



III-112 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. GP

1981 10 19

Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik über
die bisherigen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Auto-
bahnen- und Schnellstraßen AG



DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Sehr geehrte Damen und Herren!

Entsprechend dem Entschließungsantrag des Abgeordneten Willinger vom 20. Mai 1981, wonach der Bundesminister für Bauten und Technik dem Nationalrat bis 31. Oktober 1981 einen Bericht über jene Maßnahmen, die er auf Grund des Bundesgesetzes über die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßengesellschaft getroffen hat, zu erstatten ist, erlaube ich mir, diesen Bericht dem Hohen Haus im Folgenden zu übermitteln:

Mit Bundesgesetz vom 20. Mai 1981 hat der Nationalrat die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßengesellschaft beschlossen. Am 26. Juni wurde das Bundesgesetz verlautbart und schon eine Woche später, am 2. Juli 1981, wurde die Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft - ASAG - gegründet.

Das Ziel: Die Südautobahn und die steirischen Schnellstraßen haben Priorität. Doch die Mittel sind beschränkt. Mehr denn je muß deshalb schnell, rationell und frei von unnötigen bürokratischen Abläufen gebaut werden. Deshalb wird die ASAG die noch nicht begonnenen Teilstücke der Südautobahn A 2 von Grimenstein über den Wechsel bis zur Landesgrenze Steiermark - Burgenland im Großraum Friedberg, sowie die Teilstrecken der S 6 über den Semmering bis St. Michael bei Leoben und die Murtal-Schnellstraße S 36 von St. Michael bis Thalheim bei Judenburg ausbauen.

- 2 -

Die personell sehr kleine und straff organisierte Gesellschaft - ein Generaldirektor und vier Prokursten, insgesamt 10 Personen - hat in den ersten drei Monaten ihres Bestehens in Absprache mit der Bundesstraßenverwaltung die Abgrenzung der verschiedenen Bauabschnitte vorgenommen. Jene Bauabschnitte, die bereits vergeben oder in Arbeit sind, werden unter der Verantwortlichkeit der Bundesstraßenverwaltung fertiggestellt. Eingriffe wären nicht sinnvoll.

Für jene Abschnitte der A 2, der S 6 und der S 36, die von der ASAG zu planen und zu bauen sind, ist in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik ein Finanzierungsplan erstellt worden. Sämtliche Teilstrecken, für die die ASAG verantwortlich ist, sollen im Vollausbau bis zum Jahre 1989 unter Verkehr stehen.

Auch die Bauablaufpläne wurden bereits erarbeitet. Auch sie werden von einem Prioritätenkatalog bestimmt, der von vielen Faktoren abhängig ist wie etwa der Verkehrsbelastung und dem derzeitigen Straßenzustand. Vor allem muß der Netzschluß hergestellt werden, es sind jene Lücken im hochrangigen Straßennetz zu schließen, wo noch kein Halbausbau besteht. Lange Straßenstücke sollen in verhältnismäßig kurzer Zeit verkehrswirksam werden. Die Bauloseinteilung ist so abgestimmt, daß mit verhältnismäßig großem Personal- und Maschineneinsatz gebaut werden kann. Die von der ASAG geplanten Baulose sind so gestaltet, daß die teuren Baustelleneinrichtungen optimal ausgenützt werden. Die Möglichkeit, für optimale Geräteausnützung soll gegeben sein.

Nicht einmal dreieinhalb Monate nach Gründung der Gesellschaft

- 3 -

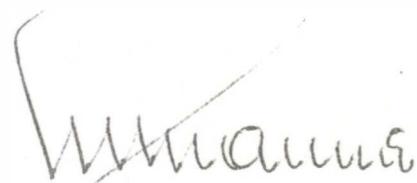
hat die ASAG am 14. Oktober 1981 die Anbotseröffnung für die Umfahrung Knittelfeld im Zuge der S 36 vorgenommen. Noch heuer wird in dieser Region mit dem Bau dieses wichtigen Abschnittes der Murtal-Schnellstraße begonnen. Auch die Umfahrung Niklasdorf wird noch heuer ausgeschrieben. Zwischen Bruck an der Mur und Leoben werden die Grundeinlösen forciert.

