

2912/J XX.GP

der Abgeordneten Otmar Brix
und Genossen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Verzögerungen beim Bau der B 301 (Wiener Südumfahrung)

Das Projekt einer Wiener Südumfahrung existiert praktisch bereits seit mehr als einem Vierteljahrhundert: 1971 wurde die B 301 im Bundesstraßengesetz in der Variante einer „Außenringautobahn“ für Wien bereits erwähnt. Mit allen Vorarbeiten - das Projekt ist UVP-pflichtig - wird es bis mindestens 2004 oder 2005 dauern, bis das 16,3 Kilometer lange Stück Straße eröffnet werden kann. Laut Verkehrsprognosen sollen nach der Fertigstellung täglich 40.000 bis 60.000 Autos - 15 Prozent davon Lkw - über die Straße fahren und damit andere Routen entlasten.

Aufgrund des ständigen Zuwachses im Straßengüter- und Personenverkehr hat das Land Niederösterreich im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden eine „Paketlösung“ vereinbart, die vor allem vorsieht:

1) Den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (Ausbau der Flughafenbahn S 7, Ausbau des Bahnhofs Schwechat, Errichtung von Park & Ride-Anlagen an der Ost- und Preßburgerbahn und Ausbau der Bezirks- und Regionalbusverbindungen).

2) Die Errichtung zweispuriger Ortsumfahrungen für die verkehrsgeplagten Ortschaften Himberg, Maria Lanzendorf, Leopoldsdorf und Zwölfaxing bei gleichzeitigem Rückbau der Ortskerne und

3) die Errichtung der Wiener Südumfahrung B 301 nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung, jedoch verbunden mit der Auflage, daß die beiden ersten Punkte erfüllt werden.

Dieses Verkehrskonzept scheint nun gefährdet. Das Wirtschaftsministerium hat das Land angewiesen, anstelle der vereinbarten zweispurigen Umfahrung von Himberg, Maria Lanzendorf und Leopoldsdorf eine vierspurige Tunnelvariante im Bereich Lanzendorf, Maria Lanzendorf zu planen. Dieser Tunnel soll Teil einer autobahnähnlichen Straße zwischen der B 301 und der A 3 werden und stößt bei den betroffenen Bürgermeistern auf klare Ablehnung. Auch die Absicht der ÖSAG (Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-AG), die geplante Untertunnelung im Bereich der Stadt Schwechat in offener Bauweise auszuführen, stößt auf massiven Widerstand. Rund 30 Häuser müßten dadurch abgerissen werden und die Stadt Schwechat wäre jahrelang zu einer Baustelle degradiert. Die ursprünglich zugesagte bergmännische Ausführung des Tunnelbaus ist daher im Sinne der Wohnbevölkerung unerlässlich.

Es ist wichtig, daß es beim Bau der B 301 zu keinen Umplanungen kommt, weil dadurch das Projekt weiter verzögert würde. Im Falle von Umplanungen bei der B 301 müßte dieses verkehrspolitische Gesamtprojekt für den Schwechater Bezirk neu ausverhandelt werden, was wieder eine spürbare Verzögerung des Baus nach sich ziehen würde. Die

Umweltverträglichkeitsprüfung sollte möglichst rasch beendet werden, um eine zügige Realisierung der B 301 zu erreichen.

Es wäre sehr bedauerlich, wenn seitens des Wirtschaftsministeriums dieses für Wien und seine südliche Umgebung so wichtige Projekt aus sachlich nicht einsichtigen Gründen verzögert wird. Die Pläne für den Bau der Wiener Südumfahrung sollten nicht mehr länger schubladisiert werden. Denn durch immer neue Variantenspiele könnte das Projekt letztlich sogar gefährdet werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

Anfrage

1. Soll mit diesen neuerlichen Verzögerungen von Ihrer Seite verhindert werden, daß die Bevölkerung in den betreffenden Ortschaften so rasch wie möglich von den Verkehrsbelastungen entlastet werden?
2. Ist geplant und beabsichtigt, die Untertunnelung im Bereich der Stadt Schwechat in offener Bauweise auszuführen?
3. Wenn ja, wieviel soll durch diese neue geplante Variante im Vergleich zur alten Variante eingespart werden?
4. Wurde eine Kosten-Nutzen-Rechnung durchgeführt? Wenn ja, welches Ergebnis brachte diese Rechnung?
5. Welche Probleme erwarten Sie durch die neue Variante mit den betroffenen Anrainern und Grundbesitzern? Um wieviel mehr Gründe und Gebäude müssen abgelöst werden? Welche Mehrkosten werden dadurch entstehen?
6. Was spricht gegen die unterirdische "Bergbauvariante"?
7. Warum hat man sich für die neue Variante entschieden?
8. Mit welchen Bauverzögerungen ist zu rechnen?
9. Wie sieht der Zeitplan bis zur Fertigstellung der B 301 nun aus?
10. Wie hoch beanschlagen Sie momentan die Gesamtkosten für die B 301?
11. Wieviel davon werden für den Tunnel in Rannersdorf nötig sein?
12. Wie ist der momentane Stand des wasserrechtlichen Prüfverfahrens der Variante mit der von Anrainern heftig kritisierten offenen Tunnelbauweise in Schwechat?

13. Falls die neue Tunnel-Variante verwirklicht werden soll, wird es dann ein neues UVP—Verfahren geben, sodaß der Beginn der Bauarbeiten weiter verzögert wird? Mit welchen Verzögerungen ist zu rechnen?
14. Warum lassen Sie es auf Verzögerungen des für Wien und sein südliches Umfeld wichtigsten Straßenbauvorhabens ankommen?
15. Müssen Sie sich nicht dem Vorwurf aussetzen, zum Nachteil der Anrainer und sogar auf Kosten der Gesundheit der vom jetzt unerträglichen Verkehr belasteten Menschen zu sparen?
16. Befürchten Sie nicht, Herr Bundesminister, daß Sie sich mit dieser ärgerlichen Vorgangsweise der Gefahr aussetzen, sich den Ruf eines Ministers zu erwerben, der wesentliche Vorhaben schlichtweg nicht zustandebringt?
17. Um wieviel wird der Verkehr auf der Südosttangente und auf der A 4 die kommenden Jahre zunehmen, falls sich durch Umplanungen die Fertigstellung der B 301 weiter verzögern wird?