

## „Straßendurchstich Weitenegg“

**Am 5. August 2005 hat die Forschungsgemeinschaft LANIUS bei der BH Melk einen Antrag auf Erklärung zum Naturdenkmal des Felstrockenrasen Weitenegg gestellt. Dem Gebiet droht durch eine Straßenverlegung (Durchstich Weitenegg) eine Zerstörung. Unser LANIUS-Mitglied Dr. Gerhard Floßmann hat zusammenfassend Argumente für und gegen den Durchstich Weitenegg zusammengetragen. Ob die Bemühungen erfolgreich sind ist aktuell leider ungewiss.**

Red.

### Argumente für den Durchstich

- > Verbesserung der Verkehrssituation:  
Beseitigung einer hinderlichen, gefährlichen Engstelle, insbesondere für den Schwerverkehr.
- > Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten  
für die Fa. Habich GmbH., Weitenegg, die durch die Weidental-Bundesstraße „zerschnitten“ wird.

### Argumente gegen den Durchstich

- > Der Durchstich ist unnötig und teuer
  - 1) Im NÖ Landesverkehrsplan ist eine Straße von Klein Pöchlarn (Donaubrücke Pöchlarn) nach Pöggstall mit Fortsetzung in das zentrale Waldviertel – zwar sehr umstritten, aber – vorgesehen. Wenn diese Straße gebaut wird, dann ist dieser Durchstich auf Grund des rückläufigen Verkehrs nicht mehr nötig, dieser verlegt sich aus dem Weidental auf die neu gebaute Strecke.
  - 2) Es ist zu bezweifeln, dass das kurze „Nadelöhr“ den Verkehr, insbesondere den Schwerverkehr, so stark behindert und dort die Unfallgefahr so groß ist, dass eine derart teure und landschaftsverändernde Lösung durchgesetzt wird. Mit dem Tunnel oder Durchstich wird nur die Engstelle in Weitenegg beseitigt, an der ganzen langen, kurvenreichen Straße durch das Weidental wird sich dadurch nichts verbessern.

Derzeit ist eine Ampelanlage eingesetzt, die das Problem Engstelle bestens löst. Was sagt die Verkehrszählung oder die Unfallstatistik (Straße und Betrieb)? Über Unfälle – auch für die Betriebsangehörigen der Firma Habich – ist nichts bekannt. Es gibt Meldungen über vereinzelt steckengebliebene Lastwagen. Wäre es nicht viel billiger, zu den vielen Gewichts-, Höhen-, Breiten- und Geschwindigkeitsbeschränkungen ein „Längen-Verbot“ für Lkws einzuführen? Die Lösung mit einer teuren und landschaftsverändernden Durchstichvariante kann daher mit der Behinderung des Verkehrs und mit der angenommenen Unfallgefahr weder erklärt noch begründet werden.

3) Der Durchstich kann den Bau der geplanten Straße Klein Pöchlarn – Pöggstall nicht ersetzen. Diese ist heftig umstritten: Sie ist stark landschaftsverändernd, bringt Lärm (Anrainerproteste), holt den Nord-Süd-Verkehr herein (Verbindung von und nach Tschechien), natürliche Formationen werden zerstört und zerteilt (Naturschutz), die Finanzierung kann kurz- bis mittelfristig nicht gesichert werden. Welche der Argumente gegen diese Straße werden mit dem Durchstich im Weidental gelöst? Keine, im Gegenteil, genau dieselben Argumente sprechen gegen den Durchstich, nur in viel kleinerem Raum. Man teile die Landschaft in kleine Teillandschaften und löst das große Problem durch kleinere Einheiten (weniger Bewohner, Anrainer, weniger Naturschutz, weniger Proteste)!

4) Die Entfernung des Engpasses steht schon lange, zumindest zwei Jahrzehnte im Raum. Die vielen Verhandlungen (Gemeinden – Land – Bund) hatten kein Ergebnis gebracht, die unmöglich erscheinende Finanzierung machte das Projekt Weitenegg mit einem Tunneldurchstich immer unwahrscheinlicher. Als jedoch im Zuge des neu

verhandelten Finanzausgleichs die Bundesstraßen in die Verwaltung des Landes übergangen war die Tunnelvariante wieder im Gespräch. Nachdem sich die Diskussion um den Bau der großen Variante Klein Pöchlarn – Pöggstall zu einer vielseitigen Ablehnung mutierte, kam man wieder auf die Tunnelvariante Weitenegg zurück. Völlig unerwartet war das Geld da, nicht mehr für die teurere Tunnelvariante, jedoch für die (vielleicht) etwas billigere Durchstichvariante.

