

II-6489 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN  
ROBERT GRAF  
Zl. 10.101/521-XI/A/1a/88

Wien, 30.1.1989

3039 /AB

1989 -01- 3 1

zu 3077/J

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Mag. Leopold GRATZ

Parlament  
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3077/J betreffend Vernunft und Straßenbau, welche die Abgeordneten Kuttner und Freunde am 2. Dezember 1988 an mich richteten, beehre ich mich wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Punkt 1 der Anfrage:

Zur Bestimmung des Straßenverlaufes von Abschnitten der A 9 Pyhrn Autobahn wurden bisher folgende Verordnungen erlassen:

- BGBl.Nr. 438/1978: Knoten Sattledt - km 14,50
- BGBl.Nr. 426/1984: Ast. Ried i.T. bei km 5,50
- BGBl.Nr. 197/1987: km 14,50 - km 20,00
- BGBl.Nr. 438/1978: km 20,00 - km 21,00
- BGBl.Nr. 108/1987: km 35,645 - km 46,65 (46,80)
- BGBl.Nr. 583/1981: km 46,80 - km 84,22 (Hinterstoder - Windischgarsten)
- BGBl.Nr. 565/1980: km 84,22 - km 92,00 (Windischgarsten - Spital)
- BGBl.Nr. 511/1978: km 92,00 - km 104,00 (Bosruck)
- BGBl.Nr. 225/1975: km 104,00 - km 108,68 (Selzthal)
- BGBl.Nr. 496/1981: km 108,68 - km 114,00 (Rottenmann)
- BGBl.Nr. 239/1978: km 114,00 - km 126,00 (Trieben)
- BGBl.Nr. 638/1978: zw. km 121,40 und km 122,33 (Ast. Trieben)
- BGBl.Nr. 352/1980: km 126,00 - km 134,24 (Gaishorn - Wald)
- BGBl.Nr. 169/1985: zw. km 130,53 und km 131,77 (Ast. Treglwang)

- 2 -

- BGBl.Nr. 6/1988: km 134,24 - km 141,90 (Schoberpaß)
- BGBl.Nr. 354/1985: km 141,90 - km 155,30 (Kalwang - Mautern - Kammern)
- BGBl.Nr. 399/1981: km 155,30 - km 164,40 (Kammern)
- BGBl.Nr. 484/1976: km 164,40 - km 167,09 (ASt. Traboch - Knoten  
St. Michael)
- BGBl.Nr. 367/1976: km 167,09 - km 168,40 (Knoten St. Michael)
- BGBl.Nr. 303/1972: Knoten St. Michael - Knoten Deutschfeistritz
- BGBl.Nr. 135/1976: km 197,65 - km 202,00 (Knoten Deutschfeistritz)
- BGBl.Nr. 483/1976: km 202,00 - km 209,915 (Eggenfeld)
- BGBl.Nr. 610/1976: km 221,10 (Rach - Knoten Webling)
- BGBl.Nr. 236/1984: km 221,10 - km 222,07 (Knoten Webling)
- BGBl.Nr. 224/1975: km 2,81 - km 27,60 (Graz/West - Gralla)
- BGBl.Nr. 517/1983: zw. km 4,60 und km 4,90 (ASt. Schachenwald/Frei-  
zeitzentrum)
- BGBl.Nr. 122/1979: zw. km 20,00 und km 20,80 (ASt. Stangersdorf)
- BGBl.Nr. 595/1976: km 27,60 - km 31,50 (Wanga - Obervogau)
- BGBl.Nr. 71/1979: km 34,40 - km 42,90 (Straß)
- BGBl.Nr. 610/1988: ASt. Gersdorf bei km 36,7

Zu Punkt 2 der Anfrage:

Für die Verordnungen BGBl.Nr. 197/1987 und 108/1987 wurden Gutachten des Ziviltechnikers Dipl.Ing. Gerhard Heiden, Graz, eingeholt.

Mit Ausnahme der Verordnungen BGBl.Nr. 197/1987 und 108/1987, zu denen von Seiten des Landes Oberösterreich Bedenken geäußert wurden, haben die Abteilungen meines Ressorts sowie die betroffenen Ämter der Landesregierungen jeweils keine Einwendungen gegen die Erlassung der unter Punkt 1 der Anfrage angeführten Verordnungen erhoben.

