

175/J

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Nordspange-Graz

Die Bestrebungen, ein übergeordnetes Gürtelstraßennetz in der Landeshauptstadt Graz aufzubauen, gehen bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. 1971 wurde das Grazer Gürtelstraßensystem in das Bundesstraßennetz übernommen. Doch obwohl man von der Idee eines Grazer Gürtelstraßensystems abgerückt ist, blieben Teilprojekte bestehen.

Die Planungsgeschichte der sogenannten Nordspange als eines Abschnittes der B 67b Eggenberger Gürtel Straße im Bereich der Stadt Gtaz ist schon über 20 Jahre alt und verlief kontroversiell.

Schon das im Jahre 1972 vom damaligen Bundesministerium für Handel und Wirtschaft genehmigte Detailprojekt für den Abschnitt "Kalvarienbrücke - Grabenstraße" war nicht unumstritten. Man einigte sich in der Folge darauf, die Trasse ab der Körösistraße in Troglage herzustellen. Diese geforderte Trogtrasse mit aufgesetzten Lärmschutzwänden wurde am 10. 10. 1980 nach § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 verordnet. Am 2. 12. 1994 erfolgte die Genehmigung dieses Projektes durch die Bundesregierung. Der geschätzte Kostenpunkt der Trasse beträgt 209 Millionen Schilling (Preisbasis 1993).

An die Realisierung dieses 700 m langen Stückes Grazer Stadtautobahn glaubt niemand mehr. Daher wurden auch in den letzten Jahren Leitungen für Gas, Strom und Fernwärme im Trassenbereich verlegt, deren Umlegung geschätzte 30 Millionen Schilling kosten würde.

Der mit Frühjahr 1995 seitens der Landesbaudirektion Fachabteilung II a angegebene Baubeginn dürfte sich verschieben, da einerseits ergänzende Studien über umweltrelevante Auswirkungen eingeholt werden, andererseits Schwierigkeiten bei den Grundstückseinfällen aufgetreten sind.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Befürworten Sie, daß vor Baubeginn eine Umweltverträglichkeitserklärung bzw. freiwillige UVP durchgeführt wird?

2. Aufgrund welcher Untersuchungen wurden bisher die umweltrelevanten Auswirkungen dieser Trasse beurteilt?

3. Was waren die Gründe, daß die Zustimmung der Bundesregierung zum Bau der Nordspange erst 1992 erfolgt ist?

4. In welcher Phase des Planungsprozesses wurde von einem 2-spurigen Ausbau der Nordspange abgegangen und ein 4-spuriger Ausbau vorgesehen?

5. Was waren die Gründe für einen 4-spurigen Ausbau, wobei man von der Weiterführung der Gürtelstraßenidee zwischenzeitlich abgegangen war?

6. Sind bisher Budgetmittel für Grundeinlösen bzw. den Bau der Nordspange in die Steiermark geflossen? Wenn ja, in welchem Ausmaß?
7. Befürworten Sie die von der Steiermärkischen Landesbaudirektion Fachabteilung II a gehandhabte PrIxis von Kurzgutachten, die dann nach BürgerInnenprotesten durch neue ergänzt bzw. ersetzt werden?
8. Sind Sie bereit, die für die Nordspange vorgesehenen Mittel stattdessen für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen?