

14/SN-99/ME von 15

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

1014 Wien, Herrngasse 11-13

Parteienverkehr Dienstag 8-12 Uhr
und 16-19 UhrAmt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014An das
Bundesministerium für
Bauten und TechnikStubenring 1
1011 Wien

Beilagen

LAD-VD-8501/26

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug

Bearbeiter

(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl

Datum

Bezug 890.112/14-III/11-84

Dr. Grüner

2152

27. Nov. 1984

Betrifft

Bundesstraßengesetznovelle 1984, Begutachtungsverfahren; Stellungnahme

Dr. Müller

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	58 - GE/19 84
Datum:	3. DEZ. 1984
Verteilt	1984 -12- 04 <i>framer</i>

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert werden soll (Bundesstraßengesetznovelle 1984), folgende Stellungnahme abzugeben:

I. Allgemeines:

Die Kürzung des Bundesstraßennetzes bei den Autobahnen um ca. 60 km und bei den Schnellstraßen um ca. 600 km wird in den Erläuterungen damit begründet, daß diese Straßenzüge nach "den neuen Erkenntnissen (für den Durchzugsverkehr) nicht mehr erforderlich" sind. Dies trifft - wenn überhaupt - nur auf einen ganz geringen Teil der gestrichenen Straßenzüge zu. Eine allgemeine Betrachtung des ständig zunehmenden Verkehrsaufkommens zeigt bereits schlüssig, daß die getroffenen Feststellungen sachlich nicht begründbar sind. Es ist daher nicht verständlich, daß das für den Durchzugsverkehr vorgesehene Straßennetz der Bundesstraßen A und S in einem so hohen Ausmaß nicht mehr erforderlich sein und deren Funktion künftig von den vorhandenen Bundesstraßen B allein übernommen werden soll. Denn auch bei einem teilweisen Ausbau dieser Bundesstraßen B fehlen die für den Durchzugsverkehr so wesentlichen Kriterien der durchgehend niveaufreien Kreuzungen, der Ortsumfahrungen und der Trennung vom Langsamverkehr.

- 2 -

Der Trend zur Zunahme des Verkehrs ist auch in jüngster Zeit nicht zurückgegangen. Dies beweisen die Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Bauten und Technik über die automatische Straßenverkehrszählung im ganzen Bundesgebiet.

So hat auch im zweiten Quartal des Jahres 1984 der Verkehr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um insgesamt 3,5 % zugenommen. Die Verkehrszunahme war damit gleich hoch wie im ersten Quartal des Jahres 1984 und entspricht damit im Jahresdurchschnitt der Entwicklung der Verkehrsstärken seit dem Jahre 1970.

Betrachtet man den Verkehr an allen Tagen, so ergibt sich im Vorjahr eine Zunahme in Westösterreich um 2,5 %, in Ostösterreich jedoch um 4,4 %.

Dieser Trend hat sich im zweiten Quartal des Jahres 1984 auf den Autobahnen besonders deutlich ausgeprägt. So nahm der Verkehr auf den Autobahnen in Westösterreich nur um 1,9 %, in Ostösterreich aber um 5,5 % zu, was im Durchschnitt 3,7 % ergibt. Der Verkehr im Urlaubszeitbereich hat in Westösterreich heuer um 5,2 % und in Ostösterreich um 6,0 % zugenommen.

In diesem Zusammenhang muß festgestellt werden, daß der Bau und Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen bisher vorwiegend in Westösterreich durchgeführt wurde. Dabei sind die Transitinteressen des Auslands besonders berücksichtigt worden. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung sollten nun verstärkt die innerösterreichischen Bedürfnisse beim Straßenbau berücksichtigt werden, wobei besonders die Anbindung des Wein- und Waldviertels an das höherrangige Straßennetz und an die Ballungszentren mit attraktiven Verkehrswegen in Niederösterreich vorrangig sein müßte.

- 3 -

Die NÖ Landesregierung sieht also keine Argumente für die Behauptung, daß neue Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen nicht mehr erforderlich seien. Schon in den Erläuterungen zur Bundesstraßengesetznovelle 1983 wurde angeführt, daß das Netz dieser Straßenzüge in einem bedeutenden Ausmaß gestrafft werden muß. Es erfolgte damals eine Kürzung der Autobahnen um ca. 123 km.