Der enge Kontakt mit der Bevölkerung ist der ASAG eine Verpflichtung, denn nur im Dialog, im Kompromiß mit den Betroffenen, können die Probleme gelöst werden. Am 29. September 1981 wurde in Enzenreith bei Gloggnitz eine Bürgerversammlung zum Thema "Trassenführung der S 6 im Abschnitt Oberdanegg-Gloggnitz" abgehalten, bei der die Verantwortlichen der Gesellschaft der Bevölkerung Rede und Antwort standen. Eine Abstimmung beschloß diese Bürgerversammlung. Es geht um die Suche nach der kosten-günstigsten, wirtschaftlichsten und von der Bevölkerung am meisten akzeptierten Trasse. Für die nach neuen, zeit-gemäßen Planungsrichtlinien projektierte Pittental-Trasse der A 2 über den Wechsel, den Vollausbau der S 6 ein-schließlich der Semmering-Querung und für den Vollausbau der S 36 sind etwa 15 Milliarden Schilling - sie werden aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer zur Verfügung gestellt - als Gesamtfinanzierungserfordernis notwendig. Die von der ASAG geplante und zu bauende umweltfreundliche Pittental-Trasse über den Wechsel von Grünmenstein bis in den Raum Friedberg wird 1986 fertig sein.

