

1442/AB XXI.GP
Eingelangt am: 02.01.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1474/J - NR/2000, betreffend „Verschwendungen von Bundes - und Landesmitteln durch geplante großräumige Aus - und Neubauten im Verlauf der B 67 und weiterer Straßen im Raum Wildon - Weitendorf - Stocking“, die die Abgeordneten Kogler und Freundinnen am 14. - November 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motivteil:

Es ist anzumerken, dass es sich aus Sicht des Bundes bei den in der Anfrage angesprochenen Planungen primär nicht um ein Bundesstraßenprojekt handelt. Daher ist lediglich eine Kostenbeteiligung des Bundes in Relation zur Entlastung der B 67 (Problembereich Kreuzung der B 67 mit der L 215, im unmittelbaren Anschluss der Murbrücke im Zuge der L 215 mit einer niveaufreien Eisenbahnkreuzung) denkbar.

Aus den Untersuchungen und der mit dem Land Steiermark akkordierten Dringlichkeitsreihung des Bundes lässt sich darüber hinaus ableiten, dass es sich bei dem gegenständlichen Projekt um keine vorrangige Maßnahme aus Sicht des Bundes handelt, weshalb bislang auch keine Genehmigung zur Fortführung weiterer Planungen erteilt wurde.

Zu Frage 1:

Planungsziel für Straßenbauplanungen war die Entflechtung des Verkehrsknoten - punktes Wildon sowie die Entlastung der Ortschaften Weitendorf und Stocking.

Die Korridoruntersuchungen für eine Ortsdurchfahrt Wildon im Zuge der B 67 dienten dem Ziel der Freihaltung von Trassenkorridoren, d.h. Reserveflächen aus raumordnerischen Aktualitätsgründen für die Erstellung eines regionalen Siedlungs - leitbildes für die Region Wildon.

Zu Frage 2:

Diese Einschätzung ist nach wie vor aufrecht. Der B 67 kommt aufgrund der Paralelführung zur A 9 keine wesentliche überregionale Bedeutung zu. Auch die Autobahnanschlussstelle Wildon und die in der Zwischenzeit zur Vollanschlussstelle ausgebauten Anschlussstelle Lebring dienen überwiegend der regionalen Anschließung.

Der Verkehr ist durchwegs von vorrangig lokaler Bedeutung und der betreffende Bundesstraßenabschnitt der B 67 dient in wesentlichem Maß als Teil eines Autobahnzubringers zur A 9 über die L 215, L 627, B 67 und L 601.

In Entsprechung der Bedarfsanalyse von Straßeninfrastrukturmaßnahmen als Leitbild im regionalen Entwicklungskonzept (REK) - Wildon teilt das Bundesministerium die Präferenz der Bundesstraßenverwaltung Stmk. für eine B 67 Tunnelvariante gegenüber den anderen in den vorliegenden Untersuchungen dargestellten Varianten.

Zu Frage 3:

Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung koordiniert ihre Tätigkeiten in ihren Funktionen als Landesstraßen- und Bundesstraßenverwaltung. Die Koordination des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Landesbaudirektion) als mittelbare Bundesstraßenverwaltung mit der Bundesebene erfolgt über die einschlägigen Dienstanweisungen des BMVIT (bzw. BMwA), und zwar auch aus multimodaler verkehrlicher Sicht.

Zu Frage 4:

Durch die Kreuzung der B 67 mit der L 215 (Kardinalknoten) im Nahbereich der Murbrücke sowie der Eisenbahnkreuzung (Schrankenschließzeiten sowie Abbiegeverkehr) kommt es in diesem Bereich zu einer gravierenden Unterschreitung der Leistungsfähigkeit im Zuge der L 215; auch der gegenständliche Abschnitt der B 67 weist im Ortsgebiet von Wildon eine Unterschreitung der Erfordernisse auf. Daher wurde das Hauptaugenmerk auf die Entflechtung des Verkehrsknotenpunktes Wildon und die Entlastung von Weitendorf und Stocking gerichtet.

Gemäß den Ausführungen der Bundesstraßenverwaltung Stmk. kann eine Entlastung des Ortsgebietes Wildon in einer Größenordnung von etwa 50 % nachgewiesen werden. Mit dem Indikator „Innerörtliche Restbelastung“ aus dem Zielkatalog des Vorprojektes 1998 wird die Zielerreichung von zentrumsnahen Lösungen - der Charakteristik des regionalen Durchgangsverkehrs (nicht überregional) entsprechend - insbesondere bei der Tunnelvariante mit 99,67 % als am größten ausgewiesen. Dabei beträgt der (auf „Sanfte Mobilität“ mit nur 2 % Wachstumsrate hochgerechnete) Prognoseverkehr im Jahr 2010 mit 11.650 KFZ/24h, wobei der Tunnel rund 6.600 Fahrzeuge (mit einem hohen LKW-Anteil von 13,4 %) übernimmt, was damit einer Reduktion des innerörtlichen Verkehrs in Wildon von etwa 50 % entspricht.

