

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Haitzer und Schneglberger an die Landesregierung (Nr. 182 der Beilagen der 2. Session der 15. Gesetzgebungsperiode) – ressortzuständige Beantwortung durch Landesrat Mayr
– betreffend die Verkehrssituation im Flachgau

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Haitzer und Schneglberger betreffend die Verkehrssituation im Flachgau vom 30. Oktober 2013 erlaube ich mir, Folgendes zu berichten:

Zu Frage 1: Wie beurteilen Sie die angeführten strategischen Straßenbauvorhaben auf bayerischer (A 94) und auf oberösterreichischer Seite (B 147, B 148) im Hinblick auf deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und vor allem auf den Schwerverkehrsanteil im nordöstlichen Salzburger Zentralraum auf den in der Präambel genannten Anschlussstrecken (B 156, L 101, B 1) auf Salzburger Gebiet?

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist aufgrund der strategischen Straßenbauvorhaben auf bayerischer (A 94) und auf oberösterreichischer Seite (B 147, B 148) kein maßgebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen im nordöstlichen Salzburger Zentralraum auf den Anschlussstrecken B 156, L 101 und B 1 zu erwarten. Genauere Aussagen können erst nach Vorliegen der den jeweiligen Straßenbauvorhaben zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten der Projektwerber getroffen werden.

Zu Frage 2: Mit welchen Verkehrszunahmen (PKW, Schwerverkehr) rechnen Sie laut den vorliegenden Prognosen auf den genannten "Transversalen" (B 156, B 1, L 101) nach Abschluss der genannten Ausbauvorhaben auf bayerischer und auf oberösterreichischer Seite (bis 2025)?

Wie unter Pkt. 1) dargelegt, sind Aussagen zu den Verkehrszunahmen erst nach Konkretisierung der Straßenbauvorhaben und Vorliegen der jeweiligen Verkehrsgutachten möglich.

Zu Frage 3: Auf welchen Siedlungsgebieten (Gemeinden) entlang der "Transversalen" B 156, L 101 und B 1 ist nach dem in der Präambel beschriebenen Lückenschluss in Bayern und Oberösterreich mit der relativ höchsten zusätzlichen Verkehrsbelastung zu rechnen (Gesamtverkehr, Schwerverkehr)? Auf welcher gesicherten Datenbasis bzw. auf welchen angenommenen Entwicklungsszenarien beruhen diese Annahmen?

Siehe Beantwortung der Frage Nr. 2).

Zu Frage 4: Sollten diesbezüglich (siehe Frage 2 und 3) derzeit keine ausreichend aussagekräftigen Verkehrsprognosen vorliegen, sind Sie bereit, diese umgehend erstellen zu lassen und dem Landtag innerhalb von sechs Monaten zur Verfügung zu stellen?

Aus derzeitiger Sicht ist kein Bedarf für zusätzliche Verkehrsprognosen zu den strategischen Straßenbauvorhaben in Bayern und Oberösterreich gegeben. Erst nach Vorliegen der Planunterlagen und Verkehrsgutachten für die konkreten Straßenbauvorhaben kann das Erfordernis für gegebenenfalls weiterführende Untersuchungen auf einer vorhandenen Datenbasis geprüft werden.

Zu Frage 5: Welche Auswirkungen hätte voraussichtlich eine zusätzliche Straßenbrücke zwischen Oberösterreich und Bayern nördlich von Salzburg auf die (Schwer-)Verkehrsströme an der B 156, der L 101 und der B 1?

Eine zusätzliche Straßenbrücke zwischen Salzburg und Bayern würde zu einer leichten Verkehrszunahme lediglich auf der B 156 führen.

Zu Frage 6: Wie sehen die aktuellen Planungen zur Errichtung einer Salzachbrücke nördlich der Stadt Salzburg aus und welche Position vertritt die Landesregierung hierzu?

Es wurden bereits Voruntersuchungen zu einer neuen Salzachquerung durchgeführt, welche die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit in Hinblick auf eine Entlastung des nördlichen Großraumes der Stadt Salzburg gezeigt haben. Es wurden Untersuchungen im Rahmen eines EUREGIO-Projektes und gemeinsam mit der Stadt Laufen durchgeführt, in denen sowohl die Auswirkungen für Umwelt und Naturraum als auch die verkehrlichen Auswirkungen bearbeitet wurden. Dabei hat sich bei der ersten großräumigen Untersuchung der Bereich Bergheim/Anthering als zielführende Situierung für eine Salzachquerung herausgestellt. Bei einer Untersuchung des unmittelbaren Bereiches von Oberndorf hat sich eine Querungsmöglichkeit am südlichen Ortsrand von Oberndorf als genehmigungsfähige Variante ergeben.