Ein früherer Ausbau erspart Preisgleitungskosten, die

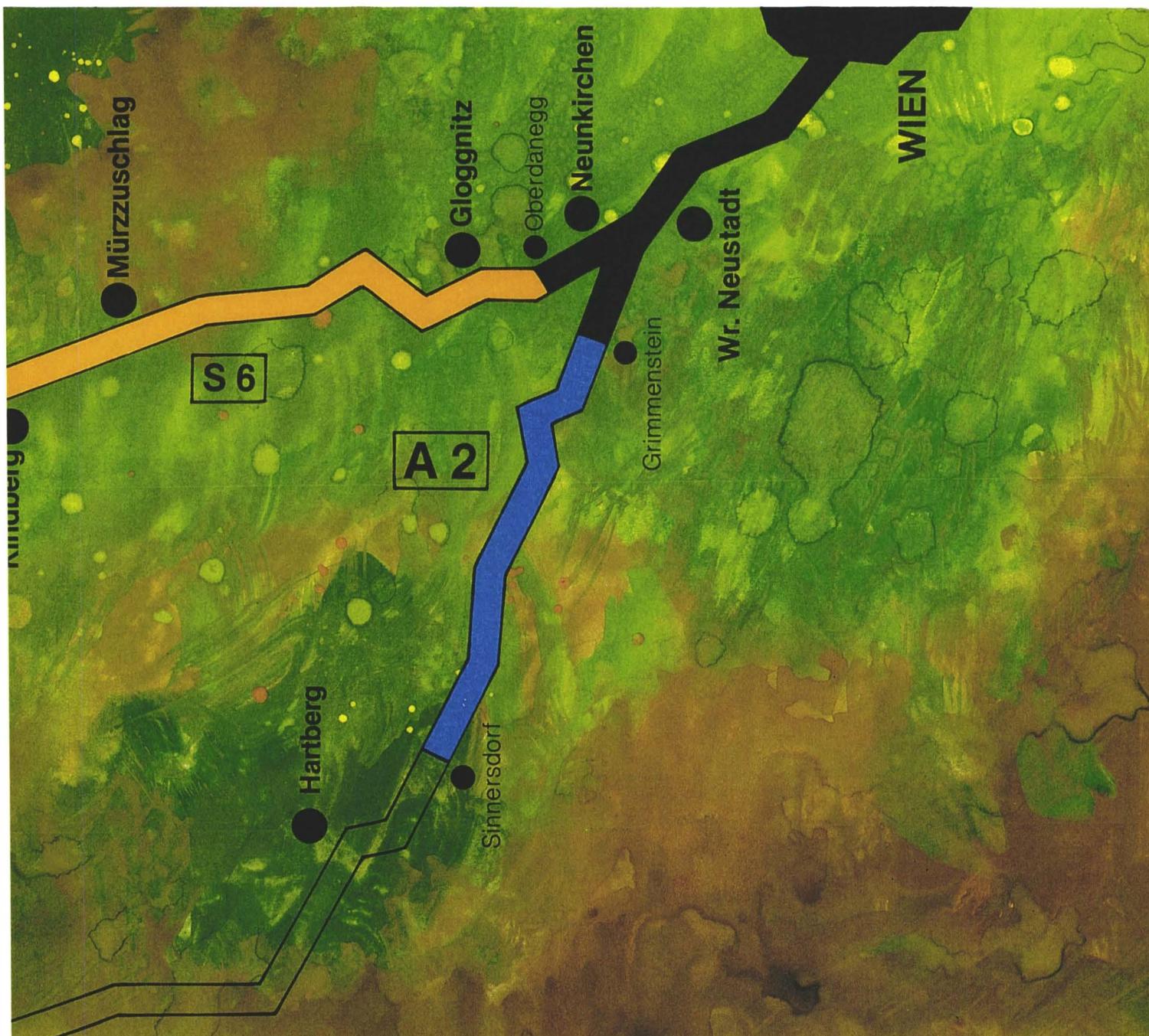
- 4 -

Umwegrentabilität kommt zum Tragen, da die Regionen früher erschlossen und wirtschaftlich belebt werden; dies gilt besonders für das Mürztal und das Obere Murtal. Die Ballungszentren werden von einer schweren Umweltbelastung befreit. Arbeitsplätze sind nur dann zu halten und neu zu schaffen, wenn leistungsfähige und sichere Straßen vorhanden sind.

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



Autobahnen- und Schnellstraßen- Aktiengesellschaft





Die Südautobahn und die steirischen Schnellstraßen haben Priorität. Doch die Mittel sind beschränkt. Mehr denn je muß deshalb schnell, rationell und frei von unnötigen bürokratischen Abläufen gebaut werden. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ASAG) hat sich dieses Ziel gesteckt: Sie wird die noch nicht begonnenen Teilstücke der Südautobahn A 2 von Grimenstein über den Wechsel bis Sinnerndorf zur Landesgrenze Steiermark—Burgenland im Großraum Friedberg, sowie Teilstrecken der S 6 über den Semmering bis St. Michael bei Leoben und die Strecke der Murtal-Schnellstraße S 36 von St. Michael bis Thalheim bei Judenburg ausbauen.

Mit Bundesgesetz vom 20. Mai 1981 hat der Nationalrat die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft beschlossen. Am 26. Juni wurde das Bundesgesetz verlautbart und schon eine Woche später, am 2. Juli 1981 wurde die ASAG gegründet. Die Satzung, jede Satzungsänderung sowie die Bestellung und Abberufung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Bauten und Technik. Die Anteile bei einem Grundkapital von 20 Millionen Schilling sind zu 100 Prozent dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung dieser Anteilscheine namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Bauten und Technik.

Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der ASAG allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Die fertiggestellten Straßenabschnitte sind der Bundesstraßenverwaltung zur Erhaltung zu übergeben. Die Finanzierung der Baumaßnahmen erfolgt durch Einnahmen aus der Bundesmineralölsteuer.

Straffe Organisation — minimaler Verwaltungsaufwand

Eine optimale Koordinierung ist nur mit Hilfe eines kleinen, schlagkräftigen Apparats zu erzielen. Das Management der ASAG besteht aus einem Vorstand und vier Prokuristen. Als Generaldirektor zeichnet Hofrat Dipl.-Ing. Friedrich Nägelei verantwortlich. Ihm sind die Baudirektion, die Kaufmännische Direktion sowie die beiden Bereichsleiter unterstellt. Die Baudirektion wird von Prokurist Dipl.-Ing. Gerhard Wollmann geleitet, die Kaufmännische Direktion von Prokurist Dr. Werner Schiendl. Die Bereichsleitung I umfaßt die Projekte der S 6 und S 36 auf steiermärkischem Gebiet und ihr steht Prokurist Dipl.-

Ing. Michael Zuzic vor. Für die Bereichsleitung II der S 6 auf niederösterreichischem Gebiet sowie für die Südautobahn A 2 ist Prokurist Ing. Johann Schober verantwortlich.

Die Zeit des Rasens ist vorbei!

In aller Welt besteht die Tendenz zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten; in Schweden, England, den Niederlanden, der Schweiz, Jugoslawien und vor allem in den Oststaaten gibt es rigorose Limits. In Japan beispielsweise konnte durch umfassende Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung die Unfallrate beträchtlich gesenkt werden. Die Bundesrepublik Deutschland ist eine Ausnahme, denn dort gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Trotzdem überschreiten nur fünf Prozent aller Fahrer die empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Der Durchschnitt auf den BRD-Autobahnen liegt bei 96 km/h.

