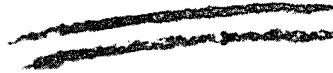


II-1853 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

5350/AB

1993-12-14

zu 5410 J

Wien, am 13. Dezember 1993
GZ: 10.101/391-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W I E N

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5410/J betreffend Ausbau und Finanzierung der Pyhrnautobahn, welche die Abgeordneten Anschöber, Freunde und Freundinnen am 14.10.1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Wann erfolgte die erste Ausschreibung für die Arbeiten am Sondierstollen Lainberg bzw. der Herstellung des Schalchgrabendurchlasses? Welche Kostenschätzungen der ÖSAG bzw. davor der PAG lagen dieser Ausschreibung für jedes einzelne dieser beiden Bau-lose zugrunde? Mit welchem Laufmeterpreis wurde für den Sondierstollen kalkuliert? Aufgrund welcher Vergleichszahlen kam man auf diesen prognostizierten Laufmeterpreis?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Antwort:

Die erste Ausschreibung für die Arbeiten am Sondierstollen Lainberg einschließlich Schalchgrabendurchlaß erfolgte mit der Angebotseröffnung am 1.7.1993.

Für die in den Bau- und Finanzierungsplänen enthaltenen Schätzkosten hat die ÖSAG vergleichbare Laufmeterpreise ähnlicher aktueller Sondierstollen herangezogen. Auch für den Schalchgrabendurchlaß lagen bei der ÖSAG ausreichende Vergleichspreise aufgrund der in der Vergangenheit ausgeführten Brücken vor.

Für den rund 2 km langen Sondierstollen wurden ein Laufmeterpreis in der Höhe von öS 20.000,-- inkl. MWSt., für den Schalchgrabendurchlaß ein Quadratmeterpreis von öS 12.000,-- inkl. MWSt. zuzüglich 6 % für Gleitung zugrundegelegt.

Punkt 2 der Anfrage:

Wieviele Angebote wurden von wievielen Firmen erstellt? Welche konkreten Preise wurden jeweils angeboten?

Antwort:

Bei der Angebotseröffnung wurden 10 Angebote abgegeben. Nach rechnerischer Prüfung lagen die Angebote für Sondierstollen mit Schalchgrabendurchlaß in einer Bandbreite von öS 111 Mio. bis öS 144 Mio.

Punkt 3 der Anfrage:

Richtigerweise wurde die Ausschreibung aufgrund dieser enorm überhöhten Preise aufgehoben. Wurden seitens der ÖSAG Nachforschungen über die Ursachen dieser erhöhten Preise angestellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wurde auch die Frage möglicher

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Kartellabsprachen bzw. Spekulationsanbote geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Kam es nach Vorliegen der Anbote und vor Aufhebung der Ausschreibung zu Interventionen von Firmen, der VIBÖ oder von politischer Seite? Wenn ja, von wem mit welchem konkreten Inhalt?

Antwort:

Der ÖSAG bzw. dem mit der Anbotsprüfung beauftragen Ingenieurbüro war es aufgrund des Angebotsergebnisses nicht möglich, eine Absprache oder Spekulationsanbot zu erkennen.

Nach Angaben der ÖSAG kam es zu keinen Interventionen durch Firmen, der VIBÖ oder von politischer Seite.

Punkt 4 der Anfrage:

Wie wird seitens der ÖSAG insgesamt die Geologie am Lainberg eingeschätzt? Welche Gebirgsgüteklassen werden erwartet, mit welchen konkreten geologischen Schwierigkeiten wird gerechnet?

Antwort:

Seitens der ÖSAG wurden zur Einschätzung der Geologie am Lainbergtunnel facheinschlägige Experten befaßt. Zur genauen Prognostizierung der Gebirgsgüteklassen wurde ein möglichst umfangreicher Aufschluß in Form eines Richtstollens empfohlen. Dadurch sollen die auftretenden Gebirgsschwierigkeiten vorweg erkannt werden.

