

5211/J XX.GP

### ANFRAGE

der Abgeordneten G.Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Weiser Westspange

Seit August 1998 liegt der ÖSAG ein in ihrem Auftrag erstelltes Verkehrsgutachten von Univ.-Prof. DI Dr. Helmut Stickler vor, das sich mit dem zu erwartenden Verkehrseffekt einer Weiser Westspange befaßt. In einer Stellungnahme zu diesem Gutachten weist der o.ö. Umweltschutzanwalt Dr. Wimmer darauf hin, daß die Auswirkungen eines Westspangenbaues sehr unterschiedlich prognostiziert werden. Schon die bisherigen Verkehrsprognosen für den Fall eines Baues der Westspange zeigen sehr unterschiedliche und für eine 1,8 Milliarden-Schilling-Investition insgesamt bescheidene Entlastungseffekte:

- So prognostizieren Puchinger/Rosinak/Kriebernegg "Eine spürbare Entlastung der Ostumfahrung Wels vermag keine der Varianten zu bringen."
- Friedl/Rinderer kommen zum Schluß, es könnte durch den Bau der Westspange ein etwa 60%iger Verlagerungseffekt erzielt werden.
- Knoflacher meint 1990: Die eigentlichen Verkehrsprobleme im Weiser Stadtgebiet können durch die Fertigstellung der A8 nicht gelöst werden. Die Entlastungswirkung dieser Straße auf das Ortsgebiet würde bis zum Jahr 2000 durch die Verkehrszunahme wieder kompensiert.
- Stickler meint 1990: Das Verlagerungspotential einer Westumfahrung Wels von der Osttangente liege bei 43 % bis 52 %.
- Der Rechnungshof stellt 1993 und 1994 fest, die Osttangente sei im Jahresdurchschnitt als Binfahrtsstraße einer Stadt wie Wels nicht außergewöhnlich hoch belastet.

Die nun aktuelle Verkehrsstudie im Auftrag der ÖSAG zeigt:

- Der größere Abschnitt der Osttangente (Abschnitt Wels Nord/B1) entlang dessen teilweise dichte Wohnbebauungen existieren, wird nur geringfügig (-10%) entlastet, die Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung wird hier jedenfalls nicht merkbar sein.
- Der etwa nur ein Drittel so lange südliche Abschnitt der Osttangente (Abschnitt B1 bis Traunfluß bzw. Thalheim) wird wesentlich entlastet.
- Die B1 im zentrumsnahen Bereich wird merklich entlastet (-27%), die Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung ist an der Schwelle der Spürbarkeit.
- Die B1 im zentrumsfernen Bereich der Stadteile Vogeiweide und Lichtenegg wird merklich mehr belastet (+36%).

In Summe sind, so Umweltschutz Dr. Wimmer in seiner Stellungnahme, belastete und entlastete Straßenabschnitte grob geschätzt gleich lang. Es sei damit nach den Ergebnissen der Untersuchung aus Sicht der Umweltschutzgemeinschaft höchst fraglich, ob der von der Westspange immer wieder erwartete durchschlagende Entlastungseffekt für das Verkehrsgeschehen in Wels tatsächlich eintreten wird. Nach den vorliegenden Ergebnissen sei eher davon auszugehen, daß sich für Wels positive und negative Aspekte in etwa die Waage halten werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE:**

1. Ist Ihnen das oben angeführte Gutachten bekannt? Stimmen die Ergebnisse mit den Zitaten aus der Stellungnahme des o.ö. Umweltschutzes überein?
2. Ist Ihnen bekannt, daß sogar diese Prognosen zu optimistisch geschätzt wurden, weil sie auf keinen aktuellen Verkehrszählungen beruhen?
3. Liegen Ihnen von dieser Studie abweichende Prognosen über die Auswirkungen einer Errichtung der Westspange vor?
4. Wie ist Ihrer Meinung nach eine Investition von öS 1,8 Milliarden zu vertreten, wenn damit keine umfassenden positiven Verkehrsauswirkungen für Wels verbunden sind?
5. Wird diese Studie in die Arbeiten der Asfinag zur Überprüfung der Trassenentscheidung einfließen?
6. Bis wann sollen diese Arbeiten der Asfinag abgeschlossen sein?
7. Wurde die Studie bereits der Asfinag übermittelt? Wenn ja, wann?
8. Bei einem runden Tisch wurde im Sommer 1998 den Gemeinden, Anrainern und Bürgerinitiativen vom o.ö. Verkehrslandesrat Haider die Erstellung eines unabhängigen Verkehrsgutachtens durch einen mit der Weiser Westspange bislang noch nicht befaßten Experten versprochen? Wann und von wem wird diese Studie erstellt?