

Presseinformation

Mittwoch, 28. April 2010

Versteckspiel: Umbau der Trautenfelser Kreuzung mutiert zum Phantom

Anlassfall: Das Einreichprojekt 2009 „Knoten Trautenfels“ von der FA 18, welche unter der politischen Verantwortung von LR Edlinger-Ploder steht, findet im Ennstal und im Salzkammergut keine Akzeptanz. Leider wurde sowohl an den tatsächlichen verkehrspolitischen Bedürfnissen als auch an den rechtlich Rahmenbedingungen vorbeigeplant. Auf die Gefährdungspotentiale der Unterflur-Verlegung der LB 320 für das Trink- und Grundwasser wurde zu wenig Rücksicht genommen. Auch die Sicherheitsbestimmungen für den Hochwasserschutz wurden anscheinend vernachlässigt. Eine transparente Verfahrensabwicklung unter Einbindung der Bevölkerung hat bis heute nicht stattgefunden.

Fehlplanungen am laufenden Band. Am Anfang wurde frei nach dem Motto geplant: Wenn schon bei der Schnellstraße (Variante Mitte) zwischen Selzthal und Trautenfels nichts mehr geht, dann planen wir eben einen Schnellstraßenknoten in Trautenfels. Vorweg wurden Ablöseverfahren durchgeführt und jetzt erst gibt es im Nachhinein Variantenuntersuchen.

Abklärung und Zusicherung. Am 5. 5. 2010 mit Beginn 10 Uhr im Grazer Landhaus erwarten wir uns von der (noch) für Verkehr zuständigen LR Edlinger-Ploder Aufklärung über die weitere Vorgangsweise rund um den Verkehrsknoten Trautenfels und die Beantwortung unseres Fragenkatalogs (Beilage). Weiters die grundsätzliche Zusicherung einer transparenten Verfahrensabwicklung. Darüber hinaus muss verkehrspolitisch außer Streit gestellt werden, dass der Umbau der

Trautenfelser Kreuzung nur in einem Gesamtpaket mit dem Umbau der Huemer-Kreuzung in der Bezirkshauptstadt Liezen Sinn macht.

Enger Zeithorizont. Ein einfacher Kreisverkehr mit einer Ebene ist nicht nur die einzige realistisch durchsetzbare Baumaßnahme, auch verkehrspolitisch ist ein einfacher Kreisverkehr für Trautenfels eine sinnvolle Investition, die noch vor der WM in Schladming realisiert werden kann. Da im Bereich Stainach bis Trautenfels der Verkehr mit 11.800 Fahrzeugen je 24 Stunden (2008) weniger als die Hälfte des Verkehrsaufkommens beim Kreisverkehr in Liezen beträgt, ist das wohl eine angepasste Lösung!

Fazit: Mit der Variante Mitte als Schnellstraßenplanung zwischen Selzthal und Trautenfels und mit der Trautenfelser Kreuzungsplanung ist man dem Ziel einer Ennstaler Verkehrslösung nicht näher gekommen. Auch in dieser Legislaturperiode hat die Steiermärkische Landesregierung in der Ennstaler Verkehrspolitik versagt und aus den Fehlern der Vergangenheit nichts gelernt.

Da die Menschen im Ennstal und Salzkammergut sich für realistische und kostengünstige Verkehrslösungen einsetzen, sind wir überzeugt, dass nach den Landtagswahlen angepasste Maßnahmen rasch durchgeführt werden können.

Medienkontaktadresse:

Barbara Stangel (NETT-Pressereferentin) 0650 8415642

17 Fragen

Der Countdown läuft. 17 Fragen an Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder. Am 5. Mai 2010 erwarten wir Aufklärung.

1.

Welche Planungsmaßnahmen werden derzeit bezüglich des Kreisverkehrs in Trautenfels gesetzt und in welcher Weise und wann wird die Öffentlichkeit an der Planung beteiligt und davon informiert?

2.