Zu Frage 5:

Aus derzeitiger Sicht ist für das BMVIT nur der Kardinalknoten B 67 / L 215 relevant, daher handelt es sich bei den Planungen auch um kein reines Bundesstraßenprojekt, weshalb bei einer Realisierung auch eine Kostenbeteiligung des Landes bzw. etwaiger Dritter anzustreben wäre.

Zu Frage 6:

Der im generellen Variantenvergleich 1993 entwickelte Brückenplanfall 6a, als Ost-umfahrung Wildon am linken Murufer entlang Neuwildon, mit neuem Landes-straßenzubringer durch Weitendorf zur AST - Wildon, würde ähnliche Entlastungs-wirkung wie die Tunnelvariante bei einem größeren Raumwiderstand seitens der Gemeinde Weitendorf, der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes ermöglichen.

Zu Frage 7:

Durch Maßnahmen im Bereich des fußläufigen und des Radverkehrs wird bei der gegenständlichen Verkehrssituation kaum oder nur eine äußerst geringe Auswirkung auf den Modal Split zu erwarten sein.

Zu Frage 8:

Das Gesamtverkehrsaufkommen wurde in der Verkehrsuntersuchung von 1991 mittels einer Verkehrsstromerhebung (Befragung der Fahrzeuglenker) ermittelt. 1997 erfolgte zur Aktualisierung der Verkehrserhebung von 1991 eine weitere Verkehrs-zählung an sieben relevanten Kreuzungspunkten im Bereich von Wildon. Dabei frequentierten das Zentrum von Wildon um 2.255 KFZ mehr als 1991, was einer jährlichen Erhöhung um etwa 5 % entspricht. Bei rund 10.000 KFZ/24h im ODF-Analyseverkehr beträgt der LKW - Anteil 9 %. Aus der Ost - West - Verbindung der L 215 zwischen Hart bei Wildon und Gebersdorf vervierfachte sich der LKW - Verkehr gegenüber 1991.

Zu Frage 9:

Dieser Aspekt wäre bei einem neu vorzulegenden Projekt detailliert zu untersuchen, gemäß den diesbezüglichen Ausführungen der Bundesstraßenverwaltung Stmk. kann jedoch davon ausgegangen werden, dass eine Verlagerung des Berufspendlerverkehrs auf den öffentlichen Verkehr nicht oder nur in sehr geringem Maße auftreten wird. So wird etwa davon ausgegangen, dass der Steirertakt 3 % mehr im Bezug auf den Modal Split von 15 % (ÖV) zu 85 % (IV) mit durchschnittlicher Wachstumsrate von 3 % bringen wird.

Zu Frage 10:

Laut Auskunft der Bundesstraßenverwaltung Stmk. wurde den vorgelegten Unterlagen eine Verkehrsmatrix zufolge einer Verkehrsuntersuchung 1991 zugrundegelegt. In der Verkehrsumlegung von 1997 wurden diese Matrizen an die aktualisierten Verkehrsbelastungen im Bestandsnetz angepasst.

Zu Frage 11:

Laut Auskunft der Bundesstraßenverwaltung Stmk wurde im Generellen Variantenvergleich 1993 Verkehrsberuhigung Wildon - Weitendorf die

Verkehrsstudie S - Bahn Steiermark als Rückgrat der regional öffentlichen Verkehrerschließung herangezogen. Die Situierung des Bahnhofes Wildon als S - Haltestelle bildete dabei den Ansatzpunkt zu Verknüpfungsanlagen des abgestimmten Busliniennetzes, wobei es galt, die Erreichbarkeit über Mur und schienengleichen Bahnübergang als verkehrsmittelübergreifende Barriere mit Hilfe der Straßenplanung abzubauen. Die dazu bedarfsgerechte Neubaumaßnahmen - entwicklung von Straßenanlagen erfolgte im Szenario "Sanfte Mobilität" mit 2 % Wachstumsrate statt Szenario „Trend - autogerecht“ mit nachweislichen 5 % seit 1991.

Zu den Fragen 12 und 13:

Unter Hinweis auf die unter „Allgemeines“ angeführten Aspekte kann aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie aufgrund der vorgelegten Unterlagen derzeit keine Aussage zu diesen Fragen getroffen werden.

Zu Frage 14:

Diese Fragestellung wurde im generellen Variantenvergleich (Vorprojekt 1993) über 9 Planfälle (Neubau von Anschlussstellen an die A 9, Neubaumaßnahmen im Zuge der B 67, Neubaumaßnahme im Zuge der L 215, sowie einige Kombinationsvarianten) objektiviert, mit dem Ergebnis, dass aufgrund des lokalen Verkehrscharakters (relativ kurze Fahrten) nur kleinräumige Umfahrungstrassen im Planungsgebiet Wildon zielführend sind.

Zu Frage 15:

Im Sinne auch einer kostenoptimalen schrittweisen Straßenplanung werden verkehrsunwirksame Alternativen im Rahmen der Planfalleinengung von vornherein ausgeschieden, sodass diesbezüglich keine Schätzungen für Bauinvestitionskosten zu Pkt. 14 vorliegen, wohl aber deren Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung von Wildon.