



LANDESSTRASSEN NEUBAUVORHABEN IN NIEDERÖSTERREICH

STANDARDISIERTE VORGEHENSWEISE ZUM
NACHWEIS DES ÖFFENTLICHEN INTERESSES

IMPRESSUM



HERAUSGEBER:

Amt der NÖ Landesregierung
Abt. ST3 Landesstraßenplanung
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

BEARBEITUNG UND LAYOUT:

RaumUmwelt® Planungs-GmbH
Neubaugasse 28
1070 Wien



DI Marielis Fischer
DI Ernst Mattanovich
DI Ulrike Neubauer
DI Felix Sternath
Katharina Wallner BSc

RECHTLICHE BERATUNG:

scheichl traudtner amann rechtsanwälte
Wipplingerstraße 20/8-9
1010 Wien

RA Dr. Andrew P. Scheichl

St. Pölten / Wien, November 2017

INHALT

1 ANLASS UND ANWENDUNGSBEREICH	5
2 RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN	7
2.1 NÖ STRAßENGESETZ 1999	7
2.2 MOBILITÄTSKONZEPT NIEDERÖSTERREICH 2030+	8
2.3 SONSTIGE RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN	10
3 STANDARDISIERTE VORGANGSWEISE ZUM NACHWEIS DES ÖFFENTLICHEN INTERESSES	13
3.1 HERANGEHENSWEISE UND ZUGRUNDELIEGENDE ÜBERLEGUNGEN	13
3.2 VORGEHEN UND METHODEN ZUM NACHWEIS	14
3.2.1 Elemente für den Nachweis des öffentlichen Interesses	14
3.2.2 Bezugnahme auf das MK NÖ 2030+ hinsichtlich Priorisierung und regionaler Differenzierung	15
3.2.3 Darlegung weiterer Informationen unter direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999	17
3.2.4 Bezugnahme auf weitere Dokumente, in denen ein Straßenbauvorhaben genannt sein kann	20
3.3 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	21
VERZEICHNISSE	23
Abbildungen	23
Tabellen	23
Quellen	24



ANLASS UND ANWENDUNGSBEREICH

Die **Ertüchtigung und der Ausbau des Landesstraßennetzes** in Niederösterreich stellen einen bedeutenden Handlungsbereich in der Mobilitätspolitik des Landes Niederösterreich dar. Das Landesstraßennetz bildet – gemeinsam mit dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz des Bundes – das **Infrastrukturelle Rückgrat** für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr innerhalb Niederösterreichs sowie in die benachbarten Bundesländer und Staaten.

Der zukünftige Ausbau des Landesstraßennetzes ist im **Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+** (derzeit Amt der NÖ Landesregierung 2015; vgl. auch Kapitel 2.2) klar geregelt: **Neubauvorhaben** sollen vorrangig dort realisiert werden, wo sie eine besonders **hohe Netzwirkung** entfalten oder zur **Beseitigung besonders ungünstiger verkehrlicher Verhältnisse** erforderlich sind. Darüber hinaus werden Neubauvorhaben auf Grundlage einer **transparenten Priorisierungslogik** vorangetrieben, die auf den Ergebnissen von **Wirkungsanalysen** basiert.

Bei der Planung und Umsetzung von Landesstraßenneubauvorhaben kommt einer **nachvollziehbaren Vorhabensbegründung** eine besonders hohe Bedeutung zu. Nur ein Straßenvorhaben, dessen Vorteile und Mehrwert für die Allgemeinheit erkennbar sind, wird von einer kritischen Öffentlichkeit akzeptiert und mitgetragen; auch der **Interessenausgleich**, zum Beispiel mit Umweltschutzanliegen, gelingt nur, wenn ein Straßenvorhaben gut begründbar ist.

Hier gelangt man rasch zur Frage des **öffentlichen Interesses** an der Umsetzung eines Landesstraßenneubauvorhabens; sein Vorliegen ist Voraussetzung, dass ein Straßenvorhaben bewilligt werden kann. So ist in § 12a Abs. 1 NÖ Straßengesetz 1999 klar reguliert (vgl. auch Kapitel 2.1):

„Im Bewilligungsverfahren (...) ist zu prüfen, ob das Straßenvorhaben im öffentlichen Interesse liegt.“

In den folgenden § 12a Abs. 2 und Abs. 3 NÖ Straßengesetz 1999 werden **Kriterien** genannt, in welchen Fällen insbesondere ein **öffentliches Interesse** bzw. ein **übergeordneter Bedarf** an einem Straßenbauvorhaben gegeben ist. Das öffentliche Interesse an der Umsetzung eines Straßenbauvorhabens ist unter anderem mit allfälligen gegenläufigen öffentlichen Interessen **abzuwägen** (§ 12a Abs. 4).

Der Nachweis des öffentlichen Interesses im Zuge der Vorhabensbegründung erfolgt bisher in der Regel uneinheitlich und selten im Rahmen einer in sich geschlossenen Darlegung. Dies erschwert mitunter eine **klare, eindeutige und nachvollziehbare Darstellung** des öffentlichen Interesses gegenüber Dritten, die nicht unmittelbar in die Vorhabensentwicklung involviert sind.

Die vorliegende **standardisierte Vorgehensweise** zum Nachweis des öffentlichen Interesses an Straßenbauvorhaben dient der **einheitlichen, nachvollziehbaren und aussagekräftigen Darlegung** des öffentlichen Interesses an Straßenbauvorhaben **in allen Planungsphasen**, speziell im Zuge des Vorprojekts sowie der Genehmigungsplanung. In der Regel ist es zielführend, den Nachweis des öffentlichen Interesses als **Teil der Vorhabensbegründung** vorzusehen.

Als **Ergebnis** der standardisierten Vorgehensweise wird das öffentliche Interesse an einem Straßenbauvorhaben nachvollziehbar dargelegt. Es erfolgt allerdings keine Beurteilung hinsichtlich der Frage, ob und in welchem Ausmaß diesem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens mögliche öffentliche Interessen **wider** die Realisierung entgegenstehen. Eine allenfalls erforderliche **Abwägung öffentlicher Interessen** ist somit ebenfalls **nicht Gegenstand** der Nachweisführung.



RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN

2.1 NÖ STRAßENGESETZ 1999

RECHTLICHE GRUNDLAGE

Nach Maßgabe des **§ 12a NÖ Straßengesetz 1999** ist für jedes Straßenbauvorhaben das Bestehen öffentlicher Interessen festzustellen. Gemäß § 12a NÖ Straßengesetz 1999 liegt ein Straßenbauvorhaben **insbesondere** dann im öffentlichen Interesse, wenn

- die Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist,
- durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können,
- durch das Straßenbauvorhaben für die Verkehrsteilnehmer ein größerer Zeitaufwand vermieden werden kann,
- unter Berücksichtigung überörtlicher und örtlicher Planungsakte, insbesondere der Raumordnungsprogramme des Landes und der betroffenen Gemeinden, ein Verkehrsbedürfnis oder, im Fall eines Straßenbauvorhabens des Landes, ein übergeordneter Bedarf vorhersehbar ist.

Ein **übergeordneter Bedarf** liegt vor, wenn ein Straßenbauvorhaben für die Erhaltung und den erforderlichen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in einer Region oder im ganzen Land notwendig ist. Dabei ist auf

- die aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums von 20 Jahren zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz und
- die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Vernetzung mit benachbarten Regionen

Bedacht zu nehmen.

BEDEUTUNG UND FUNKTION DES NACHWEISES DES ÖFFENTLICHEN INTERESSES

Dem **öffentlichen Interesse** iSd § 12a NÖ Straßengesetz 1999 kommen dabei gleich mehrere **Funktionen** auf mehreren **Ebenen** zu:

- Zum einen ist die Feststellung des öffentlichen Interesses wesentlich für eine **allfällig nachfolgende Enteignung** betroffener Grundstücke. Dies, da solche massiven Eigentumseingriffe verfassungskonform (also auf Grundlage des Art. 5 Staatsgrundge-

setz) nur dann zulässig sind, wenn ein entsprechendes öffentliches Interesse an der Verwirklichung jener Maßnahme (hier: Straße) besteht, für die der Eigentumsentzug erforderlich wird; das heißt, in diesem Punkt kommt der Feststellung des öffentlichen Interesses eine **Feststellungswirkung** für ein allfällig nachfolgendes Enteignungsverfahren zu.

- Auf der anderen Ebene normiert aber auch das NÖ Straßengesetz 1999 bereits die **Voraussetzung** (vgl. § 12 Abs. 6), dass bereits für die Erteilung der **straßenrechtlichen Bewilligung** (das heißt unabhängig allfällig erforderlicher Enteignungen) das **öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben** festgestellt sein und dieses auch höher bewertet werden muss als allfällige entgegenstehende öffentliche Interessen sowie geschützte Rechte anderer Parteien (vgl. dazu § 12 Abs. 6 iVm § 12a Abs. 1 und Abs. 4 NÖ Straßengesetz 1999).

Der Feststellung des öffentlichen Interesses kommt daher **besondere Bedeutung** zu, da diese Feststellung einerseits die **Grundlage für eine allfällige Enteignung** bildet, andererseits aber auch die **Ausgangsbasis** für eine im Verfahren erforderliche **Interessenabwägung** darstellt.

LANDESSTRAßENPLANUNGSGEBIET

Im Zusammenhang mit dem NÖ Straßengesetz 1999 ist auch auf dessen § 6 zu verweisen, der das sogenannte **Landesstraßenplanungsgebiet**, das durch eine Verordnung der Landesregierung festgelegt wird, regelt.

Die Erlassung einer solchen Verordnung soll den **Bau** einer Landesstraße sichern, setzt somit aber voraus, dass das **öffentliche Interesse** bereits auf anderer Ebene (zuvor) festgestellt wurde. Das öffentliche Interesse am Vorhaben lässt sich durch die Verordnung daher nur **mittelbar begründen**. Das bedeutet aber auch, dass das öffentliche Interesse nicht durch das gesetzlich vorgesehene Außerkrafttreten der Verordnung (vgl. § 6 Abs. 6 NÖ Straßengesetz 1999) beseitigt wird.

Dies bedeutet im Ergebnis, dass mit der Verordnung zum Landesstraßenplanungsgebiet in einem bestimmten Zeitpunkt das **öffentliche Interesse** und vor allem der **politische Wille** an der Umsetzung eines Straßenbauvorhabens (mittelbar) dokumentiert werden kann, die Bezugnahme auf das Landesstraßenplanungsgebiet jedoch die Darlegung des öffentlichen Interesses selbst nicht ersetzt.