In den Anhörungsverfahren wurden insbesondere im oberösterreichischen Teil grundsätzliche Einwände gegen die Errichtung der A 9 Pyhrn Autobahn erhoben, sonst wurden Wünsche auf geringfügige Trassenverschiebungen, zusätzliche Schutzmaßnahmen, Aufschließungen und entsprechender finanzieller Abgeltung der Einlösung von Grundstücken oder Grundstücksteilen einschließlich Wirtschafterschwernissen vorgebracht.

- 3 -

Zu Punkt 3 der Anfrage:

Die beiden Gutachten sowie die Stellungnahmen der Abteilungen meines Ministeriums sowie der Ämter der Oberösterreichischen und der Steiermärkischen Landesregierung haben - mit Ausnahme der unter Punkt 2 der Anfrage erwähnten Verordnungen - die Erfüllung der Voraussetzungen des § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 in der geltenden Fassung für die unter Punkt 1 der Anfrage angeführten Verordnungen bestätigt.

Zu Punkt 4 der Anfrage:

Nach den meinem Ressort zur Verfügung stehenden Unterlagen wird für den oberösterreichischen Abschnitt der Pyhrn Autobahn ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 7.700 Kraftfahrzeugen und für den Schoberpaßübergang von etwa 10.500 Kraftfahrzeugen prognostiziert. Auf der Schoberpaß Straße (B 113) verbleiben dann etwa 2.500 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.

Zu Punkt 5 der Anfrage:

Von meinem Ressort wurde im Mai 1988 eine Richtlinie zur Bemessung der straßenbaulichen Anlageverhältnisse (insbesondere der Querschnittsdimensionierung) erlassen und für die Tätigkeit der Bundesstraßenverwaltung verbindlich erklärt.

Zu Punkt 6 der Anfrage:

Die unter Punkt 5 der Anfrage angeführte Richtlinie ermöglicht es, z.B. die Querschnittsausbildung einer Straße in Abhängigkeit von deren funktioneller Bedeutung, der Verkehrsbelastung und der Anlageverhältnisse (etwa der Längsneigung der Straße, der Zahl der Kreuzungen usw.) zu dimensionieren.

Zu Punkt 7 der Anfrage:

Das von Dipl.Ing. Oismüller ausgearbeitete Alternativkonzept wurde vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Bundesstraßenverwaltung) überprüft. Dabei hat sich ergeben, daß - abgesehen von der nicht ausreichend geklärten künftigen Führung der B 113 Schoberpaß Straße - die

- 4 -

Studie von Dipl.Ing. Oismüller wegen der Konflikte mit den bestehenden Entwicklungskonzepten der Gemeinde, problematischen Untergrundverhältnisse und der nicht behandelten Lösungen bezüglich der bestehenden Einbindungen und Zufahrten, aber auch insgesamt aus technischen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Gesichtspunkten nicht weiter zu verfolgen ist.

In die bezüglichen Unterlagen kann in meinem Ressort Einsicht genommen werden.

Zu Punkt 8 der Anfrage:

Die unter Punkt 1 der Anfrage angeführten Verordnungen entsprechen durchaus den gesetzlichen Bestimmungen. Wie der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis Zl. V 92/87 ausgesprochen hat, steht hierbei die Errichtung der Pyhrn Autobahn als solche nicht zur Diskussion, da hierfür ein bundesgesetzlicher Auftrag besteht.

Nach meiner Kenntnis wurde von der mit der Planung und zum Teil mit der Errichtung der Pyhrn Autobahn bundesgesetzlich beauftragten Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft mit den betroffenen Anrainern intensiv Kontakt gepflogen; es wurde auch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit geleistet.

Zu Punkt 9 der Anfrage:

Eine derartige Äußerung ist mir nicht erinnerlich; wenn ein solcher Ausspruch jedoch in einer Diskussion gefallen sein sollte, dann sicher nicht in dieser Form und in diesem Zusammenhang. Sollte sich ein Diskussionsteilnehmer durch eine meiner Äußerungen betroffen gefühlt haben, so bedauere ich dies.

