



II-3605 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 73 75 07
 Fernschreib-Nr. 111800
 DVR: 0090204

Zl. 5907/1-Info-88

1501 IAB

1988 -03- 25

zu 1513 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
 der Abg. Mag. Geyer und Genossen vom
 28. Jänner 1988, Nr. 1513/J-NR/88,
 "Graf's 25 Mrd Straßenbauwünsche
 angesichts der Budgetsanierung"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Die Aussage "das österreichische Straßennetz kann partiell als überdimensioniert bezeichnet werden" ist als Grundsatz zu verstehen, da die dem weit überwiegenden Teil des hochrangigen österreichischen Straßennetzes zugrundegelegten Qualitätsansprüche und Ausbauparameter generell auf Dimensionierungsrichtlinien der 60er-Jahre aus den USA beruhen, die fast unverändert in die österreichischen Ausbaurichtlinien und Dimensionierungsvorschriften übernommen wurden.

Die dem österreichischen hochrangigen Straßennetz zugrundegelegten Ausbauparameter gehen weitgehend auf das amerikanische Highway Capacity Manual 1965 - HCM 65 zurück. Diese Parameter wurden ohne wesentliche Änderungen in die entsprechenden österreichischen Dimensionierungsrichtlinien zum Ausbau der Straßeninfrastruktur übernommen und fanden daher auch Eingang in die Dringlichkeitenreihung 75 und 80 des damaligen Bundesministeriums für Bauten und Technik. Da aufgrund der neuesten verkehrswissenschaftlichen Forschung einige der normativen Festlegungen in diesen Planungsrichtlinien, wie beispielsweise die zumutbare Überlastung, als

- 2 -

veraltet gelten und auch die Leistungsfähigkeit von Straßenabschnitten in den entsprechenden Berechnungen unterschätzt wurde, ist nach Expertenmeinung eine Revidierung und Aktualisierung dieser Vorschriften für die Zukunft unumgänglich.

Zu Punkt 1.1:

Der in diesem Punkt angesprochene Begriff der "bescheideneren Dimensionierung" ist derzeit nicht normativ festgelegt, sondern wird durch die Ergebnisse der neueren verkehrswissenschaftlichen Forschung belegt. Quantitative Studien über in der Vergangenheit möglich gewesene Kostenersparnisse im Bereich der Baukosten liegen mir nicht vor und hätten angesichts des nahezu vollendeten Ausbauzustandes des Straßennetzes in erster Linie nurmehr akademischen Charakter.

Auch ist zu bedenken, daß die Baukosten seit den 60er und 70er-Jahren wesentlich gestiegen sind, die Bautechnik weiterentwickelt wurde, eine Vergleichsrechnung nur auf Basis Realkapital oder Nominalkapital vorgenommen werden kann und auch die Inflationsrate der allgemeinen Geldentwertung berücksichtigt werden muß.

Zu Punkt 1.2:

Ganz allgemein muß angemerkt werden, daß der Straßenausbau in Österreich bisher nach dem "30-Stundenkriterium" erfolgte, d.h. ein Ausbau wurde auch dann vorgenommen, wenn Überlastungerscheinungen an insges. mindestens 30 Stunden/Jahr auftraten. Heute ist man von diesem Prinzip abgegangen, es wird auf Überlastungerscheinungen von 50 bis 70 Stunden/Jahr abgestellt.

a) und b)

Durch einen Vergleich der Ergebnisse der Dauerzählstellen auf Österreichs hochrangigem Straßennetz mit der Leistungsfähigkeit des hochrangigen Straßennetzes ergibt sich, daß die A 3 bei Eisenstadt und die S 31, die sogenannte "Burgenland-Schnellstraße", bei alleiniger Betrachtung des Kriteriums Verkehrsstärke als überdimensioniert bezeichnet werden müssen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß auch Erreich-

- 3 -

barkeit, Raumordnungsgesichtspunkte, Verkehrssicherheit, Umweltschutz und vieles andere mehr ebenfalls Parameter der Verkehrsplanung sind.

c)

Für die Umfahrung Bruck an der Glocknerstraße liegen keine Ergebnisse einer automatischen Zählstelle vor.

Nach den händischen Zählungen ergibt sich für die B 311, Pinzgauer Ersatzstraße ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen

von 5.794 Kfz/24 h östlich von Bruck und
von 11.298 Kfz/24 h westlich von Bruck.

Nach den vorliegenden Verkehrsprognosen, wird die Umfahrung erst nach Abschluß des Gesamtausbau (von Bischofshofen bis Bruck an der Glocknerstraße) als innerösterreichische Ost-Westverbindung die volle Verkehrsnotwendigkeit erhalten.

Zu berücksichtigen ist in diesem Bereich auch die notwendige Einbindung der Großglockner Hochalpenstraße mit entsprechenden Verflechtungsstrecken.

d)

Bei der Dimensionierung einer Straße kann, wie bereits erwähnt, das durchschnittliche Verkehrsaufkommen/Tag nur eines der maßgebenden Kriterien sein. Das beim Ausbau der A 10 Tauernautobahn zugrundegelegte Fahrzeugaufkommen, trifft zwar nur für einen bestimmten Zeitraum des Jahres zu (Beginn und Ende des Urlaubsreiseverkehrs), zu diesen Zeiten kommt es jedoch, wie allgemein bekannt, selbst beim heutigen Ausbauzustand zu beträchtlichen Überlastungerscheinungen.

e)

Von den Meßstellen im Bereich Bruck/Mur der B116 Leobener Straße liegen folgende Zählergebnisse vor:

Zählstelle 2116: 12.398 KFZ/24 h

Zählstelle 1116: 16.921 KFZ/24 h

Nach der derzeit in der Verkehrswissenschaft herrschenden Meinung ist ein Autobahnausbau aus Kapazitätsgründen erst ab einer Fahrzeugdichte von 20.000 bis 25.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden erforderlich.

- 4 -

Zu Punkt 1.3:

Wie bereits in meiner Anfragebeantwortung zu Ihrer Anfrage vom 17. Dezember 1987, Nr. 1426/J ausgeführt, habe ich Herrn Bundesminister Graf um die Übermittlung von Unterlagen für eine Beurteilung der verkehrspolitischen Auswirkungen der Investitionsprojekte ersucht. Diese Daten sind am 23. Februar in meinem Ressort eingelangt, eine erste verkehrspolitische Evaluierung wurde am 10. März vorgelegt. Eine Kopie der Untersuchung ist dieser Anfragebeantwortung als Beilage angegeschlossen.

Zu Frage 2:

Zu Punkt 2.1:

A4 Ostautobahn:

Der Ausbau der Ostautobahn östlich von Parndorf wird vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten mit der gemeinsamen Weltausstellung Wien-Budapest begründet. Ob eine derartige Ausstellung einen Autobahnbau rechtfertigt, ist aus allein verkehrspolitischer Sicht nicht zu bejahen. Einzig aus der Verkehrsbelastung lässt sich in diesem Bereich die Vordringlichkeit eines Ausbaus mit Autobahnquerschnitt keinesfalls begründen.

S31 Burgenland Schnellstraße (Anschlußstelle St.Martin/Weppersdorf - Halbanschlußstelle Dörf1)

Das Verkehrsaufkommen auf der S31 muß mit 5.000 Kfz-Einheiten pro 24 h im Bereich Mattersburg als gering bezeichnet werden. Die händische Straßenverkehrszählung 1985 weist im Bereich nördlich von Oberpullendorf 6.000 Kfz pro 24 h, im Bereich südwestlich von Oberpullendorf 3.000 Kfz pro 24 h auf. Auch das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten erwartet für Oberpullendorf zu Folge des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr durch den Bau dieses Abschnittes der S31 lediglich eine Verkehrsreduktion um 20%. Auch ich halte daher ein Überdenken der weiteren Ausbaupläne für die S31 für erforderlich.

- 5 -

Zu Punkt 2.2:

Ich habe mich immer für eine verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des schienengebundenen Verkehrs ausgesprochen. Ich habe daher in meiner - bereits oben erwähnten - Anfragebeantwortung betont, daß eine weitere Beschleunigung des Autoverkehrs durch Autobahnen einen qualitativ und quantitativ gleichwertigen Ausbau des Verkehrsträgers Schiene erforderlich macht, um Wettbewerbsverschlechterungen gegenüber dem Straßenverkehr von vorneherein zu vermeiden.

Ich möchte jedoch nochmals betonen, daß in meinem Ressort keineswegs die Auffassung besteht, daß keine Mittel mehr in den Straßenbau investiert werden sollen. Es gilt vielmehr, innerhalb des bestehenden Straßennetzes vorhandene Lücken nach Maßgabe der jeweiligen Dringlichkeit sinnvollerweise zu schließen. Sinnvoller Ausbau bedeutet auch, bei entsprechendem Verkehrsaufkommen den Bau von Ortsumfahrungen, den Schluß des begonnenen hochrangigen Straßennetzes, den Umbau von Unfallschwerpunkten aber auch den Rückbau von jenen Straßen die heute als überdimensioniert zu gelten haben.

Zu Frage 3:

Die im Beamtenentwurf des Gesamtverkehrskonzepts enthaltene Forderung nach Erarbeitung eines Bundesverkehrswegeplans bedeutet nicht, daß nunmehr der Straßenbau für Jahre gestoppt werden muß. Einige Straßenabschnitte sind beispielsweise aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Entlastung von Ortskernen vordringlich und müssen daher unabhängig vom Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein eines Bundesverkehrswegeplanes gebaut oder ausgebaut werden. Dies sollte aber in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Grundsätzen des Gesamtverkehrskonzeptes geschehen.

Zu Frage 4.1:

Geht man im Sinne des Gesamtverkehrskonzeptes von einem verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrswegeplan aus, so ist nach einer Analyse der Infrastrukturen im Straßen- und

- 6 -

Schienenverkehr der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in weiten Bereichen eine wesentlich höhere Priorität zuzuweisen, als der Verbesserung der Qualität des Straßenverkehrsflusses durch die Realisierung weiterer Straßenbauprojekte. Dies wird auch durch ein wesentlich günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis des Gesamtprogramms "Neue Bahn" gegenüber den vorgelegten Straßenbaumaßnahmen dokumentiert.

Aus der Sicht eines Gesamtbudgets zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen wäre daher einer Konzentration des Großteils der für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen verfügbaren Mittel zur Verbesserung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur der Vorzug gegenüber einem gleichzeitigen Ausbau des Straßen- und Schienennetzes einzuräumen, da die letztgenannte Vorgangsweise nicht geeignet ist, die bestehenden stark unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene einander anzunähern.

Im Sinne eines optimalen Zusammenwirkens der einzelnen Verkehrsträger wäre auch einer verstärkten Investition in die Schnittstellen zwischen Straße und Schiene wie z.B. der Schaffung von Park und Ride Anlagen im Personenverkehr sowie Terminals im Güterverkehr eine höhere Dringlichkeit, als der alleinigen Investition in weitere Straßenprojekte einzuräumen. Gerade in diesem Bereich besteht ein beträchtliches Infrastrukturdefizit, das schon deshalb dringend beseitigt werden sollte, da es sich beim kombinierten Verkehr um eine zukunftsweisende Verkehrsform handelt, die massive Förderungsmaßnahmen rechtfertigt.

Zu Frage 4.2:

Die Verluste sind nach den Aussagen der Österreichischen Bundesbahnen auf der Basis einer ersten Schätzung im Güterverkehr mit ca. 220 Mio S bzw. 1,3 Mio Tonnen jährlich zu veranschlagen, wobei die Hauptrückgänge auf der Schoberpaß- und der Semmeringstrecke zu erwarten sind.

- 7 -

Im Personenfernverkehr ist der jährliche Verlust laut ÖBB mit ca. 30 Mio S bzw. 245.000 beförderten Personen jährlich anzusetzen.

Mit Verlusten im Nahverkehr ist ebenfalls zu rechnen. Sie können allerdings derzeit noch nicht quantifiziert werden.

Zu Frage 5:

Ein zusätzlicher Betrag von 2 Mrd. S jährlich für die Österreichischen Bundesbahnen würde sich in einer verstärkten Investitionstätigkeit niederschlagen. Diese verstärkte Investitionstätigkeit wäre einer Subvention des Personentarifes vorzuziehen.

Zu Frage 6:

Die im Gesamtverkehrskonzept enthaltene Prognose der Verkehrsentwicklung geht wie alle Prognosen von der Voraussetzung aus, daß es in unmittelbarer Zukunft zu keinen Trendbrüchen oder Entwicklungssprüngen kommen wird. Daher wurde auch mit einem derartigen Ausbauschub des Straßennetzes nicht gerechnet, bei dessen uneingeschränkter Realisierung sicher mit einer tendentiellen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße zu rechnen sein würde. Globalaussagen sind im derzeitigen Stadium der Planung und aufgrund der vorhandenen Datensituation noch nicht möglich.

Allerdings geht das Gesamtverkehrskonzept in der Szenarioprognose von einer ungebrochenen Entwicklung des Status-Quo aus. In dieser wird angenommen, daß die bisherige Investitionspolitik mit Schwerpunktsetzung im Straßenbau fortgesetzt wird. Die daraus erkennbaren Trends wie z.B. Zunahme der Individualmotorisierung, überproportionale Steigerung des Individualverkehrs, Stagnation des Schienenverkehrs und geringfügige Zunahme des öffentlichen Verkehrs werden sich daher verstärken, wenn dieses Ausbauprogramm tatsächlich realisiert werden sollte.

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

Die europäische Verkehrspolitik in den 60er und 70er-Jahren sah ihre Hauptaufgabe darin, für die im Bereich des Verkehrsträgers Straße prognostizierten Nachfrageentwicklungen notwendigen Infrastrukturen zu errichten. Gestützt wurde diese Politik durch das uneingeschränkt gültige Postulat einer freien Wahl des Verkehrsmittels. Mittlerweile wurde diese Auffassung als Fehlentwicklung erkannt. Die Verkehrspolitik beginnt daher Maßnahmen zu setzen, um diesen Zustand zu korrigieren:

Einerseits wird bereits seit mehreren Jahren durch mein Ressort der Ausbau des Nahverkehrs gefördert, ich erinnere hier an das Instrument der Nahverkehrsmilliarde; mit der Realisierung des Projekts "Neue Bahn" wird heuer begonnen. Andererseits werden bereits die Vorbereitungsarbeiten für die koordinierte Entwicklung des Verkehrs in einem Bundesverkehrswegeplan durchgeführt, um die großzügigen Dimensionierungs- und Ausbauparameter der Straßeninfrastruktur auf ein zeitgemäßes Maß zurückzuführen. Die bisherigen Planungsanforderungen gingen speziell im Straßenbau von technischen Überlegungen aus, unberücksichtigt blieb, daß mit Hilfe der Infrastrukturpolitik die Verkehrsmittelwahl zugunsten eines Verkehrsträgers langfristig beeinflußt wird. In Zukunft muß es daher zu einer ausgewogenen Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger kommen.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und der Bahn im speziellen bedeutet jedoch nicht, daß diese beliebig und ohne Nachweis der wirtschaftlichen Verwendung über die zur Verfügung stehenden Mittel disponieren können.

Zu den Fragen 10 und 11:

Das lange Zeit hindurch uneingeschränkt gültige Postulat einer freien Wahl des Verkehrsmittels und der bevorzugte Ausbau der Straßeninfrastruktur führten zu einer Überbetonung des motorisierten Verkehrs. Das Gesamtverkehrskonzept versucht nun dieser Entwicklung entgegenzusteuern, damit auch den übrigen Verkehrsträgern wieder die ihnen entsprechende

- 9 -

Bedeutung beigemessen wird. Eine Folge der bisherigen Politik war die Zersplitterung der Zuständigkeiten im Bereich der Verkehrsträger Schiene und Straße.

Mittlerweile wurde diese Entwicklung zumindest teilweise korrigiert, da nunmehr meinem Ressort eine Mitkompetenz in Fragen des Straßenbaus gegeben wurde. Auch das neue Bundesministeriengesetz verpflichtet den Straßenbau auf allgemeine Grundsätze der Verkehrspolitik Bedacht zu nehmen, dies kann nur als Postulat für eine koordinierte Vorgangsweise aufgefaßt werden.

Wie die Situation im Ausland zeigt, sind die Verkehrsministerien zugleich Infrastrukturministerien, da der Bahn- und Straßenbau in einem Ressort vereinigt sind. Diese Vorgangsweise halte ich im Grunde für vernünftig. Aufgrund der historischen Entwicklung stellt sich die Situation in Österreich jedoch anders dar. Hier wird es noch vieler Diskussionen bedürfen, um zu ähnlichen Lösungen zu gelangen.

Zu Frage 12:

Es ist nicht richtig, daß die Nahverkehrsmilliarde gekürzt wurde. Lediglich die Widmung der Mittel wurde vom schienengebundenen Nahverkehr auf den gesamten öffentlichen Verkehr erweitert. Gemäß Ministerratsbeschluß 1976 wurden jährlich 60% der Nahverkehrsmilliarde den Österreichischen Bundesbahnen, 25% dem U-Bahnbau und 15% für Straßenbahnen bzw. O-Busse zugeteilt. Das heißt für 1987 wurden 1,14 Mrd. dem ÖBB-Nahverkehr, 460 Mio S dem Wiener U-Bahnbau und 270 Mio S den städtischen Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt.

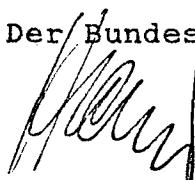
Da ein Großteil der Investitionen bereits realisiert wurde und die Nahverkehrsmilliarde nicht zur Abdeckung der Betriebskosten verwendet werden darf, wurden für 1988 weitere 145 Mio S zusätzlich dem öffentlichen Verkehr der Österreichischen Bundesbahnen gewidmet.

- 10 -

Abschließend möchte ich noch anmerken, daß die Bedeutung von Umfahrungstraßen zur Entlastung von Ortskernen differenziert betrachtet werden muß. Unbestritten sind diese in jenen Orten, in denen eine unerträgliche Belastung durch den motorisierten Verkehr festzustellen ist und in denen der Ziel- und Quellverkehr nur eine marginale Größe darstellt. Über die Notwendigkeit von Ortsumfahrungen muß daher in jedem Fall gesondert entschieden werden.

