



Graz University of Technology

Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Stau im Planungsprozess

Am Beispiel der Ennstal Straße B320

MASTERARBEIT



vorgelegt von

Johann Hafellner, BSc.

bei

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf

Technische Universität Graz

Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Graz, Datum am 17. April 2013

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senats am 01.12.2008

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtliche und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, _____

Johann Hafellner, BSc.

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, _____

Johann Hafellner, BSc.

Ich bedanke mich bei
Familie
und
Freunden
die mir das Erreichen meiner Ziele ermöglichen.

Ich bedanke mich bei
den Interviewpartnern,
bei denen die mir die notwendigen Unterlagen zur Verfügung stellten,
meinen Betreuern
und
allen Beteiligten die zur Erstellung
dieser Masterarbeit beigetragen haben.

Aufgabenstellung für die Masterarbeit

von Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Kurt Fallast

Graz, September 2012

Stau im Planungsprozess - Am Beispiel der Ennstal Straße B320

Problemstellung:

Viele Planungsprozesse dauern Jahrzehnte ohne eine Lösung für die Beteiligten zu finden. Die Investitionen von Geld und Zeit sind bei manchen Projekten enorm, da immer wieder die gleichen Fehler gemacht werden.

Da der Verkehrsplanungsprozess eine komplexe Herausforderung für die verantwortlichen Planer darstellt, ist es notwendig, solche Prozesse zu analysieren und zukünftige Projekte so effizient wie möglich umzusetzen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung spielt eine immer größer werdende Rolle im Planungsprozess. Eine optimale Einbindung der Betroffenen soll im Interesse jedes Planers liegen und wird auch durch verschiedene Gesetze formal geregelt. Ein Leitfaden, zusammengestellt aus den Erfahrungen von Planern, Entscheidungsträgern, Behörden und der Öffentlichkeit, kann entscheidende Vorteile für die bestmögliche Abwicklung von Verkehrsplanungsprozessen bieten.

Aufgabenstellung

Probleme und Hindernisse im Verkehrsplanungsprozess sind durch die Analyse von abgehandelten Projekten aufzuzeigen. Anhand von Beispielen, insbesondere der Ennstal Straße B320, sind Konfliktpunkte und Probleme detailliert zu betrachten und zu analysieren. Besonders die Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung sind auszuarbeiten und Verbesserungsempfehlungen darzulegen. Durch Interviews mit Beteiligten an Verkehrsplanungsprozessen sind Verbesserungsvorschläge und Hinweise zu ermitteln, um künftige Planungsprozesse effizienter abwickeln zu können.

Die auszuarbeiteten Themen sind:

- Theorie und Literaturrecherche
- Beispiele für Verkehrsplanungsprozesse
- Detailbereich: Ennstal Straße B320
- Planungsvorschlag für die Ennstal Straße B320
- Interviewführung mit Beteiligten des Verkehrsplanungsprozesses
- Empfehlungen für Prozessverbesserungen

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf
Tel. 0316 873 - 6220
martin.fellendorf@tugraz.at
Betreuer

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Kurt Fallast
Tel. 0316 873 - 4196
kurt.fallast@tugraz.at
Mitbetreuender Assistent

Kurzfassung

Stau im Planungsprozess - Am Beispiel der Ennstal Straße B320

117 Seiten, 54 Abbildungen, 13 Tabellen

Der Verkehrsplanungsprozess ist ein vielschichtiger Vorgang, der über Jahrzehnte gewachsen ist und immer wieder angepasst wird.

Im "Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen" wurde der gesamte Prozess mit den zugehörigen Phasen detailliert beschrieben. Die RVS 02.01.11 "Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung" hat ebenfalls den Verkehrsplanungsprozess zum Inhalt. Auf der Grundlage dieser beiden Werke und weiteren vergleichbaren Leitfäden für Planungsprozesse, wurde eine Weiterentwicklung und Verbesserung für die Vorgehensweise in der Verkehrsplanung durchgeführt.

Es wurden Beispiele von Verfahrensabläufen zu Planungsprozessen analysiert, zusammengefasst und bewertet, sowie Interviews mit Beteiligten von Infrastrukturprojekten geführt, um einen Bezug zur Praxis herzustellen und um aus bereits begangenen Fehlern zu lernen. Die Interviews wurden mit Beteiligten aus der Gruppe Verwaltung und Behörden, Politiker und Entscheidungsträger, Planer, sowie Betroffene und Öffentlichkeit geführt.

