

II - 1034 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 602/J

A n f r a g e

1987 -06- 2 6

der Abgeordneten Lußmann, Burgstaller, Dr. Frizberg, Ing. Kowald, Fink,
Ing. Schindlbacher, Dr. Hafner, Dr. Puntigam, Heinzinger
und Kollegen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend die rasche Fortführung des Ausbaues der A 9 Pyhrnautobahn

Ein gut ausgebautes und den Anforderungen entsprechendes Straßen- und Autobahnnetz ist eine notwendige Voraussetzung für ein funktionierendes Wirtschaftsleben. Gerade in Regionen, in denen mit der Neuansiedlung von Betrieben versucht werden soll, den erforderlichen industriellen Umstrukturierungsprozeß zu bewältigen, ist der ausreichende Ausbau der Verkehrswege ein unbedingtes Erfordernis. Daher ist insbesondere die rasche Fertigstellung der A 9 Pyhrnautobahn besonders wichtig.

Durch die Pyhrnautobahn wird vordringlich der Anschluß des obersteirischen und oberösterreichischen Industriegebietes an die innerösterreichischen und internationalen Wirtschaftsräume entscheidend verbessert. Durch die Realisierung der Pyhrnautobahn wird auch die kürzeste Verbindung für den Nordwest-Südostverkehr zwischen Nürnberg und Zagreb sowie der niedrigste und damit winter sicherste Alpenübergang Österreichs geschaffen.

Durch das steigende Verkehrs- und Transitaufkommen wird auch nach Fertigstellung des Karawankentunnels die A 9 Pyhrnautobahn ihre Bedeutung als internationale Verkehrs- und Handelsroute behalten. Die Pyhrnautobahn ist damit ein wesentliches Teilstück der Verkehrs- und Handelsroute, die die Länder der europäischen Gemeinschaft mit den Ländern im Südosten Europas und im mittleren Orient verbindet. Auch das hohe Verkehrsaufkommen und die Unfallhäufigkeit im Bereich der Schoberpaß-Bundesstraße von Liezen bis zum Schoberpaß machen den raschen Weiterausbau der Pyhrnautobahn

notwendig. Allein im Jahr 1986 gab es in diesem Bereich 1.389 registrierte Verkehrsunfälle mit 400 Verletzten und 34 Toten. Der weitere Ausbau der A 9 Pyhrnautobahn ist daher auch zur Entlastung der ansässigen Bevölkerung von Lärm und Schadstoffen und zur Verbesserung der Sicherheit von besonderer Bedeutung.

Durch die kürzlich im Parlament beschlossene ASFINAG-Novelle ist die Finanzierung des Teilstückes Umfahrung Rottenmann gesichert, wodurch die Pyhrnautobahn auf steirischer Seite vom Bosrucktunnel bis Trieben Süd weitgehendst fertiggestellt werden kann.

Es verbleibt für den restlichen Ausbau der Pyhrnautobahn in der Steiermark somit die wesentliche Teilstrecke von Trieben Süd über den Schoberpaß bis zum Anschluß Traboch in einer Länge von ca. 39 km.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e :

- 1.) Wann ist mit dem Baubeginn der Teilstrecke der A 9 Pyhrnautobahn von Trieben Süd über den Schoberpaß bis zu Anschluß Traboch zu rechnen?
- 2.) Welche Finanzierungsraten sind für den Ausbau der genannten Teilstrecke der A 9 Pyhrnautobahn vorgesehen?
- 3.) Wann ist mit der Fertigstellung des steirischen Teiles der A 9 Pyhrnautobahn zu rechnen?