
3326/J XXVIII. GP

Eingelangt am 23.09.2025

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Wendelin Mölzer

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur

betreffend **Verzögerung und Investitionsbedarf bei infrastrukturellen Großprojekten – speziell Unterflurtrasse St. Andrä bei Villach**

Für den Neubau der Unterflurtrasse St. Andrä (Villach) inklusive ergänzender Maßnahmen werden von der ASFINAG zarte drei Jahre Bauzeit veranschlagt – für nur 470 Meter Strecke. Es ist nicht nachvollziehbar, dass nach gerade einmal 40 Jahren Nutzungsdauer derartige Bauwerksschäden auftreten und ein vollständiger Neubau erforderlich ist. Die Erfahrung zeigt, dass Infrastruktur nicht nur ein Kosten-, sondern ein Vertrauensprojekt ist, das Planungs-, Ausführungs- und Sicherheitsperspektive kombiniert. Wenn bereits nach vier Jahrzehnten signifikante Bauschäden auftreten und der Neubau als wirtschaftlicher erachtet wird, muss geklärt werden, welche langfristigen Qualitäts- und Kontrollstandards hier zugrunde lagen. Gleichzeitig bedarf es einer nachvollziehbaren Planung hinsichtlich Kosten, Nutzen, Bauverlauf und Bürgerinformation – damit nicht wieder das Gefühl von Passivität bei wesentlichen Infrastrukturentscheidungen entsteht.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. Wie rechtfertigt Ihr Ministerium die Dauer von nahezu 3 Jahren für den Neubau einer nur 470 Meter langen Infrastrukturmaßnahme?
2. Wie lange haben vergleichbare Unterflurtrassen- oder Tunnelprojekte in Österreich in Planung und Umsetzung gedauert? (Bitte um Auflistung nach Projekten der letzten 20 Jahre)
3. Wie hoch waren die durchschnittlichen Baukosten pro Meter bei vergleichbaren Projekten? (Bitte um Aufschlüsselung)
4. Welche Lehren aus vergleichbaren Projekten werden für die Trasse St. Andrä herangezogen, um Effizienz und Kostensicherheit zu gewährleisten?
5. Gibt es internationale Vergleichswerte (z. B. aus Deutschland, Schweiz, Italien), die zeigen, ob die österreichische Umsetzungsgeschwindigkeit und Kostenstruktur konkurrenzfähig ist?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

6. Gibt es eine umfängliche Kosten-Nutzen-Analyse, die die Entscheidung für einen Neubau statt einer Sanierung belegt?
7. Liegt eine vollständige Aufschlüsselung der 38 Millionen Euro, die investiert werden sollen, vor?
 - a. Welchen Anteil trägt der Bund und welchen die ASFINAG bzw. andere Institutionen?
8. Warum ist eine Infrastruktur, die erst 40 Jahre alt ist, bereits im „Schrott-zustand“?
9. Plant das Ministerium künftig erhöhte Qualitätsanforderungen, um eine deutlich längere Lebensdauer zu sichern?
 - a. Wenn ja, welche?
10. Wird im Bereich der Umleitungen oder Bauzonen eine verbesserte Beschilderung, Sicherheitsmaßnahmen oder alternative Routen geschaffen, insbesondere für Anrainer, Betriebe und Rettungsdienste?
11. Wie werden Wasser-, Strom- und Breitbandinfrastruktur abgesichert bzw. verbessert im Kontext der Baumaßnahme?
12. Existieren Synergie-Effekte mit anderen Infrastrukturprojekten in Kärnten oder überregional (z. B. Glasfaserausbau, Wassernetze)?
13. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die regionale Mobilität im Großraum Villach während der Bauarbeiten sicherzustellen?
14. Welche Möglichkeiten werden geprüft, um Pendlerströme effizient zu lenken und wirtschaftliche Nachteile für Betriebe und Anrainer zu vermeiden?
15. Liegen Berechnungen vor, welche volkswirtschaftlichen Schäden (z. B. durch Staus, längere Fahrzeiten, Umleitungen, Ausfälle im Güterverkehr) während der gesamten Bauzeit zu erwarten sind?
 - a. Falls ja, wie hoch werden diese Schäden pro Jahr bzw. über die gesamte Bauzeit beziffert?
 - b. Falls nein, warum wurden derartige Analysen bislang nicht erstellt?
16. Welche zusätzlichen Kosten würden entstehen, wenn man die Bauzeit durch Einsatz moderner Bauverfahren, erhöhte Arbeitsleistung (z. B. Zwei- oder Drei-Schicht-Betrieb) oder größere Ressourceninvestition deutlich verkürzen würde?
17. Wie würden sich diese Mehrkosten im Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Schäden durch Staus und Verzögerungen darstellen?
18. Hat das Ministerium Varianten geprüft, bei denen man – trotz höherer Investitionskosten – durch schnelleren Bau die volkswirtschaftlich günstigere Lösung erreicht?
 - a. Falls nein, warum nicht?