2.2

MOBILITÄTSKONZEPT NIEDERÖSTERREICH 2030+

Das **Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+** (kurz: MK NÖ 2030+; Amt der NÖ Landesregierung 2015) ist aktuell das zentrale fachliche Zieldokument zur **Gestaltung der verkehrlichen Entwicklung** in Niederösterreich. Es ist das Ergebnis eines verwaltungsintern breit aufgestellten Arbeitsprozesses und wurde 2015 von der Niederösterreichischen Landesregierung beschlossen. Damit besitzt das MK NÖ 2030+ eine hohe **politische Legitimation** und **Bindewirkung**. Das MK NÖ 2030+ beinhaltet **strategische Festlegungen** mit Leitsatz, Zielen und Schwerpunkten, die durch ein **Maßnahmenprogramm** konkretisiert werden.

Ein wesentliches strategisches Element des MK NÖ 2030+ ist die **regionale Differenzierung in Zentren, Verkehrsachsen und den ländlichen Raum** (S. 58; siehe Abbildung 1). Diese Differenzierung stammt aus dem Landesentwicklungskonzept 2004 (Amt der NÖ Landesregierung 2004) und den Perspektiven für die Hauptregionen (Amt der NÖ Landesregierung 2005) und ist auf den Bereich der **verkehrlichen Entwicklung** heruntergebrochen. Für jeden der drei definierten Raumtypen werden im MK NÖ 2030+ entsprechende **Qualitäten** definiert und spezifische **Maßnahmen** entwickelt (S. 65ff).

Diese regionale Differenzierung ist die **Grundlage** für die **Gestaltung des Maßnahmenprogramms** des MK NÖ 2030+ im Bereich der **Straßenprojekte** (S. 96ff). Die für den Geltungszeitraum des MK NÖ 2030+ absehbaren Landesstraßenbauvorhaben werden jeweils einem der **Raumtypen** sowie einer **Kategorie** zugeordnet, die eine **Priorisierung** im Sinne der **Dringlichkeit** und damit dem **zeitlichen Umsetzungshorizont** ausdrückt. **Neubauvorhaben** sollen also vorrangig dort realisiert werden, wo sie eine besonders **hohe Netzwirkung** entfalten oder zur **Beseitigung besonders ungünstiger verkehrlicher Verhältnisse** erforderlich sind.

Die **Priorisierung** der Straßenbauvorhaben erfolgt auf Basis einer **vereinfachten Wirkungsanalyse**, die auch in einem **frühen Planungsstadium** eine Beurteilung der **verkehrlichen Wirkung** zulässt. Dabei kommen einheitlich **vier Kriterien** zur Anwendung, die klar auf die Kriterien gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999 zum Nachweis des öffentlichen Interesses an einem Straßenbauvorhaben Bezug nehmen:

- Verkehrswirksamkeit
- Entlastungseffekte
- Entflechtungswirkung
- Verkehrssicherheit

Diese Festlegungen des MK NÖ 2030+ bilden ein klares **Bekanntnis**, dass vorrangig solche Straßenbauvorhaben umgesetzt werden sollen, an denen ein **besonders hohes öffentliches Interesse** besteht. Liegt ein Straßenbauvorhaben auf einer **Verkehrsachse** oder dient es als **Zubringer zu einer Verkehrsachse** oder ergibt die Wirkungsanalyse die **Prioritätsstufe 1**, so kann das **höchstmögliche öffentliche Interesse** an der Umsetzung dieses Vorhabens angenommen werden.

Jedoch auch für jedes andere Straßenbauvorhaben kann aus dieser Zuordnung heraus eine Aussage zum öffentlichen Interesse formuliert werden, die dann je nach **Art und Eindeutigkeit** des Nachweises **variieren** kann.

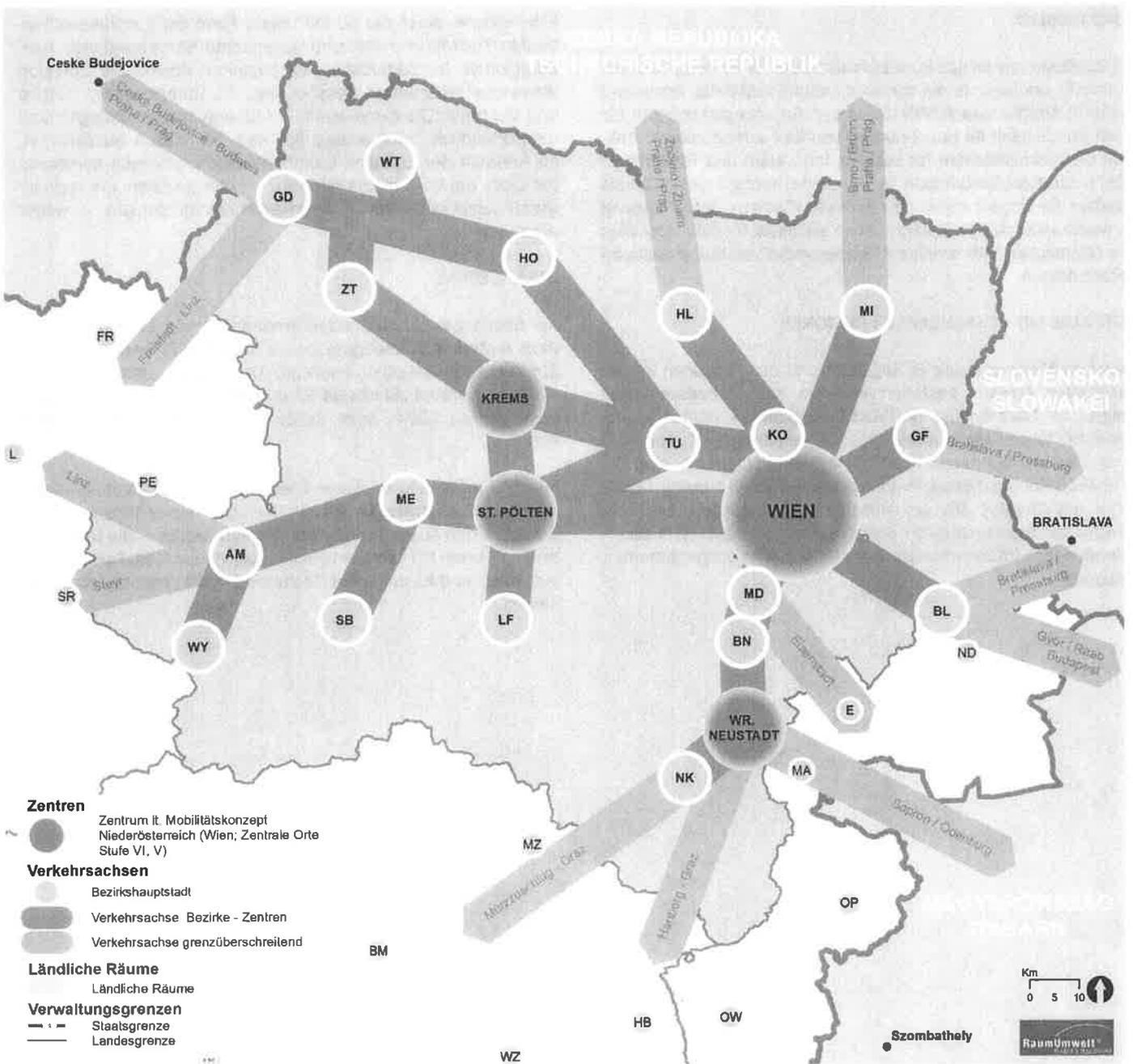


Abbildung 1 Regionale Differenzierung Zentren - Verkehrsachsen - ländlicher Raum (eigene Darstellung)

2.3

SONSTIGE RECHTLICHE UND FACHLICHE GRUNDLAGEN

BUNDESEBENE

Auf Bundesebene ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Verkehrsplanung zuständig. Basierend auf dem **Ausbauplan ASFINAG** werden Rahmenplanprojekte für jedes Bundesland für den Zeitraum von fünf Jahren definiert (aktuell Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2017). Straßenbauvorhaben in Bundeskompetenz sind oftmals Auslöser für Anpassungen im Landesstraßennetz. Ihre Nennung im Ausbauplan ASFINAG kann daher als Basis für den Nachweis des öffentlichen Interesses an **Kontextvorhaben in Landeskompetenz** dienen.

VERTRÄGE MIT BENACHBARTEN REGIONEN

Zwischen Niederösterreichs Regionen und den Regionen im benachbarten Ausland bestehen mehrere Kooperationsvereinbarungen. Im Rahmen der **INTERREG-Programme** werden grenzüberschreitende Maßnahmen der Zusammenarbeit von der Europäischen Kommission gefördert. Niederösterreich steht in INTERREG-Kooperationsvereinbarungen mit der Slowakei, Tschechien und Ungarn. Die gemeinsamen Zielsetzungen, wie zum Beispiel die Beseitigung von Engpässen in wichtigen (grenzüberschreitenden) Infrastrukturen, sind in Kooperationsprogrammen festgelegt.

Eine weitere, durch die EU geförderte Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind sogenannte **Europaregionen** bzw. Euregionen. In Niederösterreich bestehen derzeit die Euregion Weinviertel-Südmähren-Westslowakei, die Euregion Silva Nortica und Centrope. Die gemeinsamen Kooperationsbemühungen sind unterschiedlich stark ausgeprägt und thematisch ausgerichtet. Im Rahmen der Euregion Centrope bestehen bereits gemeinsame Ziele, die Verkehrsinfrastruktur – unter anderem die regional grenzüberschreitenden Straßenverkehrsverbindungen – weiter auszubauen.

LANDESEBENE

Auf Ebene des Bundeslandes Niederösterreich bestehen neben dem zentralen Straßengesetz (vgl. Kapitel 2.1) weitere, für den Straßenverkehrsausbau relevante Dokumente. Das Landesentwicklungskonzept „**Strategie Niederösterreich**“ (Amt der NÖ Landesregierung 2004) weist einige konkrete Straßenbauprojekte aus.

Für die fünf großen Regionen Niederösterreichs bestehen jeweils „**Hauptregionsstrategien 2024**“. In einigen dieser finden sich Hinweise auf den Ausbau von Straßenverkehrsachsen. Die Dokumente wurden vom NÖ Landtag beschlossen; dadurch sind sie politisch legitimiert und können dem Nachweis des öffentlichen Interesses dienen.

centrope Infrastructure Needs Assessment
Infrastruktur & Verkehrs-
entwicklung – Von der
Strategie zur Umsetzung

centrope
central european region

HAUPT
REGIONS
STRATEGIE
2024



HAUPT
REGIONS
STRATEGIE
2024



Interreg
Slovakia-Austria



strategie
niederösterreich
Landesentwicklungskonzept

projekt
W.I.N
strategie
niederösterreich

HAUPT
REGIONS
STRATEGIE
2024



Interreg
EUROPÄISCHE
UNION
Österreich-Tschechische Republik
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

WIR HABEN NOCH VIEL VOR.