Wien, am 24. März 1988

Der Bundesminister



Bundesministerium
für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Vorgesehene
Sonderfinanzierungen
im Straßenbau

Verkehrspolitische
Evaluierung

Einleitung

Gemäß Abschnitt L Ziff. 1 der Anlage zum Bundesministeriengesetz hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die ausschließliche Zuständigkeit in den Angelegenheiten der Verkehrspolitik. Darüberhinaus wurde durch die Novelle 1987 zum Bundesministeriengesetz ausdrücklich festgelegt, daß dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Angelegenheiten des Straßenbaus insoweit eine Mitwirkungskompetenz zukommt, als es sich um die verkehrspolitische Beurteilung der Vorhaben handelt. Daher hat der Gesetzgeber diesem Ressort die Aufgabe ausdrücklich übertragen, bei der Entscheidung über Straßenbauvorhaben die verkehrspolitischen Aspekte als Vorfrage zu beurteilen. Die vorliegende Unterlage enthält eine Evaluierung der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten vorgelegten Sonderfinanzierungsvorhaben von Straßenbauten aus verkehrspolitischer Sicht.

- 2 -

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorliegende Planungen	4
2. Auftretende Verkehrsmengen	5
3. Kosten für Bau, Erhaltung und Refinanzierung ...	10
4. Verkehrssicherheit	14
5. Verkehrliche Beurteilung	19
5.1. Städtische Projekte	19
5.1.1. Südosttangente und Wiener Nordrandstraße (A 23 Südosttangente/B 302 Wiener Nordrandstraße)	21
5.1.2. Margaretengürtel/Knoten Gaudenzdorf	23
5.2. Ortsumfahrungen	24
5.2.1. Umfahrung Zell am See (B 311 Pinzgauer Bundesstraße)	26
5.2.2. Umfahrung Lofer (B 311 Pinzgauer B./ B 312 Loferer B.).....	28
5.2.3. Umfahrung Klagenfurt (A 2 Südautobahn)	30
5.3. Innkreis-Pyhrnautobahn	31
5.3.1. Anschlußstelle Wels West-Knoten Sattledt (A 8 Innkreis Autobahn)	33
5.3.2. Anschlußstelle Kirchdorf - Anschlußstelle Windischgarsten (A 9 Pyhrn Autobahn)	35
5.3.3. Anschlußstelle Gaishorn - Anschlußstelle Traboch Schoberpaß (A 9 Pyhrn Autobahn)	37
5.4. Ostautobahn	38
5.4.1. Fischamend-Landesgrenze NÖ/B (A 4 Ostautobahn) .	40
5.4.2. Landesgrenze NÖ/B - Nickelsdorf (A 4 Ostautobahn)	42
5.5. Anschluß Südstautebahn-Südautobahn (A 3 Südautobahn)	44

- 3 -

5.6.	Schnellstraßenverlängerungen	45
5.6.1.	S 34 Knoten St. Pölten - Halbanschlußstelle Wilhelmsburg (S 34 Traisental Schnellstraße) ...	47
5.6.2.	S 31 Anschlußstelle St. Martin/Weppersdorf - Halbanschlußstelle Dörfel (S 31 Burgenland Schnellstraße)	49
5.7.	Schnellstraßenausbauten	50
5.7.1.	Semmeringtunnel (Halbanschlußstelle Seebenstein - Anschlußstelle Mitterdorf) (S 6 Semmering Schnellstraße)	52
5.7.2.	S 18 Knoten Lauterach - Höchst (S 18 Bodensee Schnellstraße)	54
5.7.3.	S 16 Pians - Flirsch (S 16 Arlberg Schnellstraße)	56
5.8.	Fernpaß- Reschenroute	57
5.8.1.	Umfahrung Nassereith (B 314 Fernpaß Bundesstraße)	59
5.8.2.	Tschirganttunnel (B 314 Fernpaß Bundesstraße) .	61
5.8.3.	Umfahrung Landeck (B 315 Reschen Bundesstraße) .	63
5.9.	Zillertalprojekte	64
5.9.1.	B 169 Fügen - Stumm	66
5.9.2.	B 169 Brettfalltunnel	68
6.	Umweltaspekte	69
7.	Parallel führende Eisenbahnlinien	70
7.1.	Arlberg	70
7.2.	Schober	70
7.3.	Pyhrn	71
7.4.	Wels - Passau	71
7.5.	Semmering	71
7.6.	Wien - Hegyeshalom	72
8.	Gesamtverkehrsaspekte	73
9.	Ansatz für eine verkehrspolitische Bewertung der Vorhaben	75

- 4 -

1. Vorliegende Planungen

Die vorgelegten Sonderfinanzierungsvorhaben befinden sich in sehr unterschiedlichen Planungsstadien. Lediglich bei einem Abschnitt, dem Schoberpaßabschnitt der A 9, liegt bereits ein Detailprojekt vor. Für das Niederösterreichische Teilstück der A 4 (Ostautobahn) liegt die § 4-Verordnung, für neun weitere Projekte ein generelles Projekt, für zwei weitere eine Vorstudie vor. Für die übrigen sieben Projekte ist auch die Vorstudie noch in Arbeit.

A 9	Schoberpaß	Detailprojekt
A 4	Fischamend - Landesgrenze	§ 4 - Verordnung
A 23/B 302	Kaisermühlen - Leopoldau	Generelles Projekt
S 31	Weppersdorf - Dörfel	Generelles Projekt
A 8	Wels - Sattledt	Generelles Projekt
A 9	Kirchdorf - Windischgarsten	Generelles Projekt
B 311/B 312	Lofer	Generelles Projekt
A 2	Klagenfurt	Generelles Projekt
S 18	Lauterach - Höchst	Generelles Projekt
B 169	Fügen - Stumm	Generelles Projekt
B 169	Brettfalltunnel	Generelles Projekt
A 4	Landesgrenze - Nickelsdorf	Vorstudie/ Generelles Projekt
S 6	Semmeringtunnel	Vorstudie
B 311	Zell am See	Vorstudie
B 315	Umfahrung Landeck	---
B 1/B221	Knoten Gaudenzdorf - Tunnel Margareten Gürtel	---
A 3	Ebreichsdorf - Südautobahn	---
S 34	St. Pölten - Wilhelmsburg	---
S 16	Pians - Flirsch	---
B 314	Nassereith	---
B 314	Tschirganttunnel	---

Entsprechend diesen unterschiedlichen Planungsfortschritten liegen auch völlig unterschiedlich detaillierte Unterlagen zu den einzelnen Projekten vor. Darin liegt zweifellos auch z.T. der Grund, warum die mit Schreiben vom 18. Jänner erbetenen Unterlagen vom Wirtschaftsministerium

- 5 -

erst am 23. Februar zur Verfügung gestellt wurden und eine Reihe der erbetenen, für eine verkehrspolitische Beurteilung erforderlichen Daten nicht enthalten.

Dies betrifft beispielsweise die zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten, die nur in wenigen Fällen Zeitreihen und Schwerverkehrsanteile enthalten. Der level of service wird nur ausnahmsweise angegeben. Ein durch den Ausbau induziertes zusätzliches Verkehrsaufkommen wird weder generell, noch für einzelne Projekte abgeschätzt. Die vorgesehenen Ausbauquerschnitte werden zumeist nicht angegeben. Überlegungen über die Veränderung der Transportkosten wurden nicht angestellt. Überlegungen über die durch die Ausbaumaßnahmen bedingte Verkürzung der Reisezeit werden nur in Einzelfällen angestellt. Der Versuch der Verifizierung der angegebenen Unfallraten führt zu beträchtlichen Differenzen mit den aus den tatsächlich aufgetretenen Unfällen errechneten Unfallraten. Hingegen wurde entsprechend dem jeweiligen Planungsstand zumeist eine umfassende und ausführliche Analyse der Umweltrelevanz sowie der diesbezüglichen Maßnahmen vorgelegt.

Auf Grund dieses partiellen Ausgangsdatenmangels sowie des extrem kurzen zur Verfügung stehenden Zeitrahmens kann nur eine verkehrspolitische Grobbeurteilung erfolgen.

2. Auftretende Verkehrsmengen

Mit Ausnahme der im Bundesland Wien liegenden Bauprojekte muß allgemein gesagt werden, daß die vorliegenden Straßenabschnitte nach ihrer Fertigstellung mit vergleichsweise geringen Verkehrsmengen belastet werden, sodaß hohe Investitionskosten pro gefahrenem Kraftfahrzeug-km anfallen.

- 6 -

Die folgenden Verkehrsdaten, die diesen Umstand nachweisen, stammen zum Teil aus der händischen Straßenverkehrszählung 1985 bzw. aus der Auswertung der automatischen Dauerzählstellen für das Jahr 1986.

Projekt	Zählstelle	DTV
A 23/B 302	A23 Wien/Praterbrücke	77 000 Kfz E/24 h
A 3	B210 Oberwaltersdorf B16 Ebreichsdorf	3 700 Kfz /24 h 10 500 Kfz E/24 h
A 4	A4 Schwechat B9 Schwechat B9 Petronell/Carnuntum B10 Neudorf B10 Nickelsdorf	16 000 Kfz E/24 h 8 000 Kfz E/24 h 5 000 Kfz /24 h 5 700 Kfz /24 h 3 300 Kfz /24 h
S 6	S6 Ganzsteintunnel (Mürzzuschlag)	4 400 Kfz E/24 h
S 34	S33 St. Pölten B20 Traisen	6 000 Kfz E/24 h 8 000 Kfz E/24 h
S 31	S31 Mattersburg B50 St. Martin B50 Piringsdorf	5 000 Kfz E/24 h 6 000 Kfz /24 h 3 000 Kfz /24 h
A 8	B138 Steinhaus B137 Schallabach	8 000 Kfz /24 h 13 000 Kfz /24 h
A 9	B138 Windischgarsten	5 000 Kfz E/24 h
B 311	B311 Saalfelden B311 Zell/See	10 000 Kfz E/24 h 15 000 Kfz /24 h
B 311/312	B312 Unken B312 Waidring	8 000 Kfz E/24 h 6 000 Kfz /24 h
A9(Schoberp.)	B113 Schoberpaß	9 000 Kfz E/24 h
A2	B70 Dolina A2 Klagenfurt	15 000 Kfz E/24 h 14 000 Kfz /24 h
S 16	B316 Strengen	8 000 Kfz /24 h

- 7 -

Projekt	Zählstelle	DTV
B 314 Nassereith	B314 Fernstein B314 Fernpaß B314 Nassereith	8 000 Kfz E/24 h 7 000 Kfz /24 h 6 000 Kfz /24 h
B 314 Tschirgant.	B189 Obermieming B189 Obersteig-Holzl.	6 000 Kfz /24 h 4 000 Kfz /24 h
S 18	B202 Bregenz/Achbrücke B202 Höchst (Grenze) B204 Lustenau	16 000 Kfz /24 h 16 000 Kfz /24 h 7 000 Kfz /24 h
B 169	B169 Fügen	9.000 Kfz /24 h
B 221	B221 Gürtel/Südbahnhof B221 Gürtel/Westbahnhof	47.000 Kfz E/24 h 78.000 Kfz E/24 h

Kfz E/24 h: Kraftfahrzeugeinheiten pro Tag: Zählung einer automatischen Dauerzählstelle im Jahre 1986

Kfz /24 h: Kraftfahrzeuge pro Tag: händische Straßenverkehrszählung 1985

Neubauprojekte: Zukünftiger räumlicher und zeitlicher Abstand zwischen den Kfz

Spitzenszunderwerthe

וְיִתְהַלֵּךְ כָּל-עֲמֹד בְּבָנֶיךָ וְבְבָנָיו וְבְבָנָיו בָּנָיו וְבָנָיו בָּנָיו

in [sec]

Auf jeder Fahrspur
Abstand zw. den Kfz

Abschied zw. den Kzr
auf jeder Fahrspur
in [m]

B1/211/Wr. Gürtel		B1/211/Wr. Gürtel
B169/Brettfalltunnel		B169/Brettfalltunnel
B169/Fügen - Stumm		B169/Fügen - Stumm
S18/Bodensee		S18/Bodensee
A2/Südautobahn		A2/Südautobahn
A9/Pyhrn Autobahn (Stmk)		A9/Pyhrn Autobahn (Stmk)
B311/312/Pinzhauer B./ Loferer B.		B311/312/Pinzhauer B./ Loferer B.
B311/Pinzhauer B.		B311/Pinzhauer B.
A9/Pyhrnautobahn 4-Sp (OÖ)		A9/Pyhrnautobahn 4-Sp
A9/Pyhrnautobahn 2-Sp (OÖ)		A9/Pyhrnautobahn 2-Sp
A8/Innkreis Autobahn		A8/Innkreis Autobahn
S31/Burgenland		S31/Burgenland
A4/Ostautobahn (Bgld)		A4/Ostautobahn (Bgld)
A4/Ostautobahn (NÖ)		A4/Ostautobahn (NÖ)
B302/Nordrandstraße		B302/Nordrandstraße
A23/Wien/Praterbrücke		A23/Wien/Praterbrücke

- 9 -
 Neubauprojekte: Zukünftiger räumlicher und zeitlicher Abstand zwischen den Kfz

Tagesdurchschnittswerte

	in [m]	in [sec]
Absstand zw. den Kfz auf jeder Fahrspur		
Abstand zw. den Kfz auf jeder Fahrspur		
B1/211/Wr. GÜrtel		
B169/Brettfalltunnel		
B169/Fügen - Stumm		
S18/Bodensee		
A2/Südautobahn		
A9/Pyrn Autobahn (Stmk)		
B311/312/Pinzgauer B./ Loferer B.		
B311/Pinzgauer B.		
A9/Pyrnautobahn 4-Sp (OÖ)		
A9/Pyrnautobahn 2-Sp (OÖ)		
A8/Innkreis Autobahn		
S31/Burgenland		
A4/Ostautobahn (Bgld)		
A4/Ostautobahn (NÖ)		
B302/Nordrandstraße		
A23/Wien/Praterbrücke		

- 10 -

3. Kosten für Bau, Erhaltung und Refinanzierung

In der Folge werden die Aufwendungen für die einzelnen Projekte zusammengestellt. Die Berechnung der Zinskosten beruhen auf einem Zinssatz von 8 % und auf jährlichen Eigenmitteln von 1,7 Mrd. für den Zeitraum 1989 bis 2011, was die hinsichtlich der gesamten Zinskosten günstigste der drei vom Wirtschaftsministerium durchgerechneten Varianten bedeutet.

Projekt	Investitions- summe	jährliche Unter- haltskosten	Annuität	jährliche Zinskosten
A23/B302	1490 Mio	3,1 Mio	85,5 Mio	33,9 Mio
A3	800 Mio	(1)	(1)	(1)
A4	904 Mio	30,0 Mio	(1)	20,5 Mio
S6	2000 Mio	41,0 Mio	140,0 Mio	45,5 Mio
S34	400 Mio	(1)	(1)	(1)
A4	925 Mio	20,3 Mio	92,0 Mio	21,1 Mio
S31	302 Mio	8,0 Mio	23,0 Mio	6,8 Mio
A8	1100 Mio	10,0 Mio	65,0 Mio	25,1 Mio
A9	4500 Mio	33,0 Mio	258,0 Mio	102,4 Mio
B311	1553 Mio	7,9 Mio	67,5 Mio	35,5 Mio
B311/312	650 Mio	4,2 Mio	37,0 Mio	14,8 Mio
A9	3000 Mio	58,0 Mio	208,0 Mio	68,3 Mio
A2	3100 Mio	20,0 Mio	175,0 Mio	70,5 Mio
S16	1200 Mio	(1)	(1)	(1)
B314	300 Mio	(1)	(1)	6,8 Mio
B314	1000 Mio	(1)	(1)	22,7 Mio
S18	1600 Mio	4,0 Mio	60,0 Mio	36,4 Mio
B169	143 Mio	1,4 Mio	8,6 Mio	3,2 Mio
B169	200 Mio	1,8 Mio	13,0 Mio	5,1 Mio
B315	780 Mio	8,0 Mio	47,0 Mio	17,7 Mio
B1/221	2000 Mio	1,8 Mio	(1)	45,5 Mio
GESAMT		27947 Mio		

(1) Nicht ausgewiesen

- 11 -

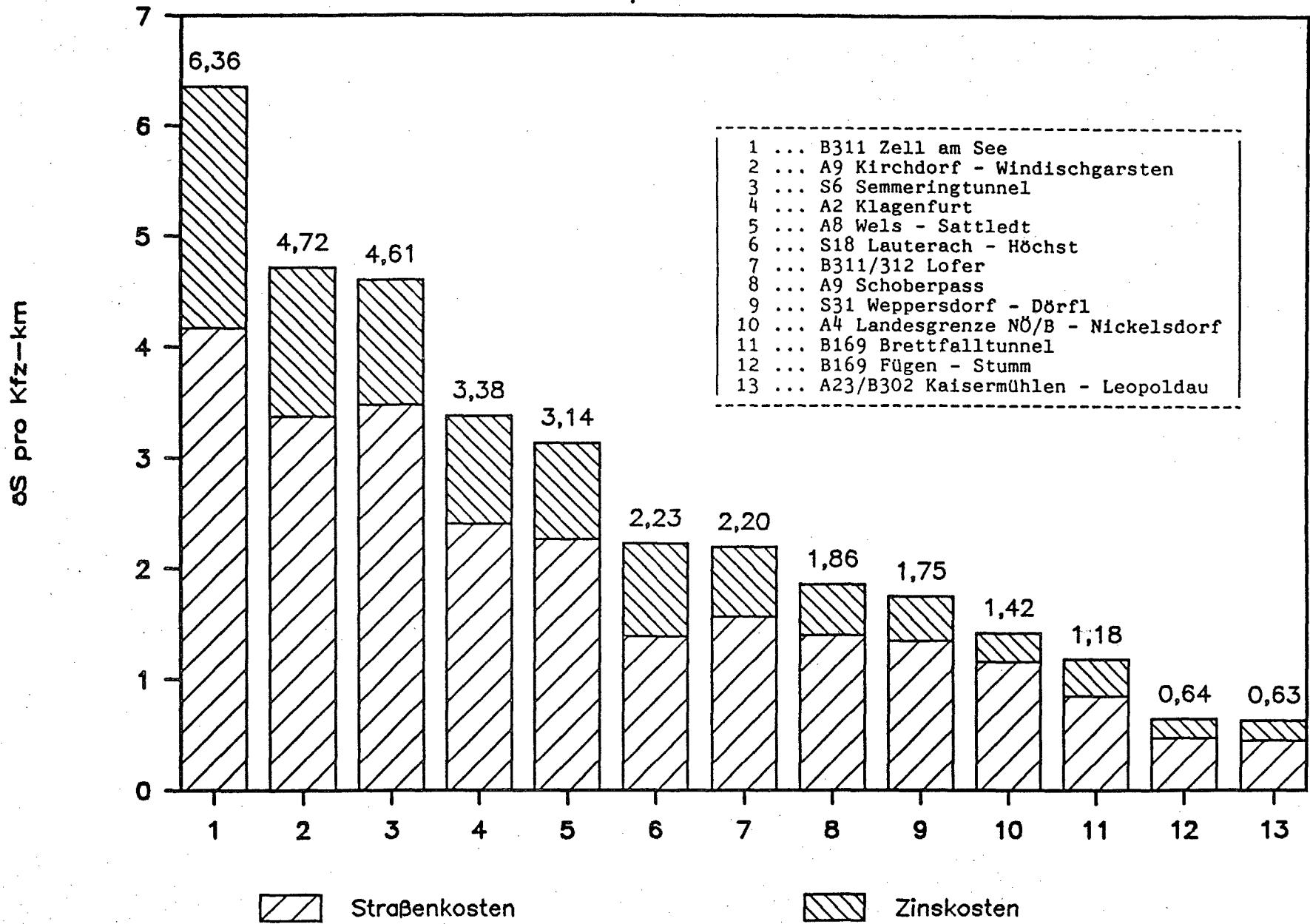
Werden die jährlichen Straßenkosten sowie die jährlichen Zinskosten auf die zufolge des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf den jeweiligen Abschnitten zurückgelegten jährlichen Kfz-km umgelegt, so liegen diese Kosten für den Bau, die Erhaltung und die Refinanzierung der Straßeninfrastruktur je gefahrenem Kilometer zum Teil beträchtlich über den gesamten Treibstoffkosten, die für den Endverbraucher im Durchschnitt derzeit mit ca. 70 bis 80 Groschen pro gefahrenem Kilometer kalkuliert werden müssen.

