

**XXV.GP.-NR**  
**Nr. 65 /BI**

**Parlamentarische Bürgerinitiative betreffend**

**22. Dez. 2014**

**Beibehaltung der vorhandenen B 151 und Vermeidung einer neuen kostspieligen Trassenführung durch verkehrsberuhigte Wohngebiete und über landwirtschaftlich Nutzfläche**

**Seitens der EinbringerInnen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender Hinsicht angenommen:**

Das UVP-G 2000 ist ein Bundesgesetz mit dem die EU-Richtlinien umgesetzt werden

**Anliegen:**

Der Nationalrat wird ersucht,

auf das Land OÖ einzuwirken, die geplante Trasse des Projekts des Landes OÖ zur Umfahrung B 151 Attersee Bundesstraße in Pichlwang (Gemeinde Lenzing und Timelkam) hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zu überprüfen und Untersuchung des Bestandsausbaus zu initialisieren. Zusätzlich ersuchen wir um die Prüfung hinsichtlich des Umweltverträglichkeitsverfahrens gemäß UVP-G 2000, dass aufgrund der Splitting des Straßenbaus in OÖ in Teilprojekte unterlassen wurde.

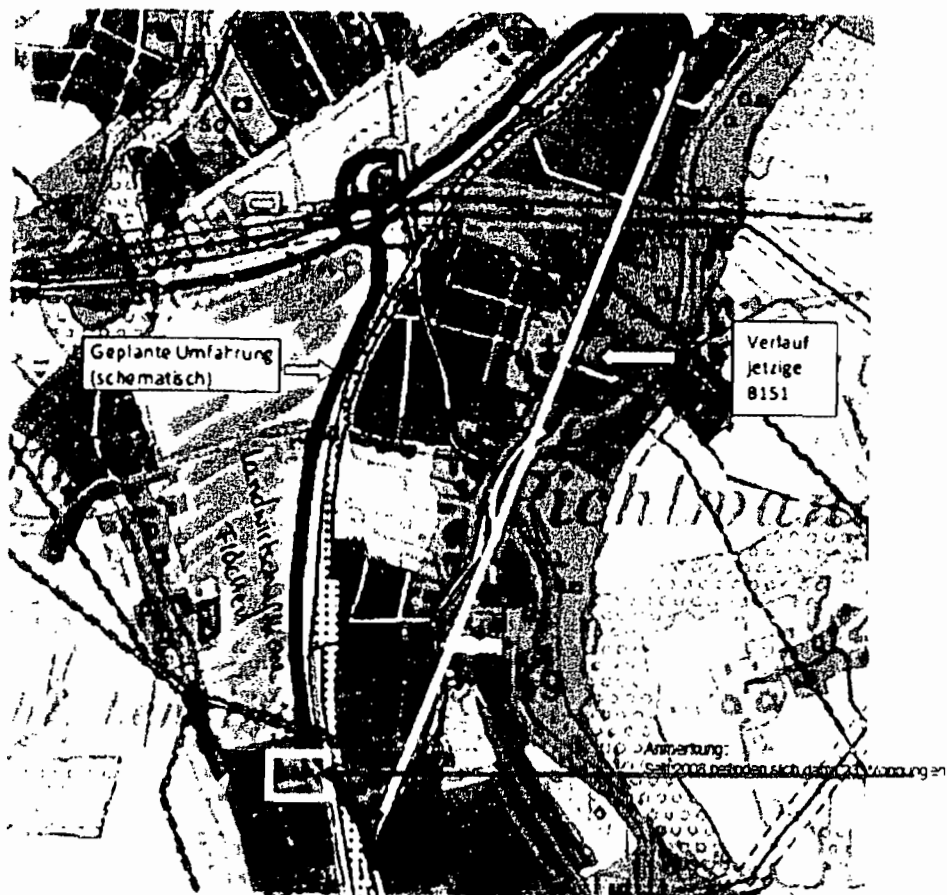
Unsere Forderungen beruhen auf folgende Grundlagen:

