

II-3233 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 3. September 1991  
GZ.: 10.101/360-X/A/1a/91

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 W i e n

1428/AB

1991 -09- 04

zu 1372/J

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1372/J betreffend Umfahrungsprojekt Klagenfurt, welche die Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen am 8. Juli 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Mit welchen Gesamtbaukosten wird für das Projekt der Umfahrung Klagenfurt derzeit gerechnet - für welchen Zeitpunkt plant der Bundesminister den Baubeginn?

Wann sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein?

Antwort:

Für das Projekt Umfahrung Klagenfurt wird mit Gesamtbaukosten in Höhe von öS 3,4 Milliarden gerechnet. Der Baubeginn ist für September 1991 geplant. Die Bauarbeiten sollen im Jahre 1995 abgeschlossen werden. Dieser vom Landeshauptmann von Kärnten (Bundesstraßenverwaltung) aufgestellte Bauzeitplan ist derzeit bei der Tauern Autobahn AG in Durcharbeitung.

~~Republik Österreich~~Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

**Punkt 2 der Anfrage:**

**Befürchten Sie eine Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs am Wörthersee durch den geplanten Bau dieser Transitstrecke?**

**Antwort:**

Bei der Umfahrung Klagenfurt handelt es sich nicht um eine Transitstrecke, sondern um die autobahnmäßige Umfahrung einer Landeshauptstadt im Verlauf einer hauptsächlich dem österreichischen Verkehrsteilnehmer dienenden innerösterreichischen Autobahn. Der Fremdenverkehr rund um den Wörthersee wird dadurch nicht berührt.

**Punkt 3 der Anfrage:**

**Welche durchschnittliche tägliche Belastung durch Transitfahrzeuge weist derzeit der Raum Klagenfurt auf?**

**Antwort:**

Daten über die Unterscheidung des Verkehrs im Klagenfurter Raum in Transitverkehr und sonstigen Verkehr liegen nicht auf. Ähnlich gelagerte Fälle im Großraum österreichischer Städte zeigen, daß der Anteil des Transitverkehrs nur eine untergeordnete Rolle spielt und der Hauptverkehrsanteil aus sogenanntem "hausgemachten" Verkehr besteht.

**Punkt 4 der Anfrage:**

**Welche Prognosen schildert die sogen. "Voglerstudie" des Wirtschaftsministeriums für den Fall des Baus der Klagenfurter Umfahrung für die Jahre 1995 bzw. 2000?**

**Antwort:**

In der "vergleichenden Umweltbewertung" von Dipl.-Ing. O. Vogler wird ausgeführt, daß bei Schließung der Südautobahn im Raum Klagenfurt eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs in dieser Relation bzw. eine Entlastung des städtischen Straßennetzes auftreten wird. Der Auslastungsgrad dieser Autobahnumfahrung (bezogen auf einen maßgebenden durchschnittlichen Tagesverkehrswert von 15.000 - 20.000 Kfz/24 h) wird in dieser Untersuchung für die nunmehr geplante Nordumfahrung mit 67 % angegeben. Die Summe der auf Klagenfurt bezogenen Fahrleistungen auf der Autobahn werden bei der Nordumfahrung mit 72.000 Kfz-km pro Tag angegeben.

**Punkt 5 der Anfrage:**

In den vergangenen Wochen gab es mehrfach Meldungen über den Bau einer neuen Transitautobahn von Moskau nach Genua. Liegen Ihnen ebenfalls derartige Informationen vor?

Wenn ja, durch welche Regionen Österreichs würde diese Autobahn führen?

In welchem Realisierungsstadium befindet sich Ihren Informationen nach dieses Projekt?

Hat es zu diesem Projekt bereits internationale Gespräche unter Einbeziehung österreichischer Stellen gegeben?

**Antwort:**

Laut eingeholter Information soll ein privates, multinationales Konsortium namens CO-NEXUS eine Feasibility Study über eine Verkehrsverbindung von der sowjetisch/ungarischen Grenze bis zur österreichisch/ungarischen Grenze verfaßt haben.

Richtung Österreich sollen dabei zwei Abzweigungen (Richtung Nord Grenzübergang bei Schachendorf/Szombathely, Richtung Süd Grenzübergang bei Heiligenkreuz/Szentgotthard) geführt werden.

