

371/AB

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 379/J betreffend Verkehrszuwachs durch den Lückenschluß bei der Pyhrn-Autobahn, welche die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 12. April 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Die für die absehbare Zukunft prognostizierten Verkehrszuwächse werden durch den geplanten Lückenschluß der A 9 abgedeckt.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Notwendigkeit beider Verkehrsträger gegeben. Im Hinblick darauf, daß sowohl die Fertigstellung (Lückenschluß) der Pyhrn Autobahn als auch der Ausbau

der Pyhrnbahn einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird, ergibt sich eine gewisse zeitliche Paralelität der Maßnahmen.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Es existieren bereits Studien für ortsnahe Umfahrungen, aus denen hervorgeht, daß die sinnvollste Möglichkeit für eine Verkehrsentslastung der Ortsgebiete die möglichst rasche Fertigstellung der A 9 ist.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

In dem zum Großteil im Tunnel verlaufenden Teilabschnitt der A 9 zwischen Schön und Lainbergtunnel Nordportal wird ein reduzierter Querschnitt ausgeführt. Dieses Teilstück der Pyhrn Autobahn zählt aufgrund seiner umweltfreundlichen Trassierung trotz des reduzierten Querschnittes zu den teuersten Autobahnteilstücken in Österreich.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Aus Kostengründen und in Abhängigkeit von der prognostizierten Verkehrsfrequenz wird der Abschnitt Schön - St. Pankraz in erster Ausbaustufe einröhrig, also im Gegenverkehr befahrbar, ausgebaut. Die zweite Richtungsfahrbahn wird nach den Gegebenheiten der Verkehrsentwicklung nachfolgen. Die Entscheidung dazu erfolgte aufgrund einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

In den kurzen Freilandstrecken dieses Abschnittes ist ein reduzierter Querschnitt mit einer Regelbreite von 19,60 m geplant.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt werden mit rund 3 Mrd. S veranschlagt, wobei darin das Teilstück ASt. "St. Pankraz - Lainberg/Nord" mit 2 Richtungsfahrbahnen enthalten ist.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage :

Im Abschnitt " Inzersdorf - Schön" ist ein Regelquerschnitt mit Regelbreite 24 m geplant .

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage :

Für diesen Abschnitt werden nach letzten Untersuchungen 1,8 Mrd . S veranschlagt .

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage :

Aus wirtschaftlichen Gründen wird ein Teil der Dammschüttungen für den Freilandabschnitt St . Pankraz - Lainbergtunnel Nordportal mit Ausbruchmaterial durchgeführt . Wie bereits erwähnt , sind für dieses Teilstück zwei getrennte Richtungsfahrbahnen geplant .

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage :

Mit den Sondierungsstollen für die Tunnelkette Klaus soll Anfang 1997 begonnen werden .

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage :

Der Abschnitt Schön - Lainbergtunnel Nordportal wird Kosten von ca. 3 Mrd. S erfordern. Die Sondierstollen, die in der Folge als Fluchtstollen ausgeführt werden, erfordern Kosten von ca . 120 Mio. S .

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage :

Die Trassenverordnung nach § 4 BStG wird voraussichtlich im Sommer dieses Jahres erlassen werden.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage :

Die vorgebrachten Einsprüche werden in den abschließenden Entscheidungsprozeß einfließen.

Antwort zu Punkt 15 der Anfrage :

Für den Bereich Micheldorf wurden im Rahmen einer Nutzwertanalyse die günstigsten Lösungen herausgearbeitet . Eine Trassenfixierung wird nach Befassung der betroffenen Gemeinden in nächster Zeit erfolgen können.

Antwort zu Punkt 16 der Anfrage :

Derartige Versprechungen an betroffene Landwirte sind im Wirtschaftsministerium nicht bekannt . Von den derzeit zur Diskussion stehenden Varianten weist z .B . die favorisierte sogenannte Unterflurtrasse I eine 2 km lange Tunnelstrecke auf , auch die kostengünstigere Alternativvariante beinhaltet ein - wenn auch verkürztes - Teilstück in Tunnellage.

Antwort zu Punkt 17 der Anfrage :

Für die sogenannte Unterflurtrasse (Trasse I) mit einer Länge von 2 km im Vollausbau ist eine Längslüftung mit Strahllüftern vorgesehen.

Antwort zu den Punkten 18 und 19 der Anfrage :

Eine oberirdische Trassenführung ist nicht vorgesehen. Etwaige Beeinträchtigungen bei der Realisierung der Unterflurtrasse I durch die festgestellten Grundwasserverhältnisse sind wesentlich geringer zu bewerten als die zu erwartenden Probleme bei der Ausführung einer Variante in bergmännischer Bauweise.

Vor Baubeginn werden selbstverständlich für die im Trassenbereich befindlichen Gebäude Beweissicherungen durchgeführt , um etwaige baubedingte Schäden nachweisen und beheben zu können.

Antwort zu Punkt 20 und 21 der Anfrage :

Ja , es ist ein UVP-Verfahren vorgeschrieben, die Einleitung dieses Verfahrens wird nach einer Trassenentscheidung und der Vorlage entsprechender Unterlagen (insbesondere Konzept der UVP) erfolgen.

Antwort zu Punkt 22 und 23 der Anfrage :

Die Planungen für die Anschlußstelle Kirchdorf und die Errichtung einer Verbindungsstraße wurden aufgegeben.

Antwort zu Punkt 24 der Anfrage :

Für die Errichtung einer Raststation bestehen grundsätzlich Überlegungen, es existieren aber derzeit keine konkreten Planungen.

Antwort zu Punkt 25 der Anfrage :

Die Enteignungsverfahren gegen zwei Landwirte im Bereich der Umfahrung Kirchdorf sind noch nicht abgeschlossen. Die zeitliche Verzögerung erfolgte wegen Änderungen in der Dringlichkeitsreihung der Behördenverfahren.

Antwort zu Punkt 26 der Anfrage :

Eine Information der betroffenen Landwirte wird durch die mit der Planung und dem Bau der Pyhrn Autobahn betrauten Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG erfolgen.

Antwort zu den Punkten 27 , 28 und 29 der Anfrage :

Die seinerzeit von der ÖSAG beauftragte Untersuchung für die Fertigstellung der Pyhrn Autobahn als Konzessionsmodell kam zu dem Ergebnis , daß sich dieses Modell nur rechnen könnte, wenn zu den Mauteinnahmen auf diesem Abschnitt ein jährlicher Zuschuß aus anderen Mauteinnahmen zugeführt würde .

Aufgrund des zwischenzeitlich beschlossenen Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 wird dieser Weg von Einzelkonzessionen jedoch nicht weiter verfolgt .

Antwort zu den Punkten 30 und 31 der Anfrage :

Die Frage der Verlagerung des Verkehrs auf das Parallelstraßennetz im Falle der Bemaatung der Autobahn wurde generell im Rahmen der Trans-Route-Studie und für eigene Autobahnstrecken vertieft untersucht .

Die Verlagerungseffekte sind in erster Linie von der Tarifgestaltung und den noch festzulegenden verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Begleitmaßnahmen abhängig . /