Projekt	Länge prognostizier- ter DTV km	Straßenkosten pro Kfz-km	Zinskosten pro Kfz-km	Summe
A23/B302	8,6	60.000	0,45	0,63
A3	13,7			
A4	13,0	22.600	0,14	
S6	12,5	8.800	3,48	1,13
S34	7,4			4,61
A4	31,2	8.100	1,16	0,26
S31	10,1	4.600	1,35	0,40
A8	9,8	8.000	2,27	0,87
A9	32,1	6.500	3,38	1,34
B311	5,4	8.200	4,17	2,19
B311/312	4,7	11.300	1,57	0,63
A9	38,7	10.500	1,40	0,46
A2	14,2	14.000	2,41	0,97
S16	10,0			3,38
B314	3,3	12.400		0,45
B314	4,8	8.000		1,62
S18	5,9	20.000	1,39	0,84
B169	5,8	8.500	0,47	0,17
B169	3,2	13.000	0,85	0,33
B315	5,0			0,64
B1/221	2,2	70.000		1,18
GESAMT	242,6		0,81	

Freie Felder: Ein zur Berechnung notwendiger Wert nicht gegeben.

Straßen- und Zinskosten

pro Kfz-km



- 13 -

Dem gegenüber hat die ÖBB für das Projekt "Neue Bahn" einen Aufwand inklusive der laufenden Erhaltungs- und Erneuerungskosten für das betroffene Netz von 0,07 öS je Leistungskilometer errechnet (unter Leistungskilometer wird die Summe der geleisteten Personenkilometer und Nettotonnenkilometer verstanden; auf einer Straße mit 10 % Lkw-Anteil mit einer durchschnittlichen Nutzlast von 15 t je Lkw und einem Besetzungsgrad der Pkw's von 1,3 Personen entspricht ein Kfz-km 2,7 derart definierten Leistungskilometer; 1 Kfz-km = 0,9 - 1,3 Personenkilometer + 0,1 . 15 Nettotonnenkilometer = 2,7 Leistungskilometer).

- 14 -

4. Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit geht das Wirtschaftsministerium in vielen Bereichen von an Hand der Straßenkategorie geschätzten Unfallraten aus. Zum Teil werden auch Unfallraten aus den frühen 80er Jahren prognostisch hochgerechnet.

Um eine abgesicherte Beurteilung der gegenwärtigen Verkehrssicherheitssituation durchführen zu können, wurden die Unfälle mit Personenschaden für die Jahre 1982 bis 1985 aus der Unfalldatenbank des Kuratoriums für Verkehrssicherheit für die relevanten Abschnitte erhoben und daraus die tatsächlichen Unfallraten ermittelt. Dabei zeigt sich, daß die Unfallsituation vom Wirtschaftsministerium bei nahezu allen Abschnitten wesentlich ungünstiger eingeschätzt wurde, als sie sich an Hand von Unfalldaten tatsächlich darstellt. Die folgende Zusammenstellung enthält eine entsprechende Gegenüberstellung sowie Summenlinien für Unfallrate und Unfalldichte für Autobahnen und Bundesstraßen im Freiland, sowie für Bundesstraßen im Ortsgebiet. Vergleicht man die auf Basis der KfV-Unfalldaten errechneten Unfallraten mit den entsprechenden Summenkurven, so zeigt sich, daß diese für die meisten Abschnitte nicht als signifikant hoch angesehen werden können.

- 15 -

Projekt	Ur/dzt. Netz 1)	Ur/dzt. Netz 2)	Ud/dzt. Netz
A 3	---	B 16: 0,69 B 210: 1,11	B 16: 2,5 B 210: 1,5
A 4 NÖ	0,110 - 1,826	B 10: 0,65 B 10a: - L 166: 0,9	B 10: 2,1 B 10a: 1,28 L 166: 0,82
A 4 Bgld.	---	B 10: 0,82 (bis Neudorf) 0,8 (ab Neudorf) B 50: 0,8 (Parndorf) B 51: 1,05	B 10: 3 (bis Neudorf) 1,15 (ab Neudorf) B 50: 0,93 (Parndorf) B 51: 2,88
A 8 B 137 B 138	1,8 - 3,0 1 - 2,4	B 137 3): 3,92 B 138: 1,57 (Wels) Freiland 0,57	B 137: 13,46 B 138: 1,77
A 9 OÖ	1,0 - 3,0	B 138: 0,95	B 138: 2,30
A 9 Stmk.	4,3	B 113: 0,74	B 113: 2,44
S 6	1,5	B306 NÖ: 0,92 Stmk: 0,57	NÖ 2,05 Stmk. 1,47
S 16	---	B 171: 0,76 B 316: 0,33	B 171: 2,86 B 316: 0,93
S 18	1,0 - 4,0	B 202: 1,92	9,1

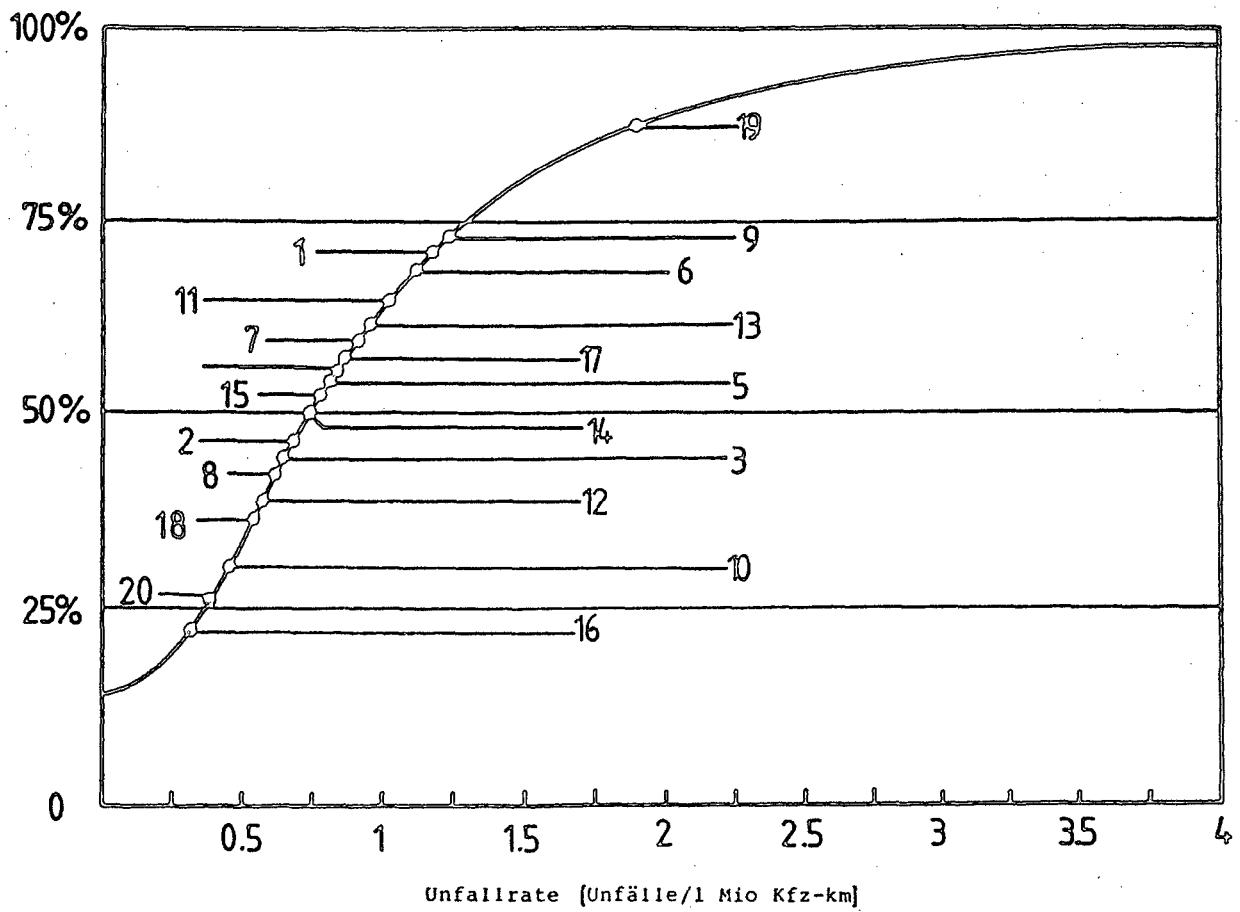
- 16 -

Projekt	Ur/dzt. Netz 1)	Ur/dzt. Netz 2)	Ud/dzt. Netz
S 31	1,0 - 4,0	B 50: 0,47 (St. Martin) (Dörf1) 1,0	1,0 (St. Martin) (Dörf1) 0,98
S 34	---	B 20: 1,2	4,15
B 169 Fügen	2,6	B 169: 0,38	1,22
B 311 Zell	1,0 - 4,0	B 311: 0,97	5,9
B 311 Lofer	4,0	B 311: 0,92	1,7
B 314 Nassereith	---	B 314: 1,15	3,01
B 314 Tschirgant- tunnel	---	B 189: 0,84 B 189: 0,54 (alte B 314)	1,99 1,19
B 315	2,5	B 171: 1,17 B 315: 0,67	B 171 4,28 B 315 1,97

- 1) lt. BMwA
- 2) lt. KfV Unfalldaten Mittelwert für die Jahre 1983 - 1985
 Ur [Unfälle mit Personenschäden pro 1 Mio. Kfz-km]
 Ud [Unfälle mit Personenschäden pro km und Jahr]
- 3) Abschnittlich lediglich 2,5 km lang; nicht repräsentativ

- 17 -

UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF ÖSTERR. BUNDESSTRASSEN

SUMMENLINIE F. UNFÄLLE M. PERSONENSCHADEN
UNFALLRATEFREILAND/BUNDESSTRASSE
1976/79

Projekt	Nr.	Straße
A 3 Südost-A.	1	B210 Badener-B.
	2	B16 Ödenburger-B.
A 4 Ost-A.	3	B10 Budapester-B. (NÖ)
	4	B10 westl. Neudorf (Bgld.)
	5	B50 Burgenland-B.
	6	B51 Neusiedler-B.
S 6 Semmeringtunnel	7	B306 S.Ers.Str. (NÖ)
	8	B306 S.Ers.Str. (Stmk.)
S 34 St.Pölten - Wilhelmsburg	9	B20 Mariazeller-B.
S 31 Weppersdorf-Dörfel	10	B50 Burgenland-B. (St.M.)
	11	B50 Burgenland-B. (Dörfel)
A 8 Innkreis-A.	12	B138 Pyhrnpaß-B.
A 9 Kirchdorf-Windischgarsten	13	B138 Pyhrnpaß-B.
A 9 Schoberpaß	14	B113 Schoberpaß-B.
S 16 Pians - Flirsch	15	B171 Tiroler-B.
	16	B316 Arlberg Ers.Str.
B 314 Tschirgant-tunnel	17	B189 Mieminger-B.
	18	B189 (alte B 314)
S 18 Lauterach - Höchst	19	B202 Schweizer-B.
B 169 Fügen - Stumm	20	B169 Zillertal-B.

- 18 -

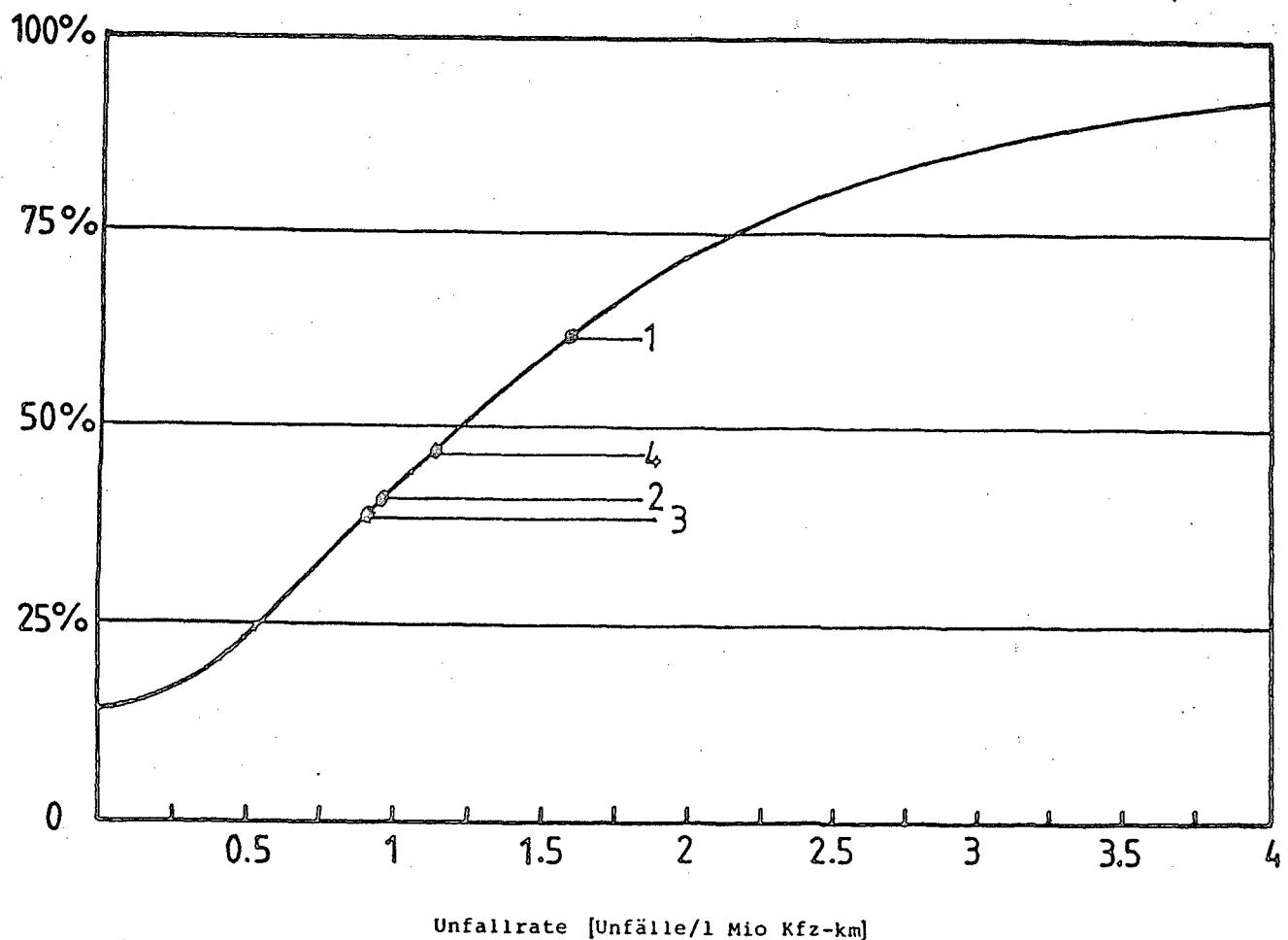
UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF ÖSTERR. BUNDESSTRASSEN

SUMMENLINIE F. UNFÄLLE M. PERSONENSCHADEN

ORTSGEBIET/BUNDESSTRASSE

UNFALLRATE

1976/79



Unfallrate [Unfälle/1 Mio Kfz-km]

Projekt	Nr.	Straße
A 8 Innkreis-A.	1	B138 Wels
B 311 Umfahrung Zell/See	2	B311 Pinzgauer-B.
B 311/312 Umfahrung Lofer	3	B311 Pinzgauer-B.
B 314 Umfahrung Nassereith	4	B314 Fernpaß-B.

