



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

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/71-4/1993

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber und FreundeInnen vom 10.11.1993,
Zl. 5558/J-NR/1993, "HL-AG-Projekte - Kosten-
entwicklung"

5532 /AB
1994-01-11

zu 5558 /J

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

Zu Ihrer Frage 5

"Welche Schwierigkeiten traten beim zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn-Scheitelstrecke auf? Ist es richtig, daß es mehrfach zu massiven Wassereinbrüchen kam? Welche Zeitverzögerungen und welche Mehrkosten entstanden dadurch?"

darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Für den künftigen, ca. 5 km langen Kaponigtunnel zwischen den Bahnhöfen Mallnitz-Obervellach und Penk wird im Auftrag der ÖBB durch eine private Arbeitsgemeinschaft (ARGE Kaponigstollen) ein Sondierstollen vorgetrieben.

Bis zur Station 550 (entspricht Bahnkilometer 0,55) fiel beim Stollenvortrieb eine Gesamtwassermenge von max. 80 l/sek. an. Beim Durchhörtern einer Störung in Station 550 stieg die Wassermenge kurzfristig (für 2 Tage) auf ca. 200 l/sek. an, um dann wieder auf durchschnittlich 100 l/sek. abzufallen. Bei

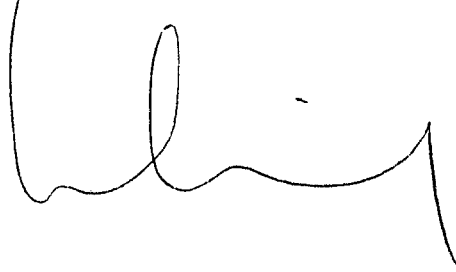
- 2 -

Station 1169 (Bahnkilometer 1,169) kam es Ende Mai 1993 bei einer größeren Störungszone zu einem, im Rahmen der Prognose liegenden Wassereinbruch mit einer lokalen Spritzwassermenge von 257 l/sek., die bis Mitte Juni 1993 auf durchschnittlich 75 l/sek. wieder abfiel. Diese Menge blieb bis dato annähernd konstant.

Gebirgsverbesserende Maßnahmen in diesem Bereich erforderten einen Zeitrahmen von 3 Monaten. Derzeit wird der Stollen wieder planmäßig vorgetrieben. Wassereinbrüche wurden in einem externen Gutachten (Prof. Riedmüller, TU Graz) prognostiziert und daher bereits in die Ausschreibung des Sondierstollens aufgenommen.

Wien, am 7. Jänner 1994

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, positioned below the text 'Der Bundesminister'.

BEILAGE

Stellungnahme der HL-AG zur parlamentarischen Anfrage Nr. 5558/J

Zu Frage 1:

"Welche Nachforderungen werden beim Bau der Umfahrungsstrecke Innsbruck von der baudurchführenden ARGE gestellt?"

Insgesamt wurden von der ARGE Inntaltunnel bis Ende November 1993 folgende Nachforderungen gestellt, wobei es sich um teilweise noch nicht anerkannte Forderungen handelt.

- a) 3,2 % der Auftragssumme abzüglich Pauschalnachlaß von 22,8 Mio S für ARGE-Bildung;
- b) 314 Mio S für geänderte Gebirgseigenschaften (Geologie) aus dem Titel Änderung der Art der Leistung (auf Gesamttunnel hochgerechnet);
- c) 244 Mio S für sonstige Zusatzleistungen außerhalb des Leistungsverzeichnisses;
- d) 315 Mio S aus dem Titel Unzumutbarkeit und Unangemessenheit des Preises
(Damit soll nach Auffassung der Anbieter der ursprünglich angebotene Preis erhöht werden)

Zu Frage 2:

"Ist es richtig, daß ein Gutteil der Mehrforderungen bei diesem Projekt aufgrund tatsächlich eingetretener geologischer Schwierigkeiten verursacht wurden? Wenn ja, in welcher Größenordnung?"

Es ist richtig, daß ein Großteil der Mehrkosten beim Inntaltunnel auf schwierige geologische Verhältnisse zurückzuführen ist, welche zum Zeitpunkt der Vergabe nicht erwartet wurden. Von den gesamten derzeit zu erwartenden Mehrkosten, Massenmehrungen und Zusatzaufträgen gehen etwas mehr als 75 % zu Lasten unerwarteter geologischer Verhältnissen.

Dazu ist jedoch festzustellen, daß der ca. 12,7 km lange Inntaltunnel mit prognostizierten 126.000,-- S/1fm in Anbetracht der angetroffenen geologischen Verhältnisse sowohl national wie auch international nach wie vor ein sehr kostengünstig erstelltes Tunnelbauwerk darstellt.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Ist es weiters richtig, daß die HL-AG auf die Errichtung eines Sondierstollens verzichtet hat, der diese geologischen Schwierigkeiten rechtzeitig vor der Ausschreibung verifizieren hätte können?"

Wie beurteilt der Minister dieses Vorgehen? Hat dieser Verzicht auf Errichtung eines Sondierstollens die gegenwärtigen Streitigkeiten mitverursacht?"

Die Frage, ob durch einen Sondierstollen die Gesamtkosten eines Tunnels positiv beeinflusst werden können, ist in jedem Einzelfall sehr differenziert zu betrachten. Es ist jedoch unbestritten, daß sich die Ausführung eines Sondierstollens positiv auf die Genauigkeit der Ausschreibung und Kostenprognose des nachfolgenden Hauptvortriebes auswirkt. Im Falle des Inntaltunnels hätte ein derartiger Stollen, abgesehen vom Zeiterfordernis, aber keinen kostensenkenden, sondern eher einen verteuernenden Effekt nach sich gezogen.

Zu Frage 4:

"Ist die HL-AG bereit, den Forderungen der ARGE teilweise nachzukommen? Wenn ja, in welchen Teilbereichen und welchen konkreten Summen?"

Die HL-AG wird auf der Basis eines umfangreichen Datenmaterials und eingehender Prüfungen der vorgelegten Nachforderungen ausschließlich jene Leistungen anerkennen, welche nachweisbar als Mehr- oder Zusatzleistungen zu bezeichnen sind.

Aus derzeitiger Sicht ist abzusehen, daß für eine geologische Großstörung von ca. 1800 m Länge Mehrkosten von rd. 160 Mio S anfallen werden, die Änderung des Gebirgsverhaltens außerhalb der Störung zu Mehrmengen von rd. 45 Mio S führen wird, die Erschwernisse beim Ausbruch und Sicherung mit rd. 90 Mio S zu Buche zu schlagen und die Änderung des Betonierprogramms, welches durch die schwierigen geologischen Verhältnisse notwendig wurde, etwa 30 Mio S betragen wird.

- 3 -

Zusammen mit den sonstigen Zusatzleistungen, welche im Leistungsverzeichnis nicht enthalten sind, werden die Mehrkosten nach derzeitigem Informationsstand rd. 420 Mio S ausmachen.

Zu Frage 6:

"Welche weiteren Zwischenabrechnungen bzw. Schlußabrechnungen von HL-AG-Projekten liegen darüber hinaus vor? Wie wirken sich diese und die oben angeführten Kostenüberschreitungen auf das Budget der ASFINAG aus?"

Derzeit liegen noch keine Schlußrechnungen von den derzeit in Ausführung befindlichen HL-AG-Projekten vor.