Welche Vorprüfungen haben hinsichtlich der ursprünglichen Planung des Trautenfelder Kreisverkehrs mit Unterführung stattgefunden, insbesondere in naturschutzrechtlicher und wasserrechtlicher Hinsicht?

3.

Sind bei der Planung des Kreisverkehrs bzw. der Unterführung in Trautenfels und der Variante Mitte Inhalte und Auswirkungen der strategischen Lärmkarte sowie der erforderlichen Aktionspläne berücksichtigt worden und wenn ja, wie?

4.

Die Westeinfahrt von Stainach soll nach der vorliegenden Planung am Verteilerkreis Trautenfels mit einer eigenen Anbindung beginnen, sie ist die einzige Schwerverkehrszufahrt für die beiden größten Betriebe der Region: Die Landena produziert jährlich 23.000 Tonnen Fertigprodukte und allein die Rohmilchanlieferung der Ennstal Milch KG beträgt 68 Mio. Liter Milch je Jahr. Darüber hinaus werden über diese Zufahrt ein großes Pelletswerk und mehrere große Handelsketten versorgt. Warum wurde für die Stainacher Westeinfahrt keine sinnvollere Lösung vor dem Kreuzungsbereich Trautenfels gesucht bzw. geplant?

5.

Ein einzelner Gewerbebetrieb, der zwischen Bahn und Straße liegt, soll vom Kreuzungsbereich (Tankstelle) quer über Iriswiesen mit einer eigenen Straße erschlossen werden. So zerstört man (mutwillig oder gedankenlos) wertvolle Irisbestände, die ohnehin schon durch die bisherigen Straßenbaumaßnahmen entsprechend dezimiert wurden.

Warum erschließt man diesen Betrieb nicht mit einer Zufahrtsstraße entlang des Bahndammes von der bestehenden Straße zur Bahnüberführung aus? Noch dazu wäre diese Erschließungsstraße viel kürzer.

6.

Der Standort Trautenfels (Letten) ist für ein Tiefbauwerk, wie es die vorgesehene Betonwanne für die LB 320 darstellt, äußerst problematisch: Hoher Grundwasserstand, Überschwemmungsgefahr, große Mengen an Straßenabwässer, die über Filterdeiche gereinigt werden müssen, wenig tragfähiger Boden, Gefährdung des Grund- und Trinkwassers im Zusammenhang mit der Altlast Schwellenimprägierung Stainach.

Warum wurden nicht Alternativen gesucht, wo der Verteilerkreis durch konsequentes Ausleiten des rechts abbiegenden Verkehrs sehr leistungsfähig wird und damit auf die überaus problematische Unterführung verzichtet werden kann?

Warum beginnt die Stainacher Westeinfahrt aus Gründen den Leistungsfähigkeit und Übersichtlichkeit nicht vor dem Verteilerkreis Trautenfels?

7.

Auf der LB 320 – im Bereich Stainach bis Trautenfels – betrug die Verkehrsbelastung im Jahr 2008 durchschnittlich 11.800 Fahrzeuge je 24 Stunden und damit weniger als die Hälfte des Bereiches Liezen zwischen den beiden Ampelkreuzungen (24.000 Fahrzeuge je 24 Stunden).

In Trautenfels soll die LB 320 in eine Betonwanne unter dem zu errichtenden Kreisverkehr verlegt werden, warum bestehen für Liezen, beim doppelten Verkehrsaufkommen, keinerlei Bemühungen, die ampelgeregelter Kreuzungen durch eine Kreisverkehrslösung zu ersetzen?

Werden Sie der jetzt aktuellen Forderung der Stadtgemeinde Liezen nachkommen gleichzeitig mit der Umsetzung einer Verkehrslösung für Trautenfels, Maßnahmen am Bestand in Liezen in Angriff zu nehmen?

8.

Welchen Ersparniseffekt würde eine Redimensionierung des Umbaus der Trautenfelser Kreuzung auf eine Ebene bringen?

9.

Sind Sie bereit, diese frei werdende Budgetmittel zweckgebunden in Verbesserungsmaßnahmen für den Umbau der Huemer-Kreuzung in Liezen (Kreisverkehr statt Ampelregelung) zu investieren?