Ein Beispiel der Verkehrsplanungsprozesse wurde im Detail betrachtet und ausgewertet. Die "Ennstal Straße B320" zeigt durch ihre geschichtsträchtige Vergangenheit besonders deutlich Planungsfehler auf, aus denen für zukünftige Projekte Lehren gewonnen werden können. Zusätzlich konnte ein Ausführungsvorschlag für die Detailbetrachtung erarbeitet werden.

Durch die Analyse konnte ein Verbesserungsvorschlag für die RVS 02.01.11 "Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung" und Empfehlungen für einen Planungsleitfaden abgegeben werden, die den Verkehrsplanungsprozess an moderne, praxisnahe Anforderungen anpassen wird.

Abstract

Stagnation in the Planning Process, Using the Example of Ennstalroad B320

117 pages, 54 figures, 13 tables

The transportation planning process is a complex process that has evolved and expanded over the years and is still constantly changing today.

The entire process and its phases has been described in detail in "Guide for traffic studies" (Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen). The RVS 02.01.11 "General principles of transport planning" (Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung) also details the transportation planning process. Based on these two books, and other similar guides for planning processes, further development and improvement of the approach in transportation planning process were made.

In this study, examples of the planning processes were analyzed, summarized and evaluated. Furthermore, interviews of infrastructure projects participants were utilized in referencing the practical work and to learn from mistakes of the past. The interviews were conducted with participants of the sectors management and administration, politicians and policy makers, planners, concerned persons, and the public.

An example of the transportation planning process was considered in detail and evaluated. The history of the "Ennstalroad B320," through particularly clear planning errors, lends itself to be a lesson for future, similar projects. Additionally, a planning proposal for the "Ennstalroad B320" was developed.

Because of the analysis a proposal for the RVS 02.01.11 "General principles of transport planning" (Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung) and recommendations for a planning guideline was possible to make. It will adjust the transportation planning process for modern, practical requirements.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	i
Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	viii
Abkürzungen	ix
1 Einleitung	1
2 Grundlagen zum Verkehrsplanungsprozess	2
2.1 Planung.....	2
2.2 Planungsprozess	3
2.3 Verkehr	3
2.4 Verkehrsplanung (-sprozess)	4
2.4.1 Untersuchungsanlass	5
2.4.2 Voruntersuchung.....	6
2.4.3 Verkehrsuntersuchung.....	6
2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten	9
2.5.1 Wirkungsanalyse (WA)	10
2.5.2 Nutzen- Kosten-Analyse (NKA).....	10
2.5.3 Nutzwertanalyse (NWA).....	11
2.5.4 Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA).....	12
2.6 Sensitivitätsanalyse	13
2.7 Bürgerbeteiligung und Bürgermitbestimmung	14
2.8 Untersuchungsrahmen	17
2.8.1 Institutionelle und rechtliche Randbedingungen.....	17
2.8.2 Räumliche Abgrenzung	18
2.8.3 Planungsmaßstab	19
2.8.4 Zeitliche Abgrenzung.....	19
2.8.5 Sachliche Abgrenzung	20
2.9 Beteiligte.....	20
2.10 Projektmanagement.....	24
2.11 Planungserfolg / -ziele	24
2.12 Überregionale Planungsinstrumente	25
2.12.1Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V).....	25
2.12.2Deutsche Richtlinien für integrierte Netzgestaltung	26
2.12.3Dienstsanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten.....	26
2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark).....	28
2.14 Ausblick auf den überarbeiteten Verkehrsplanungsprozess nach RVS 02.01.11.....	30

