

II-2836 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, 1973 - 06 - 27

ZI. 44.899-Präs.A/73

Anfrage Nr. 1304 der Abg. Dipl.Ing. Hanreich  
und Gen. betreffend Fehlplanung des Talüber-  
ganges Lunz am See

1280 /A.B.  
zu 1304 /J.  
Präs. am 18. Juli 1973

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton BENYA

Parlament  
1017 Wien

Auf die Anfrage Nr. 1304, welche die Abgeordneten Dipl.Ing. Hanreich und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 30. Mai 1973, betreffend Fehlplanung des Talüberganges Lunz am See an mich gerichtet haben, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

In dem zitierten Artikel der Zeitschrift des ÖAMTC "Auto Touring", veröffentlicht in der Ausgabe vom 15. Mai 1973, sind die Gesamtbaukosten des Talüberganges Bodingbach im Bauvorhaben Umfahrung Lunz der B 25 mit 15 Millionen Schilling angegeben. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Die Baukosten betrugen 9,3 Millionen Schilling.

Bezüglich der in diesem Artikel kritisierten mangelnden Koordinierung bei der Planung und Baudurchführung des Bauvorhabens Umfahrung Lunz habe ich in meinem Ministerium eingehende Untersuchungen durchführen lassen. Der Sachverhalt stellt sich nunmehr folgendermaßen dar:

Dem Neubau der Erlauftal-Bundesstraße im Abschnitt Lunz-Stiegengraben liegt ein Genereller Entwurf zugrunde, der vom Bundesministerium für Bauten und Technik am 12. September 1967 genehmigt wurde. Wie bei derartigen Bauvorhaben der Bundesstraßenverwaltung üblich ist, wurden die weiteren Planungsarbeiten für die Straßenbauarbeiten und den Talübergang Bodingbach getrennt durchgeführt.

Bitte wenden!

-2-

Die Vergabe der Bauarbeiten für den Talübergang Bodingbach wurde vom Bundesministerium für Bauten und Technik am 4. November 1969 genehmigt, da schon auf Grundlage des Generellen Projektes die eindeutige Aussage möglich gewesen war, daß eine andere Linienführung (eine Ostumfahrung von Lunz) geologisch wesentlich schlechtere Hangbereiche berührt hätte. Nach Mitteilung des Amtes der Landesregierung wurde als Fertigstellungstermin für die Ausführung der Hauptanbotspositionen durch die Firma Negrelli der 29. Oktober 1971 bekanntgegeben. Restarbeiten, in der Hauptsache Böschungspflaster, wurden zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt.

Der Auftrag zur Erstellung eines Detailprojektes für die Straßenbauarbeiten im Abschnitt "Lunz - Stiegengraben, 1. Abschnitt, km 43,9 - 46,5" der B 25 wurde vom Amt der niederösterreichischen Landesregierung am 17. November 1967 vergeben. Für die Detailprojektierung wurden vorerst die im "Baugeologischen Vorgutachten zum Generellen Projekt 1967" vom zuständigen Sachverständigen dargelegten Aussagen verwendet und danach eine erste Fassung des Detailprojektes im Jahre 1968 erstellt.

Im Zuge der Ausarbeitung eines weiteren Gutachtens durch den baugeologischen Sachverständigen im Jahre 1969 wurden von diesem baugeologische Schwierigkeiten im Bereich zwischen Talübergang Bodingbach und Baulosende aufgezeigt. In dem am 22. Juni 1970 vorgelegten Sachverständigen-Gutachten wurde eine Abänderung der Trassenführung in diesem Bereich empfohlen.

Aufgrund der in diesem Gutachten dargelegten Aussagen über die baugeologisch günstigste Situierung der Trasse im kritischen Hangbereich ordnete das Amt der niederösterreichischen Landesregierung eine Neubearbeitung des nach dem Talübergang gelegenen Teiles des Bauloses durch den beauftragten Detailprojektanten an.

Das "Detailprojekt 1971" wurde dem Bundesministerium für Bauten und Technik vom Amt der niederösterreichischen Landesregierung mit Schreiben vom 10. März 1972 zur Genehmigung vorgelegt. Mit Erlaß vom 12. April 1972 hat das Bundesministerium für Bauten und Technik diesen Detaillentwurf genehmigt. Im Bauprogramm 1972 der Bundesstraßenverwaltung war das Straßenbaulos "Lunz - Stiegengraben" mit einer ersten Rate von 1 Million Schilling enthalten. Ein Baubeginn wäre aufgrund der abgeschlossenen Planungen und der finanziellen Bedeckung somit im Herbst 1972 möglich gewesen.

Bitte wenden !

-3-

Durch die Trassenänderung zwischen Talübergang Bodingbach und dem Baulosende waren jedoch Grundeinlösungsverhandlungen notwendig geworden. Bei diesen Verhandlungen aufgetretene Schwierigkeiten standen einer Ausschreibung der Bauarbeiten zu diesem Zeitpunkt entgegen, da ein Baubeginn im Jahre 1972 nicht gesichert erschien.

Wie bekannt ist, habe ich im Herbst 1972 die Ämter der Landesregierungen überdies angewiesen, von Ausschreibungen für langfristige Bauvorhaben, deren Inangriffnahme erst im Jahre 1973 vorgesehen war, im Hinblick auf das neue Umsatzsteuergesetz Abstand zu nehmen.

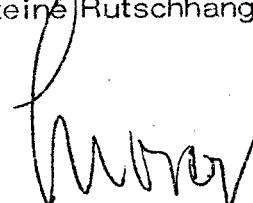
Da außerdem das Bundesministerium für Bauten und Technik in dieser Zeit die "Rechtlichen Vertragsbedingungen" neu gefaßt hat und danach am 7. Dezember 1972 für verbindlich erklärte, wurde vom Amt der niederösterreichischen Landesregierung von der Ausschreibung der Straßenbauarbeiten für das Baulos "Lunz-Stiegengraben" Abstand genommen, da die Ausschreibungsunterlagen generell den geänderten gesetzlichen und rechtlichen Voraussetzungen anzupassen waren.

Die Bauarbeiten für das Baulos "Lunz-Stiegengraben, Abschnitt I" wurden in der Zwischenzeit ausgeschrieben. Die Eröffnung der Anbote hat am 25. Mai d.J. stattgefunden.

Es ist beabsichtigt, die Straßenbauarbeiten demnächst mit dem für das heurige Jahr und für diesen Zweck vorgesehenen Betrag von 3,5 Millionen Schilling in Angriff zu nehmen.

Straßenbauvorhaben in Tallagen stoßen vielfach auf Schwierigkeiten, da dort oft Hangbewegungen, Rutschungen und sonstige unangenehme tiefbaulich schwer zu beherrschende Durchnässungen zu bewältigen sind.

Im gegenständlichen Falle konnte durch eingehende geologische Untersuchungen, die bis in die jüngste Zeit gedauert haben, das Projekt im Bereich nach dem Talübergang verbessert werden, um so den zu erwartenden Hangbewegungen möglichst auszuweichen. In dem Bereich vor dem Talübergang handelt es sich jedoch zweifellos um keine Rutschhänge.

M. Wör