Die Zeit des Rasens ist vorbei, denn der mit extrem hohen Geschwindigkeiten überproportional steigende Treibstoffverbrauch hat dieses Umdenken eingeleitet. Dieser Trend wird sich noch verstärken, denn Treibstoff wird in nächster Zeit noch wesentlich teurer werden. Deshalb muß der Straßenbau nicht nur auf die angespannte Finanzlage, sondern auch auf die künftige Energiesituation abgestimmt sein. Im Gegensatz zum Amtsentwurf wird die neue, von der ASAG zu erbauende Wechsel-Trasse (auch Variante-80 oder Pittental-Trasse genannt) für eine Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h trassiert, wie das vergleichsweise auch bei der Brenner-Autobahn der Fall ist. Eine Ausbaugeschwindigkeit von 100 km/h bedeutet, daß auch bei ungünstigen Verhältnissen problemlos „100 Sachen“ gefahren werden können. Unter guten Bedingungen sind wesentlich höhere Geschwindigkeiten zu erzielen.

Pittental-Trasse mit weniger Großbrücken

Diese neue Straßenbau-Philosophie zeichnet sich durch eine ebenso wirtschaftliche wie auch umweltfreundliche Trassierung aus. Der neue Entwurf umfaßt wesentlich weniger Großbrücken. Das bringt eine beträchtliche Kostensparnis. Hohe und lange Brücken erfordern eine lange Planungsdauer und sehr viel Geld. Auch die Erhaltung ist sehr teuer — das zeigen die vielen Brücken auf der Westautobahn A 1, wo so manche der erst 20 Jahre alten Spannbetonkonstruk-

tionen generalsaniert werden müssen. Nach einer Studie erfordern Brücken bis zu 17fache Erhaltungskosten gemessen an Erdbausträcken. Die Pittental-Trasse hat eine geringere Scheitelhöhe, nur 735 Meter Seehöhe. Die Mehrlänge von 1,6 Kilometer wirkt sich bei den Betriebskosten durch die geringere Höhe kaum aus. Die Neutrassierung erspart den Bau der Umfahrung Grimenstein im Zuge der B 54 und eine Zerschneidung der Gemeinde; die Wohngebiete können sich weiter entwickeln. In sanften Kurven schmiegt sich die Autobahn die Hänge entlang, macht um Aspang einen weiten Bogen, erreicht im stetigen Anstieg die Ortschaft Kulma, um sich dann bei Schäffern wieder mit der alten Trasse zu vereinigen. Die Steigungen sind minimal: Auf der Nordrampe vier Prozent, auf der Südrampe nur drei Prozent. Auf der Nordrampe ist eine Kriechspur vorgesehen.

Die topographisch ähnliche Schweiz als Beispiel

„Im internationalen Vergleich sind unsere Autobahnen zu großzügig trassiert“ sagte Bautenminister Karl Sekanina. „So haben die Autobahnen in Österreich eine Kronenbreite von 32 Meter, in der Bundesrepublik Deutschland beträgt sie meist 26 Meter, in einem Land, das eine wesentlich stärkere Motorisierung aufweist als Österreich. Energiesituation und Wirtschaftslage sind zu berücksichtigen, die Planungsgrundlagen müssen neu überdacht werden. Hätten wir in der Vergangenheit so gebaut wie beispielsweise die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz, würde heute unser Autobahn-Grundnetz bereits unter Verkehr stehen! Die Situation hat sich geändert, man ist heutzutage energiebewußter geworden. Auch die Einstellung zum Problem Straße hat sich gewandelt. Projekte, die man vor zehn Jahren noch ohne nennenswerten Widerstand durchgebracht hat, sind in den achtziger Jahren nicht mehr zu realisieren. Zum ‚Energie-Bewußtsein‘ ist das ‚Umwelt-Bewußtsein‘ gekommen. Das ist nicht nur in Österreich, sondern in vielen anderen Staaten der Welt zu bemerken!“

Internationale Vergleiche werden ange stellt. So hat die „Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“ (Köln) gemeinsam mit der „Vereinigung Schweizer Straßenfachleute“ (Zürich) und der „Association technique de la route“ (Paris) in einer umfassenden Arbeit aufgezeigt, wie es sich in diesen Ländern mit dem Autobahn-Bau verhält. Der Vergleich zeigte jedoch, daß

die Ausbaugeschwindigkeiten in diesen Staaten geringer angesetzt sind als in Österreich. Mit dem gleichen Geld kann man beträchtlich längere Strecken realisieren. Die ASAG will sozusagen weniger Rennstrecken und dafür mehr Autobahn-Kilometer bauen . . .