HAUPT
REGIONS
STRATEGIE
2024



Rahmenplanprojekte
ÖBB und ASFINAG
2017–2022

Niederösterreich



HAUPT
REGIONS
STRATEGIE
2024



Interreg
Austria-Hungary 2014–2020
European Union – European Regional Development Fund



STANDARDISIERTE VORGANGSWEISE ZUM NACHWEIS DES ÖFFENTLICHEN INTERESSES

3.1

HERANGEHENSWEISE UND ZUGRUNDELIEGENDE ÜBERLEGUNGEN

Mit der standardisierten Vorgehensweise zum Nachweis des öffentlichen Interesses an einem Straßenbauvorhaben wird eine **größtmögliche Anlehnung an die relevanten rechtlichen und fachlichen Grundlagen** (vgl. Kapitel 2) angestrebt: Das **NÖ Straßengesetz 1999** normiert, durch welche Wirkungen eines Vorhabens sich das öffentliche Interesse prinzipiell begründen lässt. Das **MK NÖ 2030+** hingegen ist die aktuell heranzuziehende Basis für eine Wertung, in welchem Ausmaß bestimmte Wirkungen eines Vorhabens ein öffentliches Interesse an diesem begründen.

Da mit jedem Straßenbauvorhaben **bestimmte Ziele verfolgt** werden, wird davon ausgegangen, dass grundsätzlich an jedem Straßenbauvorhaben ein **öffentliches Interesse** besteht. Die standardisierte Vorgehensweise dient dazu, dieses öffentliche Interesse **einzuordnen und zu werten**.

Diese Annahme spiegelt sich auch im **MK NÖ 2030+** wider, das eine Einstufung der für seinen Geltungszeitraum absehbaren Straßenbauvorhaben in drei **Prioritätsstufen bzw. Kategorien** vorsieht. Es ermöglicht, auch Straßenbauvorhaben mit vergleichsweise geringer Wirksamkeit in Hinblick auf die gängigen verkehrlichen Zielsetzungen einer – wenn auch folgerichtig geringen – Prioritätsstufe zuzuweisen.

Ausgangspunkt der standardisierten Vorgangsweise ist damit stets das **MK NÖ 2030+** (bzw. das hinter diesem Dokument stehende Schema) und damit eine Darlegung jener Überlegungen, die zur Festlegung der jeweiligen **Prioritätsstufe** geführt haben. Weitere Argumente für das Vorliegen des öffentlichen Interesses iS **§ 12a NÖ Straßengesetz 1999**, die über die im MK NÖ 2030+ abgebildeten Überlegungen hinausgehen, sind ebenfalls darzustellen. Im **Ergebnis** kann damit das öffentliche Interesse sowohl auf Grundlage des MK NÖ 2030+ als auch auf jener des § 12a NÖ Straßengesetz 1999 belegt werden.

Wie auch vom MK NÖ 2030+ sind von der vorliegenden standardisierten Vorgehensweise lokale bzw. kleinere Maßnahmen bzw. Vorhaben ausgenommen; dies betrifft in erster Linie Um- und Ausbaumaßnahmen des Bestandsnetzes.

3.2

VORGEHEN UND METHODEN ZUM NACHWEIS

3.2.1

Elemente für den Nachweis des öffentlichen Interesses

Das Vorgehen zum Nachweis des öffentlichen Interesses an einem Straßenbauvorhaben umfasst bis zu **drei Elemente** (siehe Abbildung 2), die je nach Planungsstadium und Verfügbarkeit der erforderlichen Grundlagen **zur Anwendung** kommen:

- Bezugnahme auf das **MK NÖ 2030+** hinsichtlich Priorisierung und regionaler Differenzierung
- Darlegung weiterer Informationen unter direkter Bezugnahme auf **§ 12a NÖ Straßengesetz 1999**
- Bezugnahme auf **weitere Dokumente** (vgl. Kapitel 2.3), in denen ein Straßenbauvorhaben genannt sein kann

Die Bezugnahme auf das **MK NÖ 2030+** muss für **jedes darin enthaltene Straßenbauvorhaben** erfolgen. Für – absehbar wenige – relevante Straßenbauvorhaben, die nicht im MK NÖ 2030+ enthalten sind, ist eine solche Bezugnahme nicht möglich; eine Zuordnung zu einem **Raumtyp** kann jedoch vorgenommen werden, wenn dies eindeutig und nachvollziehbar möglich ist.

Die **Darlegung weiterer Informationen** unter **direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999** wird je nach Datenlage **unterschiedlich umfangreich und detailliert** ausfallen; in der Regel ist jedoch davon auszugehen, dass vorliegende Vorhabensunterlagen zumindest einige nutzbare Angaben enthalten. Diesem Element kommt auch dann **besondere Bedeutung** zu, wenn ein Straßenbauvorhaben nicht im MK NÖ 2030+ enthalten ist oder wenn sich seine Bedeutung für die Entwicklung des Landesstraßennetzes vor allem aus einer spezifischen Situation heraus ergibt, die durch das MK NÖ 2030+ nicht pauschal erfasst wird.

Die **Bezugnahme auf weitere Dokumente**, in denen ein Straßenbauvorhaben genannt sein kann, ist absehbar nur **selten** möglich, da eine explizite Nennung eines Straßenbauvorhabens außerhalb der einschlägigen Fachdokumente wie dem MK NÖ 2030+ die **Ausnahme** ist.

Im Folgenden werden die drei genannten Elemente **näher beschrieben**. Es erfolgen zudem Angaben zur **methodischen Umsetzung und generellen Vorgehensweise**.

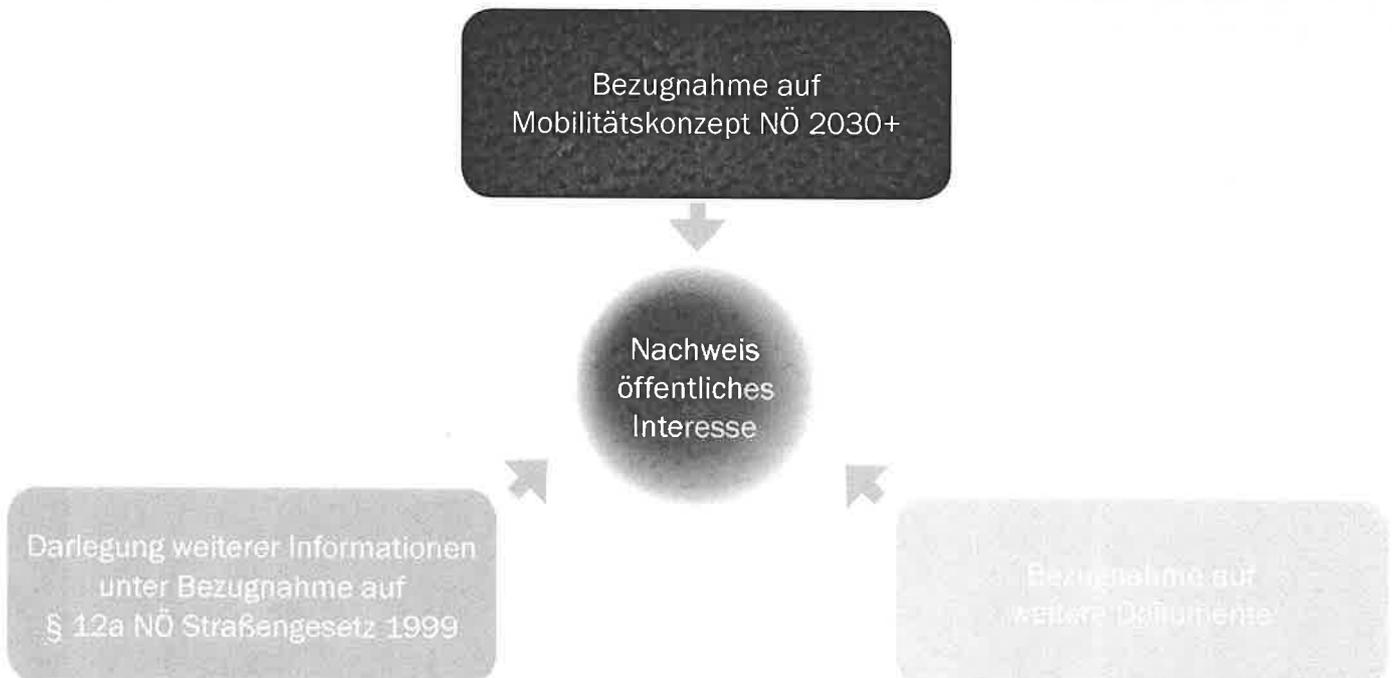


Abbildung 2 Elemente für den Nachweis des öffentlichen Interesses (eigene Darstellung)

3.2.2

Bezugnahme auf das MK NÖ 2030+ hinsichtlich Priorisierung und regionaler Differenzierung

Grundlage für eine nachvollziehbare Bezugnahme auf das MK NÖ 2030+ ist die **Darstellung** der wichtigsten relevanten **Festlegungen** sowie der **Funktionsweise** des MK NÖ 2030+ hinsichtlich der Beurteilung von Straßenbauvorhaben. Es ist daher erforderlich, das MK NÖ 2030+ in Art und Umfang entsprechend der hier in Kapitel 2.2 vorgenommenen Darstellung zu erläutern.

Darauf aufbauend wird dargelegt, welchem **Raumtyp** (Zentrum, Verkehrsachse / Achsenzubringer, ländlicher Raum) und welcher **Prioritätsstufe** (1, 2 oder 3) ein Straßenbauvorhaben im **NÖ MK 2030+** zugeordnet ist.

