

Anfrage

des Abgeordneten Mag. Martin Fasan an Herrn Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll
gemäß § 39 LGO betreffend **Umfahrung Wieselburg**

Begründung:

Im NÖ – Landesverkehrskonzept ist als „mittelfristige Maßnahme“ die Umfahrung Wieselburg an der B 25 vorgesehen. Damit sollen dem Vernehmen nach einerseits eine Entlastung des Wieselburger Hauptplatzes und andererseits eine bessere Verkehrsanbindung der Gemeinden im hinteren Erlauftal erreicht werden.

Für dieses Umfahrungsprojekt sind mehrere Varianten in Diskussion. Dabei wird vor allem die Sinnhaftigkeit der sog. „Variante Ost“ über Petzenkirchen von einer Initiative stark angezweifelt.

Die Variante „West 2“ ist kürzer, billiger und entlang der Variante „West 2“ sind in einem Korridor von 300m weitaus weniger AnrainerInnen betroffen als bei der „Variante Ost“. Die Initiative wirft den RegionalpolitikerInnen vor, dass die Entscheidung für die „Variante Ost“ eine politische war, und die diese Variante favorisierenden Studien nur ein untauglicher Versuch sind, diese Entscheidung zu rechtfertigen.

Die Variante „West 2“ wäre auch verkehrstechnisch, ökologisch und sozial verträglicher zu realisieren. Außerdem würde dadurch, seriösen Schätzungen zu Folge, eine Kostenersparnis von etwa 2 bis 3 Millionen Euro bewerkstelligt. Die Initiative verlangt auch eine ernsthafte Überprüfung einer großräumigen Variante mit Anbindung an die Westautobahn in Blindenmarkt, wie sie jetzt auch schon von den BürgermeisterIn in Gaming und Göstling verlangt wird.

Auch gibt es keine Gemeinderatsbeschlüsse in den Gemeinden Wieselburg – Land und Bergland, aus denen sich eine eindeutige Zustimmung für die „Variante Ost“ ableiten lässt. Im Gemeinderatsbeschluss Wieselburg – Land steht, dass eine endgültige Zustimmung für eine Umfahrung erst erfolgen kann, wenn mit der Gemeinde verhandelt worden ist. Im Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Bergland wird der „Variante Ost“ nur zugestimmt, wenn die B 25 im Ortsteil Oberegging in die UVE mit hinein genommen wird, was bis jetzt noch nicht geschah.

Die Verkehrsstudie „**Verkehrskonzept Wieselburg – Stadt 1996**“, erstellt von Dr. Friedrich Nadler und veröffentlicht im Mai 1996 („Nadlerstudie“): die Studie widerspricht der Studie „**Verkehrsuntersuchung Umfahrung Wieselburg 2004**“, erstellt von Dr. Snizek & Partner 2005 („Snizekstudie“), die am 19.1.2006 der Initiative präsentiert wurde in vielen Punkten eklatant. So hat z.B. die Studie Nadler eine Entlastung des Hauptplatzes durch eine Ost – Variante bis zu 80% ergeben und die von Snizek von 44%. Auch besteht ein sehr großer Unterschied zwischen den Ergebnissen der Verkehrszählungen. In der Studie von Nadler wird in der Mankerstraße (Bereich Ost - Umfahrung) ein Verkehrsaufkommen (DTV₂₄) von 6.000 erhoben und in der Studie von Snizek nur 4.100. In der Grestnerstraße (Bereich West - Umfahrung) hat die Nadlerstudie 4.500 und die Snizekstudie 6.000 DTV₂₄ ergeben.

In der Verkehrstudie Nadler vom Jahr 1996 wurde die Zählung so gelegt, dass in der Mankerstraße in den Stoßzeiten gezählt wurde und in der Grestnerstraße in der verkehrarmen Zeit. Diese Werte wurden dann auf 24 Stunden aufgerechnet. Die Mankerstraße wird durch eine Ost – Umfahrung entlastet und die Grestnerstraße durch eine West - Umfahrung. Durch die niederen Werte bei der Grestnerstraße erscheint die West – Umfahrung ungünstiger.