Geringere Kronenbreiten und zeitgemäße Kurvenradien — über 40% Kostenersparnis

Tatsächlich wird in der Schweiz im topographisch schwierigen Gelände kosten-günstiger gebaut, ohne die Leistungsfähigkeit der Nationalstraßen (Autobahnen) auch nur irgendwie zu beschneiden. So verfügen die Schweizer Nationalstraßen über zwei Seitenstreifen mit je 75 Zentimeter Breite, zwei Standspuren mit je 2,5 Meter Breite, vier Fahrspuren mit je 3,5 Meter Breite und einen zwei Meter breiten Mittelstreifen. Auch der dichte Verkehr kann zügig fließen. Trotz dieser großzügigen Anlageverhältnisse beträgt dort die Kronenbreite nur 22,5 Meter. Schon damit lassen sich beträchtliche Kosten einsparen, das ergibt sich nicht allein aus dem Erdbau, sondern vor allem auch bei den Brücken, die weniger breit dimensioniert werden müssen. Vor 15 Jahren, beim Bau der Brenner-Autobahn, gab es eine solche „Spar-Philosophie“ — der Regelquerschnitt beträgt 21,80 Meter, mit Kriechspur 24,80 Meter.

Die Trendumkehr im Straßenbau hat eingesetzt. Rechnet man einen aus Kronenbreite und anderen Trassierungsüberle-gungen resultierenden Einsparungseffekt von nur 25 Prozent — die geringeren Radien sind dabei nicht berücksichtigt —, so ergeben sich zusätzliche 281 Autobahn-Kilometer, die man hätte fertigstellen können. 205 Autobahn- und Schnellstraßen-Kilometer sind für die Fertigstellung des hochrangigen Grundnetzes notwendig. Das würde in der Praxis bedeuten: Die Semmering-Schnellstraße S 6 und die Murtal-Schnellstraße S 36 wären ebenso fertig wie die Südautobahn A 2 bis ins Lavanttal nach Kärnten, die Innkreis-Autobahn würde unter Verkehr stehen, die Lücke der Tauern-Autobahn zwischen Spittal und Villach wäre geschlossen und die Arlberg-Schnellstraße könnte in ihrer Gesamtlänge ebenfalls unter Verkehr stehen.

Autobahnen und Schnellstraßen bis zu sechsmal sicherer als gewöhnliche Straßen

Nach einer Studie deutscher Verkehrsexperten vermeiden drei zusätzliche Auto-

bahn-Kilometer einen Verkehrstoten und 150 bis 200 Verkehrsunfälle pro Jahr. Diese Aussage läßt sich größtenteils auch auf österreichische Verhältnisse übertragen. Je schneller der hochrangige Straßenbau vorangetrieben wird, desto weniger Verkehrstote.

Dem Umweltschutz im hochrangigen Straßenbau mißt die ASAG eine besondere Bedeutung zu. Werden die Lärmschutzmaßnahmen von vornherein eingeplant, sind die Kosten im Verhältnis zum Gesamtprojekt eher gering. Die nachträglichen Einbauten kommen sehr teuer und passen nicht immer in die Landschaft. Es ist nicht einfach, eine Trasse zu finden, die allen Anrainern zusagt. Wenn es möglich ist, kann die Trasse geringfügig verschoben werden; sie rückt damit von einer Häusergruppe ab, oder eine Kuppe bildet eine natürliche Abschirmung. Die Kostenfrage allerdings muß berücksichtigt werden, und ein stetiges Abwägen ist die Folge, denn bei überproportional hohen Kosten für den Umweltschutz fehlt dann für den Straßenbau das Geld. Weniger Straßen können gebaut werden. Auch in schwierigen Fällen hat der Umweltschutz optimal zu sein. Lärmschutzwände, in denen die Autofahrer eingesperrt und die Anrainer ausgesperrt werden, müssen aber der letzte Ausweg sein. Wenige Tage nach der Gründung der ASAG wurde mit der Erstellung des Finanzierungsplanes begonnen. Nach zwei Monaten stand das Finanzierungserfordernis fest: 15 Milliarden Schilling (Preisbasis 1981) sind für den Ausbau der Südautobahn bis Friedberg sowie für die Schnellstraßen S 6 und S 36 in Niederösterreich und in der Steiermark erforderlich. Die Finanzierung der verschiedenen Teilstrecken orientiert sich nach einer auf den jüngsten Stand gebrachten Dringlichkeitsreihung.

