



II-13224 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telefax 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18.010/6-4-94

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Meischberger und Kollegen vom 8. Februar 1994,  
Nr. 6095/J-NR/94, "Kostenexplosion bei der Bahnnum-  
fahung Innsbruck"

6010 IAB

1994 -04- 08

zu 6095/J

Ihre Fragen 1 bis 11 fallen in die Zuständigkeit der HL-AG. Deren Auskünfte über ihre Tätigkeit im Zusammenhang mit Ihren Fragen darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Ihre Fragen 12 bis 15 dürfen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 12:

"War Haselsteiner bei Bauprojekten Ihres Ministeriums Vertragspartner und wenn ja,  
a. bei welchen Projekten mit welchem finanziellen Umfang war dies wann der Fall?  
b. gab es bei diesen Projekten ebenfalls Überschreitungen der geplanten Baukosten und wenn ja,  
in welchem Umfang war dies der Fall?"

Die Konzernbetriebe der Ilbau - eines der größten Bauunternehmen Österreichs - mit Tätigkeitsbereich Hoch-, Brücken-, Tief- und Industriebau führen immer wieder Bauarbeiten für die ÖBB durch.

In den letzten Jahren war die Ilbau bei nachstehenden größeren Bauvorhaben Vertragspartner der ÖBB:

- Neubau Apparatebau in der Hauptwerkstätte Linz
- Auftragssumme: 30,8 Mio S

- 2 -

*Nachtrag: 1,8 Mio S (bedingt durch Umplanungen der ÖBB bzw. behördliche Auflagen)*

*- Baumeisterarbeiten für die Aufstockung des Verwaltungsgebäudes im Güterumschlagzentrum Villach*

*Auftragssumme: 3,8 Mio S*

*Nachtrag: 0,9 Mio S (bedingt durch zusätzliche Mehrleistungen über Auftrag der ÖBB*

*- Einrichtung des Erkundungsstollens Kaponig (Streckenabschnitt Bf Mallnitz-Obervellach - Hst. Kaponig)*

*Auftragssumme: 144,8 Mio S*

*im Bau, derzeit keine Kostenüberschreitungen zu erwarten.*

*Zu Frage 13:*

*"Halten Sie es angesichts der bisherigen Erfahrungen mit Herrn Haselsteiner für vertretbar, dessen Dienste bei zukünftigen Bauvorhaben des Bundes bzw. auch von indirekt vom Bund finanzierten Bauvorhaben in Anspruch zu nehmen?"*

*Wie bereits oben dargelegt, ist die eingehende Prüfung der Nachforderungen zum Teil noch im Gange und es liegt derzeit kein abschließendes Ergebnis vor.*

*Zu Frage 14:*

*"Über welche Mittel verfügt die HL-AG zur Zeit, welche Mittel wird sie in den nächsten Jahren für welche Projekte benötigen?"*

*Wie sollen diese Projekte finanziert werden?"*

*Für die Finanzierung der für das Jahr 1994 vorgesehen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken steht ein Volumen von 5,1 Mrd Schilling zur Verfügung. Hinsichtlich der über das Jahr 1994 hinausgehenden Projekte sowie für neue Infrastrukturprojekte ist ein zusätzliches Finanzierungsvolumen zu beschließen. Gemäß Bundesbahngesetz 1992 trägt grundsätzlich der Bund die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur*

- 3 -

der ÖBB, wobei die bisher beauftragten Infrastrukturvorhaben der HL-AG für die ÖBB bestimmt sind.

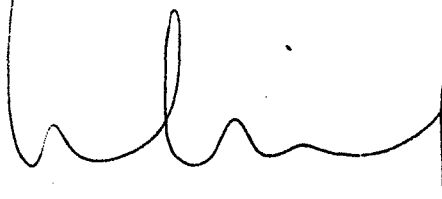
Zu Frage 15:

"Werden Sie sich für eine Prüfung der Gebarung der HL-AG durch den Rechnungshof einsetzen?"

Die HL-AG wurde erst im Geschäftsjahr 1992/93 durch den Rechnungshof überprüft.

