



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/67-4-92

II-8218 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom
22. Oktober 1992, Nr. 3688/J-NR/1992, "EG-
Verkehrskonzept - Auswirkungen auf Österreich"

3645/AB

1992 -12- 23

ZU 3688/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Derzeit endet die italienische A 27 bei Belluno. Im Verkehrskonzept der EG ist nun eine Fortsetzung der A 27 direkt an die Grenze bis Sillian über Cortina d'Ampezzo durch die karnischen Alpen geplant. Damit wäre die seit Jahrzehnten von der EG propagierte Alemania zumindest bis an die österreichische Staatsgrenze Wirklichkeit. Welche Informationen besitzt der Minister über dieses Projekt?

Welche verkehrspolitischen Auswirkungen erwartet der Minister durch dieses Baupaket auf die Verkehrssituation in Osttirol und Gesamtösterreich?

Existieren Gespräche österreichischer Behörden mit EG-Vertretern bzw. Behörden Italiens zu dieser Bauplanung?

Welche Maßnahmen gedenkt der Minister gegen diese drohenden Perspektiven zu unternehmen?

In welchem Zusammenhang dazu sieht der Minister die österreichischen Ausbaupläne an der B 100?

Welche restriktiven Maßnahmen werden seitens des Ministers gesetzt, um negative Konsequenzen aus diesen Ausbauplanungen zu vermeiden?"

Zum Projekt einer Fortsetzung der italienischen Autobahn A27 von Belluno Richtung Sillian beziehungsweise Fortsetzung der Staatsstraße 52 durch den sogenannten Monte Cavallino habe ich schon mehrfach auf parlamentarische Anfragen, zuletzt auf die Anfrage Nr. 3639/J geantwortet. Eine Öffnung einer neuen Transitroute, aus Italien von Belluno oder Tolmezzo kommend, durch

- 2 -

den Monte Cavallino, Einbindung in die B100 Drautal Straße und Fortführung durch den Felber-Tauern-Tunnel ist verkehrspolitisch unerwünscht und daher abzulehnen. Österreich wird daher einem Ausbau dieser Route nicht zustimmen.

Darüberhinaus darf ich nochmals darauf hinweisen, daß dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach dem Bundesministeriengesetz lediglich die Kompetenz für die Verkehrspolitik zukommt. Für Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zuständig. Somit liegen mir im Regelfall keine detaillierten Informationen über konkrete Planungen im Bundesstraßenbereich vor. Diesbezüglich darf ich Sie an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten verweisen.

Detailliertere Informationen über das Projekt Monte Cavallino liegen mir derzeit weder von österreichischer noch von italienischer Seite vor. Da das Projekt zur Zeit nicht zur Realisierung ansteht und von österreichischer Seite auch wegen der zu erwartenden negativen umweltpolitischen Auswirkungen abgelehnt wird, scheint eine Abschätzung verkehrspolitischer Probleme derzeit entbehrlich. Von meinem Ressort wurden bisher auch keine Gespräche über das Projekt mit Behörden Italiens geführt.

Zu Frage 2:

"Das EG-Verkehrskonzept plant so wie der deutsche Bundesverkehrswegeplan die Fertigstellung der A 7 von Ulm über Memmingen nach Füssen und der A 95 von München nach Garmisch-Partenkirchen. Damit wird die von der EG seit vielen Jahren geforderte Strecke Ulm - Mailand greifbar. Auf österreichischer Seite ist das unmittelbar anschließende Straßenstück, der Fernpaß, der sich keinesfalls in einem Zustand befindet, der den auf deutscher Seite dimensionierten Ausbauplanungen und den damit zu erwartenden Straßenverkehrszuwächsen entsprechen würde. Welche Informationen besitzt der Minister über die Ausbauplanungen auf deutscher Seite? Welche verkehrspolitischen Auswirkungen erwartet der Minister durch diese Ausbauplanungen?"

- 3 -

Welche Maßnahmen gedenkt der Minister zur Abwehr eines völligen Verkehrschaos mit verheerenden Konsequenzen auf die Umweltsituation im Außerfern zu treffen?

