

II-9382 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

4214 IAB

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

1993 -04- 05

zu 4342 J

Wien, am 5. April 1993
GZ: 10.101/86-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4342/J betreffend Drautal-Bundesstraße, welche die Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen am 26. Februar 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkte 1 und 2 der Anfrage:

Welche Ausbauvorhaben für die B 100 sind derzeit geplant?

Welche Zeitpläne und welches Kostenvolumen ist dafür geplant?

Antwort:

Neben den in der Antwort zu Frage 3 angeführten Bauvorhaben sind mittel- bis langfristig in Abhängigkeit vom Planungsfortschritt und von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln folgende Ausbaumaßnahmen geplant:

Republik Österreich


 Dr. Wolfgang Schüssel
 Wirtschaftsminister

- 2 -

In Kärnten:

Lendorf-Pusarnitz, km 41,7 - 43,7	50,0 Mio. S
Obergottesfeld-Dellach/West, km 50,0 - 76,7 (inkludiert Kleblach-Lengholz)	540,0 Mio. S

In Osttirol:

Debant-Möbelhaus, km 103,8 - 105,51	15,0 Mio. S
Bahnüberführung Thal, km 117,4 - 117,8	20,0 Mio. S
Thal-Mittewald, km 121,5 - 124,8	48,0 Mio. S
Umfahrung Sillian, km 137,3 - 141,5	250,0 Mio. S

Punkt 3 der Anfrage:

Sind Ausbaumaßnahmen im Straßenbaubudget 1993 finanziell abgesichert?

Antwort:

Im Bauprogramm 1993 sind folgende Bauvorhaben enthalten und finanziell gesichert:

In Kärnten:

Kleblach-Lengholz, km 53,0 - 57 ,5	65,5 Mio. S
------------------------------------	-------------

In Osttirol:

Dölsach-Aguntbrücke, km 103,1 - 103,8	14,3 Mio. S
Nordumfahrung Abfaltersbach, km 128,7 - 131,4	90,0 Mio. S
Draubücke Arnbach, km 140,8	4,7 Mio. S

Republik Österreich

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Punkt 4 der Anfrage:

Steht die neue B 100 im Zusammenhang mit dem Errichten eines für den internationalen Schwerverkehr geeigneten Transitweg von Osteuropa in das norditalienische Industrievier?

Antwort:

Es gibt keinen Ausbau einer neuen Transitstraße. Alle geplanten Maßnahmen dienen in erster Linie einer Entlastung der derzeit in den Orten vom Straßenverkehr zum Teil sehr stark betroffenen Anrainern.

Punkt 5 der Anfrage:

Gibt es internationale Absprachen über den Ausbau oder Neubau der B 100?

Antwort:

Es gibt derzeit keinerlei internationale Absprachen über den Ausbau oder Neubau der B 100. Im "Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs" (AGR) ist gegenständliche Verbindung zwar in der Anlage I als "E66" enthalten - aber als solche in Österreich heftig umstritten; eine Ratifizierung des AGR durch die Republik Österreich ist bisher nicht erfolgt.

Punkt 6 der Anfrage:

Wie begründen Sie bei der oben angeführten Verkehrsbelastung den Neubau einer Straße mit einer Kapazität von 25000 bis 30000 DTV?

Republik Österreich

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Antwort:

Die nach der Verkehrsprognose 2000 zu erwartende Verkehrsbelastung beträgt für die B 100 im Abschnitt Greifenburg-Oberdrauburg JDTV = 6.000 Kfz/24 h und im Abschnitt Oberdrauburg-Landesgrenze JDTV = 10.000 Kfz/24 h.

Mit den für den geplanten Ausbau der B 100 gewählten Entwurfsparametern ergibt sich - selbst unter Zugrundelegung der niedrigeren Verkehrsbelastung - nur Betriebsgeschwindigkeit auf den Freilandstrecken zwischen 64 und 78 km/h. Vor allem im Hinblick darauf, daß für die B 100 ein Ausbau als zweistreifige Gemischtverkehrsstraße, d.h. auch mit einspurigen Fahrzeugen vorgesehen ist, muß die laufende Planung unter den gegebenen Randbedingungen vor allem hinsichtlich der Sicherheit der langsameren einspurigen Fahrzeuge als sparsame und zweckmäßige Lösung bezeichnet werden.

Punkt 7 der Anfrage:

Werden Sie die Erkenntnisse der oben angeführten Studien bei Ihrer Entscheidung bezüglich B 100 zugrunde legen?

Antwort:

Die Studien werden von der Bundesstraßenverwaltung Kärnten entsprechend berücksichtigt.

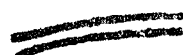
Punkt 8 der Anfrage:

Soll der LKW-Durchzugsverkehr laut Verkehrskonzept auf die Bahn verlegt werden?

Antwort:

Ich befürworte eine Verlagerung des Güterverkehrs - insbe-

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

sondere des Güterverkehrs über weitere Strecken - auf die Bahn und unterstütze auch diesbezügliche Maßnahmen. Der Vollzug dieser Maßnahmen liegt allerdings beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Punkt 9 und 10 der Anfrage:

Soll dem Tal entgegen dem Willen der Wirtschaftstreibenden (siehe oben) die Zukunft als Fremdenverkehrsregion verbaut werden?

Das obere Drautal bietet sich auf Grund seiner Infrastruktur (schmale Straße, neue elektrifizierte Bahn) und dem Vorliegen dreier Konzepte für die Bereiche Verkehr, Landschaftsentwicklung und regionale Wirtschaftsentwicklung (alle in Auftrag der Abteilung 20 der Kärntner Landesregierung) für eine Modellregion an. Wäre es nicht aus wirtschaftlichen Gründen (sanfter Tourismus, etc.) nötig, keine weiteren Verkehrszunahmen zuzulassen und eine entsprechende restriktive Verkehrspolitik durchzuführen? Wenn ja, welche Maßnahmen sind diesbezüglich geplant?


Antwort:

Aus verkehrspolitischer Sicht ist dazu prinzipiell festzustellen, daß auch für den Tourismus eine Verbesserung der derzeitigen Straßen-Infrastruktur in einigen Bereichen des Oberen Drautales dringend erforderlich ist. Darüber hinaus sind diese Verbesserungen, die durch ihre umweltbewußte Auslegung auch den Anforderungen einer Tourismusregion angepaßt sind, auch für die lokalen Gewerbebetriebe und für die Versorgung der örtlichen Bevölkerung eine Notwendigkeit.

Punkt 11 der Anfrage:

Werden Sie den allen oben angeführten Untersuchungen widersprech-

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

enden Beschluß der Kärnter Landesregierung, bahnparallel mit B4-Querschnitt neuzubauen, unterstützen und die § 4 Verordnung erlassen? Mit welcher verkehrspolitischen Gesamtkonzeption?

Antwort:

Nach Abschluß der Planungen wird die Entscheidung fallen, welche Trasse dem Anhörungsverfahren zugrunde gelegt werden soll. Das Ergebnis dieses Anhörungsverfahrens wird Grundlage für die Entscheidung über die Trassenfestlegung durch Verordnung gemäß § 4 Abs.1 des Bundesstraßengesetzes 1971 i.d.g.F sein.

