

II-10/84 der Beifagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 5302/J

A N F R A G E

1993 -07- 15

der Abgeordneten Rosenstingl, KR Schöll und Kollegen
an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Neutrassierung bzw. Straßenverlegung der B 31 im Stadtgebiet von
Waidhofen a.d. Ybbs

Im Jahre 1968 wurde zur Bewältigung des immer stärker werdenden Verkehrsaufkommens in der Statutarstadt Waidhofen an der Ybbs die sogenannte "Schillerparkvariante" (Variante E) entwickelt.

Mit diesem Straßenbauprojekt sollten die beiden Äste der B 31 (Ybbsitzerstraße ab Ederstraße und die Pocksteinerstraße ab Ederstraße) gebündelt in das Stadtzentrum geführt werden.

Diesem Vorhaben stimmte im Jahre 1980 der Gemeinderat mehrheitlich zu.

Seit diesem Beschuß protestieren tausende besorgte Waidhofener Bürger gegen die Durchführung des Bauvorhabens.

Als Argumente gegen die "Schillerparkvariante" führen diese Bürger sowohl verkehrstechnische Vorbehalte als auch Umweltschutzgründe und die Sorge um die Gesundheit der Bewohner der betroffenen Stadtviertel an.

Dem Vernehmen nach soll im Herbst 1993, mehr als 25 Jahre nach der Erstellung des umstrittenen Verkehrskonzeptes, mit den Arbeiten an der "Schillerparkvariante" begonnen werden.

Die Verwirklichung dieses in jeder Hinsicht überholten, den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs nicht mehr gerecht werdenden Bauvorhabens gegen den Widerstand der in ihrer Lebensqualität massiv beeinträchtigten Anrainer wird von der Freiheitlichen Partei entschieden abgelehnt.

Aus diesem Grunde richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e

1. Halten Sie die Realisierung der 25 Jahre alten "Schillerpark"-Straßenbau-Variante in Waidhofen/Ybbs angesichts der völlig veränderten Situation im geplanten Baubereich für vertretbar?

2. Inwiefern weichen
 - a. das heutige Verkehrsaufkommen
 - b. die heutige Umweltbelastung
 - c. die gegenwärtige Bebauungim geplanten Baubereich der B 31 von den vergleichbaren Werten der Jahre 1967/68 (Planung) bzw. 1980 (Beschlußfassung) ab?

3. Ist Ihnen bekannt, daß sogar der Planer der "Schillerparkvariante" im Jahre 1967 die verkehrsmäßige Belastung des damals diskutierten neuen Verkehrsträgers mit 20 bis 25 Jahren begrenzte, dieser Zeitraum somit bereits abgelaufen ist?
4. Mit welchen Baukosten ist bei Verwirklichung der geplante "Schillerpark"-Variante insgesamt zu rechnen?
5. Ist die Finanzierung der "Schillerpark"-Variante gesichert und wenn ja, aus welchen Quellen werden die erforderlichen Mittel zu welchen Teilen fließen?
6. Ist nach der eventuellen Fertigstellung der "Schillerpark"-Variante ein Folgeprojekt zur weiteren Entschärfung der Verkehrssituation auf der B 31 im Stadtgebiet von Waidhofen/Ybbs geplant und wenn ja,
 - a. wie sieht dieses Projekt aus?
 - b. wann soll mit den Arbeiten an diesem Projekt begonnen werden?
 - c. mit welchen Baukosten ist bei Verwirklichung dieses Anschlußprojektes zu rechnen?
7. Stimmen Sie der Ansicht zu, daß der Ausbau der stark befahrenen Trasse einer Bundesstraße durch dicht verbautes Siedlungsgebiet dem Trend unserer Zeit, den Autoverkehr möglichst von den Wohngebieten zu entfernen, klar widerspricht?
8. Wurde zur "Schillerpark" - Variante eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und wenn ja,
 - a. Wann wurde diese abgeschlossen und
 - b. was war deren Ergebnis?

9. Ist Ihnen bekannt, daß nach einem Gutachten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit aus dem Jahre 1986 sowohl vor als auch nach dem Schillerparktunnel bzw. der geplanten Unterflurtrasse über den Normen liegende Lärmimmissionen von 70 dB zu erwarten sind und wenn ja,
glauben Sie diesen Lärm der anwohnenden Bevölkerung zumuten zu können?
10. Ist Ihnen bekannt, daß die überdurchschnittlichen Lärmimmissionen, Staubentwicklungen und Schadstoffemissionen gerade im sensiblen Bereich der Volks- und Sonderschule sowie des Landeskindergartens II am Ende der Unterflurtrasse sich besonders massiv bemerkbar machen?
11. Können Sie einen Zusammenhang der alarmierend hohen Sterblichkeitsrate an Lungenkrebs in Waidhofen - sie liegt 10% über dem Durchschnitt Niederösterreichs - und dem starken Verkehrsaufkommen in Waidhofen/Ybbs ausschließen?
12. Ist Ihnen bekannt, daß die starke Umweltbelastung im geplanten Ausbaubereich der B 31 bereits heute für den Fremdenverkehr ein enormes Problem bedeutet und zur wirtschaftlich bedingten Schließung zweier Beherbergungsbetriebe maßgeblich beigetragen hat?
13. Wie rechtfertigen Sie die "Schillerpark"- Variante aus verkehrstechnischem Blickwinkel, wenn weder die Volks- und Sonderschule, der Landeskergarten II noch das Krankenhaus, die Heilanstalt Buchenbergheim, das Landespensionistenheim noch die Wohnsiedlung Vogelsang durch deren Verwirklichung von der starken Belastung durch den Autoverkehr befreit werden können?
14. Nach der Kreuzung der B 121 (Mühlstraße - E. Wildplatz) soll die neue B 31 nach

ca. 30 Metern von der neu zu schaffenden Kreuzung (Graben - Eberhardplatz) im rechten Winkel, nach weiteren 30 Metern in den Schillerparktunnel einmünden. Das Straßenprojekt der B 31 ist durch zwei weitere rechte Winkel, so im Straßenabschnitt Pocksteiner Straße - Ederstraße und im Bereich Ederstraße - Ybbsitzerstraße gekennzeichnet.

Halten Sie es im Sinne der Flüssigkeit des Verkehrs für günstig, den stark frequentierten Abschnitt einer Bundesstraße im Verlauf weniger hundert Meter durch drei rechtwinkelige Kreuzungen zur vorprogrammierten Stauzone werden zu lassen?

15. Existieren Pläne für eine weiträumige Umfahrung der Stadt Waidhofen/Ybbs und wenn ja,

- a. wie soll diese Umfahrung geführt werden?
- b. wann wäre diese Umfahrung realisierbar?
- c. mit welchen Kosten wäre im Falle einer Errichtung dieser Umfahrung zu rechnen?
- d. welche Chancen der Realisierung geben Sie der vielfach geforderten Variante eines Tunnels unter dem Buchenberg?

Was spricht für dieses Projekt, was spricht dagegen?

wenn nein,

werden Sie den Auftrag erteilen, neue Umfahrungsvarianten für Waidhofen/Ybbs auszuarbeiten?

Wien, am 15. Juli 1993