

---

**32/SBI XXIV. GP**

---

Eingebracht am 16.06.2010

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Stellungnahme zu Bürgerinitiative



**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: [pr3@bmvit.gv.at](mailto:pr3@bmvit.gv.at)



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-16.600/0022-I/PR3/2010    DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
zu Hd. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch  
Leiter des Nationalratsdienstes

Parlament 1017    Wien

Wien, am 16. Juni 2010

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich zu Ihrem Schreiben GZ. 17020.0025/9-L1.3/2010 vom 15. April 2010, mit welchem die **Bürgerinitiative Nr. 21** übermittelt wurde, wie folgt Stellung zu nehmen:

Für die B 303 Weinviertler Straße wurde auf Initiative des Landes NÖ durch das BMVIT im Herbst 2005 eine SP-V (strategische Prüfung im Verkehrsbereich) durchgeführt. Als Ergebnis erging eine Empfehlung für einen Schnellstraßenausbau.

Nach mehrheitlichem Beschluss der BStG-Novelle im Nationalrat im Frühjahr 2006 ist die ehemalige Landesstraße B 303 als S 3 Weinviertler Schnellstraße wieder Teil des Anhangs des BStG (Bundesstraßengesetzes) und fällt somit in Bundeskompetenz, d. h. in den Zuständigkeitsbereich der ASFINAG.

Der Sicherheitsausbau der B 303 (S 3 Weinviertler Schnellstraße) von Stockerau – Hollabrunn Süd ist ein Gemeinschaftsprojekt der ASFINAG und des Landes NÖ und wurde im August 2009 fertig gestellt und dem Verkehr freigegeben.

Der Grund für den Sicherheitsausbau liegt in der raschen Erhöhung der Verkehrssicherheit - die B 303 war zwar keine Strecke mit besonders vielen Unfällen, aber mit einer signifikanten Anzahl an schweren Unfällen.

Der Sicherheitsausbau bedeutet, dass über die gesamte Abschnittslänge, bis auf den Bereich Göllersdorf/Großstelzendorf (2-streifiger Querschnitt), eine Betonleitwand als Mitteltrennung errichtet wurde. Durch diese Betonleitwand werden Frontalunfälle, die in der Regel besonders schwer sind, verhindert. Es wird darauf hingewiesen, dass die beim Sicherheitsausbau eingesetzten Betonleitwände durch ihre Querschnittsform (sog. „New Jersey - Profil“) die Fahrzeugenergie aufnehmen und die Fahrzeuge bei einem Unfall kontrolliert ableiten. Betonleitwände bieten einen ausgezeichneten Schutz vor dem Abkommen auf die Gegenfahrbahn bei geringst möglichen Verformungen und damit auch den bestmöglichen Schutz des Verkehrs auf der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn.

Im Bereich der Brücken wird die Fahrbahn durchgezogen, lediglich der Abstellstreifen wird vorher abgebaut. Es handelt sich hier daher definitiv nicht wie in der Resolution behauptet, um Engstellen, denn die bestehenden Fahrstreifen und befestigten Randstreifen verlaufen in konstanter Breite auch durch diese Brückenbereiche. Wie Geschwindigkeitsmessungen des Fachbereiches Verkehrssicherheit des Landes NÖ bewiesen, funktionieren diese Brückenbereiche als allgemeine Geschwindigkeitsdämpfung und helfen wie erwartet mit, das Unfallgeschehen zu verringern.

Generell kann festgestellt werden, dass der Sicherheitsausbau sich im Zeitraum seit der Inbetriebnahme bewährt hat: Insgesamt sind vier Unfälle passiert, teilweise konnte die Betonleitwand dabei Frontalunfälle verhindern. Nach einem Zeitraum von unter einem Jahr kann grundsätzlich nur eine Tendenz der Unfallzahlen ermittelt werden. Jedoch bedeutet die bisher ermittelte hervorragende Unfallrate (Unfälle bei Berücksichtigung der Verkehrsdichte) von 0,07, dass diese Unfallrate zwischen Stockerau und Hollabrunn Süd vergleichbar ist mit der durchschnittlichen Unfallrate des restlichen A+S Streckennetzes von ganz Österreich (ebenfalls 0,07) und damit zu den kleinsten Raten in Niederösterreich zählt. Auch die Unfallfolgen (leicht verletzt, schwer verletzt oder Todesfälle) haben sich gegenüber dem Zeitraum vor dem Sicherheitsausbau bedeutend reduziert. Eine detaillierte Unfallanalyse kann erst nach Vorliegen eines längeren Betrachtungszeitraums durchgeführt werden.

Zusätzlich wurde im Juli 2009 eine Road Safety Inspection durch einen unabhängigen Verkehrssachverständigen durchgeführt. Die getroffenen Maßnahmen wurden bestätigt und geringfügige Verbesserungsvorschläge eingebracht, die derzeit umgesetzt werden.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen und der Notwendigkeit der Umsetzung von raschen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit konnte kein sofortiger vierstreifiger Ausbau erfolgen. Dieser hätte, aufgrund der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung, einen um mindestens fünf bis sieben Jahre späteren Ausbau bedeutet.

**Für die Bundesministerin:**

i.V. Mag. Heinrich Knab

elektronisch gefertigt

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Petra Farthofer

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7405

E-Mail: [petra.farthofer@bmvit.gv.at](mailto:petra.farthofer@bmvit.gv.at)