ZUORDNUNG ZU EINEM RAUMTYP

Wenn das Straßenbauvorhaben im MK NÖ 2030+ dem **Raumtyp „Verkehrsachse“** zugeordnet ist, wird die nachfolgende **generalisierte Erklärung** (Textbaustein) zu diesem Raumbezug angeführt; diese Erklärung dient dem Beleg eines **übergeordneten Bedarfs** iS § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999:

Die Festlegung von Verkehrsachsen stellt ein zentrales strategisches Element des MK NÖ 2030+ dar. Mit ihnen wird die räumliche Differenzierung des Landesentwicklungskonzepts 2004 (Amt der NÖ Landesregierung 2004) und der Perspektiven für die Hauptregionen (Amt der NÖ Landesregierung 2005) auf den Bereich der verkehrlichen Entwicklung heruntergebrochen. Verkehrsachsen „sind das Rückgrat der Erschließung des Landes, vor allem auch im Pendelverkehr von und nach Wien und St. Pölten. Darüber hinaus sichern die Verkehrsachsen die Erreichbarkeit zwischen den Zentren und von diesen in die Zentralräume innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. (...) Für diese Verkehrsachsen soll eine hohe Angebotsqualität geschaffen werden“ (Amt der NÖ Landesregierung 2015: S. 66).

Straßenbauvorhaben, die eindeutig einer Verkehrsachse zugeordnet werden können, berücksichtigen somit überörtliche Planungsakte aus dem Bereich der Raumordnung. Sie dienen der Deckung eines übergeordneten verkehrlichen Bedarfs sowie der wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Vernetzung innerhalb Niederösterreichs sowie mit benachbarten Regionen.

Das ggst. Straßenvorhaben [offizielle Bezeichnung] ist Teil der Verkehrsachse zwischen [Bezirkshauptstadt] und [Bezirkshauptstadt] und dient dort der Abwicklung des Achsenverkehrs.

Wenn das Straßenbauvorhaben im MK NÖ 2030+ dem **Raumtyp „Achsenzubringer“** zugeordnet ist, wird die nachfolgende **generalisierte Erklärung** (Textbaustein) zu diesem Raumbezug angeführt; diese Erklärung dient dem Beleg eines **übergeordneten Bedarfs** iS § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999:

Die Festlegung von Verkehrsachsen stellt ein zentrales strategisches Element des MK NÖ 2030+ dar. Mit ihnen wird die räumliche Differenzierung des Landesentwicklungskonzepts 2004 (Amt der NÖ Landesregierung 2004) und der Perspektiven für die Hauptregionen (Amt der NÖ Landesregierung 2005) auf den Bereich der verkehrlichen Entwicklung heruntergebrochen. Verkehrsachsen sind „das Rückgrat der Erschließung des Landes, vor allem auch im Pendelverkehr von und nach Wien und St. Pölten. Darüber hinaus sichern die Verkehrsachsen die Erreichbarkeit zwischen den Zentren und von diesen in die Zentralräume innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. (...) Für diese Verkehrsachsen soll eine hohe Angebotsqualität geschaffen werden“ (Amt der NÖ Landesregierung 2015: S. 66). Entsprechend der Kompetenzverteilung im Bereich des Straßenbaus und der Straßenerhaltung wird ein Teil der Verkehrsachsen durch Straßen im Kompetenzbereich des Bundes (Autobahnen und Schnellstraßen) abgedeckt.

Um die Funktion von Verkehrsachsen sicherzustellen, bedarf es geeigneter Zubringer zu diesen. Somit sind Straßenbauvorhaben, die auch eine Funktion als Achsenzubringer besitzen, als unerlässliche Ergänzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit den Verkehrsachsen zu sehen.

Straßenbauvorhaben, denen die Funktion als Achsenzubringer zugeordnet werden kann, berücksichtigen somit überörtliche Planungsakte aus dem Bereich der Landesraumordnung oder des Bundes im Falle von Achsenzubringern zum Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Sie dienen der Deckung eines übergeordneten verkehrlichen Bedarfs sowie der wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Vernetzung innerhalb Niederösterreichs sowie mit benachbarten Regionen.

Das ggst. Straßenvorhaben [offizielle Bezeichnung] dient als Zubringer zur [offizielle Bezeichnung der Autobahn bzw. Schnellstraße bzw. der Landesstraße auf einer Verkehrsachse] und verknüpft diese mit dem angrenzenden Landesstraßennetz.

Wenn das Vorhaben im MK NÖ 2030+ dem **Raumtyp „ländlicher Raum“** zugeordnet ist, erfolgt eine allfällige Ausführung zum **übergeordneten Bedarf** zu einem späteren Zeitpunkt. Es wird die nachfolgende **generalisierte Erklärung** (Textbaustein) zum Raumbezug angeführt:

Das ggst. Straßenvorhaben [offizielle Bezeichnung] liegt weder auf einer Verkehrsachse noch dient es als Achsenzubringer. Es ist daher dem Raumtyp „ländlicher Raum“ zugeordnet. Seine Bedeutung für die Entwicklung des Landesstraßennetzes ergibt sich somit vor allem aus der spezifischen Situation, die in Kapitel [Kapitelnummer, wo die Behandlung von Element 2 erfolgt] dargestellt wird.

Bei **Landesstraßenvorhaben**, die **nicht im MK NÖ 2030+** enthalten sind, ist die Zuordnung zu einem Raumtyp **fakultativ**. Erfolgt eine Zuordnung, so sind die oben angeführten **generalisierten Erklärungen** (Textbausteine) sinngemäß einzusetzen.

ZUORDNUNG DER PRIORITÄTSSTUFE

Wenn das Straßenvorhaben im MK NÖ 2030+ die **Prioritätsstufe 1 oder 2** aufweist, wird die nachfolgende **Erklärung** (zu spezifizierender Textbaustein) zur Priorisierung angeführt; diese Erklärung dient dem Beleg des **öffentlichen Interesses** iS § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999:

Die Priorisierung von Straßenvorhaben stellt ein zentrales strategisches Element des MK NÖ 2030+ dar. Sie erfolgt auf Basis einer vereinfachten Wirkungsanalyse. Dabei kommen einheitlich vier Kriterien zur Anwendung, die klar auf die Kriterien gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999 zum Nachweis des öffentlichen Interesses an einem Straßenvorhaben Bezug nehmen (Amt der NÖ Landesregierung 2015: S. 98):

Verkehrswirksamkeit

Entlastungseffekte

Entflechtungswirkung

Verkehrssicherheit

Das ggst. Straßenvorhaben [offizielle Bezeichnung] ist im MK NÖ 2030+ (S. 99f) als Landesstraßenprojekt der Kategorie [1 oder 2] genannt. Diese hohe Prioritätseinstufung als Ergebnis der vereinfachten Wirkungsanalyse ergibt sich insbesondere aus folgenden Wirkungen:

[Punktation besonders aussagekräftiger Wirkungen]

[dabei Bezugnahme auf die genannten Kriterien der vereinfachten Wirkungsanalyse]

[qualitative Aussagen möglichst ohne Angabe von Zahlenwerten]

Aufgrund dieser Prioritätsstufe sieht das MK NÖ 2030+ eine Umsetzung des ggst. Straßenvorhabens [bis zum Jahr 2025 / innerhalb seiner Geltungsdauer] vor.

Wenn das Straßenvorhaben im MK NÖ 2030+ die **Prioritätsstufe 3** aufweist, wird die nachfolgende **Erklärung** (Textbaustein) zur Priorisierung angeführt:

Das ggst. Straßenvorhaben [offizielle Bezeichnung] weist im MK NÖ 2030+ die Prioritätsstufe 3 auf (S. 100). Seine Bedeutung für die Entwicklung des Landesstraßennetzes ergibt sich somit vor allem aus der spezifischen Situation, die in Kapitel [Kapitelnummer, wo die Behandlung von Element 2 erfolgt] dargestellt wird.

Bei **Landesstraßenvorhaben**, die **nicht im MK NÖ 2030+** enthalten sind, **entfällt die Zuordnung der Prioritätsstufe**; dies, weil eine vereinfachte Wirkungsanalyse und darauf aufbauend die Prioritätszuordnung im (deutlichen) zeitlichen Abstand zum Erarbeitungsprozess des MK NÖ 2030+ vor allem aufgrund geänderter Datengrundlagen **methodisch unzulässig** ist.

3.2.3

Darlegung weiterer Informationen unter direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999

In der Regel werden im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Straßenbauvorhabens **zahlreiche Untersuchungen** angestellt, die oft eines der Kriterien des § 12a Abs. 1 NÖ Straßengesetz 1999 zum Gegenstand haben; Art und Umfang dieser Untersuchungen variieren je nach Planungsstadium, Komplexität und Verfahrenserfordernissen des Straßenbauvorhabens. Es gilt, die entsprechenden **vorliegenden Informationen** unter direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999 **aufzubereiten**.

Es sind hier vor allem jene Informationen angesprochen, die **über die Beurteilungsaspekte des NÖ MK 2030+ hinausgehen** bzw. aufgrund des höheren Detaillierungsgrades des Straßenbauvorhabens aktueller, genauer oder aussagekräftiger sind. Dies gilt vor allem in Bezug auf den unbestimmten Begriff der „Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse“ in § 12a NÖ Straßengesetz 1999.

Besondere **Bedeutung** kann der **Darlegung weiterer Informationen** unter direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999 bei Straßenbauvorhaben zukommen, die entsprechend der Festlegungen des MK NÖ 2030+ dem **ländlichen Raum** und / oder der **Prioritätsstufe 3** zugeordnet sind oder nicht im MK NÖ 2030+ enthalten sind. Das öffentliche Interesse an der Realisierung solcher Straßenbauvorhaben ist oftmals durch eine **spezifische Situation** zu begründen, die durch das MK NÖ 2030+ nicht gefasst wird.

Bei der Darstellung der Informationen herrscht prinzipiell **Methodenfreiheit**, da von einer sehr heterogenen Qualität der entsprechenden Grundlagen ausgegangen werden muss. Typische **Indikatoren**, die zum Nachweis des öffentlichen Interesses unter direkter Bezugnahme auf § 12a NÖ Straßengesetz 1999 geeignet sind, dienen der Beurteilung der

- **Verbesserung der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs** (s. Tabelle 1),
- **Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse** durch bauliche Maßnahmen (s. Tabelle 2),
- **Vermeidung eines größeren Zeitaufwands** für die Verkehrsteilnehmer (s. Tabelle 3) oder
- **Vorhersehbarkeit eines Verkehrsbedürfnisses** oder eines **übergeordneten Bedarfs** (s. Tabelle 4).

Die in den nachfolgenden Tabellen angeführten **Indikatoren und Kennwerte** können je nach Verfügbarkeit entsprechender Angaben und Daten **ausgewählt und angepasst** werden.

In jedem Fall kommt der **nachvollziehbaren Zuordnung** der Informationen zu den Kriterien des § 12a NÖ Straßengesetz 1999 besondere Bedeutung zu.

