

II- 2696 der Bellagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

XIII. Gesetzgebungsperiode

Zl. 44.717 Präs A/73
Anfrage Nr. 1278 der Abg. Zeillinger
und Gen. betr. Fertigstellung des Auto-
bahnteilstückes Werfen bis Eben im
Pongau.

1258 /A.B.
zu 1278 /J.
Präs. am 3. Juli 1973

Wien, am 19. Juni 1973

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament
1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 1278, welche die Abgeordneten Zeillinger und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 9. Mai 1973, betreffend Fertigstellung des Autobahnteilstückes Werfen bis Eben im Pongau an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Koordinierung des Ausbaues bzw. der Verbesserung der an die künftige Scheitelstrecke der Tauern Autobahn anschliessenden Bundesstrassen war Gegenstand einer Besprechung am 13. 11. 1968, im Bundesministerium für Bauten und Technik mit den Bundesländern Salzburg und Kärnten, also rund 4 Monate bevor das Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz (BGBl. Nr. 115/1969) vom Nationalrat beschlossen wurde. Auf Grund dieser Besprechungen sollten die koordinierenden Baumaßnahmen der Bundesstrassen B im Bundesland Salzburg örtliche Verbreiterungen sowie die Ausschaltung der Aschauer Brücke bei Sulzau und der Steigungen am Werfener Berg, den Bau der damals schon im Bauprogramm aufscheinenden "Umfahrung Werfen", weiters den verkehrsgerechten Ausbau der Einfahrt in das Fritzbachtal (Kreuzbergmaut) und der Strecke von Pöham bis Höllberg der Ennstal Bundesstrasse umfassen. Im Bundesland Kärnten war zum Zeitpunkt der koordinierenden Vorbesprechungen die Katschberg Bundesstrasse wohl weitgehend frostsaniert, jedoch wegen unzureichender Fahrbahnbreiten nur sehr beschränkt ausbaufähig. Als fühlbare Hindernisse der Zufahrtstrecke im Bundesland Kärnten wurden damals die Durchfahrten von Spittal/Drau und von Gmünd im Liesertal genannt.

Gemäß einem mündlichen Bericht meines Amtsvorgängers an den Ministerrat vom 23. 1. 1969 sollen die Dispositionen des Autobahnbaues so getroffen werden, dass u. a.

mit der Fertigstellung der Scheitelstrecke Eben-Rennweg der Abschnitt Golling-Werfen auf einer Richtungsfahrbahn befahrbar ist,

mit dem Bau einer Halbautobahn im Liesertal spätestens im Jahre 1974 begonnen wird und die ebenfalls als Halbautobahn zum Ausbau gelangende "Umfahrung Spittal" voraussichtlich 1973, spätestens jedoch mit der Verkehrsfreigabe der Scheitelstrecke der Tauern Autobahn fertiggestellt ist.

Davon unabhängig sollen die in Aussicht genommenen zusätzlichen Maßnahmen auf der Salzachtal-, Ennstal- und Katschberg Bundesstrasse zur Ausführung gelangen.

Am 6. März 1969 hat der Nationalrat das Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz beschlossen und damit den Bund beauftragt, die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Scheitelstrecke Eben-Rennweg einer Aktiengesellschaft zu übertragen. Die Gründung dieser Aktiengesellschaft erfolgte am 22. Mai 1969. Die genannte Scheitelstrecke ist derzeit schon im Bau; die Verkehrsfreigabe ist für Mitte Mai 1975 vorgesehen.

Im Sinne der Koordinierungsgespräche vom 13. 11. 1968 wurden eine Reihe von Baumaßnahmen auf den an die Scheitelstrecke anschliessenden Autobahnen und Bundesstrassen in Angriff genommen und zum Teil bereits abgeschlossen bzw. stehen sie vor dem Abschluß. Im einzelnen sind diese Baumaßnahmen:

A) Bei den Autobahnen:

In der Strecke Golling-Werfen, welche entgegen den seinerzeitigen Vorstellungen noch als Vollautobahn gebaut wird, sind bauvorbereitende Maßnahmen und Brückenbauten im Gange. Die "Umfahrung Spittal", d. i. die Strecke von der Anschlußstelle Spittal/Ost bei Molzbichl im Drautal bis Lieserhofen einschliesslich der Lurnfelder Schnellstrasse

im oberen Drautal, wurde mit Ausnahme des Wolfsbergtunnels ebenfalls bereits als Vollautobahn gebaut und am 30. Juni 1973 für den Verkehr freigegeben.