Dieser Prioritätenkatalog ist von vielen Faktoren abhängig, wie etwa der Verkehrsbelastung und dem derzeitigen Straßenzustand. Vor allem muß der Netzschluss hergestellt werden, es sind jene Lücken im hochrangigen Straßennetz zu schließen, wo noch kein Halbausbau besteht. Lange Straßenstücke sollen in verhältnismäßig kurzer Zeit verkehrswirksam werden. Neue Teilstücke sollen nicht von leistungsfähigen Straßen isoliert sein, die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs hat im Vordergrund zu stehen.

Der Vollausbau hat große Bedeutung. Deshalb sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit verschiedene im gesetzlichen Rahmen ge-

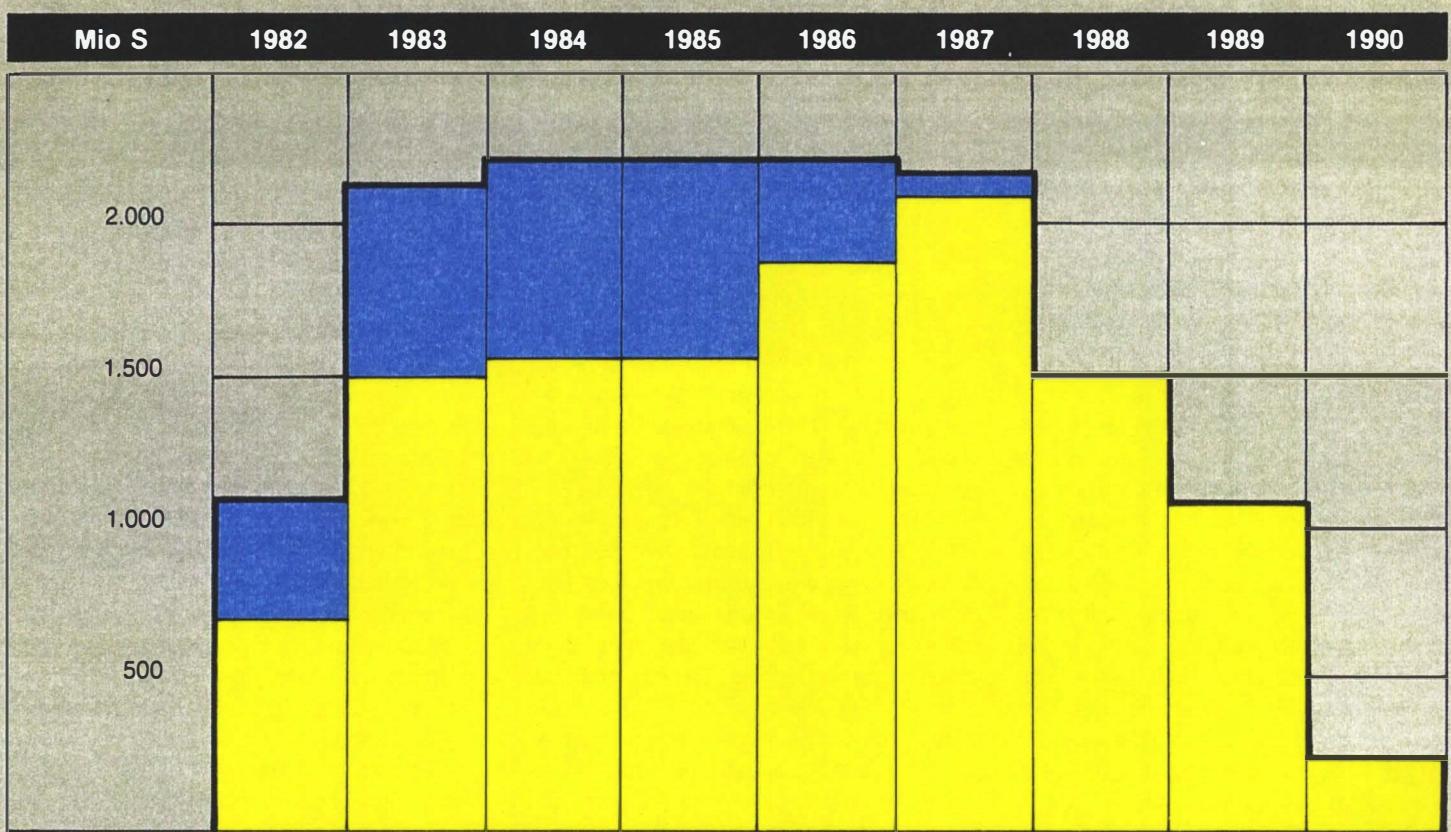
deckte Streckenausbauten dazugenommen worden. Ziel ist der Vollausbau.

