

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl

am 30. November 2008

zum Thema

"Verkehrsfreigabe Münzbacher Zubringer"

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Mit dem Münzbacher Zubringer Teil II wurde ein weiteres wichtiges Straßenbauprojekt im Bezirk Perg realisiert und somit bis zu 85 % des derzeitigen Verkehrs aus den Siedlungsgebieten entlang des Bestandes verlagert. Das Stadtzentrum von Perg wird zusätzlich um 3.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden entlastet. Die Bauarbeiten wurden zeitgerecht abgeschlossen. Heute am 30. November 2008 wird dieses wichtige Straßenstück im Bezirk Perg mit Gesamtkosten von 13,8 Mio. Euro für den Verkehr freigegeben, freut sich Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl.

PENDLER, WIRTSCHAFT UND BEWOHNER – ALLE PROFITIEREN

Neben den rund 6.000 Fahrzeugen – davon viele Pendler/innen, die pro Tag diese Straße benützen, profitieren davon vor allem die regionale Wirtschaft und rund 100 Einfamilienhäuser, die vom lästigen Durchzugsverkehr befreit werden, so Hiesl.

Mit dem Bau des Münzbacher Zubringers Teil 2 wird die Perger Umfahrung endlich komplett. Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Perg wird sich deutlich verringern. Rund 3.000 Fahrzeuge weniger pro Tag bedeutet für die Einwohner/innen von Perg deutlich mehr Lebensqualität.

85 % DES VERKEHRS KÖNNEN VERLAGERT WERDEN

Durch diese Umfahrung können bis zu 85 % des derzeitigen Verkehrs aus den Siedlungsgebieten entlang des Bestandes verlagert werden und das Stadtzentrum von Perg wird zusätzlich um 3.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden entlastet.



Foto: Land OÖ

TRASSENFÜHRUNG: BESTE ANBINDUNG DURCH KREISVERKEHRE

Die Anbindung der alten B 3 wird durch einen Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Die Trasse führt in weiterer Folge Richtung Norden im Einschnitt.

Nördlich der alten B 3 ergibt sich aufgrund der Geländeverhältnisse überwiegend eine Trassenführung im Einschnitt mit einer Steigung von 6,5 %. Ab km 2,065 verläuft die Grünbrücke 4 mit einer Länge von 25 m für die Überführung einer Gemeindestraße und ab km 2,282 verläuft die Grünbrücke 1 Richtung Westen mit einer Länge von 100 m. Danach schwenkt die Trasse durch einen Rechtsbogen Richtung Osten, wobei hier die Trasse mit einer Längsneigung von 8,3 % ansteigt.

Inmitten dieser Richtungsänderung beginnt die Grünbrücke 2 bei km 2,650 mit einer Länge von 150 m. Vor der Grünbrücke 3 war die Errichtung eines Bachdurchlasses bei km 2,866 notwendig. Ab km 3,050 beginnt die dritte Grünbrücke mit einer Länge von 100 m. Die Trasse schwenkt dann bei km 3,100 durch einen Linksbogen Richtung Norden.

Die bestehende Münzbacherstraße im verbauten Bereich von Pasching und somit auch die Rechberger Bezirksstraße werden bei km 3,567 an den Zubringer Münzbach angeschlossen, wobei im Zuge des Zubringers Münzbach Linksabbiegespuren vorgesehen sind. Das Projektsende befindet sich bei km 3,776.

Die Trasse verläuft auf der gesamten Bauloslänge großteils durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet bzw. Waldgebiet.

MÜNZBACHER ZUBRINGER: NUR VORTEILE

- ➔ 12.000 Einwohner/innen in den Perger Hinterlandgemeinden Windhaag, Rechberg, Münzbach, Pabneukirchen, Bad Kreuzen, St. Georgen am Walde, Dimbach, Klam und St. Thomas am Blasenstein haben einen spürbaren Vorteil durch den Münzbacher Zubringer.
- ➔ 3.000 Fahrzeuge weniger fahren täglich durch die Stadt Perg .
- ➔ Die Realisierung des Münzbacher Zubringers ermöglicht die notwendige Hauptplatzumgestaltung der Stadt Perg.
- ➔ 6.000 Pendler/innen pro Tag benützen die Münzbacher Straße und kommen somit rascher und sicherer an ihren Arbeitsplatz.
- ➔ 120 Einfamilienhäuser können durch den Münzbacher Zubringer vom Durchzugsverkehr befreit werden.
- ➔ Durch den den Münzbacher Zubringer erhält die Umfahrung Perg ihre volle Leistungsfähigkeit.