- Es gibt keine detaillierte Untersuchung zum Bestandsausbau der B151, die bestehende T-Kreuzung der B 151 Atterseestraße mit der L 538 Pichlwanger Straße könnte zum Beispiel durch einen Kreisverkehr oder eine Ampelregelung ersetzt werden. Entgegen der Erfordernisse der Planung wurde kein ausreichender Versuch unternommen alternative Maßnahmen zu konzipieren, womit das Ergebnis des Planungsprozesses von Beginn an verzerrt wurde. Somit ist fraglich, ob eine optimale Lösung gefunden wurde, denn es wurde die Menge der möglichen Maßnahmen in unzulässiger Weise eingeschränkt. Es wurde kein ausreichender Vergleich der Umfahrungsstraße zu anderen Varianten dargestellt. Der Maßnahmenvergleich beschränkt sich auf den Vergleich unterschiedlicher Trassierungsverfahren (Ost – West). Dies bedeutet, dass möglicherweise effektivere und effizientere Lösungen im Vorhinein im Planungsprozess ausgeschlossen wurden.
- Zerstörung des beliebten Feldweges und dessen umliegenden Flächen von rund 20 ha entlang der Eisenbahnstrecke ÖBB Lokalbahn Vöcklabruck – Kammer. Dieser Weg wird sehr gerne für Spaziergänge, Radfahrten, als Laufroute und zum Gassi gehen genutzt. Durch die verkehrsberuhigte Lage können auch Kinder gefahrlos spielen. Negative Auswirkungen auf dieses Umland als Freizeit- und Erholungsraum werden negiert.
- Starke Beeinträchtigung des natürlichen Lebensraums diverser Tiere wie zB Igel, Mäuse, Eidechsen, welche auf den Feldern und den Bahngleisen entlang führenden Gebüsch ihre Heimat gefunden haben.

REPUBLIK ÖSTERREICH	
PARLAMENTARISCHE KOMMISSION	
Eingel	22. Dez. 2014
Zl	17420.0005/30-113/2014
Bl.	

- Sehr viele betroffene Anwohner haben ihre Gärten, in welchen sie frische Energie tanken, in Blickrichtung der geplanten Trasse der Umfahrung.
- An der geplanten Trasse befindet sich ein Spielplatz, welcher nach dem Bau der geplanten Umfahrung nicht mehr als ruhiger, familienfreundlicher Platz gesehen werden kann.

- Der im Umweltbericht erwähnte Ortskern Pichlwang ist in diesem Sinne nicht vorhanden, die beiden letzten Nahversorger werden starke Umsatzeinbußen verkraften müssen, da die Laufkundschaft wegbricht. Somit wird es zu einer Bedrohung der Nahversorgung durch eine mögliche Abwanderung kommen.
- Die angenommenen Zahlen zur Entlastung der bestehenden B151 sind fragwürdig, ebenso sind die angegebenen Verkehrszahlen zu hinterfragen. Die Auswirkungen vieler Einflüsse auf das zukünftige Verkehrsgeschehen sind nicht ausreichend berücksichtigt und die zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf unsicheren Prognosen.
- Die im Umweltbericht angeführte Unfallhäufungsstelle im Abschnitt der B 151 zwischen km 1,00 und km 1,50 beruht auf Zählungen in den Jahren 2009 bis 2011 in der auch Alleinunfälle gewertet wurden. Eine Auswertung der Statistik Austria zeigt jedoch, dass zwischen km 0,00 und km 2,00 der B151 im Jahr 2012 fünf Unfälle mit Personenschaden passiert sind, 2013 – vier Unfälle und 2014 (1.HJ) – fünf Unfälle.
- Es wird, durch die geplante Umfahrung, ein Teil der Anwohner des Ortsteils Pichlwang entlastet, jedoch wird ein erheblich größerer Teil (westlich) belastet. Durch die zusätzliche Straße erhöht sich der Verkehrslärm insgesamt. Durch die geplante Trassenführung trifft der Lärm auch bis dato unbelastete Flächen bzw. gegenüberliegende Abschnitte/Siedlungen, somit werden noch mehr Einwohner vom Verkehrslärm betroffen sein als zuvor. Eine enorme Verlärmung der Flächen findet statt.



