

Traisental-Straße

„Alle im Boot, aber rudern tun wir“

Land legt sich auf Tunneltrasse für B334 fest. Knoflacher-Studie lässt kein gutes Haar an Traisental-Achse.

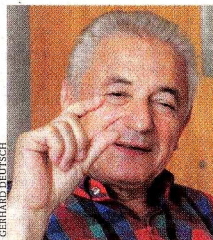
VON MARTIN WIMMER

Wenn zuoberst in der Stocker-Hütte die Gläser klingen, rauschen 400 Meter darunter die Autos durch die Röhre. Wenig überraschend haben Montag die Landesstraßenplaner ihre größtenteils unterirdische Wunschtrasse der zweispurigen B 334 in Fortsetzung der vierspurigen S 34 präsentiert. 68 Prozent Tunnelanteil zwischen

Wilhelmsburg und Traisen, die längste Röhre misst 4,5 Kilometer.

Der Kosten-Nutzen-Sieger unter vier Varianten punktet durch die kürzeste Strecke (8,4 Kilometer, um 1,2 weniger als die B 20) und geringere Auswirkungen auf Siedlungen als die ursprünglich favorisierte flussnahe Trasse. Diese wurde wegen unberechenbarer geologischer Verhältnisse (Rutschhänge) schubladisiert.

Verkehr halbiert „Wir halbieren den Verkehr auf der B 20 um mehr als die Hälfte und senken die Unfallhäufigkeit um 20 Prozent“, verspricht Landes-Straßenbaudirektor Rudolf Gruber. Für den Bau des 200-Millionen-Projekts (2011 bis 2014) sei eine „Sonderfinanzierung“ durch



GERHARD DEUTSCH

„Ein Willkürprojekt, das Entwicklungspotenziale der Bahn völlig außer Acht lässt.“

Hermann Knoflacher Verkehrsexperte

Baufirmen anvisiert.

Für Zündstoff sorgt eine druckfrische Studie von Verkehrsguru Hermann Knoflacher im Auftrag der Anrai-



MICHAEL WIESING

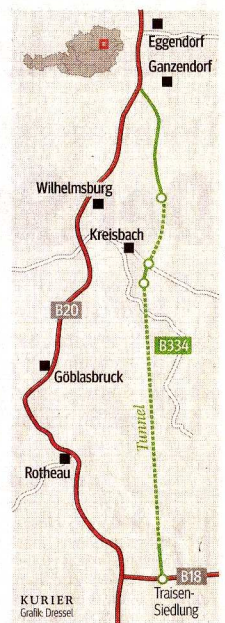
„Bahnausbau ja. Aber damit können wir nicht einmal den Verkehrszuwachs abfangen.“

Rudolf Gruber Straßenbaudirektor

nergemeinden Traisen, St. Veit/Gölsen und Wilhelmsburg. Er stempelt die Traisental-Achse S 34 und B 334 als „absolutes politisches

Willkürprojekt, das wirtschaftlich nicht zu vertreten ist“, ab. Man habe „die Entwicklungspotenziale des öffentlichen Verkehrs völlig außer acht gelassen“ und stagnierenden Autoverkehr nicht einberechnet. „Die Bahn nutzt nur ein Drittel ihrer Kapazitäten“, so der TU-Professor. „Das Land schießt sich ins Knie, weil es zuerst die Straße und in Folge für eine ausgehengerte Bahn bezahlen wird müssen.“

„Bahnausbau ja, da bin ich bei den Gegnern“, kontert Gruber. „Aber damit können wir nicht einmal die Verkehrszuwächse abfangen.“ Die Mobilität steige, egal ob mit Benzin oder Alternativantrieb. Über die kritischen Gemeinden: „Wir sitzen alle im selben Boot. Aber rudern tun schon wir.“



KURIER
Grafik: Dressel