

**3780/AB XX.GP**

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3845/J betreffend Stand der Bundesstraßenplanung auf Wiener Gebiet, welche die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 13. März 1998 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 und 3 der Anfrage:

Abgesehen von Bestandsausbauten ist als Neubaumaßnahme im Bauprogramm 1998 für einen Baubeginn der B 3, Donau Straße im Abschnitt "21; Neue Trasse (Donaufelder Straße - Leopoldauer Straße)" finanziell vorgesorgt. Die Gesamtkosten für dieses Bauvorhaben werden mit 247,2 Mio. S veranschlagt.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Für 1999 sind derzeit keine weiteren Neubaumaßnahmen geplant.

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3845/J betreffend Stand der Bundesstraßenplanung auf Wiener Gebiet, welche die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 13. März 1998 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 und 3 der Anfrage:

Abgesehen von Bestandsausbauten ist als Neubaumaßnahme im Bauprogramm 1998 für einen Baubeginn der B 3, Donau Straße im Abschnitt "21; Neue Trasse (Donaufelder Straße - Leopoldauer Straße)" finanziell vorgesorgt. Die Gesamtkosten für dieses Bauvorhaben werden mit 247,2 Mio. S veranschlagt.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Für 1999 sind derzeit keine weiteren Neubaumaßnahmen geplant.

**Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:**

Im derzeitigen Kostenplan der ASFINAG zum Lückenschlußprogramm wird ein Baubeginn Ende 1999 und eine Fertigstellung im Jahr 2003 angenommen, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die Trassenverordnung gemäß § 4 BStG noch zu erlassen ist.

**Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:**

Im Bereich der Eisenbahnunterführung des Bahnhofes Breitenlee ist die Ausführung eines Tunnels mit einer Länge von ca. 280 m geplant.

**Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:**

Ein solcher Straßenzug ist im BStG nicht enthalten. Dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten sind Überlegungen der Stadt Wien bekannt, konkrete Unterlagen wurden aber nicht vorgelegt.

**Antwort zu den Punkten 7 bis 11 der Anfrage:**

Im Generellen Projekt für die B 302 wurden die Lärmimissionen infolge B 302 in einer Immisionshöhe von 6 m für die besiedelten Gebiete ohne Lärmschutzmaßnahmen mit zwischen 53 und 58 dB(A) angegeben. Für die Nacht ergaben sich Werte von 48 - 53 dB(A). Diese Werte ergaben sich jedoch ohne Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen. Im Bereich Hirschstettner Straße bis über den Rautenweg hinaus wurden jedoch Lärmschutzwälle mit Aushubmaterial geschüttet (Höhe rd. 2,5 - 3m), welche eine Schirmwirkung von bis zu 9 dB(A) bewirkten.

Es wurde eine Vorher/Nachher Untersuchung durchgeführt, wobei die Messungen überwiegend in den Jahren 1989 (also vor Errichtung der B 302) und 1993 (also nach der Verkehrsfreigabe der B 302) an ca. 30 Stellen erfolgten. Im entlasteten Straßennetz

konnten wesentliche Verringerungen der Lärmpegelwerte bis zu 5 dB(A) des energieäquivalenten Dauerpegels registriert werden.

Für die Gegenwart liegen keine Lärm - Meßdaten vor. Bekannterweise ist eine Abhängigkeit des Lärms vom Verkehrsaufkommen gegeben: ein doppelter Verkehr bewirkt eine Erhöhung der Lärmbelastung um ca. 3dB(A).

Grundsätzlich gehen mit der Abnutzung der Fahrbahndecke Veränderungen der Lärmemissionen einher. Der gegenwärtige Erhaltungszustand der Fahrbahndecke der B 302 erfordert keinen Handlungsbedarf.

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Die lärmtechnischen Gesetzmäßigkeiten sind theoretisch und empirisch hinreichend bekannt. Bei Straßenneubauten wird mit lärmtechnischen Untersuchungen auf Grundlage eines Prognoseverkehrs das Ausmaß von Lärmbelastungen und allfälligen Lärmschutzmaßnahmen geprüft.

Antwort zu den Punkten 13 und 15 der Anfrage:

Seit der Verkehrsfreigabe hat der Verkehr auf der B 302 um 26 % zugenommen. Die Verkehrszunahme auf der B 302 ist insbesondere auf Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Straßennetz (es erfolgten Entlastungen bis zu 50 % des ursprünglichen Verkehrs vor allem in der Neuhaufengasse, Siebenbürgerstraße, Donaustadtstraße, Genochplatz und am Biberhaufenweg!) und auf die Ansiedlung von Betrieben in der Umgebung der B 302 zurückzuführen.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:

In den Projektunterlagen wurden folgende Verkehrswerte für die B 302 prognostiziert:

Abschnitt	DTV: in Kfz/24 h
Hirschstettnerstraße - Breitenleerstraße	28.000
Breitenleerstraße - Rautenweg	21.000
Rautenweg - Wagramer Straße	16.000

Antwort zu Punkt 16 der Anfrage:

Ich darf festhalten, daß das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gemäß Bundesstraßengesetz für die sichere Bewältigung des Verkehrs auf Bundesstraßen zu sorgen hat. Ein Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Verkehrsaufkommen kann zweifellos nicht in Abrede gestellt werden, sodaß in Zeiten einer positiven Konjunkturentwicklung auch mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen sein wird. In Kenntnis auch negativer Auswirkungen des Straßenverkehrs ist das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten bemüht, solche durch straßenseitige Maßnahmen zu reduzieren (z.B. Lärmschutzmaßnahmen, Mitfinanzierung und attraktive Gestaltung von Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Errichtung von Radwegen).

Antwort zu den Punkten 17 und 18 der Anfrage:

Gegenwärtig werden im Verkehrsablauf der beiden genannten Knotenpunkte keine Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit beobachtet

Die Bundesstraßenverwaltung Wien kommt aufgrund einer von ihr durchgeführten Untersuchung zum Schluß, daß die beiden derzeit niveaugleichen Kreuzungen der B 302 mit der Breitenleer Straße sowie mit dem Rautenweg das Verkehrsaufkommen in absehbarer Zukunft nicht mehr bewältigen werden können. Grobe Kostenschätzungen für eine Niveaufreimachung der Kreuzungen ergaben ein Finanzierungserfordernis von

300 - 600 Mio. S. Die Prüfung und Beurteilung erforderlicher Maßnahmen obliegt nach Inkrafttreten des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 der ASFINAG.

Antwort zu Punkt 19 der Anfrage:

Raumordnung, Flächenwidmung und Bebauungspläne sind in Gesetzgebung und Vollziehung Landessache, auch wenn die Widmungen Gewerbebetriebe betreffen.

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ist daher nicht befugt, in das nach landesrechtlichen Vorschriften abzuwickelnde Widmungsverfahren einzutreten. Ob im angesprochenen Widmungsgebiet Einkaufszentren realisiert werden können, wird nicht zuletzt vom gewerblichen Betriebsanlagengenehmigungsverfahren abhängen, bei dem die Regelungen des § 77 Abs. 5 bis 8 GewO 1994 zu berücksichtigen sein werden.