- 19 -

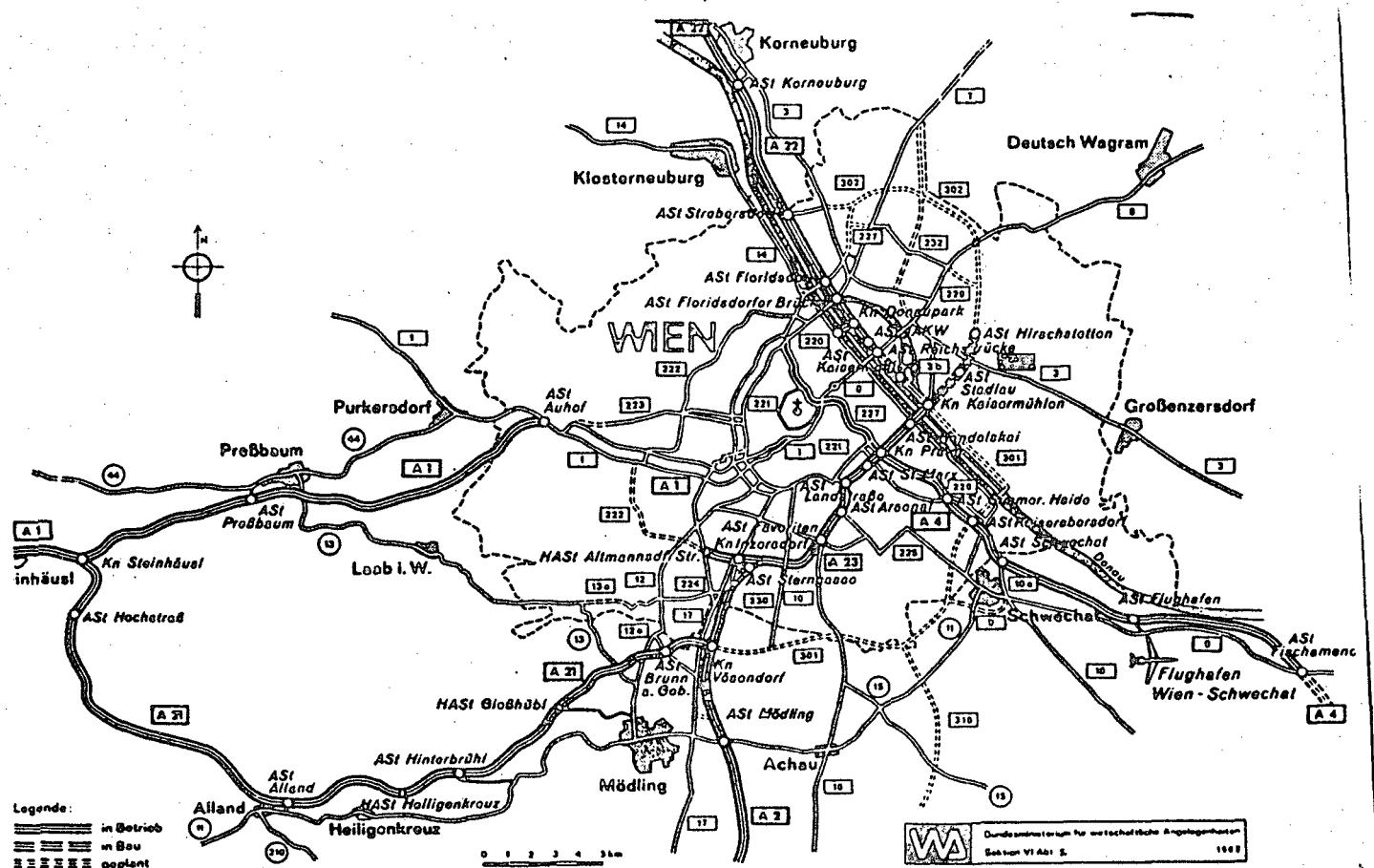
5. Verkehrliche Beurteilung

5.1. Städtische Projekte

- 20 -

**5.1.1. Südosttangente und Wiener Nordrandstraße
(A 23 Südosttangente/B 302 Wiener Nordrandstraße)**

Länge	8,6 km
DTV-Zählung A 23 Wien/Praterbrücke ..	77.000 Kfz E/24 h
Investitionssumme	1.490 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	3,1 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	85,5 Mio S
Jährliche Zinskosten	33,9 Mio S
DTV-Prognose	60.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	0,45 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,18 S
Gesamtkosten pro Kfz-km	0,63 S



- 21 -

5.1.1. Südosttangente und Wiener Nordrandstraße
(A 23 Südosttangente/B 302 Wiener Nordrandstraße)

Für die Verlängerung der Südosttangente von der Anschlußstelle Kaisermühlen zur Anschlußstelle Hirschstetten sowie den Bau der Wiener Nordrandstraße bis Leopoldau, liegt jeweils ein generelles Projekt vor. Es handelt sich um eine der höchstbelasteten Straßen Österreichs mit hoher Verkehrs-
wirksamkeit für den innerstädtischen Verkehr in Wien.

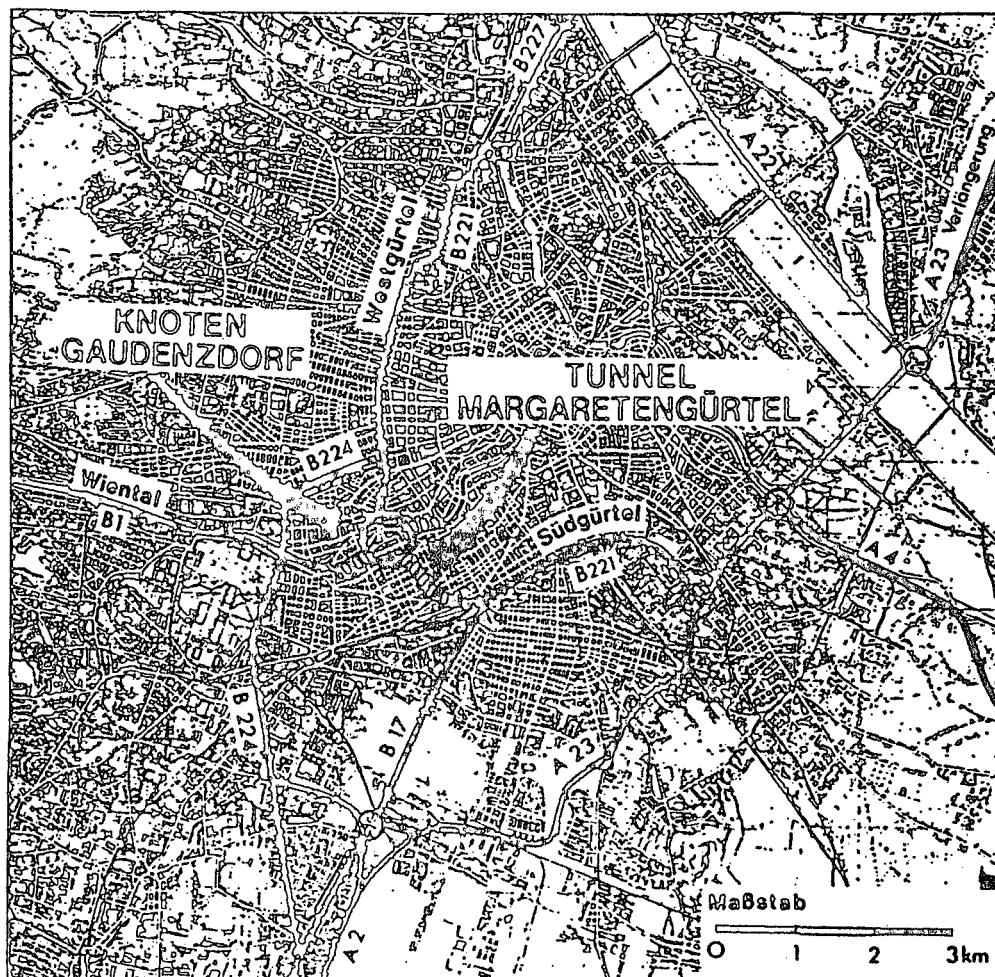
Für beide vorgesehenen Abschnitte wird ein erhebliches durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) prognostiziert: Für den Autobahnabschnitt 60.000 Kraftfahrzeuge pro 24 Std., für den Abschnitt der Nordrandstraße 36.000 KFZ pro 24 Std.

Die Verkehrssicherheitssituation wird zwar nur durch wenig aussagekräftige kategorisierte Unfallraten beurteilt, jedoch ist durch die Realisierung der beiden Projekte jedenfalls mit einer beträchtlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit des verlagerten Verkehrsstroms zu rechnen.

- 22 -

**5.1.2. Margaretengürtel/Knoten Gaudenzdorf
(B 1 Wiener Bundesstr./B 221 Wiener Gürtel Bundesstr.)**

Länge	2,2 km
DTV-Zählung B221 Gürtel/Südbahnhof	47.000 Kfz E/24 h
B221 Gürtel/Westbahnhof ...	78.000 Kfz E/24 h
Investitionssumme	2.000 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	1,8 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	45,5 Mio S
DTV-Prognose	70.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	0,81 S
Gesamtkosten pro Kfz-km	S



- 23 -

5.1.2. Margaretengürtel/Knoten Gaudenzdorf
(B 1 Wiener Bundesstr./B 221 Wiener Gürtel Bundesstr.)

Für das Projekt Tunnel Margaretengürtel/Knoten Gaudenzdorf ist derzeit die Vorstudie in Arbeit. Es handelt sich dabei um den Umbau einer der stärkst belastetsten Straßenabschnitte Österreichs, um eine Verbesserung der Umweltqualität entlang des Margaretengürtels zu erreichen, wofür jedoch extrem hohe Investitionskosten (2,0 Mrd S für einen Abschnitt von weniger als 3 km) in Kauf genommen werden müssen.

Erwähnenswert ist, daß auch im Bereich des Südgürtels, aber vor allem des Westgürtels ähnlich hohe Verkehrsstärken auftreten, wodurch sich die Begründung der Auswahl des Bereichs Margaretengürtel/Knoten Gaudenzdorf für eine Untertunnelung auf das Argument der Verbesserung des Knotens zwischen der Wiener Westeinfahrt und dem Gürtel reduziert. Es muß daher bei Realisierung dieses Projektes mit zunehmendem Druck seitens der Bevölkerung entlang des Südgürtels und Westgürtels zur Realisierung ähnlicher Tunnellösungen in diesen Bereichen gerechnet werden. Eine gesamte Tunnellösung für den Wiener Gürtel würde schätzungsweise Investitionen von mindestens 10 Mrd. öS erfordern.

- 24 -

5.2. Ortsumfahrungen

- 25 -

5.2.1. Umfahrung Zell am See (B 311 Pinzgauer Bundesstr.)

Länge	5,4 km
DTV-Zählung B 311 Saalfelden	10.000 Kfz E/24 h
B 311 Zell am See	15.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	1.553 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	7,9 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	67,5 Mio S
Jährliche Zinskosten	35,5 Mio S
DTV-Prognose	8.200 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	4,17 S
Zinskosten pro Kfz-km	2,19 S
Gesamtkosten pro Kfz-km	6,36 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	1,0 - 4,0 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV)	0,97 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	5,3 Unf/km



- 26 -

5.2.1. Umfahrung Zell am See (B 311 Pinzgauer Bundesstr.)

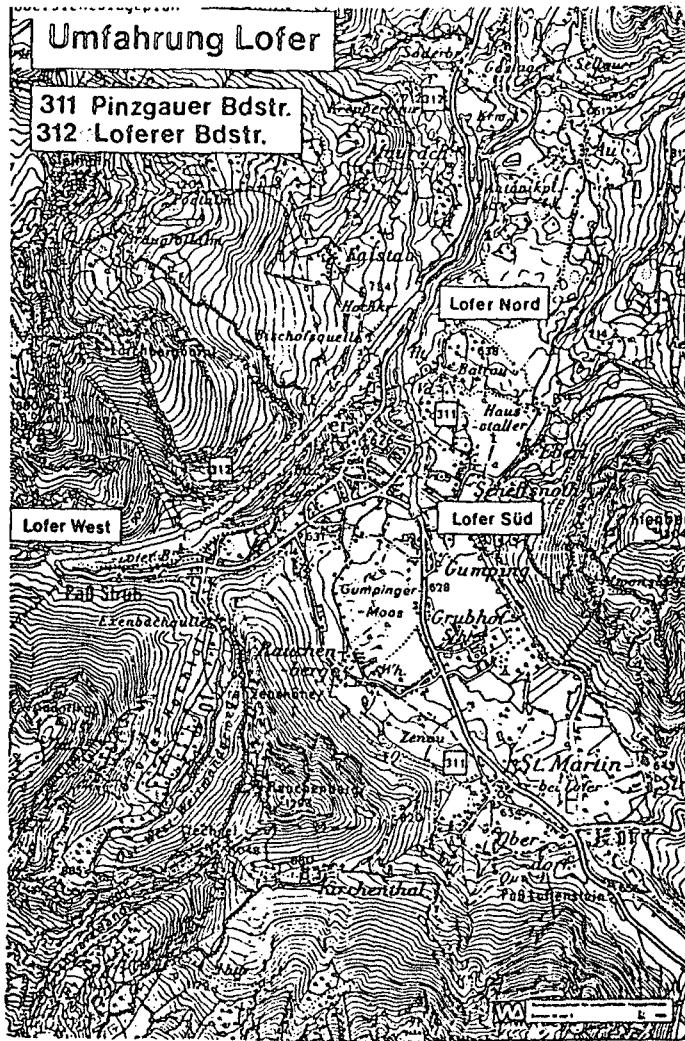
Die hohe Verkehrsstärke in Zell am See (1985: 15.000 KFZ/24 Std.) zeigt die Notwendigkeit einer Umfahrung, die aufgrund der begrenzten topographischen Verhältnisse nur in Tunnellage erfolgen kann.

Das vorliegende Projekt mit einem Tunnel von Schütteldorf Süd bis Oberreith und einer Anschlußstelle Schütteldorf Nord im Tunnel erscheint eine sehr aufwendige Variante. Es ist davon auszugehen, daß zwei Teiltunnel für den Bereich Zell am See und Schütteldorf eine stärkere Verkehrswirksamkeit aufweisen könnten. Darüber hinaus ist der Anschluß des Landeskrankenhauses als einer der wichtigsten Verkehrserreger in diesem Bereich durch das vorliegende Projekt nur sehr ungünstig gelöst. Die im Tunnel gelegene Anschlußstelle Schütteldorf Nord stellt ein aus heutiger Sicht nur sehr schwer kalkulierbares Sicherheitsrisiko dar, da eine solche Lösung in Österreich bisher noch nie realisiert wurde. Bei einer Lösung mit zwei Teiltunnels würde diese im Tunnel gelegene Anschlußstelle wegfallen.

- 27 -

5.2.2. Umfahrung Lofer (B 311 Pinzgauer Bdstr./B 312 Loferer Bdstr.)

Länge	4,7 km
DTV-Zählung B 312 Unken	8.000 Kfz E/24 h
B 312 Waidring	6.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	650 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	4,2 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	37,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	14,8 Mio S
DTV-Prognose	11.300 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	1,57 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,63 S
Gesamtkosten pro Kfz	2,20 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMWA)	4,0 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) ... B 312 West	0,43 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 312 West	1,03 Unf/km
Ur (lt. KfV) ... B 312 Nord	0,62 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 312 Nord	2,04 Unf/km
Ur (lt. KfV) ... B 311 Süd	0,89 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 311 Süd	1,79 Unf/km



- 28 -

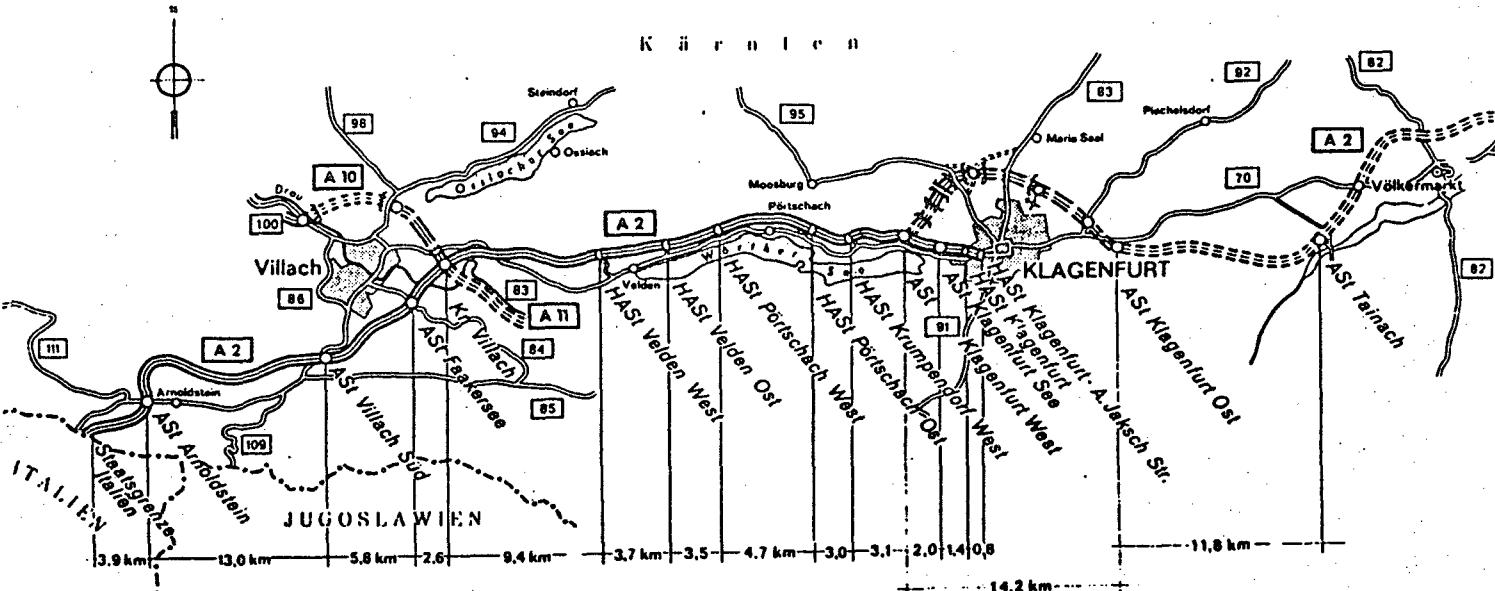
5.2.2. Umfahrung Lofer (B 311 Pinzgauer B./B 312 Loferer B.)