Die nun vorgesehene neuerliche Kürzung trägt der besonders in Niederösterreich feststellbaren steigenden Tendenz bei den Kraftfahrzeugen keinesfalls Rechnung. Daraus ergibt sich, daß die ständigen Bemühungen der NÖ Straßenverwaltung zur umweltfreundlichen Trassierung von Straßenprojekten durch die teilweise Streichung des hochrangigen Straßennetzes in einem bedeutenden Ausmaß behindert werden.

Die NÖ Landesregierung vertritt daher die Ansicht, daß ein Bundesstraßengesetz über einen längeren Zeitraum hinaus vorsorgend alle notwendigen Straßen enthalten muß, damit eine langfristige Planung und Flächensicherung vorgenommen werden kann. Dies wäre eine Grundvoraussetzung dafür, um im Rahmen der Raumplanung die überregionalen Trassen für künftige Entwicklungen sichern zu können.

Es müßte ja nicht in allen Fällen die Bauausführung für die allernächste Zeit vorgesehen werden. Das übergeordnete Straßennetz könnte jeweils nach dem zunehmenden Verkehrsdruck realisiert werden.

Letztlich muß noch darauf hingewiesen werden, daß das Land Niederösterreich gemeinsam mit den Ländern Wien und Burgenland im Rahmen der "Planungsgemeinschaft Ost" immer wieder auf den großen Nachholbedarf an überregionalen Straßenverbindungen, vor

- 4 -

allem im Nahbereich der Bundeshauptstadt hingewiesen hat. Gerade der Ausbau dieser Straßenverbindungen ist eine grundlegende Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik hat im Dezember 1980 die "Dringlichkeitsreihung 1980 für Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B" veröffentlicht.

Darin heißt es wörtlich:

"Innerhalb des österreichischen Verkehrswesen nimmt der Verkehrsträger Straße eine dominierende Stellung ein. Ähnlich wie in den westlichen Nachbarstaaten entwickelte sich der Straßenverkehr auch in Österreich in den letzten Jahren bedeutend stärker als der Schienenverkehr und dies trotz der Auswirkung in der Energiekrise. Dies trifft sowohl für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr zu. Im Personenverkehr werden annähernd 90 % der gesamten österreichischen Verkehrsleistung auf der Straße und davon wiederum der größte Anteil auf den Bundesstraßen abgewickelt. Im Güterverkehr wird derzeit etwas weniger als die Hälfte der gesamten in Österreich erbrachten Transportleistung (inkl. Rohrleitungen) auf den Straßen erbracht."

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung könnte den geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich einer stärkeren Berücksichtigung umweltbezogener Einflußgrößen im Bereich der Straßenplanung weit mehr als bisher Rechnung getragen werden.

Denkbar wäre dabei eine Änderung der Planungspraxis durch eine

- o stärkere Berücksichtigung umweltbezogener Einflußgrößen
- o Reduktion der Anlageverhältnisse in Grund- und Aufriß
- o Überprüfung der Fahrstreifenbreiten sowie des Gesamtquerschnittes

Die NÖ Landesregierung spricht sich daher gegen die im Entwurf vorgesehenen Streichungen des Bundesstraßennetzes aus.

- 5 -

II. Zu einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 Abs. 1 lit. c:

Durch diese Bestimmung wird klargestellt, daß eine Kostenbeteiligung anderer Straßenerhalter ausgeschlossen wird. Die in den Erläuterungen getroffene Feststellung, daß durch die geplante Novelle keine zusätzlichen Kosten erwachsen werden, dürfte sich in diesem Zusammenhang nicht als richtig erweisen.

Zu § 7 a Abs. 3:

Diese Bestimmung ist zweckmäßig und bedeutet eine Verbesserung. Es sollte jedoch analog der Bestimmung des § 18 Abs. 1 letzter Satz BStG 1971 ein Rechtsanspruch des betroffenen Grundstückseigentümers normiert werden.

Daneben sollten jedoch Kriterien für den Begriff "unzumutbare Beeinträchtigung" geschaffen werden.

Zu § 20 a Abs. 5:

Dieser Regelung wird zugestimmt, doch sollte etwa folgende Formulierung verwendet werden:

"..... wenn der Bund zum Zeitpunkt der Antragstellung nach Abs. 1 noch Eigentümer des Enteignungsgegenstandes ist".