Wien, am 7. April 1994

Der Bundesminister



**Stellungnahme der HL-AG zur parlamentarischen Anfrage  
Nr. 6095/J**

Zu Frage 1:

"Welche voraussichtlichen Baukosten für die Errichtung der Umfahrung Innsbruck wurden von der Ilbau in deren Anbot an die HL-AG im Jahre 1989 insgesamt genannt?"

Die Ilbau hat lediglich für ein Baulos des Projektes Umfahrung Innsbruck ein Angebot auf Preisbasis 1989 mit 1.036,9 Mio Schilling gelegt und nicht für das Projekt "Umfahrung Innsbruck". Grundlage der Angebote war eine öffentliche Ausschreibung. Bestandteile dieser öffentlichen Ausschreibung waren ein geologisches Gutachten, die daraus resultierende Gebirgsgüteklassenverteilungsprognose sowie Beschreibungen des zu erwartenden Gebirgsverhaltens. Infolge dieser Kalkulationsgrundlagen waren von den Bietern Einheitspreise für die jeweiligen Einzelleistungen, u.a. auch für Ausbruch je Gebirgsgüteklasse, sowie die Vortriebsleistungen, die je Gebirgsgüteklasse erbracht werden, anzubieten.

Zu Frage 2:

"Wie lauteten die Angebote der Konkurrenzunternehmen anlässlich der Ausschreibung der Arbeiten an der Bahnumfahrung Innsbruck im Jahre 1989? Mit welchen Kosten rechneten der Zweit- bzw. der Drittbietter?"

Die Angebote der nächstgereihten Bieter für den Amtsentwurf des auch von der Ilbau angebotenen Bauloses lauteten:

- Zweitbieter: 1.079 Mio Schilling
- Drittbietter: 1.089 Mio Schilling

Es wird angemerkt, daß auch diese Angebote aufgrund der tatsächlich angetroffenen Gebirgsverhältnisse zu höheren Zusatzkosten geführt hätten.

Den Zuschlag erhielt nicht die Ilbau sondern eine ARGE, an der die Ilbau beteiligt ist.

Zu Frage 3:

"Welche Gesamt-Baukosten werden für die Errichtung der Bahnumfahrung Innsbruck von der Ilbau nun tatsächlich verrechnet?"

- 2 -

An der "Umfahrung Innsbruck", die aus vielen Baulosen bestand, arbeiteten neben der in der Antwort zu Frage 2 genannten ARGE eine Reihe weiterer ARGEN und Firmen. Die Gesamtkosten betragen mit Stand Jänner 1994 voraussichtlich ca. 2.960 Mio Schilling. Unter Berücksichtigung einer Preisgleitung entspricht dies auf Preisbasis 7/90 einer Gesamtbausumme von 2.700 Mio Schilling.

Zu Frage 4:

"In welcher genauen Höhe werden von der Ilbau Nachforderungen unter welchem Titel erhoben?"

Insgesamt wurden von der ARGE Umfahrung Innsbruck/Inntaltunnel bis Ende November 1993 folgende Nachforderungen gestellt:

- a) 3,2% der Auftragssumme abzüglich Pauschalnachlaß von 22,8 Mio Schilling für ARGE-Bildung;
- b) 314 Mio Schilling für geänderte Gebirgseigenschaften (Geologie) aus dem Titel Änderungen der Art der Leistung (auf Gesamttunnel hochgerechnet);
- c) 244 Mio Schilling für sonstige Zusatzleistungen außerhalb des Leistungsverzeichnisses;
- d) 315 Mio Schilling aus dem Titel "Änderung von Einheitspreisen zufolge Mengenänderung über 20%"

Zu Frage 5:

"Werden tatsächlich "Unzumutbarkeit und Unangemessenheit" der ursprünglichen, von der Ilbau selbst in ihrem Anbot genannten Baukosten als Begründung für die Nachforderungen angeführt und wenn ja, was ist mit "Unzumutbarkeit und Unangemessenheit" gemeint?"

In dem Schreiben der Ilbau, mit welchem die Nachforderungen geltend gemacht werden, sind die Begriffe "Unzumutbarkeit und Unangemessenheit" nicht enthalten, wohl aber in einem, von der Ilbau eingeholten, umfangreichen Rechtsgutachten, auf das sie ihre Nachforderungen abstützt. In dem für die Begründung der Nachforderung verwendeten Gutachten wird die Auffassung vertreten, daß eine Zugrundelegung der ursprünglichen Kalkula-

- 3 -

tionsansätze trotz ausdrücklicher Bestätigung durch den Auftragnehmer vor Vertragsabschluß unzumutbar und die daraus resultierenden Preise unangemessen sind. Diese Auffassung wird von der HL-AG aber nicht geteilt.