Nach massiver Kritik durch die Initiative an dieser Vorgehensweise wurde eine weitere Verkehrszählung 2004 durchgeführt. Diesmal waren die Zählergebnisse in der Mankerstraße und in der Grestnerstraße schlüssig (Mankerstraße von 6.000 auf 4.500 und Grestnerstraße von 4.100 auf 6.000). Diese Zählung war die Basis für die Studie „Verkehrsuntersuchung Umfahrung Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner. Allerdings wurden in diese Studie in den Orten Fohra und Breitenreich (wo nicht gezählt, sondern mit einem Verkehrsmodell gerechnet wurde) unrealistisch hohe Werte angenommen. Die hohen errechneten Werte begünstigen wiederum die Ost – Variante. Darauf hin hat im März 2006 die Initiative eine Verkehrszählung durchgeführt. Die aufgerechneten Werte der Snizekstudie weichen von den gezählten Werten der Initiative sehr stark ab. In Fohra und Breitenreich liegen die errechneten Werte der Snizekstudie um 51% bzw. um 151% über den gezählten Werten der Initiative.

Die oben beschriebene Vorgehensweise des Projektwerbers, legt die Frage nahe, ob durch „gefälliges“ Interpretieren der Verkehrszählungen seitens der Landesplaner eine Rechtfertigung für die Entscheidung Variante Ost und gegen eine Variante West gesucht wird.

Der Unterfertigte stellt daher an den oben genannten Herrn Landeshauptmann folgende

Anfrage

1. Warum wird eine Variante („Variante Ost“) favorisiert bei der 4mal so viele AnrainerInnen innerhalb 300m der geplanten Trasse liegen als bei anderen Varianten (z. B. „Variante West 2“)?
2. Warum hat nicht das Kuratorium für Verkehrssicherheit die Zählung von November 2004 für die Studie „Verkehrsuntersuchung Umfahrung Wieselburg 2004“ ausgewertet, obwohl es über die entsprechenden Experten verfügt hatte, sondern das Büro Dr. Snizek?
3. Wie hoch sind die Anteile von Ziel- und Quellverkehr am Verkehrsaufkommen Wieselburg und wie hoch ist der Anteil des Durchzugsverkehrs zwischen Ybbs und Purgstall lt. Berechnungen in der „Verkehrsuntersuchung Umfahrung Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner?
4. Wie erklärt sich die hohe Verkehrszunahme in der „Verkehrsuntersuchung Umfahrung Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner zwischen 2004 und 2020, obwohl die Zählstelle an der Osteinfahrt Wieselburg L-AUT.135 nur eine Verkehrszunahme, was den PKW-Verkehr betrifft, von 0,59 % in 4 Jahren beträgt?

5. Die „Variante Ost“ entlastet den Hauptplatz angeblich um 44 %, die „Variante West2“ angeblich um 26 %. Der Unterschied der Fahrzeugbewegungen zwischen den beiden Varianten beträgt allerdings nur 6 % (17.500 zu 16.400 KfZ). Welche Straßen bzw. Gebiete würden also durch die Umfahrungsvarianten zusätzlich entlastet bzw. belastet?
6. Welche Kriterien wurden – abgesehen von der Entlastung des Hauptplatzes - der Variantenentscheidung zu Grunde gelegt?
7. Warum zieht lt. „Verkehrsuntersuchung Umfahrunge Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner die Westvariante mehr Verkehr an als die Ostvariante, obwohl sie gleichzeitig den geringeren Entlastungseffekt hat?
8. Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen den gezählten Fahrzeugen in der Grestnerstraße (4400 an der Gemeindegrenze bzw. 6000 einmündende Fahrzeuge am Hauptplatz) und den übernommenen Zahlen im Bestandsmodell (3100 Fahrzeuge – einmündende Fahrzeuge am Hauptplatz nicht mehr ausgewiesen) in der „Verkehrsuntersuchung Umfahrunge Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner?
9. Hat diese Vorgangsweise in Punkt 8 Auswirkungen auf die errechneten Entlastungseffekte der Ost - bzw. der West - Umfahrunge?
10. Wird die Ortschaft Petzenkirchen durch eine West- Umfahrunge belastet oder entlastet? (Es existieren dazu zwei Studien vom selben Gutachter, die diesbezüglich unterschiedliche Ergebnisse ausweisen).
11. Wie erklärt sich die in der „Verkehrsuntersuchung Umfahrunge Wieselburg 2004“ von Dr. Snizek & Partner errechnete hohe Verkehrsfrequenz auf den Straßen durch Fohra bzw. durch Breiteneich?

LAbg. Mag. Martin Fasan