TECHNISCHE DATEN

Länge **L 1423**: 1,85 km (ohne Nebenanlagen)
Querschnitt: 2-streifig mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m
Kronenbreite: 8,50 m
Bankettbreite: 2 x 1,00 m
Brücken:
4 Grünbrücken mit 25 m, 2 x 100 m, 150 m Länge
1 Bachdurchlass mit 20 m Länge
1 Rückhaltebecken
Hauptmassen:
Abtrag Boden: 150.000 m³
Dammschüttung: 40.000 m³
Frostschutzschichte: 11.000 m³
bituminöse Deckschichte: 21.500 m²
Kosten 13,8 Mio. Euro



Foto: Land OÖ

DIE UNENDLICHE GESCHICHTE DES MÜNZBACHER ZUBRINGERS: 12 VARIANTEN IN 15 JAHREN

- ➔ 1989: erste Planungen für den Münzbacher Zubringer
- ➔ Herbst 1990: Verkehrsplan wird ausgearbeitet – Ostumfahrung von Perg notwendig - anschließend Trassensuche (8 Varianten)
- ➔ 14.7.1992 Gemeinderatsbeschluss der Stadt Perg für Variante 6 - SPÖ dagegen
- ➔ In weiterer Folge Uneinigkeiten im Gemeinderat bis 1997
- ➔ 1997 sagte LH-Stv. Hiesl zurück an Start - Meinung war nicht mehrheitsfähig. Alles Vergangene wurde vergessen: acht Jahre Planung - und Millionen an Kosten
- ➔ Neustart mit Nennung eines externen Gutachters, der nachweislich vorher noch nie in Perg war und mit dieser Region noch nie etwas zu tun hatte. Mit Prof. Dipl.-Ing. Dr. Kribernegg sollte jeder Befangenheit der Boden entzogen werden.
- ➔ Auftrag von LH-Stv. Hiesl an Gutachter lautete: „Suchen Sie von Münzbach bis Perg eine wirkungsvolle und machbare Lösung für diese Straße.“
- ➔ Der Gutachter hat nach Prüfung aller Daten Ende 1997 die Variante 1.2A als aus seiner Sichtweise sinnvollste vorgeschlagen.
- ➔ Am 15. April 1998 wurde Projekt der Öffentlichkeit in der Turnhalle Perg vorgestellt. Alle Parteien sprechen sich im Wesentlichen für das Projekt aus.
- ➔ 19.2.1999: SPÖ, FPÖ und BEP sprechen sich in einem Brief gegen die Variante 1.2A aus
- ➔ 28.8.1999 Eröffnung der Umfahrung Perg (B3)
- ➔ Am 11. April 2000 hat sich der Perger Gemeinderat mit den Stimmen der ÖVP und FPÖ für die Variante 1.2A mehrheitlich entschieden – BEP und SPÖ dagegen.
- ➔ 9.10.2000 einstimmiger Beschluss der Landesregierung für die Trasse 1.2A mit den Stimmen von LH-Stv. Haider und LR Stöger
- ➔ 22.5.2001 – Gemeinderatssitzung der Stadt Perg: Gemeindееigene Grundflächen müssten abgetreten werden – SPÖ, FPÖ, BEP dagegen – daher Enteignung der Gemeinde Perg
- ➔ 18.1.2002 LR Stöger (SPÖ) erteilt per Weisung ein negatives Naturschutzgutachten
- ➔ 3.6.2003 LR Stöger (SPÖ) verlangt 400 m Tunnel („Grünbrücke“) und verhindert damit den raschen Baubeginn
- ➔ September 2004 – positiver Naturschutzbescheid.
- ➔ Juli 2006 - Spatenstich