

II-368 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NationalratesXI. Gesetzgebungsperiode

30.1.1967

153/A.B.

zu 129/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. K o t z i n a
auf die Anfrage der Abgeordneten K r e m p l und Genossen,
betreffend den Ausbau der Präbichl Bundesstraße.

-.-.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Kremp l und Genossen
in der Sitzung des Nationalrates am 29. November 1966, betreffend
den Ausbau der Präbichl Bundesstraße, an mich gerichtet haben, be-
ehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Die Bundesstraßenverwaltung hat sich schon längere Zeit mit dem
Problem des Ausbaues der Eisen Bundesstraße über dem Präbichl und hier
besonders mit der Präbichl-Nordrampe befaßt und auch ein generelles
Projekt für eine Trasse am Polsterhang (gegenüber dem Erzberg) aus-
gearbeitet. Die diesbezüglichen Untersuchungen ergaben jedoch zufolge
der geologischen und topographischen Verhältnisse unverhältnismäßig
große Schwierigkeiten, sodaß für den 5,854 km langen Bau-
abschnitt mit 150 Millionen Schilling Baukosten, d.s. rund 25 Millionen
Schilling je Kilometer, und einer Bauzeit von etwa 10 Jahren gerechnet
werden muß.

Für eine raschere und billigere Lösung boten sich vorerst zwei
Varianten an:

- a) Ausbau der Eisen Bundesstraße im Gerichtsgraben in Fortsetzung
der sogenannten "Notstraße".
- b) Benützung der betriebseigenen Straße der Alpine Montangesellschaft
über den Erzberg.

Die Alpine Montangesellschaft hat jedoch im Interesse der Sicherung
des Bergbaubetriebes beiden Varianten ihre Zustimmung verwehrt.
Gleichzeitig wurde von der Alpine eine neue Variante zur Begutachtung
vorgelegt. Diese neue Trasse führt noch weiter in das Gsollltal, er-
reicht am Ende des Gsollltales bereits die Höhe von 1230 m und damit
die Paßhöhe und führt dann auf einer Länge von ca 5 km fast horizontal
bis zum Präbichlpaß. Bedeutet schon die Trassenverlängerung um 3 km
einen wesentlichen Nachteil in den Wintermonaten (Schneeräumung), so

- 2 -

153/A.B.

zu 129/J

wird durch diese Trassenführung das Problem der Wasserversorgung von Eisenerz - die Quellen liegen im Gsollgraben - noch schwieriger und kostspieliger zu lösen sein.

Hinsichtlich einer Tunnel-Lösung wäre darauf hinzuweisen, daß ein Basistunnel zwischen Trofeng (Eisenerz) und Vordernberg etwa 9,6 km und ein Tunnel zwischen Trofeng und Glaslbremse etwa 5,1 km lang wäre.

Werden die Tunnelbaukosten mit 100 Millionen Schilling je Kilometer angenommen, so kostet der Basistunnel rund 1 Milliarde Schilling und der kürzeste Tunnel 500 Millionen Schilling. Damit betragen die Kosten des Tunnels "Trofeng-Glaslbremse" etwa das Dreifache der Baukosten des Straßenbaues. Beim Basistunnel ist das Verhältnis derart ungünstig, daß ein Basistunnel wohl auch in weiterer Zukunft ausscheidet.

Auf Grund vorgenommener Projektstudien ist die Ausführung des "kleinen" Tunnels nur mit einer Steigung von 5 % möglich. Nach ho. Auffassung ist aber eine durchgehende Steigung von 5 % in einem 5 km langen Tunnel nicht gut zu heißen und wäre die Anordnung von Kriechspuren bzw. der Bau von 2 zweispurigen Tunnels - denn auch bergab fahrende Lastkraftwagen benötigen wegen ihrer langsamen Bremsfahrt eine eigene Fahrspur - technisch und wirtschaftlich nicht durchführbar.

Abschließend muß auf Grund der eingehenden und zeitraubenden Untersuchungen festgesetzt werden, daß ein Straßenausbau nach dem von ho. genehmigten generellen Projekt 1956, für das die Grundeinlösung bereits durchgeführt ist, am ehesten zu realisieren ist. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß die Gesamtfinanzierung gesichert werden kann.

Jedenfalls wurde die Ausarbeitung eines baureifen Detailprojektes in Auftrag gegeben mit dem Ziele, die Ausschreibung der Brücken- und Straßenbauarbeiten bzw. die Inangriffnahme der Bauarbeiten noch im laufenden Jahr zu ermöglichen.

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-