



**II-4063 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode**

**DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Wien, am 14. April 1986

Zl. lo.113/lo-I/1/86

Parlamentarische Anfrage Nr.1975/J  
der Abg.Lußmann und Kollegen be-  
treffend Vollausbau der Südauto-  
bahn im Bereich Hartberg - Gleisdorf

**18551AB**

**1986 -04- 15**

**zu 1975 IJ**

An den

Herrn Präsidenten des  
Nationalrates  
Anton Benya

Parlament  
lolo Wien

Auf die Anfrage Nr. 1975/J, welche die Abgeordneten Lußmann und Kollegen am 18. März 1986 betreffend Vollausbau der Südautobahn im Bereich Hartberg - Gleisdorf an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

**Zu 1) bis 3):**

Die Kosten des Ausbaues der 2. Richtungsfahrbahn betragen unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Vorarbeiten für die 2. Richtungsfahrbahn (wie gesamter Liegenschaftserwerb, Vollausbau im Bereich der Anschlußstelle "Sebersdorf", teilweise - bedingt durch die Massenbilanz und geologische Erfordernisse - fertiggestellten Erd- und Entwässerungsarbeiten sowie der Weg- und Bauverlegungen) rd. 590,86 Mio.S (einschl. 20 % USt.).

Gemäß dieser Lösung, die einvernehmlich mit dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung und dem Bundesministerium für Bauten und Technik festgelegt wurde, wird die 2. Richtungsfahrbahn mit dem Regelquerschnitt A 4<sup>1/2</sup> (1/2 Kronenbreite 12,0 m), entsprechend dem Ausbau der Süd Autobahn über den Wechsel ausgebaut, wobei die Trennung der beiden Richtungsfahrbahnen durch einen begrünten mit Leitschienen abgesicherten Mittelstreifen erfolgt.

./.

- 2 -

Die ursprünglichen Planungen sahen die Herstellung der 2. Richtungsfahrbahn mit einem Regelquerschnitt A 3/2 (1/2 Kronenbreite 15,0 m) mit Kosten von rd. 912,0 Mio.S vor. In diesen Kosten ist die 20 % USt. enthalten und es sind die oa. Vorleistungen berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der bereits zum Zeitpunkt des Ausbaues der 1. Richtungsfahrbahn durchgeföhrten Vorleistungen für die 2. Richtungsfahrbahn beträgt die Einsparung rd. 311,14 Mio.S.

Die Kernfragen Verkehrssicherheit, Baukosten, Bauprüfung, Verkehrsbeeinträchtigung während der Bauzeit und Verkehrstechnische Auswirkungen wurden von der von mir eingesetzten Kommission unter Leitung des zuständigen Sektionsleiters der Sektion III im Bundesministerium für Bauten und Technik eingehend geprüft.

Auf Grund des Ergebnisses der durchgeföhrten Untersuchungen wurde von der seinerzeit zur Diskussion gestandenen Verbreiterung der bestehenden Fahrbahn im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und der Verkehrsbeeinträchtigung auf der im Betrieb befindlichen 1. Richtungsfahrbahn während der Bauzeit Abstand genommen, weil mit dem Bau einer getrennten 2. Richtungsfahrbahn eine Ergänzung auf den Vollausbau in Etappen ohne langjährige Behinderung auf der bestehenden Fahrbahn ermöglicht wird.

Die aus der seinerzeitigen Projektierung resultierenden Mehrbreiten können nunmehr sehr kostengünstig und landschaftsangepaßt für Umweltschutzmaßnahmen integriert werden.

