Zuge der Diskussion wurde Kontakt zu diesen Umweltschutzkomitees aufgenommen; insbesondere mit einer Initiative konnte Übereinstimmung erzielt werden, daß das ausgeschriebene Projekt am besten den Anforderungen entspricht und weiters die Möglichkeit verfolgt wird, unter deren Teilnahme noch endgestalterische Anregungen einfließen zu lassen.

Zu Frage 16:

"Ist im Zusammenhang mit der Projektierung der neuen Inntalbrücke ein Kooperationsvertrag zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gemäß § 9 Hochleistungsstreckengesetz abgeschlossen worden, der die Mitwirkung der ÖBB an der Planung und dem Bau dieser Brücke regelt?"

Zwischen den ÖBB und der HL-AG wurden ein genereller Kooperationsvertrag sowie ein projektbezogener Kooperationsvertrag für die Umfahrung Innsbruck abgeschlossen.

Zu den Fragen 17 und 18:

"Werden Sie gemäß § 7 Hochleistungsstreckengesetz zur Aufklärung der Vorgangsweise der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG betreffend die Projektierung der neuen Inntalbrücke Auskünfte von dieser Gesellschaft über deren Einflußnahme auf die Unterdrückung des Wettbewerbs bei der Erstellung des Vorprojektes und des Ausschreibungsprojektes verlangen?

- 8 -

Wenn nein, warum nicht?"

Unter Hinweis auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 ist festzustellen, daß von einer Unterdrückung des Wettbewerbes bei der Erstellung des Vorentwurfes durch die HL-AG nicht die Rede sein kann.

Zu Frage 19:

"Welche Schlußfolgerungen ziehen Sie aus den Ereignissen um die Vergabe der neuen Inntalbrücke, um in Zukunft ähnliche Vorkommnisse zu vermeiden?"

Das Projekt wurde in mehrjähriger Planungstätigkeit gemeinsam mit den Organen des Landes Tirol und den beteiligten Gemeinden erarbeitet, bescheidmäßig positiv abgeschlossen und durch die verantwortlichen Organe ordnungsgemäß ausgeschrieben und vergeben.

Wien, am 10. Mai 1991

Der Bundesminister