Ähnlich wie bei der Umfahrung Zell am See ist auch bei Lofer der Bedarf nach einer Umfahrung erkennbar, das vorliegende Projekt stellt jedoch eine sehr großzügige Planung dar, da es die Errichtung einer Nordumfahrung und einer Ostumfahrung vorsieht. Aus der Sicht des sparsamen Mitteleinsatzes wäre zu prüfen, ob nicht vorerst mit einer Umfahrung das Auslangen gefunden werden könnte, insbesondere da am südlichen Ende der Ostumfahrung eine Anschlußmöglichkeit Richtung Westen besteht.

- 29 -

5.2.3. Umfahrung Klagenfurt (A 2 Südautobahn)

Länge	14,2 km
DTV-Zählung B 70 Dolina	15.000 Kfz E/24 h
A 2 Klagenfurt	14.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	3.100 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	20,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	175,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	70,5 Mio S
DTV-Prognose	14.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	2,41 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,97 S
Gesamtkosten pro Kfz	3,38 S



Legende:

- ===== in Betrieb
- ==== in Bau
- ===== geplant

M ~ 1 : 300 000
0 5 10 km

WA Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Sektion VI Abt. 3
1968

- 30 -

5.2.3. Umfahrung Klagenfurt (A 2 Südautobahn)

Für die Umfahrung Klagenfurt liegt ein generelles Projekt vor. Das Verkehrsaufkommen und die überregionale Bedeutung rechtfertigt die Notwendigkeit einer Umfahrung, das vorliegende Projekt einer Nordumfahrung samt einer Anschlußstelle Klagenfurt West und einer Anschlußstelle Klagenfurt See erfordert jedoch einen hohen Investitionsaufwand. Die Vielzahl der Tunnels in geologisch äußerst schwierigem Gelände schlägt sich in den Projektkosten nieder. Würde beispielsweise nur die Anschlußstelle Klagenfurt See realisiert werden, so wäre eine beträchtliche Kostenminderung zu erwarten.

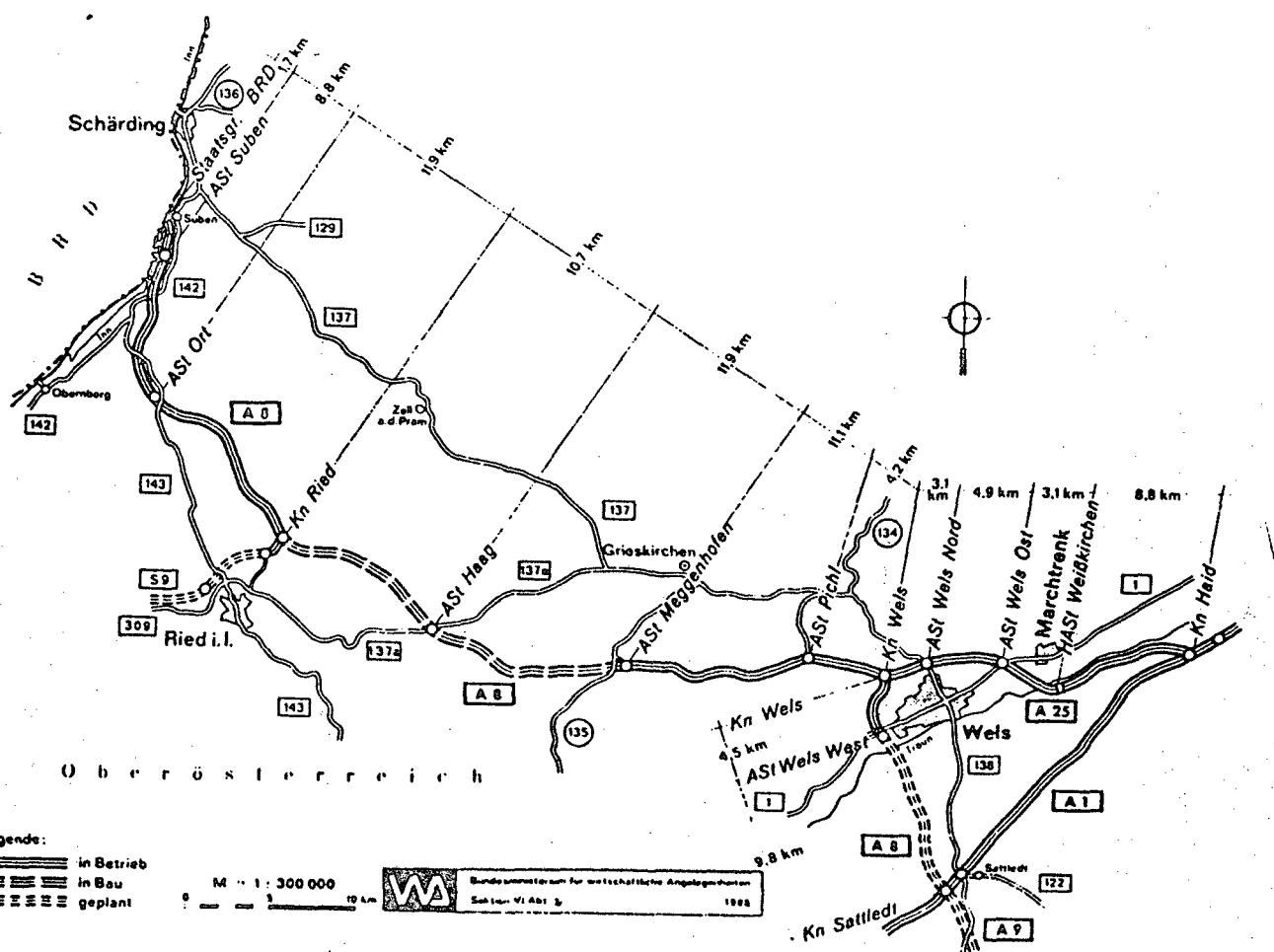
- 31 -

5.3. Innkreis-Pyhrnautobahn

- 32 -

5.3.1. Anschlußstelle Wels West-Knoten Sattledt (A 8 Innkreis Autobahn)

Länge	9,8 km
DTV-Zählung B 138 Steinhaus	8.000 Kfz E/24 h
B 137 Schallabach	13.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	1.100 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	10,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	65,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	25,1 Mio S
DTV-Prognose	8.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	2,27 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,87 S
Gesamtkosten pro Kfz	-----
	3,19 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMWA) ... B 137 ... 1,8 - 3,0 Unf/1Mio Kfz-km	
Ur (lt. KfV) B 137 3,92 Unf/1Mio Kfz-km	
Ud B 137 13,46 Unf/km	
Ur (lt. BMWA) ... B 138 ... 1 - 2,4 Unf/1Mio Kfz-km	
Ur (lt. KfV) B 138 Wels 1,57 .. Freiland 0,33	
Ud B 138 Wels 5,75 .. Freiland 1,01	



- 33 -

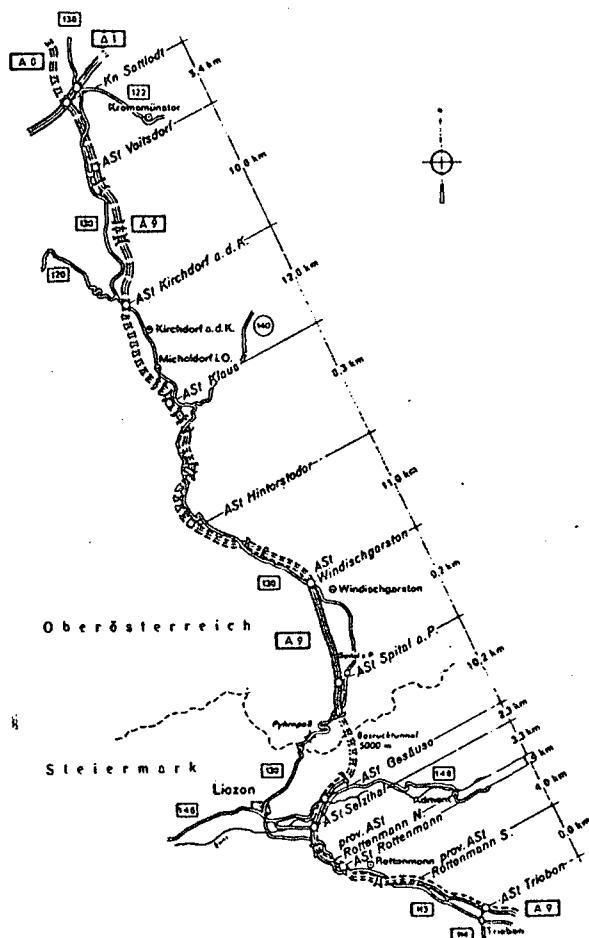
5.3.1. Anschlußstelle Wels West-Knoten Sattledt (A 8 Innkreis Autobahn)

Für diesen Abschnitt liegt ein generelles Projekt vor, das durch eine Direktverbindung der Anschlußstelle Wels West mit dem Knoten Sattledt die Durchfahrt durch Wels bzw. den Umweg über die A 25 und die A 1 (über den Knoten Haid) überflüssig macht. Das Wirtschaftsministerium prognostiziert auf dem neuen Autobahnstück einen Gesamtverkehr von 7.000 Kfz pro 24 Std. für das Prognosejahr 1990. Da die Innkreisautobahn nordwestlich von Wels noch nicht durchgehend fertiggestellt ist und, wenn auch mit Umweg, eine Autobahnverbindung über den Knoten Haid existiert, erscheint dieser Abschnitt keinesfalls dringlicher als andere Abschnitte im Bereich der oberösterreichischen Phyrnautobahn.

= 34 -

5.3.2. Anschlußstelle Kirchdorf - Anschlußstelle Windischgarsten (A 9 Pyhrn Autobahn)

Länge	32,1 km
DTV-Zählung B 138 Windischgarsten.....	5.000 Kfz E/24 h
Investitionssumme	4.500 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	33,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	258,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	102,4 Mio S
DTV-Prognose	6.500 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km)	3,38 S
Zinskosten pro Kfz-km	1,34 S
Gesamtkosten pro Kfz	4,72 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	1,0 - 3,0 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) B 138	0,95 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	B 138 2,30 Unf/km



Legende:
 in Betrieb
 in Bau
 geplant

M = 1 : 300 000

 WAT - Wissenschaftliches Autobahnteam
Basis für Autobahnen

- 35 -

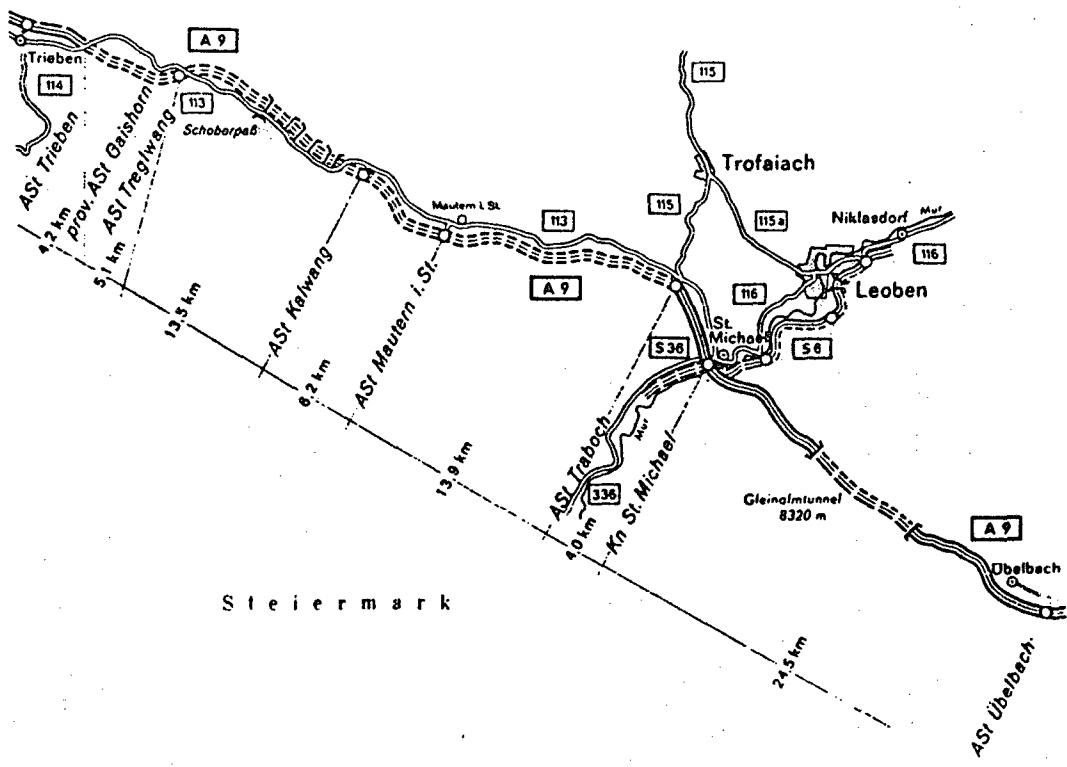
5.3.2. Anschlußstelle Kirchdorf - Anschlußstelle Windischgarsten (A 9 Pyhrn Autobahn)

Für diesen Abschnitt liegt ein generelles Projekt vor. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der parallel führenden B 138 beträgt derzeit etwa 6.000 Kfz pro 24 Std. Der internationale Verkehr, der Quelle und Ziel außerhalb Österreichs hat, ist mit rund 40 % am Gesamtverkehr beteiligt (94 % dieses internationalen Verkehrs hat Quelle oder Ziel im EG-Raum). Im Bereich der Ortsdurchfahrt Kirchdorf sind laut Wirtschaftsministerium deutliche Verkehrsunfallhäufungen festzustellen.

- 36 -

5.3.3. Anschlußstelle Gaishorn - Anschlußstelle Traboch Schoberpaß (A 9 Pyhrn Autobahn)

Länge	38,7 km
DTV-Zählung B 113 Schoberpaß	9.000 Kfz E/24 h
Investitionssumme	3.000 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	58,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	208,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	68,3 Mio S
DTV-Prognose	10.500 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	1,40 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,46 S
Gesamtkosten pro Kfz	1,86 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	4,3 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) B 113	0,74 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	2,4 Unf/km
Ur (lt. KfV) B 113 1986 ...	0,84 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	2,7 Unf/km



Legende:
 in Betrieb
 in Bau
 geplant

M = 1 : 300 000



Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
 Sektion VI Abt. 2
 1988

- 37 -

**5.3.3. Anschlußstelle Gaishorn – Anschlußstelle Traboch
Schoberpaß (A 9 Pyhrn Autobahn)**

Dieser Streckenabschnitt ist der einzige, für den bereits ein Detailprojekt vorliegt. Das Verkehrsaufkommen beträgt derzeit am Schoberpaß im Mittel zwischen 9.000 und 10.000 Kfz pro 24 Std. Der Bundesstreckenabschnitt über den Schoberpaß gehört heute zu den unfallträchtigsten Straßenabschnitten Österreichs. Das Sicherheitsproblem ergibt sich aus den zwar nicht extrem steilen, jedoch sehr langen Rampen, die zu geringen Lkw-Geschwindigkeiten führen, wobei das Überholen schwierig ist. Die Unfallrate betrug innerhalb der letzten vier Jahre jeweils zwischen 0,7 und 0,8 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km, bemerkenswert ist jedoch eine extrem hohe Unfallschwere, die beim fünfachen des österreichischen Bundesdurchschnitts liegt: während im Bundesdurchschnitt 100 Verkehrsunfällen mit Personenschaden 3 Tote zuzurechnen sind, entfielen in den letzten vier Jahren auf der Schoberpaßstrecke mehr als 15 Tote auf 100 Unfälle.

- 38 -

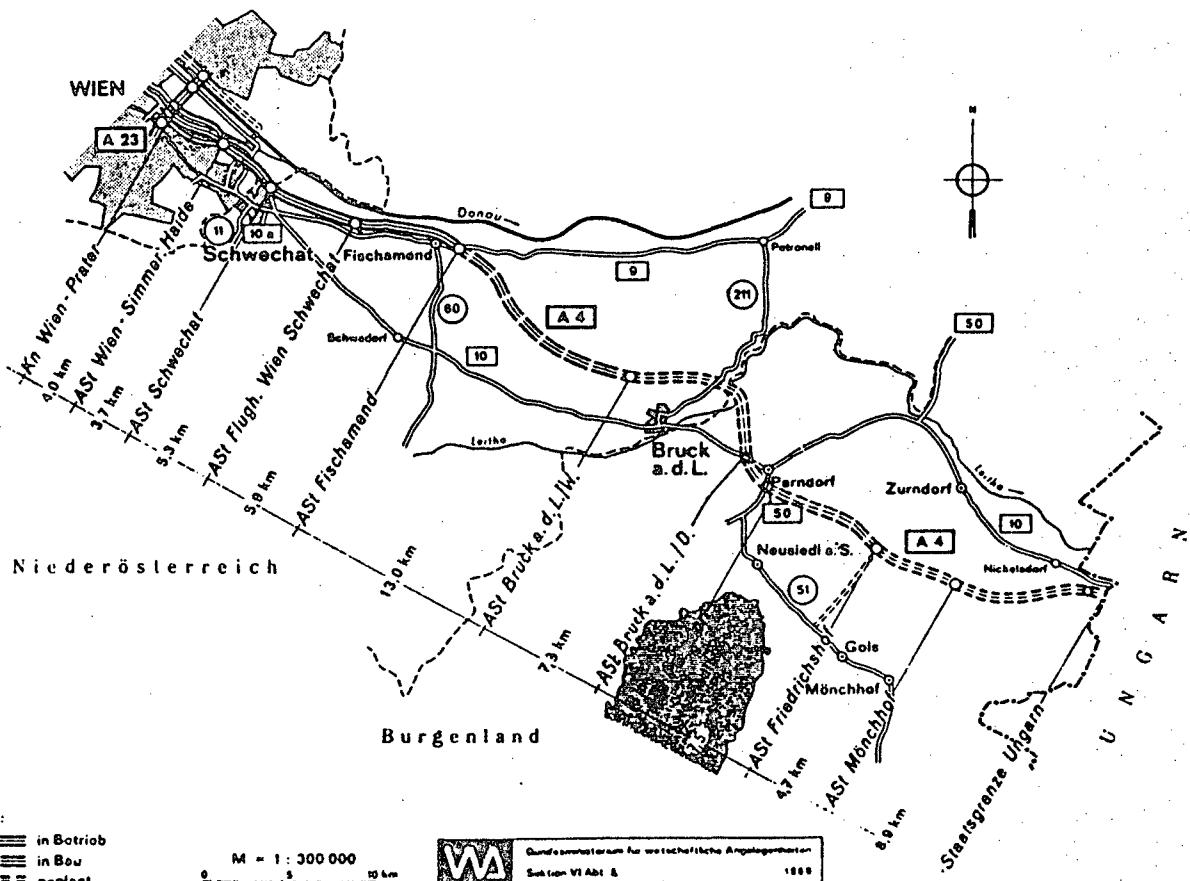
5.4. Ostautobahn

Der Ausbau der Ostautobahn östlich von Parndorf wird mit der gemeinsamen Weltausstellung Wien-Budapest begründet. Ob eine derartige Ausstellung einen Autobahnbau rechtfertigt, erscheint fragwürdig. Einzig aus der Verkehrsbelastung lässt sich in diesem Bereich die Vordringlichkeit eines Ausbaus mit Autobahnquerschnitt keinesfalls begründen.

