



II-3790 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich  
DER BUNDESKANZLER

A 1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 66 15/0

ZI.353.110/34-III/4/82

1754/AB

1982 -05- 03

30. April 1982

zu 1762 J

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Anton BENYA  
Parlament  
1017 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. GAIGG, LANDGRAF und Genossen haben am 15. März 1982 unter der Nr. 1762/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Neubau der Bahnbrücke über den Traunfluß zwischen den Bahnhöfen Traun und Nettingsdorf gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

- "1. Ist es richtig, daß Sie bei der Geschäftsführung der ÖBB angeregt haben, den Neubau der Brücke nicht freihändig zu vergeben, sondern beschränkt aususchreiben?
2. Wenn ja, welche Gründe haben Sie veranlaßt dies zu tun?
3. War Ihnen bekannt, daß diese Vorgangsweise Mehrkosten von 26 Millionen Schilling und eine um wenigstens 3 Monate länger dauernde Belastung der davon betroffenen 500 Pendler mit sich bringt?"

Ich beehre mich, diese Anfrage wie folgt zu beantworten.

Zu den Fragen 1 und 2 :

Nein. Ich wurde schon kurz nach dem Brückeneinsturz vom Bundesminister für Verkehr über die von den ÖBB unverzüglich unternommenen Vorbereitungs- und Planungsmaßnahmen zur Errichtung eines Brückenneubaues und die Absicht, den Neubau im Wege einer Ausschreibung zu vergeben, informiert.

- 2 -

Mir wird berichtet, daß die Aussendung der Ausschreibungsunterlagen am 26. Februar 1982 erfolgte. Zur Angebotslegung wurden zehn Firmen, davon acht Baufirmen sowie die VÖEST-Alpine und Waagner-Biro eingeladen. Die Angebotsfrist endete mit 15. März 1982. Die äußerst schwierige Prüfung der Angebotsvarianten durch die ÖBB wurde Ende März abgeschlossen. Die Auftragsvergabe erfolgte am 8. April 1982, mit dem Bau wurde am 15. April 1982 begonnen.

Im Zuge des Ausschreibungsverfahrens ist es gelungen, die ursprünglich geplante Bauzeit noch zu verkürzen, sodaß nunmehr, wenn nicht außergewöhnliche Ereignisse eintreten, der Neubau Mitte Juli fertiggestellt sein wird. Der Verkehr über die neue Brücke wird daher, berücksichtigt man noch rund zwei Wochen für Oberbau- und Fahrleitungsarbeiten, voraussichtlich am 1. August 1982 aufgenommen werden können.

Obwohl die ÖNORM A 2050 in den Fällen von besonderer Dringlichkeit eine freihändige Vergabe als zweckmäßig bezeichnet, ist es im vorliegenden Fall möglich gewesen, die Erfordernisse besonderer Dringlichkeit mit der in der Öffentlichkeit immer wieder erhobenen Forderung nach Ausschreibung öffentlicher Aufträge zu vereinbaren und eine solche Ausschreibung durchzuführen.

Zu Frage 3 :

Angesichts der kurzen Bauzeit ist es nur schwer vorstellbar, daß der rechtlich einwandfreie Weg der Ausschreibung tatsächlich Mehrkosten verursachen wird. Dazu kommt noch, daß die nunmehrige Bauzeitverkürzung um rund zwei Monate gegenüber dem ursprünglichen Plan erst durch die Ausschreibung erreicht werden konnte. Von einer durch die Ausschreibung verursachten, wenigstens drei Monate länger dauernden Belastung der Pendler nach Linz kann daher nicht gesprochen werden. Derzeit werden bei den für die Pendler maßgeblichen Verbindungen Verspätungen von 10 Minuten nur selten überschritten.

Abschließend weise ich noch darauf hin, daß der Bau der neuen Traunbrücke unter der Nr. 1699/J auch Gegenstand einer schriftlichen Anfrage an den Herrn Bundesminister für Verkehr war. Wie aus meinen Ausführungen ersichtlich, haben sich die Zeitpläne gegenüber den in dieser Anfragebeantwortung genannten verkürzt.