BEURTEILUNGSASPEKT: VERBESSERUNG DER SICHERHEIT ODER FLÜSSIGKEIT DES VERKEHRS

INDIKATOR	KENNWERT
Unfallrisiko	Unfallrate im Bestandsnetz: Unfälle mit Personenschäden je 1 Mio. Kfz-km in Relation zum Landesschnitt vergleichbarer Straßentypen
	Unfallhäufungsstellen im Bestandsnetz
Verkehrsqualität	Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz (Ermittlung des „Level of Service“ (LoS))
	Verbesserung der Leistungsfähigkeit: „Level of Service“ (LoS) im Bestandsnetz bei Realisierung Straßenneubauvorhaben
	Dimensionierung des Vorhabens: Nachweis der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte („Level of Service“ LoS) des Straßenneubauvorhabens
<ul style="list-style-type: none"> • besonders hohem Unfallrisiko (zum Beispiel besondere Dichte von Unfallhäufungsstellen) • Häufung von Unfallgeschehen mit nicht motorisiertem Verkehr im Bestandsnetz (Unfälle mit Personenschäden, an denen Radfahrer oder Fußgänger beteiligt waren) • deutlich negativer Entwicklung des Unfallrisikos in den letzten fünf Jahren • Umsetzung baulicher bzw. verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im Bestandsnetz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (zum Beispiel Begegnungszone, Rückbau, Temporeduktion), für die eine Entlastung dieser Straßenabschnitte erforderlich ist • stauanfälligen innerörtlichen Straßenabschnitten mit regelmäßigen Stauercheinungen, bei denen die Verkehrsqualität (LoS) in Spitzenstunden nur noch den Qualitätsstufen E (Wartezeit > 45 s) oder F (Überlastung) entspricht 	

Tabelle 1 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Verbesserung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999

BEURTEILUNGSASPEKT: VERBESSERUNG UNGÜNSTIGER VERKEHRSVERHÄLTNISSE DURCH BAULICHE MAßNAHMEN

INDIKATOR	KENNWERT
Verkehrsstärke	Verkehrsentlastung: Verringerung des DTV im Planfall im Verhältnis zum DTV im Nullplanfall
Erreichbarkeit	Auswirkungen auf den ÖV: Verbesserung der Erreichbarkeit zentralörtlicher Funktionen mit dem ÖV im Planfall im Vergleich zum Nullplanfall
	Auswirkungen auf den NMIV: Verbesserung der Verteilungsgerechtigkeit der Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen (ohne Pkw) im Planfall im Vergleich zum Nullplanfall
Trennwirkung	Verringerung von Trennwirkungen durch Veränderung der Verkehrsbelastung, zum Beispiel in der Ortsdurchfahrt, im Planfall im Vergleich zum Nullplanfall
Immissionen	Verbesserung der Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt im Planfall im Verhältnis zum Nullplanfall (dB)
	Verbesserung der Luftschadstoffbelastung in der Ortsdurchfahrt im Planfall im Verhältnis zum Nullplanfall (PM ₁₀ , NO ₂)
<ul style="list-style-type: none"> • Engstellen in Ortschaften mit wechselseitigem Verkehr (Behinderung Verkehrsfluss) • schmalen oder nur einseitigen Gehsteigen • fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger jenseits von Schutzwegen oder Lichtsignalanlagen mit einhergehender massiver Trennwirkung • hohem Radverkehrsanteil in Straßenabschnitten ohne eigene Fahrbahn (Radweg, Radfahrstreifen) • Alternativenlosigkeit, zum Beispiel Umfahrung als Maßnahme für Lärm- oder Luftschadstoffsanierungsgebiete zur Immissionsreduktion von Ortsdurchfahrten unbedingt erforderlich 	

Tabelle 2 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse durch bauliche Maßnahmen“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999

BEURTEILUNGSASPEKT: VERMEIDUNG EINES GRÖßEREN ZEITAUFWANDS FÜR DIE VERKEHRSTEILNEHMER	
INDIKATOR	KENNWERT
Verkehrsaufwand	Abnahme der Gesamtfahrleistung (Kfz-km / 24 h) im Planfall im Verhältnis zum Nullplanfall
	Verbesserung der Reisezeitsumme (Kfz-Stunden / 24 h, Veränderung der Reisezeit für den Durchgangsverkehr) im Planfall im Verhältnis zum Nullplanfall
BESONDERER HANDLUNGSBEDARF BESTEHT BEI	
<ul style="list-style-type: none"> starke Abweichungen der Reisezeiten im Tagesverlauf (längere Reisezeiten in Spitzenstunden aufgrund geringerer Fahrgeschwindigkeiten bzw. Kapazitätseinschränkungen an Knotenpunkten) erheblichem Einsparungspotenzial des Zeitaufwands der Verkehrsteilnehmer 	

Tabelle 3 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Vermeidung eines größeren Zeitaufwands für die Verkehrsteilnehmer“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999

BEURTEILUNGSASPEKT: VORHERSEHBARKEIT EINES VERKEHRSBEDÜRFNISSES ODER EINES ÜBERGEORDNETEN BEDARFS	
INDIKATOR	KENNWERT
Entwicklungspotenzial	absehbare räumliche Entwicklungen als überörtliche Verkehrserreger (zum Beispiel regional oder überregional bedeutsame Wirtschaftsparks, großflächige Wohnbaugebiete, touristische Einrichtungen,...)
Erreichbarkeit	Anbindung bestehender Betriebsgebiete oder zentralörtlicher Einrichtungen an das höherrangige Straßennetz
	Änderungen im Verkehrsnetz, die Verlagerungseffekte bewirken und absehbar zu einer Veränderung im Straßennetz führen (zum Beispiel indirekte Wirkungen durch Errichtung einer Autobahn oder Schnellstraße)
	Sicherung von überregionalen Hauptverkehrsfunktionen zur Stärkung von Wirtschaftsstandorten, sofern diese nicht durch die Verkehrsachsen des MK NÖ 2030+ abgedeckt sind
BESONDERER HANDLUNGSBEDARF BESTEHT BEI	
<ul style="list-style-type: none"> Optimierung von Verkehrsströmen durch gezielte Bündelung und Entlastung des untergeordneten Straßennetzes deutlichen Erreichbarkeitsdefiziten, Straßenneubau zur Verbesserung der Standortqualität zwingend erforderlich Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Straßennetzes durch Lückenschluss im Straßennetz 	

Tabelle 4 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Vorhersehbarkeit eines Verkehrsbedürfnisses oder eines übergeordneten Bedarfs“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999

3.2.4

Bezugnahme auf weitere Dokumente, in denen ein Straßenbauvorhaben genannt sein kann

Die **Erwähnung eines Straßenbauvorhabens** in einem **anderen Dokument** als dem MK NÖ 2030+ (vgl. Kapitel 2.3) ist in der Regel ein **Beleg für das öffentliche Interesse** dar. Das Straßenbauvorhaben muss dafür in diesem Dokument **explizit genannt** sein (verkehrspolitische Artikulation), wobei aus der Art der Nennung – zum Beispiel als prioritäre Maßnahme zur Erreichung einer bestimmten Zielsetzung – ein **eindeutiges Interesse** an der Umsetzung des Straßenbauvorhabens erkennbar sein muss.

Darüber hinaus sollte das Dokument eine **Begründung** für die Nennung des Straßenbauvorhabens enthalten bzw. sollte aus dem Gesamtzusammenhang des Dokuments die Nennung des Straßenbauvorhabens schlüssig ableitbar sein. Im günstigsten Fall ist das Dokument zudem das Ergebnis eines nachvollziehbar **dokumentierten Planungs- und Entscheidungsprozesses**, innerhalb dessen bereits eine explizite oder implizite Ansprache oder Abwägung öffentlicher Interessen stattgefunden hat.

Für den Nachweis des öffentlichen Interesses ist es zielführend, die relevanten Angaben dieses Dokuments möglichst **vollständig und nachvollziehbar** darzustellen. Besonderes Augenmerk ist der **rechtlichen Verbindlichkeit**, der **Eindeutigkeit** der Nennung und der **Begründung** der Nennung zu schenken.

Das Vorhandensein einer **Verordnung zum Landesstraßenplanungsgebiet** kann in dieser Rubrik erwähnt werden, belegt das öffentliche Interesse jedoch **lediglich mittelbar** und enthält damit für die Begründung des öffentlichen Interesses **kein verwertbares Substrat** (vgl. Kapitel 2.1).

3.3

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Die **Zusammenfassung der Ergebnisse** mündet bestenfalls in der Aussage, dass das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben deswegen belegt ist, weil

- das Vorhaben im NÖ MK 2030+ über eine entsprechend hohe Priorität verfügt und darüber hinaus der übergeordnete Bedarf schon deswegen belegt ist, weil das Vorhaben dem Raumtyp „Verkehrsachse“ oder „Achsenzubringer“ zugeordnet wird

ODER

- das Vorhaben im NÖ MK 2030+ über eine entsprechend hohe Priorität verfügt und im Einzelfall belegt werden kann, dass ein übergeordneter Bedarf vorhanden ist

