

161/AB

Herrn zu Präsidenten des Nationalrates

Dr. Heinz FISCHER

Parlament

1017

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 149/J betreffend Autobahntunnel A9/Wartberg, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 22. Februar 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:

Die Eröffnung der A 9 Pyhrn Autobahn in diesem Bereich erfolgte im Sommer 1990. Der Bau oblag der Pyhrn Autobahn AG, die Erhaltung erfolgt seit der Verkehrsfreigabe durch die Bundesstraßenverwaltung beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung...

In den ersten beiden Jahren nach Fertigstellung traten vereinzelt

Naßstellen und im Winter Eiszapfenbildungen auf. Seit dem Winter

1992/1993 wurde versucht, in Gesprächen zwischen dem Amt der

Oberösterreichischen Landesregierung, der ÖSAG, der Bauarge und

dem Projektanten die Ursache für das Eindringen der Feuchtigkeit abzuklären und Sanierungsvorschläge auszuarbeiten. In den darauffolgenden Monaten wurden von der Arge einzelne Sanierungsmaßnahmen, vor allem im Mittelwandbereich gesetzt. Auch im Fugenbereich der Außenwände wurden Versuche unternommen, das eindringende Wasser hintanzuhalten. Der Wasserzutritt hat sich jedoch in den Jahren 1994 und 1995 wesentlich vermehrt.

Dementsprechend hat die Bundesstraßenverwaltung beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung bereits im Frühjahr 1993 das Bundesministerium für wirtschaftliche

Angelegenheiten über die Wassereintritte informiert. Das Bundesministerium hat daraufhin die ÖSAG aufgefordert, im Rahmen der Gewährleistung für die Sanierung zu sorgen.

Von der ÖSAG wurde anlässlich des Ablaufes der Gewährleistungsfrist im Sommer 1993 gemeinsam mit der Arge festgelegt, daß die als Gewährleistungsmängel festgestellten Naßstellen bis zum Winter 1993/1994 zu sanieren wären. Die eingeleiteten Schritte erbrachten jedoch nicht den erhofften Erfolg. Anlässlich einer Koordinierungssitzung im Mai 1995 im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten wurde festgelegt, daß die ÖSAG die Erstellung eines Sanierungskonzeptes veranlassen wird und die erforderlichen Bauarbeiten bis Anfang Dezember 1995 abzuschließen sein sollen. Nach Anlaufen der Arbeiten zur Abdichtung im Mittelbereich im September 1995 löste sich Ende September 1995 eine Fertigteilplatte im Objekt PY 19 aus der Verankerung und stürzte auf die Fahrbahn. Das Herausfallen dieses Fertigteilelementes stand in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Wassereintritt.

Nach dem Herabfallen dieser Verkleidungsplatte hat die bauausführende Arbeitsgemeinschaft ab 3.10.1995 sämtliche Fertigteilplatten bei den beiden Überdeckungen demontiert. In der Folge wurde zwischen ÖSAG und der Arge festgelegt, daß offensichtliche Baumängel selbstverständlich von der Arge zu tragen sind. Die

bestehenden Haftbriefe werden bis zum Abschluß der Sanierung verlängert.

Das bereits im Jahr 1995 erstellte Sanierungskonzept wurde auf grund der jüngsten Schadensbilder im heurigen Winter und der besseren Zugänglichkeit durch die entfernten Verkleidungsplatten überarbeitet und wird Grundlage für die im Frühjahr zu vergebenden Sanierungsarbeiten sein.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Die bauausführende Arbeitsgemeinschaft wurde durch die Firmen Hinteregger-Alpine gebildet. Die Reihung der ersten fünf Angebote:

1. ARGE Alpine - Hinteregger, Variante 1	237.366
	Mio.S
2.	ARGE Hinteregger - Alpine, Variante 3 248,465 Mio.S

- | | |
|----|--|
| 3. | ARGE Strabag/Porr, Variante II
249,852 Mio.S |
| 4. | ARGE Alpine - Hinteregger,
Variante 4 251,441 Mio.S |
| 5. | ARGE Strabag/Porr, Variante I
260,910 Mio.S |
| 6. | ARGE Alpine - Hinteregger,
Amtsentwurf 276,122 Mio.S |

Nach Prüfung der Angebote erfolgte die Vergabe an den Bestbieter.

Zur Ausführung gelangte das Angebot Nr. 4. Die billigeren Varianten wurden als nicht technisch gleichwertig angesehen.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Angaben zu den erforderlichen Sanierungskosten und dem Gewährleistungsanteil gemacht werden. Ebenso ist die Beurteilung des damals bei der Vergabe erhofften Einsparungspotentials aus heutiger Sicht noch im Gange.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Haftungsforderungen im Rahmen der Gewährleistung wurden gegenüber der bauausführenden ARGE bereits erhoben und durch einen Haftrücklaß in der Höhe von S 14 Mio. auch finanziell abgesichert.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Nein.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Abgesehen von den Kosten für die Absicherungsmaßnahmen sowie die Planungs- und Sondiermaßnahmen in der Höhe von insgesamt 1 bis 2 Mio.S sind bisher keine Kosten entstanden.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Abgesehen von der grundsätzlichen Beeinträchtigung des Verkehrs in jedem Baustellenbereich besteht aufgrund der getroffenen Maßnahmen kein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Der jeweils rechte Fahrstreifen bleibt bis zur Fertigstellung der Sanierungsmaßnahmen gesperrt.

Beilage