#### Legende

- W = Wohnungsgebiet für den dauernden Wohnbedarf  
 D = Dorfgebiet Land- und Forstwirtschaften und Wohngebäude als Kleinhausbauten  
 M = gemischte Baugebiete (M - mit nicht wesentlich störenden KMU laut Oö. Betriebstypenverordnung 1997)  
 B = Betriebsbaugebiet - nicht erheblich störende Betriebe und Lagerplätze  
 GZ = Grünzug

- Durch die Umfahrung ist damit zu rechnen, dass die Gallaberger Straße eine Zunahme des Durchzugsverkehrs verspüren wird. Gerade Einheimische können über diese Route dem hohen Verkehrsaufkommen, welches über einen gigantischen Kreisverkehr geleitet wird ausweichen.
- Die Anwohner der B 151 Atterseestraße haben ihre Liegenschaften trotz der permanenten Belastung durch den Straßenverkehr erworben, zum einen um von den günstigeren Grund- und Immobilienpreisen zu profitieren, zum anderen um eine möglichst gute Verkehrsanbindung durch die B 151 zu haben. Die Anwohner der geplanten Trasse haben ihre Immobilien aufgrund der ruhigeren Lage gewählt.
- Bereits während der Bauzeit ist mit erheblichen Belastungen durch Lärm, Abgase, Staub und CO<sub>2</sub> zu rechnen – dies ist als gesundheitsschädlich einzustufen.
- Diese Emissionen werden auch nach Fertigstellung des Projekts Auswirkungen auf die Anwohner haben. Es kommt zur Gefährdung unserer Gesundheit durch Lärm, Emissionen und Schadstoffe. Die erhöhte Geschwindigkeit bringt einen Anstieg dieser Werte. Darüber hinaus wird unsere Nachtruhe durch Lichtimmissionen (z.B. Straßenbeleuchtung, Verkehrsleiteinrichtungen) gestört.
- Die angrenzenden Häuser und Grundstücke erfahren einen hohen Wertverlust.
- Der im Umweltbericht angeführte Punkt, dass die geplante Umsetzung außerhalb von dicht bebautem Gebiet erfolgt ist nicht vollends zutreffend, da die Anwohner auf der östlichen Seite der Bahngleise ebenfalls mit einer erheblichen Beeinträchtigung rechnen müssen. Die Anwohner dieses Bereichs als nicht nennenswert betrachtet.
- Durch den Rückbau des erst seit 2003 bestehenden Kreisverkehrs (Einbindung B151 in B1) zu einer T-Kreuzung kommt es zu einer erheblichen Steuergeldverschwendung.
- Technische Lösungen sind mangelhaft („Niveauplanung“).
- Die im Umweltbericht angeführten „erheblichen Stauerscheinungen“ wurden bis dato noch nicht beobachtet, diese Aussage wird von der Projektleitung auch nicht belegt.
- Die Lebens- und Aufenthaltsqualität in diesen durch Verkehrswege getrennten Ortschaften Gallaberg und Pichlwang wird beeinträchtigt. Speziell für Kinder und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer bedeutet dies eine Verlängerung des Weges von Pichlwang nach Lenzing und umgekehrt.
- Zerstückelung der vorangegangenen (Lambach, Schwanenstadt, Timelkam) und zukünftigen Umfahrungsprojekte (Pichlwang, ...), um ein UVP-Verfahren zu umgehen.
- Des Weiteren zeigt auch die Stellungnahme von Hr. Mag. Dr. Pöstlinger von der OÖ. Umweltschutzkommission, dass das geplante Projekt nicht ausreichend durchdacht ist:

Die Luftschadstoffsituation wird sich lokal unterschiedlich verändern, insgesamt ist jedoch von einer Zunahme auszugehen, da der MIV durch die Umfahrungsstraße gefördert wird

Es darf angezweifelt werden, dass die Errichtung der Umfahrung Pichlwang eine zeitgemäße und nachhaltige Lösung der künftigen Gesamtverkehrssituation ist und ob nicht auch ein Ausbau der Bestandsstrecke (für den über weite Strecken entsprechend Raum zur Verfügung steht) samt Bündelung der Einbindungen eine taugliche Lösung darstellen könnte  
Angesichts des hohen Flächenverbrauchs und der Neuversiegelung von über 2 ha Boden bei Realisierung des geplanten Umfahrungsprojekts ist der Bestandsausbau als Alternativvariante zu prüfen. Sollte sich diese Variante als nicht geeignet erweisen, so sind jedenfalls Überlegungen anzustellen, wie die Flächenversiegelung (durch Entsiegelung) reduziert werden kann

Mit freundlichen Grüßen!