- 39 -

5.4.1. Fischamend-Landesgrenze NÖ/B (A 4 Ostautobahn)

Länge	13,0 km
DTV-Zählung A 4 Schwechat	16.000 Kfz E/24 h
B 9 Schwechat	8.000 Kfz E/24 h
B 9 Petronell/Carnuntum ...	5.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	904 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	30,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	20,5 Mio S
DTV-Prognose	22.600 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	0,14 S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	0,110 - 1,826 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) B 10	0,65 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	B 10 2,1 Unf/km
Ur (Lt. KfV) B 10a	- Unf/1Mio Kfz-km
Ud	B 10a 1,28 Unf/km
Ur (lt. KfV) L 166 2000 DTV .	1,13 U/1Mio Kfz-km
Ud	L 166 2000 DTV . 0,82 U/km
Ur (lt. KfV) L 166 3000 DTV .	0,75 U/1Mio Kfz-km
Ud	L 166 3000 DTV ... - U/km



- 40 -

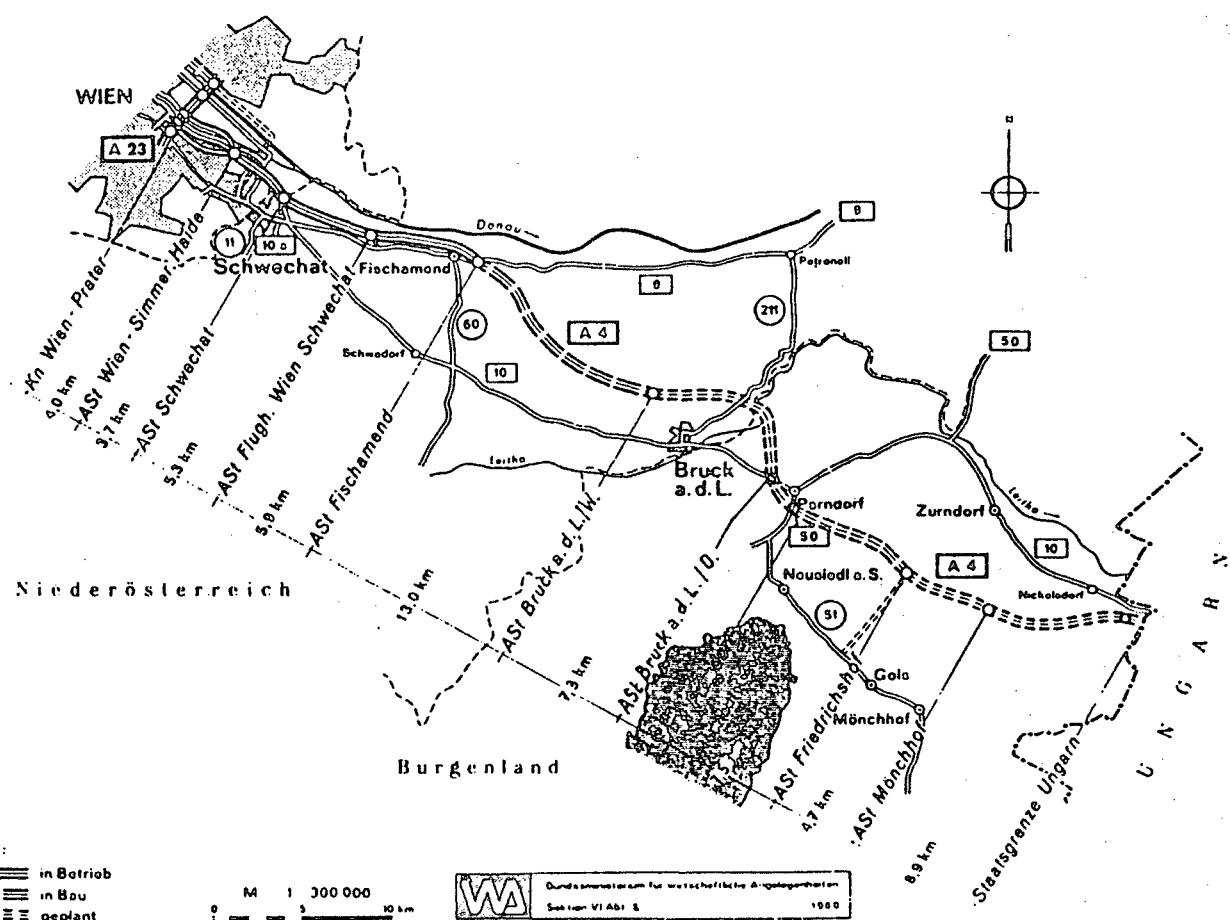
5.4.1. Fischamend-Landesgrenze NÖ/B (A 4 Ostautobahn)

Bis zur Anschlußstelle Parndorf hat die A4 für die Erschließung des burgenländischen Raums östlich des Neusiedlersees Bedeutung. Auf der B10 tritt im Bereich Bruck/Leitha ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kfz pro 24 Std. auf.

- 41 -

5.4.2. Landesgrenze NÖ/B - Nickelsdorf (A 4 Ostautobahn)

Länge	31,2 km
DTV-Zählung B 10 Nickelsdorf	3.300 Kfz /24 h
B 10 Neudorf	5.700 Kfz /24 h
Investitionssumme	925 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	20,3 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	92,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	21,1 Mio S
DTV-Prognose	8.100 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	1,16 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,26 S
Gesamtkosten pro Kfz	1,42 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (KfV) ... B 10 bis Parndorf	0,79 . ab Parndorf 0,8
Ud B 10 bis Parndorf	2,99 . ab Parndorf 1,15
Ur (KfV) ... B 50	0,26 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 50	0,83 Unf/km
Ur (KfV) ... B 51	1,05 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 51	2,88 Unf/km



- 42 -

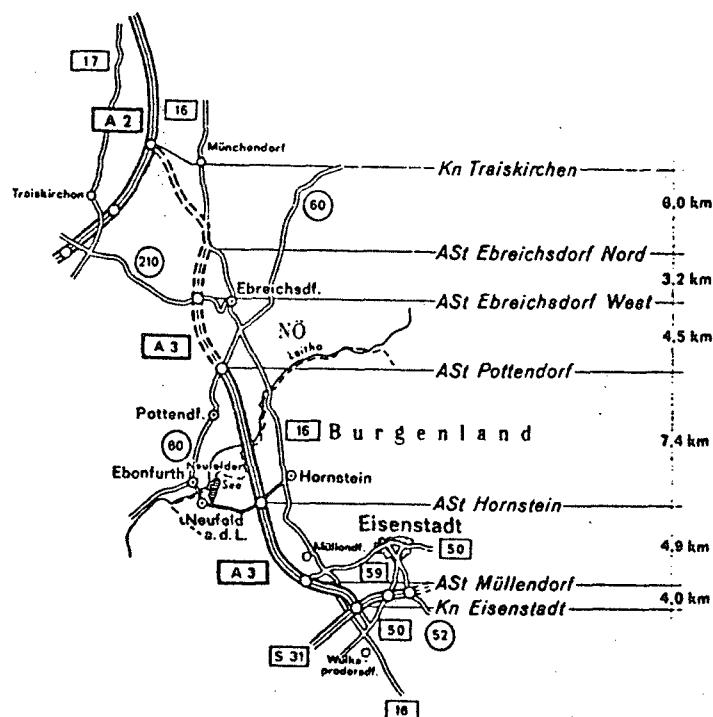
5.4.2. Landesgrenze NÖ/B - Nickelsdorf (A 4 Ostautobahn)

Im Bereich östlich von Parndorf tritt nur mehr sehr geringes Verkehrsaufkommen auf (B10 im Ortsgebiet Nickelsdorf ca. 3.300 Kfz pro 24 Std, auf der freien Strecke bedeutend weniger).

- 43 -

5.5. Anschluß Südostautobahn-Südautobahn

Länge	13,7 km
DTV-Zählung B 210 Oberwaltersdorf	3.700 Kfz /24 h
B 16 Ebreichsdorf	10.500 Kfz E/24 h
Investitionssumme	800 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	Mio S
Jährliche Zinskosten	Mio S
DTV-Prognose	Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. KfV) ... B 16	0,69 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	2,5 Unf/km
Ur (lt. KfV) ... B 210	1,11 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	1,5 Unf/km


Legende:

- ===== in Betrieb
- ===== in Bau
- ===== geplant

M = 1 : 300 000
0 5 10 km

- 44 -

5.5. Anschluß Südostautobahn-Südautobahn

Für diesen Abschnitt liegt noch keine Vorstudie vor, lediglich der Abschnitt Umfahrung Ebreichsdorf ist baufertig. Für 1990 wird vom Wirtschaftsministerium für diesen Streckenabschnitt ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 6.000 bis 9.000 Kfz pro 24 h prognostiziert.

Zu beachten ist, daß die S 31 über die S 4 (Mattersburg - Wr. Neustadt) bereits durch eine hochrangige Straße an die A 2 angebunden ist. Damit besteht auch bereits heute für den Raum Eisenstadt und alle weiter südlich gelegenen Bereiche eine attraktive Möglichkeit die Bundeshauptstadt durchgehend über Schnellstraßen und Autobahn zu erreichen. Lediglich für den Bereich nördlich von Eisenstadt ist diese Verbindung nicht mehr attraktiv, jedoch handelt es sich hier um ein äußerst geringes Potential.

Aufgrund der Wochenganglinien ist auf der Südostautobahn hauptsächlich zu den Wochenendhauptreisezeiten ein beträchtliches Verkehrsaufkommen gegeben. Zu diesen Zeitpunkten befindet sich jedoch auch die A 2 nördlich von Traiskirchen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Damit stellt sich die Frage, ob ein Anschluß der Südostautobahn an die Südautobahn auf letzterer nicht mittelfristig einen Ausbau auf acht oder zehn Spuren erfordert, da sonst zu diesen Zeitpunkten nach wie vor über die B 16 nach und von Wien gefahren wird. Eine überlegenswerte kostengünstige Alternative wäre der Bau einer Umfahrung von Münchendorf.

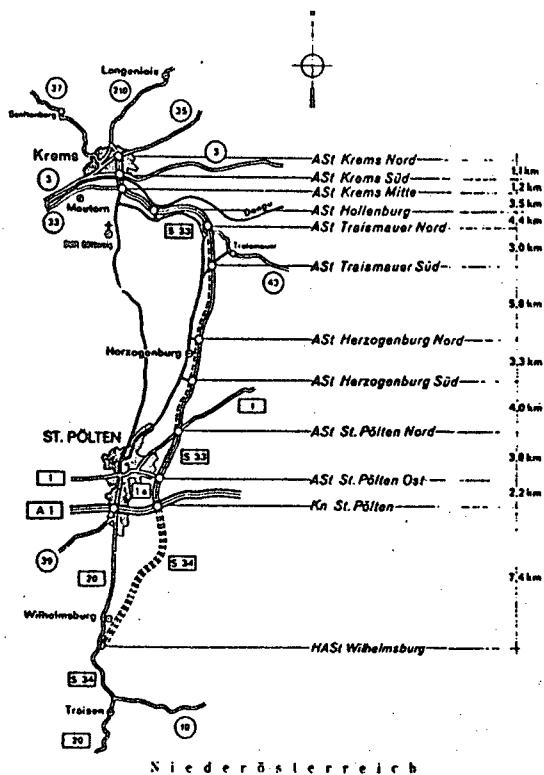
- 45 -

5.6. Schnellstraßenverlängerungen

~ 46 ~

**5.6.1. S 34 Knoten St. Pölten - Halbanschlußstelle
Wilhelmsburg (S 34 Traisental Schnellstraße)**

Länge	7,4 km
DTV-Zählung S 33 St. Pölten	6.000 Kfz E/24 h
B 20 Traisen	8.000 Kfz E/24 h
Investitionssumme	400 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	n.a.
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	n.a.
DTV-Prognose	Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. KfV)	1,2 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	4,15 Unf/km



Legende:
 In Betrieb
 in Bau
 geplant
 M = 1:300 000



- 47 -

5.6.1. S 34 Knoten St. Pölten - Halbanschlußstelle
Wilhelmsburg (S 34 Traisental Schnellstraße)

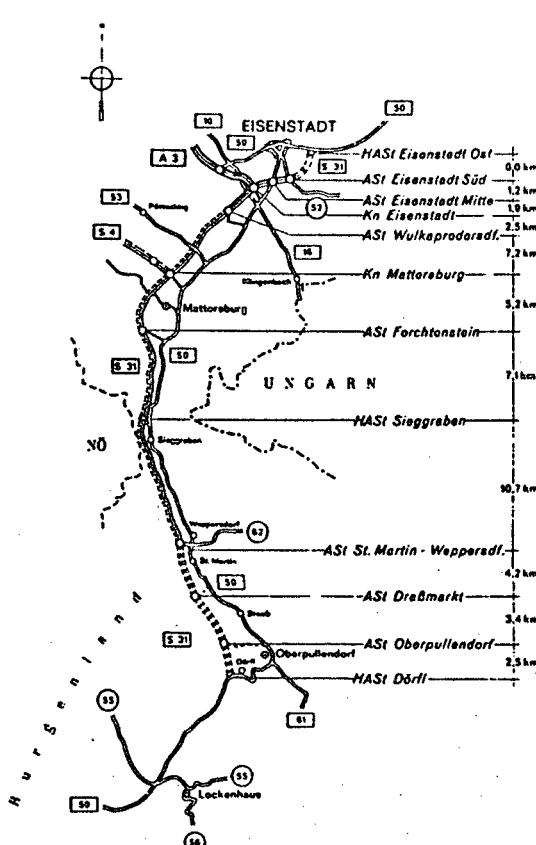
Für diesen Abschnitt liegt noch keine Vorstudie vor, das Wirtschaftsministerium erwartet für 1990 einen durch-schnittlichen täglichen Verkehr von 3.000 bis 6.000 Kfz pro 24 h. Derzeit sind im Netz südlich von St. Pölten auch auf längere Sicht keine Verkehrsstärken zu erwarten, die den zusätzlichen Bau einer Schnellstraße rechtfertigen würden.

Dem Vernehmen nach wird derzeit von der NÖ Landesregierung eine verkehrsträgerübergreifende Studie für diesen Bereich erarbeitet, deren Ergebnis derzeit noch nicht vorliegt. Es ist zu erwarten, daß auch für die Zukunft eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs einem Schnellstraßenbau vorzuziehen ist, derzeit treten jedoch noch keine bedenklichen Engpässe auf.

- 48 -

5.6.2. S 31 Anschlußstelle St. Martin/Weppersdorf - Halbanschlußstelle Dörfel (S 31 Burgenland Schnellstraße)

Länge	10,1 km
DTV-Zählung S 31 Mattersburg	5.000 Kfz E/24 h
B 50 St. Martin	6.000 Kfz /24 h
B 50 Piringsdorf	3.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	302 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	8,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	23,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	6,8 Mio S
DTV-Prognose	4.600 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	1,35 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,40 S
Gesamtkosten pro Kfz	1,75 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	1,0 - 4,0 U/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) B 61 alt (St.Martin)	0,47 U/1Mio Kfz-km
Ud	B 61 alt (St.Martin) 1,0 Unf/km
Ur (lt. KfV) B 331 alt (Dörfel)	0,90 U/1Mio Kfz-km
Ud	B 331 alt (Dörfel) .. 0,98 Unf/km



- 49 -

5.6.2. S 31 Anschlußstelle St. Martin/Weppersdorf - Halbanschlußstelle Dörfel (S 31 Burgenland Schnellstraße)

Das Verkehrsaufkommen auf der S 31 muß mit 5.000 Kfz-Einheiten pro 24 h im Bereich Mattersburg als gering bezeichnet werden. Die händische Straßenverkehrszählung 1985 weist im Bereich nördliche von Oberpullendorf 6.000 Kfz pro 24 h, im Bereich südwestlich von Oberpullendorf 3.000 Kfz pro 24 h auf. Auch das Wirtschaftsministerium erwartet für Oberpullendorf zu Folge des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr durch den Bau dieses Abschnitts der S 31 lediglich eine Verkehrsreduzierung um 20 %.

Die kategorisierten Unfallraten des Wirtschaftsministeriums stellen die derzeitige Verkehrssicherheitssituation wesentlich ungünstiger dar (U_r zwischen 1,0 und 4,0), als sie aufgrund der tatsächlichen Unfallzahlen ist: Die Unfallrate nördlich von Oberpullendorf beträgt auf Basis der KfV-Unfalldaten 0,47 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km, die Unfallrate südwestlich von Oberpullendorf beträgt 1,0 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km.