2.14.1	Eingangsphase.....	31
2.14.2	Systemabgrenzung.....	31
2.14.3	Problemanalyse.....	32
2.14.4	Maßnahmenuntersuchung.....	32
2.14.5	Prozessbegleitung.....	32
2.15	Deutscher Leitfaden für Verkehrsplanungen.....	32
2.16	Kritische Gegenüberstellung der RVS 02.01.11 und des deutschen Leitfadens für Verkehrsplanungen.....	35
2.17	Zusammenfassung.....	37
3	Beispiele zum Planungsprozess.....	39
3.1	Tauern Autobahn A10.....	39
3.2	Brucker Schnellstraße S35.....	41
3.3	Murtal Schnellstraße S36.....	43
3.4	Klagenfurter Schnellstraße S37.....	46
3.5	Zusammenfassung mit Empfehlungen.....	48
4	Detailbereich Ennstal Straße B320.....	51
4.1	Allgemeines.....	51
4.1.1	Streckenverlauf.....	51
4.1.2	Randbedingungen.....	52
4.1.3	Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention).....	52
4.1.4	Kategorisierung nach "Steirischem Gesamtverkehrskonzept 2008+".....	54
4.2	Geschichte, Chronik.....	55
4.3	Wechselspiel zwischen Bund und Land.....	57
4.4	Verkehrsentwicklung / Statistiken.....	58
4.4.1	Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen.....	58
4.4.2	Verkehrsstärke.....	60
4.4.3	Unfallstatistik.....	62
4.4.4	Kfz-Bestand Österreich.....	64
4.5	Beteiligte der Planungsprozesse.....	66
4.5.1	Verwaltung / Behörden / Planer.....	66
4.5.2	Politiker / Entscheidungsträger,.....	67
4.5.3	Betroffene / Öffentlichkeit.....	68
4.6	Planungsmaßnahmen Ennstal Straße B320 ab 2002.....	70
4.6.1	Zusammenfassung Studie "Korridoruntersuchung Ennstal" von Basler+Partner (2003).....	70
4.6.2	Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Trautenfels - Selzthal.....	74
4.6.3	Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Mandling - Trautenfels.....	82
4.7	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993).....	85
4.7.1	Resümee aus dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993).....	87

4.8 Zusammenfassung der Planungsprozesse der Ennstal Straße B320	88
4.9 Trassierungsvorschlag für die Ennstal Straße B320.....	88
4.9.1 Bestandsverbesserung	88
4.9.2 Maßnahmenkatalog	89
4.9.3 Planungsvorschläge.....	91
4.10 Zusammenfassung des Trassierungsvorschlages	95
5 Bewertung der Verfahrensabläufe anhand der Beispiele zum Planungsprozess	97
5.1 Analyse der abgehandelten Planungsprozesse	97
5.2 Verbesserungsvorschläge für die RVS 02.01.11	104
5.2.1 Projektphasen des Planungsablaufes des Landes Steiermark	104
5.2.2 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V).....	104
5.2.3 Regionale Verkehrskonzepte (RVK).....	104
5.2.4 Verkehrsplanung - Projektplanungsprozess.....	105
5.2.5 Öffentlichkeitsbeteiligung	105
5.2.6 Untersuchungsvorbereitung	106
5.2.7 Entscheidung über die Planungsmaßnahmen.....	106
5.2.8 Realisierung.....	106
5.2.9 Überprüfung / Fortschreibung	107
5.3 Empfehlungen für einen Planungsleitfaden	107
5.3.1 Zeiträume	107
5.3.2 Entscheidungen	108
5.3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	108
5.3.4 Gutachter und Sachverständige	109
5.3.5 Kosten und Finanzierung.....	110
5.3.6 Sonstiges	110
6 Zusammenfassung.....	111
Literaturverzeichnis.....	115
Anhang	118
A. Interviews	118
a.) Fragen zum Verkehrsplanungsprozess	118
b.) Fragen zur Ennstal Straße B320.....	120
c.) Interview Helmut Blaser:.....	121
1.) Kurzfassung:.....	121
2.) Gesamtes Interview:.....	123
d.) Interview Hofrat Dipl.-Ing. Dieter Frisch:	126
1.) Kurzfassung:.....	126
2.) Gesamtes Interview:.....	127

