



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT
SEKTION IV

A-1010 Wien, Hohenstaufeng. 3
Tel. (++43)-1-53115/0
Fax: (++43)-1-53115/4227
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 401.280/9-IV/A/1/99

Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Abteilung VI/11

Stubenring 1
1010 Wien

Sachbearbeiter

Klappe/DW

Ihre GZ/vom

4238

Betreff: Verkehrspolitik;
Bundesstraßengesetznovelle; Stellungnahme
zum Begutachtungsentwurf

Unter Bezugnahme auf do. GZ 808.110/5-VI/11/99 vom 8. April 1999 beehrt sich das Bundeskanzleramt, Abteilung Wirtschaftliche Koordination, nach Befassung der ho. Abteilung für Raumplanung und Regionalpolitik folgende Stellungnahme zur Bundesstraßengesetznovelle 1999 abzugeben:

1. In § 4 - Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau des Bestandes und Auflö-
sung von Straßenteilen - wird in Abs. 1 ausgeführt, daß der Bundesminister für
wirtschaftliche Angelegenheiten vor
 - dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer
bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße,
 - dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr
Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr,
 - der Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit einer durchgehenden
Länge von 10 km oder mehr oder
 - der Änderung der durch Verordnung festgelegten Straßenachse um mehr als
5 km

durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung gem. § 5 den Straßenverlauf festzulegen hat.

Nachdem in o.a. § 4 Abs. 1 der Aus- und Neubau von Bundesstraßen von überregionaler bzw. österreichweiter Bedeutung ist, aber auch mit grenzüberschreitenden Implikationen behandelt wird, wären hier unter den bereits subsumierten Erwägungen für die Baumaßnahmen, wie Wirtschaftlichkeit oder Umweltverträglichkeit, auch Bestimmungen über die Vereinbarkeit mit gesamtverkehrspolitischen Zielen aufzunehmen.

2. Im Verzeichnis 1 - Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) weist der Gesetzesentwurf unter Nr. A 5 die Nordautobahn im Streckenverlauf Großebersdorf (B 7, B 305) - Wolkersdorf - Staatsgrenze bei Drasenhofen aus. Begründet wird die Neuaufnahme der Nordautobahn mit dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen und dem Wunsch des Landes sowie der Vereinbarkeit mit dem Ergebnis der GSD-Studie.

Tatsächlich hatte die im Auftrag des BMWA durchgeführte Studie "Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandorts Österreich" die Gestaltung eines Straßennetzes in Österreich und dessen Klassifizierung in

- Typ I: höchstrangiges Straßennetzes - zukünftiges TEN-Straßennetz,
- Typ II: hochrangiges Straßennetz - in Zukunft in Bundeskompetenz verbleibend,
- Typ III: alle übrigen Bundesstraßen - Ausgangspunkt für Verlängerungsverhandlungen

zum Ziel.

In einer begleitenden Arbeitsgruppe waren das BMWV, die Abteilung für Raumplanung und Regionalpolitik (IV/4) des BKA, die Länder sowie die Interessensvertretungen und die ÖROK vertreten.

- 3 -

Fragen wie Dimensionierung (Autobahnen, Schnellstraßen, Ortsumfahrungen, Anzahl der Fahrspuren, Ausbau- oder Neubaumaßnahmen), Finanzierung oder Ausbauprioritäten waren ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Diese wichtigen Fragestellungen sollten nach Abschluß der Studie in weiterführenden Untersuchungen geklärt werden. Konkrete Ausbaumaßnahmen können folglich auch nicht Ergebnisse der Studie sein.

Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung bei der Gestaltung des Straßennetzes wurde zwar vereinbart, fand in der Praxis aber nicht statt. Die seitens des BMwA für sensible Korridore (z.B. Wien - Brünn und Linz - Budweis) für Anfang 1999 in Aussicht gestellten verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen haben bis dato nicht begonnen.

Die B 7 Wien - Wolkersdorf - Staatsgrenze Drasenhofen wurde in der GSD-Studie in den Typ I (höchststrangiges Straßennetz - TEN) aufgenommen. Darüber wurde auch in der begleitenden Expertengruppe Konsens erzielt. Ein Ausbau der bestehenden Verbindung oder ein Straßenneubau im Abschnitt Wien - Drasenhofen war nicht Gegenstand der Untersuchungen, deshalb kann die Aufnahme der Nordautobahn nicht mit allfälligen Ergebnissen der BMwA-Studie begründet werden.

Der Abteilung für Raumplanung und Regionalpolitik sind keine Untersuchungen bekannt, die den Bau einer Nordautobahn empfehlen würden. Ganz im Gegenteil wird in der PGO-Studie "Verkehrskonzept Nordostraum Wien" aus dem Jahre 1998 vom Bau der Nordautobahn ausdrücklich abgeraten, stattdessen ein qualifizierter 4-spuriger Ausbau der B7 mit Ortsumfahrungen empfohlen. Auch das Niederösterreichische Landesverkehrskonzept 1997 sieht den Bau der Nordautobahn nicht vor.

6. Mai 1999
Für den Bundeskanzler:
SITTER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
