

*Brief an
Landeshauptmann, -stellvertreter
Landesrätinnen und Landesräte
Verkehrssprecher des Landtages,
Umweltanwalt,*

....

Die Gemeinde Wulkaprodersdorf möchte Ihnen die Entwicklung der Verkehrssituation in Wulkaprodersdorf näherbringen und ersucht Sie, sich mit dieser unser Dorf betreffenden Gesamtbelastung durch den Verkehr zu befassen. Wir ersuchen Sie, die Gemeinde mit den notwendigen Entscheidungen und Maßnahmen im Landtag zu unterstützen.

In und um die Gemeinde führen stark befahrene Straßen. Dazu zählen die B 50, B16, der Autobahnzubringer A3 und auch die Bahnlinien der ÖBB und Raaberbahn.

Aufgrund der vorhandenen Belastung und der Beschwerden von Anrainerinnen und Anrainern war die Gemeinde zum Handeln gezwungen und hat in mehreren Wohnbereichen der Gemeinde den Lärmpegel durch eine befugte Firma messen lassen. Die Werte haben den subjektiven Eindruck mehr als bestätigt.

1. Landesstraße B50

Am B50-Kreuzungspunkt Rathausgasse beträgt der bewertete energieäquivalenter Dauerschallpegel ($L_{A,eq}$) 61,4 dB am Tag, 57,5 dB am Abend und 53,0 dB in der Nacht!

Die Lärmbelastung durch den Verkehr in Wulkaprodersdorf mindert auch derzeit schon die Lebensqualität der Ortsbevölkerung und ist mittlerweile auch zu einem Gesundheitsproblem geworden.

Lärm ist laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) nach der Luftverschmutzung die zweitwichtigste umweltbedingte Krankheitsursache in Europa (Quelle www.who). Es gibt dafür gesetzliche Vorschriften bzw. Richtlinien. Die Empfehlung der WHO und des Umweltbundesamtes lautet: 45 B / Tag und 35 dB / Nacht.

Dazu ist zusätzlich anzuführen, dass die B50 teilweise auf erhöhtem Niveau entlang der Wohngebiete vorbeiführt, und dadurch die Schallausbreitung begünstigt wird.

Anmerkung: Es gibt in diesem Bereich keine Geschwindigkeitsbeschränkung!

2. Autobahnzubringer zur A3 (sogenannte "Umfahrung von Wulkaprodersdorf")

Hier wurden 53,0 dB am Tag, 50,9 dB am Abend und 48,2 dB in der Nacht gemessen. Die Werte liegen somit bereits derzeit über den Werten der WHO.

Darstellung der Verkehrssituation von Wulkaprodersdorf:

Wie Sie wissen, gibt es seit Jahren Verkehrsplanungen des Landes, des Bundes und der ÖBB. Diese betreffen die Errichtung der Bahnschleife Eisenstadt verbunden auch mit straßenbaulichen Maßnahmen (z.B. Errichtung eines Kreisverkehrs auf ca. 8 m Höhe), die Verlängerung der A3 von Wulkaprodersdorf bis zur Staatsgrenze.

Eine "echte Umfahrung", die bereits seit Jahren von den Bewohnerinnen und Bewohnern gefordert wird, ist bei den Planungen nach wie vor nicht berücksichtigt. Und vor allem die B16 - Durchfahrt Wienerstraße/Ödenburgerstraße braucht eine Verkehrsentlastung beispielsweise durch eine vignettenfreie Umfahrungsstraße

Nicht vorhanden ist ein Gesamtverkehrskonzept bzw. eine Gesamtverkehrslösung. In dieser sollten die Belastungen bzw. die Kumulierung der Belastungen betrachtet werden und vor allem auch die folgenden Verkehrspläne des Landes der ÖBB und der Asfinag berücksichtigt und beurteilt werden.