Punkte 5 und 6 der Anfrage:

Mit welcher Begründung wurde zunächst ein gesamter Sondierstollen ausgeschrieben? Mit welcher Begründung wurde nun die Ausschreibung auf Errichtung des stark verkürzten Erkundungsstollens

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

reduziert? Welche Länge sollte der Sondierstollen haben, welche der Erkundungsstollen?

Bekannterweise spielt die Möglichkeit von Spekulationsanboten mit anschließenden hohen Nachschlagsforderungen aufgrund überraschend aufgetretener geologischer Schwierigkeiten in der Geschichte des österreichischen Bauwesens eine vor allem für den Steuerzahler höchst unerfreuliche Rolle. Einige dieser Fälle sind derzeit gerichtsanhängig. Wie soll die Gefahr unterbunden werden, daß gerade aufgrund dieser stark verkürzten Erkundung der geologischen Schwierigkeiten, Wassereinflüsse etc. dieser Spekulationstätigkeit neue Möglichkeiten eingeräumt wird?

Antwort:

Der Vorteil eines durchgehenden Sondierstollens im Hinblick auf Erkundung, genauere exakte Ausschreibung des Vollausbruches, Erkennen der auftretenden Gebirgsklassen, Entwässerung, Belüftung etc. steht außer Streit. Aufgrund des Angebotsergebnisses wurde eine Lösung mit dem Geologen gesucht, die zumindest im schwierigsten Teil des zu erwartenden Haselgebirges beim Südportal entsprechende Aufschlüsse und Meßergebnisse bringt.

Während ursprünglich ein 2 km langer Sondierstollen geplant war, wurde die Länge des neuen Sondierstollens, nach Absprache mit dem Geologen, auf 500 Meter reduziert.

Vor jeder Entscheidung über die Durchführung eines Sondierstollens ist dessen Wirtschaftlichkeit abzuwägen. Ergibt sich für die Errichtung des Sondierstollens ein zu hoher Preis, so ist zu überlegen, wie hoch das Kostenrisiko im Falle von Nachtragsforderungen bei unvorhergesehenen Schwierigkeiten zu kalkulieren ist.

Die Voraussetzungen für diese Alternative wurden erst im September 1993 mit der Fertigstellung der ÖBB-Brücke im Südportal-

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

bereich geschaffen. Erst ab diesen Zeitpunkt war es möglich, den geologisch heiklen Bereich von Süden her mit einen Sondierstollen anzufahren.

Punkt 7 der Anfrage:

Welches konkrete Vorgehen wurde von der ÖSAG nun für die weiteren Ausschreibungen und Bauarbeiten am Abschnitt St. Pankraz-Roßleithen fixiert? Wann sollen welche Ausschreibungen erfolgen? Wann soll es jeweils zur Vergabe kommen? Wann soll es in den jeweiligen Einzelfällen zum Baubeginn, wann zum Bauende kommen?

Antwort:

Die Baufertigstellung für das Baulos Lainbergtunnel ist Ende 1997/Anfang 1998 geplant. Mit dem Vollausbau des Lainbergtunnels soll, nach Vorliegen der Ergebnisse aus dem Sondierstollen, voraussichtlich im Sommer 1994 begonnen werden. Einzelne Brückenobjekte sollen bereits im Winter 1993/1994 ausgeschrieben werden.

Punkt 8 der Anfrage:

Welche Kosten werden für die Eisenbahnbrücken am Südportal Lainbergtunnel inklusive der Entschädigungszahlungen an die ÖBB für Langsamfahrstrecken, Zugausfällen etc. geplant?

Antwort:

Die ÖBB-Linz - Selzthal wird beim Südportal des Lainbergtunnels nicht über eine Eisenbahnbrücke, sondern über die Tunnelröhren geführt. Derzeit sind zwei Hilfsbrücken eingebaut, um ungestört und möglichst ohne Langsamfahrkosten den Baubetrieb durchführen zu können. Die Abrechnung für den Einbau der beiden Hilfsbrücken liegt noch nicht vor. Die Eigenkosten der ÖBB werden ca. ÖS 2,3

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Millionen betragen. Beide Kostenansätze sind im Finanzplan enthalten.

