

II-3939 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1966 N

1986 -03- 13

A n f r a g e

der Abgeordneten Lußmann  
und Kollegen  
an den Bundesminister für Bauten und Technik  
betreffend tatsächliche Kosten der Wechsel-Trasse  
der Südautobahn

Im Herbst 1985 wurde die sogenannte "Oismüller-"  
oder "Sparvariante" der Südautobahn über den Wechsel  
eröffnet.

Diese Variante sollte nach der Ankündigung des seiner-  
zeitigen Bautenministers Sekanina 2,6 Mrd. S kosten,  
zum Unterschied zur sogenannten Amtstrasse, die mit  
4 Mrd. S präliminiert war. Anlässlich der Debatte im  
Bautenausschuß über die Novelle zum Bundesstraßenge-  
setz erklärte Bundesminister Dr. Übleis auf Befragung,  
diese Sparvariante wäre mit 3 Mrd. S Baukosten abge-  
rechnet worden.

Aus dem nunmehr vorgelegten 5-jährigen Investitionsplan  
sind für die Wechseltrasse jedoch folgende Baukosten  
abzulesen, und zwar für die Bereiche

Niederösterreich	1.920 Mio S
Steiermark	1.500 Mio S
Burgenland	780 Mio S

daher insgesamt 4.200 Mio S Gesamtkosten.

Diese Summe von 4.200 Mio S liegt nicht nur um 1,6 Mrd. S über der seinerzeitigen Projektsumme der Oismüller-Trasse, sondern sogar um 200 Mio S über den geplanten Kosten der Amtstrasse!

Wobei die Amtstrasse mit geringeren Steigerungen, größerer Fahrbahnbreite und größeren Kurvenradien ein wesentlich höheres Maß an Verkehrssicherheit geboten hätte.

Knapp vor Weihnachten 1985 brach eine Fahrbahn dieser Sparvariante bei Pinkafeld in sich zusammen. Der mittlerweile behobene Schaden soll sich auf 10 Mio S belaufen. Diese Katastrophe war vorhersehbar, da der Fels-Untergrund jedenfalls schon im Planungsstadium bekannt war und von Expertenseite auf die Rutschgefahr in bestimmten Abschnitten hingewiesen wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Bauten und Technik folgende

A n f r a g e :

- 1) Wie hoch waren die Projektsummen der sogenannten Amtstrasse und der sogenannten Oismüller- oder Sparvariante der A 2 über den Wechsel?
- 2) Haben die beiden Varianten den gleichen Ausgangspunkt auf der niederösterreichischen und steirischen Seite, bzw. um wieviel Laufmeter ist die Sparvariante gegenüber der Amtstrasse länger?
- 3) Wieviel an Steuermittel konnten unter Berücksichtigung sämtlicher Nebenkosten wie Grundablösen usw. durch den Bau der Oismüllervariante tatsächlich eingespart werden?
- 4) Wen trifft das Verschulden für die Rutschung im Raum Pinkafeld, wie hoch ist der Schaden und wer kommt dafür auf?
- 5) Sind weitere derartige Katastrophen zu befürchten und wenn, was wird vorbeugend dagegen unternommen?