

II— 3542 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NationalratesDER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

XIII. Gesetzgebungsperiode

Zl. 44.736 Präs A/74
Anfrage Nr. 1688 der Abg. Peter und Gen.
betr. Pyhrn-Autobahn im Bereich des
Teichl- und Steyrtales.

Wien, am 8. Juni 1974

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y aParlament
1010 W i e n
-----1663 / A.B.
zu 1688 / J.
Präs. am 24. Juni 1974

Auf die Anfrage Nr. 1688, welche die Abgeordneten Peter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 3.5.1974, betr. Pyhrn Autobahn im Bereich des Teichl- und Steyrtales an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die in der Anfrage erwähnte "Arbeits- und Interessengemeinschaft der vom Autobahnbau betroffenen Grundeigentümer in den Gemeinden St. Pankraz, Piechl, Molln und Klaus" ist seit dem Jahre 1970 wiederholt an das Bundesministerium für Bauten und Technik mit dem Wunsch herangetreten, zur Schonung des Steyr- und Teichltales eine Änderung der geplanten Trassenführung der Pyhrnautobahn vorzunehmen und diese nicht durch die genannten Täler, sondern von Molln aus über Hopfing und mittels eines rd. 4 km langen Tunnels durch das Sengsengebirge nach Windischgarsten zu führen.

Da eine solche Trassenänderung wegen verschiedener Berührungspunkte mit dem geplanten Kraftwerksbau bei Klaus auch von der Ennskraftwerke AG angeregt worden war, und ähnliche Wünsche der Oberösterreichischen Raumplanung bzw. der Stadt Steyr bestanden, wurde dieser Trassenführungsvorschlag vom Amte der Oberösterreichischen Landesregierung einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Das Ergebnis dieser Prüfung zeigte jedoch, dass eine durch das Sengsengebirge geführte Trasse so schwerwiegende verkehrstechnische, bautechnische und damit wirtschaftliche Nachteile aufweisen würde, dass diese Lösung nicht weiter zu verfolgen war. Die genannte Arbeits- und Interessengemeinschaft wurde von dem Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen mit Schreiben vom 8.7.1971, Zl. 534.922-II-9a/71, in Kenntnis gesetzt.

In der hierauf dem Bundesministerium für Bauten und Technik zugegangenen Antwort der Arbeits- und Interessengemeinschaft vom 7. 8. 1971 wurde die Kostendifferenz der beiden untersuchten Trassenvarianten in Zweifel gezogen und um Bekanntgabe der Berechnungsunterlagen für den Tunnelbau und der für die Grundablöse angenommenen Kosten ersucht, um diese Werte von gerichtlich beeideten Sachverständigen überprüfen lassen zu können.

Hiezu ist der Arbeits- und Interessengemeinschaft vom Bundesministerium für Bauten und Technik mit Schreiben vom 5. 10. 1971, Zl. 540. 628-II/9a/71, folgende Antwort zugegangen, welche auch heute noch grundsätzlich volle Gültigkeit besitzt:

"Die für den Abschnitt Sattledt - Windischgarsten der Pyhrnautobahn bei einer Trassenführung mit Untertunnelung des Sengsengebirges angegebenen Gesamtkosten in der Höhe von rd. 2, 9 Milliarden S, welchen Gesamtkosten für die über Klaus führende Trasse von rd. 1, 6 Milliarden S gegenüberstehen, sind nicht nur durch die hohen Kosten des Tunnelbaues, sondern auch durch die grössere Gesamtlänge der Trasse und die grösseren technischen Schwierigkeiten ausserhalb des Tunnels bedingt.

Während die über Klaus führende Linie den Tälern des Sipbaches, der Krems und der Steyr folgend relativ einfach trassiert werden kann, ist eine Linie mit Untertunnelung des Sengsengebirges über Grünburg zu führen, wobei im Alpenvorland sämtliche in diesem Abschnitt nach Norden oder nach Nordosten verlaufenden Täler mit aufwendigen Talbrücken gequert werden müssen. Den Kosten der über Klaus verlaufenden Trasse (Gesamtlänge rd. 48 km) mit durchschnittlich 34 Mio S/km stehen daher bei der über Grünburg verlaufenden Trasse (Gesamtlänge ohne Tunnel rd. 49 km) Kosten von rd. 40 Mio S/km gegenüber. Darüberhinaus wären für den Tunnel (Gesamtlänge rd. 4 km), welcher mit zwei Tunnelröhren ausgestattet werden müsste, Kosten in der Höhe von 230 Millionen S je Kilometer zu erwarten.

Trotz dieser hohen Kosten, welche bereits die Anwendung neuester Tunnelbaumethoden berücksichtigen, kommen auch im Strassenbau immer häufiger Tunnel zur Anwendung, dies aber nur dann, wenn dadurch im Zuge einer Strasse durch Einsparungen von Längen oder verlorenen Höhen gesamtwirtschaftlich gesehene Vorteile zu erzielen sind, was aber gerade im vorliegenden Fall nicht zutrifft.

-3-

zu Zl. 44.736 Präs A/74

Zu den Grundeinlöschungskosten ist schliesslich festzustellen, dass diese im Vergleich zu den Gesamtkosten einer Autobahn nur einen geringen Teil ausmachen und daher Abweichungen von den zunächst angenommenen Beträgen das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen auch nicht grundsätzlich beeinflussen können."

Abschliessend sei noch erwähnt, dass die angegebenen Kosten auf den Preisen des Jahres 1970 basieren, eine entsprechende Anhebung auf die heute angewendeten Preise am Verhältnis der Gesamtkosten der beiden untersuchten Trassenvarianten jedoch nichts ändern würde. Beispielsweise müsste heute für eine im Tunnel geführte Autobahnstrecke, wofür je Richtungsfahrbahn eine Tunnelröhre erforderlich ist, in Abhängigkeit von den Gebirgsverhältnissen mit Kilometerkosten von 260 Mio S - 300 Mio S gerechnet werden. Die Kosten einer Talbrücke wären mit rd. 180 - 220 Mio S je km zu veranschlagen.

