

Herrn  
Landtagspräsident  
Mag. Edmund Freibauer

St. Pölten, am 30. August 2007

LH-L-64/166-2007

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur Anfrage vom 21. Juni dieses Jahres, Ltg.-926/A-4/211-2007, betreffend Verkehrslösung an der B 19 im Bereich Langenrohr-Tulln kann ich Folgendes mitteilen:

Die der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegte Verkehrsprognose für Niederösterreich geht nicht von Annahmen zur Verkehrssteigerung aus, sondern errechnet vielmehr das künftige Verkehrsaufkommen in Abhängigkeit von Einwohner-, Arbeitsplatz-, Motorisierungs-, Wirtschafts- und Mobilitätsentwicklungen in den Raumeinheiten der österreichischen Ostregion und darüber hinaus. Dies ergibt unterschiedliche Wachstumsraten für unterschiedliche Verkehrsbeziehungen. Insgesamt ergeben sich in der gesamten Ostregion Wachstumsraten von 1,55 % p.a im Personenverkehr und 2,9 % p.a. im Güterverkehr. Die konkreten Veränderungen an der B 19 zw. Langenrohr und Tulln bewegen sich zwischen einer Zunahme von 2004 bis 2010 um 18 % (3 % p.a.) ohne Maßnahmen und einer Abnahme von 2004 bis 2010 um 10 % nach Realisierung der Bahnbegleitenden Straße, der Umfahrung Kronau und der Donaubrücke Traismauer.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden am 11.07.2007 mit dem Amtssachverständigen des Landes NÖ abgeklärt und analysiert.

Die Werte zur Personenverkehrserzeugung decken sich in den durchgeführten Untersuchungen recht gut: areal 3309 Pkw/24 h, snizek 3014 Pkw/24 h; die Güterverkehrs-

erzeugung differiert: areal 3309 Lkw/24 h, snizek 2044 Lkw/24 h. Der Grund liegt in einer unterschiedlichen, von SNIZEK+PARTNER als realistischer eingeschätzten Annahme zur Nutzungsverteilung im Betriebsgebiet. In beiden Untersuchungen wurde dasselbe Verfahren zur Ermittlung der Verkehrserzeugung verwendet.

Die seitens SNIZEK+PARTNER ermittelten Ergebnisse bei der Verkehrserzeugung betragen nicht die Hälfte, sondern 76 % der Werte von arealConsult, sind aus bisheriger Erfahrung realistisch und wurden vom Amtssachverständigen des Landes NÖ akzeptiert.

In der Verkehrsprognose NÖ und demnach auch in der Anwendung für das Tullnerfeld sind sämtliche gewidmeten Nutzungsvorhaben berücksichtigt. Im engeren Untersuchungsgebiet sind jedenfalls einbezogen die Betriebsgebiete Tulln West, Tulln Ost, Tulln Königsstettener Straße, Bioäthanolanlage, Erweiterung Donauchemie, KW Dürnröhr 3. Block und Biomasse Vorschaltanlage Block 1, AVN 3. Linie, Gewerbegebiet Pischelsdorf (Donauchemie), Erhöhung Zuckerrübenumschlag Enns/Ennsdorf-Pischelsdorf/Tulln, Betriebsgebiete und Entwicklungsstandorte Traismauer Nord, Gemeinlebarn, Trasdorf, Pixendorf, Judenau/Michelhausen, Langenrohr.

Die verkehrlichen Untersuchungen ergeben, dass nach Errichtung der Bahnbegleitenden Straße, der Umfahrung Kronau und der Donaubrücke Traismauer die Spange LB 19–LB 14 für die 1. Realisierungsstufe des Betriebsgebietes Langenrohr nicht erforderlich ist. Unabhängig davon wurde die Errichtung der Spange LB 19–LB 14 grundsätzlich mit der Stadtgemeinde Tulln abgeklärt.

Mit besten Grüßen

Dr. Pröll eh.