



II-12097 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/31-4-90

5568 IAB

1990 -07- 27

zu 5587/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Fux und Genossen vom 28. Mai 1990, Nr. 5587/J  
-NR/1990 "Umfahrung Zell am See"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Mitkompetenz hat Ihr Ministerium beim Projekt Um-  
fahrung Zell am See?"

Gemäß Abschnitt L Ziff. 1 der Anlage zum Bundesministerien-  
gesetz hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und  
Verkehr die ausschließliche Zuständigkeit in den Angelegen-  
heiten der Verkehrspolitik. Darüberhinaus wurde durch die  
Novelle 1987 zum Bundesministeriengesetz ausdrücklich festge-  
legt, daß dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr in Angelegenheiten des Straßenbaus insoweit eine  
Mitwirkungskompetenz zukommt, als es sich um die verkehrs-  
politische Beurteilung der Vorhaben handelt. Daher hat der  
Gesetzgeber diesem Ressort die Aufgabe ausdrücklich über-  
tragen, bei der Entscheidung über Straßenbauvorhaben die  
verkehrspolitischen Aspekte als Vorfrage zu beurteilen.

Zu Frage 2:

"Welche Beurteilung treffen Sie hier?"

Die Verkehrsstärke in der Ortsdurchfahrt von Zell am See  
(bereits 1985: 15 000 Kfz/24 Stunden) zeigt die Notwendig-

- 2 -

keit einer Entlastung. Aufgrund der beengten topographischen Verhältnisse erscheint zumindest im Ostkern eine Tunnellösung unumgänglich.

Ob die dem offiziellen Planungsstand entsprechende Trasse mit einem 4 km-langen Tunnel von Schüttdorf Süd bis Oberreit die optimale Variante darstellt, ist eine Frage der konkreten Trassenplanung und der zur Verfügung stehenden Mittel und daher keine unmittelbar verkehrspolitische Fragestellung. Im Sinne der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie der Gäste in Zell am See erscheint jedoch eine rasche Lösung geboten, die zweifellos auch geeignete Lärmschutzmaßnahmen (Tunnelführung, Drainasphalt, teilweise Lärmschutzwände, Radarkontrolle der Einhaltung von Tempolimits) umfassen muß. Weiters kann ein Straßenumbau (Bepflanzung als Staubfilter, Erleichterung der Querung für Fußgänger durch Verkehrslichtsignalanlagen und Mittelinseln usw.) die Verträglichkeit der verbleibenden Ortsdurchfahrt erhöhen.

Die Umfahrung Zell am See würde eine Entlastung um bis zu 60 Prozent des Verkehrsaufkommens bewirken. Straßenausbauten führen jedoch aller Erfahrung nach zu einer Zunahme des Fernverkehrs durch die jeweilige Region, dies wäre bei einer Beurteilung der Be- und Entlastungswirkungen auf regionaler Ebene zu berücksichtigen.

Eine zentrale Frage ist jedoch, inwieweit durch ein regionales Verkehrskonzept der motorisierte Individualverkehr mit seinen besonders in Erholungsregionen stark spürbaren negativen Auswirkungen vermindert werden kann.

Hauptziel eines solchen regionalen Verkehrskonzepts sollte die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf umweltverträglichere Verkehrsmittel sein. In der Stadt Zell am See und in der Region bestehen schon positive Ansätze wie Fußgängerzone, attraktive Rad- und Fußwege entlang des Sees oder die Verdichtung des Bahnverkehrs zwischen Zell am See und Tischlicherhäusl. In weiterer Folge erscheint - auch im Hinblick

- 3 -

auf die bevorstehenden Skiweltmeisterschaften in der Region Zell am See / Saalbach eine Intensivierung der Bemühungen um einen ökologisch verträglichen Verkehr zweckmäßig.

Maßnahmen dazu sind u.a. die weitere Verbesserung des Bahnverkehrs, ein verbessertes Angebot im Busverkehr, wobei neue, bedarfsorientiert und wirtschaftlich einsetzbare Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis zu berücksichtigen wären.

Schließlich wäre eine speziell auf die Bedürfnisse eines Ferienortes abgestimmte Parkraumbewirtschaftung in Zell am See zweckmäßig. (Zufahrt zu Hotelparkplätzen, jedoch Parkgebühren bei anderen Fahrten usw.).

Mit diesem nur skizzenhaft umrissenen Maßnahmenpaket sollte in Zell am See unabhängig vom Bau eines Umfahrungstunnels eine Verminderung des Pkw-Verkehrs angestrebt werden. Auch alle oben erwähnten Maßnahmen für eine verträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt wären im Einvernehmen mit der Straßenbauabteilung des Landes Salzburg rasch in Angriff zu nehmen. Sie wären auch im Hinblick auf den verbleibenden Quell- und Zielverkehr aus / nach Zell am See sinnvoll.

Zu Frage 3:

"Wie nehmen Sie seitens Ihres Ministeriums im Detail zu den Ausführungen der Gutachter Knoflacher und Spiegel Stellung?"

Soweit die generellen Bemerkungen betroffen sind, erscheinen die Ausführungen der beiden Gutachter plausibel. Detailplanungen im Bundesstraßennetz obliegen dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Sektion VI, Bundesstraßenverwaltung. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist derzeit nur für die verkehrspolitische Beurteilung von Bundesstraßenprojekten zuständig. Eine Nachvollziehung der einzelnen Fachgutachten im Detail für einen Bereich, in dem keine unmittelbare Zuständigkeit gegeben ist

- 4 -

und das BMÖWV nicht als Auftraggeber fungiert, übersteigt nicht zuletzt auch die personelle Kapazität meines Ressorts.

Zu Frage 4:

"Welche Konsequenzen ziehen Sie aus den Ausführungen der Verkehrsplaner Knoflacher und Spiegel?"

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat bereits in der Evaluierungsstudie zum Straßenbau Sonderfinanzierungsprogramm des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten grundsätzlich die Notwendigkeit einer Entlastung von Zell am See anerkannt, aber einige Überlegungen zur vorgeschlagenen Tunnelvariante angestellt. (vgl. Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Verkehrspolitische Evaluierung Seiten 25ff.). Insbesondere bestehen sicherheitstechnische Bedenken gegen die im Tunnel gelegenen Anschlußstelle Schüttdorf Nord.

Die Schlußfolgerungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aus der nun vorliegenden Untersuchung von Knoflacher und Spiegel lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- o Eine Entlastung von Zell am See von den Negativwirkungen des Durchzugverkehrs ist unerlässlich.
- o Es muß abgewogen werden, ob die im Rahmen der Evaluierungsstudie untersuchte maximale Tunnelvariante tatsächlich eine optimale Lösung darstellt. Jedenfalls ist aber die Notwendigkeit einer raschen Entlastung der Anrainer der derzeitigen Ortsdurchfahrt zu berücksichtigen.
- o Jedenfalls sollen möglichst rasch Maßnahmen zu einer verträglicheren Gestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt

- 5 -

sowie zu einer Verminderung des Pkw-Verkehrs durch Verbesserung der Alternativen und durch eine abgestimmte Parkraumbewirtschaftung in Angriff genommen werden.

Wien, am 25. Juli 1990

Der Bundesminister

