

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Helga Krismer und Mag. Martin Fasan an Herrn
Landeshauptmann Erwin Pröll gem. §39 Abs. 2 LGO

betreffend **Verkehrslösung Bad Vöslau**

Begründung:

In den letzten fünf Jahren wurde die aus vier Teilprojekten bestehende ‚Verkehrslösung Bad Vöslau‘ seitens des Landes geplant. Die so genannte Verkehrslösung ist jedoch von regionaler, wenn nicht überregionaler Bedeutung und verbessert die Situation in der Stadt Bad Vöslau keineswegs. Die geplanten Teilprojekte Autobahnvollanschluss Kottlingbrunn und Bad Vöslau, die Umfahrung Triestingtal/ Gainfarn und die Umfahrung Sooss zentrieren den Verkehr zu Lasten von Umwelt und Bevölkerung im Raum Bad Vöslau.

Diese geplante große Verkehrslösung wurde stets mit dem Prädikat ‚innerörtliche Entlastung für Bad Vöslau‘ verkauft. Die seitens des Landes kolportierten Zahlen führten zur Verunsicherung der Bevölkerung, da im Zentrum für 2015 20.500 KFZ kolportiert wurden und 21.700 KFZ ohne jede Maßnahme (siehe Snizek, 2003).

Von einer Ordnung des Raums und einer Sicherung der Gesundheit kann mit diesen Maßnahmen nicht gesprochen werden. Insbesondere die Umfahrung Gainfarn würde in einem ökologisch sensiblen Bereich des Wienerwaldes vorgenommen werden. Die BürgerInnen setzen sich zu Recht für sich selber und für die Fauna und Flora (Natura 2000, Vogelschutzgebiet!) ein. Darüber hinaus ist das Land mit dieser lokalen Verkehrspolitik, die überregionale Bedeutung hat, gerade dabei, eine Kur- und Fremdenverkehrsgemeinde zur ausschließlichen Verkehrsgemeinde zu machen. Da Bad Vöslau sowohl Mitglied im Projekt ‚Verkehrssparen Wienerwald‘ als auch Klimabündnisgemeinde ist, muss aus Grüner Sicht von der geplanten ‚Verkehrslösung Bad Vöslau‘ Abstand genommen werden und eine Offensive zur innerstädtischen Verkehrslösung angestrebt werden.

Die Unterfertigten stellen daher folgende

Anfrage

1) Wurden Verlagerungseffekte von der parallelführenden Helenentalbundesstrasse durch die Schaffung der Verbindung Südautobahn-Aussenringautobahn über die Umfahrung Triestingtal/Gainfarn bei der Planung (Snizek, 2003) berücksichtigt bzw. quantifiziert und wie hoch werden diese sein?

2) Mit welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen wird für die obgenannte Route (und damit auch für die Umfahrung Triestingtal-Gainfarn) durch die Fertigstellung der Nordautobahn, der B301, der Autobahnverbindung zur Slowakei, und damit des Autobahnringes um Wien zu rechnen sein? Wie wird sich die Schaffung einer Direktverbindung zwischen A2 einerseits und A21 bzw.A1, A3 über B301 andererseits auswirken?

- 3) Wie groß wird der zusätzliche Verkehr aus dem Triestingtal über die Umfahrung Triestingtal/Gainfarn sein? Wie wird sich das geplante „Outlet Center Leoville“ und die dadurch erhöhte Belastung der B18 auf die Verkehrsfrequenz auswirken?
- 4) Wie groß schätzt man den Anteil des LKW-Verkehrs aus dem Triestingtal, der die Umfahrung Triestingtal/Gainfarn benutzen wird, ein und welcher Anteil dieses Verkehrs wird zur Vermeidung der LKW Maut statt über die Autobahn den Weg durch das Ortszentrum Bad Vöslau nehmen?
- 5) Ist eine Umwidmung der durchs Zentrum führenden Bundesstrasse (Ersatzführung über Autobahn) in eine Gemeindestrasse vorgesehen, rechtlich überhaupt möglich und vorgesehen?
- 6) Wie wird sich der auf peripheren Autobahnteilstücken extrem kurze Abstand dreier Vollanschlüsse (Leobersdorf, Kottingbrunn, Bad Vöslau im Abstand von 2,5 km) auf die Verkehrssicherheit auswirken?
- 7) Warum gibt es zwischen den Szenarien 0-Variante bzw.3 und 3a (beide Auffahrten und Umfahrungen) praktisch keinen Unterschied in der Verkehrsbelastung des Zentrums, der Wr. Neustädterstrasse (Snizek, 2003)?
- 8) Wie erklärt man sich den Unterschied zwischen der Berechnung der Verkehrsentlastung Hochstrasse Bad Vöslau auf 3200 KFZ/Tag durch die Umfahrung Gainfarn (Robl/Nadler, Landesuntersuchung 1999) und den aktuellen Zahlen von 11.800 KFZ/Tag (Snizek, 2003) was einer Mehrbelastung gegenüber der versprochenen Entlastung von 350 % (!!) entspricht! Hat man sich hier verrechnet? Wurden die Bevölkerung, die Medien und der Gemeinderat Bad Vöslau über diese krasse Fehleinschätzung informiert?
- 9) Wie wird sich die de facto Verdoppelung des Gesamtverkehrsaufkommens (von 182.000 jetzt auf 296.000 auf Luft- und Lärmbelastung auswirken und wie erklärt man sich das bei der errechneten 0 Variante die Gesamtverkehrsbelastung um ca. 40.000 PKW niedriger ist als bei Vollausbau aller Maßnahmen (Snizek, 2003)?
- 10) Durch welche Verkehrsstromanalysen ist der Bau der Umfahrung Sooss zu begründen wenn 2 Autobahnauffahrten in Vöslau schon den gesamten Wien orientierten Verkehr aufnehmen?
- 11) Wurde ein integriertes Gesamtverkehrskonzept mit Ziel und Quellverkehrsanalysen als Grundlage der Berechnungen als unverzichtbarer Teil des Konzeptes erarbeitet?
- 12) Könnte durch eine Umlenkung der geschätzten erforderlichen Mittel von 40 Mio € (incl. Verbreiterung A2) die Entlastung der Vöslauer Bevölkerung durch Verbesserungen des ÖPNV (Anrufsammeltaxi, Citybus, Bahnhofanbindung) des Radverkehrs (Radroutenausbau), sowie durch flächendeckende Verkehrsberuhigung, wie vom Kuratorium für Verkehrssicherheit 1992 vorgeschlagen, nicht wesentlich effektiver und kostengünstiger gestaltet werden?

13) Kann durch die geplanten Maßnahmen der Charakter Bad Vöslau als Kurstadt überhaupt erhalten werden oder muss vielmehr vor allem durch die gesteigerte Luft- und Lärmbelastung mit gehäuftem Auftreten von Ozonalarmen und Wintersmog, insbesondere bei Inversionswetterlagen, gerechnet werden?

14) Wie verträgt sich insbesondere die geplante Umfahrung Triestingtal/Gainfarn mitten durch ein Natura 2000 und Vogelschutzgebiet in der Wienerwaldgemeinde Bad Vöslau mit den Planungen zum Biospärenpark Wienerwald?

LAbg. Dr. Helga Krismer

LAbg. Mag. Martin Fasan