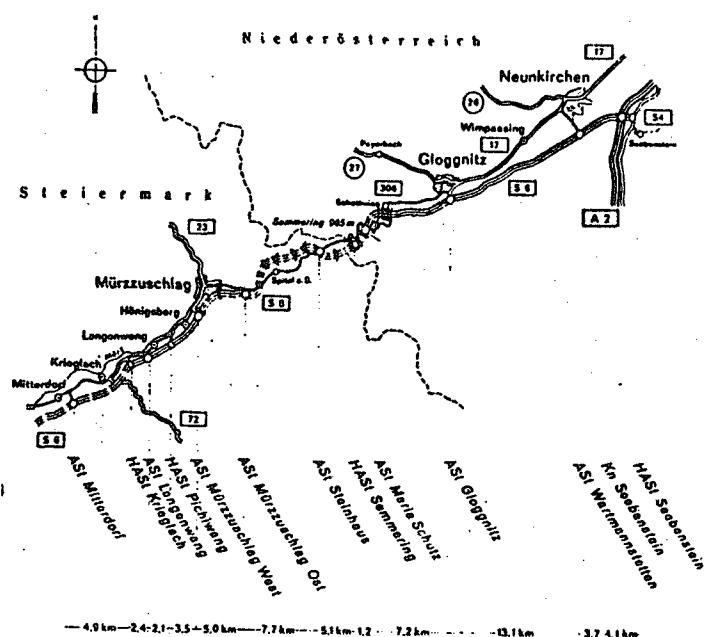
- 50 -

5.7. Schnellstraßenausbauten

- 51 -

5.7.1. Semmeringtunnel (Halbanschlußstelle Seebenstein - Anschlußstelle Mitterdorf) (S 6 Semmering Schnellstr.)

Länge	12,5 km
DTV-Zählung S 6 Ganzsteintunnel	4.400 Kfz E/24 h
Investitionssumme	2.000 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	41,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	140,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	45,5 Mio S
DTV-Prognose	8.800 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	3,48 S
Zinskosten pro Kfz-km	1,13 S
Gesamtkosten pro Kfz	4,61 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	1,5 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) NÖ	0,92 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	NÖ
Ur (lt. KfV) Stmk	2,05 Unf/km
Ud	Stmk
Ur (lt. KfV) Stmk	0,57 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	Stmk
Ur (lt. KfV) Stmk	1,47 Unf/km



Legende:

- In Betrieb
- In Bau
- geplant

M = 1 : 300 000



Bundesanstalt für Materialforschung und Prüfung
Salzburg 19. VIII. 1982

- 52 -

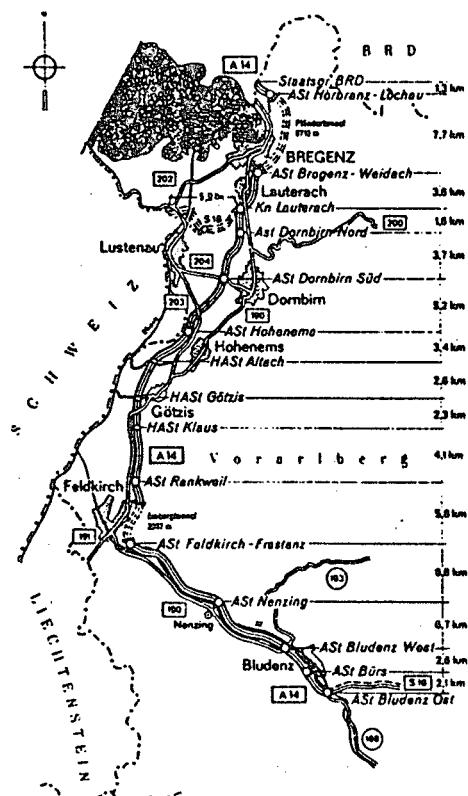
5.7.1. Semmeringtunnel (Halbanschlußstelle Seebenstein - Anschlußstelle Mitterdorf) (S 6 Semmering Schnellstr)

Für den Semmeringtunnel liegt lediglich eine Vorstudie vor. Auch nach Ansicht des Wirtschaftsministeriums würde selbst die für 1985 prognostizierte Verkehrsbelastung (ca. 8000 Kfz pro 24 h) nicht ausreichen, um den Bau der S 6 im Bereich des Semmeringpasses von der Verkehrsbelastung her zu rechtfertigen. Entgegen den Prognosewerten des Wirtschaftsministeriums, die lediglich auf den Unfalldaten von 1982 aufbauen, tritt heute nicht eine Unfallrate von 1,5 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km auf, die Unfalldaten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ergaben vielmehr für den niederösterreichischen Abschnitt einen Wert von 0,92 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km, für den steirischen Abschnitt von 0,57 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km.

- 53 -

5.7.2. S 18 Knoten Lauterach - Höchst (S 18 Bodensee Schnellstraße)

Länge	5,9 km
DTV-Zählung B 202 Bregenz/Achenbrücke	16.000 Kfz /24 h
B 202 Höchst (Grenze)	16.000 Kfz /24 h
B 204 Lustenau	7.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	1.600 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	4,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	60,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	36,4 Mio S
DTV-Prognose	20.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	1,39 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,84 S
Gesamtkosten pro Kfz	2,23 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	1,0 - 4,0 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV)	1,92 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	9,1 Unf/km



Legende:
 in Betrieb
 in Bau
 geplant

- 54 -

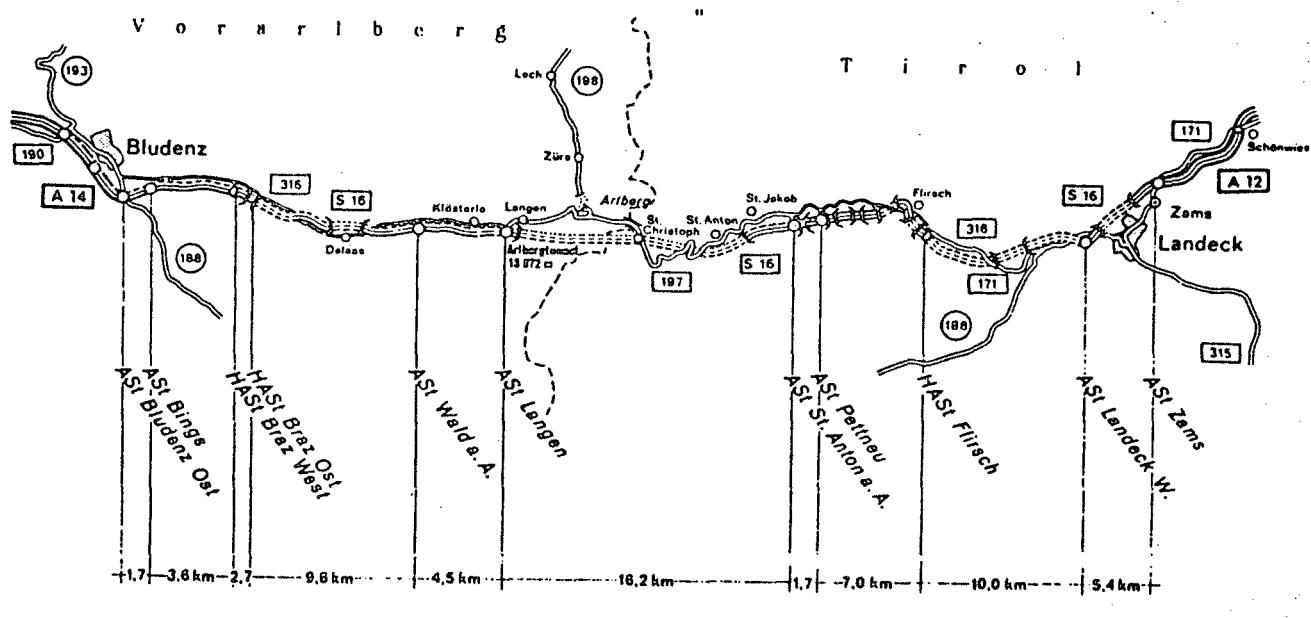
5.7.2. S 18 Knoten Lauterach - Höchst (S 18 Bodensee Schnellstraße)

Das kurzfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der S 18 beträgt 14.000 Kfz pro 24 h mit etwa 50 % Durchgangsverkehr, sodaß der Bau einer Straßenverbindung, die die Ortskerne entlastet sinnvoll erscheint, jedoch bedacht werden muß, daß damit eine insbesonders für den Einkaufsverkehr ungeheuer attraktive Verbindung in die Schweiz entsteht. Die derzeitige Verkehrssicherheitssituation mit einer Unfallrate von etwa 2 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km kann sicher deutlich verbessert werden. Erwähnenswert ist, daß sich durch die Rheinuntertunnelung beträchtliche Mehrkosten gegenüber einer Brückenvariante ergeben, wodurch das vorliegende Projekt als extrem teure Variante beurteilt werden muß. Außerdem erscheint überlegenswert, ob nicht eine Variante gefunden werden kann, die in eine bereits bestehende Rheinbrücke einbindet.

- 55 -

5.7.3. S 16 Pians - Flirsch (S 16 Arlberg Schnellstraße)

Länge	10,0 km
DTV-Zählung B 316 Strengen	8.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	1.200 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	n.a.
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	n.a.
DTV-Prognose	Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	S
Gesamtkosten pro Kfz	S
<hr/>	
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. KfV) B 171	0,76 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	2,86 Unf/km
Ur (lt. KfV) B 316	0,33 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	0,93 Unf/km



Legendo:

in Betrieb
 in Bau
 geplant

M = 1 : 300 000



Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Sektion VI A DS 2 1989

- 56 -

5.7.3. S 16 Pians - Flirsch (S 16 Arlberg Schnellstraße)

Für diesen Bauabschnitt liegt noch keine Vorstudie vor. Das Bautenministerium rechnet für 1990 mit einem jährlichen durchschnittlichen Verkehr von 3.000 bis 6.000 Kfz pro 24 h. Die automatische Dauerzählstelle bei Strengen weist heute einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von etwa 8.000 Kfz-Einheiten pro 24 h auf.

Seitens des Wirtschaftsministeriums wurden noch keine Überlegungen zur Verkehrssicherheit angestellt. Die auf Basis der Unfalldaten errechnete Unfallrate beträgt auf der B 171 0,76 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km, auf der B 316 0,33 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km. Damit kann die Verkehrssicherheitssituation in diesem Abschnitt bereits heute als günstig bezeichnet werden.

- 57 -

5.8. Fernpaß- Reschenroute

Die grundsätzliche Problematik eines Ausbaus der Fernpaß-Reschenroute liegt in der Schaffung einer neuen Straßen-güterverkehrstransitroute durch Tirol. Diese Route liegt noch näher an der Schweiz, als die Inntal-Brenner-Route und hat daher bei zunehmendem Ausbaugrad besonders für den auf Österreich ausweichenden Umwegtransit der Schweiz hohe Attraktivität. Ein Ausbau wäre ausgesprochen kontraproduktiv zu den österreichischen Bemühungen, den Straßengütertransitverkehr in der Relation München-Verona auf die Schiene zu verlagern und ist daher aus verkehrs-politischer Sicht äußerst bedenklich.

- 58 -

5.8.1. Umfahrung Nassereith (B 314 Fernpaß Bundesstraße)

Länge	3,3 km
DTV-Zählung B 314 Fernstein	8.000 Kfz E/24 h
B 314 Fernpaß	7.000 Kfz /24 h
B 314 Nassereith	6.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	300 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	n.a.
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	6,8 Mio S
DTV-Prognose	12.400 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	0,45 S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. KfV)	1,15 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	3,01 Unf/km



- 59 -

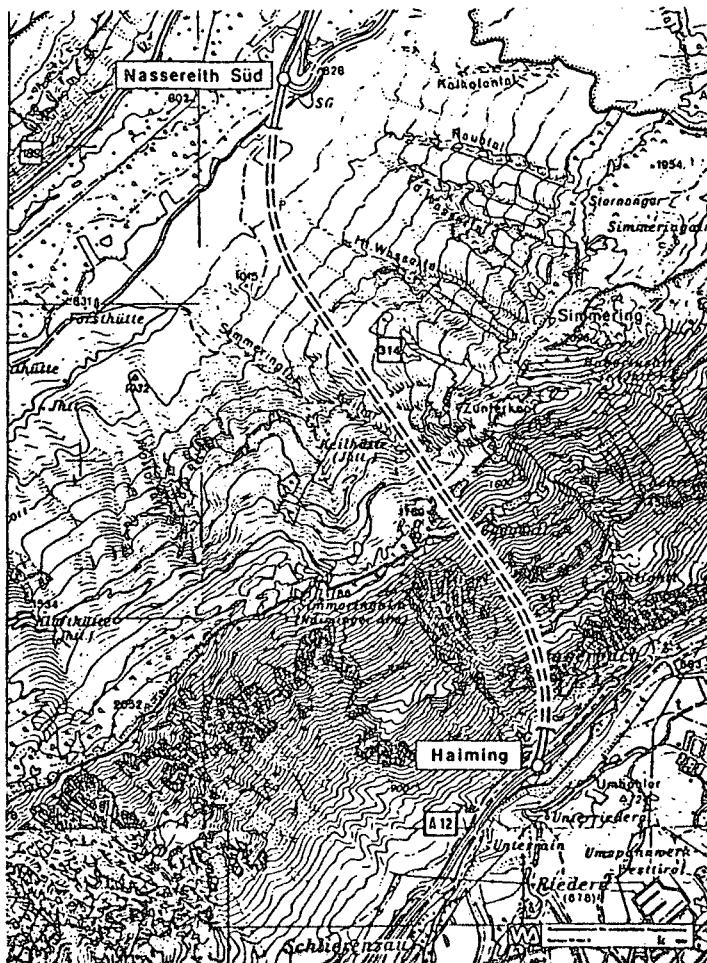
5.8.1. Umfahrung Nassereith (B 314 Fernpaß Bundesstraße)

Für dieses Projekt liegt noch keine Vorstudie vor. Für 1990 prognostiziert das Wirtschaftsministerium auf der Basis von Daten aus dem Jahr 1982 einen Gesamtverkehr nördlich von Nassereith von 10.000 Kfz pro 24 h. Die händische Straßenverkehrszählung 1985 mit 6.000 Kfz pro 24 h und die automatische Dauerzählstelle bei Fernstein mit 7.500 Kfz-Einheiten pro 24 h im Jahr 1986 lassen diese Prognose als deutlich zu hoch erscheinen. Das Wirtschaftsministerium trifft keine Aussagen zum Bereich Verkehrssicherheit. Die auf der Basis der Unfalldaten 1982 bis 1985 errechnete Unfallrate auf der B 314 im Bereich Nassereith beträgt 1,15 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km.

- 60 -

5.8.2. Tschirganttunnel (B 314 Fernpaß Bundesstraße)

Länge	4,8 km
DTV-Zählung B 189 Obermieming	6.000 Kfz /24 h
B 189 Obersteig-Holzleithen	4.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	1.000 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	n.a.
Annuität (Kosten Baulastträger)	n.a.
Jährliche Zinskosten	22,7 Mio S
DTV-Prognose	8.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	1,62 S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. KfV) B 189	0,84 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 189	1,59 Unf/km
Ur (lt. KfV) B 314 alt....	0,54 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 314 alt....	1,19 Unf/km



- 61 -

5.8.2. Tschirganttunnel (B 314 Fernpaß Bundesstraße)

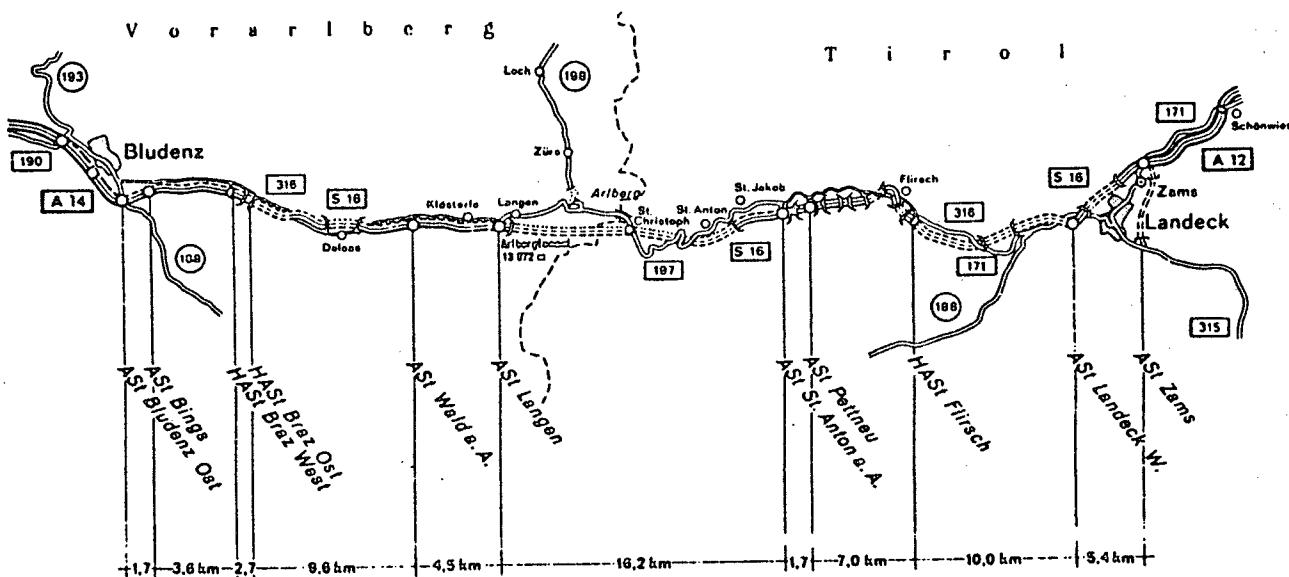
Für das Projekt Tschirganttunnel liegt noch keine Vorstudie vor. Für die auftretenden Verkehrsmengen gilt das für die Umfahrung Nassereith Gesagte. Entsprechend der händischen Verkehrszählung 1985 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 189 im Bereich Obermieming 6.000 Kfz pro 24 h und im Bereich Obsteig - Holzleithen 4.000 Kfz pro 24 h.

Das Wirtschaftsministerium stellt keine Überlegungen zur Verkehrssicherheitssituation an. Die auf Basis der Unfalldaten ermittelte Unfallrate beträgt auf der B 189 0,84 bzw. 0,54 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km.

- 62 -

5.8.3. Umfahrung Landeck (B 315 Reschen Bundesstraße)

Länge	5,0 km
DTV-Zählung	Kfz E/24 h
Investitionssumme	780 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	8,0 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	47,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	17,7 Mio S
DTV-Prognose	Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	S
Zinskosten pro Kfz-km	S
Gesamtkosten pro Kfz	S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	2,5 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV) B 171	1,17 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 171	4,28 Unf/km
Ur (lt. KfV) B 315	0,67 Unf/1Mio Kfz-km
Ud B 315	1,97 Unf/km



- 63 -

5.8.3. Umfahrung Landeck (B 315 Reschen Bundesstraße)

Aufgabe der Umfahrung Landeck ist die Anbindung der Reschen-Bundesstraße an die Inntalroute. Der gegenwärtige Verkehr auf der Reschenstraße beträgt 9.000 Kfz pro 24 Std. und hat zu 40 % Quelle oder Ziel in Landeck. Das Wirtschaftsministerium erwartet eine Verlagerung von ca. 3.600 Kfz pro 24 Std. auf die Umfahrung.