Punkt 9 der Anfrage:

Welche Kostenschätzung liegt für die Errichtung des Richtstollens Lainbergtunnel Süd vor? Mit welchen Laufmeterpreisen wird aufgrund welcher Erfahrungen kalkuliert?

Antwort:

Für den 500 m langen Sondierstollen Lainberg/Süd durch das geologisch schwierige Haselgebirge wurde ein Laufmeterpreis von brutto öS 60.000,-- kalkuliert. Die Kostenschätzung beträgt daher rund öS 30 Mio.

Punkt 10 der Anfrage:

Welche Kostenschätzung wird für die Errichtung des Schalchgrabendurchlasses prognostiziert?

Antwort:

Für das Autobahnprojekt Schalchgrabendurchlaß wurden öS 18 Millionen inkl. MWSt. auf der Basis von öS 14.500/m² geschätzt.

Punkte 11 und 13 der Anfrage:

Welche Kostenschätzungen liegen für die Errichtung der Brücken PY 75, PY 76, PY 78 sowie die Unterführung PY 79 jeweils vor? Mit welchem Quadratmeterpreis wird aufgrund welcher Erfahrungen für die einzelnen Brückenprojekte jeweils kalkuliert?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

Mit welchem Preis wird für das Objekt PY 68 gerechnet? Aufgrund welcher Erfahrungen wird welcher Quadratmeterpreis dieser Schätzung zugrunde gelegt?

Antwort:

Für die Brückenobjekte PY 68, 75, 76, 78 und 79 wurden brutto öS 14.500,-- je Quadratmeter in die Schätzung aufgenommen. Die Erfahrungen stammen aus zahlreichen realisierten Brückenobjekten der ÖSAG.

Punkt 12 der Anfrage:

Mit welchen Gesamtkosten wird für die Errichtung des Haupttunnels Lainbergtunnel kalkuliert? Welcher Laufmeterpreis liegt aufgrund welcher Erfahrungen dieser Kalkulation zugrunde?

Antwort:

Für die bergmännische Bauweise wurde für die Errichtung des Haupttunnels ein Laufmeterpreis von öS 250.000,-- für beide Tunnelröhren brutto in Ansatz gebracht, für die offene Bauweise öS 230.000,--. Die Kostenschätzung für den 2,2 km langen Lainbergtunnel beträgt brutto öS 567 Millionen. Hinzuzurechnen sind noch ca. öS 105,-- Millionen für die elektromaschinellen Einrichtungen.

Die Kalkulation basiert auf den Erfahrungen der ÖSAG mit Tunnelbauvorhaben der letzten Zeit.

Punkt 14 der Anfrage:

Zum Schluß des geplanten Bauprojektes St. Pankraz-Rosbleithen sind über die oben angeführten Projekte hinaus noch acht weitere Brückenobjekte und ein Kurztunnel (247 m) in offener Bauweise geplant. Welche Kostenschätzungen liegen für jedes einzelne dieser

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 8 -

genannten acht Brückenobjekte mit welchen Quadratmeterpreisen aufgrund welcher Verfahren vor? Welche Gesamtkosten werden für diesen letzten Kurztunnel in offener Bauweise geplant? Mit welchem Laufmeterpreis wird dabei gerechnet?

Antwort:

Für sämtliche Großbrücken im Baulos Lainbergtunnel wurden öS 14.500,-- brutto je Quadratmeter in Ansatz gebracht, für Kurztunnel in offener Bauweise öS 230.000,-- brutto für beide Röhren je Laufmeter. Für den rund 247 m langen Kurztunnel "Hebesberger" PY 70 ergibt sich damit ein geschätzter Gesamtpreis von rund öS 57 Millionen.