Die Route (630 km) soll über eine Konzessionsgesellschaft errichtet werden.

Im letzten aktuellen Ausbauplan für die ungarischen Autobahnen ist diese Route jedoch nicht enthalten.

Die beschriebene Route ist auch nicht Gegenstand der Pentagonale (Hexagonale) Verhandlungen.

Wie in einem Gespräch mit ungarischen Fachbeamten in Erfahrung gebracht wurde, handelt es sich bei dem Projekt um eine rein von Firmen ausgearbeitete Studie, die mit den ungarischen Ausbauplänen - auch was die Finanzierung betrifft - in keiner Weise abgestimmt ist. Von ungarischer Seite wurde das Projekt als sehr unrealistisch bezeichnet. Allfällige Auswirkungen auf das österreichische Straßennetz können aus der - derzeit in Bearbeitung befindlichen - Verkehrsuntersuchung Südburgenland - Oststeiermark erwartet werden.

**Punkt 6 der Anfrage:**

**Welche Rolle könnte die Umfahrung Klagenfurt im Rahmen dieses internationalen Transitprojektes von Moskau nach Genua spielen?**

**Antwort:**

Da dieses Projekt als sehr unrealistisch anzusehen ist, hat der Bau der Umfahrung Klagenfurt darauf keine Auswirkungen.

**Punkt 7 der Anfrage:**

Die Ärztekammer Kärnten beruft sich in einer Protestresolution gegen den drohenden Transit auf eine Studie des Österreichischen Instituts für Raumordnung, laut der dem Raum Klagenfurt Mittelskärnten in spätestens 10 Jahren eine Transitlewine von mindestens

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 5 -

2.000 Lkw/Tag droht. Die Ärztekammer befürchtet aufgrund der herrschenden Inversionslage im Klagenfurter Becken schwere gesundheitliche Folgen dieser Entwicklung bis hin zu einem stark erhöhten Krebsrisiko (bis zu 40-fach), dramatisch erhöhten Schwermetallwerten in der Muttermilch, Blutdruckanstieg und erhöhte Gefährdung von Herz und Kreislauf. Kennt der Bundesminister die entsprechenden Prognosen der Kärntner Ärztekammer? Wenn ja, wie beurteilt er diese Prognosen?

Antwort:

Die Prognosen der Kärntner Ärztekammer sind mir nicht bekannt; eine "Transitlawine" im angeführten Ausmaß ist jedoch aus den angeführten Gründen nicht vorstellbar.

Punkt 8 der Anfrage:

Welche Lösung soll für die akuten geologischen Probleme (Grundwasserfunde bereits in 80 cm Tiefe) verwirklicht werden?

Ist es richtig, daß eine rund 900 m lange Betonwand in den Fließsand gestellt werden soll?

Welche Mehrkosten erwartet der Bundesminister dadurch?

Antwort:

Hinsichtlich der geologischen Verhältnisse wurden im Zuge der Bauplanungen umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Die Empfehlungen der bodenmechanischen und hydrologischen Gutachter wurden bei den Planungen berücksichtigt.

Im Erdbaubereich werden Drainagen, Vliese, Flächenfilter, örtliche Sammelkanäle, Sickerschlitze und ähnliches vorgesehen.

Im Bereich von Lendorf wurde als Lärmschutz für die örtlich Betroffenen eine Absenkung der Autobahntrasse mit Unterflurführung auf eine Länge von rund 930 m vorgesehen.

~~Republik Österreich~~  
Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 6 -

Die Planungen erfolgten unter der Bedingung, daß während der Bauzeit und danach die hydrologischen Verhältnisse nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Der Grundwasserstrom wird daher durch geeignete Maßnahmen wie Unterdückerung der Unterflurtrasse bzw. Überströmen der Tunnelkästen mit Öffnung in den Schlitzwänden aufrecht erhalten.

Beim derzeitigen noch nicht abgeschlossenen Planungsstand und der derzeitigen Preissituation wird für die bauliche Herstellung der Unterflurtrasse Lendorf mit Kosten von etwa öS 400 Millionen gerechnet. Genauere Angaben hiezu sind erst aufgrund der Ergebnisse der noch zu erfolgenden Ausschreibung möglich.