10.

Welche weiteren Maßnahmen wurden von der Landesregierung nach dem Landesregierungsbeschluss in der Angelegenheit der Variante Mitte gesetzt, insbesondere hinsichtlich eines SP-V-Verfahrens, und in welcher Weise und wann wird die Öffentlichkeit an diesen weiteren Schritten beteiligt und davon informiert?

11.

Im März 2008 wurde der Stadtgemeinde Liezen zugesichert, binnen 9 Monaten die finanzielle Zusicherung der Asfinag für die Variante Mitte zu klären. Wir haben bis heute (2010) noch keine offizielle Antwort. Welches Ergebnis hat das Gespräch mit der Asfinag betreffend der Finanzierungszusage zur Variante Mitte ergeben?

12.

Aus Äußerungen des Vorstandes der Asfinag und entsprechenden Pressemeldungen geht hervor, dass bereits in Planung befindliche Projekte wie die z.B. die S31 aus bekannten Gründen gestrichen wurden und weitere, z.B. die S36 und S7 auf dem Prüfstand stehen, im Herbst eventuell gänzlich fallen oder zumindest in der Realisierung weit hinausgeschoben werden.

Sehen Sie unter diesen neuen Fakten und bei Berücksichtigung des überaus sensiblen Naturraumes im Ennstal überhaupt eine Chance, das Schnellstraßenprojekt zwischen Liezen und Trautenfels in das Bundesstraßengesetz und in der Folge an die Asfinag zu übertragen? Wenn ja, in welchem Zeithorizont scheint aus Ihrer Sicht eine Realisierung möglich?

13.

Die Verkehrsministerin sprach in ihrer letzten Pressestunde von der Überprüfung aller Projekte der Verkehrsplanung hinsichtlich Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie der dringend erforderlichen Redimensionierung.

Inwieweit sind die Planungsvorhaben Ihres Resorts für das Land Steiermark, konkret die Schnellstraße zwischen Liezen und Trautenfels davon betroffen?

14.

Welche Tätigkeiten sind für die Erstellung der strategischen Lärmkarte für die LB 320 bereits durchgeführt worden?

15.

20 Gemeinden im Ennstal sind für ein 7,5 Tonnagelimit. Auch die Gemeinde Liezen steht mit einem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss hinter der Forderung des LKW Fahrverbotes über 7,5 Tonnen.

Welche Maßnahmen sind von ihrer Zuständigkeit (Lärmschutzwände, Einhausungen) zur Verringerung des Lärms (der die Grenzwerte bei weitem übersteigt) entlang der LB 320 vorgesehen?

Werden diese Maßnahmen im Zusammenhang mit einer ebenfalls eine Lärmreduktion bewirkenden 7,5 Tonnenbeschränkung geplant?

16.

Die Bürgerbewegung Lebensraum Salzkammergut hat am 12. Dezember 2008 (per Einschreiben) an Sie den Antrag auf eine LKW-Tonnagenbeschränkung auf 3,5 t für den LKW-Durchzugsverkehr eingebracht.

In welcher Art und Weise wurde der Antrag von Ihnen behandelt?

Was ist der aktuelle Stand?

Warum wurde der Antrag von Ihnen noch nicht an die Bezirkshauptmannschaft Liezen weitergeleitet? (Gemäß VGH Entscheidung vom 10. 12. 2009 sind die Bezirkshauptmannschaften für Tonnagenbeschränkungen zuständig)

17.

Am 19. März 2010 übermittelte die Arbeitsgemeinschaft Lebensraum Ennstal-Salzkammergut in Form eines Offenen Briefes an Sie die Aufforderung auf Aushändigung des Bundesländer übergreifenden Gesamtverkehrskonzeptes. Wie ist hier der aktuelle Stand?

Fragenkatalog am 27. 4. 2010 erstellt von:

Stadtgemeinde Liezen, LIEB, NETT, Lebensraum Salzkammergut