Existieren auf österreichischer Seite Planungen für entsprechende Straßenbauten bzw. Straßenausbauten im Anschluß an diese beiden deutschen Projekte A 7 und A 95?

Wenn ja, welche, mit welchem Finanzvolumen und welchem Realisierungshorizont?

Welche restriktiven Maßnahmen werden seitens des Ministers gesetzt, um negative Konsequenzen aus diesen Ausbauplanungen zu vermeiden?"

Im Bundesstraßengesetz in der geltenden Fassung ist der Verlauf der B314 wie folgt definiert:

Haiminger (A12) - Tschirganttunnel - Nassereith - Umfahrung Reutte - Straßengrenze bei Vils.

Es gibt zur Zeit keinerlei Hinweise, daß anstelle der B314 eine Autobahn oder Schnellstraße in das Bundesstraßengesetz aufgenommen werden soll. Ohne Änderung des Bundesstraßengesetzes können aber keine konkreten Baumaßnahmen von der Bundesstraßenverwaltung in Richtung einer Hochleistungsstraße im Standard der bundesdeutschen A7 bis Füssen gesetzt werden.

Da somit ein Ausbau der B314 zu einer Hochleistungsstraße nicht ansteht, erübrigt sich aus meiner Sicht die Diskussion von verkehrspolitischen Auswirkungen einer solchen Hochleistungsstraße.

Unabhängig davon ist der punktuelle Ausbau der B314 in Form von Umfahrungsstraßen (zum Beispiel Umfahrung Nassereith) verkehrspolitisch wünschenswert, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten auszuschalten.

- 4 -

Zu Frage 3:

"Vor geraumer Zeit existierten detaillierte Planungen für einen Autobahnbau auf österreichischer Seite im Rahmen des Gesamtkonzeptes der Strecke Ulm - Mailand. Ist es in diesem Zusammenhang in Tirol zu Grundablösungen gekommen?

Wenn ja, in welchem Ausmaß, welcher Gesamtfläche, zu welchem Zeitpunkt und zu welchem Gesamtfinanzierungsvolumen?

Wieviele Grundeigentümer waren davon betroffen?

Wie werden die betroffenen Grundstücke derzeit von wem genutzt?

Stünden die betroffenen Grundstücke derzeit noch für allfällige Baumaßnahmen zur Verfügung?

Existieren Planungen, auf diese abgelösten Grundstücke für Straßenbauten zurückzugreifen?

Wenn ja, für welche, mit welchem konkreten Finanzierungsvolumen und welchen Zeitplänen?

Welche restriktiven Maßnahmen werden seitens des Ministers gesetzt, um negative Konsequenzen aus diesen Ausbauplanungen zu vermeiden?"

Grundablösungen werden gegebenenfalls von der Bundesstraßenverwaltung vorgenommen, ich besitze dabei keinerlei Kompetenz und kann daher dazu nicht Stellung nehmen. Unabhängig davon kann eine Grundablöse nach dem Bundesstraßengesetz nur dann erfolgen, wenn der Verlauf der projektierten Straße in den Verzeichnissen dieses Gesetzes festgelegt ist. Eine neue Autobahn auf österreichischem Gebiet zwischen Ulm und Mailand scheint jedoch im Bundesstraßengesetz nicht auf.

Zu Frage 4:

"Der deutsche Bundesverkehrswegeplan sieht einen 6- bzw. 8-spurigen Ausbau der A9 Berlin - München bzw. den 6- bzw. 8-spurigen Ausbau der A8 München - Salzburg vor. Welche Informationen besitzt der Minister über diese Ausbauplanungen?

Welche Auswirkungen erwartet der Minister durch diese Ausbauten?

Inwiefern wird sich die Verkehrssituation auf Österreichs Autobahnen dadurch verschärfen?

Welche Ausbaumaßnahmen sind im Anschluß daran auf österreichischer Seite geplant?

Welche restriktiven Maßnahmen werden seitens des Ministers gesetzt, um negative Konsequenzen aus diesen Ausbauplanungen zu vermeiden?"