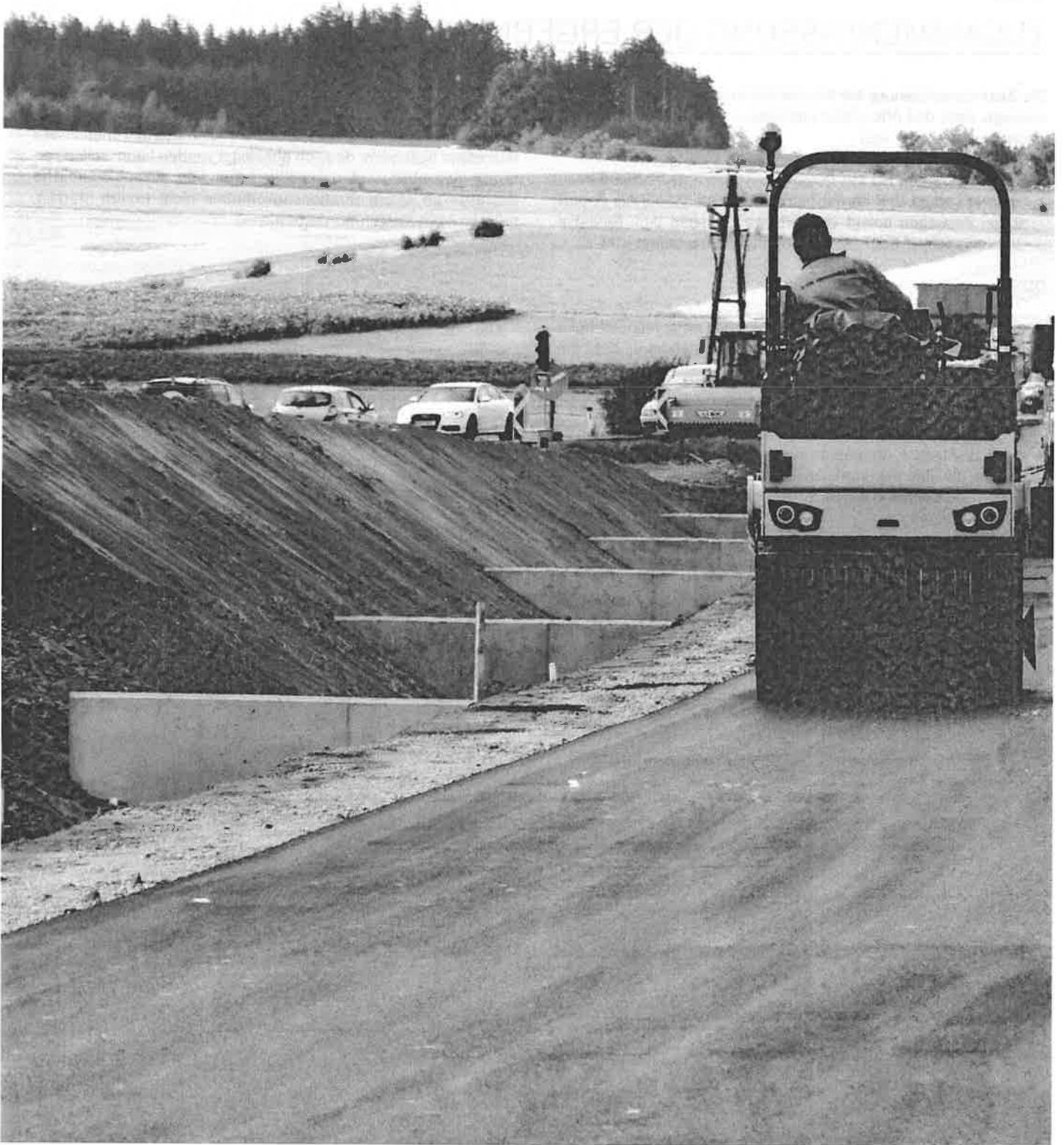
UND

- auch zusätzliche Argumente für das Straßenbauvorhaben bestehen, die über die Priorisierung gemäß NÖ MK 2030+ hinausgehen und ebenfalls die Kriterien des § 12a NÖ Straßengesetz 1999 bedienen

UND

- das Straßenbauvorhaben auch in anderen relevanten Dokumenten explizit genannt ist.

Diese Zusammenfassung erfolgt **textlich in anschaulicher Form**, wobei besonders eindeutige Teilergebnisse hervorgehoben werden können: Argumente, aus denen der Nachweis des öffentlichen Interesses besonders deutlich abgeleitet werden kann, sollen vorrangig dargestellt werden; sonstige Argumente, die das öffentliche Interesse an einem Straßenbauvorhaben nicht explizit stützen, müssen nicht ausgeführt werden.



VERZEICHNISSE

ABBILDUNGEN

TABELLEN

Abbildung 1 Regionale Differenzierung Zentren – Verkehrsachsen – ländlicher Raum (eigene Darstellung)	9	Tabelle 1 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Verbesserung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999	18
Abbildung 2 Elemente für den Nachweis des öffentlichen Interesses (eigene Darstellung)	14	Tabelle 2 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse durch bauliche Maßnahmen“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999	18
		Tabelle 3 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Vermeidung eines größeren Zeitaufwands für die Verkehrsteil- nehmer“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999	19
		Tabelle 4 Übersicht der Indikatoren und Kennwerte für das Prüfkriterium „Vorhersehbarkeit eines Verkehrsbedürfnisses oder eines überge- ordneten Bedarfs“ gem. § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz 1999	19

QUELLEN

- Amt der NÖ Landesregierung (2015): Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept. Heft 34: Mobilitätskonzept 2030+. Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern. St. Pölten.
- Amt der NÖ Landesregierung (2004): Landesentwicklungskonzept 2004. St. Pölten.
- Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Abt. RU2 Raumordnung und Regionalpolitik (2005): Perspektiven für die Hauptregionen. St. Pölten.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2017): Übersicht Rahmenplanprojekte ÖBB und ASFINAG 2017-2022. Niederösterreich. Wien.
- Centrope Agency (2012): Infrastruktur & Verkehrsentwicklung – Von der Strategie zur Umsetzung. Wien.
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Österreich – Tschechische Republik 2014 – 2020 (2015): Cooperation Programme AT-CZ 2014-2020. St. Pölten / Brno.
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Territoriale Zusammenarbeit Slowakei – Österreich 2014 – 2020 (2015): Interreg V-A Slovakia-Austria. Description of the Cooperation Programme. Wien.
- Gemeinsames Technisches Sekretariat, Europäische Zusammenarbeit Österreich – Ungarn (2015): Interreg V-A Austria-Hungary 2014-2020. Cooperation Programme. Sopron.
- NÖ Straßengesetz 1999, idF LGBl. Nr. 57/2015
- NÖ.Regional.GmbH (2015a): Hauptregionsstrategie 2024 Industrieviertel. Katzelsdorf.
- NÖ.Regional.GmbH (2015b): Hauptregionsstrategie 2024 Mostviertel. Öhling.
- NÖ.Regional.GmbH (2015c): Hauptregionsstrategie 2024 Region NÖ-Mitte. St. Pölten.
- NÖ.Regional.GmbH (2015d): Hauptregionsstrategie 2024 Waldviertel. Zwettl.
- NÖ.Regional.GmbH (2015e): Hauptregionsstrategie 2024 Weinviertel. Zistersdorf.
- Staatsgrundgesetz vom 21. December 1867, über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Staatsgrundgesetz), idF BGBl. Nr. 684/1988



scheichl traudtner amann
rechtsanwälte

selbständige Rechtsanwälte
in Kooperation
A-1010 Wien | Vienna
Wipplingerstrasse 20/8-9
T | +43 1 533 6690
F | +43 1 533 6690 15
office@espr.at | www.espr.at

Rechtsanwälte:

ANDREW P. SCHEICHL | DR IUR
andrew.scheichl@espr.at

HUBERT TRAUDTNER | MAG IUR
hubert.traudtner@espr.at

KARLHEINZ AMANN | MAG IUR
karlheinz.amann@espr.at

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich
Erdbergstraße 192-196
1030 Wien
PER ERV

Wien, am 30.1.2020
W113 2216195-1/3Z

Projektwerber:

Land Niederösterreich
Abteilung Landesstraßenplanung ST3
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

vertreten durch:

(Vollmacht gem. § 8 RAO
iVm § 17 VwGVG
§ 10 AVG erteilt)

Rechtsanwalt
Dr. Andrew P. Scheichl
Wipplingerstraße 20/8-9
1010 Wien

Beschwerdeführer:

1. Bürgerinitiative „L.A.M.A.“
vertreten durch
Tanja Windbüchler-Souschill
Lazarettgasse 2
2700 Wiener Neustadt
2. Georg Panovsky
Pottendorfer Straße 264/18
2700 Wiener Neustadt
3. Bürgerinitiative „Ostumfahrung – So nicht!“
vertreten durch
Georg Panovsky
Pottendorfer Straße 264/18
2700 Wiener Neustadt

4. Umweltorganisation VIRUS
Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales
WUK Umweltbureau
Währingerstraße 59
1090 Wien
5. Verein Lebenswertes Traisental
Dingelbergstraße 7
3150 Wilhelmsburg
6. Petra Maria Haller
Bahnaugasse 1a/3/5
2822 Bad Erlach
7. Dr. Günter Haller
Ferdinand Porsche Gasse 3
2603 Felixdorf

**6.-7. Beschwerdeführer
vertreten durch:**

Mag. Elisabeth Moser-Marzi
Mag. Milorad Erdelean
Rechtsanwälte in Kooperation
Schwertgasse 3
1010 Wien

belangte Behörde:

Niederösterreichische Landesregierung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Umwelt- und Energierecht
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

wegen:

Bescheid der NÖ Landesregierung vom 15.1.2019, RU4-U-864/048-2018; „B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2“;

**STELLUNGNAHME
zu den eingeholten Gutachten**

1-fach
2 Beilagen (1-fach)

In umseits bezeichneter Rechtssache bezieht sich der Projektwerber auf die am 3.12.2019 und 17.12.2019 durch das Bundesverwaltungsgericht übermittelten Gutachten aus den Fachbereichen Raumordnung und Verkehrstechnik 20.11.2019 und 10.12.2019 und erstattet dazu nachstehende

STELLUNGNAHME

wie folgt:

1. Zum Gutachten aus dem Fachbereich Raumordnung

- 1.1 Das Gutachten und die darin enthaltenen inhaltlichen Auseinandersetzungen mit den Beschwerdevorbringen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
- 1.2 Zu den auf Seite 9 des Gutachtens enthaltenen Aussagen in Bezug auf das Mobilitätskonzept 2030+ (idF kurz MK 2030+) erlaubt sich der Projektwerber unter Hinweis auf seine Ausführungen in der fachlichen Stellungnahme zu den Beschwerden vom Mai 2019 (S 10f) folgende Klarstellung:

Die Zielsetzungen des gegenständlichen Vorhabens widersprechen evidentermaßen nicht dem MK 2030+. Dies ist schon begrifflich nicht möglich, da die Prioritätenklassifizierung für das Vorhaben UWN ihren Ursprung im MK 2030+ und der zugrundeliegenden Detailuntersuchung hat. Oder anders: Das MK 2030+ ist eine Basis des Vorhabens UWN, nicht hingegen ein den dadurch verfolgten Projektteilen widersprechendes Programm.

Zu allgemeinen Veranschaulichung und zur Beseitigung allfällig bestehender Missverständnisse legt der Projektwerber im attachment den Leitfaden des Landes Niederösterreich zur Beurteilung des öffentlichen Interesses (./1) vor, der sich auch mit den Inhalten und den strategischen Überlegungen des MK 2030+ auseinandersetzt. Als Beschluss der NÖ Landesregierung handelt es sich beim MK 2030+ überdies um mehr als eine bloße Absichtserklärung.

Mit anderen Worten liegt in Form der festgestellten Priorität 1 iSd MK 2030+ bereits der Nachweis vor, dass das gegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse gelegen ist. Darüber hinaus weist der Projektwerber nochmals darauf hin, dass auch im Verfahren selbst der Nachweis des öffentlichen Interesses geführt wurde.

