

II- 734 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des NationalratesXIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/30-I/1/76

Parlamentarische Anfrage Nr. 250 der
Abg. Dr. Gruber und Gen. betr. Überführung
der Westbahn durch die Osttangente Wels.

Wien, am 18. Mai 1976

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a
Parlament
1010 W i e n

270 /AB
1976 -05- 19
zu 250 /J

Auf die Anfrage Nr. 250, welche die Abgeordneten
Dr. Gruber und Genossen am 31. 3. 1976, betreffend Überführung
der Westbahn durch die Osttangente Wels an mich gerichtet haben,
beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:) Es ist richtig, dass im Bereich der Kreuzung der West-
bahn mit der Osttangente Wels ein Abwasserkanal der Gemeinde Wels
verlegt werden muß und über die Frage, wer die Kosten für diese Kanal-
verlegung zu tragen hat, mit der Gemeinde Wels bisher keine Einigung
erzielt werden konnte. Dies ist jedoch nicht allein die Ursache dafür,
dass die Bauarbeiten für die Bahnbrücke bisher nicht ausgeschrieben wer-
den konnte, da u. a. auch eine Projektsänderung vorgenommen wurde und
überdies der Umfang der Kanalverlegung durch eine Änderung nunmehr
in weniger aufwendiger Form möglich ist. Grundsätzlich ist in finanzieller
Hinsicht zu sagen, dass Baumaßnahmen der Bundesstrassenverwaltung
nur entsprechend den aus den Einnahmen der Bundesmineralölsteuer zur
Verfügung stehenden Mitteln durchgeführt werden können. Nachdem die
für Bundesstrasse B + S in Oberösterreich aus dem Bundesvoranschlag
vorgesehenen Mittel in erster Linie für die Weiterführung bereits begonne-
ner Baumaßnahmen verwendet werden müssen, konnten neue Baumaßnahmen
nur in geringem Umfang in das Bauprogramm aufgenommen werden.

-2-

Mangels finanzieller Bedeckung konnte daher die Westbahnüberführung vorerst nicht in das Eauptrogramm aufgenommen werden, es wird jedoch getrachtet werden, diese Bauvorhaben so bald als möglich zu finanzieren. Die Bundesstrassenverwaltung hofft, bis zum Verfügbaren der finanziellen Mittel, mit der Gemeinde Wels über die Frage der Kostentragung der Kanalverlegung eine Einigung zu erzielen, sodass der Beginn der Bauarbeiten dadurch nicht verzögert wird.

Im übrigen möchte ich erwähnen, dass die Bundesstrassenverwaltung gerade für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raum Wels in den letzten Jahren sehr viel getan hat. So wurden z. b. ab 1974 bis jetzt Aufträge für Brücken- und Strassenbauten mit folgenden vorgesehenen Gesamtbaukosten vergeben:

Strassenbau Linzer Autobahn	ca. 250 Mio S
Strassenbau f. Bundesstrassen B im unmittelbaren Bereich Wels (Baulose Puchberg, Pernau, Bosch und Grünbachplatz)	ca. 123 Mio S
Brückenbauten der Linzer Autobahn	ca. 120 Mio S
Brückenbauten der Innkreisautobahn	ca. 20 Mio S.

Zu 2:) Anlässlich der Genehmigung des Brückenvorentwurfes Anfang 1975 durch das Bundesministerium für Bauten und Technik wurde festgestellt, dass die Verlegung des bereits erwähnten Kanals auf Kosten der Gemeinde Wels zu erfolgen hätte. Dies wurde jedoch von der Gemeinde Wels abgelehnt und die diesbezügliche Rechtsauffassung dem Bundesministerium für Bauten und Technik zur Kenntnis gebracht. Nach Vorlage mehrerer ergänzender Berichte des Amtes der O. Ö. Landesregierung und Stellungnahmen der Stadt Wels, erfolgte eine neuerliche Mitteilung des Ministeriums, dass Wels (abgesehen vom unmittelbaren Brückenbereich) z. T. die Kosten zu tragen hätte und z. T., nämlich für den großen Bereich, wo der Kanal auf ehemaligem Grund der

-3-

ÖBB liegt, nur durch bestimmte Nachweise von der Kostentragung enthoben wäre. Dies wurde von der Stadt Wels unter Vortrag einer entsprechenden Rechtsansicht erneut abgelehnt.

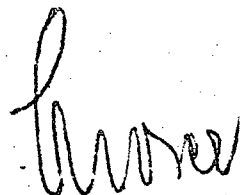
Zu 3:) Auf Grund der unterschiedlichen Rechtsauffassungen fand am 26.4.1976 im Bundesministerium für Bauten und Technik eine direkte Aussprache zwischen Vertretern des Ministeriums, des Amtes der Landesregierung und der Stadt Wels statt, um eine Klärung der Angelegenheit herbeizuführen. Dabei wurde vereinbart, für den wesentlichen Punkt der Kostentragung für die Leitungen auf ehemaligem Grund der ÖBB, eine Stellungnahme der Bundesbahn einzuholen, wodurch erwartet wird, dass dies die endgültige Entscheidung erleichtert. Es geht dabei um die Frage, ob die ÖBB auf Grund des bestehenden Vertrages sztl. eine Verlegung des der Stadt Wels gehörenden Kanals getragen hätte. Für die Bundesstrassenverwaltung würde daher als Nachfolgerin der ÖBB die gleiche Regelung gelten.

Zu 4:) Die Vorbereitungen zur Ausschreibung sind an sich abgeschlossen. Wenn es möglich ist, die rechtliche Seite der Kanalverlegung innerhalb der nächsten Wochen zu klären - woran alle Betroffenen interessiert sind - könnte nach Ausschreibung, Anbotsausarbeitung, Prüfung der Anbote und Bearbeitung des Vergabeantrages, mit einem Baubeginn im Herbst des laufenden Jahres gerechnet werden, vorausgesetzt, dass die finanzielle Bedeckung gegeben ist.

Da es nicht möglich gewesen ist, im Bauprogramm 1976 Mittel für dieses Bauvorhaben vorzusehen, wird getrachtet werden, die für 1976 erforderlichen Kosten aus den zusätzlichen aus der Erhöhung der Bundesmineralölsteuer erwarteten Einnahmen oder allenfalls aus Einsparungen bei anderen Bauvorhaben zu bedecken.

-4-

Zu 5:) Bedingt durch den Bau der Eisenbahnbrücke mit einer Bauzeit von rd. 2 Jahren und den Strassenbau, der z.T. erst nach Fertigstellung des Objektes erfolgen kann, ergibt sich eine Verkehrsübergabe unter Berücksichtigung der bereits genannten Vorbehalte, im Laufe des Jahres 1979.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'H. W. ...' or similar, written in a cursive style.