
1882/AB XXII. GP

Eingelangt am 10.08.2004

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1897/J-NR/2004 betreffend Berichten über eine Veränderung der Bauausführung beim Projekt der Unterflurlegung der A7 im Bereich Linz, die die Abgeordneten Keck und GenossInnen am 16. Juni 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1 :

Stimmt es, dass die Asfinag derzeit nach Möglichkeiten sucht, die erst kürzlich kolportierte Kostenerhöhung der Unterflurlegung der A7 im Bereich Linz/Bindermichl/Spallerhof von bis zu 42% zu verhindern bzw. zu reduzieren?

Antwort:

Um die Kosten für das Projekt A 7, Überdeckung Bindermichl zu reduzieren wurden seitens der ASFINAG gemeinsam mit dem Land Oberösterreich mögliche Einsparungspotentiale untersucht. Diese Untersuchung wurde unter der Grundvoraussetzung durchgeführt, dass sich diese potentiellen Einsparungsmöglichkeiten lediglich auf eine Reduzierung der über die verkehrstechnische Erfordernis bzw. der über die erforderlichen Sicherheits-, Lärm- und Umweltschutzstandards hinausgehenden Maßnahmen beschränken.

Frage 2:

Wenn ja, durch wen wurden diese Überlegungen angeregt/gestartet?

Antwort:

Diese Überlegungen wurden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit von der ASFINAG initiiert.

Frage 3:

Welche Personen und/oder Institutionen/Gremien wurden in die Überlegungen zur Kostenreduktion einbezogen?

Antwort:

Das Einsparungspotential wurde im Auftrag der ASFINAG durch das Land Oberösterreich geprüft und mit der Stadt Linz (Mitfinanzierer) akkordiert.

Frage 4:

Wie lauten die Vorschläge zur Kostenreduktion?

Antwort:

Derzeit werden noch folgende Einsparungsmöglichkeiten geprüft:

- Anstatt des Fußgängerüberführung im Bereich des Kreisverkehrs Bindermichl wird eine kostengünstigere Variante in Form einer Unterquerung der Muldenstraße untersucht (Einsparung ca. 1,0 Mio €).
- Wirtschaftliche Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen bei den Portalbereichen der Einhausung (Einsparung wird noch geprüft).
- Bei der Errichtung der für das Projekt Bindermichl erforderlichen Energie- und Datenleitungen wird die Trassenführung insbesondere hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und eine mögliche Beteiligung Dritter geprüft, um so die gesamtwirtschaftlich günstigste Lösung zu finden (Einsparung wird noch geprüft).
- Die Weströhre der Einhausung Bindermichl soll nicht mit einer zusätzlichen Verkehrssteuerungsanlage für den Betrieb im Gegenverkehr ausgerüstet werden. Dies begründet sich einerseits in der nicht nachgewiesenen Notwendigkeit derselben sowie der daraus resultierenden erheblichen Verteuerung der Tunnellüftung auf Grund komplexerer Strömungsverhältnisse (Einsparung ca. 0,5 Mio €).
- Wirtschaftliche und technische Optimierung des Tunnellüftungssystems (Einsparung wird noch geprüft).
- Wirtschaftliche und technische Optimierung des Fluchttürensystems (Einsparung ca. 0,5 Mio €).
- Voraussichtlich können die für das Bauvorhaben bereits im Vorfeld errichteten LED-Stauwarnanzeigen bei der endgültigen Verkehrsbeeinflussungsanlage im Raum Linz wieder eingesetzt werden (wird noch untersucht - Entlastung ca. 1,0 Mio €).

Frage 5:

Welche Kostenersparnis kann durch die Umsetzung dieser Vorschläge erreicht werden?

Antwort:

Es ergibt sich vorläufig ein mögliches Einsparungspotential im Bereich von ca. 2 -3 % der veranschlagten Gesamtbaukosten.

Frage 6:

Bei mehreren Vorschlägen: Ist es angedacht, diese Vorschläge nur im Paket umzusetzen, oder gibt es Überlegungen, diese auch einzeln anzuwenden?

Antwort:

Die Einsparungsmaßnahmen könnten zwar prinzipiell auch einzeln umgesetzt werden, jedoch wird eine Gesamtumsetzung dieser Maßnahmen angestrebt.

Frage7:

Wenn einzeln: Welche? Wie lautet die ungefähre Ersparnis pro Vorschlag?

Antwort:

Die Einsparungen sind, soweit sie bereits monetär bewertet werden konnten, in der Beantwortung des Fragepunktes 4 ersichtlich.