Die Südautobahn A 2 soll im Jahre 1986 von Grimenstein durchgehend über den Wechsel bis in den Raum Friedberg befahrbar sein. Der Vollausbau der Semmering-Schnellstraße S 6 und der Murtal-Schnellstraße S 36 sollte bis 1989 abgeschlossen sein.

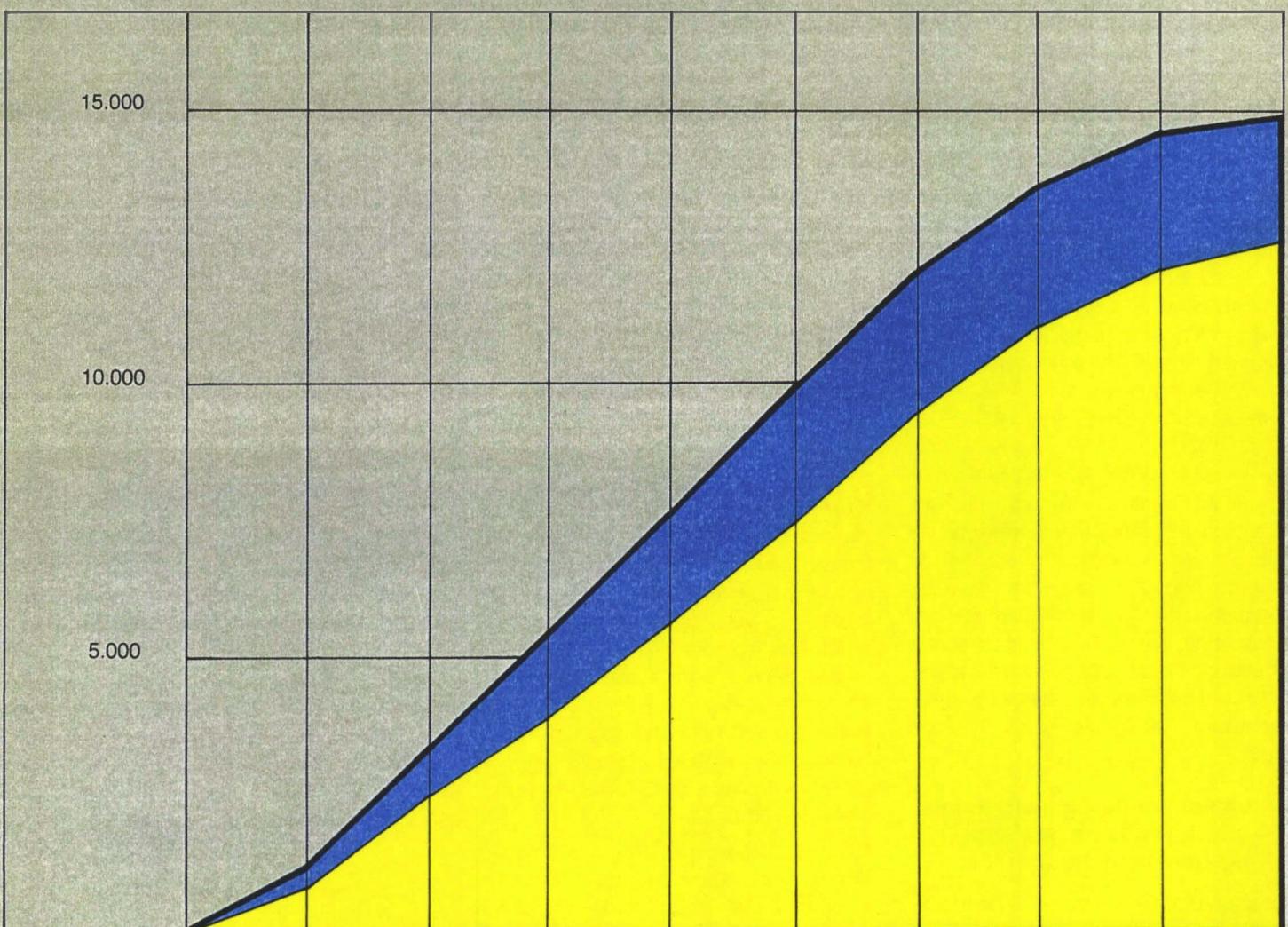
In das Finanzierungserfordernis von 15 Milliarden Schilling sind auch eine Reihe von Tunnelbauten eingeschlossen: Die zweite Röhre des Ganzstein-Tunnels bei Mürzzuschlag, die zweite Röhre des Tanzenberg-Tunnels bei Bruck an der Mur sowie die zweite Röhre des Tunnels der Umfahrung Leoben. Der Semmering soll vorerst durch eine etwa sechs Kilometer lange Tunnelröhre zwischen Schottwien und Steinhaus durchörtert werden. Die Erfahrungen beim Ofenauer und Hiefler Tunnel in Salzburg jedoch haben gezeigt, daß eine zweite Röhre unbedingt erforderlich ist. Im Tunnel selbst sind nur geringe Steigungen geplant; ein sogenannter energiesparender und abgasarmer Tunnel, in dem der Schwerverkehr nicht als Bremse wirkt, ist vorgesehen. Man ist bestrebt, die sowohl wirtschaftlichste als auch umweltfreundlichste Variante zu verwirklichen.

