

II-1554 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

14.6.1968

709/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 724/J

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. K o t z i n a
auf die Anfrage der Abgeordneten H a b e r l und Genossen,
betreffend Projektierung der Pyhrn-Autobahn.

-.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Haberl und Genossen in der
Sitzung des Nationalrates vom 15. Mai 1968, betreffend Projektierung der
Pyhrn-Autobahn, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzu-
teilen:

Die an mich gerichteten Anfragen lauteten:

- 1) Wann wird die Projektierung der Pyhrn-Autobahn in Angriff genommen
werden und abgeschlossen sein?
- 2) Wann wird nach den Vorstellungen des Bundesministers für Bauten
und Technik ein Baubeginn möglich sein, und mit welcher Bauzeit rechnet
man?
- 3) Welche Vorstellungen hat das Bundesministerium von der Finanzierung
dieser Autobahn?

Zu 1): Die Pyhrnautobahn wurde durch die Bundesstraßengesetznovelle
1968, BGBl.Nr. 113/68, mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1968 zur Bundesstraße
erklärt. Vorweg hat das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung be-
reits Vorstudien über die Trassenführung der Pyhrnautobahn zwischen der
Staatsgrenze gegen die CSSR nördlich Freistadt und Linz begonnen, um wegen
des Grenzüberganges mit den tschechoslowakischen Stellen sobald als mög-
lich Kontakte aufnehmen zu können.

Vom Amte der Steiermärkischen Landesregierung wurden Vorstudien über
die Trassenführung der Pyhrnautobahn auf steiermärkischem Gebiet zwischen
Spittal/Pyhrn und Graz durchgeführt und bereits abgeschlossen. Die Vor-
studie stand bereits im Bundesministerium für Bauten und Technik in Be-
handlung und wurde zur weiteren generellen Bearbeitung freigegeben. Für den
Abschnitt von Graz bis zur Staatsgrenze gegen Jugoslawien bei Spielfeld
liegen bereits generelle Pläne der bisher geplanten Schnellstraße vor,
welche auch der weiteren Autobahnplanung zugrundegelegt werden können.

Zu 2): Wie in den Erläuternden Bemerkungen zur Bundesstraßengesetz-
novelle 1968 festgestellt wurde, bedeutet die gesetzliche Festlegung
weiterer Autobahnstrecken nicht, daß mit deren Bau ohne Bereitstellung
zusätzlicher Mittel in absehbarer Zeit gerechnet werden kann. Die möglichst
frühzeitige gesetzliche Festlegung von Autobahnen ermöglicht es aber, un-

709/A.B.

- 2 -

zu 724/J

abhängig vom tatsächlichen Baubeginn alle Planungen und Vorarbeiten rechtzeitig und sorgfältig durchzuführen, und bildet damit die Voraussetzung für einen möglichst kostensparenden und sinnvollen Straßenbau. Die gesetzlich verankerten Autobahntrassen können von Verbauungen freigehalten werden, wodurch in Zukunft erhebliche Einsparungen zu erzielen sein werden.

Für die bisher gesetzlich festgelegten Autobahnstrecken bestand im Autobahnleitplan 1964 eine Reihung nach deren Dringlichkeit. Durch die Aufnahme weiterer 600 km Autobahnstrecken in das Bundesstraßengesetz ist es notwendig, den Autobahnleitplan zu überarbeiten und neu aufzustellen. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen werden im Rahmen der derzeit laufenden Neubewertung des Bundesstraßennetzes vorgenommen und bedürfen bis zu ihrem Abschluß noch einiger Zeit. Über einen möglichen Baubeginn und die Baudauer können bei dem Stand der Untersuchungen noch keine Angaben gemacht werden.

Zu 3): Für den Bau der Bundesstraßen stehen dem Bundesministerium für Bauten und Technik die Eingänge aus der Bundes-Mineralölsteuer zur Verfügung. Eine Sonderfinanzierung wäre auf Mautbasis durchzuführen, welche allenfalls für den Alpenübergang in Aussicht genommen werden könnte. Eine solche Sonderfinanzierung könnte das Bundesministerium für Bauten und Technik jedoch nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen in Aussicht nehmen und bedürfte außerdem eines eigenen Bundesgesetzes, ähnlich jenem für den Bau der Brenner-Autobahn.

- -