I. Errichtung der Bahnschleife Eisenstadt:

Lt. den eingereichten Bauplänen soll die Bahnschleife Eisenstadt ausschließlich auf Wulkaprodersdorfer Hotter errichtet werden. Die Planungen beinhalten für den Straßenverkehr einen Kreisverkehr auf der B 50 auf 8 m Höhe und eine zusätzliche Park & Ride Anlage von nunmehr 120 Stellplätzen (40 mehr als ursprünglich geplant!) Damit einhergehend bedeutet das eine enorme Flächenzerschneidung und den Verlust von hochwertigen Ackergründen. Die Lebensqualität der Bevölkerung wird durch diese Belastungen massiv beeinträchtigt.

Nachdem der Baubescheid durch den Verfassungsgerichtshof am 21. November 2013 aufgehoben wurde, hat die ÖBB am 9. August 2016 neuerlich einen lediglich geringfügig adaptierten Bauentwurf für die Errichtung der Bahnschleife Eisenstadt zur Genehmigung beim Infrastrukturministerium eingebracht. Der neuerlich eingebrachte Entwurf unterscheidet sich vom ersten Plan durch die Erweiterung der geplante Park & Ride Anlage von 80 Stellplätzen auf 120.

Gegen diesen Entwurf wurden mehr als 400 Einwendungen von der Bevölkerung und von Grundstückseigentümern sowie der Gemeinde im Rahmen der Parteienstellung eingebracht.

Wir weisen in diesem Zusammenhang explizit darauf hin, dass die Gemeinde immer bereit zur Zusammenarbeit war und sich immer sehr kooperativ gezeigt hat.

Die Gemeinde hat auch in einem gemeinsamen Lenkungsausschuss mit Vertreterinnen und Vertretern des Landes und der ÖBB ihre Vorstellungen und Ideen eingebracht. Leider haben die Besprechungen im Lenkungsausschuss zu keinem Ergebnis geführt.

Zuletzt hat die Gemeinde auf eigene Kosten durch ein Verkehrsplanungsbüro etliche Planungsvarianten eingebracht.

Im Vergleich wird die eingereichte Planungsvariante der ÖBB und der schlussendlich von der Gemeinde favorisierten Planvariante gegenübergestellt.

Die von der ÖBB eingereichte Trasse:



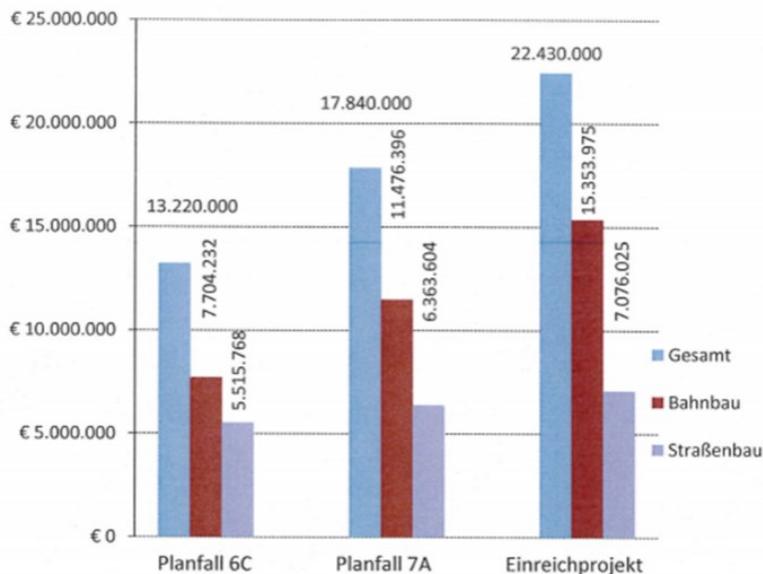
Die vom Gemeinderat einstimmig beschlossenen Änderungsvarianten:

Planvarianten (A und B) im Anhang.

Was sind die Vorteile der Alternativvarianten der Gemeinde gegenüber der von der ÖBB eingereichten Variante?

1. Verlegung der B50 um ca. 150 m weiter weg vom Wohngebiet und damit weniger Lärm.
2. Die B50 und B16 münden in einen Kreisverkehr auf Niveaulage der jetzigen B16 (daher kein Kreisverkehr in Höhenlage erforderlich!) – dadurch Verringerung der Lärmquelle.
3. Lt. Kostenberechnungen ist diese Variante um 11 Mio. billiger. Alle weiteren Planvorschläge der Gemeinde sind um 4,6 Mio bis 9,2 Mio günstiger.

