



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

II-2272 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/24-4/91

854 IAB

1991-06-10

zu 815 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober und Freunde vom 9. April 1991,
Zl. 815/J-NR/91, die Verkehrsprognosen West-
spange Wels"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Frage 1:

"Unterstützt der Verkehrsminister aus verkehrspolitischen Überlegungen die Planungen des Wirtschaftsministers auf Schließung der letzten Autobahn durch ein 13 Mrd. ASFINAG-Paket?"

Ich halte es als nicht vertretbar, Lücken im hochrangigen Straßennetz zu belassen, die die Qualität des Verkehrsflusses und die Verkehrssicherheit entscheidend beeinträchtigen. Gleichzeitig ist es auch umweltpolitisch sinnvoll, Ortsdurchfahrten, bei denen hohe Umweltbelastungen und Sicherheitsrisiken bestehen, entsprechend geeignet auszuschalten. Ich trete daher für ein differenziertes Schließen der Lücken im hochrangigen Straßennetz nach umweltpolitischen Schwerpunkten ein. Da ich das von Ihnen zitierte "13 Mrd. ASFINAG-Paket" nicht im Detail kenne, kann ich dazu auch keine detailliertere Stellungnahme abgeben, werde ein solches aber ggf. nach den bekannten, meines Erachtens anzulegenden Kriterien beurteilen.

Frage 2:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister aus verkehrspolitischer Sicht den geplanten Totalausbau der Pyhrnautobahn auch auf oberösterreichischem Gebiet?
Ist der Totalausbau mit den verkehrspolitischen Leitlinien des Verkehrsministers vereinbar?"

- 2 -

Wie ich in Beantwortung der ersten Frage bereits ausgeführt habe, trete ich für einen differenzierten Ausbau des hochrangigen Straßennetzes nach umweltpolitischen Gesichtspunkten ein und trete damit von vornherein nicht für einen "Totalausbau" im Sinne eines Netzschlusses um jeden Preis ein. Ein differenzierter Ausbau unter Anwendung neuer Planungs-, Dimensionierungs- und Bau-Technologien wie lärmindernder Drainasphalte oder Lärmschutzbauten steht nicht im Widerspruch zu meinen Leitlinien der Verkehrspolitik, insbesondere wenn damit massive Entlastungen von stark belasteten und unsicheren Ortsdurchfahrten möglich werden.

Frage 3:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Frage eines Baus der Welser Westspange ?

Wie wird sich das Verkehrsaufkommen auf der B 1 bei der Autobahnabfahrt Wels West im Bereich von 500 m westlich bis 500 m östlich der Abfahrt durch den Bau der Westspange ändern (Zunahme oder Abnahme in Kfz pro Tag und in Kfz pro Stunde zur Spitzenzeit) ? Ist in dieser Prognose die derzeitig laufende Ansiedlung von Großmärkten an der Abfahrt bereits enthalten?"

Mein Ressort hat im Rahmen der verkehrspolitischen Evaluierung der vorgesehenen Sonderfinanzierung im Straßenbau im Jahre 1987 für den Abschnitt Wels West - Knoten Sattledt der A 8 Innkreis Autobahn Vorbehalte gegen einen vorgezogenen Ausbau angemeldet, da bereits heute - wenn auch mit Umwegen - eine Autobahnverbindung über den Knoten Haid existiert.

Es ist aber auch zu berücksichtigen, daß die A 8 Innkreis Autobahn mit dem Abschnitt Westspange Wels eine stärkere Entlastung des städtischen Umfeldes in Wels entlang der B 137 Innviertler Straße und der B 138 Pyhrnpaß Straße bewirken kann, wenn gleichzeitig flankierende Maßnahmen wie Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf diesen beiden Bundesstraßen durch die Landesbehörde gesetzt werden.

Die Frage nach dem Verkehrsaufkommen ist eine verkehrstechnische, die vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu beantworten wäre, da diesem auch das Zahlenmaterial aus

- 3 -

der Planung dieser Bundesstraße vorliegt. Mein Ressort wurde in die konkrete Planung der A 8 nicht eingebunden.

Zu Frage 4:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010 für den Fall einer Fertigstellung von Pyhrnautobahn und Bau der Welser Westspange?"

Mit Fertigstellung der Pyhrnautobahn wird diese Route gegenüber heute eine höhere Attraktivität für den internationalen Verkehr bekommen, weshalb durch flankierende Maßnahmen, die in den Leitlinien meiner Verkehrspolitik angesprochen sind (Vermeidung unnötigen Verkehrs, Verlagerung von Verkehrssubstrat auf umweltfreundliche Verkehrsträger, früheste Nutzung des Standes der Technik zur Minderung der Negativwirkungen des Verkehrs) eine Vergrößerung der Umweltbelastung durch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens vermieden werden muß.

Dies betrifft insbesondere die Erhöhung der Attraktivität der relevanten Eisenbahnrouen, die vor allem die bekannten Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivierung des NW-SO-Korridors umfassen. Daneben sind auch die Maßnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr von großer Bedeutung

Wien, am 5. Juni 1991

Der Bundesminister