Punkt 15 der Anfrage:

Welche Kostenschätzungen liegen für die restlichen Freilandstrecken aufgrund welcher Vergleichsdaten für die jeweiligen Einzelbaulose vor?

Antwort:

Für die restliche Freilandstrecke wurden für die Erdbauarbeiten öS 85 Millionen brutto präliminiert.

Punkt 16 der Anfrage:

Welche Gesamtkosten werden insgesamt für das Gesamtbaulos St. Pankraz-Roßleithen bis zur Fertigstellung und Verkehrsfreigabe kalkuliert?

Antwort:

Für das Baulos "Lainbergtunnel" zwischen km 39,0 und 47,0 sind bis zur Verkehrsfreigabe öS 1,5 Milliarden vorgesehen.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Punkt 17 der Anfrage:

Auf welcher Preisbasis erfolgten die oben angeführten Kostenschätzungen? Beinhalten sie die Umsatzsteuer? Inwieweit wurden die Preissteigerungsraten für die Baujahre 1994 bis im Maximalfall 1998 eingerechnet? Wenn nein, mit welchem prozentuellen Zuschlag müßte bei Einberechnung der Umsatzsteuer sowie der Preissteigerungsraten gerechnet werden?

Antwort:

Die Kostenschätzung erfolgte auf Preisbasis August 1993 und beinhaltet 20 % USt. Die Preissteigerungsraten wurden mit 6 % aufgrund des Ergebnisses der Abrechnung für die Schoberpaßstrecke berücksichtigt.

Punkte 18 bis 23 und 27 der Anfrage:

Bisher befaßte sich die Controlling-Abteilung (begleitende Kontrolle) des Wirtschaftsministeriums in mehreren Sitzungen mit den befürchteten Kostensteigerungen beim Bau der Pyhrnautobahn. Zu welchem Datum kam es zu welcher Sitzung der Controlling-Abteilung zu diesem Thema?

Unter anderem wurde bei einer dieser Sitzungen auch der leitende ÖSAG-Angestellte Zuzic befragt? Ist es richtig, daß Zuzic zu diesem Anlaß mit einem Preis für das angeführte Baulos von bis zu öS 2,1 Milliarden rechnete?

Über alle entsprechenden Sitzungen der Controlling-Abteilung zu diesem Thema existieren Protokolle. Ist der Minister bereit, diese Protokolle im Anhang der Anfragebeantwortung beizulegen? Wenn nein, warum nicht? Welche konkreten Punkte wurden in diesen Sitzungen mit welchen konkreten Kostenschätzungen besprochen? Welche konkrete Kostenschätzung legte Herr Zuzic vor?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 10 -

In einer dieser Sitzungen der Controlling-Abteilung wurde auch angeregt, daß es bis zu Vorliegen einer konkreten neuen Kostenschätzung zu keiner weiteren Bautätigkeit an der Pyhrnautobahn kommen soll. Ist dies richtig? Wenn ja, ist diese Anregung auch in den vorliegenden Protokollen enthalten? Wenn nein, warum nicht?

Wurde der Minister über diese Sitzungen informiert? Welche Konsequenzen hat der Minister aus den Meldungen massiver Preiserhöhungen gezogen? Ist es im Zusammenhang mit der Arbeit der Controlling-Abteilung zu Interventionen oder Weisungen seitens des Ministers gekommen? Wenn ja, wann mit welchem konkreten Inhalt, welcher Absicht, welchen Konsequenzen und aus welchem Grund?

Wann wurden die Protokolle der ÖSAG übermittelt? Kam es zu sonstigen Informationen der ÖSAG über die drohenden Preissteigerungen seitens des Ministeriums oder seitens der Controlling-Abteilung?

Wurde der Auftrag für eine neue, konkrete Kostenschätzung erteilt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wann soll sie vorliegen und von wem wird sie erarbeitet?