Löst man damit das Verkehrsproblem einer Nord-Süd-Verbindung in das zentrale Waldviertel? Nein, denn das gesamte Weintal bis nach Pöggstall (und dann durch das Hölltal) bleibt weiterhin eine „Verkehrsbehinderung“. Man löst mit dem Durchstich nur ein relativ kleines Verkehrsproblem an der langen Straße durch das Weintal. Offenbar haben sich die Landes- und Bundespolitiker des Bezirks – man spricht vom gelungenen „Durchbruch“ eines politischen Konsenses – erfolgreich profilieren können. Ist dies aber den Preis wert? Außerdem sind die angegebenen Kosten von nur 2 Mio. Euro für dieses gewaltige Projekt zu bezweifeln. Auf der gegenüberliegenden Seite der Donau kostet das Abtragen eines kürzeren Bahndammes 3 Mio. Euro!

5) Für die Anrainer in Weitenegg ergibt sich mit dem Durchstich keine Verbesserung, eher noch mit der Tunnelvariante. Die Kraftfahrer müssen jetzt zur und in der Engstelle die Fahrgeschwindigkeit wesentlich reduzieren und langsam zur Wachau-Bundesstraße (B 3) heranfahren. Auf der neuen Rampe kämen die Autos mit wesentlich größerer Geschwindigkeit herunter, müssten sich einbremsen und könnten dann erst langsam in die B 3 einfahren. Einerseits steigt dadurch die Lärmbelastung und andererseits auf Grund der größeren Geschwindigkeit auch die Unfallgefahr.

> Der Durchstich ist umwelt- und landschaftsverändernd

1) Die landschaftsverändernden Folgen der Durchstichvariante ergeben sich durch die Vertiefung des Einschnittes zwischen dem Burgberg und der westlichen Anhöhe zum Galgenberg einerseits und durch eine donauseitige Rampe um den Berg sowie durch eine größere Straßenerweiterung der Wachauer-Bundesstraße andererseits, um die neue Straße herunterführen und einmünden zu können. Zumindest eine Brücke über den Weitenbach muss gebaut werden, zumindest ein Haus fällt der neuen Straße zum Opfer, groß dimensionierte Verkehrsbauten müssen errichtet werden. Dadurch ergibt sich eine vor allem von Süden, von der Donau her besonders stark einzusehende Veränderung der über Jahrhunderte entstandenen Kulturlandschaft.

Dieser gewaltige Eingriff wäre 300 m weiter östlich im Weltkulturerbe Wachau unmöglich. Die hier geplante Eintiefung in der Felslandschaft kann mit Landschaftsschutzgesetzen nicht verhindert werden. Das Landschaftsschutzgebiet Wachau und Umgebung endet hier am Weitenbach, ebenso wie das Weltkulturerbe Wachau und das mit dem Europadiplom versehene Tal Wachau. In diesen ist eine Landschaftsveränderung in dem oben geschilderten Ausmaß nicht möglich. Wenige Meter weiter westlich ist eigentlich alles erlaubt. Man muss halt Grenzen setzen, auch für die Naturlandschaft, die Umgebung der Wachau ist mit der Gemeinde Emmersdorf eben hier am Weitenbach zu Ende.

2) Der Durchstich liegt in einem Natura 2000-Gebiet, also in einer erhaltenswerten natürlichen Zone. Wolfgang Schweighofer schreibt in seiner Flora des Bezirkes Melk über Felssteppen und Trockenrasen, dass diese im Bezirk sehr selten sind, „sich auf felsige süd- oder südwestexponierte Steilabhänge im Nahbereich des Donautales beschränken. Die schönsten Ausprägungen finden sich in der Steinwand nahe der Pielachmündung

