

II-M835 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA  
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN  
GZ. 11 0502/285-Pr.2/93

1010 WIEN, DEN 10. Dezember 1993  
HIMMELPFORTGASSE 8  
TELEFON (0222) 51 433

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament  
1017 Wien

5341 /AB  
1993 -12- 13  
zu 5412 /J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Rudolf Anschöber und Genossen vom 14. Oktober 1993, Nr. 5412/J, betreffend Ausbau und Finanzierung der Pyhrnautobahn, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Die gestellten Fragen beziehen sich im wesentlichen auf Straßenbauangelegenheiten, für deren Prüfung und Beurteilung der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten primär zuständig ist. Da das Fragerecht gemäß § 90 GOG nur Gegenstände der Vollziehung umfaßt, die in den Kompetenzbereich des jeweiligen Ressorts fallen, ersuche ich um Verständnis dafür, daß ich mich zu dieser Anfrage nur insoweit konkret äußere, als es mir im Hinblick auf die gegebene Kompetenzrechtslage und aufgrund der von der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-AG (ÖSAG) erteilten Stellungnahme vom 8. November 1993 möglich ist.

Zu 2. und 16.:

Wie mir berichtet wird, hat der Vorstand der ÖSAG als Rechtsnachfolger der Pyhrn Autobahn AG dem Aufsichtsrat für das Gesamtbaulos St. Pankraz - Roßleithen nicht nur keine Kostenerhöhungen mitgeteilt, sondern die Einhaltung des veranschlagten Kostenrahmens von 1,5 Mrd S bekräftigt. Die ÖSAG hat in dem eingangs zitierten Schreiben dem Bundesministerium für Finanzen bekanntgegeben, daß die Kosten für das Baulos "Lainbergtunnel" zwischen Autobahnkilometer 39,0 und 47,0 bis zur Verkehrsfreigabe mit 1,5 Mrd S kalkuliert werden. Da in diesem Zusammenhang auch keine gegenteiligen Äußerungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten vorliegen, ist vom ursprünglichen Kostenrahmen von 1,5 Mrd S auszugehen.

Zu 17.:

Die ÖSAG hat in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, daß die oben angeführten Gesamtkosten 6% für Gleitung und ca. 10% Unvorhergesehenes auf die Bauhauptarbeiten inkludieren; die Kostenschätzung ist auf Preisbasis August 1993 erfolgt und beinhaltet 20% Umsatzsteuer. Die Preissteigerungsraten sind von der ÖSAG mit 6% aufgrund des Ergebnisses der Abrechnung für die Schoberpaßstrecke berücksichtigt worden.

Zu 21. bis 23.:

Dem Bundesministerium für Finanzen ist, wie auch meinen obigen Ausführungen zu entnehmen ist, bisher keine neue Kostenschätzung bekannt geworden. Die genannten Informationen bzw. Protokolle liegen meinem Ressort nicht vor.

Zu 24.:

Da der ursprüngliche Kostenrahmen im Ausmaß von 1,5 Mrd S von der ÖSAG in dem vorerwähnten Schreiben neuerlich bestätigt wird, verfügt das Bundesministerium für Finanzen dementsprechend über keine Informationen hinsichtlich drohender massiver Kostensteigerungen.

Zu 25. und 26.:

Die in der Übertragungsverordnung festgelegten Kosten für das angeführte Baulos von 1,5 Mrd S sollen aus ASFINAG-Mitteln in Höhe von 500 Mio S sowie durch unmittelbare Kostenersätze des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in Höhe von 1 Mrd S während der Bauzeit aufgebracht werden. Die Aufbringung dieser Kostenersätze hat durch entsprechende Umschichtungen im Budget des genannten Ressorts zu erfolgen. Außerdem ist noch anzumerken, daß auch allfällige Kostensteigerungen nicht im Wege des ASFINAG-Rahmens finanziert werden können und daher ebenso im Budget des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten bedeckt werden müßten.

Zu 27.:

Im Hinblick auf die neuerliche Bestätigung der ursprünglichen Kostenschätzung durch die ÖSAG besteht kein Anlaß für etwaige Maßnahmen im Sinne der Anfrage. Wie die ÖSAG mitteilt, wurde unabhängig von deren internen Berechnungen ein Ingenieurbüro mit der Überprüfung der Kostenschätzung beauftragt. Dazu bemerkt sie noch, daß das mittlerweile vorliegende Anbotergebnis für das neu und getrennt ausgeschriebene Objekt "Schalchgrabendurchlaß" ein Kostenbild gezeigt hat, das mit

- 3 -

jenen Annahmen, die zur Schätzung des Gesamtbauloses mit 1,5 Mrd S führten, übereinstimmt.

Zu 28.:

Gemäß den Ausführungen in der Stellungnahme der ÖSAG beträgt die aktuelle Gesamtkostenschätzung für die Fertigstellung der A 9 (Inzersdorf - Roßleithen) rund 7,4 Mrd S.

Eine - auch nur teilweise - Finanzierung im Wege der ASFINAG ist bei dem bestehenden Haftungsrahmen nicht möglich; die Frage der Realisierung der erwähnten Projekte, deren Prioritätenreihung und Finanzierbarkeit fällt in die primäre Zuständigkeit des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Zu 29.:

Nach den dem Bundesministerium für Finanzen zur Verfügung stehenden Informationen besteht nach wie vor keine Einigkeit über die Trassenführung der Welser Westspange. Die seinerzeitige Kostenschätzung stammt aus dem Jahre 1987. Sie ist auch wegen der ungeklärten Trassenfrage nicht mehr aktuell, konkrete Überlegungen hinsichtlich der Finanzierung dieses Autobahnteilstückes können erst nach endgültiger Trassenfestlegung angestellt werden. Ich verweise dazu auch auf die Antwort des Herrn Bundeskanzlers vom 29. April 1993 auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4431/J vom 10. März 1993 der Abgeordneten Johann Hofer und Kollegen, betreffend Fertigstellung der Pyhrnautobahn.

Zu 30.:

Die ÖSAG bezeichnet in ihrer Stellungnahme die eingeschlagene Vorgangsweise als wirtschaftlich vertretbar.

Beilage

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'b. Krause' or similar, written in a cursive style.

## **BELAGE**

# **A N F R A G E**

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 Angebote 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. Spekulationsangebote geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Kam es nach Vorliegen der Angebote 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 Spekulationsangeboten 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-Rosbleithen 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?

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? //