

~~III-13588~~ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6623 W

1994 -05- 05

ANFRAGE

des Abgeordneten Renoldner, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend eine Richtlinie für Ortsumfahrungen im Zuge von Bundesstraßen

Mit der offiziellen Aussetzung verschiedener transnationaler Autobahnprojekte aufgrund von Bürgerprotesten (z.B. Alemagna-Autobahn oder Schnellstraße Ulm-Mailand in Tirol) begann in den österreichischen Transitregionen eine Phase des großdimensionierten Ausbaues von Umfahrungsstraßen. Dem Bundesminister ist bekannt, daß die unterfertigten Abgeordneten sich wiederholt in die Diskussion um derartige Umfahrungsstraßen-Projekte eingeschaltet haben. Speziell in Tirol tritt dabei immer wieder der seltsame Fall ein, daß Gemeinden in relativ raschen Verfahren zu einer Zustimmung für Ortsumfahrungen überredet werden, die nach eingehender Diskussion der vorliegenden Detailpläne nachträglich von denselben Gemeinden einschließlich ihrer Gemeinderäte erst in ihrer verkehrsvermehrenden Wirkung erkannt und abgelehnt werden. Um diese Verfahren zu objektivieren, ist es notwendig, einerseits jeweils Alternativvarianten und kleinräumige Ortsumfahrungen mit gleichzeitig einhergehenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu suchen, in anderen Fällen ist die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung überhaupt nicht gegeben. In jedem Fall aber wäre es notwendig, daß objektivierte und nachprüfbar Richtlinien für die Notwendigkeit von Umgehungsstraßen bestehen. So können z.B. nicht lediglich die örtlichen Verhältnisse allein das Kriterium sein, sondern auch das Verkehrsaufkommen (Kfz pro Tag) ist zu berücksichtigen. In diesem Zuge richten die unterfertigten Abgeordneten folgende

ANFRAGE:

an den Bundesminister:

1. Welches tägliche Verkehrsaufkommen ist generell als Untergrenze für die Notwendigkeit von Umfahrungsstraßen im Zuge von Bundesstraßen anzusehen?
2. Im Zuge der Alemagna-Schnellstraße (in Ost-Tirol z.B. entlang der B 100) werden derzeit Umfahrungsstraßen für Orte mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 6.000 Kfz errichtet. Welche Richtlinie wurde für die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße in diesen Straßenabschnitten herangezogen?

3. Im Falle, daß Richtlinien der genannten Art nicht existieren: erachten Sie es als verantwortlich, jenseits einer Berücksichtigung der Quantität des Verkehrsaufkommens öffentliche Mittel für zusätzliche Straßenbauten einzusetzen? Wie ist dies zu rechtfertigen?
4. Im Falle nachträglicher Meinungsänderungen - wie in einigen betroffenen Anrainergemeinden geschehen - welche Möglichkeiten der Revision eines überdimensionierten Umfahrungsstraßenprojektes bieten sich nach Fertigstellung der Planung seitens Ihres Ressorts noch an?
5. Mit welchen wissenschaftlichen Methoden bewerten Sie die Gefahr, daß durch Umgehungsstraßen eine künftige Verkehrsentwicklung zusätzlich beschleunigt wird?
6. Nach welchen Gesichtspunkten bewerten Sie die unterschiedliche Dringlichkeit von Orten, die bei Verkehrsaufkommen von 10.000 bis 20.000 Kfz pro Tag noch keine Umfahrungsstraße planen gegenüber anderen, die bereits bei einem niedrigen Verkehrsaufkommen wie die erwähnte Gemeinde mit 6.000 Kfz pro Tag mit einer Umfahrung "beglückt" werden?