

2769/J XX.GP

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Untersuchung einer neuen Trassenvariante für die B 301

Die Diskussion rund um die Transit-Autobahn B 301 (als Verbindung der Süd-Autobahn A2 mit der Ost-Autobahn A4 zwischen Vösendorf und Schwechat) beschäftigt seit längerer Zeit die offiziellen politischen Gremien und die Öffentlichkeit.

Für eine von der ÖSAG ausgearbeitete Trassenvariante ist seit längerer Zeit eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) in Vorbereitung bzw. Ausarbeitung.

In der Sitzung des Gemeinderates der Stadtgemeinde Schwechat am 26. Juni 1997 berichtete der Schwechater Bürgermeister von einem Gespräch mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, in dem ihm dieser mitgeteilt hatte, daß er (der Bundesminister) die ÖSAG mit der Planung einer neuen Trassenvariante der B 301 beauftragt habe. Demnach soll diese neue Trasse im Westen des Schwechater Stadtgebietes verlaufen. Nähere Einzelheiten über den Verlauf dieser Trasse wurden ihm - so der Schwechater Bürgermeister - nicht mitgeteilt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wann und in welcher Form haben Sie in ihrer Funktion als Wirtschaftsminister auf die Arbeiten der ÖSAG zur B 301 Einfluß genommen?
2. Wann, von wem sind in welcher Form wurde die ÖSAG beauftragt, die neue Trassenvariante für die B 301 bzw. Teilabschnitte der B 301 zu erstellen - bzw. zu überprüfen?
3. Welche konkreten Wünsche, Arbeitsaufträge, Anregungen und Weisungen haben Sie gegenüber der ÖSAG im Hinblick auf die Prüfling zusätzlicher Planungsvarianten (ggf. auch nur für Teilabschnitte der B 301) geäußert?
4. Welche Aussagen haben Sie im Zusammenhang mit der neuen Trassenvariante gegenüber dem Schwechater Bürgermeister gemacht? Welche Informationen haben Sie ihm zur Verfügung gestellt?

5. Welche Überlegungen waren für Sie ausschlaggebend, eine nette Trassenvariante für die B 301 bzw. Teilabschnitte der 8 301 prüfen - bzw. planen zu lassen? Welche Vor- und Nachteile sehen Sie bei der netten Trassenvariante?
6. Mit welchem exakten Auftrag ist die ÖSAG in diesem Zusammenhang ausgestattet worden?
7. Welchen Verlauf hat diese neue Trasse? Inwieweit unterscheidet sich die neue Trasse von der bisher aktuellen Trassenführung (wie sie auch dem UVE-Konzept der ÖSAG zugrunde liegt)? Bitte beschreiben Sie auch dann den Trassenverlauf, falls er noch nicht in allen Bereichen exakt festgelegt werden konnte.
8. Welchen Querschnitt soll die nette Trasse haben?
9. Für welche Kapazität soll die neue B 301-Trasse ausgelegt sein?
10. Sind Untertunnelungen (bzw. Hochlagen, Tieflagen, etc.) vorgesehen oder mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten?
11. In welcher Bauweise sollen eventuell notwendige Tunnelbauten ausgeführt werden?
12. Welche Belastungen erwarten Sie durch eine B 301 in einer netten Trassenführung?
13. Welche Anbindungen sind in welcher Form an die Ost-Autobahn (A4) und an das Wiener Straßennetz vorgesehen?
14. Welchen Verlauf hat die nette Variante im Süden von Schwechat (bzw. Rannersdorf)?
15. Soll eine einzige Trasse im Westen Schwechats verlaufen oder sind zusätzlich sog. „Umfahrungen“ im Osten Schwechats vorgesehen? Wenn ja, wo und mit welchem Querschnitt?
16. Welche Trassenvarianten sind Untersuchungsgegenstand der UVE?
17. Wie ist der aktuelle Stand der Umweltverträglichkeitserklärung zur B 301 und wann soll die UVE fertiggestellt sein?
18. Was sind die Gründe für die Verzögerungen im UVP-Verfahren? Liegen diese Gründe Ihrer Meinung nach eher im UVP-Gesetz selbst begründet oder liegen die Verzögerungen beim Antragsteller ÖSAG?
19. Wann gedenken Sie, die Öffentlichkeit - und insbesondere die Interessenvertretungen der Anrainer (das Bürgerforum gegen Transit B 301 und das Transitforum Ostösterreich) - über diese neuen Planungen zu informieren? Warum wurde das nicht bereits längst gemacht?
20. Mit welchen Mehrkosten würde der Bau der netten Trassenvariante verbunden sein?

21. Aus welchen Mitteln soll der Bau der B 301 finanziert werden, nachdem nun voraussichtlich auch das Lkw-Road-Pricing nicht eingeführt wird?
22. In welcher Form ist die B 301 mit einer neuen Donauquerung abgestimmt?
23. Kann ohne eine neue Donauquerung der Kfz-Verkehr von der B 301 her kommend Richtung Stadt überhaupt von der A4 bewältigt werden? Wenn nein, welche weiteren Maßnahmen müßten getroffen werden?
24. Gibt es noch eine aktuelle Trassenvariante, die einen Anschluß an die A23 im Bereich der sogenannten Hansson-Kurve im 10. Bezirk beinhaltet?
25. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der B 301 und dem Projekt eines großen Freizeitgeländes (MAGNA-GLOBE-Projekt) in Ebreichsdorf - angesichts der genannten Besucherzahlen von rund 10.000 Personen pro Tag?