

II- 373 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
 XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
 FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 1979 11 26

Zl. 10.101/76-I/1/79

129 IAB

Parlamentarische Anfrage Nr. 125
 der Abg. Deutschmann und Gen. betr.
 Ausbau der Südautobahn in Kärnten.

1979 -11- 27

zu 125 B

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

Parlament
 1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 125, welche die Abgeordneten Deutschmann und Genossen am 9.10.1979, betreffend Ausbau der Südautobahn in Kärnten an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Bei der Beurteilung des Ausbaues der Süd Autobahn ist der Umstand zu berücksichtigen, daß die Süd Autobahn mit 377 km Ausbaulänge die längste Autobahn Österreichs ist; vergleichsweise ist die West Autobahn 301 km, die Pyhrn Autobahn 231 km und die Tauern Autobahn 181 km lang. Darüberhinaus verläuft die Süd Autobahn auf langen Strecken in sehr schwierigem Gelände, was sich in den sehr hohen Kilometerkosten ausdrückt. Beispielsweise ist der - gerade vor Baubeginn stehende - Talübergang Twimberg 1,1 Kilometer lang und ist somit erheblich länger als die Europa- brücke.

Die Süd Autobahn stellt seit Jahren einen Schwerpunkt im Ausbauprogramm der Bundesstraßenverwaltung dar. Da aber der Bau einer derartig kostenaufwendigen Infrastruktur zwangsläufig eine mehrjährige Planungs- und Bauzeit beansprucht, war es das Ziel der Ausbauplanung unter Bedachtnahme auf verkehrliche Erfordernisse und finanzielle Gegebenheit so rasch als möglich eine durchgehende leistungsfähige Straßenverbindung von Wien über Graz und Klagenfurt zur italienischen Staatsgrenze herzustellen, die je nach Ausbaufortschritt eine sinnvolle Kombination von Autobahn- und Bundes-

straßenab-schnitten darstellt.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß der größte Teil der Verkehrsleistung auf der Süd Autobahn nicht aus Fernverkehr (z.B. Wien-Thörl Maglern) sondern aus Regionalverkehr (z.B. Klagenfurt-Villach, Wien-Wr. Neustadt, Graz-Gleisdorf) besteht, für den bereits seit Jahren Vollautobahnen zur Verfügung stehen. Nach dem Ausbau der Südautobahn in den Zentralräumen der an der A 2 liegenden Bundesländer wurde folgerichtig als zweiter Schritt der Ausbau der Abschnitte zwischen den Zentralräumen in Angriff genommen.

Mit der Fertigstellung des über 40 km langen Abschnittes Mooskirchen-Twimberg im Jahre 1982 wird ein Kernstück dieses Ausbauprogrammes verkehrswirksam werden. Gerade im Land Kärnten werden aber auch in den nächsten Jahren, verstärkt durch den Staatsvertrag Kärnten-Republik Österreich, weitere große Ausbaufortschritte im Verlauf der A 2 erzielt werden.

So wird der Abschnitt Villach/Süd-Staatsgrenze zeitgerecht mit dem Ausbau der angrenzenden italienischen Kanaltal-Autobahn fertiggestellt werden. Im Teilabschnitt Villach/Süd-Stossau wurde bereits mit dem Brückenbau begonnen.

Im Ausbauprogramm für das Jahr 1980 sind weiters bereits Mittel für den Abschnitt Twimberg-St. Andrä vorgesehen. Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes in voraussichtlich vier Jahren werden im Lavantal alle Ortsdurchfahrten im Verlauf der Bundesstraße ausgeschaltet sein.

In weiterer Ausbaufolge im Verlauf der A 2 ist der Ausbau des Abschnittes Griffen-Völkermarkt/West vorgesehen, womit eine Autobahn-Umfahrung von Griffen und Völkermarkt erreicht wird. Der Ausbau des sehr kostenintensiven Abschnittes St. Andrä-Griffen kann etwas nachgereicht werden, da durch den gerade erfolgten Ausbau der Bundesstraßen den verkehrlichen Erfordernissen vorerst angemessen Rechnung getragen wird. Auch im Bereich des Autobahnabschnittes Völkermarkt/West-Klagenfurt ist die B 70 Packer Bundesstraße genügend verkehrsgerecht ausgebaut, sodaß in nächster Zeit noch kein Ausbau der A 2 erfolgen muß. Die Trassenführung des anschließenden Autobahnstückes im Raum Klagenfurt ist noch offen.

Wird vom Ausbau der Süd Autobahn in Kärnten gesprochen, so soll nicht übersehen werden, daß gleichzeitig auch der Ausbau der überdurchschnittlich teuren Tauernroute (Tauern und Karawanken Autobahn) fortgesetzt wird, und

-3-

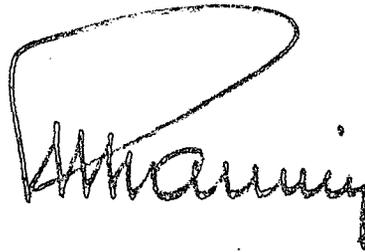
daß derart Kärnten im Rahmen der Autobahnfinanzierung in Österreich so wie bisher weiterhin an führender Stelle steht.

Zu 2:)

Auf Grund der angespannten Finanzsituation im Straßenbau einerseits und dem immer stärker platzgreifenden Umdenken bei Wachstumsfragen (Energieverknappung, Verringerung der Zuwachsraten im Straßenverkehr etc.) andererseits ergaben sich in letzter Zeit veränderte Voraussetzungen für die Straßenplanung. Unter diesen Aspekten ist die im Autobahn- und Schnellstraßenbau vielerorts durchgeführte Umplanung von Vollausbau auf den Halbausbau zu verstehen. Durch die Verringerung des Querschnittes werden Mittel frei, die der Verlängerung des Netzes zugute kommen. Bei der Festlegung von Halbausbaubabschnitten wird versucht, eine Ausgewogenheit zwischen den verkehrlichen, den baulichen und den finanziellen Gegebenheiten zu erreichen.

In Kärnten wird die Süd Autobahn im Bereich Pack-Twimberg als Vollausbau vollendet. Im anschließenden Teilstück bis Wolfsberg ist ein Halbausbau geplant, wobei jedoch unter Heranziehung der Kriechspur eine vierspurige Markierung gut möglich sein wird.

Der Abschnitt Villach/Süd-Staatsgrenze wird als Vollausbau erfolgen. Die Querschnittsgestaltung der verbleibenden Abschnitte wird noch untersucht.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mannig', with a large, stylized loop above the letters.