

II-8882 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4341/A

1993 -02- 26

A N F R A G E

der Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Drautal-Bundesstraße

Die B100 (Drautal-Bundesstraße) ist Teil der Europastraße 66. Die E66 ist die kürzeste, einzige alpenpaßfreie und erste Verbindung zwischen Osteuropa und dem oberitalienischen Industrieraum südlich des Alpenhauptkammes. Durch die Öffnung des Ostens besteht die Gefahr der Entstehung einer neuen Transitroute. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bietet in einer Aussendung vom 31. August 1990 die B100 als Transitstrecke an. Die B100 ist als Teil der E66 im Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs angeführt. Der DTV beträgt laut statistischen Zentralamt 4000. Dieses Verkehrsaufkommen und die erlaubte Richtgeschwindigkeit gestatten nach Richtlinien des Bundesstraßenbaues keine D4-Querschnitt (8,5 m Asphaltbreite). Trotz der u.a. wissenschaftlichen Studien beschloß die Kärntner Landesregierung am 16.7.1991 den ersten Bauabschnitt Kleblach bis Lenholz ohne Gesamtkonzept bahnparallel mit B4-Querschnitt zu beginnen.

Auf Initiative der Abteilung 20 der Kärntner Landesregierung wurden zwei wissenschaftliche Studien für das obere Drautal erstellt. Das Verkehrskonzept für das obere Drau- und Gailtal, erstellt von der TU Wien (Prof. A. Knoflacher), wendet sich gegen den Bau einer zweiten Bundesstraße bahnparallel und sieht die Verlagerung des schweren Durchzugsverkehrs auf die Bahn sowie weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen vor. Das Landschaftskonzept dazu der TU-Wien (Prof. Gälzer) sieht das obere Drautal als eines der letzten und schönsten, noch halbwegs intakten Alpentäler Österreichs vor. Es sollte unbedingt erhalten und geschützt werden.

Hochwertige Verkehrsträger führen auch zu einer wirtschaftlichen Bevorzugung der Ballungszentren auf Kosten der örtlichen Wirtschaftsstrukturen (Kaufkraftabfluß, Kleingewerberückgang durch Konkurrenz aus den Städten). Der Fremdenverkehr ist der weitaus wichtigste Wirtschaftszweig des Tales. Laut Gästeanalyse 1990 beträgt sein Gesamtumsatz in diesem Tal rund 225 Millionen Schilling (Quelle: Regionalberatung Oberkärnten). Sämtliche Fremdenverkehrsbetriebe der Gemeinde Berg im Drautal sprechen sich in einer Resolution gegen eine zweite Bundesstraße aus. Ebenso haben sich die Grundbesitzer im Bereich der Bahntrasse in Greifenburg und Berg dagegen ausgesprochen. Sie sind laut ihrer Erklärung unter keinen Umständen bereit, ihren Grund und Boden zur Verfügung zu stellen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Welche Ausbauvorhaben für die B100 sind derzeit geplant?
2. Welche Zeitpläne und welches Kostenvolumen ist dafür geplant?
3. Sind Ausbaumaßnahmen im Straßenbaubudget 1993 finanziell abgesichert?
4. Steht die neue B100 im Zusammenhang mit dem Errichten eines für den internationalen Schwerverkehr geeigneten Transitweg von Osteuropa in das norditalienische Industrierevier?
5. Gibt es internationale Absprachen über den Ausbau oder Neubau der B100?
6. Wie begründen Sie bei der obenangeführten Verkehrsbelastung den Neubau einer Straße mit einer Kapazität von 25000 bis 30000 DTV?
7. Werden Sie die Erkenntnisse der obenangeführten Studien bei Ihrer Entscheidung bezüglich B100 zugrunde legen?
8. Soll der LKW-Durchzugsverkehr laut Verkehrskonzept auf die Bahn verlegt werden?
9. Soll dem Tal entgegen dem Willen der Wirtschaftstreibenden (siehe oben) die Zukunft als Fremdenverkehrsregion verbaut werden?
10. Das obere Drautal bietet sich auf Grund seiner Infrastruktur (schmale Straße, neue elektrofizierte 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?
11. Werden Sie den allen obenangeführten Untersuchungen widersprechenden Beschluß der Kärntner Landesregierung, bahnparallel mit B4-Querschnitt neuzubauen, unterstützen und die § 4 Verordnung erlassen? Mit welcher verkehrspolitischen Gesamtkonzeption?