- 5 -

Bezüglich des Ausbaus der bundesdeutschen A8 und A9 liegen mir, abgesehen vom allgemein zugänglichen Endbericht des Bundesverkehrswegeplan 1992, keine weiteren Informationen vor. Es ist jedoch nicht zu erwarten, daß die A 9 zwischen Berlin und München und die A8 zwischen München und Salzburg durchgehend 6 Fahrstreifen erhält, geschweige denn 8 Fahrstreifen. Vielmehr wird insbesondere die A8 punktuell ausgebaut, um kritische Abschnitte mit häufigem Stau (z.B. Irschenberg) auszuschalten.

Bezüglich der Ausbaumaßnahmen gilt das vorhin Gesagte über die Kompetenz des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Zu Frage 5:

"Im nun vorliegenden deutschen Bundesverkehrswegeplan wird der fast vollständige Neubau der A 94 von München nach Pocking vorgesehen und damit verbunden die Einmündung an die österreichische Innkreisautobahn. Welche Informationen besitzt der Minister über diese Ausbautvorhaben?

Welche verkehrspolitischen Konsequenzen erwartet der Minister durch diese Maßnahme?

Welche restriktiven Maßnahmen werden gesetzt, um negative Konsequenzen zu verhindern?"

Über den Ausbau der A94 liegen mir von bundesdeutscher Seite keine näheren Informationen vor. Der österreichische Gesetzgeber hat über eine Fortsetzung der A94 auf österreichischem Gebiet in Richtung A8 Innkreis Autobahn mit der Novelle 1992 zum Bundesstraßengesetz eine klare Aussage gemacht, indem die S9 Innviertler Schnellstraße aus dem Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes gestrichen wurde und an ihre Stelle mehrere Bundesstraßen B (insbesondere die B148 Altheimer Straße) in das Verzeichnis 3 aufgenommen wurden. Somit wird es in Österreich keine Fortsetzung der bundesdeutschen A94 als Hochleistungsstraße geben und es erübrigt sich aus meiner Sicht, wie bei Frage 2, eine Diskussion um die verkehrspolitischen Konsequenzen.

- 6 -

Zu Frage 6:

"Die Bevölkerung des Mühlviertels befürchtet seit geraumer Zeit einen drastischen Ausbau der Strecke Prag - Wullowitz in der Tschechoslowakai. Es könnte entweder eine Autobahn oder eine Schnellstraße errichtet werden, durch die und den damit verbundenen Nord-Süd-Transit das Mühlviertel zum Transitviertel zu werden droht. Welche Informationen besitzt der Minister über Ausbaumaßnahmen an dieser Strecke durch die Tschechoslowakai?

Welche Maßnahmen wurden in den letzten beiden Jahren bereits gesetzt und welche sind für die kommenden Jahre geplant?

Existiert in dieser Frage ein laufender Dialog zwischen Österreich und der Tschechoslowakai?

Welche Auswirkungen erwartet der Minister aus diesem Bauvorhaben auf die Verkehrssituation in Oberösterreich?

Welche restriktiven Maßnahmen plant der Minister, um negative Auswirkungen zu vermeiden?

Existieren auf österreichischer Seite derzeit Überlegungen über eine Fortsetzung der Autobahn von Linz nach Unterweikersdorf als Antwort auf die tschechoslowakischen Ausbauplanungen?"

Über derartige Ausbauvorhaben von Hochleistungsstraßen auf tschechoslowakischem Gebiet liegen mir keine Informationen vor, ich bin jedoch trotz der bekannten Unstetigkeiten in der Leitung des tschechoslowakischen Verkehrsressorts bemüht, einen laufenden Dialog über verkehrspolitische Fragen (wie dies auch meine Zuständigkeit ist) zwischen der Tschechoslowakei und meinem Ressort aufrecht zu erhalten.

Der Verlauf der A7 Mühlkreis Autobahn ist im Bundesstraßengesetz vom Knoten Linz (A1) bis Unterweikersdorf (B125) festgelegt. Eine Fortsetzung über Unterweikersdorf hinaus bedarf einer Festlegung im Bundesstraßengesetz auch hier gilt, daß mir derzeit keinerlei Hinweise darüber vorliegen, daß es zu einer Ausweitung des Autobahnnetzes über eine Änderung des Bundesstraßengesetzes kommen soll.

Wien, am 22. Dezember 1992

Der Bundesminister

