



Landeshauptmann
DR. ERWIN PRÖLL

ST. PÖLTEN, AM 25. November 2002
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
TELEFON 02742/9005/12001
TELEFAX 02742/9005/15480

LH-0203/208

Herrn
Präsidenten des NÖ Landtages
Mag. Edmund Freibauer

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion

Eing.: 26.11.2002

zu Ltg. - 1041/A-4/175-2002

— Ausschuss

Sehr geehrter Herr Präsident!
Lieber Freund!

Zur Anfrage des Abgeordneten Mayerhofer vom 9. Oktober 2002, eingelangt in meinem Büro am 15. Oktober 2002, Ltg. 1041/A-4/175, teile ich folgendes mit:

Das NÖ Landesverkehrskonzept stellt den verkehrspolitischen Handlungsrahmen des Landes Niederösterreichs dar und konkretisiert diesen im Abschnitt Verkehrswegekonzept durch konkrete Maßnahmen zu den einzelnen Verkehrsträgern bzw. verkehrsträgerübergreifenden Einrichtungen. Aus dieser übergeordneten strategischen Aufgabenstellung lässt sich ableiten, dass sich der Maßnahmenteil des NÖ Landesverkehrskonzeptes mit jenen Infrastrukturausbauvorhaben beschäftigt, die eine maßgebliche Funktion im Gesamtverkehrsnetz einnehmen und deren Realisierung im Zusammenhang mit der Landes- und Regionalentwicklung hohe Bedeutung zukommt. In der Regel handelt sich dabei also um hochrangige Verkehrsträger, wobei im Einzelfall auch Landesstraßen eine wichtige Bedeutung im Netzzusammenhang übernehmen können.

Aufgrund dieser geringen funktionellen Überschneidungen zwischen Verkehrswegekonzept des NÖ Landesverkehrskonzeptes und Landesstraßennetz mit entsprechenden Bauprogrammen ist ableitbar, dass der Konnex zwischen NÖ Landesverkehrskonzept und Bauprogramm der Landesstraßenverwaltung eher gering ist. Da die im NÖ Landesstraßennetz getroffenen Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen bedarfsgerecht auf lokale und kleinregionale Bedürfnisse und Notwendigkeiten abgestimmt sind, würde ihre Verankerung im Verkehrswegekonzept des NÖ

Landesverkehrskonzeptes zu einer unflexibleren und zeitverzögernden Vorgangsweise führen. Auf der anderen Seite würde die Aufnahme einer großen Anzahl von Kleinprojekten den strategischen und auf längere Zeiträume ausgerichteten Charakter des NÖ Landesverkehrskonzeptes verfälschen.

Grundsätzlich ist der Generalverkehrsplan ein verkehrspolitisches Instrument des Bundes und das Landesverkehrskonzept ein verkehrspolitisches Instrument des Landes. Es ist daher aufgrund unterschiedlicher Interessenslage durchaus möglich, dass auch auf dem Sektor der hochrangigen Verkehrsträger Auffassungsunterschiede existieren, die sich in unterschiedlichen Maßnahmen bzw. vor allem in divergierenden Prioritäten äußern können. Grundsätzlich ist es daher nicht zweckmäßig, aufgrund von Festlegungen des Generalverkehrsplanes automatisch die Festlegungen des NÖ Landesverkehrskonzeptes anzupassen. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass Festlegungen des NÖ Landesverkehrskonzeptes dazu geführt haben, ein Umdenken des Bundes betreffend Ausbau und Prioritäten des hochrangigen Verkehrsnetzes neu zu überdenken und zu ändern (z.B. Notwendigkeit des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn, Notwendigkeit des Neubaus der A 6, Nordostautobahn – sogenannte Spange Kittsee). Zu den aktuellen Wechselwirkungen Generalverkehrsplan/NÖ Landesverkehrskonzept ist festzuhalten, dass das intensive Mitwirken des Landes Niederösterreich am Generalverkehrsplan zu einem sehr hohen Deckungsgrad der Infrastrukturmaßnahmen geführt hat. Ein Anpassungsbedarf des NÖ Landesverkehrskonzeptes ergibt sich zukünftig allenfalls aus den sehr langfristigen Maßnahmen des Generalverkehrsplanes, welche für Zeiträume nach dem Jahr 2012 bzw. nach dem Jahr 2021 terminisiert sind.

Das NÖ Straßennetz war durch die Hochwasserkatastrophe im August 2002 glücklicherweise in einem größeren Ausmaß nur punktuell betroffen. Dabei handelt es sich konkret um die Zerstörung einer Straßenbrücke im Zuge der S 5 (ehemalige B 3) im Abschnitt Stockerau-Krems im Raum Grafenwörth. Aus diesem Ereignis sind keine Verzögerungen oder Beeinträchtigungen bei aktuellen Planungs- und Baumaßnahmen, welche auf dem NÖ Landesverkehrskonzept basieren, abzuleiten.

Mit besten Grüßen