4. Weniger Flächenzerschneidung und landwirtschaftliche Flächenverluste.
Eingereichte Schleife ÖBB – 27 Mio. €
Alternative Planung der Gemeinde – 16 Mio. €



* Straßenprojekt Ersatzmaßnahme ÖBB lt. Stoik&Partner ZT-GmbH
 EHP lt. Stoik&Partner ZT-GmbH

Kostenvergleich Planfälle	Gesamtkosten netto	Gesamtkosten brutto
Planfall 6C (ohne B16)	€ 13.220.000	€ 15.864.000
Planfall 7A (ohne B16)	€ 17.840.000	€ 21.408.000
Einreichprojekt	€ 22.430.000	€ 26.916.000

Welche Kriterien sprechen gegen die von der ÖBB eingereichte ‚Schleife Eisenstadt‘ und was sind die Auswirkungen auf Wulkaprodersdorf?

- Wulkaprodersdorf hat bereits eine Park & Ride Anlage mit ausreichend Abstellplätzen.
- Es wurde kein, unserer Ansicht nach aber erforderliches UVP-Verfahren durchgeführt, obwohl das Parkplatzkontingent um 50 % erweitert wurde.
- Die Errichtung einer weiteren P&R Anlage mit weiteren 120 Parkplätzen in Wulkaprodersdorf verursacht eine zusätzliche Verkehrs-, Lärm-, Feinstaubbelastung
- Durch den Kreisverkehr auf 8 m Höhe ist eine Ausdehnung des Lärmpegels auf einen größeren Teil des Ortsgebietes zu befürchten
- Die Flächenzerschneidung von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken bewirkt eine - schlechte Bewirtschaftung und den Verlust von wertvollen Ackerflächen.
- Beeinträchtigung des Drainagesystems (Unterbrechung des Vorfluters)
- Grundstücksentwertung

Generelle Bedenken:

- Nur in Kombination mit einer Schleife Ebenfurth wäre eine effiziente Fahrzeitverkürzung von Eisenstadt nach Wien in 45 Minuten möglich.
- Mögliche Verschlechterung für Pendler/innen aus Deutschkreuz, Baumgarten und Draßburg. Die Züge werden von Wulkaprodersdorf nach Eisenstadt und wieder zurückgeführt.

Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf hat, da keine Einigung in den Gesprächen mit den ÖBB möglich war, das Gutachten, das im Zuge des UVP-Feststellungsverfahrens sowie jenes, das dem Einreichprojekt zugrunde liegt überprüfen lassen. Nach dem Bericht einer Sachverständigen (siehe Beilage) wurde die Schadstoffimmissionssituation entlang der B 50 sowie generell die Immissionssituation für den Schadstoff NOx nicht ausreichend untersucht bzw. ist nicht nachvollziehbar. Außerdem zeigen sich erhebliche Abweichungen bei der Schallistsituation Schienenverkehr Messungen – Prognoseberechnung.

II. Verlängerung der A3

Im Vorjahr wurde die Gemeinde von der ASFINAG über die geplante Verlängerung der A3 von Wulkaprodersdorf bis zur Grenze Klingingbach (10 Km) informiert.

Die umweltbelastende Situation stellt sich bereits jetzt so dar:

1. Feinstaubbelastung:

Wulkaprodersdorf liegt im Feinstaubsanierungsgebiet und ist eine der am höchsten belastete Gemeinde im Burgenland (siehe aktueller Bericht der Luftgütemessungen des Landes).

Im Jahr 2013 wurde an der lokalen Messstelle in der Wienerstraße der Grenzwert 25mal überschritten (häufiger als in Eisenstadt beim Kreisverkehr Ohr). Von Jänner bis Juli 2014 wurde der Grenzwert 20mal überschritten, bevor dann für uns überraschend die Messstelle in Wulkaprodersdorf abgebaut wurde. Laut Immissionsschutzgesetz-Luft sind max. 25 Überschreitungen pro Jahr zulässig.

