

II - 1985 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 60431J

1990-07-13

A N F R A G E

der Abgeordneten Wabl und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend Umfahrung Schwanenstadt (B 1)

Das Projekt einer Umfahrung der Stadt Schwanenstadt (B 1) ist Jahrzehnte alt. Es stammt aus einer Zeit, in der der Autoverkehr und der Straßenbau als Zeichen des gesellschaftlichen Wohlstandes und des wirtschaftlichen Wachstums galten.

In der Zwischenzeit ist die Kehrseite von Autoverkehr und Straßenbau zum Vorschein gekommen. Die aktuellen Belastungen der Luft durch bodennahes Ozon, die Belästigung und Gesundheitsstörung durch die Lärmerregung des Verkehrs, der Verlust an Grünfläche und ökologischen Kreisläufen machen Autoverkehr und Straßenbau zu einem Hauptverursacher der ökologischen Krise.

"Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten", dieser Erfahrungssatz der wissenschaftlichen Verkehrsplanung hat sich leider allzuoft verwirklicht. Der Autoverkehr hat eine bedrohliche Dimension angenommen, seine Zurückdrängung ist oberstes Gebot politischer Planung.

Während in einzelnen Fällen der Bau von Umfahrungsstraßen durchaus Sinn macht, wäre er im konkreten Fall der Bundesstraße 1 in Schwanenstadt aus folgenden Gründen volkswirtschaftlich unsinnig:

1. Hauptverursacher der Verkehrsspitzen am Schwanenstädter Stadtplatz ist der regionale Ziel- und Quellverkehr. Eine Umfahrung würde lediglich einen geringen Teil des Verkehrsaufkommens auf die Umfahrungsstraße verlagern. Die B 1-Umfahrung würde auch keine Entlastung vom Nord-Süd-Verkehr (Gaspoltshofner-Bundesstraße; B 135) bringen, welche ebenfalls über den Stadtplatz geführt wird.
2. Aufgrund der Stadtentwicklung ist für eine Umfahrungsstraße nur mehr eine Trassenführung durch dichtbesiedeltes Gebiet möglich, wobei als zusätzliche Schwierigkeit eine Kreuzung mit der B 135 zu bewältigen ist. Diese ist entweder niveaugleich zu führen, was eine enorme Belästigung der Anrainer zur Folge hätte, oder sie wäre in einer Tunnelvariante zu führen, was enorme Kosten und durch eine Verstärkung einer Geländestufe ebenfalls eine Erhöhung der Belästigung zur Folge hätte.
3. Die Umfahrungsstraße würde den unschätzbar Naherholungsraum für die Schwanenstädter Bevölkerung entlang der Ager-Auen sowie wertvolles landwirtschaftlich genutztes Gebiet zerstören.
4. Eine Umfahrung Schwanenstadt würde wesentliche ökologische Beeinträchtigungen im unnahen Bereich hervorrufen (durch die Begradiung eines Bachlaufes, durch die Zerstörung einer FlussTerrasse sowie durch die Versiegelung einer beträchtlichen Bodenfläche).

Bis vor kurzem schien die Diskussion über dieses Projekt aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse der öö Bundesstraßenverwaltung, in der das Projekt als volkswirtschaftlich nicht sinnvoll bezeichnet worden war, als beendet.

Nunmehr scheint sic neuerlich aufzuflackern.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A N F R A G E :

1. Was war der Inhalt der Kosten-Nutzen-Analyse der öö. Bundesstraßenverwaltung zum Projekt Umfahrung Schwanenstadt im Wortlaut?
- 2a. Wird derzeit an diesem Projekt gearbeitet, wenn ja, in welcher Weise? In welchem Stadium befindet sich das Projekt?
- 2b. Welche Entlastung des Schwanenstädter Stadtplatzes ist von einer Verwirklichung des Projektes zu erwarten, vor allem im Hinblick darauf, daß eine Verlegung der B 135 derzeit nicht diskutiert wird?
3. Ist dieses Projekt in einem Straßenbauprogramm für Oberösterreich gereiht? Wenn ja, an welcher Stelle?
4. In welcher Weise wird in diesem Projekt in der derzeit diskutierten Variante die Kreuzung mit der B 135 realisiert?
5. Halten Sie die Ausführung der Kreuzung Umfahrung Schwanenstadt (B 1) mit der B 135 im Wege einer Tunnelvariante für sinnvoll und volkswirtschaftlich gerechtfertigt?
6. Wieviel Quadratmeter Bodenfläche würden durch die Verwirklichung der Umfahrung Schwanenstadt versiegelt?
7. Wieviel Hektar landwirtschaftlicher Fläche wären - unter Berücksichtigung der durch die KFZ-Emissionen nicht mehr nutzbaren freibleibenden Bodenflächen (Randzonen) - der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen?
8. Welche Beeinträchtigungen der Umwelt wären durch eine Verwirklichung dieses Projektes gegeben (Auswirkungen auf ökologische Kreisläufe, Bodenversiegelung, Durchschneidung der Flutterrassen zwischen Harrern und Staig sowie großer freiliegender Flächen, Veränderung von Bachläufen)?
9. Welche Kosten würde das Projekt verursachen?
10. Sind Sie entschlossen, im Falle einer Verwirklichung dieses Projektes vor Erlassung der Trassenverordnung eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung mit Einbeziehung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durchzuführen?