Für den Oö. Umweltschutz

Mag. Dr. Mario Pöstlinger

- Die angegebene Verkehrsprognose für das Jahr 2025 in der Höhe von 23.400 Kfz pro Tag ist anzuzweifeln.

Zu den Verkehrsprognosen:

Zur Überprüfung der tatsächlichen Trends können ECE – Zählungen herangezogen werden. Im Gegensatz zu den Simulationen der öö. LReg. die auf Werktagsverkehr beruhen sind die Zahlen der ECE-Zählung als Jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr definiert. Die ECE – Werte liegen um 16 bis 21 Prozent (siehe /14/) unter den – von der Landesregierung als Basis der Prognose dargestellten Verkehrsmengen. Sie sind jedoch wesentlich für die Abschätzungen der Trends.

An den so genannten ECE – Zählstellen (Economic Commission for Europe) werden in 5 – jährigen Intervallen Verkehrszählungen durchgeführt. Während vor 2005 an 90% der Zählstellen manuelle Stichprobenzählungen stattfanden wurden 2005 vorwiegend automatische Zählgeräte eingesetzt. Grundsätzlich können Stichprobenfehler händischer - kurzzeitiger – Erfassung damit vermieden werden. Der Nachteil liegt in einer geringeren Schärfe der Fahrzeugklassierung, daher erfolgte zum Beispiel eine Umstellung auf „LKW-ähnliche Fahrzeuggruppen“ unter Einschluss der Kategorie „PAB“ (z B Busse)

Im Verlauf der **B151 Attersee Straße** liegt der Zählpunkt 2.151 (B151) im Zählabschnitt zwischen km 0.00 und km 7.494

Die Entwicklung des Gesamtverkehrs (0-24 Stunden) in den letzten 20 Jahren:

1995 - 11.501 Kfz

2000 - 11.776 Kfz

2005 - 11.770 Kfz

2010 - 10.070 Kfz

Eine Zunahme der Prognoseverkehrsmengen ist daher aus den Trends nicht ableitbar. (Bei den gegebenen Verkehrsmengen werden in anderen Bereichen sogar Begegnungszonen eingesetzt.)

Ein Nahverkehrszug erzeugt aber bei 50 km/h (in 25 Meter) nur rund 55 dB Emission (Quelle: Skriptum Verkehrsplanung, Lehrgang Eisenbahninfrastrukturplanung, St. Pölten, Prof. Macoun) und liegt damit beträchtlich unter den Grenzwerten. Im gegenständlichen Fall werden daher die durch den Schienenbonus (=5 dB La,eq höheren Grenzwerte gegenüber der Straße) bei weitem nicht ausgeschöpft. Gleichzeitig liegen die Immissionen die durch die geplante Straße erzeugt werden beträchtlich über den Grenzwerten. Die Immissionen der Bahn kommen schon rechnerisch nicht mehr zum tragen.

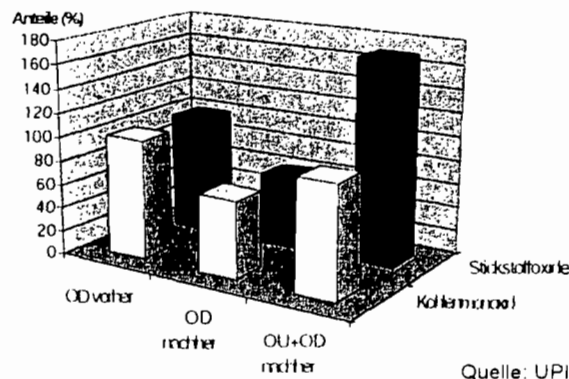
Problematisch in Bezug auf die Lärmbelastung ist nach humanökologischen Grundlagen der Nachtlärm und dort die Lärmspitzen. Zu berücksichtigen ist hier der Anteil der Lkw die im Abend und Nachtzeitraum unterwegs sind. Güterverkehr weist nicht nur die höchsten Lärmemissionen sondern auch die höchsten Schadstoffemissionen auf. Es ist daher falsch die Entlastungswirkung für diese Verkehrsarten (LKW, PAB, SLZ) nicht getrennt darzustellen. Insbesondere in Bezug auf den Nachtlärm (Lärmspitzen) spielen LKW Emissionen mit +10db La,eq gegenüber dem PKW eine große Rolle



## Mehr Schadstoffe durch Ortsumfahrungen



### Schadstoffbilanz



26.02.2009