- 6 -

Zu § 21 Abs. 1:

Dieser Regelung wird ebenfalls zugestimmt. Es wird allerdings angeregt, in diesem Zusammenhang eine Regelung zu schaffen, die die Erteilung einer Ausnahmegewilligung auch mit Auflagen ermöglicht.

Zu § 33 Abs. 5:

Es wird angeregt, die betroffenen Straßenzüge auch im Verzeichnis anzuführen, um diese Regelung übersichtlicher zu gestalten.

Zum Verzeichnis 1 (Bundesstraßen A)a) A 3 Südostautobahn:

Die Anbindung von der Südostautobahn A 3 - Anschlußstelle Ebreichsdorf soll als niederrangiger Straßenzug zur Südautobahn geführt werden. Demgegenüber stellt der durchgehende Ausbau der A 3 eine Forderung der Länder Niederösterreich und Burgenland dar und war ursprünglich einerseits zur Entlastung der Südautobahn, andererseits als direkte Anbindung des Burgenlandes an Wien langfristig geplant. Gleichzeitig war damit sichergestellt, daß die an der B 16 gelegenen und vom Spitzenverkehr besonders betroffenen Gemeinden weiträumig umfahren werden sollten, um auf diese Weise den Umweltschutzbemühungen Rechnung zu tragen.

Gegen die Errichtung einer Querverbindung A 3 - A 2 im Raum Ebreichsdorf - Baden wäre nichts einzuwenden, wenn es sich um eine kurzfristige Planung handelte. Bei einer mittel- und langfristig vorausschauenden Planung müßte jedoch darauf Be-

- 7 -

dacht genommen werden, eine Flächensicherung für die A 3 bis zur A 21 zu ermöglichen.

Dieser Umstand ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil die A 2 - Südbahn ab der Anschlußstelle Baden derzeit außerordentlich hohe Verkehrsfrequenzen aufweist und auch durch die geplante und für den Raum Mödling unbedingt erforderliche Anschlußstelle Wr. Neudorf-Nord zusätzliche Verkehrsmengen auf die A 2 verlagert werden. Damit ist derzeit die A 21 bis zur Anschlußstelle Brunn belastet.

So weist die A 2 derzeit im Abschnitt zwischen Vösendorf und Baden mit rund 45.000 Fahrzeugen pro Tag eine ähnlich hohe Verkehrsbelastung auf, wie sie auf der A 23 (Südosttangente) erhoben werden konnte. Dort beträgt die Verkehrsbelastung im Bereich des Laaerbergtunnels ca. 54.000 Fahrzeuge pro Tag.

Überdies ist durch die unverminderte Siedlungstätigkeit auf dem privaten, industriellen und gewerblichen Sektor auch im Bereich von Wien mit einer überdurchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in diesem Raum und auf der A 2 zu rechnen.

Aus niederösterreichischer Sicht müßte unbedingt an einem durchgehenden Ausbau der A 3 festgehalten werden.

Bemerkt wird noch, daß das Bundesministerium für Bauten und Technik in letzter Zeit Detailprojektsänderungen hinsichtlich des Regelquerschnittes aus Sparsamkeitsgründen verlangte und nun diesen Straßenzug teilweise ausscheiden will. Gleiches gilt auch für die vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Juni 1984 kurzfristig verlangte Kostenaufstellung für die noch nicht gebauten Bundesstraßen A, S und B, die nun 2 Monate später als teilweise überholte und verlorene Verwaltungsarbeit anzusehen ist.

- 8 -

b) A 21 - Wiener Außenring-Autobahn:

Die Wiener Außenring-Autobahn soll bedeutend gekürzt werden. Dies würde bedeuten, daß der östlich von der B 16 gelegene Abschnitt überhaupt nicht als hochrangige Straße ausgebaut wird.

Während andere europäische Großstädte in den letzten Jahren als Folge des ständig steigenden Verkehrsaufkommens zumindest einen Außenring ausgebaut haben, wird der Entfall der Wiener Außenring-Autobahn östlich von Leopoldsdorf nicht nur Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz, sondern vor allem auch auf das derzeit durch extreme Verkehrsmengen belastete hochrangige Straßennetz haben. Betroffen sind die A 2 ab dem Knoten Vösendorf (Shopping City Süd) sowie die A 23 (Südosttangente).

