

1413/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1400/J betreffend Lücken im österreichischen Autobahnnetz, welche die Abgeordneten DI Prinzhorn, Rosenstingl, Mag. Haupt und Kollegen am 30. Oktober 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 und 2 der Anfrage:

Folgender Zeitplan ist für den Ausbau der A 1 Westautobahn vorgesehen :

Niederösterreich :

Ast Ybbs - Ast Amstetten/Ost, km 100,2-108,6;

Gesamtbaukosten 118,0 Mio.S

Richtungsfahrbahn Linz im Jahr 1997,

Richtungsfahrbahn Wien im Jahr 1998

Oberösterreich :

a) Ast Enns - Ast St. Florian/Asten, km 155,1-159,7;

Gesamtbaukosten 269,3 Mio.S

Richtungsfahrbahn Linz wurde bereits fertiggestellt,

Richtungsfahrbahn Wien im Jahr 1997

b) Ast St. Florian - Knoten Linz (A 1/A 7), km 159,7-169,0;

Gesamtbaukosten 651,2 Mio.S

Richtungsfahrbahn Linz im Jahr 1998/99,

Richtungsfahrbahn Wien im Jahr 1999/2000

Salzburg

a) Knoten Salzburg/West (A 1/A 10)-Ast Kleßheim,

km 292,8-297,8;

Gesamtbaukosten 174,0 Mio.S

Beide Richtungsfahrbahnen werden 1997 fertiggestellt.

b) Ast Salzburg/Mitte-Ast Kleßheim, km 291,6-292,8;

Gesamtbaukosten 325,0 Mio.S

geplanter Baubeginn: 1999

c) Talübergang Söllheim-Ast Salzburg/Mitte, km 287,0-291,6;

Gesamtbaukosten 160,0 Mio.S

geplanter Baubeginn: 1998

Antwort zu den Punkten 3 und 4 der Anfrage:

Unter der Annahme, daß sich die Anfrage auf die B 301 Wr. Süd-  
randstraße bezieht, kann gesagt werden, daß die Planungen bereits  
seit einiger Zeit im Gange sind.

Sofern alle Behördenverfahren, insbesondere das UVP-Verfahren  
zeitgerecht positiv abgeschlossen werden, könnte mit einem Baube-  
ginn im Jahr 1999/2000 gerechnet werden.

Nach derzeitigen Schätzungen werden die Gesamtkosten des Projekts  
rund 6,4 Mrd.S (ohne Preisgleitung) betragen.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Dazu kann mitgeteilt werden, daß die A 2 im Bereich vor Wien  
schon jetzt zumindest 6 Spuren aufweist (drei pro Richtungsfahr-  
bahn) . Stadtauswärts ist eine 7. Spur bereits in Verkehr. Eine  
mögliche 8. Spur für die Einfahrt in Richtung Wien wird derzeit  
vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Wien  
und NÖ im Verhandlungswege geprüft. Die Projektierung hierfür ist  
bereits weit fortgeschritten.

Antwort zu den Punkten 6 und 7 der Anfrage:

Die Schließung der Autobahnücke zwischen Völkermarkt und Klagen-  
furt steht unmittelbar vor Baubeginn. Die Gesamtkosten werden rd.  
2 , 85 Mrd . S ( ohne Preisgleitung ) betragen.

Antwort zu den Punkten 8 und 9 der Anfrage:

Die Autobahnücke auf der A 9 zwischen Inzersdorf und Roßleithen

soll so rasch als möglich geschlossen werden, wobei aus heutiger Sicht eine Fertigstellung bis zum Jahr 2004 realistisch erscheint. Der Teilabschnitt A 9, Schön - St. Pankraz wird dabei in Kürze in Angriff genommen. Der Abschnitt Lainbergtunnel ist bereits seit einiger Zeit im Bau.

Nach derzeitigen Schätzungen werden die Kosten des Gesamtprojekts Lückenschluß auf der Oberösterreichischen A 9 (Inzersdorf - Roßleithen ) rund 6,5 Mrd. S (ohne Preisgleitung) betragen.

Antwort zu den Punkten 10 und 11 der Anfrage:

Der Baubeginn der zweiten Röhre des Selzthaltunnels steht unmittelbar bevor, der Vollausbau des Plabutschunnels ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Die Errichtung einer zweiten Tunnelröhre beim Bosrucktunnel ist aus Gründen der niedrigen Verkehrsfrequenz derzeit nicht vordringlich.

Nach derzeitigen Schätzungen werden die Gesamtkosten der Vollausbauten von Selzthal- und Plabutschunnel rund 2,0 Mrd.S (ohne Preisgleitung) betragen .

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Zukünftig soll die Finanzierung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes auf Grundlage des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 mittels der Einnahmen aus der zeitabhängigen Maut (Vignette) und später der fahrleistungsabhängigen Maut erfolgen.