

**DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Zl. 1o. 1o1/116-I/1/83

**II-~~812~~ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**

**des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode**

Wien, am 11. Jänner 1984

Parlamentarische Anfrage Nr. 3o3/J  
der Abg. Lußmann und Genossen betreffend  
Festlegung der Trasse Liezen-Trautenfels  
für die Ennstal-Schnellstraße S 8

**317/AB**

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton Benya

**1984-01-12**

zu **303 IJ**

Parlament  
1o1o Wien

Auf die Anfrage Nr. 3o3/J, welche die Abgeordneten Lußmann und Genossen am 14. November 1983, betreffend Festlegung der Trasse Liezen-Trautenfels für die Ennstal-Schnellstraße S 8, an mich gerichtet haben, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Für den gegenständlichen Abschnitt wurden im November 1983 dem Bundesministerium für Bauten und Technik vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung die Unterlagen über die erfolgten Projektierungen und die Untersuchungen über die zu erwartenden Umweltauswirkungen vorgelegt. Darin wurden einige Gesichtspunkte nicht oder nur unvollständig behandelt. So fehlt z.B. die für eine Entscheidung wesentliche Stellungnahme des steiermärkischen Naturschutzbeirates und sind auch Ergänzungen, vor allem zu den Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten auf deren Umwelt, erforderlich.

Es war daher nicht möglich, eine endgültige Trassenentscheidung noch im Jahre 1983 vorzunehmen. Vom Bundesministerium für Bauten und Technik erging jedoch noch im Dezember 1983 die Weisung, eine Trassenführung entlang der Enns weiterzuverfolgen, um die dafür noch erforderlichen Behördenverfahren und Planungen umgehend abzuklären bzw. durchzuführen.

Zu 2) und 3):

Aus den vorgelegten Unterlagen geht für den künftigen Ausbau der Schnellstraße die Notwendigkeit einer Neutrassierung im Bereich des Ennsflusses eindeutig

-2-

hervor. Die untersuchten Bestandsvarianten, einschließlich der Tunnellösungen im Bereich von Stainach und Liezen, sind nach Ansicht der Fachsektion für eine schnellstraßengemäße Trassierung nicht geeignet und bedingen – neben sehr hohen Baukosten – hohe Umweltbelastungen im Bereich der bestehenden Verbauung.

Von den Ennsufer-Varianten ist nach dem Ergebnis der vorgelegten Untersuchungen eine Nordufertrasse zu bevorzugen.

Bei diesen Nordufer-Varianten werden die Orte Stainach und Wörschach jeweils im Süden umfahren.

Da bei dieser Variante doch auch Landschaftsschutzgebiet berührt wird, ist eine Stellungnahme der Naturschutzbehörde noch erforderlich.

Zu 4) und 5):

Die angeführten Untersuchungen werden u.a. dazu dienen, ein Ausbau- und Finanzierungskonzept zu erstellen. Im Hinblick auf die besondere Dringlichkeit dieses Bauvorhabens wurden im Bauprogramm 1984 20 Mio.S, davon 15 Mio.S für Grundeinlösungen, vorgesehen. Eine Voraussetzung für die Inangriffnahme des Liegenschaftserwerbs bzw. der Baumaßnahmen ist jedoch die endgültige Festlegung der Trasse.

