

II— 1674 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

BUNDESMINISTERIUM  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

1011

Wien

Zl.: 46.669-Präs. — A / 72

Wien, am 18. Oktober 1972

Anfrage Nr. 788 der Abg. Hahn und  
Genossen betreffend Wiener Stadtauto-  
bahnnetz.767/A.B.zu 788/J.Präs. am 24. Okt. 1972

Herrn

Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y a

Parlament

1010 Wien

-----

Auf die Anfrage Nr. 788, welche die Abgeordneten Hahn und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 14. September 1972 betreffend Wiener Stadtautobahnnetz an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die an mich gerichteten Fragen lauteten:

- 1.) Wurde über die Aufnahme der Bundesstraßen A 1, A 20, S 2 in das Bundesstraßengesetz von Seiten des Bundesministeriums mit dem Land Wien verhandelt?
- 2.) Wie lautete die Stellungnahme Wiens zu den betreffenden Stadtautobahnen bzw. Schnellstraßen, die im Bundesstraßengesetz vorgesehen sind?
- 3.) Werden Sie der Anregung des Bürgermeisters von Wien folgend - im Gegensatz zu Ihren bisherigen Äußerungen und parlamentarischen Anfragebeantwortungen - dem Nationalrat eine Änderung des Bundesstraßengesetzes hinsichtlich des geplanten Wiener Stadtautobahn- bzw. Schnellstraßennetzes vorschlagen?
- 4.) Sind durch Schnellstraßen in städtischen Ballungszonen, die von Wissenschaftlern und Politikern anerkannten negativen Auswirkungen von Stadtautobahnen auf Grund der im Bundesstraßengesetz normierten Unterschieden zwischen Autobahnen und Schnellstraßen tatsächlich und wirksam zu verhindern bzw. zu mildern?

ad 1):

Die Arbeiten zur Neubewertung des gesamten österreichischen Bundesstraßennetzes wurden unter Zugrundelegung wissenschaftlicher Untersuchungen vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in dem unter Federführung des Bundesministeriums für Bauten und Technik

eingerrichteten gesamtösterreichischen Kontaktkomitee, in dem sämtliche Bundesländer durch Fachbeamte vertreten waren, eingehend erörtert. Vor Erstellung der Regierungsvorlage wurde dieses auf Beamtenebene erarbeitete Ergebnis mit den in den Bundesländern für den Straßenbau zuständigen politischen Referenten einer nochmaligen Behandlung unterzogen. Diese Besprechung hat der Bundesminister für Bauten und Technik am 24.7.1970 im Wiener Rathaus mit dem damaligen Bürgermeister-Stellvertreter Slavik, unter Beisein der Stadträte Heller und Hoffmann geführt.

ad 2): Bei den jahrelangen eingehenden Verhandlungen auf Beamtenebene haben die Vertreter Wiens stets das im BStG 1971 festgelegte Autobahn-und Schnellstraßennetz gefordert. Bei der Besprechung am 24.7.1970 wurde lediglich die im Donaukanal vorgesehene Autobahn in eine Schnellstraße umgewandelt. Dies vor allen Dingen deshalb, damit der Bund die bestehenden Donaukanalbegleitstraßen als Bundesstraßen übernimmt. Dies kommt auch im § 33 Abs. 5 des BStG.1971 zum Ausdruck.

ad 3): Derzeit besteht keine Veranlassung das BStG.1971 abzuändern, da keinerlei zeitliche Verpflichtungen bestehen, das angeführte Straßennetz zu verwirklichen. Sollten die eingehenden Untersuchungen tatsächlich eine Beeinträchtigung des Stadtbildes oder eine nicht vertretbare Belästigung der Bevölkerung erbringen, kann der Ausbau des Autobahn-und Schnellstraßennetzes in Wien ohne Gesetzesänderung jederzeit eingeschränkt werden.

ad 4): Es geht nicht darum, einzelne negative Auswirkungen, die durch den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen in Wien auftreten werden, zu mildern, sondern darum, den heute bereits vorhandenen und den in Zukunft zu erwartenden Verkehr bestmöglich und mit möglichst wenig Störeinflüssen auf die Bevölkerung überhaupt bewältigen zu können. Mit Sicherheit kann gesagt werden, daß durch einen verkehrsgerechten Ausbau von Hauptadern innerhalb der Stadt der Gesamtheit der Bevölkerung wesentlich weniger negative Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zugemutet werden als bei einer Bewältigung des Verkehrs auf unzureichenden Straßen. Sowohl die Lärm-belästigung als auch die Umweltverschmutzung durch jedes Einzelfahrzeug bei Zurücklegung einer bestimmten Weglänge ist auf einer verkehrsgerecht ausgebauten Straße um ein Vielfaches geringer als wenn auf nicht ausgebauten Straßen ein oftmaliges Anhalten des Fahrzeuges an Kreuzungen und durch

- 3 -

Zu Zl. 46.669-Präs.A/72

Stauungen erzwungen wird. Falls verkehrsgerechte Straßenverbindungen als Hauptachsen nicht ausgebaut werden, ist der vorhandene Verkehr gezwungen, sich auf unausgebauten Parallelstraßen im gesamten Netz fortzubewegen. Die Summe dieser negativen Einflüsse ist jedoch unvergleichlich größer.