Zu Punkt 10 der Anfrage:

Das Forum Österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz (offenbar ist dieses mit dem in der Anfrage genannten "Österreichischen Umweltforum" gemeint) ist an mein Ressort zwecks Einsichtnahme in

- 5 -

die Unterlagen zur Trassenfestlegung der Pyhrn Autobahn herangetreten. Nach Schriftwechsel und Telefonkontakten hat ein Vertreter dieses Forums Einsicht in die Unterlagen genommen.

Zu Punkt 11 der Anfrage:

Ursprünglich erging das Ersuchen um "leihweise Überlassung" folgender Unterlagen: generelles Projekt der Pyhrn Autobahn im Kremstal, Detailprojekt, Verkehrsuntersuchung mit Prognosebelastung, Auswirkungen auf Umwelt, Kosten/Nutzen, Begleitmaßnahmen auf Bundesstraße 138. In weiterer Folge wurde (offenbar anstelle dessen) die Einsichtnahme in die Unterlagen im Zusammenhang mit der steirischen Strecke der A 9 begehrt.

Zu Punkt 12 der Anfrage:

In die Unterlagen hat ein Vertreter des Forums Österreichischer Wissenschaftler für den Umweltschutz Einsicht genommen.

Zu Punkt 13 der Anfrage:

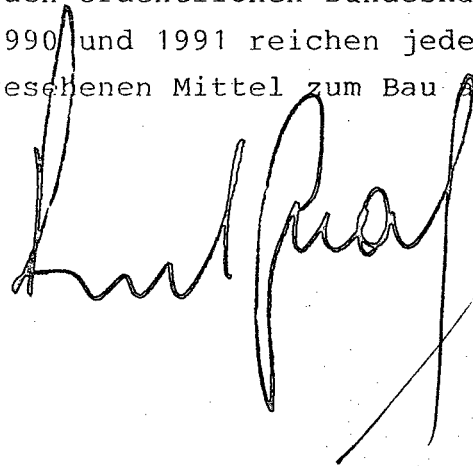
Wie unter Punkt 12 der Anfrage angeführt, wurde von einem Vertreter des Forums Österreichischer Wissenschaftler für den Umweltschutz in die maßgebenden Unterlagen Einsicht genommen. Weitergehende Rechte, etwa auf "leihweise Überlassung" interner Unterlagen sind im Auskunftsgesetz BGBl.Nr. 287/1987 bzw. in den vorher geltenden Bestimmungen des Bundesministeriengesetzes 1986, BGBl.Nr. 76, nicht begründet.

Zu Punkt 14 der Anfrage:

Von den im Bundesgesetz BGBl.Nr. 325/1988 (ASFINAG-Novelle 1988) angeführten Straßenstrecken mit Sonderfinanzierung sind die A 4 Ost Autobahn im Abschnitt Fischamend/West - Parndorf (B 50), die A 9 Pyhrn Autobahn im Abschnitt Gaishorn - Traboch und die A 23 Autobahn Südosttangente Wien im Abschnitt Kaisermühlen (A 22) - Hirschstetten (B 302) bereits zur Planung und Errichtung übertragen worden (Verord-

nungen BGBl.Nr. 505/1988, 564/1988 und 504/1988). Die Übertragung (nur) zur Planung der restlichen in der ASFINAG-Novelle 1988 enthaltenen Strecken, nämlich der A 2 Süd Autobahn im Abschnitt Umfahrung Klagenfurt, der B 311 Pinzgauer Straße im Abschnitt Umfahrung Zell/See und der B 311 Pinzgauer Straße / B 312 Loferer Straße im Abschnitt Umfahrung Lofer wurde mit Verordnung BGBl.Nr. 18/1989 durchgeführt. Die Übertragung dieser Strecken zur Errichtung ist nach Abschluß der Planungsarbeiten in Aussicht genommen.

Die Finanzierung muß - soferne die Sonderfinanzierungsgesetze keine vollständige Deckung bilden - durch den ordentlichen Bundeshaushalt gedeckt werden. Für die Jahre 1989, 1990 und 1991 reichen jedenfalls die in der ASFINAG-Novelle 1988 vorgesehenen Mittel zum Bau aus.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. P. Prof.', written in a cursive style. The signature is positioned to the right of the text block above it.