Zu den Fragen 6 und 7:

"In welcher Höhe werden die Nachzahlungsforderungen der Ilbau von der HL-AG anerkannt?

Aus welchem Grund werden diese Nachforderungen anerkannt?"

Die erhobenen Nachforderungen werden jeweils einer eingehenden Prüfung unterzogen. Erst auf der Grundlage dieser umfangreichen Prüfungen kann eine endgültige Aussage darüber getroffen werden, ob und in welcher Höhe Nachforderungen auf der Basis des bestehenden Bauvertrages anzuerkennen sind.

So wurden aus den zu Frage 4 angeführten Bereichen b) und c) bisher bereits Teile als nicht gerechtfertigte Forderungen verbindlich zurückgewiesen.

Zu Frage 8:

"Existiert tatsächlich eine Niederschrift der HL-AG, der zu Folge die Ilbau "ausdrücklich bestätigt", das Bauvorhaben zu dem im Vertrag von 1989 benannten Preis ausführen zu können?"

Eine solche Niederschrift ist vorhanden. Der darin genannte niedere Preis nimmt Bezug auf das auf Basis der geologischen Prognose ausgeschriebene Mengengerüst und die angebotenen Einheitspreise für bestimmte Leistungen. Im Vertrag sind allerdings - wie bei jeder Tunnelausschreibung erforderlich und auch üblich - mehrere Regelungen vorgesehen, die eine Anpassung sowohl der Leistung als auch der Vergütung an die tatsächlich angetroffenen geologischen Verhältnisse ermöglichen.

Zu Frage 9:

"Seit wann sind die Kostenüberschreitungen bei der Bahnnumfahung Innsbruck absehbar gewesen?"

Daß es zu Kostenmehrungen gegenüber der Vergabesumme kommen würde, war aufgrund der vertraglich vereinbarten Gleitungsregel

- 4 -

von vornherein absehbar und wurde darüberhinaus mit der Feststellung geänderter geologischer Verhältnisse sehr bald deutlich erkennbar.

Die in Rede stehende Nachforderung zur 20% Klausel ist der HL-AG seit 26.7.1993 bekannt geworden.

Zu Frage 10:

"Wurden Verhandlungen mit dem Chef der Ilbau/Bau-Holding, Haselsteiner, mit dem Ziel geführt, diesen zu einem Abgehen von seinen Nachforderungen zu bewegen und wenn ja, welches Ergebnis erbrachten diese Verhandlungen?"

Im Zuge der Detailprüfungen der Nachtragsforderungen werden laufend Aufklärungsgespräche zwischen der HL-AG und der Geschäftsführung der ARGE geführt. Die eingehende Prüfung der Nachforderungen aus dem Titel der "20%-Klausel" ist noch im Gange.

Infolge des hiebei gewonnenen ersten Eindruckes hat die HL-AG der ARGE Umfahrung Innsbruck/Inntaltunnel schriftlich mitgeteilt, daß die Forderungen in der eingereichten Form weder dem Grunde noch der Höhe nach berechtigt erscheinen.

Zu Frage 11:

"War der Chef der Ilbau/Bau-Holding, Haselsteiner, auch bei anderen Bauprojekten Vertragspartner der HL-AG und wenn ja,

- a) gab es auch bei diesen Projekten Überschreitungen der geplanten Baukosten und in welcher Höhe wurden solche gefordert bzw. bezahlt?
- b) gab es in diesen Fällen andere Schwierigkeiten (z.B. Nichteinhalten von Vertragsbestandteilen, Terminen...)?"

Beim Bau des Sittenbergtunnels (Bauvorhaben Krummnußbaum-Säusenstein) war die Ilbau einer von 8 ARGE-Partnern. Die Geschäftsführung oblag nicht der Firma Ilbau.

Die Schlußrechnung ist derzeit in Prüfung. Die Inbetriebnahme erfolgte termingerecht am 21.3.1994.