

II-8941 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4471 IJ

1989 -11- 09

A N F R A G E

der Abgeordneten Apfelbeck, Eigruber, Ofner  
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten  
betreffend Talübergang Schottwien

Weil das öffentliche Baubudget knapp ist, mußte die umstrittene, quasi ins Nichts mündende Bröselbrücke um jeden Preis schlank gespart werden. Zunächst schrieb man eine Stahlbrücke aus. Die Tragwerkshöhe hätte gleichbleibend 7,5 Meter betragen sollen. Der Bestbieter kalkulierte 517 Millionen Baukosten.

Entgegen den Ausschreibungsbedingungen wurde urplötzlich auch eine Spannbetonbrücke angeboten, um "nur" 360 Millionen Schilling. "Unvorhersehbare Kräfte" bewirkten, daß im Einvernehmen mit dem Bautenministerium die ursprüngliche Ausschreibung aufgehoben wurde. Die zweite auf Spannbetonbrücke getrimmte brachte den gewünschten Erfolg: Schottwien konnte letztlich um einen Kampfpreis von 255 Millionen Schilling überbrückt werden.

Bisher mußten vor allem Planer und Baufirmen als Prügelknaben für das Brückendebakel herhalten. Die politisch Verantwortlichen im Wirtschaftsministerium und ihr verlängerter Arm, die Straßenbaugesellschaft ASAG, konnten sich im Hintergrund halten.

Noch nicht absehbar sind die langfristigen Folgen der Entscheidung für Spannbeton.

So stürzte am 21. Mai 1980 der südliche Teil des elegant geschwungenen Daches der Berliner Kongreßhalle auf die Straße - als sei er von einer unsichtbaren Faust getroffen worden.

Nach dem Unglück begannen Experten zu fürchten, es werde nicht bei diesem Einzelfall bleiben.

Vor allem im Brückenbau hatte der vielseitige Spannbeton einen Boom erlebt. Aber lange bevor Brücken das Alter erreichten, in dem man normalerweise mit Schäden rechnen würde, gingen eine ganze Reihe von ihnen aus den Fugen. Mal öffnen sich an hochempfindlichen Stellen Risse im Beton, mal beginnt das stählerne Korsett des Spannbetons zu rosten: Die eingezogenen Stahlstäbe reißen wie überdehnte Gummibänder.

Von 251 überprüften Spannbetonbrücken, so ergab bereits 1980 eine Untersuchung der Deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen, waren 34 % an den sogenannten Koppelfugen mit Rissen von bedeutlicher Größe behaftet - ein Ergebnis, das Abteilungsleiter Hans Pfohl "in seiner Grundtendenz als repräsentativ" für alle Spannbetonbrücken wertete.

Inzwischen wurden mehrere Bauwerke aus Spannbeton abgerissen oder gesprengt. Erst nach und nach erkannten Statiker und Bauingenieure die Ursachen der Probleme, die bei Spannbetonbrücken immer wieder auftraten:

- \* Die Koppelglieder liegen häufig zu nahe beieinander, schon beim Bau wird der Beton dadurch besonders belastet.
- \* Bei nahezu allen frühen Spannbetonbrücken wurden zwar die wetterbedingten Wechsel zwischen Wärme und Kälte ins Kalkül gezogen, nicht aber die erheblichen Temperaturunterschiede zwischen Ober- und Unterseite des Bauwerks; dadurch entstehen gewaltige Spannungen, denen die Bauwerke häufig nicht gewachsen sind.
- \* Häufig wurde (und wird) auf den Baustellen nicht sorgfältig genug gearbeitet. Das ist bei diffizilen Bauphasen - Konstruktion der Verschalung, Verlegen und spannen der Stahlstäbe - folgenreich?
- \* Daß auch auf Brücken großzügig gestreute Streusalz frißt sich durch den Beton bis zu den Spannkabeln und Stahlbewehrungen durch. Die Folgen sind - mit unter horrenden Reparaturkosten.

Im Falle der Schottwiener Brücke hat man sehr viele Spannglieder in den Platten vereint, sie werden üblicherweise nicht so verlegt.

Außerdem sei das Tragwerk weit schlanker als bei anderen Bauwerken vergleichbarer Größe ausgeführt.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nachstehende

**A n f r a g e :**

- 1) Inwieweit halten Sie die Spannbetonvariante nach dem vorliegenden fachlichen Erkenntnissen für richtig?
- 2) Existiert ein Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung von Schottwien?
- 3) Wer wird die Sanierungskosten bezahlen?