So zeigen die Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für Bauten und Technik durchgeführten automatischen Straßenverkehrszählungen auf der A 2 und der A 23, daß vor allem zu Spitzenzeiten Verkehrsfrequenzen auftreten, die die Leistungsfähigkeit dieser hochrangigen Straßenverbindung überschreiten und es daher bereits jetzt häufig zu Verkehrszusammenbrüchen kommt. Es ist daher kein Zufall, daß auf diesem Straßenzug bereits heute ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko besteht. Durch die volle Auslastung dieser Autobahnabschnitte besteht im weiteren auch die Gefahr, daß der Verkehr aufgrund der gegebenen Schwierigkeiten auf das untergeordnete Straßennetz ausweicht und damit der positive Effekt, den die A 23 auf das gesamte untergeordnete Straßennetz in diesem Bereich ausgeübt hat, teilweise wieder zunichte gemacht wird.

- 9 -

Die Wiener Außenring-Autobahn hat überdies eine wesentliche Verteilerfunktion für das gesamte untergeordnete Straßennetz zu erfüllen. Sie soll auch das parallel liegende Straßennetz, z.B. die B 11, spürbar entlasten.

Aus diesen Gründen sollte die A 21 nicht reduziert werden. Die NÖ Landesregierung hat bereits im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur Bundesstraßengesetznovelle 1983 darauf hingewiesen, daß die A 21 im Raum Eibesbrunn - Korneuburg unbedingt gebaut werden sollte. Dieser in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligte Raum muß an die Hauptentwicklungsrichtungen herangeführt werden. Weitere Verkürzungen des hochrangigen Straßennetzes sind hier daher auf keinen Fall vertretbar.

Die Verbesserung der Anbindung des östlichen Weinviertels an die Westautobahn ist ein wichtiges strukturpolitisches Ziel, das auch im Forderungskatalog der Planungsgemeinschaft Ost enthalten ist.

Im Nahbereich der Bundeshauptstadt Wien fehlt vor allem ein leistungsfähiger Verteilerring, der den über die Autobahnen und die Bundesstraßen auf die Bundeshauptstadt zufließenden Verkehr aufnehmen und so verteilen könnte, daß die Zielpunkte von den Verkehrsteilnehmern ohne zusätzliche und übermäßige Belastung des innerstädtischen Straßennetzes erreicht werden können. Die beabsichtigten Regelungen sollten in diesem Zusammenhang auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt her betrachtet werden.

Ein Verteilerring würde daneben den Durchzugsverkehr von der Stadt abziehen und zur weiteren Verkehrsentslastung beitragen. Daß eine solche Möglichkeit von den Verkehrsteilnehmern gesucht und angenommen wird, zeigt die zu den Verkehrsspitzen ständig überlastete A 23 in Wien. Um so unverständlicher ist es, daß ein weite-

- 10 -

res Teilstück eines ursprünglichen leistungsfähigen Außenringes - der Abschnitt der A 21 von der B 16 in Leopoldsdorf durch Rotneusiedl bis Wien durch die Lobau - gestrichen und durch eine Bundesstraße B 301, die nicht einmal über die Donau führen, sondern an der B 10 enden soll, ersetzt werden soll.

Diese Netzreduktionen werden weder der wirtschaftlichen Entwicklung der Ostregion, noch den von der Bevölkerung in den letzten Jahren geforderten Umweltschutzmaßnahmen gerecht werden.

Zum Verzeichnis 2 (Bundesstraßen S)

a) S 3 (Waldviertler Schnellstraße):

Durch die nun vorgesehene Verlängerung der A 22 - Donauuferautobahn bis Stockerau und den Entfall der S 3 zwischen Stockerau und der Staatsgrenze bei Neunaglbach ist zu befürchten, daß die geplante Maßnahme die Standortnachteile der niederösterreichischen Grenzgebiete noch vergrößern wird.

b) S 20 (Weinviertler Schnellstraße):

Niederösterreich kann dem Entfall dieses Straßenzuges keinesfalls zustimmen. In diesem Zusammenhang soll allerdings deutlich gemacht werden, daß auf einen kurzfristigen Ausbau nicht gedrängt wird. Der Abschnitt sollte jedoch weiterhin im Gesetz festgelegt bleiben, um eine Verbauung der Trasse zu vermeiden. Damit soll auch die Möglichkeit eines weiteren Grenzüberganges zur Tschechoslowakei mit einer entsprechenden Weiterführung des Verkehrs gesichert werden. Das Bundesministerium für Bauten und Technik hat in dieser Hinsicht mit den CSSR-Behörden bereits verhandelt.

