

II- 2007 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
 FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 42.552-Präs.A/72

Wien, am 10. Jänner 1973

Anfrage Nr. 983 der Abg. Haberl und
 Genossen betreffend Ennstal-Schnellstraße.

PM / A.B.

zu 983 / J.

Präs. am 17. Jan. 1973

Herrn

Präsidenten des Nationalrates
 Anton BENYA

Parlament
 1010 Wien

Auf die Anfrage Nr. 983, welche die Abgeordneten Haberl und Genossen in der Sitzung des Nationalrates vom 7.12.1972, betreffend Ennstal-Schnellstraße an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Frage 1): Ist die Trassenführung der Ennstal Schnellstraße schon endgültig festgelegt oder sind Korrekturen noch möglich?

Frage 2): Wurde oder wird diese Trassenführung mit dem Land Steiermark und dem zuständigen Landesrat abgesprochen?

Zu 1) und 2): Im Auftrag des Bundesministeriums für Bauten und Technik wurde von Ziviltechnikern ein Generelles Projekt für den Abschnitt "Altenmarkt-Mandling" und eine Vorstudie für den Abschnitt "Mandling-Liezen" ausgearbeitet.

Mit Ermächtigung des Bundesministeriums vom 4.1.1972 stehen die Detailplanungen für den Abschnitt "Altenmarkt-Mandling" beim Amt der Salzburger Landesregierung in Ausarbeitung. Die Vorstudie für den Abschnitt "Mandling-Liezen" wurde mit Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 28.2.1972 dem Landeshauptmann von Steiermark mit der Bitte um Stellungnahme und dem Ersuchen, hiebei das Einvernehmen mit den berührten Gemeinden herzustellen, übermittelt. Die vorerwähnte Stellungnahme ist noch nicht eingelangt. Entsprechend dem Planungsstadium sind Korrekturen an der Liniengröße noch möglich.

Frage 3):

Hat der Inhalt des Bundesstraßengesetzes, das im Nationalrat von allen Parteien, also auch von der ÖVP angenommen wurde, auch die Zustimmung des Landes Steiermark gefunden?

Zu 3):

Das Verzeichnis zum BStG 1971 wurde auf Grund der Untersuchungen im Rahmen der Neubewertung des Bundesstraßennetzes im engsten Einvernehmen mit den Vertretern sämtlicher Bundesländer und nach abgeschließenden Gesprächen zwischen mir und den Landeshauptmännern bzw. den für den Straßenbau zuständigen Landesräten erstellt.

Frage 4):

Hat das Land Steiermark bisher Bedenken gegen die Ennstal Schnellstraße vorgebracht?

Zu 4):

Nein.

Frage 5):

Glauben Sie, daß für die Verkehrsbewältigung der Zukunft eine dritte Fahrspur zur jetzigen Bundesstraße statt dem Bau einer Schnellstraße genügen würde?

Frage 6):

Welche Erfahrungen vom Standpunkt der Verkehrssicherheit wurden mit dreispurigen Straßen bisher gemacht?

Zu 5) und 6):

Wie Erfahrungen und Untersuchungen aus dem Ausland zeigen, weisen 3-spurige Straßen eine extrem hohe Unfallquote auf. Die Leistungsfähigkeit kann dadurch nur in geringem Umfang gesteigert werden. In Österreich werden 3-spurige Straßen aus diesem Grund vermieden. Es ist dagegen üblich, Strecken, deren Fahrbahnbreite einem 3-spurigen Ausbau entspricht, 2-spurig zu markieren. Wie die Erfahrungen mit diesen überbreiten Straßen zeigen, ist es möglich, dadurch die Verkehrsqualität (level of service) und die Verkehrssicherheit erheblich zu steigern. Die Leistungsfähigkeit dagegen bleibt nahezu konstant. Ein überbreiter Ausbau bringt keinen Vorteil bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens einer überlasteten 2-spurigen Straße. Diesbezügliche Forschungsarbeiten sind im Auftrag des Bundesministeriums für Bauten und Technik im Gange.

f. Mbu