



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

XXII. GP.-NR
589/AB

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. 11500/26-CS3/03

2003 -08- 2 1

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

zu 701/J

Parlament
 1017 Wien

Wien, 14.8. 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 701/J-NR/2003 betreffend ergänzende Fragen zur Anfragebeantwortung 382/AB (XXII.GP.-NR) auf die Anfrage 390/J (XXII.GP.-NR) betreffend eine Machbarkeitsstudie für die Überbauung der Wiener Süd-Ost Tangente (A 23) Bereich Kaisermühlen bis Inzersdorf, die die Abgeordneten Dr. Maier und Kollegen am 10. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wann genau wurde die prinzipielle Machbarkeit einer Überbauung der Südosttangente geprüft?

Antwort:

Die prinzipielle Machbarkeit einer zweistöckigen Führung der A 23 wurde 1995 aufgrund einer Anregung des damaligen Bundesministers Dr. Schüssel überprüft.

Frage 2:

Sind die Ergebnisse dieser Prüfung öffentlich zugänglich und damit einsehbar?

Antwort:

Ja.

Fragen 3 und 4:

Inwiefern wurden bei dieser Prüfung eminente Probleme im Hinblick auf das Stadt- und Landschaftsbild festgestellt?

Welche genauen Probleme wurden im Hinblick auf das Stadt- und Landschaftsbild festgestellt?

Antwort:

Die Aufstockung der A 23 würde eine Höhe von 30 Metern aufweisen und damit eine einschneidende Veränderung des Stadtbildes von Wien bewirken. Weiters würde eine Aufstockung der Donaubrücke um 15 Meter bedeuten, dass diese doppelt so hoch über der Donau läge als die

GZ. 11500/26-CS3/03

anderen Brücken und daraus eine erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes für den Donauraum entstünde.

Frage 5:

Wurde bei dieser Prüfung untersucht, ob es durch die Überbauung der Südosttangente zur Entlastung anderer Verkehrswege kommt?

Antwort:

Ausgangspunkt der Machbarkeitsstudie 1995 war die Idee der Kapazitätserhöhung der A 23, die grundsätzlich als Stadtautobahn unter der Voraussetzung eines späteren Autobahnringes um Wien geplant worden war. Weitergehende Netzbetrauchtungen im Hinblick auf Verkehrsumlagerungen wurden damals nicht durchgeführt.

Frage 6:

Inwiefern kommt es bei der Überbauung der Südosttangente zu einer höheren Schadstoffbelastung als durch die in Planung befindliche Wien-Umfahrung durch die Lobauquerung (S1) und die Donauquerung (S1)?

Antwort:

Die Machbarkeitsstudie 1995 betraf den Bereich der A 23 vom Knoten Kaisermühlen bis zum Knoten Inzersdorf. Eine Erhöhung der Schadstoffbelastung ergab sich aus der Kapazitätserhöhung. Da die Lobauquerung und die Donauquerung im Zuge der S 1 ein anderes Planungsgebiet betrifft, ist es nicht möglich, die in der Anfrage skizzierte argumentative Verbindung herzustellen.

Frage 7:

Wurde - anlässlich der Prüfung - die Überbauung der Südosttangente der geplanten Wien-Umfahrung durch die Lobauquerung (S1) und die Donauquerung (S1) gegenübergestellt und die Folgen und Kosten verglichen?

Antwort:

Wie schon in der Beantwortung zu Frage 6 angeführt, werden zwei nicht vergleichbare Abschnitte angesprochen, weshalb auch ein Kostenvergleich zwischen Lobauquerung und Überbauung der A 23 nicht möglich ist.

Frage 8:

Was ist das Ergebnis dieses Vergleiches?

Antwort:

Bei der Beurteilung im damaligen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten wurde ein Kostenvergleich zwischen der Überbauung der A 23 und der B 301 im Abschnitt A2 - A4 (aufgrund des damaligen Wissensstandes) vorgenommen und festgestellt, dass die Kosten der B 301 ein Viertel der Kosten der Überbauung betragen.

Frage 9:

Welche Vor- und Nachteile hätte die Errichtung einer Umfahrung Wiens durch die Lobauquerung (S1) und die Donauquerung (S1) gegenüber der Überbauung der bereits bestehenden Südosttangente?

GZ. 11500/26-CS3/03

**Antwort:**

Wie schon bei der Beantwortung zu den Fragen 6 und 7 ausgeführt, ist ein Vergleich dieser beiden Bereiche nicht möglich.

Frage 10:

Inwiefern wurde die Erhaltung der Südosttangente im Falle einer Überbauung als problematisch empfunden?

Antwort:

Die Problematik liegt vor allem im erhöhten Aufwand für die bauliche und betriebliche Erhaltung von Brücken gegenüber Freilandbereichen. In diesem Zusammenhang wäre darauf hinzuweisen, dass die Erhaltungskosten für Brücken das 3,5-fache jener für Freilandbereiche betragen.

Frage 11:

Ist - unabhängig von einer Überbauung der Zustand der Südosttangente bedenklich?

- a) Wenn nein, warum ist er es dann für eine Überbauung?
- b) Wenn ja, was bedeutet das für die derzeit bestehende Südosttangente?

Antwort:

Im Zuge der A 23 wurden - speziell in den Bereichen der Hochlagen - in den letzten Jahren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen vorgenommen, um einen baulich einwandfreien Zustand zu gewährleisten.

Da aus statischen Gründen eine Aufstockung der bestehenden Tragwerke nicht möglich ist, müssten Rahmentragwerke mit ca. 30 m Spannweite über die A 23 gebaut werden, auf die dann die Tragwerke für die Fahrbahnen aufzulegen wären.

Frage 12:

Welcher Bereich der Südosttangente wurde bei der Prüfung für die Überbauung in Erwägung gezogen?

Antwort:

In der Machbarkeitsstudie 1995 wurde der Bereich vom Knoten Inzersdorf bis zum Knoten Kaisermühlen untersucht.

Mit freundlichen Grüßen