e.) Interview Mag. Rudolf Hakel:	128
1.) Kurzfassung:.....	128
2.) Gesamtes Interview:.....	129
f.) Interview Dr. Günter Kaspar:.....	133
1.) Kurzfassung:.....	133
2.) Gesamtes Interview:.....	134
g.) Interview Mag. Waltraud Mitteregger:	136
1.) Kurzfassung:.....	136
2.) Gesamtes Interview:.....	138
h.) Interview Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer:.....	141
1.) Kurzfassung:.....	141
2.) Gesamtes Interview:.....	143
i.) Interview Barbara Stangel:	147
1.) Kurzfassung:.....	147
2.) Gesamtes Interview:.....	149
j.) Interview Dipl.-Ing. Andreas Tropper:.....	154
1.) Kurzfassung:.....	154
2.) Gesamtes Interview:.....	156
k.) Interview Dipl.-Ing. Heinz Wakonigg:	159
1.) Kurzfassung:.....	159
2.) Gesamtes Interview:.....	160
l.) Interview Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka:	164
1.) Kurzfassung:.....	164
2.) Gesamtes Interview:.....	165
B. Chronik Ennstal Straße B320	169
C. Daten der Verfahrensabläufe	177
a.) Ennstal Straße B320.....	177
b.) Kreuzung Trautenfels.....	180
c.) Ortsumfahrung Stainach.....	180
d.) Tauern Autobahn A10.....	181
e.) Brucker Schnellstraße S35	183
f.) Murtal Schnellstraße S36.....	185
D. Planverzeichnis	187

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Konflikt der Ziel- und Mängeldefinition.....	7
Abbildung 2	Veränderung der Systemzustände durch Maßnahmen (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 45).....	8
Abbildung 3	Arten von Modellsystemen	9
Abbildung 4	Ablauf der Beurteilungsverfahren (Entscheidungshilfen) (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 63 sowie Anhang D LF 01).....	13
Abbildung 5	Beteiligung am Verkehrsplanungsprozess (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 16)	15
Abbildung 6	Die vier Hierarchiestufen der Bürgerbeteiligung (nach Fallast 2008)	16
Abbildung 7	Untersuchungs- und Planungsgebiet(vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 21)	18
Abbildung 8	Denkmodell zur Darstellung von Szenarios (vgl. Reibnitz 1987)	19
Abbildung 9	Zeitliche Abgrenzung (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 24)	20
Abbildung 10	Planungsorganisation und Umfeld (vgl. Rosinak 1994).....	21
Abbildung 11	Wechselbeziehungen in der Planungsorganisation (vgl. Rosinak 1989, S. 47).....	22
Abbildung 12	Qualität der Betroffenheit bzw. das Interesse der Planungsbeteiligten.....	23
Abbildung 13	Vorgehensweise für verfahrensrelevante Planungsschritte von Bundesstraßen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologien 2011, S. 7).....	27
Abbildung 14	Planungsablauf im Straßenbau (vgl. Land Steiermark, 2012).....	29
Abbildung 15	Planungsablauf zur Variantenauswahl (vgl. Land Steiermark, 2012)	30
Abbildung 16	Elemente des Planungsprozesses (vgl. RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung 2012, S. 9).....	31
Abbildung 17	Prozess der deutschen Verkehrsplanung (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 15)	33
Abbildung 18	Beteiligungsintensität in den Planungsphasen am Beispiel der kommunalen Verkehrsplanung(vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 18)	35
Abbildung 19	Trassenstudie Tauern Autobahn A10 (vgl. Tauernautobahn AG 1976, S. 31).....	39
Abbildung 20	Streckenverlauf der Brucker Schnellstraße S35 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)	41
Abbildung 21	Abschnittsbezeichnung Lückenschluss Brucker Schnellstraße S35 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)	42
Abbildung 22	Murtal Schnellstraße S36 mit den Teilabschnitten 1 und 2 (vgl. ASFINAG 2012)	44
Abbildung 23	Planungsgebiet der Murtal Schnellstraße S36 - TA 1 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)	44
Abbildung 24	Untersuchungsgebiet der Murtal Schnellstraße S36 (vgl. ASFINAG 2009, S. 12).....	45
Abbildung 25	Streckenverlauf der Klagenfurter Schnellstraße S37 (vgl. Google Maps 2013).....	46
Abbildung 26	Ausbaukonzept der Klagenfurter Schnellstraße S37 von Klagenfurt nach Friesach (vgl. ASFINAG 2013).....	47
Abbildung 27	Strecken B320 Ennstal Straße - Bindeglied zwischen Tauern Autobahn (A 10) und Pyhrn Autobahn (A 9) (vgl. Land Steiermark, 2012)	51

