

**ORIGINAL**

**ANTRAG**

No. ....117/IA

Präs.: 21. MRZ. 1991

der Abgeordneten Anschober, Voggenhuber, Freunde und Freundinnen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl 1971/286  
idF BGBl 1990/159 geändert wird

*Der Nationalrat möge beschließen:*

Bundesgesetz vom xxxxxxxx, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl 1971/286  
idF BGBl 1990/159 (Bundesstraßengesetznovelle 1991) geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### **ARTIKEL I**

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl 1971/286 idF BGBl 1990/159, wird geändert wie folgt:

Im VERZEICHNIS 1 hat die Beschreibung der Strecke der Bundesstraße A (Bundesautobahn)

- Nr. A2 mit der Bezeichnung Süd Autobahn zu lauten wie folgt:

"Wien/Inzersdorf (A23, B17) - Wiener Neustadt - Wechsel - Hartberg - Knoten Graz (A9) - Pack - Völkermarkt; Klagenfurt - Knoten Villach (A10, A11) - Staatsgrenze bei Arnoldstein, einschließlich Graz/Ost - Graz/Liebenau (B67a)."

- Nr. A3 mit der Bezeichnung Südost Autobahn zu lauten wie folgt:

"Ebreichsdorf - Knoten Eisenstadt (S 31)."

- Nr. A4 mit der Bezeichnung Ost Autobahn zu lauten wie folgt:

"Wien/Prater (A 23) - Schwechat - Anschluß Flughafen Schwechat - Parndorf."

- Nr. A8 mit der Bezeichnung Innkreis Autobahn zu lauten wie folgt:

"Knoten Wels (A25) - Staatsgrenze bei Suben."

- Nr A9 mit der Bezeichnung Pyhrnautobahn zu lauten wie folgt:

"Sattledt (A1, A8) - Schlierbach; Windischgarsten - Gaishorn; Traboch - St. Michael/Leoben - Knoten Graz (A 2) - Staatsgrenze bei Spielfeld."

## ARTIKEL II

Dieses Bundesgesetz tritt mit 30. April 1991 in Kraft.

### Begründung:

Aus konkretem Anlaß der beabsichtigten Enteignungsverfahren nimmt der gegenständliche Antrag die Streckenteile von Schlierbach bis Windischgarsten und von Gaishorn bis Traboch aus der gesetzlichen Streckenbeschreibung der A 9. Es handelt sich dabei um jene Streckenteile, für die noch keine Baumaßnahmen gesetzt bzw. die noch nicht fertiggestellt wurden.

Von umweltbewußten Menschen und weitsichtigen Verkehrsplanern wird der weitere Ausbau der Pyhrnautobahn (A9) abgelehnt, weil Autobahnen mittel- und langfristig verkehrsfördernd wirken und damit neben dem unerwünschten Landverbrauch eine stetig steigende Belastung der Bevölkerung und der Umwelt durch Lärm und Luftschadstoffe gegeben ist. Konkret manifestiert sich dieser Widerstand in der Weigerung der Bauern im Krems-, Steyr- und im Garstnertal in Oberösterreich, ihre landwirtschaftlichen Nutzflächen für den weiteren Autobahnbau zu veräußern, sodaß eine Überlassung nur im Wege der Enteignung durchzusetzen wäre.

Die Richtigkeit der Argumente der Autobahngegner wurde nun neuerlich durch die "Transitverkehrsstudie Oberösterreich 1989/90" (Amt der OÖ. LReg.) bestätigt: Derzeit liegt das Verkehrsaufkommen auf der Pyhrnroute bei 5.900 Kraftfahrzeugen pro Tag, nach dem Totalausbau der Autobahn wären 15.400 Kraftfahrzeuge täglich zu erwarten. Setzt sich allerdings die Haltung der EG durch, die Transitbeschränkungen nur auf der Brenneroute und allenfalls auf der Tauernautobahn hinnehmen will, so wäre die Bevölkerung an der "freien" Pyhrnroute mit einer noch um 50% höheren Verkehrslawine konfrontiert.

Zwanzig Jahre nach Erlassung des Bundesstraßengesetzes mit seinem Autobahnverzeichnis ist es jedoch höchst an der Zeit anhand der Erfahrungen aus der Brennerstrecke zu lernen, insbesondere da der EG-Binnenmarkt eine exorbitante Steigerung des Verkehrsaufkommens mit sich bringen soll. Anstatt langwieriger Verhandlungen über die Beschränkung des Transitverkehrs sollten erst gar nicht die Straßen- Schleusen geöffnet werden und damit die österreichische Bevölkerung vor zusätzlichem Lärm und Schadstoffen bewahrt werden.

In einem Zuge werden auch die übrigen bestehenden Autobahn-Lücken im Gesetz festgeschrieben.

Da der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 11. Oktober 1990, Zl. 90/06/0091, die Straßenverzeichnisse des Bundesstraßengesetzes nicht als bloße Kompetenzabgrenzung zu den Straßenbau- und Erhaltungssagenden der Länder und Gemeinden eingestuft hat, sondern vielmehr daraus eine Verpflichtung der Verwaltung zum Bau ableitet, ist der neuen umweltbewußten Verkehrspolitik insbesondere in Hinblick der stark steigenden Verkehrsbelastung durch den Binnenmarkt der EG durch eine Gesetzesänderung kurzfristig Rechnung zu tragen. Mittelfristig ist darüber hinaus ein verkehrsträgerübergreifendes Bundesgesetz anzustreben, das dem so oft verkündeten Prinzip des Vorrangs der Schiene vor der Straße, der Mitsprache der Bevölkerung in der Bedarfsprüfung und bei den Umweltauflagen uam. rechtliche Verbindlichkeit verleiht.

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Bautenausschuß ersucht.

Joh. Voggenreiter  
Hans-Joachim Döderle  
Hans Wöhrle  
Günther Baumgärtner  
Peter Pöhl