



REPUBLIK ÖSTERREICH  
WERNER FAYMANN  
BUNDESMINISTER

Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-11.500/0019-I/PR3/2008 DVR:0000175

XXIII. GP.-NR

4866 / AB

18. Sep. 2008

zu 4923 / J

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, 17. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4923/J-NR/2008 betreffend Ausbau der S3 (Weinviertler Schnellstraße), die die Abgeordneten Mag. Heribert Donnerbauer und KollegInnen am 18. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Sind auch Sie für einen Vollausbau der S3 mit zwei je 2-spurigen getrennten Richtungsfahrbahnen samt Pannestreifen zwischen Stockerau und Kleinhaugsdorf?

**Antwort:**

Nach der Übernahme der S3 Weinviertler Schnellstraße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes im Jahr 2006 wurden detaillierte Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, um für die S3 ein geeignetes Ausbaukonzept zu entwickeln. Diese Untersuchungen zeigen, dass die drei Teilabschnitte Süd, Mitte und Nord aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen getrennt betrachtet werden müssen:

Für den **Abschnitt Süd** (Stockerau bis Hollabrunn Süd), der bereits jetzt mit niveaufreien Kreuzungen ausgestattet ist, ist derzeit der Sicherheitsausbau des bestehenden 2+1-Querschnittes im Gange (Errichtung einer Betonleitwand im Mittelstreifen). Mit dieser Maßnahme weist dieser Abschnitt eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die nächsten Jahre auf.

Für den **Abschnitt Mitte** (Hollabrunn Süd bis Guntersdorf), auf dem wegen der Ortsdurchfahrten derzeit das Hauptaugenmerk der Planungstätigkeit liegt, wurde im Juli 2008 das Vorprojekt beim BMVIT eingereicht. Das Einreichprojekt wird aufgrund der vorhersehbaren verkehrlichen Erfordernis für einen 2+1-Querschnitt ausgearbeitet. Zusätzlich gibt es Untersuchungen, inwiefern für einzelne Bereiche ein sofortiger Vollausbau die insgesamt günstigere Lösung darstellt (zB aufwändige Unterführungsbauwerke). Die Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass dieser Querschnitt etwa bis 2025 ausreichend leistungsfähig ist. Sollte sich wider Erwarten eine Verkehrsentwicklung deutlich über dem prognostizierten Trend abzeichnen, wäre auf Grund der getroffenen Vorkehrungen mit geringem verlorenem Aufwand allenfalls ein zeitliches Vorziehen des Vollausbaues möglich.

Für den **Abschnitt Nord** (Guntersdorf bis Staatsgrenze) ist aufgrund der Verkehrszahlen ein Ausbau für die Jahre 2018 bis 2020 geplant. Seit der Eröffnung der Umfahrung Jetzelsdorf im Jahr 2006 sind hier keine Ortsdurchfahrten betroffen.

Für die überregionale Verbindung Wien – Prag – Berlin wird parallel die als TEN-Korridor ausgewiesene Verbindung über die A5 Nordautobahn realisiert. Mit dem Teilausbau der S3 wird einerseits der A-5-Korridor gestärkt, andererseits der Zielsetzungen der Region (Entlastung der Ortsdurchfahrten, Verbesserung der Standortqualität) entsprochen.

**Frage 2:**

Wenn nein, warum sind Sie trotz der oben genannten gewichtigen Gründe gegen einen solchen Vollausbau?

**Antwort:**

Ein Vollausbau ist anzustreben, wenn die Verkehrsuntersuchungen eine diesbezügliche Notwendigkeit nachweisen. Für den Abschnitt Hollabrunn Süd bis Guntersdorf ist dies erst ab 2025 der Fall, daher werden die Planungen derzeit für den bis dahin erforderlichen Ausbauquerschnitt (2+1-Querschnitt) durchgeführt.

**Frage 3:**

Wie hoch belaufen sich die Mehrkosten eines späteren Vollausbaus der S 3 nach einem vorausgegangenem Halbausbau gegenüber einem sofortigen Vollausbau der Straßenverbindung?

**Antwort:**

In den derzeit laufenden Projektierungen für den 2+1-Ausbau wird der Vollausbau berücksichtigt, verlorene Aufwände werden damit so weit wie möglich reduziert. Es ist geplant, die Grundeinlösen sofort für den Vollausbau durchzuführen und aufwändige Bauwerke (zB. Überführung ÖBB) im Vollausbau zu errichten. Der verlorene Aufwand eines nachgezogenen Vollausbaus ist bei entsprechender Planung relativ gering und mit ca. 10% der Baukosten anzusetzen. Dem entgegen stehen jedoch der geringere Zinsendienst durch die spätere Investition, sowie der geringere Erhaltungsaufwand.

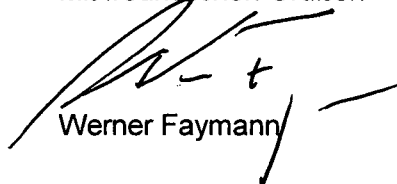
**Frage 4:**

Wenn auch Sie für einen raschen Vollausbau sind, werden Sie dann umgehend die ASFINAG beauftragen, ihre derzeit laufenden Planungsarbeiten dementsprechend anzupassen?

**Antwort:**

Derzeit ist aufgrund der oben angeführten Überlegungen keine Änderung der Planungstätigkeit vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Werner Faymann