**Punkt 9 der Anfrage:**

Ist es richtig, daß der Klagenfurter Südring seit vielen Jahren für den 4-spurigen Ausbau abgelöst ist?

Sieht der Bundesminister in einem möglichen Ausbau des Südringes eine verkehrspolitische Alternative zum Nordumfahrungsprojekt?

**Antwort:**

Beim Klagenfurter Südring handelt es sich um eine Landesstraße, welche in den Kompetenzbereich der Landesregierung fällt.

Da der Bau der Nordumfahrung Klagenfurt beschlossen ist, ist der Ausbau eines Südringes nicht mehr relevant.

**Punkt 10 der Anfrage:**

Welche konkreten Prognosen erwartet der Bundesminister bei einer Fertigstellung der Umfahrung Klagenfurt für das Jahr 2000 für den innerstädtischen Verkehr und für den Transitverkehr im Vergleich zu den aktuellen Daten?

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 7 -

**Antwort:**

Für das Jahr 2000 liegen keine diesbezüglichen Prognosen vor. Die für das Jahr 1995 erstellte Prognose geht davon aus, daß das übergeordnete städtische Straßennetz durch den Bau der Autobahn-Nordumfahrung um etwa 30 % entlastet werden wird. Prognosen für den Transitverkehr sind nicht bekannt.

**Punkt 11 der Anfrage:**

Ist es richtig, daß der für den Straßenbau zuständige Ex-Landeshauptmann Jörg Haider die Bauaufsicht und die Projektdurchführung für die Nordumfahrung Klagenfurt nicht durch die Straßenbauabteilung des Landes abwickeln lassen wollte, sondern damit die Tauernautobahn-AG beauftragen wollte?

Ist eine derartige Beauftragung nach wie vor geplant?

Ist es richtig, daß es dadurch zu Schäden in Millionenhöhe kommen würde, da bereits eine Reihe von Mitarbeitern in die Straßenbauabteilung für die Bauaufsicht und die Projektdurchführung neu eingestellt wurden?

**Antwort:**

Der frühere Landeshauptmann Dr. Haider hat die Absicht verfolgt, den Bau der Nordumfahrung Klagenfurt den Straßenbauabteilungen des Landes zur Durchführung im Rahmen der Auftragsverwaltung zu übertragen.

Mit Verordnung BGB1.Nr. 619/1990 habe ich gemäß den Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes den Bau der Umfahrung Klagenfurt der Tauern Autobahn AG übertragen.

Die Aufnahmepolitik des Amtes der Kärntner Landesregierung ist mir nicht bekannt. Zusagen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, die Umfahrung Klagenfurt im Rahmen der Auftragsverwaltung durchführen zu lassen, lagen nicht vor. Die

Vorentscheidung, das Vorhaben mit Hilfe der Tauern Autobahn AG durchzuführen, ist bereits im Zuge der ASFINAG-Novelle 1988, BGBl.Nr. 325/1988, getroffen worden.

**Punkt 12 der Anfrage:**

**Hofrat Dipl.Ing. Arnold Tautschnig fungiert in einer klassischen Doppelfunktion: Als Leiter der Abteilung 17 (Straßenbau beim Amt der Kärntner Landesregierung) und gleichzeitig als Vorstandsdi- rektor der Tauernautobahn-AG in der Personalunion. Kann der Bun- desminister in dieser Personalunion eine Unvereinbarkeit erken- nen?**

**Wenn ja, welche Konsequenzen zieht der Bundesminister daraus?**

**Antwort:**

Hofrat Dipl.Ing. Tautschnig ist mittlerweile in den Ruhestand getreten und aus beiden Funktionen ausgeschieden. Die seinerzei- tige Vorstandsbestellung erfolgte auf ausdrücklichen Wunsch des Landes Kärnten. Die Angelegenheiten des Bundesstraßenbaues werden teils im Rahmen der Auftragsverwaltung, teils im Rahmen der aus- gegliederten Verwaltung mit Straßengesellschaften durchgeführt, wobei sich die Aufgabengebiete nicht überschneiden.

