

Herrn
Landtagspräsident
Mag. Edmund Freibauer

St. Pölten, am 24. Mai 2006

LH-L-64/105-2006

Sehr geehrter der Präsident!

Zur Anfrage vom 25. April dieses Jahres, Ltg.-620/A-4/134-2006, betreffend Umfahrung Wieselburg kann ich Folgendes mitteilen:

Bei den Untersuchungen zur Variantenentscheidung für eine Umfahrung von Wieselburg wurden die Kriterien Siedlung und Raum, Verkehr, Jagd und Wild, Forstwirtschaft, Landwirtschaft, Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Erholung und Freizeit, Landschaftsbild, Archäologie und Bodendenkmale sowie Wasserwirtschaft behandelt. Diese Kriterien werden durch mehrere Indikatoren beschrieben. Bei dem Kriterium Siedlung und Raum sind das zum Beispiel die Indikatoren Nähe zu Siedlungsgebieten, Erschließungsfunktion und Übereinstimmung mit örtlicher Entwicklung. Es ist grundsätzlich möglich, dass eine Variante bei einzelnen Indikatoren besser abschneidet als jene, die im Zuge der Nutzen Kosten Untersuchung als beste Variante – in diesem Fall die Variante Ost – hervorgeht.

Die Zählergebnisse der Verkehrszählung von November 2004 durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit dienen der Detaillierung des von Snizek+Partner vorgehaltenen Verkehrsmodells und waren daher spezifisch für diesen Zweck von Snizek+Partner aufzubereiten.

Die in der Verkehrsuntersuchung ausgewiesenen Verkehrszunahmen entstammen nicht Trendfortschreibungen einzelner Zählstellen, sondern sind das Resultat von regionalen Struktur- bzw. Verflechtungsprognosen. Die in Wieselburg zu erwartenden

Steigerungen des Verkehrsaufkommens erreichen durchaus übliche Werte für Verkehrsprognosen in ganz Niederösterreich und der Ostregion, gerade in Anbetracht eines wirtschaftlich und siedlungsmäßig expandierenden Raumes Wieselburg.

Der gesamte Ziel- und Quellverkehr betrug 2004 bezogen auf das Gemeindegebiet von Wieselburg 16.300 Kfz/24h; der gesamte Durchgangsverkehr 8.300 Kfz/24h. Auf die Relation Ybbs-Purgstall bezogen, betrug der Durchgangsverkehr in Wieselburg 5.230 Kfz/24h, der Ziel- und Quellverkehr im Norden 2.730 Kfz/24h und der Ziel- und Quellverkehr im Süden 1.590 Kfz/24h (alle Werte gelten im durchschnittlichen Werktagsverkehr 2004).

Die Entlastung der bestehenden B 25 in der Stadtmitte von Wieselburg erreicht bei Realisierung der Variante Ost der Umfahrung 8.000 Kfz/24h (DTVw 2020) und 4.000 Kfz/24h (DTVw 2020) bei Realisierung der Variante West der Umfahrung Wieselburg. Die am höchsten belasteten Abschnitte der Umfahrung erreichen DTVw 2020-Werte von 19.300 Kfz/24h bei der Variante Ost und 16.900 Kfz/24h bei der Variante West.

Die Entlastungseffekte der Umfahrung wurden mit einem validen und ausreichend kalibrierten Modell ermittelt. Ein direkter Vergleich der Querschnittswerte der beiden Umfahrungsvarianten sagt über die Verkehrswirksamkeit derselben wenig aus, da beide Varianten unterschiedliche Mengen an Regionalverkehr anziehen. Grundsätzlich zeigt sich, dass beide Varianten Regionalverkehr anziehen. Die Entlastungen und Mehrbelastungen des untergeordneten Straßennetzes sind in beiden Varianten ähnlich. Jedenfalls zieht die Variante West einen höheren Anteil an Regionalverkehr an, als die Variante Ost.

Das Modellergebnis zur Verkehrsstärke auf der Grestner Straße unmittelbar südlich der Kreuzung mit der B 25 beträgt 5.800 Kfz/24h (DTVw 2004). Die in der Anfrage des genannten 3.100 Kfz/24h gelten für einen weiter südlich gelegenen Abschnitt.

Die Ortschaft Petzenkirchen betreffend zeigt die Verkehrsuntersuchung 2004, die den Bestandsverkehr (DTVw 2004) auf dem Netz mit der Umfahrungsvariante West beschreibt, eine geringfügige Entlastung in Petzenkirchen. Die Verkehrsuntersuchung 2006 beschreibt den Prognoseverkehr (DTVw 2020) auf dem Netz mit der Umfahrungsvariante West und zeigt eine geringfügige Mehrbelastung von Petzenkirchen. Dies geht auf einen im Vergleich stärkeren Anstieg der Verkehrsbeziehungen über Petzenkirchen von 2004 bis 2020 als Ergebnis der differenzierten Struktur- und Verflechtungsprognose zurück.

Die in der Verkehrsuntersuchung 2004 enthaltenen Verkehrsstärken in Fohra und Breiteneich sind Ergebnisse der im Bestand auf einzelne Querschnitte kalibrierten Verkehrsmodellberechnung. Die starke Steigerung in Breiteneich im Netz ohne Umfahung zwischen 2004 und 2020 geht auf Verkehrsverlagerungen zurück, die sich aus der künftig zu erwartenden Überlastung der bestehenden B 25 in Wieselburg bei Nichtrealisierung einer Umfahung ergeben.

Mit besten Grüßen

Dr. Pröll eh.