

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

18. Dezember 1956

56/J

A n f r a g e

der Abg. Dr. P f e i f e r, Dr. Z e c h m a n n und Genossen  
an den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau und den Bundesminister für  
Finanzen,

betreffend den Bau der Felbertauern-Strasse.

-.-.-.-

Der Reiseverkehr zwischen Deutschland und Italien spielt sich in ständig zunehmendem Masse mit dem Kraftwagen ab. Der Kraftwagenverkehr nimmt von Jahr zu Jahr, und zwar nun auch schon in den Wintermonaten zu. Ganzjährig befahrbare Auto-  
paßstrassen über den Alpenhauptkamm, welche Deutschland und Italien miteinander verbinden, gibt es in Österreich derzeit nur zwei: die Strasse über den Reschen-  
paß, Scheitelhöhe 1501 m, und die über den Brennerpaß, Scheitelhöhe 1374 m. Doch ist die erstgenannte von den Hauptdurchzugslinien viel zu weit entfernt. Die Stras-  
se über den Katschberg, Scheitelhöhe 1641 m, und den Radstädtertauern, Scheitel-  
höhe 1738 m, ist nicht während des ganzen Winters befahrbar, weist bis zu 20 Pro-  
zent Steigung und zahlreiche unübersichtliche Kurven auf und ist überdies für den  
deutsch-italienischen Verkehr schon etwas zu weit östlich. Die Glocknerstrasse,  
Scheitelhöhe 2503 m, ist nur in den Sommermonaten befahrbar. Es bleibt daher als  
einzige ganzjährig befahrbare und praktisch ausnutzbare Wirtschaftsstrasse nur die  
Brennerstrasse übrig, die **auch** nach einer entsprechenden Neugestaltung dem stei-  
genden Verkehr bei weitem nicht mehr gerecht zu werden vermag.

In der Schweiz geht man daran, neue Alpenübergänge für den Kraftwagenverkehr  
zu schaffen. Es sollen Autotunnels gebaut werden: der Mont Blanc-Tunnel (12 km,  
Scheitelhöhe 1320 m), der Frankreich und Italien verbinden wird, und der Bernar-  
dinetunnel (6 km, Scheitelhöhe 1640 m), der Oberitalien und den Tessin mit dem  
Oberrhein und dem Bodensee schon in naher Zukunft verbinden soll. Wenn diese neuen  
Autostrassen in der Schweiz geschaffen werden, so wird der Verkehr zwischen Deutsch-  
land und Italien mehr und mehr nach dem Westen abgelenkt werden.

Für Österreich wäre daher ein neuer Alpenübergang, der ganz im Lande liegt,  
also dem innerösterreichischen Verkehr ebenso wie dem internationalen Verkehr dient  
und neben der Möglichkeit des Lastentransportes im Sommer und im Winter auch eine  
besondere Anziehungskraft auf den Fremdenverkehr ausübt, von grösster Wichtigkeit.  
Als solcher neuer Alpenübergang käme die Felbertauernstrasse von Matrei in Osttirol  
über den Felber-tauern nach Mittersill im Pinzgau in Betracht. Das ausgearbeitete  
Strassenprojekt sieht ähnlich wie die Bernardinostrasse einen nur 5 km langen  
Scheiteltunnel in einer Seehöhe von 1620 m vor. Alle anderen österreichischen  
Strassenprojekte sind wegen der grösseren technischen und finanziellen Schwierig-  
keiten in den nächsten Jahren kaum durchzuführen.

Die Felbertauern-Strasse würde als Grossvenediger-Hochalpenstrasse dem Fremdenverkehr, aber auch dem Wirtschaftsverkehr und den Ausbau der Wasserkräfte in Osttirol sowie der Wartung der bestehenden 110 KV-Leitung und der geplanten 220 KV-Leitung über den Felbertauern auch in der Winterzeit dienen. Sie würde Osttirol mit Nordtirol über die Gerlosstrasse und über Kitzbühel verbinden. Sie hätte daher auch strategischen Wert, und war deshalb schon von Generalfeldmarschall Conrad von Hötzendorf geplant. Sie würde ausserdem eine ausgezeichnete Verbindung zwischen Italien und Deutschland darstellen, wenn zugleich auch die Zubringerstrassen im Norden und Süden ausgebaut werden.

Nach dem vorliegenden Entwurf würde der Bau der Felbertauern-Strasse selbst samt Scheiteltunnel 480 Millionen Schilling, der Ausbau der Zubringerstrassen in Salzburg, Tirol und Kärnten rund 320 Millionen Schilling, das vollständige Gesamtprojekt somit insgesamt 800 Millionen Schilling kosten. Dieser Gesamtbetrag soll zu 75 Prozent durch ein ausländisches Darlehen und zu 25 Prozent durch Bundesmittel aufgebracht werden.

Die 600 Millionen Schilling wären vom Ausland für den Bau einer Mautstrasse zu bekommen. Die restlichen 200 Millionen, die vom Bunde aufgebracht werden sollen, wären erst im vierten und fünften Baujahr flüssig zu machen. Dabei werden aber viele Bundesstrassen zu grosszügig angelegten modernen Strassen ausgebaut. Die Erhaltung der Felbertauern-Strasse würde aus der Maut bestritten und den Bund nicht belasten. Der Vorteil für die drei Bundesländer Salzburg, Tirol und Kärnten ist offenkundig.

Die gefertigten Abgeordneten stellen daher die

A n f r a g e n :

1.) Ist der Herr Bundesminister für Handel und Wiederaufbau bereit, das Projekt der Felbertauern-Strasse samt Zubringerstrassen zu studieren und schon in allernächster Zeit der Verwirklichung zuzuführen?

2.) Ist der Herr Bundesminister für Finanzen bereit, die Schaffung dieses neuen wintersicheren Alpenüberganges in den nächsten Jahren finanziell zu ermöglichen?

-. - . - . - . - . - . -