

**II-10971** der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. **5469/1**

**1990-05-07**

**A N F R A G E**

der Abgeordneten Wabl und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend Umfahrung Traun

Traun liegt an der B 139 (Kremstal-Bundesstraße). Diese Bundesstraße teilt die Stadt und insbesondere das Stadtzentrum in zwei Teile, da diese Straße schon immer eine Hauptverkehrsader in diesem Raum war. In den Jahren zwischen 1985 und 1989 hat jedoch der Verkehr auf dieser Straße aufgrund schwerer Raumordnungsfehler (Genehmigung von Supermärkten und Shopping Cities nordlich von Traun) und der damit verbundenen Verkehrserregung deutlich über dem landesüblichen Schnitt zugenommen.

Während 1985 im Zentrum von Traun noch ein Tagesdurchschnittsverkehr von ca. 12.000 KFZ (9.000 KFZ Ziel- und Quellverkehr, 3.000 KFZ Durchzugsverkehr) gezählt wurde, ist dieser Tagesdurchschnittsverkehr 1989 auf 17.700 KFZ angestiegen, wobei der Ziel- und Quellverkehr gleichgeblieben und diese Steigerung rein auf einen Anstieg des Durchzugsverkehrs zurückzuführen ist.

Diese durch verfehlte Raumplanung ausgelöste Verkehrsmisere soll nun durch ein Straßenprojekt, welches durch die Naherholungsgebiete von drei Gemeinden geht (geplant 1970, zur Zeit der Straßenbaueuphorie), gelöst werden. Landesrat Pühringer hat angeblich von Bundesminister Schüssel eine Zusage erhalten, daß in den nächsten sechs Monaten das Detailprojekt vom Bund genehmigt wird. Dies, obwohl weder Varianten geprüft wurden, noch eine Überprüfung im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit (§ 4 Bundesstraßengesetz) durchgeführt wurde.

Eine Stellungnahme von Professor Knoflacher zum Problembereich "Ortsdurchfahrt Traun" vom Oktober 1986, in der er die sogenannte "Umfahrung Traun" mit zwei anderen Varianten vergleicht, läßt dieses Projekt im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit in schlechtem Licht erscheinen. Es wird von ihm daher auch an letzter Stelle gereicht.

Anstatt einer veralteten Planung eine Genehmigung des Detailprojektes zu erteilen, sollten Universitätsinstitute oder private Verkehrsplaner mit der Erstellung von Varianten (Verkehrslösung ohne Zerstörung der Traunau und des Paschinger Wasserwaldes) in Form einer Entwurfsplanung näher untersucht und einer seriösen Prüfung unterzogen werden.