Antwort:

Die dem Wirtschaftsministerium in § 10 Abs. 4 des Bundesgesetzes, mit dem Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaft getroffen werden, übertragene Aufgabe, eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaften durchzuführen, wird von der zuständigen Straßenbausektion wahrgenommen. In dieser Sektion wurde daher zunächst eine Arbeitsgruppe eingerichtet, der die Aufgabe zukommt, die erforderlichen Veranlassungen innerhalb der Sektion in die Wege zu leiten und die Besprechungen mit den Straßengesellschaften zu koordinieren.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 11 -

Die erwähnte Arbeitsgruppe befaßte sich in mehreren Sitzungen u.a. mit der Frage von unerwarteten aktuellen Kostensteigerungen im Straßenbau, insbesondere im Abschnitt Lainbergtunnel der A 9 Pyhrn Autobahn. Dabei wurden auch Protokolle verfaßt, in denen die von den Sitzungsteilnehmern geäußerten Meinungen festgehalten wurden. Diese sind Arbeitspapiere und auch nur dementsprechend zu bewerten. Die ÖSAG und die Arbeitsgruppe Controlling verfolgen das Ziel, daß der gesetzte Kostenrahmen von öS 1,5 Mrd. eingehalten wird.

Punkte 24 bis 26 der Anfrage:

Wurde das Finanzministerium über die drohenden massiven Kostensteigerungen informiert? Wenn ja, wann und welche Abteilung des Ministeriums? Wenn nein, warum nicht?

Wie soll für das angeführte Baulos die Finanzierung erfolgen? Ist diese Finanzierungsmodalität bei den möglichen massiven Kostensteigerungen auf öS 2,1 bis 2,5 Milliarden garantiert?

Ist die Zustimmung zur Verordnung durch den Finanzminister im Fall dieser massiven Kostensteigerungen aufrecht zu erhalten?

Antwort:

Die Frage einer Meldung an das Bundesministerium für Finanzen bzw. einer Modifizierung der Finanzierungsmodalitäten stellt sich nicht, da nicht beabsichtigt ist, den gesetzten Kostenrahmen in der Höhe von öS 1,5 Mrd. zu überschreiten.

Punkt 28 der Anfrage:

Welche Gesamtkostenschätzung für die Fertigstellung der A 9 unter Einberechnung von Umsatzsteuer, Preissteigerung und auf welcher Preisbasis liegt vor? Wann und von wem wurde diese Gesamtkostenschätzung erstellt?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 12 -

Antwort:

Die zur Zeit aktuelle Gesamtkostenschätzung für die Fertigstellung der gesamten verbleibenden 31 km langen Lücke der A 9 von Inzersdorf bis Roßleithen beträgt rund öS 7,4 Mrd. Diese Schätzung vom November 1993 auf Preisbasis 1993 stammt von der ÖSAG und inkludiert die Mehrwertsteuer.

Punkt 29 der Anfrage:

Welche Gesamtkostenschätzung für den Bau der Welser Westspange unter Einberechnung von Umsatzsteuer, Preissteigerung bei welcher Preisbasis liegt vor? Wann und von wem wurde diese Gesamtkostenschätzung erstellt?

Antwort:

Die letzte aktuelle Kostenschätzung beträgt rund öS 1,1 Mrd. und basiert auf der Preisbasis 1987. Zwischenzeitlich stehen weitere Umweltschutzmaßnahmen, die im Zuge des Anhörungsverfahrens von der Bevölkerung gefordert wurden, zur Diskussion. Diese Maßnahmen würden erhebliche zusätzliche Mittel beanspruchen.

