

II-3969 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 15. Juni 1982

Zl. 10.101/45-I/1/82

Parlamentarische Anfrage Nr.1879/J  
der Abg. Probst und Genossen betr.  
Pyhrn Autobahn "Umfahrung Trieben"

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y a

Parlament  
1010 W i e n

1834 IAB  
1982 -05- 17  
zu 1879J

Auf die Anfrage Nr. 1879/J, welche die Abgeordneten Probst und Genossen am 13. Mai 1982 betreffend Pyhrn Autobahn "Umfahrung Trieben" an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1) und 2):

Den Erläuterungen zur Novellierung des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes vom 29. Juni 1978, BGBl.Nr. 335, ist zu entnehmen, daß angesichts der sprunghaften Verkehrsentwicklung auf der sogenannten Gastarbeiterroute die Herstellung und Finanzierung u.a. des Abschnittes "Umfahrung Trieben" der A 9 Pyhrn Autobahn der Pyhrn Autobahn AG übertragen wurde.

Die Baukosten und das Finanzierungserfordernis für diese Strecke wurde hiebei ausdrücklich nach den mit dem Bundesland Steiermark geführten Verhandlungen lediglich für einen Halbausbau und unter Zugrundelegung des damaligen Standes der Projektierung geschätzt. Die Detailplanung war zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

Die Trassenfestlegung der "Umfahrung Trieben" erfolgte - wie ebenfalls den bereits zitierten Erläuterungen entnommen werden kann - im Talboden, um eine möglichste Schonung der höherwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen zu gewährleisten. Dies erfolgte

./.

- 2 -

nicht zuletzt auf Grund vehementer Forderungen der örtlich Betroffenen. Dadurch ergab sich zwangsweise eine Führung der Autobahn durch das Triebener und Edlacher Moor unter Inkaufnahme erhöhter bautechnischer Schwierigkeiten und dementsprechend erhöhter Baukosten.

Da in den Moorbereichen unmittelbar unter der Geländeoberfläche unverdichtete Torfschichten bis in große Tiefe anstehen und die durchgeführten Erkundungsbohrungen und Rammsondierungen bis in 20 m Tiefe und mehr sehr schlechte Untergrundverhältnisse ergaben, wurden Probedammschüttungen vorgenommen, die klären sollten, ob die der ursprünglichen Baukostenschätzung zugrunde liegenden Dammstrecken überhaupt ohne Grundbruchgefahr aufgebracht werden können bzw. wie groß die zu erwartenden Setzungen und Setzungsunterschiede sind und wie langfristig das Setzungsverhalten ist.

Auf Grund dieser Untersuchungen wurden die straßenbaulichen Detailplanungen optimiert. Unter Abschätzung des baulichen Risikos und unter Bedachtnahme auf eine wirtschaftliche Bauführung wurden ursprünglich vorgesehene Dammstrecken teilweise durch Brücken ersetzt.

Die daraus resultierenden Mehrkosten gegenüber den Schätzungen anlässlich der Übertragung der Herstellung und Finanzierung der "Umfahrung Trieben" an die Pyhrn Autobahn AG im Jahre 1978 betragen auf Grund letzter Erhebungen der Pyhrn Autobahn AG rd. 200 Mio. Schilling.

Dammsetzungen - wie diese im Bericht der Kleinen Zeitung zitiert wurden - sind bei den gegebenen Untergrundverhältnissen unvermeidbar und sind im wesentlichen auf Grund der beschriebenen Untersuchungen der Untergrundverhältnisse und Probedammschüttungen kalkulierbar.

Die in der Pressenotiz angeführten Überlastschüttungen sind eine bautechnisch durchaus übliche Methode, um ein rasches

./.

- 3 -

Abklingen der Dammsetzungen zu erzielen und um letztlich hiedurch eine ehest mögliche Verkehrsfreigabe zu ermöglichen.

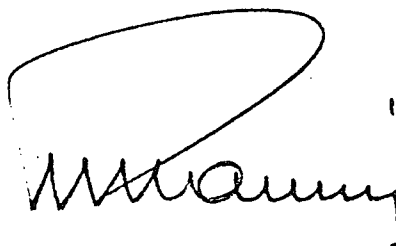
Zu 3):

Der vorgesehene Verkehrsfreigabetermin im Jahre 1984 ist hiedurch nicht gefährdet und kann nach derzeitigem Stande eingehalten werden.

Zu 4):

In den Erläuterungen zur zitierten Novelle des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes vom 29. Juni 1978, BGBl.Nr.335, ist ausdrücklich festgehalten, daß der Pyhrn-Autobahn AG lediglich die Errichtung des Halbausbaues der "Umfahrung Trieben" übertragen wurde.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß dieser Festlegung Gespräche mit dem ehemaligen Herrn Landeshauptmann Niederl und dem Herrn Finanzminister Vizekanzler a.D. Androsch zugrunde liegen bzw. daß auch die Marktgemeinde Trieben in einem Schreiben an den ehemaligen Landesrat Dr. Josef Krainer und den Herrn Bundesminister a.D. Josef Moser vom 13. März 1975 den vorrangigen Halbausbau der Pyhrn Autobahn beantragt hat.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Krainer', with a large, stylized initial 'M' above the name.