Deshalb stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

**A N F R A G E :**

1. Stimmt es, daß in einer ersten Bauetappe nur das Detailprojekt Traun (von der B 1 in südlicher Richtung) ausgeführt werden soll?
2. Wo endet das Detailprojekt Traun südlich?
3. Wie ist die Verkehrsführung in diesem Bereich geplant oder ist dieser Bereich planungsmäßig noch offen?
4. Ist eine Anbindung der B 139 an die Autobahn geplant bzw. existiert dafür bereits ein Projekt?
5. Ist geplant, nördlich der B 1 in Richtung Linz weiterzubauen bzw. wann ist mit einer Genehmigung des Detailprojektes Pasching zu rechnen?
6. Die B 139 ist im Bereich Linz (Unionstraße) 4spurig ausgebaut. Ist geplant, die B 139 bis zum Anschluß an das Detailprojekt Pasching ebenfalls 4spurig weiterzuführen?
7. Der Autobahnzubringer Linz (A 7) ist verkehrsmäßig stark belastet und die Stadt Linz widersetzt sich einem 6spurigen Ausbau. Soll die "Umfahrung Traun" als Detailstück eines neuen Autobahnzubringers für den Westbereich von Linz zur Entlastung der A 7 realisiert werden?
8. Sind diese großräumigen Überlegungen die Begründung dafür, daß man bisher Varianten, welche eine wesentlich effizientere Verkehrslösung für den innerstädtischen Bereich in Traun brächten, nicht näher untersucht hat?
9. Mit einer Realisierung des Detailprojektes Traun ist keine Lösung des Problemkreises Trauner Kreuzung (ein Unfallschwerpunkt, der österreichweit im Spitzensfeld liegt) verbunden. Die Fahrzeuge, welche die "Umfahrung Traun" benützen würden, würden auf der B 1 wieder der Trauner Kreuzung zugeführt werden. Welche Lösung ist für die Trauner Kreuzung geplant, wenn in einer ersten Etappe nur der Detailbereich Traun realisiert wird?
10. In der Regionalpolitik (Gemeinde Traun, Land Oberösterreich, LR Pühringer) steht eine Verkehrslösung für Traun im Vordergrund. Mit der Umfahrung Traun soll eine Verkehrsberuhigung im Zentrum erreicht werden. Welche Varianten neben der Umfahrungsvariante wurden noch untersucht?
11. Die Umfahrungsplanung geht auf die 60er Jahre zurück. Warum wurden moderne, flächenschonende Verkehrsplanungsansätze (z.B. Tunnelvarianten) nicht untersucht bzw. warum wurden keine Entwurfsplanungen dafür durchgeführt?
12. Die Neutrassierung der B 139 verläuft zur Gänze in Naherholungsgebieten (Wald "Fuchsenmutter", Paschinger Wasserwald, Jungwald des Trauner Grüngürtels Nord, Traunau in Traun und Haid). Welchen Stellenwert hat der Schutz dieser Gebiete für einen Minister, der vorgibt, die ökosoziale Marktwirtschaft mitzutragen?
13. Was hat für Sie Priorität - eine autogerechte Verkehrsaufschließung dieses Großraumes (Autobahnzubringer Linz-West) mit der damit verbundenen Förderung autoläufiger Strukturen oder eine Verkehrslösung für das Stadtzentrum von Traun ohne Umfahrung, also mit der Erhaltung der Naherholungsgebiete (z.B. Tunnellösung)?
14. Stimmt es, daß man dem Tunnelvorschlag auch deshalb nicht nähertritt, weil diese Variante angeblich teurer kommt als Straßenbau im Freiland?
15. Am 7.2.1986 hat der damalige Bautenminister Dr. Übleis die Feststellung getroffen, daß er sich einen Tunnelbau in der Ebene nicht vorstellen könne. Er meinte wortwörtlich: "Wenn das Schule macht, würden sich das auch andere Städte wünschen". Wird diese Ansicht vom Bautenressort noch immer vertreten oder hat hier durch realisierte Tunnelprojekte eine Meinungsänderung stattgefunden?

16. Das Detailprojekt Traun kostet laut Aussage von LR Pühringer 166 Mio. Schilling. Kann sich dieses Projekt durch Lärmschutzmaßnahmen noch verteuern (die Trasse verläuft neben einem Kindergarten, dem Schloßpark und dem Bezirkssaltenheim)?
17. Sind in den 166 Mio. Schilling auch die Kosten für die Überbrückung der neu entstehenden Bahnlinie Marchtrenk-Traun bereits enthalten?
18. Sind in den 166 Mio. Schilling auch Kosten für den Wildschutz im Bereich der gesamten Trasse vorgesehen?
19. Der Vergleich mit bereits realisierten Tunnelprojekten (z.B. City-Tunnel Bregenz) läßt den Schluß zu, daß man um 166 Mio. Schilling auch einen Tunnel realisieren könnte. Gibt es eine Kostenschätzung eines Tunnelbauunternehmens für eine Tunnelvariante oder wird sie eingeholt, um einen brauchbaren Variantenvergleich durchführen zu können?
20. Wurde die § 4 (Bundesstraßengesetz 1971)-Überprüfung dieses Projektes bereits durchgeführt?
21. Sind Sie der Meinung, daß Wirtschaftlichkeitsberechnungen auch mit einer Variante sinnvoll gemacht werden können oder müssen mehrere Varianten vorliegen, um eine qualitativ entsprechende Auswahl treffen zu können?
22. Deckt es sich Ihrer Meinung nach mit der ökosozialen Marktwirtschaft, daß Detailprojekte von Straßenbauvorhaben genehmigt werden, ohne daß vorher die Naturschutz- und Wasserrechtsverhandlungen durchgeführt werden?