- 64 -

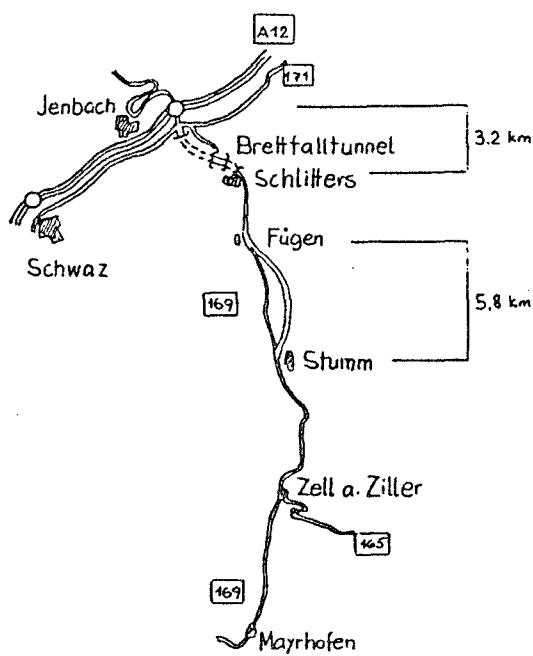
5.9. Zillertalprojekte

Der Ausbau der Zillertalbundesstraße könnte lediglich längerfristig im Rahmen einer innerösterreichischen Ost-West-Verbindung über den Gerlospaß an Bedeutung gewinnen. Derzeit führt das Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Kapazitätsengpässen auf der Zillertalbundesstraße.

- 65 -

5.9.1. B 169 Fügen - Stumm

Länge	5,8 km
DTV-Zählung B 169 Fügen	9.000 Kfz /24 h
Investitionssumme	143 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	1,4 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	8,6 Mio S
Jährliche Zinskosten	3,2 Mio S
DTV-Prognose	8.500 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	0,47 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,17 S
Gesamtkosten pro Kfz	0,64 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMwA)	2,6 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV)	0,29 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	0,95 Unf/km



M = 1:200 000
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km

WA Wirtschaftsministerium für Arbeit und Regionen

- 66 -

5.9.1. B 169 Fügen - Stumm

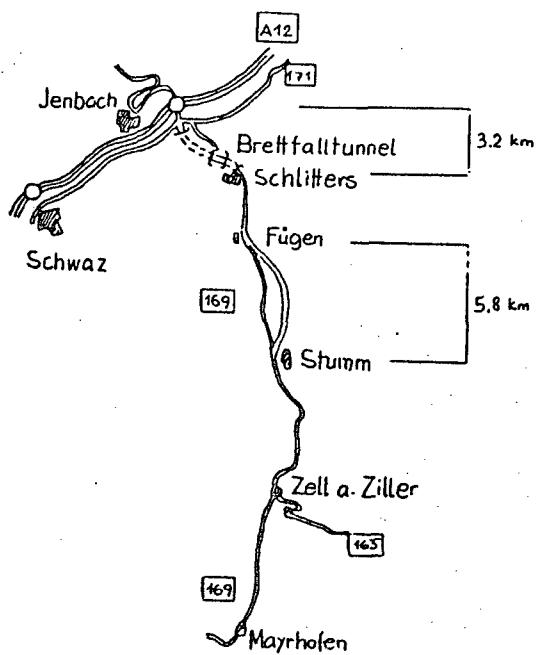
Dem Ausgangspunkt der Verkehrsbelastungsüberlegungen des Wirtschaftsministeriums, der Straßenverkehrszählung 1980 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 11.500 Kfz pro 24 h an der Zählstelle Fügen ist der Wert der händischen Straßenverkehrszählung 1985 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 8.900 Kfz pro 24 h gegenüberzustellen, woraus sich eine fallende Tendenz ableiten lässt.

Die vom Wirtschaftsministerium angegebene Unfallrate von 2,6 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km lässt sich durch die Erhebung der Unfalldaten nicht nachvollziehen, da diese lediglich zu einer Unfallrate von 0,38 Unfällen pro 1 Mio. Kfz-km führen.

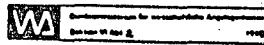
- 67 -

5.9.2. B 169 Brettfalltunnel

Länge	3,2 km
DTV-Zählung	Kfz E/24 h
Investitionssumme	200 Mio S
Jährliche Unterhaltskosten	1,8 Mio S
Annuität (Kosten Baulastträger)	13,0 Mio S
Jährliche Zinskosten	5,1 Mio S
DTV-Prognose	13.000 Kfz /24 h
Straßenkosten pro Kfz-km	0,85 S
Zinskosten pro Kfz-km	0,33 S
Gesamtkosten pro Kfz	1,18 S
Unfalldaten (dzt. Netz):	
Ur (lt. BMWA)	2,6 Unf/1Mio Kfz-km
Ur (lt. KfV)	0,81 Unf/1Mio Kfz-km
Ud	2,67 Unf/km



M = 1:200 000
0 2 4 6 8 10 km



- 68 -

5.9.2. B 169 Brettfalltunnel

Für die Verkehrsbelastung und die Verkehrssicherheit gilt
das für den Abschnitt Fügen - Stumm Gesagte.

- 69 -

6. Umweltaspekte

Den Fragen des Umweltschutzes wird bei den vorgelegten Projekten entsprechend dem jeweiligen Planungsstadium mit großer Sorgfalt gegenübergetreten. Bei vielen Projekten wird ein bedeutender Teil der vorgesehenen Investitionsmittel im Interesse des Umweltschutzes eingesetzt.

- 70 -

7. Parallel führende Eisenbahnlinien

Im folgenden werden die freien Kapazitätsreserven auf den Eisenbahnmagistralen

- Arlberg
- Schober, Pyhrn, Wels - Passau
- Semmering und
- Wien - Hegyeshalom

angegeben. Die Angaben basieren lediglich auf Ausbaumaßnahmen, die im Ausbauprogramm bereits vorgesehen sind.

Auf allen Strecken treten damit bedeutende Kapazitätsreserven auf.

7.1. Arlberg

Im Programm ist der zweigleisige Ausbau Landeck - Pians sowie Braz - Bludenz vorgesehen. Dazu kommen organisatorische Maßnahmen wie die Reduzierung der Dienstzüge um 50 %, die durchgehende Führung der Vorspann-Triebfahrzeuge (Schaukelbetrieb) sowie eine 90 %ige Auslastung der Güterzüge. 1984 wurden hier 3,25 Mio. Nt befördert. Nach der Realisierung der genannten Maßnahmen besteht eine geplante Kapazitätsreserve von etwa 1,2 Mio. Nt.

7.2. Schober

Hier ist der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Unterwald - Wald am Schoberpaß und Stadt Rottenmann - Selzthal Süd vorgesehen. Dazu kommt eine Reduzierung der Dienstzüge um 50 %, die durchgehende Führung der Vorspann-Triebfahrzeuge (Schaukelbetrieb) und eine 80 %ige Auslastung der Güterzüge. 1984 betrug die Transportleistung 5,5 Mio. Nt, die freie Kapazitätsreserve beträgt 1,5 Mio. Nt.

- 71 -

7.3. Pyhrn

In diesem Bereich sollen die Bahnhofgleise in Kematen/K., Rohr, Kremsmünster Markt, Wartberg/K., Schlierbach, Micheldorf, Klaus und Hinterstoder auf zumindest 600 m nutzbare Gleislänge verlängert werden. Dazu kommt die Errichtung einer Schleife Traun - Wels. An organisatorischen Maßnahmen ist bei entsprechendem Bedarf die Aufhebung der Nachtsperre sowie die Reduzierung der Dienstzüge um 50 % und die Auslastung der Güterzüge von 80 % vorgesehen. 1984 wurden 1,2 Mio. Nt. transportiert, die freie Kapazitätsreserve beträgt 1,5 Mio. Nt.

7.4. Wels - Passau

Dieser Abschnitt ist durchgehend zweigleisig, die Transportleistung betrug 1984 4,6 Mio. Nt, die freie Kapazitätsreserve beträgt 5,3 Mio. Nt.

7.5. Semmering

Hier ist der Bau des Semmeringbasistunnels vorgesehen, organisatorisch soll es zu einer 80 %igen Auslastung der Güterzüge kommen. 1984 wurden 6,4 Mio Nt transportiert, die freie Kapazitätsreserve beträgt 4,8 Mio Nt.

- 72 -

7.6. Wien - Hegyeshalom

Das Transportvolumen 1984 betrug 1,2 Mio. Nt, die freie Kapazitätsreserve 3,9 Mio Nt.

Für den Schnellbahnverkehr Wien - Neusiedl, der derzeit im Stundentakt geführt wird, besteht die Möglichkeit durch die Errichtung zusätzlicher Selbstblockstellen sowie Zugstraßen in der Abzweigung Wien Süd Spitz einer Verdichtung des Taktes während der Spitzenstunden. Ab Herbst wird bereits ein durchgehendes Dieseltriebwagenpaar Pamhagen - Neusiedl - Wien sowie ein Zugpaar Deutschkreutz - Sopron - Ebenfurt - Wien geführt. Bei Bedarf könnten auch diese Relationen verdichtet werden.

8. Gesamtverkehrsaspekte

Geht man im Sinne des Gesamtverkehrskonzeptes von einem verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrswegeplan aus, so ist nach einer Analyse der Infrastrukturen im Straßen- und Schienenverkehr der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in weiten Bereichen eine wesentlich höhere Priorität zuzuweisen, als der Verbesserung der Qualität des Straßenverkehrsflusses durch die Realisierung weiterer Straßenbauprojekte. Dies wird auch durch das wesentlich günstigere Kosten-Nutzen-Verhältnis des Gesamtprogramms "Neue Bahn" (7 Groschen pro Leistungskilometer) gegenüber den vorgelegten Straßenbaumaßnahmen (zwischen 47 Groschen und 4,17 öS Straßenkosten je Kfz-km) dokumentiert.

Aus der Sicht eines Gesamtbudgets zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen wäre daher einer Konzentration des Großteils der für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen verfügbaren Mittel zur Verbesserung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur der Vorzug gegenüber einem gleichzeitigen Ausbau des Straßen- und Schienennetzes einzuräumen, da die letztgenannte Vorgangsweise nicht geeignet ist, die bestehenden stark unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene einander anzunähern.

- 74 -

Im Sinne eines optimalen Zusammenwirkens der einzelnen Verkehrsträger wäre auch einer verstärkten Investition in die Schnittstellen zwischen Straße und Schiene wie z.B. der Schaffung von Park und Ride Anlagen im Personenverkehr sowie Terminals im Güterverkehr eine höhere Dringlichkeit, als der alleinigen Investition in weitere Straßenprojekte einzuräumen. Gerade in diesem Bereich besteht ein beträchtliches Infrastrukturdefizit, das schon deshalb dringend beseitigt werden sollte, da es sich beim kombinierten Verkehr um eine zukunftsweisende Verkehrsform handelt, die massive Förderungsmaßnahmen rechtfertigt.

9. Ansatz für eine verkehrspolitische Bewertung der Vorhaben

Neben den in Kapitel 8 angestellten grundsätzlichen Überlegungen, ist dem Wirtschaftsressort sicher zuzustimmen, daß bei folgenden Projekten besondere Dringlichkeit besteht:

a) Phyrnautobahn - Schoberpaßabschnitt

Hier ist trotz der geringen Verkehrsstärke jedenfalls dringend das Problem der mangelnden Verkehrssicherheit auf der Schoberpaßbundesstraße zu lösen (Massierung von Unfällen mit tödlichem Ausgang). Der vordringliche Ausbau dieses Abschnitts ist daher trotz des geringen Verkehrsauftreffens bereits heute erforderlich.

Die Priorität der einzelnen Teilabschnitte sollte nach dem Kriterium Verkehrssicherheit gereiht werden.

Durch diese Ausbaumaßnahme ist jedoch eine entsprechend erhöhte Attraktivität der Phyrnroute für den Straßengütertransitverkehr zu erwarten. Diese muß durch eine besonders rasche Angebotsverbesserung auf der parallel führenden Schienenroute ausgeglichen werden, um ein Abwandern von Gütertransitverkehrssubstrat von der Schiene auf die Straße zu verhindern.

b) Südautobahn - Umfahrung Klagenfurt

Mit dem Bau der Umfahrung Klagenfurt wird das letzte dringliche Teilstück der Südautobahn geschlossen. Da vor allem der Pkw - Verkehr derzeit zu einem beträchtlichen Teil durch das Klagenfurter Stadtzentrum fährt, ist durch den Bau der Umfahrung auch eine beträchtliche Verbesserung der Wohnqualität in mehreren Bereichen von Klagenfurt zu erwarten. Ob die vorgeschlagenen Baumaßnahmen jedenfalls in der vorgelegten Form realisiert werden müssen, oder Kosteneinsparungen etwa durch Wegfall eines der beiden Anschlüsse im Westen möglich sind, ist jedoch keine Frage der verkehrs-politischen Beurteilung.

c) A 23 Wiener Südosttangente

Die Wiener Südosttangente gehört zu den höchst belastetsten Straßen Österreichs. Die Bündelung von Verkehrsströmen, die derzeit dispers auf dem Wiener Stadtstraßennetz fließen, erscheint für das vorgelegte Projekt sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch der Wohnqualität von großem Vorteil, sodaß jedenfalls für den Autobahnabschnitt eine besondere Dringlichkeit außer Zweifel steht.

Der Verkehrsablauf im Bereich des Knotens B 1/B 221 (Wiental/Gürtel) kann derzeit noch weitgehend mit ausreichender Qualität ablaufen, längerfristig muß für diesen höchstbelasteten niveaugleichen Knoten jedoch eine Verkehrslösung gefunden werden. Überlegenswert wäre hier die Trennung der Knotenlösung vom Tunnelprojekt Margareten Gürtel, wodurch ersteres vorrangig realisiert werden könnte und vor Realisierung des Gürteltunnelabschnitts noch Überlegungen hinsichtlich der Folgewirkungen eines solchen Projektes auf andere Gürtelabschnitte angestellt werden könnten.

Folgende Projekte erscheinen aus der Sicht der überregionalen Verkehrspolitik ohne Negativwirkungen und stehen im Interesse der Hebung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität einzelner Orte:

- a) Umfahrung Lofer
- b) Umfahrung Zell/See

Ob hier sparsamere Varianten (lediglich Umfahrungstunnel Zell/See und lediglich Ostumfahrung Lofer) den Kostenaufwand reduzieren können erscheint diskussionswürdig, ist aber keine Frage der Verkehrspolitik und soll daher hier nicht weiter untersucht werden.

Das Erfordernis der Errichtung einer zusätzlichen Straßenverbindung von Lauterach nach Höchst ist durch die derzeit äußerst ungünstige Streckenführung der bestehenden Straßen einsichtig, die Kosten erscheinen aber, offensichtlich bedingt durch die geplante Untertunnelung des Rheins, extrem hoch.

Aus straßenverkehrlicher Sicht erscheint der dringliche Ausbau der Ostautobahn bis Parndorf diskussionswürdig, aus der Sicht der Gesamtverkehrsentwicklung wäre jedoch dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs vor allem durch eine Angebotsverbesserung in den Spitzensstunden sowie einem weiteren Ausbau der Park & Ride - Möglichkeiten der Vorzug zu geben. Ein weiterer Ausbau Richtung Osten könnte derzeit nur im Hinblick auf eine unbedingte Notwendigkeit für die Weltausstellung Wien - Budapest begründet werden.

Zweifellos ist es längerfristig sinnvoll, die in wesentlichen Teilen bereits bestehende Innkreis - Phyrn - Autobahn fertigzubauen. Trotzdem müssen aber hier vordringlich Maßnahmen gesetzt werden, um die freie Kapazität auf der Schiene möglichst weitgehend zu nützen. Da mit Ausnahme des Schoberpaßstückes derzeit keine besondere Dringlichkeit besteht, sollte insbesondere im Hinblick auf die Transitverhandlungen mit der EG jetzt nicht durch eine definitive Entscheidung über den Ausbau weiterer Teilstücke der Verhandlungsspielraum für die österreichische Verhandlungsgruppe eingeengt werden. An dieser Stelle darf erinnert werden, daß sich Österreich jahrelang vergeblich um eine EG-Mitfinanzierung dieser vor allem im EG -Interesse liegenden Straßentransitroute bemüht hat.

Auf Grund der Erfahrungen mit dem Straßengütertransitverkehr auf der Inntal - Brenner - Route müssen alle Ausbaumaßnahmen, die zu einer weiteren Straßentransitroute durch Tirol führen, können dringend vermieden werden. Aus diesen Gründen ist aus verkehrspolitischer Sicht vom Bau des Tschirganttunnels jedenfalls solange abzusehen, bis das Transitproblem weitgehendst gelöst ist.

Die Umfahrungen Nassereith und Landeck sind ebenfalls mit dieser Problematik belastet, sodaß auch hier auf Grund des derzeit noch vertretbaren Verkehrsausmaßes vom vordringlichen Ausbau zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgeraten werden muß.

Die Projekte Weppersdorf - Dörfel, Fügen - Stumm, der Brettfalltunnel sowie der Semmeringtunnel, für den bisher lediglich eine Vorstudie vorliegt, erscheinen nach den vorliegenden Unterlagen zumindest hinsichtlich des Verkehrsaufkommens derzeit nicht so vordringlich, daß ein vorgezogener Ausbau zu rechtfertigen wäre. Auch aus der Verkehrssicherheitssituation kann ein derartiges unbedingtes Erfordernis gegenwärtig nicht abgeleitet werden.

Eine Beurteilung der Projekte Ebreichsdorf - A 2, St. Pölten - Wilhelmsburg und Pians - Flirsch ist derzeit noch schwierig, da für diese Projekte noch nicht einmal eine Vorstudie vorliegt, jedoch läßt sich aus dem vorliegenden Material und dem Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Strecken keine besondere Dringlichkeit ableiten.