

379/J

des Abgeordneten A-nschober, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend Verkehrszuwachs durch den Lückenschluß bei der Pyhrn-Autobahn

Eine neue Studie der ÖSAG beweist neuerlich, daß der Fertigbau der Pyhrn-Autobahn gewaltige Verkehrszuwächse bringt. Der Autor, Prof. Stickler, rechnet vor, daß durch den "Lückenschluß" in 15 Jahren zwanzig mal mehr Transitgüter auf der Straße über die oberösterreichische Pyhrnroute rollen werden. Prognostiziert werden rund 3000 LKW täglich auf der oberösterreichischen Pyhrnroute im Jahr 2010. Dies würde bedeuten, daß im Tagesdurchschnitt alle 30 Sekunden ein Laster die Umwelt mit Abgasen und Lärm belastet. Alle LKW eines Jahres aneinandergereiht, würden eine Schlange vom Nordpol bis zum Südpol ergeben!

In der Anfragebeantwortung 2016/AB (1 8. 12.95) vertritt der damalige Verkehrsminister Viktor Klima die Meinung, daß dem Ausbau der Pyhrnbahn klare Priorität zukommt, da dieser im EU-Beitrittsvertrag (Protokoll Nr. 9) verpflichtend festgelegt ist. Bundesminister Klima meinte weiters, daß der Bau von ortsnahen Umfahrungen überlegt werden sollte, da diese für die betroffenen Ortschaften stärkere Entlastungswirkungen bringen könnten, als ein Weiterbau der Pyhrn-Autobahn.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie gedenken Sie, den prognostizierten Verkehrszuwächsen auf der Pyhrnroute zu begegnen?
2. Können Sie sich den Ausführungen von BM Viktor Klima anschließen, daß dem Bau der Pyhrnbahn Priorität vor dem Autobahnbau zukommt?
3. Beabsichtigen Sie, die Entlastungswirkung von ortsnahen Umfahrungen bzw. des Autobahnbaus vergleichend zu überprüfen?
4. Ist es richtig, daß die A9 Pyhrn-Autobahn im Abschnitt Lainbergtunnel bis zum Baulos "Schön" als sogenannte Sparautobahn geplant ist?
5. Bedeutet dies, daß die Tunnelstrecken mit nur einer Röhre (also zwei Fahrstreifen) gebaut werden soll?
6. Welcher Querschnitt würde auf den Freilandstrecken zur Ausführung kommen?
7. Welche Gesamtbaukosten werden für diesen Abschnitt veranschlagt?
8. Welcher Querschnitt ist vom Abschnitt Baulos "Schön" bis zur Anschlußstelle Inzersdorf geplant?
9. Welche Gesamtbaukosten werden für diesen Abschnitt veranschlagt?
10. Ist es richtig, daß schon jetzt mit der Dammschüttung mit dem Ausbruchmaterial vom Lainbergtunnel auf der Freilandstrecke in St. Pankraz begonnen wird? Für wieviele

Fahrstreifen ist dieser Abschnitt geplant?

11. Wann ist mit dem Bau eines Sondierstollens für die Tunnelkette in Klaus zu rechnen?

12. Welche Baukosten werden für die Tunnelkette Klaus erwartet und welche Kosten wird die Errichtung des Sondierstollens verursachen?

13. Wann erfolgt die Trassenverordnung nach §4 BStG für den Abschnitt "Schön" ?

14. In welcher Form wird den über 700 Einsprüchen zum Abschnitt "Schön" , die im Zuge des Anhörungsverfahrens aus ganz Österreich eingebracht wurden, Rechnung getragen?

15. Wurde für den Bereich Micheldorf eine Trassenvariante fixiert?

16. Ist es richtig, daß den betroffenen Landwirten ursprünglich ein bergmännisch errichteter Tunnel versprochen wurde, jetzt aber eine Unterflurtrasse geplant ist?

17. Ist es richtig, daß diese Unterflurtrasse mit einer Länge von zwei Kilometer ohne Entlüftung vorgesehen ist?

18. Ist es richtig, daß, - falls die Unterflurtrasse aufgrund der unsicheren Grundwassersituation nicht errichtet werden kann -, eine oberirdische Trassenführung realisiert werden soll?

19. Inwieweit können Sie ausschließen, daß durch das Ausrinnen der Grundwasserseen (sog. "Seetonnen") Setzungsrisse bei den naheliegenden Gebäuden entstehen? Bzw. kommt es zumindest zu einer Beweissicherung um solche Schäden nachweisen zu können?

20. Ist für diesen Bereich ein UVP-Verfahren vorgeschrieben?

21. Wann ist mit der Einleitung eines solchen Verfahrens zu rechnen?

22. Ist es richtig, daß eine Anschlußstelle für Kirchdorf geplant wird?

23. Wie hoch sind die Kosten für die Verbindungsstraße von der ASt. Kirchdorf bis zur Bundesstraße B 138? Wer wird diese Verbindungsstraße finanzieren?

24. Ist es richtig, daß im Bereich Inzersdorf/Micheldorf eine Raststation geplant ist? Wie hoch sind die Errichtungskosten für dieses Rasthaus? Wer wird es betreiben?

25. Grundenteignungen im Autobahnbau sind bekanntlich massive Eingriffe in private Eigentumsrechte, die ganz besonders Landwirte, die von Grund und Boden leben, existenziell betreffen. Zwei Landwirten aus Schlierbach im Kremstal wurde bei einer Enteignungsverhandlung für den Bau der A9 Pyhrn-Autobahn im April 1992 mündlich die zwangsweise Enteignung ausgesprochen. Nun sind vier Jahre (!) vergangen und bis heute wurde kein Enteignungsbescheid ausgestellt.

Kommt es zur Ausstellung eines Bescheides? Wenn ja, wann? Oder wurde das Verfahren bereits eingestellt?

26. Werden Sie sich dafür einsetzen, daß die betroffenen Landwirte über den Stand des Verfahrens informiert werden? Wenn nein, warum nicht?

27. Der OÖ LR Hiesl verkündete via Medien, daß die ÖSAG ein eigenes Konzessionsmodell für den Bau der A9 Pyhrn-Autobahn plane. Dabei wurde von ihm ausgeführt, daß sich dieses Projekt schon innerhalb von sieben Jahren rentieren würde.

Entsprechen die Ausführungen von LR Hiesl den Tatsachen, und ist es richtig, daß sich das Projekt schon binnen sieben Jahren rentieren würde?

28. Welche Rahmenbedingungen wurden diesem Konzessionsmodell zugrundegelegt?

29. Welche Studien befassen sich mit diesem Konzessionsmodell?

30. Welche Studien befassen sich mit den Rückverlagerungseffekten des Verkehrs von der geplanten Pyhm-Autobahn auf die Bundesstraße durch die Einführung einer Maut?

3 1 . Wie lauten die Ergebnisse dieser Studien?