Frage 8:

Hat auch die, für das Projektmanagement zuständige, Landesbaudirektion Vorschläge zur Kostenreduktion vorgebracht? Wenn ja, wie lauten diese? In welcher Form und in welchem Umfang wurde die Asfinag über diese Vorschläge informiert?

Antwort:

Die potentiellen Einsparungsmaßnahmen wurden auf ausdrücklichen Wunsch der ASFINAG vom Land OÖ erarbeitet.

Frage 9:

Stimmt es, dass eine Verzögerung des Fertigstellungstermins eine wesentliche Kostenersparnis bringt? Wenn ja, wie lautet die Kostenersparnis und wodurch kommt sie zustande?

Antwort:

Mit einer Verlängerung der Bauzeit kann keine wesentliche Kostenersparnis bewirkt werden. Seitens der Projektsteuerung des Landes OÖ wird der geplante Fertigstellungstermin nach wie vor angestrebt. Der diesem Termin zu Grunde liegende Bauzeitplan wurde unter der Prämisse erstellt, durch stark komprimierte Bauabläufe die kürzest mögliche Bauzeit zu gewährleisten. Auf Grund des Umfangs und der Komplexität des gegenständlichen Bauvorhabens sind jedoch unvorhersehbare Bauverzögerungen nicht auszuschließen. In diesem Fall würden seitens der ASFINAG keine weiteren Kostensteigerungen auf Grund von eventuellen Forcierungsmaßnahmen zur Einhaltung des geplanten Termins in Kauf genommen.

Frage 10:

Auf Basis welcher Kriterien wurde Ende 2005 als ursprünglicher Fertigstellungstermin festgelegt?

Antwort:

Der Fertigstellungstermin Ende 2005 wurde auf Basis der Bauzeitplanung des Landes OÖ in ihrer Funktion als Projektsteuerung mit dem Ziel einer möglichst kurzen Bauzeit zwecks Vermeidung von längerfristigen Behinderungen für die Verkehrsteilnehmer festgelegt.

Fragen 11 bis 13:

Stimmt es, dass es angedacht ist, die ursprünglich durchgängige Überdachung an verschiedenen Stellen wegzulassen? Wenn ja, wo?

Auf Basis welcher Informationen konnte festgestellt werden, dass durch den möglichen Wegfall der Decke auch ein Teil der Sicherheitseinrichtungen nicht angebracht bzw. installiert werden muss?

Welche Sicherheitseinrichtungen würden wegfallen?

Antwort:

In einer ersten Evaluierung von Einsparungsmöglichkeiten wurde auch der Entfall der Überdachung im Bereich der Einhausung Niedernhart erwogen (Einsparungspotential ca. 10 Mio €). Nach einer Abstimmung mit dem Land OÖ wurde jedoch seitens der ASFINAG auf die Weiterverfolgung dieser Einsparungsmöglichkeit verzichtet, da die Überdachung der Einhausung Niedernhart einen essenziellen Bestandteil für den Schutz der Bewohner und der Umwelt darstellt.

Frage 14:

Gibt es Untersuchungen, welche Auswirkungen das Weglassen eines Teils der Decke auf die Abgas- und Lärmentwicklung auf die Wohnumgebung hätte? Wenn ja wie lauten sie?

Antwort:

Nein, es wurden diesbezüglich keine weitergehenden und detaillierten Untersuchungen durchgeführt, da die Auswirkungen ohnehin einschätzbar waren.

Frage 15:

Wer wurde über die mögliche Veränderung der Bauausführung der Unterflurlegung informiert?

Antwort:

Es wurden die politischen Entscheidungsträger des Landes OÖ sowie der Stadt Linz darüber informiert.

Frage 16:

Gibt es bereits eine offizielle Stellungnahme des oberösterreichischen Landesbaureferenten? Wenn ja, wie lautet sie?

Antwort:

Mit Schreiben der Landesbaudirektion, vom 14.06.2004, wurde der ASFINAG mitgeteilt, dass seitens des Landes und der Stadt Linz der Entfall der Überdachung für die Einhausung Niedernhart aus Gründen des Schutzes für Anwohner und Umwelt abgelehnt wird. Die Ausführung dieser Baumaßnahme bildet eine wesentliche Grundlage für die Kostenbeteiligung der Stadt Linz und des Landes OÖ an diesem Projekt.

Fragen 17 und 18:

Ist es vorgesehen, die Wohnumgebung über die Veränderung der Bauausführung bzw. deren Auswirkung auf die Bevölkerung im Hinblick auf Lärm, Staub und Abgase zu informieren?

Wenn ja, wann und in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich verweise auf meine Ausführungen zur Fragepunkt 11.