

1867/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1877/J betreffend Ausbau der A 9, welche die Abgeordneten Buder und Genossen am 23. Jänner 1997 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1,2 und 3 der Anfrage:

a) Abschnitt Inzersdorf - Schön

Für diesen Abschnitt ist vorerst noch ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) durchzuführen .

Bei planmäßigem Verlauf des UVP-Verfahrens kann mit einem Baubeginn im Jahr 2000 und einer voraussichtlichen Fertigstellung im Jahre 2003 gerechnet werden.

b) Abschnitt Schön - St. Pankraz

Mit den Bauarbeiten von vier Sondierstollen soll im Sommer 1997 begonnen werden. Ebenso ist der Baubeginn für Brückenobjekte (Talübergang Steyr, Teichlbrücke sowie Talübergang Kienberg) noch in diesem Jahr vorgesehen. Die Bauaufträge werden dementsprechend noch heuer vergeben werden. Die Fertigstellung des Abschnittes ist für das Jahr 2002 vorgesehen.

c) Anschlußstelle Selzthal - "Vollausbau"

Der Baubeginn für den Vollausbau der Anschlußstelle Selzthal ist bereits erfolgt (zweites Tragwerk der Ennsbrücke B 7, Richtungsfahrbahn Graz - Linz). Mit dem Bau der zweiten Röhre des Selzthaltunnels, der Moorbrücke KS 7 samt Rampen und Fertigstellung der Dammbereiche soll Ende 1997 begonnen werden. Es ist vorgesehen, die Bauaufträge bis Herbst 1997 zu vergeben. Die Fertigstellung des Abschnittes ist für das Jahr 2000 geplant.

Antwort zu den Punkten 4, 5, 6 und 7 der Anfrage:

Vorerst ist nicht beabsichtigt, das Objekt KS 300 bzw. die Rampe FB 300 mitauszuschreiben, da die geschätzten Kosten für deren Errichtung (ca. 80 Mio Schilling brutto) in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum Verkehrsaufkommen (1996: 310 KFZ/24 Stunden) stehen. Zudem ist diese Verkehrsrelation auf der bestehenden Straßenverbindung kürzer als im Falle des Ausbaues der Anschlußstellenfahrbahn 300, sodaß nicht anzunehmen ist, daß die alternative, längere Verbindung über die Fahrbahn 300 vermehrt angenommen werden würde.

Maßgeblich für diese Überleitung ist auch der Umstand, daß derzeit die Realisierung eines hochrangigen Straßennetzes oder einer Umfahrung von Liezen nicht absehbar ist. Eine Änderung der überregionalen Verkehrsführung im Raum Liezen würde neue Voraus-

setzungen schaffen, die in Abhängigkeit vom verkehrlichen Bedarf allenfalls die nachträgliche Errichtung des Objektes KS 300 bzw. der Anschlustellenfahrbahn 300 erforderte. Aufgrund der Planungen ist eine nachträgliche Errichtung jederzeit möglich.