Der von den Gemeinden Oberndorf und der bayerischen Seite gewünschte Standort einer Salzachquerung im Bereich Weitwörth/Triebenbach konnte bei keiner der Untersuchungen als genehmigungsfähig beurteilt werden. Aus Sicht der Landesverkehrsplanung erscheint daher der südliche Standort im Raum Bergheim/Anthering als verkehrstechnisch sinnvollste und in Hinblick auf die Umwelt-/Naturaspekte für eine Realisierung bestgeeignete Quermöglichkeit.

Zu Frage 7: Sind Sie bereit, vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden überregionalen Entwicklung der Straßeninfrastruktur (vgl. Präambel) eine umfassende Korridorstudie für den von den "Transversalen" B 156, L 101 und B 1 erschlossenen nordöstlichen Salzburger Zentralraum als Grundlage für eine zukunftstaugliche Infrastrukturplanung in diesem Raum von unabhängigen, anerkannten Experten erstellen zu lassen? Wenn ja, bis wann wird diese Korridorstudie vorliegen? Wenn nein, wie lautet konkret Ihre fachliche Begründung dazu?

Um das zukünftige Verkehrsaufkommen im nordöstlichen Salzburger Zentralraum in entsprechender Qualität bewältigen zu können, wurden vom Referat Straßenbau und Verkehrsplanung die erforderlichen Ausbaumaßnahmen definiert.

Diese umfassen als wichtigste Projekte die Anschlussstelle Eugendorf an der B 1 und den Gitzentunnel Bergheim und die Umfahrung Lamprechtshausen an der B 156. Eine umfassende Korridorstudie ist in Hinblick auf die bekannten strategischen Straßenbauvorhaben zum derzeitigen Zeitpunkt aufgrund der deutlichen Prognoseunsicherheiten (A 94 befindet sich z. B. erst im Feststellungsverfahren) aus fachlicher Sicht nicht erforderlich bzw. zielführend.

Zu Frage 8: Gibt es mündliche oder schriftliche Vereinbarungen zwischen dem Land Salzburg (oder dem österreichischen Verkehrsministerium) und dem Land Oberösterreich und/oder dem Freistaat Bayern (oder dem Bundesverkehrsministerium) entweder auf Ebene der Verkehrsplanung bzw. Raumplanung oder auf politischer Ebene betreffend die überregionale Verkehrsplanung mit Bezug auf den nördöstlichen Salzburger Zentralraum? Wenn ja, wann wurden diese Vereinbarungen geschlossen und welche wesentlichen Festlegungen werden dort getroffen?

Nach aktuellem Kenntnisstand wurden keine Vereinbarungen getroffen.

Zu Frage 9: Wie ist der Stand der Trassensuche für einen zusätzlichen Autobahnzubringer auf dem Gemeindegebiet von Eugendorf zur Entlastung der Ortsdurchfahrt? Wie lauten grundsätzlich die Positionen der Gemeinde und der ASFINAG zu einem solchen Projekt?

Seitens der ASFINAG wurde eine erweiterte strategische Analyse (ESA) zu zwei Anschlussvarianten durchgeführt, die beide ein positives Ergebnis zeigen. Derzeit ist eine weitere Variante auf Vorschlag der ASFINAG in Prüfung, das Ergebnis soll bis Frühjahr 2014 vorliegen. Die weitere Vorgangsweise kann erst nach Abschluss der Variantenprüfung festgelegt werden.

Zu Frage 10: Wie lautet der weitere Zeitplan für die Errichtung dieses Autobahnzubringers? Welche voraussichtlichen Kosten sind damit verbunden und ist vorgesehen, die Gemeinde oder auch die ASFINAG zur Mitfinanzierung heranzuziehen?

Aussagen zum weiteren Zeitplan, voraussichtlichen Kosten und Mitfinanzierung können erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Variantenuntersuchungen getroffen werden.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 10. Dezember 2013

Mayr eh.