

II-2590 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Wien, am 4. Juli 1977

Z1.10.101/48-I/1/77

Parlamentarische Anfrage Nr. 1189
der Abg. Kraft und Gen. betr. Ausbau
der Innkreisautobahn A 8 Suben-Ried,
Vorfinanzierung.

1160/AB

1977-07-04

zu 1189/1

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya

Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage Nr. 1189, welche die Abgeordneten Kraft und Genossen am 12.5.1977, betreffend Ausbau der Innkreisautobahn A 8 Suben-Ried, Vorfinanzierung an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Die Innkreis Autobahn ist nur mit den Abschnitten Suben (2 km) und Meggenhofen - Knoten Wels (15,9 km) in der Stufe 1 der Dringlichkeitsreihung 1975 gereiht. Die übrige Strecke der Innkreis Autobahn (57,7 km oder 76,3 % der Gesamtlänge) ist mit Stufe 2 bewertet.

Die Dringlichkeitsreihung 1975 hat weiterhin Gültigkeit. Mit den Arbeiten für die Dringlichkeitsreihung 1980, die die Entwicklungen im Bereich der demographischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Strukturen berücksichtigen soll, ist begonnen worden.

Zu 2:)

Seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik wird dafür vorgesorgt werden, daß bis zur Inbetriebnahme der Autobahn auf deutschem Gebiet jedenfalls die Innbrücke Suben mit einem provisorischen Anschluß an das bestehende Bundesstraßennetz fertiggestellt wird.

Für die Weiterleitung des Verkehrs in Richtung Wels bietet sich, soferne bis dahin nicht weitere Strecken der Innkreis Autobahn zur Verfügung stehen, als Übergangslösung die voll ausgebauten Innviertler Straße B 137 an. Es könnte mit einer kurzen Verbindungsstraße der Anschluß ab der Autobahn bei Suben erreicht werden. Nach Ausbau der Umfahrung Schärding (Bauvorhaben Rainding II und III) ergibt sich außerdem ein Anschluß von der Innbrücke bei Schärding und damit von der deutschen Autobahn.

Die Innkreis Autobahn wird zusammen mit der Pyhrn Autobahn eine leistungsfähige Nordwest-Südost Verbindung für den europäischen Transitverkehr bilden. Im Hinblick auf diese Inanspruchnahme erscheint es durchaus vertretbar, daß der ausländische Verkehr einen Beitrag zu den Kosten des Baues dieser Strecke leistet. Es sind in diesem Sinne einerseits Verhandlungen mit den Europäischen Gemeinschaften über eine Finanzierungsbeteiligung aufgenommen worden, andererseits laufen Überlegungen über eine Straßengüterbeförderungsabgabe, aus deren Erlös der Ausbau der Transitstrecken gefördert werden könnte. Das Bundesministerium für Bauten und Technik ist bestrebt, den Bau der Innkreis Autobahn im Rahmen der Gesamtstrecke Innkreis-Pyhrn Autobahn möglichst auf Grundlage der vorangeführten Finanzierungsmöglichkeiten sicherzustellen.

Zu 3:)

Die vom Land Oberösterreich vorgeschlagene Vorfinanzierung sieht den Weiterbau der Innkreis Autobahn von Suben nach Ried/Innkreis vor. Von dort müßte der Verkehr ebenfalls über Bundesstraßen, und zwar über die Innviertler Straße, Abzweigung Stritzing, B 137a und die Innviertler Ersatzstraße B 309 in Richtung Wels weitergeführt werden. Der Vorschlag des Landes stellt eine durchaus begrüßenswerte Initiative für die Lösung der Finanzierungsfrage dar, im Hinblick auf die vorangeführten Bestrebungen, für die Finanzierung einen Beitrag der ausländischen Straßenbenutzer zu erreichen, sollte er jedoch wegen der Kosten für Bund und Land nach derzeitiger Lage nur in zweiter Linie in Betracht gezogen werden. Daneben bestehen auch budgetmäßige Schwierigkeiten, da das Gesamtausmaß für Vorfinanzierungen nicht unbeschränkt ausgeweitet werden kann und in Oberösterreich bereits zwei Vorfinanzierungen laufen (Linzer Autobahn und Mühlkreis Autobahn).