2. Zum Gutachten aus dem Fachbereich Verkehrstechnik

- 2.1 Das Gutachten und die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Beschwerden werden, soweit sie dem Fachbereich Verkehrstechnik zuordenbar sind, zustimmend zur Kenntnis genommen.
- 2.2 Anderes gilt für den vom Gutachter formulierten Auflagenvorschlag Punkt 4. Auf Seite 45 seines Gutachtens. Die in der Auflage thematisierte Aufrechterhaltung von Radwegen ressortiert beim Fachbereich Raumordnung bzw Freizeit und Erholung, keinesfalls kann sie aus dem Fachbereich Verkehrstechnik begründet werden.

Inhaltlich erlaubt sich der Projektwerber folgenden Hinweis, schickt jedoch voraus, dass die Aufrechterhaltung aber va auch die Etablierung neuer Radwege bzw für den Radverkehr tauglicher Verbindungen in den letzten Jahren an Bedeutung und Beachtung gewonnen hat und auch im vorliegenden Fall in Zukunft das bestehende Radwegnetz noch weiter verbessert werden soll:

Die Forderung nach Aufrechterhaltung des Nadelburg-Radweges (Kapellenweg) ist als Auflage formuliert und erweckt damit den Eindruck, die Vorschreibung sei erforderlich, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens herzustellen. Das ist natürlich nicht der Fall. Ein (für die Vorschreibung einer Auflage erforderlicher) Bezug zu einer Genehmigungsvoraussetzung besteht nicht. Die projektgemäße Unterbrechung des Radweges widerspricht keinem Gesetz, keiner Verordnung, keiner fachlichen Norm und wurde darüber hinaus aus fachlichen Gesichtspunkten zwar als nicht vernachlässigbar aber als vertretbar eingestuft. Der Projektwerber hat dazu

auch eine weitere fachliche Stellungnahme eingeholt (./2), aus der sich va ergibt, dass die vom Gutachter für Verkehrstechnik angesprochene Umwegrelation von 2000 m in dieser Form nicht besteht bzw schon im Bestand vorhanden ist.

- 2.3 Sollte sich die Auflage va auf den Alltagsradverkehr beziehen wollen, gelangt man zum selben Ergebnis. Auch in Bezug auf den Alltagsradverkehr besteht keine Norm (weder rechtlich noch fachlich), die die Unterbrechung des gegenständlichen Radweges als unvertretbar erscheinen lässt. Oder anders: Die Auflage ist auch in Bezug auf den Alltagsradverkehr zur Zielerreichung ungeeignet.

Kurzum: Die (projektändernde) Auflage ist nicht erforderlich, rechtsgrundlos und damit ersatzlos zu streichen. Eine Grundlage für die Auflage ist weder im UVP-G noch in den anzuwendenden Materiengesetzen vorhanden.

- 2.4 Oben wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Projektwerber großes Interesse daran hat, einen Beitrag dazu zu leisten, das Radwegenetz zu fördern und auszubauen. Der Umstand, dass dieser Beitrag rechtlich nicht zwingend mit dem Vorhaben UWN in Verbindung zu bringen ist, veranlasst den Projektwerber zu folgender Erklärung:

Der Projektwerber wird außerhalb des gegenständlichen UVP-Verfahrens auf Grundlage und nach Maßgabe einer zivilrechtlichen Vereinbarung mit den betroffenen Liegenschaftseigentümern eine durchgehende asphaltierte und mindestens 2,5 m breite Radverkehrsverbindung zwischen Lichtenwörth-Kapellengasse, der geplanten Begleitwegquerung im Zuge des Objektes WN.03, der Kläranlage und dem Haderäckerweg umsetzen.

Land Niederösterreich
Abteilung Landesstraßenplanung ST3



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:
Erdbergstraße 192 – 196
1030 Wien
Tel: +43 1 601 49 – 0
Fax: +43 1 531 09 – 153357/153364
E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at
www.bvwg.gv.at
DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

W113 2216195-1/34Z

(bitte bei allen Eingaben anführen)

Sachbearbeiter: Rev Jan ZSIFKOVITS

Telefon: +43 1 601 49 DW: 154818

**Betreff: UVP-Genehmigungsvorhaben „B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2“,
Beschwerdeverfahren; Übermittlung einer Stellungnahme samt Beilagen**

Mit Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 15.01.2019, RU4, Zl. RU4-U-864/048-2018, wurde die Genehmigung gemäß § 5 und § 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2“, nämlich zur Errichtung und zum Betrieb einer Umfahrungsstraße beginnend am Knoten B 17/B 60 bei Projektkilometer 0+468 und endend nach der Querung der B 53 (Projektkilometer 4+792) im Anschluss zur S 4 (Projektkilometer 0+207) inklusive aller damit im Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen, in den Standortgemeinden Wiener Neustadt, Lichtenwörth und Eggendorf erteilt.

Dagegen haben die Bürgerinitiative „L.A.M.A.“, vertreten durch Tanja WINDBÜCHLER-SOUSCHILL, MSc; Georg PANOVSKY; die Bürgerinitiative „Ortsumfahrung – So Nicht!“, vertreten durch Georg PANOVSKY; die Umweltorganisation VIRUS; die Bürgerinitiative „Verein Lebenswertes Traisental“, vertreten durch Franz BERTL; Petra Maria HALLER und Günter HALLER, vertreten durch die Rechtsanwälte Mag. Elisabeth MOSER-MARZI und Mag. Milorad ERDELEAN, Beschwerde eingebracht.

Das Bundesverwaltungsgericht ist für die Behandlung dieser Beschwerden zuständig und übermittelt Ihnen beiliegend eine Stellungnahme samt Beilagen der Projektwerberin zur Kenntnisnahme.

Beilagen:

Stellungnahme samt Beilagen der Projektwerberin (OZ 33)

Ergeht an:

1. Niederösterreichische Landesregierung, zH Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Umwelt- und Energierecht
2. Land Niederösterreich, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl
3. Bürgerinitiative L.A.M.A., vertreten durch: Tanja WINDBÜCHLER-SOUSCHILL, MSc, Lazarettgasse 2, 2700 Wiener Neustadt
4. Bürgerinitiative „Ortsumfahrung – So nicht!“, vertreten durch: Georg PANOVSKY, Pottendorfer Straße 264/18, 2700 Wiener Neustadt
5. Georg PANOVSKY, Pottendorfer Straße 264/18, 2700 Wiener Neustadt
6. Umweltorganisation VIRUS, Währinger Straße 59, 1090 Wien
7. Bürgerinitiative „Verein Lebenswertes Traisental“, vertreten durch: Franz BERTL, Dingelbergstraße 7, 3150 Wilhelmsburg
8. Petra Maria Haller und Günter Haller, vertreten durch: Rechtsanwältin Mag. Elisabeth MOSER-MARZI und Mag. Milorad ERDELEAN, Schwertgasse 2, 1010 Wien
9. DI Karl SCHÖNHUBER, p.A. Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, Schlossgasse 11, 1050 Wien
10. Dr. Jutta EDELBAUER, p.A. Gebietsbauamt II – Wiener Neustadt, Ungargasse 33, 2700 Wiener Neustadt
11. Ing. Wolfgang GRATT, p.A. SV Gratt GmbH, Friedrich Gulda Weg 3, 4175 Herzogsdorf
12. DI Hans GRUNDNER, p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Forstwirtschaft, Landhausplatz 1, Haus 12, 3109 St. Pölten
13. Dr. Felix HABART, Thujenweg 4, 2620 Wartmannstetten
14. Dr. Michael JUNGWIRTH, p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Umwelthygiene, Landhausplatz 1, Haus 15b, 3109 St. Pölten
15. Dr. Luzian PAULA, Engelsberggasse 4, 1030 Wien
16. DI Ursula PREISSLER, p.A. Gebietsbauamt V – Mödling, Bahnstraße 2, 2340 Mödling
17. DI Dr. Peter STURM, p.A. Technisches Büro für Umwelttechnik, Urschastraße 11, 8063 Eggersdorf bei Graz
18. DI Johannes TATZBER, p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhausplatz 1, Haus 2, 3109 St. Pölten

BUNDESV ERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W113, am 17.02.2020

Mag. Katharina DAVID
(RichterIn)
i.A. Rev Jan ZSIFKOVITS
(Referent)

 BVwG Bundesverwaltungsgericht	Unterzeichner	Bundesverwaltungsgericht
	Datum/Zeit	2020-02-18T08:25:34+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1054911121
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signatur.rtr.at/de/vd/Pruefung.html Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bvwg.gv.at/service/amtssignatur	



Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt

B 17

Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2
Einreichprojekt 2015

Projektkilometer 0+486.16 - 4+792.10

PLANUNGSGRUNDLAGEN		
Verkehrsuntersuchungen		
Stellungnahme Gutachten DI Schönhuber hinsichtlich Radwege		
		Stand: Jänner 2020
Revision A	Verbesserung 1 – 2017	
Revision B		
PROJEKTSTEUERUNG		KOORDINATION RAUM & UMWELT
		 Neubaugasse 28 A-1070 Wien Tel. +43-1-23 63 063-100 Fax. 900 office@raumumwelt.at
AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG		
ABTEILUNG ST3		PLANZEICHEN
DI Thomas Gabler e.h.	Ing. Wolfgang Böck e.h.	ST3-PL-21/2011
ABTEILUNGSLEITERSTELLVERTRETER	PROJEKTLEITER	
FACHPLANUNG		
AUSFERTIGUNG	 LACON, Ranenmayr, Vondruska & Wenninger OG Techn. Büro für Landschaftsplanung – Consulting A-1160 Wien • Hasnerstraße 123/Top 3 2 2 T +43/1/408 79 58 0 • F +43/1/408 70 58 1 office@laco.at • www.laco.at	EINLAGE NR. RU 01.04-01E2

1. STELLUNGNAHME RADVERKEHRSVERBINDUNG D

Auszug Gutachten DI Schönhuber

Radverkehrsverbindung D Nadelburg-Radweg – Kapellengasse: Die direkte Verbindung von Lichtenwörth über die Kapellengasse zum Euro Velo 9, Thermenradweg wird durch die Umfahrung unterbrochen. In der Einlage RU 01.04-03E1 (Freizeit und Erholung-Ergänzung BVwG Übersichtskarte Radwege) ist eine Alternative über die Radverkehrsverbindung C dargestellt, mit einer Umweglänge zwischen 750 und 900 m, teilweise auf geschotterter Fahrbahnoberfläche. Misst man die Entfernungen aus dem Plan, ergeben sich Umwege über 1.000 m. Darüber hinaus besteht über den Haderäckerweg und die Stampfgasse eine weitere Anbindung an den Euro Velo 9, Thermenradweg. Zu dieser Anbindung würde sich, bei Unterbrechung dieser Verbindung, ein Umweg von mehr als 2.000 m ergeben.