Der enge Kontakt mit der Bevölkerung ist für die ASAG eine Verpflichtung. Nur im Dialog, im Kompromiß, können die Probleme gelöst werden. Darauf ist auch bei der Konstruktion der Gesellschaft schon Bedacht genommen worden: Im Aufsichtsrat der ASAG sind auch Kommunalpolitiker vertreten.

Schnell, rationell und frei von unnötigen bürokratischen Abläufen muß gebaut werden. Ein früherer Ausbau erspart Preisgleitungskosten, die Umwegrentabilität kommt zum Tragen, da die Regionen früher erschlossen und wirtschaftlich belebt werden; dies gilt besonders für das Mürztal und das obere Murtal. Die Ballungszentren werden von einer schweren Umweltbelastung befreit. Arbeitsplätze sind nur dann zu halten und neu zu schaffen, wenn leistungsfähige und sichere Straßen vorhanden sind.



GESAMTFINANZBEDARF (Basis 1981)



BAUABLAUF

| Abschnitt | Km | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 |
|--|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Grümmenstein—Sinnersdorf (nördl. Landesgrenze Steiermark—Burgenland) A 2 | 29,8 | | | | | | | | | |
| Oberdanegg—Köttlach—Gloggnitz | 9,2 | | | | | | | | | |
| Gloggnitz—Schottwien | 5,6 | | | | | | | | | |
| Schottwien—Steinhaus | 8,5 | | | | | | | | | |
| Steinhaus—Grautschenhof | 4,5 | | | | | | | | | |
| Umfahrung Mürzzuschlag | 8,6 | | | | | | | | | |
| Hönlgsberg—Krieglach Ost | 4,6 | | | | | | | | | |
| Krieglach Ost—Kindberg | 10,8 | | | | | | | | | |
| Kindberg Ost—St. Marein | 10,9 | | | | | | | | | |
| St. Marein—Kapfenberg | 3,2 | | | | | | | | | |
| Kapfenberg—Bruck/Mur | 7,0 | | | | | | | | | |
| Bruck/Mur—Oberaich | 6,0 | | | | | | | | | |
| Umfahrung Niklasdorf | 7,2 | | | | | | | | | |
| Leoben Ost—St. Michael | 12,8 | | | | | | | | | |
| St. Michael—St. Stefan | 2,4 | | | | | | | | | |
| St. Stefan—St. Lorenzen | 8,6 | | | | | | | | | |
| St. Lorenzen—Knittelfeld Ost | 7,2 | | | | | | | | | |
| Umfahrung Knittelfeld | 4,0 | | | | | | | | | |
| Umfahrung Zeltweg | 6,6 | | | | | | | | | |
| Umfahrung Aichdorf | 3,4 | | | | | | | | | |
| Judenburg—Thalheim | 4,1 | | | | | | | | | |
| S 6, S 36 | 135,2 | | | | | | | | | |

VERKEHRSWIRKSAMKEIT