

II-11325 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5412 10

1993 -10- 14

A N F R A G E

des Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Ausbau und Finanzierung der Pyhrnautobahn

Nach den Plänen des Wirtschaftsministers soll im völligen Gegensatz zum tatsächlichen Bedarf die Pyhrnautobahn zunächst im Abschnitt Windischgarsten - St. Pankraz weitergebaut werden. Bereits im Frühling dieses Jahres wurden in diesem Sinn die Arbeiten für einen Sondierstollen Lainbergtunnel sowie die Herstellung des Schalchgrabendurchlasses ausgeschrieben. Die Angebote lagen jedoch um bis zu 100 % über den vorherigen Kostenschätzungen der ÖSAG bzw. im Vergleich zu den Ausschreibungen bei Tauern- und Pyhrnautobahn. Bei der letzten ÖSAG-Aufsichtsratssitzung am 23.9. wurde folgerichtig diese Ausschreibung aufgehoben und ein neues Vorgehen über die zukünftige Bautätigkeit an der Pyhrnautobahn festgelegt. Kostenschätzungen der Controlling-Abteilung des Wirtschaftsministeriums, wonach ausgehend von den oben angeführten Preissteigerungen am Sondierstollen, beim gesamten Baulos eine massive Kostensteigerung von zunächst prognostizierten und in der Verordnung festgelegten öS 1,5 Milliarden auf mehr als 2 Milliarden für die zu bauenden 8 km Autobahn zu erwarten seien, wurden in dieser Aufsichtsratssitzung nicht berücksichtigt.

Im Fall einer derartigen enormen Kostensteigerung wäre jedoch nicht einmal dieses relativ kurze Baulos finanzierbar. Auch die Zustimmung des Finanzministers zur entsprechenden Verordnung, die auf einem Kostenrahmen von 1,5 Milliarden basierte, scheint damit wieder in Frage gestellt.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für Finanzen folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. 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 Baulose zugrunde? Mit welchem Laufmeterpreis wurde für den Sondierstollen kalkuliert? Aufgrund welcher Vergleichszahlen kam man auf diesen prognostizierten Laufmeterpreis?
2. Wieviele Anbote wurden von wievielen Firmen erstellt? Welche konkreten Preise wurden jeweils angeboten? Wann wurde der Finanzminister über die enormen Kostensteigerungen informiert?
3. Richtiger Weise 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 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?
4. Wie wird seitens der ÖSAG insgesamt die Geologie am Lainberg eingeschätzt? Welche Gebirgsgüteklassen werden erwartet, mit welchen konkreten geologischen Schwierigkeiten wird gerechnet?
5. Mit welcher Begründung wurde zunächst ein gesamter Sondierstollen ausgeschrieben? Mit welcher Begründung wurde nun die Ausschreibung auf Errichtung des stark verkürzten Erkundungsstollens reduziert? Welche Länge sollte der Sondierstollen haben, welche der Erkundungsstollen?
6. Bekannter Weise 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?
7. 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?
8. Welche Kosten werden für die Eisenbahnbrücken am Südportal Lainbergtunnel inklusive der Entschädigungszahlungen an die ÖBB für Langsamfahrstrecken, Zugausfällen etc. geplant?

9. Welche Kostenschätzung liegt für die Errichtung des Richtstollens Lainbergtunnel Süd vor? Mit welchen Laufmeterpreisen wird aufgrund welcher Erfahrungen kalkuliert?
10. Welche Kostenschätzung wird für die Errichtung des Schalchgrabendurchlasses prognostiziert?
11. 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?
12. Mit welchen Gesamtkosten wird für die Errichtung des Haupttunnels Lainbergtunnel kalkuliert? Welcher Laufmeterpreis liegt aufgrund welcher Erfahrungen dieser Kalkulation zugrunde?
13. Mit welchem Preis wird für das Objekt PY 68 gerechnet? Aufgrund welcher Erfahrungen wird welcher Quadratmeterpreis dieser Schätzung zugrunde gelegt?
14. Zum Schluß des geplanten Bauprojektes St. Pankraz-Roßleithen 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 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?
15. Welche Kostenschätzungen liegen für die restlichen Freilandstrecken aufgrund welcher Vergleichsdaten für die jeweiligen Einzelbaulose vor?
16. Welche Gesamtkosten werden insgesamt für das Gesamtbaulos St. Pankraz-Roßleithen bis zur Fertigstellung und Verkehrsfreigabe kalkuliert?
17. 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?
18. 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?
19. 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?

20. 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?
21. 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? Ist der Finanzminister über diese Forderungen informiert? Wie steht der Finanzminister zu dieser Forderung?
22. 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?
23. 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? Wann wurden die Protokolle dem Finanzministerium übermittelt?
24. Wurde das Finanzministerium über die drohenden massiven Kostensteigerungen informiert? Wenn ja, wann und welche Abteilung des Ministeriums? Wenn nein, warum nicht?
25. 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?
26. Ist die Zustimmung zur Verordnung durch den Finanzminister im Fall dieser massiven Kostensteigerungen aufrecht zu erhalten?
27. 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? Besteht der Finanzminister auf die Vorlage einer konkreten neuen Kostenschätzung zur Beurteilung der Finanzierbarkeit vor einer neuen Bautätigkeit an der Pyhrnautobahn?
28. Welche Gesamtkostenschätzung für die Fertigstellung der A9 unter Einberechnung von Umsatzsteuer, Preissteigerung und auf welcher Preisbasis liegt vor? Wann und von wem wurde diese Gesamtkostenschätzung erstellt? Wie beurteilt der Finanzminister die Finanzierbarkeit dieser Gesamtsumme?

29. 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? Wie beurteilt der Finanzminister die Finanzierbarkeit dieser Baukosten?
30. 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? Wie beurteilt der Finanzminister diese Situation? Entspricht dieser Vorgang dem möglichst sparsamen Umfang mit Steuergeldern?