Abbildung 28	Ausschnitt aus dem Anwendungsbereich des "Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)" (vgl. BGBl Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), 1995, S.21)	53
Abbildung 29	Detailgrafik Straßenkategorien-Stand März 2008 aus den Regionalen Verkehrskonzepten (RVK) (vgl. Land Steiermark 2012).....	54
Abbildung 30	Legende zu Detailgrafik Straßenkategorien-Stand März 2008 aus den Regionalen Verkehrskonzepten (RVK) (vgl. Land Steiermark 2012).....	54
Abbildung 31	Kategoriequalitäten der Landesstraßen für das "Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+" Stand 2007 (vgl. Land Steiermark 2008, S. 68)	55
Abbildung 32	JDTV von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011.....	60
Abbildung 33	LKW-Prozentanteil vom JDTV von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011.....	61
Abbildung 34	JDTV-LKW von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011	61
Abbildung 35	KFZ Bestand Österreich von 1960 bis 2011 (vgl. Statistik Austria, 2012)	65
Abbildung 36	Systemskizze zu den Empfehlungen für die weitere Planung (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. 97)	73
Abbildung 37	Projektstrukturplan Trassenfindung B320 Ennstal Straße (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. A-3 (vereinfacht))	75
Abbildung 38	Übersichtskarte der Varianten (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. H-19).....	78
Abbildung 39	Übersichtskarte Trautenfels - Selzthal mit der Variante Mitte und Süd (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2013)	81
Abbildung 40	kurz-, mittel- und langfristige Ausbaumaßnahmen für den Abschnitt Mandling - Trautenfels (vgl. Zinthauer, 2007)	84
Abbildung 41	Übersichtskarte Trautenfels - Selzthal mit der Variante Mitte (nach Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)	92
Abbildung 42	Planung Kreisverkehr Trautenfels (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2013).....	93
Abbildung 43	Umfahrung Espang (vgl. Zinthauer, 2007).....	94
Abbildung 44	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Ennstal Straße.	98
Abbildung 45	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Ortsumfahrung Stainach.	99
Abbildung 46	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Kreuzung Trautenfels auf der Ennstal Straße B320.	100
Abbildung 47	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Tauern Autobahn A10.....	100
Abbildung 48	Verfahrensablauf Ennstal Straße B320 - vereinfacht	101
Abbildung 49	Verfahrensablauf Tauern Autobahn A10 - vereinfacht	101
Abbildung 50	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Brucker Schnellstraße S35.....	102
Abbildung 51	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Murtal Schnellstraße S36.	103
Abbildung 52	Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Klagenfurter Schnellstraße S37.....	103
Abbildung 53	Verkehrsplanungsprozess (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 12)	119

Abbildung 54 Arbeitsschritte einer Verkehrsuntersuchung (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 14)120

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Aufgabenbereiche und Kompetenzen (nach Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 20).....	17
Tabelle 2	Beteiligte am Planungsprozess und ihre Ziele, Zeitperspektiven und Hauptgründe (vgl. Stickler 1999, erweitert Bergmann 2001).....	24
Tabelle 3	Überholverbotsanteile an Streckenabschnitten der Ennstal Straße B320	58
Tabelle 4	Geschwindigkeitsverteilungen an Streckenabschnitten der Ennstal Straße B320	59
Tabelle 5	JDTV, LKW-Prozentanteil vom JDTV, JDTV-LKW von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011 (vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten BMWA 1999; GIS Steiermark 2012; Statistik Austria 2012)	61
Tabelle 6	Vergleich Bevölkerung / PKW Bestand / Unfälle / Verletzte / Getötete zwischen Bezirk Liezen und Österreich (vgl. Statistik Austria, 2012)	62
Tabelle 7	Unfälle mit Personenschaden der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013)	63
Tabelle 8	Unfälle mit Personenschaden nach Beteiligung der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013).....	63
Tabelle 9	Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp Gruppe der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013).....	64
Tabelle 10	KFZ Bestand Österreich von 1960 bis 2011 (vgl. Statistik Austria, 2012)	65
Tabelle 11	DTV und ZQBV je Abschnitt für 2001 und 2015 (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. A3-2).....	72
Tabelle 12	Auflistung der Varianten im Bereich West und Ost (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. G-11-29)	77
Tabelle 13	Vergleich der "Welser Westspange" mit der "Ennsnahen Trasse" aus dem Rechnungshofbericht (vgl. Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1994, S. 239-246).....	85