und bei der Ruine Weitenegg“. Er führt weiters eine lange Reihe von Pflanzenarten an, die hier vorkommt und schreibt dann weiter „Obwohl diese Lebensräume eine relativ geringe Flächenausdehnung erreichen, sind die dort vorkommenden Pflanzenarten vergleichsweise wenig Bedrohung ausgesetzt. Die größte Gefahr bedeuten sicher die überall vorhandenen Steinbrüche, . . .“ (W. Schweighofer, Flora des Bezirkes Melk. Gefäßpflanzen. Beiträge zur Bezirkskunde Melk. Melk 2001. Band 1. S. 25 f.). Schweighofer hat sich offenbar sehr geirrt. Wer kann auch annehmen, dass hier für eine Straße der Fels „ausgebrochen“ werden könnte. Welche Stellung bezieht der Naturschutz dazu? Kann er diesem Verkehrsbau im Natura 2000-Gebiet zustimmen?

Man könnte selbstverständlich argumentieren, dass durch die Eintiefung die schützenswerte Zone nicht betroffen ist, denn die bleibt ja bestehen, nur „hängen“ jetzt zwei kleinere Teilgebiete oben in der Felswand. Es bestehen nun zwei kleinere Trockenrasen, die jedoch keine Verbindung mehr zueinander haben. Daraus ergibt sich vermutlich ein Nachteil für die Fauna, die nun auf der Straße oder auf der Windschutzscheibe „klebt“. Man teile die Biotope in kleine Teilbiotope, dann braucht man sie bald nicht mehr schützen!

**Fazit: Welche Vorteile bringt dieser Durchstich, die die hohen Kosten rechtfertigen? Stehen die Kosten tatsächlich in einem rationellen Verhältnis zum Nutzen? 300 m Straßenenge, mit einem hohen Aufwand entschärft, bringt keine Lösung für den gesamten Engpass Weitental. Eine nachhaltige, großräumige Verkehrslösung kann nicht hier an der Engstelle in Weitenegg ansetzen. Hier wird sinnlos Geld vergeudet!**

**Nicht in Geld umzurechnen ist der Verlust durch die „Opferung“ und Vernichtung einer Jahrhunderte lang**

**gewachsenen Kultur- und Naturlandschaft.**

### Lösungen

Leidtragende dieses „Nadelöhrs“ sind die Pendler in das und aus dem Weitental, weiters das große Transportunternehmen Bleicher in „Am Schuss“ und die Fa. Habich, direkt an der Engstelle.

Die Pendler und die Laster der Fa. Bleicher gewinnen mit dem Durchstich vielleicht ein, zwei Minuten Fahrzeit, nicht mehr. Es gibt keine Berichte über Staus bei der Engstelle, ebenso fehlen Hinweise auf eine größere Unfallhäufigkeit.

Der Fa. Bleicher hat der Engpass bei Weitenegg bisher keinen Nachteil gebracht, sie hat sich gut entwickelt. Die Straßenenge wird auch künftig keinen Einfluss auf das Wachstum des Betriebs nehmen.

Einzig die Fa. Habich wird durch dieses kurze Straßenstück in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt. Sie allein würde aus dem Durchstich einen größeren Nutzen ziehen.

Das größte Problem für den Betrieb sind die mangelnden Ausbaumöglichkeiten im Engtal, die zudem durch die Straße quer durch den Betrieb stark behindert werden. D. h., man könnte nach dem Durchstich die Straßenfläche erwerben und damit den Betrieb zusammenfassen und ausbauen.

Die einfachste Lösungsansatz wäre daher die Absiedelung des Betriebs. Dem steht aber entgegen, dass von den Inhabern in den letzten Jahren viel Geld in die Energieversorgung (zwei Kleinkraftwerke) und in die Abwasserreinigung investiert wurde.

Eine wesentlich günstigere Lösung des dortigen kleinräumigen Verkehrsproblem wäre doch, die jetzige Ampellösung zu belassen, ein „Längenverbot“ für Fahrzeuge festzusetzen und einen Teil der für den Durchstich aufzuwendenden Gelder zur Förderung des Betriebes einzusetzen. Dieser könnte durch bauliche Maßnahmen (Überbauten, Unterbauten) eine Betriebserweiterung und Modernisierung durchführen und damit den Standort absichern.

Dr. Gerhard Floßmann

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Lanius](#)

Jahr/Year: 2006

Band/Volume: [15\\_01-02](#)

Autor(en)/Author(s): Floßmann Gerhard

Artikel/Article: ["Straßendurchstich Weitenegg". 9-11](#)