

II-12079 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

5550 IAB

1990 -07- 24

zu 5695/J

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

Wien, am 23.7.90  
GZ.: 10.101/218-XI/A/1a/90

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Rudolf P Ö D E R

Parlament  
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5695/J betreffend unzureichende Querungsmöglichkeit bei der A 23, welche die Abgeordneten Dipl. Soz. Arb. Manfred Srb und Freunde am 12. Juni 1990 an mich richteten, stelle ich fest:

Zu den Punkten 1 und 5 der Anfrage:

Im Zuge der Errichtung der A 23 Südosttangente zwischen Knoten Kaisermühlen und Anschlußstelle Hirschstetten werden insgesamt 3 Querungsmöglichkeiten entstehen. Damit wird eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Straßen- und Bahnbarriere im Bereich der Skrabalgasse-Ostbahnweg behindertengerecht realisiert. Der bisher bestehende Durchgang in der Skrabalgasse konnte aufgrund der fehlenden Anbindung zur Stadlauer Straße zumindest von Behinderten und Radfahrern kaum benutzt werden.

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 2 -

Zu Punkt 2 der Anfrage:

Im Zusammenhang mit dem Ersatz des Steges im Bereich Smolagasse-Vernholzgasse über die öBB wurden im Zuge der generellen Projektierung zwar Auf- und Abfahrtsrampen vorgesehen, es hat sich jedoch aufgrund der Detailplanung herausgestellt, daß wegen der beengten Platzverhältnisse insbesondere im Bereich der Vernholzgasse (öBB-Anlagen und Kleingartenanlage) die ursprünglich vorgesehenen Auf- und Abfahrtsrampen nicht mehr untergebracht werden können. Eine behindertengerechte Zu- und Abfahrt könnte nur in Form von Fahrradwendeln, ähnlich wie bei der Brigittenuaer Brücke, realisiert werden. Eine derartige Fahrradwendel kann jedoch wiederum aus Platzgründen nur entweder in der Vernholzgasse oder in der Kleingartenanlage untergebracht werden. Eine Errichtung in der Vernholzgasse hätte dessen Sperre zur Folge und bei einer Errichtung in der Kleingartenanlage muß mit erheblichen Widerständen der Kleingärtner gerechnet werden.

Die nunmehr vorgesehene Anlage zur Querung der öBB-Gleise sieht einen 3,0 Meter breiten Steg mit Stiegenauf- und -abgängen, in denen eine Kinderwagenspur integriert wird, vor. Diese Anlage, die zwar nicht behindertengerecht realisiert werden kann, hat jedoch gegenüber dem bisherigen Steg, der sich in der Erhaltung der öBB befand, den Vorteil, daß die zu überwindenden Höhen etwas geringer werden.

Zu Punkt 3 der Anfrage:

Im Bereich der bestehenden Ostbahnunterführung war bisher eine 3,5 Meter breite Passage weder behindertengerecht noch für Radfahrer benutzbar. Auch die Unterführung selbst, in der sich eine Haltestelle der Wiener Verkehrsbetriebe befindet, war nur über Stiegen bzw. Rolltreppen erreichbar. Der vorgesehene Umbau durch die Wiener Bundesstraßen AG beinhaltet eine großzügige Verbreiterung der bestehenden Passage von 3,5 Meter auf 7,0 Meter, wobei

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel  
Wirtschaftsminister

- 3 -

gegenüber der bisherigen Anlage die Auf- und Abgänge von und zur Passage behindertengerecht in Form von Rampen errichtet werden. Damit kann gegenüber dem bisherigen Zustand diese Passage sowohl von Behinderten als auch von Radfahrern genutzt werden. Die Umsteigerelation zwischen ÖBB und den Verkehrsmitteln der Wiener Verkehrsbetriebe werden ebenfalls behindertengerecht mit Hilfe von 4 Aufzügen hergestellt werden.

Mit diesen Maßnahmen entsteht eine erhebliche Verbesserung für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gegenüber dem bisherigen Zustand.

Grundsätzlich muß darauf hingewiesen werden, daß eine behindertengerechte Überwindung von Höhenunterschieden nur in Form von Rampen, die eine gewisse Steigung nicht überschreiten dürfen, möglich ist. Haarnadelkurven sind dazu da, die in gestalterischer Hinsicht sehr problematische Längenentwicklung derartiger Rampen etwas zu reduzieren, damit eine bessere Einbindung in das Stadtbild ermöglicht wird. In dieser Hinsicht stellt die nunmehrige Planung eine gute Lösung dar.

Zu Punkt 4 der Anfrage:

Die ursprünglich vorgesehene Querung war in Form eines Steges über Ostbahn und Autobahn vorgesehen. Mit einem derartigen Steg müssen etwa 8,0 Meter Höhenunterschied wiederum in Form von Rampen, die für das Stadtbild äußerst problematisch sind, überwunden werden. Für Radfahrer und Behinderte wäre diese Lösung gegenüber der nunmehr zur Ausführung kommenden sicherlich die schlechtere gewesen. Es wurde vom ursprünglich geplanten Vorhaben nicht aus Kostengründen Abstand genommen, sondern aus technischen und gestalterischen Gründen.

