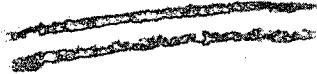


II-4516 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

Wien, am 17. Jänner 1992
 GZ.: 10.101/602-X/A/1a/91

1993/AB

Herrn
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Heinz FISCHER

1992-01-21
 zu 2058/J

Parlament
1017 Wien

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2058/J betreffend Geistertrasse A 7 bei Unterweitersdorf, welche die Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen am 2. Dezember 1991 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Wann genau und um welche konkreten Summen wurden die entsprechenden Baugründe der jetzigen Geistertrasse abgelöst?
 Welche Gesamtkosten entstanden dadurch für die Republik?

Antwort:

Die Grundeinlösungen für den Bau der A 7 Mühlkreisautobahn im Raum Unterweitersdorf wurden im Frühjahr 1978 durchgeführt. Die Einlösungskosten für den nicht ausgebauten Teil betrugen rund öS 4,8 Millionen.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Punkt 2 der Anfrage:

Aufgrund welcher politischer Beschlüsse kam es zu den entsprechenden Ablösen?

Wer trägt die politische Verantwortung für die millionenschwere Steuergeldvergeudung?

Antwort:

Zum Zeitpunkt der Grundeinlösungen bestand gemäß Bundesstraßengesetz 1971, BGBI. Nr. 286/71, der gesetzliche Auftrag, die A 7 von Linz/Freindorf (A 1) bis zur Staatsgrenze bei Freistadt zu führen (Verzeichnis 1). Diesem Auftrag entsprechend wurden straßenbauliche Planungen durchgeführt, die zur Festlegung des Trassenverlaufes durch die Verordnung gemäß § 4 (1) Bundesstraßengesetz führten (BGBI. Nr. 306/76). In weiterer Folge hat das damalige Bundesministerium für Bauten und Technik den straßenbaulichen Detailentwurf für den Abschnitt Engerwitzdorf von km 22,300 bis km 27,942,94 einschließlich der Anschlußstelle Unterweitersdorf bei km 27,22 am 12.12.1977 genehmigt. Hierbei wurde festgelegt, daß der Bau der Autobahn vorerst nur bis zur Anschlußstelle Unterweitersdorf erfolgen soll und daß diese Anschlußstelle provisorisch und sparsam in einfacher Weise zu errichten ist. Die Zustimmung zur Vergabe der Bauarbeiten für den so reduzierten Abschnitt erfolgte am 6.10.1978 durch den damaligen Bundesminister für Bauten und Technik Josef Moser.

Die Bundesstraßengesetz-Novelle 1983, BGBI. Nr. 63/83, brachte folgende Beschreibung der A 7: "Knoten Linz (A 1) - Unterweitersdorf (S 21)". Durch die Bundesstraßengesetz-Novelle 1986, BGBI. Nr. 165/86, wurde die S 21 ersatzlos gestrichen.

Punkt 3 der Anfrage:

Wann genau kam es zur Aufschüttung der entsprechenden Trasse inkl. der Autobahnabfahrt nach Linz?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Welche Firmen führten diese Tätigkeit durch?

Welches konkrete Kostenvolumen mußte für diese Tätigkeit aufgewendet werden?

Antwort:

Da die A 7 vorerst nur bis zur Anschlußstelle gebaut werden sollte, war es aus damaliger Sicht technisch und wirtschaftlich sinnvoll, die im reduzierten Bauabschnitt anfallenden Überschußmassen im anschließenden Autobahnabschnitt, wo ein Damm geplant war, einzubauen. Die Kosten dieser Schüttung, die von der Firma TEERAG-ASDAG durchgeführt wurde, betrugen öS 1,9 Millionen.

Punkt 4, 7 und 8 der Anfrage:

Nach Gerüchten soll auf tschechoslowakischer Seite der Grenzübergang Wulloviz drastisch erweitert werden, damit er der drohenden Transitlawine entsprechen kann.

Welche konkreten Informationen besitzt dazu der Wirtschaftsminister?

Welche Maßnahmen sind auf österreichischer Seite geplant?

Besitzt der Wirtschaftsminister Informationen über einen Ausbau der E 55 auf tschechoslowakischem Staatsgebiet?

Wenn ja, welche konkreten Informationen über die geplanten Ausbauvorhaben liegen ihm vor?

Existiert derzeit eine Zusammenarbeit zwischen österreichischen und tschechoslowakischen Behörden über die Frage der zukünftigen Straßenverbindung zwischen Prag und Linz?

Wenn ja, in welcher Besetzung, mit welchen konkreten Ergebnissen bisher?

~~Dr. Wolfgang Schüssel~~
Wirtschaftsminister

Antwort:

Anlässlich letzter bilateraler Koordinierungsgespräche auf Beamtenebene konnte in Erfahrung gebracht werden, daß die tschechoslowakische Seite einen Ausbau ihrer Grenzabfertigungsanlagen ins Auge faßt und den Ausbau ihres hochrangigen Straßennetzes bis zur gemeinsamen Staatsgrenze plant, wobei in einer ersten Ausbaustufe nur ein Halbausbau erfolgen soll. Über die künftige Größe bzw. Situierung dieses Zollamtes bzw. deren mögliche gemeinsame Nutzung einerseits und einen Realisierungszeitpunkt andererseits wurden bisher von tschechoslowakischer Seite keine konkreten Angaben gemacht.

Österreichischerseits wird im Augenblick vom Landeshauptmann von Oberösterreich (Bundesstraßenverwaltung) eine Studie ausgearbeitet, die mögliche Trassenvarianten für den künftigen Anschluß der B 125 Prager Straße an das hochrangige tschechoslowakische Straßennetz untersuchen soll.

Punkt 5 und 6 der Anfrage:

Existieren derzeit Planungen, Überlegungen, Gespräche über eine allfällige Fortführung der A 7 von Unterweitersdorf bis zum Grenzübergang?

Wenn ja, in welchem Stadium der Konkretisierung?

Kann der Wirtschaftsminister eine Fertigstellung der A 7 ausschließen?

Antwort:

Gemäß Bundesstraßengesetz 1971 i.d.g.F. endet die A 7 in Unterweitersdorf (B 125).