Die im Gutachten Raumordnung/Landschaftsbild angeführte alternative Streckenführung an der Kläranlage vorbei führt derzeit über einen Wiesenweg und ist für den Alltagsradverkehr derzeit nicht geeignet. Durch die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung kommt es zu einer deutlichen und nicht vertretbaren Verschlechterung für den Alltagsradverkehr. Vom unterzeichnenden Sachverständigen wird bezüglich der Aufrechterhaltung dieser Radverkehrsverbindung ein Auflagenvorschlag formuliert.

Stellungnahme

Die vom SV postulierte „deutliche und nicht vertretbare Verschlechterung für den Alltagsradverkehr“ bezieht sich auf eine Radwegrelation von der Abzweigung vom Euro Velo 9 (Punkt D4) zum **Ortszentrum Lichtenwörth** (Punkt D1) mit einer Wegverlängerung von über 2000 m.

Im folgenden wird die angesprochene Wegrelation näher betrachtet:

von	nach	über	Länge
Aktueller Ist Zustand			
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 1)	Lichtenwörth (D1 Wiener Neustädter Straße)	Euro Velo 9 / Stampfgasse / Haderäckerweg / Kapellengasse	3070 m
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 1)	Lichtenwörth (D1 Wiener Neustädter Straße)	Pottendorfer Straße / Michael Hofer Straße	3330 m
Projektzustand			
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 1)	Lichtenwörth (D1 Wiener Neustädter Straße)	Euro Velo 9 / Kanalzeile / August Novak Straße / Neuaugasse / Wr. Neustädter Straße	5500 m
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 1)	Lichtenwörth (D1 Wiener Neustädter Straße)	Pottendorfer Straße / Michael Hofer Straße	3330 m

Für diese Radverkehrsrelation ist somit schon derzeit die Fahrtroute über die Pottendorfer Straße und Michael-Hofer Straße annähernd gleich lang und wird auch nach Projektumsetzung in gleicher Länge zur Verfügung stehen. Diese Alternativroute weist allerdings in der Michael Hofer Straße keinen durchgehenden Radweg auf.

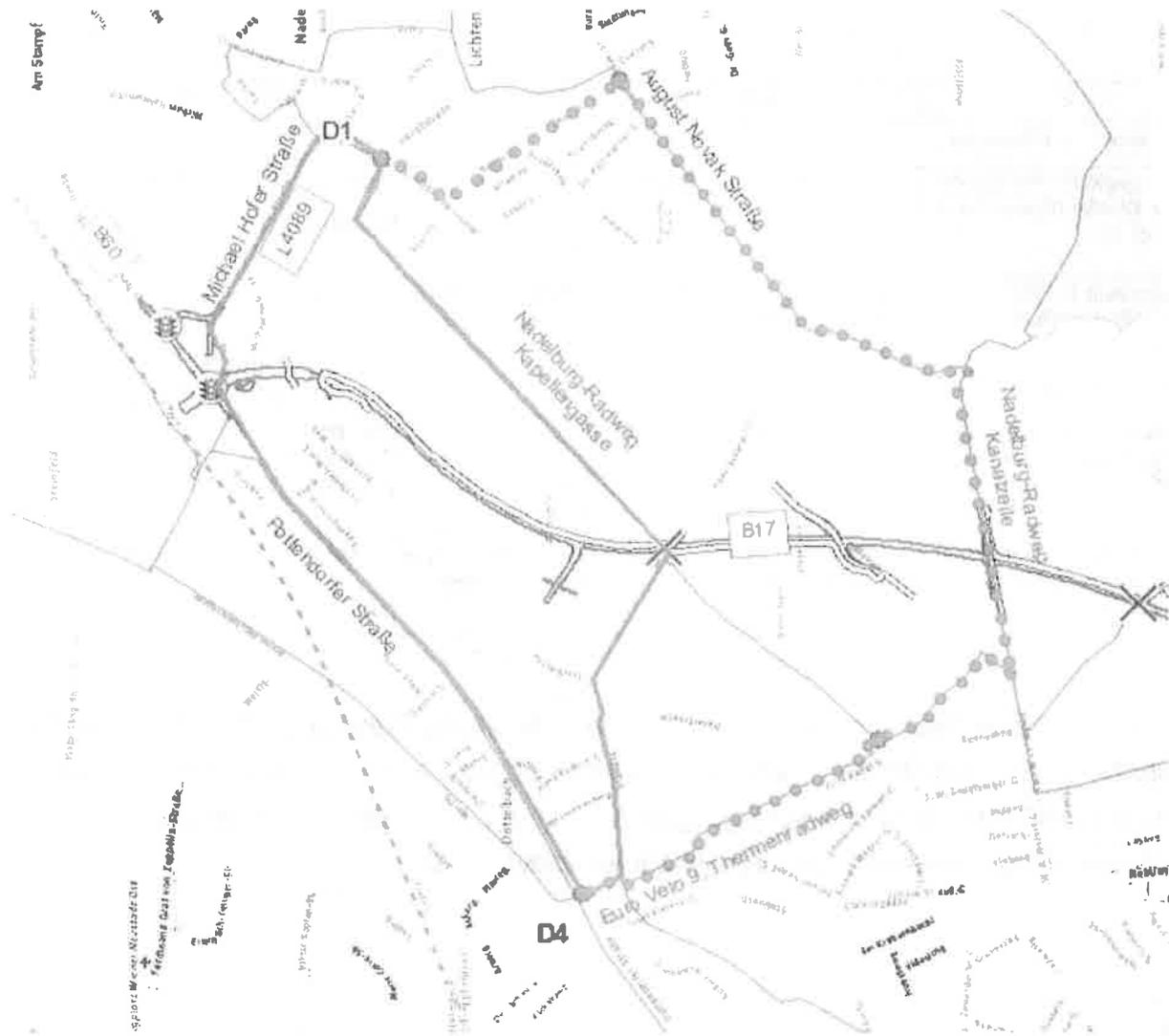


Abbildung 1: Darstellung der Radverbindungen vom Eurovelo 9 / Pottendorferstraße zum Ortszentrum Lichtenwörth

Betrachtet man die Relation zwischen dem Euro Velo 9 und dem **östlichen** Ortsbereich von Lichtenwörth ergibt sich folgendes Bild:

von	nach	über	Länge
Aktueller Ist Zustand			
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 2)	Lichtenwörth -August Novak Straße (Punkt D3 in Abb. 2)	Euro Velo 9 / Stampfgasse / Haderäckerweg / Kapellengasse	3620 m
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 2)	Lichtenwörth -August Novak Straße (Punkt D3 in Abb. 2)	Pottendorfer Straße / Michael Hofer Straße	4270 m
Projektzustand			
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 2)	Lichtenwörth -August Novak Straße (Punkt D3 in Abb. 2)	Euro Velo 9 / Kanalzeile	4530 m
Eurovelo 9 / Pottendorfer Straße (Punkt D4 in Abb. 2)	Lichtenwörth -August Novak Straße (Punkt D3 in Abb. 2)	Pottendorfer Straße / Michael Hofer Straße	4270 m

Für diese Radverbindung zum östlichen Ortsbereich von Lichtenwörth (vom Punkt D4 nach D3) ergibt sich somit durch die Radwegverlegung in die Kanalzeile eine deutlich geringere Wegverlängerung von etwa 900 m.



Abbildung 2: Darstellung der Radverbindungen vom Eurovelo 9 / Pottendorferstraße zum östlichen Ortsbereich von Lichtenwörth

Schlußfolgerung

Die vom Sachverständigen angesprochene „deutliche und nicht vertretbare Verschlechterung für den Alltagsradverkehr“ bezieht sich auf eine Wegerelation in das Ortszentrum Lichtenwörth, wo es schon derzeit eine annähernd gleich lange Alternativroute gibt, die auch vom Projekt nicht nachteilig beeinflusst wird (über die Pottendorfer Straße und Michael-Hofer Straße). Diese Route weist allerdings in der Michael-Hofer Straße Defizite auf (kein durchgehender Radweg).

Betrachtet man hingegen eine Radverbindung vom Euro Velo 9 / Bereich Pottendorfer Straße in den östlichen Ortsbereich von Lichtenwörth ergeben sich durch die Unterbrechung des Kapellenweges deutlich geringere Wegverlängerungen (ca. 900 m). Für den Radverkehr zwischen dem EuroVelo im Bereich der Rechten Kanalzeile und Lichtenwörth kommt es beispielsweise projektbedingt zu gar keinen relevanten Wegverlängerungen. **Mehrlängen von über 2.000 m**

ergeben sich somit nur für den (unwahrscheinlichen Fall) eines Radverkehrs vom Euro-Velo/ Pottendorfer Straße in das Ortszentrum Lichtenwörth über die Kapellengasse.

Aus Sicht des Fachbereiches „Freizeit und Erholung“ ergeben sich somit durch die im Einzelfall bei bestimmten Wegrelationen auftretenden Wegverlängerungen geringe Beeinträchtigungen. Als „*nicht vertretbare Verschlechterung für den Alltagsradverkehr*“ kann die mit dem Projekt verbundene Unterbrechung des Kapellenweges jedenfalls nicht qualifiziert werden, da entsprechende Alternativrouten zur Verfügung stehen.

Weiters gilt weiterhin die im Einreichprojekt für den Fachbereich „Freizeit und Erholung“ festgelegte Maßnahme FE-BE-1, welche u.a. vorsieht, dass „*das Radwegenetz ist in Abstimmung mit den Gemeinden neu zu strukturieren (ist)*“, wodurch alle Wegrelationen in annähernd gleicher Qualität aufrecht erhalten werden können.

Diese Abstimmung soll aber außerhalb des UVP-Verfahrens stattfinden, um auf die bis zur Projektumsetzung eingetretenen räumlichen Entwicklungen und die Entwicklungen im Wiener Neustädter Radverkehrsnetz reagieren zu können.

Im Rahmen dieser Neustrukturierung des Radwegenetzes wird es sinnvoll sein, generell die Radwegsituation in der Michael-Hofer Straße zu verbessern; auch die vom Sachverständigen als Aufslagenvorschlag angesprochene Radwegerrichtung entlang der Kläranlage kann in diesem Zusammenhang sinnvoll sein. Diese Maßnahme ist aber keinesfalls als Maßnahme zur Abwendung „*nicht vertretbarer Verschlechterungen für den Alltagsradverkehr*“ erforderlich.

