

Entscheid für Trasse gefallen

Bei der B 334 kommt kürzeste Variante – mit größtem Tunnelanteil

Die Entscheidung steht fest: Nach über einem Jahr der Trassenvariantenprüfung halten die Straßenplaner des Landes NÖ die „Trassenvariante II“ für die beste.

WILHELMSBURG (tw). „Hinsichtlich Mensch, Raum und Umwelt zeigt diese Variante große Vorteile gegenüber den anderen“, erklärt Dr. Michael Platzer vom Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Straße.

Für die rund 120 Meter lange Querung des Kreisbachtals in Wilhelmsburg sind Lärmschutzwände und teilweise Einhausungen geplant. Dipl. Ing. Rudolf Gruber, Leiter der Gruppe Straße: „Bei dieser Querung wurde besonders angestrebt, die Grenzwerte bei Lärm einzuhalten, bei den Luftschadstoffen werden sie sogar wesentlich unterschritten.“ Eine Transitstrecke solle die B 334 auf jeden Fall nicht werden: „Das



Die rote Strecke ist die B 20, die grüne die geplante Trasse der B 334. Grafik: Amt der NÖ Landesregierung

LKW-Durchfahrtsverbot auf der B 20 bleibt bestehen“, so Gruber. Auch das Argument, eine neue Straße generiere automatisch mehr Verkehr, lässt Gruber nicht gelten: „Wodurch es vielleicht zu mehr Verkehr kommen könnte, ist das Ansteigen des Tourismus durch die bessere Erreichbarkeit, z.B. der Schigebiete Annaberg

und Mitterbach. Aber das sind nicht die großen Mengen.“ Auch die öffentlichen Verkehrsmittel seien keine Option: Eine gewisse Anzahl von Verkehrsteilnehmern lasse sich zwar auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagern – aber nicht genug, um keinen Bedarf mehr an der B 334 zu haben, so Gruber. Auch der Ausbau der B 20 sei keine Option: „Wir haben nun einmal ein gewisses Verkehrsaufkommen.“ 2005, so eine Erhebung an der Ampelkreuzung bei der Tankstelle in Wilhelmsburg, frequentierten werktags 16.000 Fahrzeuge die B 20, im Jahr 2025 würden dies mit S 34, aber ohne B 334 21.000 Fahrzeuge sein. Mit B 334 würde dieser Wert jedoch auf 9.000 Fahrzeuge sinken, so die Prognose der Straßenplaner. Mit den vom Bau der Straße betroffenen Gemeinden wird es weiterhin Gespräche geben. Gruber: „Sie wissen, sie sitzen mit uns im selben Boot, aber rudern tun wir.“

> Zur Sache

B 334-Trasse

Gewählte Variante: Trassenvariante II

Verlauf: Im Norden von Wilhelmsburg schließt die B 334 in geradliniger Verlängerung an die geplante Traisental-Schnellstraße S 34 an, quert die B 20, die Bahnlinie und die Traisen. Unter dem Dinglberg verläuft die B 334 in einem ca. 1.150 Meter langen Tunnel, taucht im Kreisbachtal für ca. 120 Meter wieder auf und verschwindet dann für weitere 4.500 Meter im Berg. In Traisen mündet die B 334 dann in die Hainfelder Bundesstraße B 18.

Gesamtlänge: 8,4 Kilometer

Tunnelanteil: 68 Prozent

Fahrstreifen: einer pro Richtung

Tempolimit: 100 km/h, 80 km/h in Tunnels

Voraussichtlicher Baustart: Mitte 2011

Voraussichtliche Fertigstellung: Ende 2013/Anfang 2014 (zeitgleich mit der S 34)

Kosten: ca. 200 Mio. Euro

Mautpflicht: auf der B 334 keine, auf der in Wilhelmsburg anschließenden S 34 heißt's jedoch sehr wohl blechen