

II- 176 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

14 /A.B.

DER BUNDESMINISTER

FÜR BAUTEN UND TECHNIK

zu 10/J.

Zl. 16.434-Präs.A/70

Präs. am 24. Juni 1970

Wien, am 16. Juni 1970
Anfrage Nr. 10 der Abg. Peter und
Genossen betreffend Rutschungen des
Mondsee-Berghanges.

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dipl. Ing. Karl WALDBRUNNER

Parlament

1010 Wien

Auf die Anfrage, welche die Abg. Peter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 20. Mai 1970 betreffend Rutschungen des Mondsee-Berghanges an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die an mich gestellten Fragen lauteten im Einzelnen:

- 1.) Waren die ungünstigen geologischen Verhältnisse des Mondsee-Berghanges bei der Projektierung dieses Autobahnabschnittes den zuständigen Stellen bekannt?
- 2.) Wie hoch werden die Kosten für die Sanierungsarbeiten geschätzt, die nunmehr infolge der aufgetretenen Rutschungen notwendig geworden sind?
- 3.) Hat jene durch die Rutschungen des Mondsee-Berghanges obdachlos gewordene Bauernfamilie eine angemessene Entschädigung erhalten oder wurde ihr nur jener Betrag ausbezahlt, der vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Herbst 1966 als ausreichend bezeichnet worden war?

Zu Frage 1)

Es war von vornherein bekannt, daß im gesamten Bereich des meist steilen und durch vielfach tiefeingeschnittene Wildbäche gegliederten Mondseeberghanges zwischen Mondsee und Loibichl der Untergrund auf Flyschgebirge mit örtlichen Moranenüberlagerungen besteht, also baugeologisch ungünstige Verhältnisse vorherrschen.

Es mußte daher bei jeder für eine Autobahn mit ihren besonderen Anlageverhältnissen hinsichtlich Breite, Krümmung und Steigung in Betracht kommenden Trassenführung am Hang nicht nur mit geländemäßigen, sondern auch mit unvermeidlichen bau-

- 2 -

zu Zl. 16-434-Präs.A/70

geologischen Schwierigkeit gerechnet werden, und zwar nicht nur beim Bau, sondern auch bei der künftigen Erhaltung der Autobahn.

Die Auf Grund besonders eingehender geologischer und bodenkundlicher Untersuchungen sowie auf Grund von Variantenstudien als in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht am günstigsten und unter den gegebenen Verhältnissen mit den geringsten Risiken erkannte und zur Ausführung gelangte Hangtrasse der nunmehr seit fast sieben Jahren unter Verkehr stehenden Autobahn am Mondsseeberghang hat sich jedenfalls bewährt. Es kann daher nicht von einer Fehlplanung gesprochen werden.

Daran ändert auch nichts die Mitte März d.J. im Bereich des sogenannten Bischofhangs nächst Innenschwand erfolgte lokale Rutschung in der Anschnittböschung der bergseitigen Richtungsfahrbahnen, durch die im übrigen die Autobahn in ihrem Bestand in keiner Weise gefährdet war. Schäden solcher Art sind bei den am Mondsseeberghang herrschenden Untergrundverhältnissen bei keiner Hangtrasse völlig auszuschließen und müssen als kalkuliertes Risiko in Kauf genommen werden, wenn nicht von vornherein unverhältnismäßig aufwendig gebaut werden soll. Das im Zusammenhang mit der Rutschung aus Sicherheitsgründen geräumte alte Bauernhaus war schon vorher wegen seiner Lage im engeren Autobahnbereich zur Einlösung bestimmt.

Zu Frage 2)

Die Sanierungskosten betrugen insgesamt 1, 75 Mio S, das sind rund 0, 56 % der Baukosten des rund 5 km langen Autobahnabschnittes zwischen Mondsee und Loibichl.

Zu Frage 3)

Der betroffenen Bauernfamilie wurde sofort eine Ersatzunterkunft in Form einer mit allen Erfordernissen ausgestatteten Wohnbaracke bis zur Fertigstellung ihres

- 3 -

zu Zl. 16.434-Präs.A/70

neuen Wohngebäudes zur Verfügung gestellt. Als Entschädigung wurde ihr ein in Berücksichtigung aller Umstände und Erschwernisse einvernehmlich festgestellter Betrag zuerkannt und ausbezahlt, der höher als die vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Herbst 1969 nicht wie in der Anfrage angegeben, "im Herbst 1966" vorgesehene Ablösesumme ist.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Moser".