

II-3427 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/7-I/1/78

Parlamentarische Anfrage Nr. 1639 der Abg.
Dipl. Ing. Hanreich und Gen. betr. Trassenfüh-
rung der Pyhrn-Autobahn im Gemeindegebiet
von Arding.

Wien, am 14. März 1978

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament
1010 W i e n

1587/AB

1978 -03- 15

ZU 1639/J

Auf die Anfrage Nr. 1639, welche die Abgeord-
neten Dipl. Ing. Hanreich und Genossen am 2. 2. 1978, betreffend
Trassenführung der Pyhrn-Autobahn im Gemeindegebiet von Arding
an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Eine von der Pyhrn Autobahn AG. veranlasste
tunnelbautechnische Voruntersuchung führte zu dem Ergebnis, dass
aus bautechnischer Sicht - die Schwierigkeiten durch schlechte Gebirgs-
eigenschaften (Gebirgsgüteklassen hauptsächlich IV-VI), der starke zu
erwartende Wasserandrang und mögliche Gaszutritte sind in der erwar-
teten Form und Größenordnung bei keinem der in letzter Zeit fertigge-
stellten Tunnel aufgetreten - die sogenannte Variante 123 (Tunnelführung
parallel zum bestehenden Eisenbahntunnel mit dachförmig gestalteter
Längsneigung) als günstigste Lösung anzusehen ist. Die Vorteile gegen-
über der sogenannten Variante 111, die einen Basistunnel vorsah, liegen
in weit niedrigeren Bau- und Betriebskosten für die Gesamtanlage (Stei-
gender Vortrieb von beiden Tunnelportalen aus, einfacheres Lüftungs-
system), einer wesentlich kürzeren Bauzeit und einem geringeren Risiko
des Tunnelbaues. Durch vorseilende Richtstollen bzw. parallel geführte

-2-

Lüftungstunnel können die Verhältnisse für den Tunnelvortrieb so vorgeklärt und verbessert werden, dass dieser dann kein unbekanntes und nicht übersehbares technisches und finanzielles Risiko darstellt.

Unter Berücksichtigung der in der tunnelbautechnischen Voruntersuchung ermittelten Baukosten (Tunnelbaukosten: Variante 111 - 345 Mio S/km Röhre, Variante 123 - 255 Mio S/km Röhre) zeigt der im Auftrag der Pyhrn Autobahn AG, vom Zivilingenieurbüro Geoconsult aufgestellte "Wirtschaftlichkeitsvergleich 1976", der eine Überarbeitung der "Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 1973" darstellt, dass bei der Variante 111 der Vorteil der geringeren Strassenbenützerkosten durch den Nachteil beträchtlich höherer Strassenkosten bei weitem aufgehoben wird.

Auf Grund dieses geänderten Sachverhaltes, welcher von den Tunnelexperten auf Grund ihrer neueren Untersuchungen aufgezeigt wurde, musste es als gerechtfertigt bezeichnet werden, die bisher zu Gunsten der Variante 111 getroffene Trassenentscheidung - eine baureife Planung lag für diese Variante keineswegs vor - aufzuheben und die weiteren Planungen für die Variante 123 durchzuführen.

Als Vorteil der Variante 123 muß schliesslich noch erwähnt werden, dass sowohl die von den Gemeinden des unteren Ennstales dringend geforderte Anschlußstelle "Gesäuse" als auch die für den Betrieb dieser Autobahnstrecke nunmehr notwendige Mautstelle bautechnisch und verkehrstechnisch einwandfrei untergebracht werden können, was bei der Variante 111 für die Anschlußstelle keinesfalls und für die Mautstelle nur mit grössten Schwierigkeiten und Nachteilen möglich gewesen wäre.

Von der Pahrn Autobahn AG, wurden dem Generellen Projekt 1977 der Variante 123 auch zwei Gutachten der Sachverständigen Dr. Friedrich Hader und Prof. Dipl. Ing. Dr. Rudolf Pischinger angeschlossen, welche sich mit den klimatischen Verhältnissen im Bereich des Bosrucktunnels und mit den Schadstoffbelastungen in der Umgebung des

- 3 -

Südportales befassen. Gemäß diesen Gutachten treten keine nennenswerten Belästigungen auf. Unter ungünstigsten Verhältnissen (extremer Verkehr in Verbindung mit ungünstiger Wetterlage) wird in maximal 100 m Entfernung vom Tunnelportal die Luftqualität "gut" 4,3 ppm (parts per million) als Mittelwert über 8 Stunden nicht mehr unterschritten. Nach dem Vorschlag Prof. Pischingers sollte dafür gesorgt werden, dass die Abgase auf eine Höhe von 50 m gebracht werden und damit nur sehr geringe Kohlenmonoxid-Konzentrationen in Bodennähe verursachen. Dies wurde im vorliegenden Projekt durch Anordnung eines Abluftkamins berücksichtigt.

Zu 2:)

Auf Grund der zahlreichen Einwände gegen die geplante Trassenführung werden seitens der Pyhrn Autobahn AG. zur Zeit Zwischenlösungen gesucht, welche die geologischen und sonstigen Vorteile einer Parallellage des Strassentunnels zum Eisenbahntunnel besitzen und doch einer unmittelbaren Berührung des Ortsgebietes von Ardning ausweichen. Ein Ergebnis dieser Untersuchungen liegt noch nicht vor. Das Verfahren zur Bestimmung des Strassenverlaufes gem. § 4 Abs. 1 des Bundesstrassengesetzes 1971 bezüglich des Bosrucktunnels wurde vorläufig ausgesetzt, um eine endgültige Stellungnahme der Pyhrn Autobahn AG. abzuwarten.

