

II-4176 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK
Zl. 10.101/101-I/1/78

Wien, am 1978 08 21

Parlamentarische Anfrage Nr. 2025
der Abg. Dr. Leibenfrost und Gen. betr.
Verkehrsverbesserungen auf der Bundes-
straße 123 bzw. deren Neutrassierung.

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament
1010 W i e n

1981 IAB
1978 -08- 22
zu 20251J

Auf die Anfrage Nr. 2025, welche die Abgeordneten Dr. Leibenfrost und Genossen am 7.7.1978, betreffend Verkehrsverbesserungen auf der Bundesstraße 123 bzw. deren Neutrassierung an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Für die B 123 gibt es eine Neuplanung im Abschnitt Ennsdorf-Pyburg. Das generelle Projekt 1976 wurde vom Bundesministerium genehmigt und für die Detailplanung freigegeben. Nach dem Projekt ist beabsichtigt, die B 123 von der B 1, Wiener Straße, westlich entlang der Bahnlinie St. Valentin-Mauthausen bis zur bestehenden Donaubrücke Pyburg/Mauthausen auf neuer Trasse zu führen.

Das Anhörungsverfahren gemäß § 4 (1) BStG 1971 wurde bereits vom 1977 03 29 bis 1977 05 10 durchgeführt, doch wurde das Verfahren über Ansuchen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung bis zur Klärung der Frage, was mit den entbehrlich werdenden Straßenteilen der bestehenden B 123 nach Fertigstellung der neuen Trasse geschehen wird, vorerst ausgesetzt.

Zu 2:)

Gegen die Neuplanung (Detailplanung) gibt es keine Gründe.

-2-

Zu 3:)

Die im Zuge der neuen Trasse der B 123 erforderlichen Bahnkreuzungen werden niveaufrei vorgesehen.

Zu 4:)

Der Bau einer niveaufreien Bahnkreuzung auf der bestehenden Trasse der B 123 erscheint mir als verlorener Aufwand nicht vertretbar, weil der Ausbau Enns-Pyburg in der Dringlichkeitsstufe I unter Nr.27 reiht.

Zu 5:)

Gemäß der Dringlichkeitsreihung 1975 ist der Ausbau auf der neuen Trasse der B 123 in der Stufe I unter Nr.27 gereiht.

Zu 6:)

Ob im Budget 1979 Mittel für den Neuausbau der B 123 einschließlich eines kreuzungsfreien Bahnüberganges vorgesehen werden können, hängt vom Abschluß der Detailplanung ab und in welchem Ausmaß Mittel für Neubaumaßnahmen 1979 zur Verfügung stehen werden.

Zu 7:)

Das Projekt eines kreuzungsfreien Bahnüberganges der bisherigen B 123 im Bereich von Ennsdorf wurde vom Amte der Niederösterreichischen Landesregierung geprüft.

Das Ergebnis der Prüfung hat gezeigt, daß sowohl eine Unterführung als auch eine Überführung sich mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht verwirklichen lassen. Bei der Überführung der ÖBB Linie sind die Platzverhältnisse wegen der vorhandenen Verbauung zu beengt. Die Einlösung aller betroffenen Häuser wäre zu kostspielig. Bei einer Unterführung müßte die Bundesstraße zu tief unter das bestehende Gelände gelegt werden, so daß Schwierigkeiten im Grundwasser zu erwarten sind, das wegen der fehlenden Vorflut nur mittels eines Pumpwerkes beherrscht werden könnte.

Die Höhe der Baukosten wurde weder für eine Unterführung noch für eine Überführung ermittelt, weil die Verlegung der B 123 die bessere Lösung darstellt.

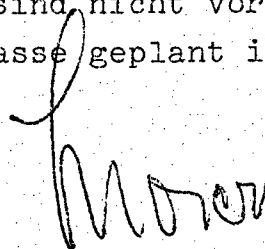
-3-

Zu 8:)

Bei der letzten Straßenverkehrszählung im Jahre 1975 wurde bei der Zählstelle Ennsdorf, Nr.1.123 (Zählstrecke km 1,8 - km 6,2), ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 8.938 Kfz/24 Stunden (Personenverkehr 7706 Kfz, Güterverkehr und Spezialfahrzeuge 1232 Kfz) ermittelt. Die Straßenbelastung zu Stoßzeiten wurde nicht ermittelt, weil derartige Verkehrszählergebnisse für die Straßenverkehrstechnik nicht repräsentativ sind.

Zu 9:)

Kurzfristige Verkehrsverbesserungen sind nicht vorgesehen, weil der Ausbau der B 123 auf der neuen Trasse geplant ist.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Moser', is written over the text of the second paragraph.