Punkt 30 der Anfrage:

Mehrere betroffene Landwirte haben bereits öffentlich erklärt, daß sie vor den Bau der Pyhrnautobahn am Abschnitt St. Pankraz-Roßleithen auf keinen Fall Gründe abtreten werden. Wieviele Landwirte sind insgesamt vom Bau betroffen und mit wievielen Landwirten wurde bereits das Einvernehmen über die Ablöse erzielt? Welche konkreten Preise wurden im jeweiligen Einzelfall als Ablöse bezahlt? Plant der Wirtschaftsminister in den Fällen jener Landwirte, die eine Ablöse verweigern, Enteignungen? Bis wann müßten alle Ablösen und Enteignungen durchgeführt sein, damit es zu keinen Verzögerungen im Terminplan der ÖSAG am Baulos St. Pankraz-Roßleithen kommen würde?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 13 -

Antwort:

Im 8 km langen Bauabschnitt Lainbergtunnel Nord - Roßleithen, km 39,0 bis km 47,0 sind insbesamt 31 Eigentümer einschließlich ÖBB und Österreichische Bundesforste betroffen.

Mit Stichtag 1. November 1993 wurden 20 Eigentümer einvernehmlich abgelöst. Die Ablösen für landwirtschaftliche Nutzflächen liegen in einer Bandbreite zwischen öS 25/m² bis öS 65/m².

Grundsätzlich ist festzustellen, daß Enteignungen beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung beantragt werden, jedoch die ÖSAG stets bemüht ist, Übereinkommen abzuschließen. Die ÖSAG beabsichtigt, bis Ende Februar sämtliche Grundablösen zu beenden, sodaß im Frühsommer 1994 wie geplant die Hauptarbeiten (Lainbergtunnel Vollausbau, Großbrücken, Erdbau) beginnen können. Sollte mit dem einen oder anderen Grundeigentümer tatsächlich kein Übereinkommen möglich sein, liegt es an der zuständigen Behörde, das Enteignungsverfahren entsprechend der geltenden Gesetzeslage durchzuführen.

Punkt 31 der Anfrage:

In wievielen Fällen wurden bereits durchgeführte Ablösen an der Pyhrnautobahn insgesamt noch nicht für eine Bautätigkeit genutzt? Welche Flächen sind davon in den Einzelfällen betroffen? Wann wurde in den Einzelfällen zu welchen Quadratmeterpreisen abgelöst? Zu welchen Konditionen werden die Grundflächen derzeit von den abgelösten Landwirten weiter landwirtschaftlich genutzt? Welche Quadratmeterpreise werden für diese Verpachtungen in den Einzelfällen bezahlt oder wird den Landwirten das abgelöste Areal unentgeltlich zur Verfügung gestellt?

Antwort:

Im Baulos "Umfahrung Kirchdorf" wurden im April 1993 mit vier Anrainern auf deren ausdrücklichen Wunsch vorzeitige Ablösen durchgeführt. Es handelt sich überwiegend um landwirtschaftliche Nutzflächen. Insgesamt sind davon rund 90.000 m² betroffen. Die Quadratmeterpreise liegen zwischen öS 17,--/m² und öS 59,--/m².

Eine Verpachtung der Grundstücke an die Voreigentümer konnte nicht erreicht werden, da die Liegenschaftseigentümer keine Verpachtung durchführen wollen. Eine Verpachtung an Dritte ist unrealistisch, da diese die Flächen nur über Fremdgrund erreichen könnten. Bei einer Nichtbewirtschaftung durch die Vorbesitzer müsste die ÖSAG die Pflege der Flächen gegen Kostenersatz durchführen, wobei die Kosten der Pflege den erzielbaren Pachtschilling sicher bei weitem überschreiten. Daher ist die kostenlose Weiternutzung der Grundflächen als wirtschaftlich vertretbar zu betrachten.

In zwei weiteren Fällen einer vorzeitigen Ablöse durch das Bundesministerium für Finanzen und das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten im Bereich des Bauloses 24 wurde insgesamt 50.000 m² zu einer mittleren Quadratmeterpreis von öS 75/m² eingelöst. Hier konnte ein mittlerer Pachtschilling von öS 975,-/ha wertgesichert erzielt werden.

