

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

II-598 der Beiträge zu den Statutarischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 23. November 1983

Zl. 10.101/94-I/1/83

Parlamentarische Anfrage Nr. 252/J  
der Abg. Lußmann und Genossen betreffend  
sofortiger Weiterbau der Pyhrnautobahn

222/AB

1983-11-28

zu 252/J

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton Benya

Parlament

lolo Wien

Auf die Anfrage Nr. 252/J, welche die Abgeordneten Lußmann und Genossen am 19. Oktober 1983, betreffend sofortiger Weiterbau der Pyhrnautobahn, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Ich teile Ihre Auffassung voll und ganz, daß Innkreis- und Pyhrn Autobahn raschest ausgebaut werden müssen, um die volle Verkehrswirksamkeit zu erlangen.

Die Innkreis- und Pyhrn Autobahn sind in dreifacher Hinsicht von Bedeutung.

Regionale Bedeutung für die Anrainerbezirke zur Abwicklung des Pendlerverkehrs und des Warentransportes über kürzere Distanzen ebenso wie zur Verringerung der Umweltbelastungen. Für diese Aufgabe können bereits relativ kurze aber wichtige Abschnitte, wie etwa der kürzlich eröffnete Bosrucktunnel hoch verkehrswirksam sein.

Nationale Bedeutung zur Verbindung großer Zentralräume und Industriestandorte, wie etwa den Raum Linz/Wels und die steirischen Industriegebiete sowie den Raum Graz. Die volle Verkehrswirksamkeit wird in diesem Fall erst durch den durchgehenden Ausbau zwischen den betreffenden Ballungsräumen erlangt

./.

- 2 -

werden können. Durch sinnvolle Staffelung beim Ausbau der einzelnen Teilabschnitte kann jedoch bereits vor der endgültigen Fertigstellung der durchgehenden Autobahn ein guter Wirkungsgrad erreicht werden. Aus diesem Grunde habe ich veranlaßt, daß nur verkehrswirksame Abschnitte in Bau gehen.

Internationale Bedeutung für den Transitverkehr durch Österreich. Die volle Verkehrswirksamkeit und damit die endgültige Entlastung der Gastarbeiterroute von den Belastungen des Durchgangsverkehrs wird erst bei Vorhandensein der durchgehenden Autobahnverbindung zwischen deutscher und jugoslawischer Grenze erreicht werden.

Zu 2):

Für den Abschnitt Sattledt - Spital/Pyhrn wurde auf meine Veranlassung hin von einem Zivilingenieur bereits eine Sparvariante untersucht. Dieses vor kurzem fertiggestellte generelle Projekt weist reduzierte Querschnitte und auf das sparsamste ausgerichtete Anlageverhältnisse auf. Der Abschnitt Spital/Pyhrn - Windischgarsten wird bereits mit diesen reduzierten Ausbau-elementen gebaut.

Zu 3):

Für die Strecke Sattledt - Windischgarsten wurde die Detailplanung auf der Basis des genannten generellen Projektes Ende Oktober 1983 in Auftrag gegeben. Es müssen jedoch zunächst für einen Großteil dieser Strecke noch die notwendigen Behördenverfahren, insbesondere die Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes, durchgeführt werden.

Daher kann hinsichtlich des Abschlusses der gesamten Detailplanung noch kein genauer Termin genannt werden. Da jedoch die Planung abschnittsweise erfolgt, könnte bereits relativ kurzfristig mit dem Bau begonnen werden.

Auf der Strecke Rottenmann/Nord - Traboch ist mit Ausnahme der Umfahrung Trieben, die bereits im Bau ist, die Detailplanung für den Vollausbau mit Sparquerschnitt im Gange. Ein Abschluß dieser Arbeiten ist für 1985/86 zu erwarten.

./.

- 3 -

Für die übrigen Abschnitte ist die straßenbauliche Detailplanung abgeschlossen.

Zu 4):

Die planungstechnischen Randbedingungen für die baldige Inbetriebnahme der gesamten Pyhrn Autobahn habe ich bereits genannt. Die Fragen der Finanzierung sind noch nicht endgültig geklärt.

Auf Grund des großen Nutzens, den eine durchgehende Innkreis - Pyhrn Autobahn für den Transitverkehr durch Österreich bringt, haben wir bekannterweise bei den EG um eine Finanzbeteiligung angesucht. Obwohl derzeit, vor allem wegen der auch bei den EG sehr angespannten Budgetsituation, kaum Geld aus Brüssel zu erwarten sein dürfte, bin ich dennoch bemüht, die Anstrengungen in Richtung Finanzbeitrag fortzusetzen. In diesem Zusammenhang habe ich dem für Verkehr zuständigen EG-Kommissionsmitglied Contogeorgis angeboten, sich in Österreich an Ort und Stelle von den Belastungen unserer Straßen durch den Transitverkehr zu überzeugen, um zumindest mittelfristig eine EG-Unterstützung zu erreichen.

In Anbetracht der großen nationalen Bedeutung jedoch, die vor allem das Kernstück der Innkreis-Pyhrnroute zwischen West Autobahn bei Wels und Süd Autobahn bei Graz als innerösterreichische Straßenverbindung hat, muß auch ohne EG-Beteiligung eine Finanzierungsmöglichkeit gefunden werden, die eine möglichst rasche Fertigstellung noch in diesem Jahrzehnt erwarten läßt.

Teilabschnitte werden allerdings schon früher dem Verkehr zur Verfügung stehen. Etwa der Abschnitt Spital /Pyhrn - Windischgarsten voraussichtlich Anfang 1986.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Wolfgang Kainz". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized 'W' at the beginning.