

II-12005 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

~~Republik Österreich~~
Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

5301/AB

1993 -12- 20

zu 5557/J

Wien, am 16. Dezember 1993
GZ: 10.101/420-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5557/J betreffend B 139 in Traun, welche die Abgeordneten An-schober, Freunde und Freundinnen am 10. November 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Aus welchen konkreten verkehrspolitischen Überlegungen wurde die oben angeführte Trassenverordnung erteilt?

Antwort:

Die wichtigsten Überlegungen für den Ausbau der geplanten Umfah-rung von Traun waren die Entlastung der derzeitigen Ortsdurch-fahrt von den Lärm- und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs, die mögliche Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs durch das

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Zentrum von Traun und der vorgesehene orts- und lebensgerechte Umbau der jetzigen Hauptverkehrsstraße.

Punkt 2 der Anfrage:

In welcher Hinsicht wurden jene Bedenken geprüft, die von über hundert Trauern im Anhörungsverfahren vorgebracht wurden? Welche Kritikpunkte waren dies im wesentlichen und wie wurden sie entkräftet?

Antwort:

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens für die Umfahrung von Traun wurden Stellungnahmen zu der vorgesehenen Trassenführung, der Verkehrswirksamkeit und zu detaillierten umweltbezogenen Belangen abgegeben. Die Eingaben wurden von der Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich sowie dem Wirtschaftsressort überprüft. Diese Kritikpunkte waren nicht geeignet, von der durch die Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich geplanten Umfahrungslösung abzugehen.

Punkt 3 der Anfrage:

Gab es zu diesem Projekt Interventionen des oberösterreichischen Baulandesrates Pühringer? Wenn ja, wann und mit welchem konkreten Inhalt?

Antwort:

Dr. Pühringer war als der zuständige Landesrat mit der Projektvorlage und Begründung der vorgesehenen Maßnahmen befaßt.

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Punkt 4 der Anfrage:

Liegt ein entsprechender unabhängiger Detailvergleich zwischen der von den Umfahrungsgegnern vorgeschlagenen Tunnelvariante und dem Umfahrungsprojekt vor? Wenn ja, welche konkreten vergleichbaren Ergebnisse wurden erzielt? Sind dem Minister weitere entsprechende Untersuchungen bekannt?

Antwort:

Die Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich hat eine umfassende Gegenüberstellung der zur Diskussion stehenden Varianten und Alternativen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt, daß die geplante Ortsumfahrung aus technischen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Gesichtspunkten gegenüber den übrigen Lösungen zu bevorzugen ist.

Punkt 5 der Anfrage:

Ist es richtig, daß der Projektant des Umfahrungsprojektes auch in den entscheidenden Bereichen der Wirkungsanalyse mitgearbeitet hat? Wenn ja, in welchen Bereichen konkret? Hält es der Minister für verantwortbar, daß ein naturgemäß befangener Projektant an Variantenvergleichen mitarbeitet? Im Fall der Welser Westspange ist ein ähnliches Vorgehen im entsprechenden Rohbericht des Rechnungshofes von diesem massiv kritisiert worden. Welche Konsequenzen zieht der Minister aus dieser Kritik? Ist der Minister bereit, aufgrund dieser Entwertung der Aussagen der Wirkungsanalyse diese von unabhängigen Experten wiederholen zu lassen?

Antwort:

Die Durchführung der Planungsarbeiten sowie die Auswahl der heranzuziehenden Gutachter und Projektanten obliegt im Rahmen der

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Auftragsverwaltung des Bundes den Dienststellen des Landeshauptmannes von Oberösterreich.

Punkt 6 der Anfrage:

Liegen der Entscheidung für eine Trassenverordnung entsprechende Detailstudien über die Fragen Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit, regionale Verkehrsverlagerungen und Neuverkehr zugrunde? Wenn ja, welche im Detail mit welchen konkreten Aussagen?

Antwort:

Sämtliche der in der Frage genannten Kriterien wurden im Rahmen der Projekterstellung im Hinblick auf die Auswirkungen der Umfahringstrasse geprüft. Es wurde nachgewiesen, daß die positiven Entlastungswirkungen für die Bevölkerung entlang der derzeitigen Bundesstraßen gegenüber den relativ geringfügigen umweltbezogenen Belastungen der Neutrassierung eindeutig überwiegen und die vorgesehenen Maßnahmen daher auch vom umweltbezogenen Standpunkt als gerechtfertigt anzusehen sind.

Punkt 7 der Anfrage:

Wurde im Ministerium die Tunnelvariante erörtert? Wenn ja, mit welchem Detailergebnis? Gab es Stimmen einzelner Beamter des Ministeriums, die die Tunnelvariante gegenüber dem Umfahringprojekt befürworteten? Wenn ja, aufgrund welcher Argumente bzw. Vorkommnisse fiel die Entscheidung trotzdem auf das Umfahringprojekt? Spielten dabei politische Interventionen des zuständigen Baulandesrates eine wichtige Rolle?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Antwort:

Die angesprochene Tunnelvariante wurde von der Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich untersucht und vom Wirtschaftsministerium überprüft.

Punkt 8 der Anfrage:

Das Umfahrungsprojekt ist nur ein Teil eines längeren Straßenbauprojektes von der Westautobahn bis Linz. Liegen für das Gesamtprojekt Kostenschätzungen bzw. Zeitpläne vor? Ist mit der Trassenverordnung für die Trauner Umfahrung nicht auch eine Entscheidung für das Gesamtprojekt bereits gefallen?

Antwort:

In der - aufgrund der diesbezüglichen Meldungen des Landes Oberösterreich - erstellten Bedarfsfeststellung für den Bundesstraßenausbau sind neben dem Ausbau der Westtangente in Linz im Zuge der B 139 noch die Bauvorhaben Kematen III, Doppel und Wagram mit Gesamtbaukosten von etwa 200 Mio. Schilling erst in Dringlichkeitsstufe 2 enthalten. Ein Realisierungszeitpunkt kann daher heute noch nicht genannt werden. Die Umfahrung von Traun ist auf eine spätere Realisierung dieser weiteren Ausbauvorhaben abgestimmt, eine Präjudizierung dieser Maßnahmen ist dadurch jedoch nicht gegeben.

Punkt 9 der Anfrage:

Welche Gesamtkostenschätzungen liegen für das Detailprojekt Traun vor? In welchen Teilraten wird das Projekt aus welchen Jahresbudgets finanziert?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 6 -

Antwort:

Die Kosten für die Umfahrung Traun betragen rund 180 Mio. Schilling. Davon sind für das Jahr 1994 rund 16 Mio. Schilling, für 1995 und 1996 je rund 70 Mio. Schilling und der Rest für die folgenden Jahre vorgesehen.

