

II-9524 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/12-4-93

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

4278 /AB

1993 -04- 22

zu 4314 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Keimel und Kollegen vom 25. Februar 1993,
Zl. 4314/J-NR/1993 "Baubauftrag für Umfahrung
Innsbruck"

Zu Ihrer Anfrage darf ich Ihnen mitteilen, daß die HL-AG eine Aktiengesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ist. Mir als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kommt daher keinerlei Einflußmöglichkeit auf operative Angelegenheiten der HL-AG zu.

Ich habe aber Ihre Anfrage an den Vorstand der HL-AG weitergeleitet, dessen Stellungnahme ich Ihnen in der Beilage gerne zur Kenntnis bringe.

Wien, am 21. April 1993
Der Bundesminister

Stellungnahme der HL-AG zur parlamentarischen Anfrage 4314/J-NR/1993**Zu Frage 1:**

"Wie hoch war die Auftragssumme?"

Die Vergabesumme war 1.046,6 Mio S (o. MwSt), Preisbasis 1989.

Zu Frage 2:

"Wie hoch sind bisher aufgelaufene Mehrkosten?"

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Preissteigerung von rund 8 % für die Jahre 1989 bis 1993 beträgt die valorisierte Vergabesumme $1046 + 84 = 1130$ Mio S (o. MwSt).

Bis Ende Februar 1993 wurden 1303 Mio S (o. MwSt) abgerechnet. Die bisher aufgelaufenen Mehrkosten belaufen sich somit auf 173 Mio S (o. MwSt).

Zu Frage 3:

"Wie weit wird der Kostenrahmen zur Schlußrechnung überschritten?"

Aufgrund der fortgeschriebenen Prognose März 1993 ist aus heutiger Sicht mit einer Schlußrechnungssumme von ca. 1.500 Mio S (inkl. Gleitung o. MwSt) zu rechnen.

Der auf Preisbasis 7/1990 erstellte Kostenplan für das Gesamtprojekt Umfahrung Innsbruck in der Höhe von 2.700 Mio S (o. MwSt) kann aller Voraussicht nach unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Valorisierung eingehalten werden.

Zu Frage 4:

"Wie ist es zu erklären, daß Nachforderungen der bauausführenden ARGE akzeptiert werden müssen?"

Nach der einschlägigen Rechtssprechung liegt das geologische Risiko bei derartigen Bauvorhaben beim Bauherrn. Im Zuge des Vortriebes Inntaltunnel wurde eine erhebliche Verschlechterung der geologischen Verhältnisse gegenüber der Prognose festgestellt. Die damit verbundenen Zusatzleistungen sind die wesentliche Ursache für die Nachforderungen der bauausführenden ARGE.

- 2 -

Zu Frage 5:

"Wer trägt die Verantwortung und welche Konsequenzen gedenken Sie zu ziehen?"

Berücksichtigt man, daß mit den derzeit prognostizierten Gesamtkosten im weltweiten Vergleich ein Tiefstpreis für ein derartiges Bauwerk erreicht werden konnte, so sind die beim Inntaltunnel erbrachten Leistungen ein deutlicher Beweis für die hohe technische Qualität und Wirtschaftlichkeit der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode. Ich gedenke daher auch bei zukünftigen Projekten auf die hohe Qualität österreichischer Tunnelbauerfahrung Bedacht zu nehmen.