Der Ausbau der Autobahn im Liesertal erfolgt gleichfalls schon für eine Vollautobahn. Mit dem Bau wurde schon wesentlich früher als seinerzeit vorgesehen, nämlich Ende 1972 begonnen. Es handelt sich hierbei um die an die Umfahrung Spittal in Richtung Norden anschließende Autobahnstrecke.

B) Bei den Bundesstraßen:

1.) Salzburg:

Im Land Salzburg wurden die auf der B 159, Salzachtal Straße, liegenden Baulose "Sulzau" mit der neuen Salzachbrücke, "Tenneck" (Nordrampe des Werfener Berges) und die "Umfahrung Werfen" in Angriff genommen bzw. zum Teil schon dem Verkehr übergeben. Von den auf der B 99, Katschberg Straße (früher B 112, Ennstal-Straße) gelegenen Baulosen wurden die Vorhaben "Kreuzberg-Mauth" mit der neuen Fritzbachbrücke und "Pöham-West" in Angriff genommen und sind die diesbezüglichen Arbeiten schon weit fortgeschritten. Zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des Abschnittes Golling-Stegenwald der Tauern Autobahn werden somit auch die anschließenden Bundesstraßenstrecken im Salzachtal und im Fritzbachtal bis Pöham voll ausgebaut zur Verfügung stehen. Für das Ausbauprojekt "Hüttau-Ost" der Katschberg Bundesstraße, das ist von Hüttau bis Höllberg, konnten die Projektierungsarbeiten bereits weitgehend abgeschlossen werden. Sofern die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden können, ist mit einer provisorischen Verkehrsfreigabe dieses Ausbaubereiches im Jahre 1975 zu rechnen.

2.) Kärnten:

Die auf der B 99, Katschberg Straße, im Bundesland Kärnten bereits laufenden Baumaßnahmen umfassen den Neubau mehrerer Brücken, deren Tragfähigkeit den zukünftigen Belastungen nicht mehr entsprechen würde. Im Anschluß an die Brückenneubauten wird die Trasse in kurzen Abschnitten begradigt. Außerdem wird auf rund 22 km Länge eine aufwendige Verstärkung des Oberbaues durchgeführt, da sowohl der beim Bau der Autobahn als auch beim Bau des Maltakraftwerkes anfallende Schwerlastverkehr aufgenommen werden muss. Darüber hinaus wird noch heuer

-4-

zu Zl. 44.717-Präs A/73

spätestens aber 1974, mit dem Bau der Umfahrung von Gmünd begonnen werden müssen.

In den an die Gesellschaftsstrecke der Tauern Autobahn anschließenden Abschnitten der B 100, Drautal Strasse, wurde in den letzten Jahren der grösstenteils überbreit zweispurige Ausbau abgeschlossen, so dass auch hier ein leistungsfähiger Verkehrsstrang zur Verfügung steht.

Die Finanzierung der Tauern Autobahn war am 5. 4. 1973 Gegenstand einer eingehenden Besprechung, an welcher der Bundesminister für Finanzen und ich sowie Vertreter der Bundesländer Kärnten und Salzburg teilgenommen haben. Bei dieser Besprechung wurde neben einer Erweiterung der Gesellschaftsstrecke von Rennweg nach Gmünd und dem Ausbau der Freilandstrecke als Vollaubahn u. a. entschieden, dass für den Abschnitt "Werfen-Eben" eine Vorfinanzierung nicht in Betracht kommt. Es wurde als Richttermin für die Gesamtfertigstellung das Jahr 1982 festgelegt.

Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass das für den Bau der Tauern Autobahn erstellte Konzept im wesentlichen, wenn auch mit einigen geringen Veränderungen bisher eingehalten werden konnte. Die bei der ursprünglichen Gesetzverordnung des Tauernautobahn Finanzierungsgesetzes vorgesehenen Begleitmaßnahmen auf den beiden Rampenstrecken wurden nicht nur eingehalten, sondern werden durch das erwähnte Übereinkommen der beiden Ressortminister für Finanzen und Bauten und Technik sowie der Landeshauptleute von Kärnten und Salzburg noch eine Forcierung erfahren. Die Absicht, die Tauernautobahn im Abschnitt zwischen Salzburg und Spittal/Drau bis zum Jahre 1982 durchgehend befahrbar zu machen, wird grösster finanzieller Anstrengungen der Bundesstrassenverwaltung bedürfen.

Eine weitere Forcierung erscheint weder technisch noch finanziell möglich, ohne die nach einheitlichen Gesichtspunkten und Prioritäten gereihten Baumaßnahmen auf dem österreichischen Autobahnnetz in anderen Bereichen zum Erliegen zu bringen.

