

II-3202 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

XIII. Gesetzgebungsperiode

Zl. 42.637 Präs A/74

Anfrage Nr. 1513 der Abg. Steiner und Gen.
betr. Projektierung der sogenannten Ennstal-Schnellstrasse.

Wien, am 22. Jänner 1974

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

Parlament
1010 Wien

1501/A.B.
zu 1513 /J.
Präs. am 28. Jan. 1974

Auf die Anfrage Nr. 1513, welche die Abgeordneten Steiner und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 30. 11. 1973, betr. Projektierung der sogenannten Ennstal-Schnellstrasse an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die im Auftrage des Bundesministeriums für Bauten und Technik im Zuge der Neubewertung des österreichischen hochrangigen Strassennetzes erstellte Verkehrsprognose für den Zeitpunkt der Vollmotorisierung lässt für die Scheitelstrecken der Tauern-Autobahn und der Pyhrn Autobahn einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 6.000 bis 10.000 Kraftfahrzeugen erwarten.

Nach Fertigstellung der wichtigsten Teile dieser großen Nord-Süd-Verbindungen wird nach der gleichen Prognose auch für den Bereich des Ennstales zwischen diesen Autobahnen die gleiche Verkehrsmenge erwartet. Im Rahmen der funktionellen Bewertung der Bundesstrassen wurde für diesen Strassenabschnitt Kategorie I ermittelt; es war daher im Bundesstrassengesetz 1971 die Festlegung der S 8, Ennstal-Schnellstrasse gerechtfertigt.

Die für den Zeitpunkt der Vollmotorisierung prognostizierte Verkehrsmenge und die Wichtigkeit dieser Strassenverbindung für den europäischen Verkehr von und nach dem Südosten Europas lassen erwarten, dass auch mit einem großzügigen Ausbau der Bundesstrasse (B99) nicht das Auslangen gefunden wird.

In der Dringlichkeitsreihung für Autobahnen und Schnellstrassen 1972 - die entsprechende Broschüre wurde allen Herren Abgeordneten zur Kenntnis gebracht - ist lediglich der Abschnitt Mandling-Schladming in die Dringlichkeitsstufe V gereiht.

Die übrigen Abschnitte sind für einen Ausbau in der II. bzw. IV. Dringlichkeitsstufe vorgesehen.

Diese Reihung sagt lediglich etwas über den erforderlichen und im Rahmen der vorgegebenen finanziellen Mittel möglichen Zeitpunkt der Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen aus, während die Frage der verkehrstechnischen Notwendigkeit von bestimmten Ausbauförmern von Strassenzügen bereits im Bundesstrassengesetz 1971 festgelegt wurde.

