

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Helga Krismer-Huber

gemäß 39 Abs. 2 LGO 2001

an Landesrat DI Ludwig Schleritzko

betreffend Ortsumfahrung Feuersbrunn und Wagram

In einer Information der ÖVP Gemeindepartei Grafenwörth betreffend Umfahrung Feuersbrunn und Wagram wird festgehalten, dass für die Experten der NÖ Landesregierung eine Straße an der Gemeindegrenze zwischen Feuersbrunn und Fels die beste Variante darstellt. Die Abteilung Straßenbau hätte bereits eine erste Grobplanung für die Umfahrung vorgenommen und Fragen hinsichtlich der sinnvollsten Trassenführung, des Flächenverbrauch und der Überquerung der Wagramkante mit der darunterliegenden Bahnlinie geklärt.

Mittels OTS-Aussendung stellt das Amt der NÖ Landesregierung klar:

„Auf Initiative und Ersuchen der Marktgemeinde Grafenwörth hat der NÖ Straßendienst die Basis für die technische Umsetzbarkeit eines Lückenschlusses von zwei Gemeindestraßen in den KGs Feuersbrunn, Wagram und Grafenwörth geprüft. Diese Überlegungen sind nicht die Grundlage einer Landesstraßen-Umfahrung. Sie dienen ausschließlich einer möglichen Berücksichtigung einer Gemeindestraße in der Raumordnung durch die Marktgemeinde Grafenwörth.“

In einer Anfragebeantwortung zu Ltg.- 347/A-5/47-2018 zum Thema wird dies bestätigt. Darüber hinaus wird festgehalten, dass mit benachbarten Gemeinden kein Kontakt aufgenommen wurde und dass externe Kosten, die der Abteilung des Landes erwachsen sind, durch die Gemeinde ersetzt werden.

Dennoch bleiben zahlreiche Fragen offen, die für Bürgerinnen und Bürger in der Region von großem Interesse sind.

Daher stellt die gefertigte Abgeordnete folgende

Anfrage

1. Wurden im Planungsprozess zur Umfahrung von Feuersbrunn und Wagram in einer strategischen Umweltprüfung die Auswirkungen auf die Nachbarorte Fels, Gösing am Wagram und Stettenhof berücksichtigt? Wenn ja - mit welchem Ergebnis? Wenn nein - warum nicht?
2. Können Sie eine spätere Umwandlung der "rein örtlichen Umfahrung Feuersbrunn" zu einer neuen Landesstraßen-Trasse zu ausschließen? Wenn ja, wie?

3. Steht der empfohlenen Trassenentscheidung an der Gemeindegrenze Fels am Wagram auch ein großräumiger Variantenvergleich, der auch eine Abwägung der Verbindung von B4 und S5 bei Absdorf enthält, gegenüber? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?
4. Kann die im Mai 2018 vorgestellte Waldviertelautobahn auch für die Begehrlichkeiten aus den Bezirken Horn und Hollabrunn nach einer höherrangigen Verkehrsverbindung nach Westen Entlastung bringen? Könnte sich damit eine vor Jahren diskutierte höherrangige Straßenverbindung über Gösing und Stettenhof als irrelevant erweisen?
5. Bei der vom Bürgermeister der MG. Grafenwörth kolportierten Straßenplanung (Ortsumfahrung Feuersbrunn) wird vom Amt der NÖ Landesregierung und von Ihnen von einem „Lückenschluss von zwei Gemeindestraßen“ gesprochen, obwohl zwei höherrangige Straßen (L 113 mit B 34) verbunden werden sollen. Handelt es sich hier um eine Verwechslung oder eine sprachliche Ungenauigkeit?
6. Liegt dieser – angeblich vom Land NÖ befürworteten - Straßenplanung ein Gesamtverkehrskonzept zugrunde? Wenn ja, in welcher Untersuchung wurde die Vereinbarkeit der Klimaschutzziele und einer nachhaltig umweltverträglichen Verkehrsentwicklung geprüft? Wer hat diese Prüfung durchgeführt und zu welchem Ergebnis kam die Prüfung? Bitte um Angabe von VerfasserIn, Datum, Aktenzahl/Geschäftszahl des Untersuchungsberichts und um den Wortlaut der Zusammenfassung. Sind darin auch Alternativen zu dieser lokalen Investition zugunsten des LKW-Transits untersucht wurden?
7. Wurde ein Finanzierungsanteil des Landes NÖ für die geplante Straße in Aussicht gestellt? Wenn ja, in welcher Höhe? Wie wird diese Höhe begründet, wenn hier nur ein „gemeindeinternes“ Interesse zugrunde liegt?
8. Wenn schon in Grafenwörth aktuell offen gesagt „LKW-Fahrverbote und Tonnagebeschränkungen“ als „beste Lösung“ gegen den LKW Transit durch Ortsgebiete erkannt werden (*siehe Aussendung von Bgm. Riedl zum bevorstehenden Gemeinderatsbeschluss*) – teilen Sie diese Einschätzung auch für andere Ortschaften an der aktuellen Maut-Fluchtroute?
9. Eine Entlastung der Ortschaften Gösing und Stettenhof vom LKW-Transit aus dem Hollabrunner Bezirk nach St. Pölten und umgekehrt (durch Verordnung eines LKW-Fahrverbotes >3,5 t, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr) wurde als „für die Wirtschaft nicht zumutbar“ bezeichnet und abgelehnt: Welche Branchen/Betriebe waren mit „die Wirtschaft“ gemeint?
10. Aus welchen Parametern wurde die „Zumutbarkeit“ ermittelt und welche Variantenvergleiche sind hierfür angestellt worden? Bitte um genaue Angabe zu dieser Zumutbarkeitsprüfung – VerfasserIn, Datum, Aktenzahl/Geschäftszahl des Untersuchungsberichts und um den Wortlaut der Begründung.
11. Für einzelne Transportunternehmen wurde wegen Überladung um eine Routengenehmigung angesucht, worauf vom Land NÖ eine Routenvorschreibung über die Landesstraße durch Gösing und Stettenhof verordnet wurde:

Wer hat diese Vorschreibung angeordnet und welche sachliche Begründung wurde hier angeführt? Ist die Vorschreibung einer Mautfluchtroute durch beengte Ortsgebiete mit Gefahrenstellen und hohen Steigungsabschnitten im Falle höherer Tonnagen allgemein übliche Praxis oder war dies ein Sonderfall? Falls letzteres zutrifft, welche besondere Eignung hat die Verordnung einer Route über das niederrangige und für den Schwerverkehr nicht ausgebaute Straßennetz gegenüber der für den Schwerverkehr errichteten höherrangigen Straßenverbindung?

12. Wurden Auswirkungen dieser Überbelastung der Ortsdurchfahrten (auch Träger der kommunalen Infrastruktur) geprüft oder zumindest in Erwägung gezogen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wurden die zusätzlichen Gefährdungsmomente an diesen Ortsdurchfahrten (zumeist auch Schulwege zu den Autobussen) geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?