- 11 -

Das bei der vorgesehen Kürzung ins Treffen gebrachte Argument einer Kostenersparnis gilt wohl für die Augenblickssituation, ist aber mit einer verantwortungsvollen und weitsichtigen Planung nicht vereinbar. Das hat die Vergangenheit oft bewiesen. Die vorgesehenen Trassen der S 20 werden in einigen Jahren nicht nur wegen des Verkehrsbedarfes, sondern auch aus Gründen des Umweltschutzes notwendig sein, da diese weit genug von Verbauungen entfernt liegen.

Durch die Belassung der Straßenzüge würde volkswirtschaftlicher Schaden abgewendet werden. In Bayern besteht beispielsweise seit vielen Jahren die projektierte Allgäuer-Autobahn (A 96; München - Lindau). Obwohl auch hier die Finanzierung nicht gesichert ist, wird dieser Straßenzug nicht aus dem Gesetz genommen.

Das Argument einer Kostenersparnis würde sich bei Aufstellung eines kurz-, mittel- und langfristigen Ausbaukonzeptes als unrichtig erweisen.

c) S 34 (Traisental Schnellstraße):

Dieser Straßenzug müßte jedenfalls bleiben. Mit der S 33 wurde im niederösterreichischen Zentralraum mit der Herstellung einer Nord-Süd-Verbindung begonnen, die nach Süden in der S 34 ihre Fortsetzung finden soll. Ein weiterer Ausbau der B 20 (Mariazeller Straße) auf der bestehenden Trasse ist in wirtschaftlicher und zweckmäßiger Weise nicht mehr möglich.

- 12 -

Zum Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B)a) Straßenverbindung B 6 - B 7:

Die Straßenverbindung von der Brünner Bundesstraße B 7 (Eibesbrunn) zur Laaer Bundesstraße B 6 bzw. zur A 22 Donauuferautobahn (Korneuburg) müßte unter Beibehaltung der Trassenführung der ehemaligen A 21 in die Bundesstraßengesetznovelle 1984 aufgenommen werden.

b) B 9 (Preßburger Straße):

Gegen die Einbeziehung der B 10 a in die B 9 wird kein Einwand erhoben.

c) B 12 a (Brunner Straße, Abzweigung Brunn am Gebirge):

Die Aufnahme einer Verlängerung der B 12 a von Brunn am Gebirge (A 21) zur A 2 Südautobahn mit einer neuen Anschlußstelle Wr. Neudorf-Nord wird begrüßt.

d) B 14 a (Klosterneuburger Straße Abzweigung Klosterneuburg, Donaubrücke Klosterneuburg):

Dieses Straßenstück sollte im Bundesstraßengesetz verbleiben, da die Straßenverbindung über die Donau eine Verbindung der überaus starken Entwicklungsachse im Zuge der A 22 sowie der S 3, die in weite Teile des Weinviertels bis in das Waldviertel hin ausstrahlt, mit der Entwicklungsachse im Zuge der B 14 ermöglichen soll. Derzeit stellt die Donau eine natürliche Zäsur für eine weitere Entwicklung dar. Überdies ermöglicht diese Straßenverbindung eine Verlagerung des auf der B 14 Richtung Wien fließenden Verkehrs auf die A 22 Donauuferautobahn, wodurch auch weite Teile des Klosterneuburger Straßennetzes vom Durchgangsverkehr entlastet werden könnten.

- 13 -

e) B 19 (Tullner Straße):

Die Eingliederung des Autobahnzubringers bei St. Christophen in die B 19 (Tullner Straße) sollte nur für jenen Abschnitt erfolgen, in dem Straße und Wege einbinden.

f) B 209 (Pöchlarn Straße):

Die geforderte Verlängerung der B 209 in Richtung Würnsdorf zur B 36, mit der die Verkehrsverbindung von der A 1 über die neue Donaubrücke bei Pöchlarn Richtung Zwettl verbessert werden würde, fehlt weiterhin.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

- 14 -

LAD-VD-8501/26

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



