

II-1951 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 16. Oktober 1984

Zl. 10.113/6-I/1/84

Parlamentarische Anfrage Nr.904/J der
Abgeordneten Dr. Preiß und Genossen an
den Herrn Bundesminister für Bauten
und Technik über Möglichkeiten zur Ent-
lastung vom Schwerverkehr für die Wachau-
straße (B 3 zwischen Krems und Emmersdorf)

881 IAB
1984-10-18
zu 904 J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Anton B E N Y A
Parlament
1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr.904/J, welche die Abgeordneten Dr. Preiß und Genossen am 17.9.1984, betreffend Möglichkeiten zur Entlastung vom Schwerverkehr für die Wachaustraße (B 3 zwischen Krems und Emmersdorf), an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Wie eine von der Bundesstraßenverwaltung in Auftrag gegebene Studie zeigt, besteht der durch die Wachau fahrende Schwerverkehr zum überwiegenden Teil (ca. 75 %) aus überregionalem Durchzugsverkehr. Entscheidende Abhilfe gegen die derzeitigen Umweltbelastungen können daher nur durch eine Verlagerung dieses Schwerverkehrsan- teiles auf entsprechende Ausweichrouten des hochrangigen Straßennetzes erreicht werden. Aus diesem Grund wurden bereits die zuständigen Behörden um Setzung von dies- bezüglichen Maßnahmen (eine derartige Verkehrsverlagerung läßt sich in ausreichender Form nur durch restriktive bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen für den Schwerverkehr er- zielen) ersucht. Wie mir berichtet wird, wurden bereits

- 2 -

die hierfür notwendigen Behördenverfahren eingeleitet und bin ich zuversichtlich, daß es auf diesem Wege möglich sein wird, endlich eine entscheidende Verbesserung der von Ihnen aufgezeigten Belastungen herbeizuführen.

Zu 2):

Zweifellos würden - wie ich bereits vorhin ausgeführt habe, derartige restriktive Maßnahmen eine entscheidende Verlagerung des Schwerverkehrs von der Donau Straße auf andere Routen bedeuten, fallen jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich meines Ressorts.

Zu 3):

Eine entscheidende Verbesserung der Umweltbelastungen kann, wie ich bereits vorhin ausgeführt habe, nur durch entsprechende Maßnahmen zur Ableitung des Schwerverkehrs erreicht werden. Was darüber hinaus das Ausmaß der durch Aufbringen einer bituminösen Fahrbahndecke erzielbaren Schallpegelreduktion anbelangt, so wird derzeit zur Klärung dieser Frage eine Forschungsarbeit durchgeführt. Erste Ergebnisse dieser Untersuchung werden jedoch nicht vor Ende dieses Jahres zur Verfügung stehen.