Werden die Grenzwerte an 35 Tagen überschritten, droht Österreich ein EU-Verfahren. Der Verkehr ist der größte Feinstaubverursacher. Mehr Verkehr bedeutet mehr Feinstaub.

2. Inversionswetterlage:

Eine Ursache für die hohe Feinstaub- und Abgasbelastung in Wulkaprodersdorf ist auch die Tallage an der Wulka, die bei einer Inversionswetterlage zu einer

Ansammlung von Schadstoffen führt. Die Schadstoffe ziehen nur sehr schwer ab. Jeglicher Schadstoffzuwachs verschlimmert die Situation.

Gesundheitsgefährdung durch Luftverschmutzung: *In Österreich sterben 20 Mal so viele Menschen durch Luftverschmutzung (8.200) wie durch Verkehrsunfälle (ca. 400). Das beweist eine aktuelle Studie der Europäischen Umweltagentur. (VCÖ, Wien, 24. November 2016)*

3. Gefährdung des neuen Naherholungsgebietes ‚Revitalisierung Wulka-Pielermühle‘:

Erst vor kurzem wurde das Renaturierungsgebiet bei der Pielermühle durch Vertreterinnen und Vertreter des Landes eröffnet und auf die Wichtigkeit dieses als Naherholungsgebiet an der Wulka verwiesen. Die derzeit bekannt geplante Trassenführung der A3-Verlängerung würde dieses Naherholungsgebiet empfindlich stören. Neben der Zerstörung von verfügbarem und fruchtbarem Ackerland und den damit verbundenen wirtschaftlichen Einschränkungen für die Bauern würde das eine neue Barriere zwischen Dorf und Naturraum und eine enorme Grundstücksentwertung von Häusern und Grundstücken bedeuten.

4. Räumliche Entwicklung und Grundstücksentwertung

Weitere Erschließungen von Bauland sind durch die bestehende Situation sehr eingeschränkt möglich. Durch die geplanten Straßenbauten und dem Bahnausbau würde die Situation noch verschärft werden. Die Grundstücke erfahren eine deutliche Abwertung.

Das Landesentwicklungsprogramm Bgld. (LEP) ist auf das Gemeinwohl und auf eine zunehmende regionale Entwicklung der Gemeinden ausgerichtet und die Gemeinden haben diesem Entwicklungsprogramm zu entsprechen.

Wir ersuchen, dass diese Grundsätze, Ziele und das Leitbild „Mit der Natur zu neuen Erfolgen“ auch auf Wulkaprodersdorf abgestimmt werden und diese bei den zukünftigen Verkehrsentwicklungsplänen des Landes berücksichtigt werden.

Zusammenfassend wird daher noch einmal darauf hingewiesen, dass die Kumulierung der Belastungen für Wulkaprodersdorf eine massive Verschlechterung der Lebensqualität für die Menschen und für die Weiterentwicklung von Wulkaprodersdorf bedeutet.

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass bei der Planung von Projekten von Amts wegen her die Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung ermittelt wird und der Grundsatz gelten sollte, einen nicht gesetzmäßigen Zustand (zu hohe Lärmbelastung) auf das zulässige Maß reduziert wird. Davon sind wir jedoch beispielsweise bei der Bahnschleife weit entfernt.

Eine Situation wie in Wulkaprodersdorf im Bereich der B 50, ist burgenlandweit sicherlich kein zweites Mal zu finden. Daher werden alle Projekte, die unsere Situation noch weiter verschärfen, entschieden abgelehnt.

Wir ersuchen daher, die besondere Situation unserer Marktgemeinde zu beleuchten und uns bei unseren Anliegen zu unterstützen.

Für die ÖVP

Für die SPÖ

Für die UDW

Beilagen:

Gutachten Lärmmessungen
Schall- und lufttechnische Stellungnahme zum Einreichprojekt
Plan der ÖBB Trasse
Alternativplan A für Bahnschleife lt. GR Beschluss 27.9.2016
Alternativplan B für Bahnschleife lt. GR Beschluss 27.9.2016