

DER BUNDESMINISTER 352 /A.B.
FÜR BAUTEN UND TECHNIK 379/J. ZU

Zl. 42.966-Präs.A/71 Präs. am 16. Feb. 1971 Wien, am 9. Februar 1971

Anfrage Nr. 379 der Abg. Meißl und
Gen. betr. Ausbau der Bundesstr. 23.

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dipl. Ing. Karl WALDBRUNNER

Parlament
1010 Wien.

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Meißl und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 14.1. 1971, betreffend Ausbau der Bundesstraße 23 an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Der gegenständliche Abschnitt der Lahnsattel Bundesstraße reicht vom km 27,55 bis 27,95. In diesem Bereich verengt sich das Tal zu einer Klamm in der neben der Mürz auch die Lahnsattel Bundesstraße verläuft. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in diesem Bereich ist die Errichtung zahlreicher Stützmauern und Kunstbauten erforderlich, die teilweise zur Verbreiterung der bestehenden Fahrbahn über die Mürz hinausragen. Ein dafür ausgearbeiteter Detailentwurf wurde vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Dezember 1968 genehmigt.

Die Ausschreibung des Baues ist voriges Jahr erfolgt, doch mußte die Vergebung auf Grund der einvernehmlich mit dem Land Steiermark abgesprochenen Dringlichkeiten der einzelnen von der Bundesstraßenverwaltung geplanten schwerpunktmäßigen Bauvorhaben im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Gesamtkreditmittel vorläufig zurückgestellt werden.

Wenn es die finanzielle Lage im laufenden Budgetjahr erlauben sollte, wird das Bauvorhaben durch eine entspre-

zu Zahl 42.966-Präs.A/71

chende Kreditumstellung nachträglich in das Bauprogramm aufgenommen werden, sodaß eventuell noch im Spätherbst dieses Jahres mit den vorbereitenden Arbeiten für den Bau selbst begonnen werden kann.

Das Projekt für die baulichen Maßnahmen im Bauabschnitt "Totes Weib" wurde im Einklang mit den Interessen des Naturschutzes erstellt. Bei der Wasserrechtsverhandlung für diese Baumaßnahme wurde deshalb auch von dem an der Verhandlung teilnehmenden Vertreter des Naturschutzes gegen das Projekt kein Einwand erhoben.

Bei der generellen Planung wurde auch eine Tunnellösung untersucht. Dieser Tunnel hätte eine Länge von rund 100 m aufweisen müssen und damit wesentlich höhere Kosten als die Lösung ohne Tunnel erfordert. Die Tunnelvariante wurde daher nicht weiter verfolgt.

Moser