Abkürzungen

ARGE	Arbeitsgemeinschaft
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
AStL	Amt der Steiermärkischen Landesregierung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bgm.	Bürgermeister
BMBT	Bundesministeriums für Bauten und Technik
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
BP	Bauprojekt
BStG	Bundesstraßengesetz
DTV	durchschnittlicher täglicher Tagesverkehr
EisbG	Eisenbahngesetz
EP	Einreichprojekt
FFH	Fauna Flora Habitat
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ForstG	Forstgesetz
FSV	Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr
GIS	Geografisches Informationssystem
GSD	"Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich"
HL-Strecke	Hochleistungsstrecke
idF	in der Fassung
IV	individueller Verkehr
JDTV	Jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
KWA	Kosten-Wirksamkeitsanalyse
KWQ	Kosten-Wirksamkeitsquotienten
LIEB	Liezener Initiative Engagierter Bürger
LKW	Lastkraftwagen
LOS	level of service
lv.	leicht verletzt
neg.	nicht erkennbaren Grades verletzt
NETT	Nein Ennstal TransitTrasse
NGO	Nicht-Regierungs-Organisation (Non-Governmental Organization)
NKA	Nutzen- Kosten-Analyse
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältniss

NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NWA	Nutzwertanalyse
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OUF	Ortsumfahrung
ÖV	öffentlicher Verkehr
RFB	Richtungsfahrbahn
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVK	Regionales Verkehrskonzept
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SP-V	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
STSG	Straßentunnelsicherheitsgesetz
SUP	Strategische Umweltprüfung
svl.	schwer verletzt
TEN	Transeuropäische Netze
ÜAS	Überprüfung der Anlageverhältnisse von Straßen
UPS	Unfall mit Personenschaden
UU	Umweltuntersuchung
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
verl.	verletzt
vgl.	vergleiche
VP	Vorprojekt
VS	Vorstudie
WA	Wirkungsanalyse
ZQBV	Ziel-, Quell- und Binnenverkehr

1 Einleitung

Wie ein Projekt beginnt, so endet es.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Verkehrsplanungsprozess wird für die erfolgreiche Umsetzung eines Projektes immer entscheidender. Sie soll nicht erst im Laufe des Vorhabens starten, sondern schon am Beginn forciert werden. Nur ein transparenter Planungsprozess, in dem alle Beteiligten gleichberechtigt involviert sind, wird auch ein Ergebnis erzielen, mit dem alle gleichermaßen zufrieden sind.

Es gibt verschiedene Gesetze und Richtlinien die die Vorgehensweise eines Verkehrsplanungsprozesses als Inhalt haben. In den Grundlagen wird beschrieben wie eine Planung gegenwärtig abläuft, welche Theorien dafür vorhanden sind und welche Parameter zu erarbeiten sind. Außerdem werden verschiedene Leitfäden und Vorgehensweisen dargestellt und miteinander verglichen. Die Weiterentwicklung der bestehenden Vorgehensweisen steht im Mittelpunkt dieser Arbeit.

Aus Fehlern lernen, soll die Devise für künftige Planungen sein. Durch das Teilen von Erfahrungen und die Zusammenführung der Interessen kann eine effiziente Projektumsetzungen erfolgen.

Am Beispiel der Ennstal Straße B320, die eine konfliktreiche Vergangenheit und viele erfolglose Planungen hinter sich hat, soll gezeigt werden, welche Fehler gemacht wurden und wie man diese vermeiden kann.

Interviews mit Vertretern verschiedenster Beteiligungsgruppen und deren Auswertung verknüpfen die Erfahrungen und Erkenntnisse im Verkehrsplanungssektor zu Empfehlungen und Verbesserungsvorschlägen für künftige Projekte.

Der Trassierungsvorschlag für die Ennstal Straße B320 ist eine Zusammenführung von verschiedenen Vorschlägen, Ideen und Planungen. Er gibt nicht die Meinung eines einzelnen Betroffenen oder einer Partei wieder, sondern soll eine Kombination der bestmöglichen Vorschläge, die auch eine verträgliche Umsetzung ermöglichen, sein.

Ein Verbesserungsvorschlag für die "RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung" und Empfehlungen für einen Planungsleitfaden sind das primäre Ziel dieser Arbeit, damit bevorstehende Planungen effizient umgesetzt und zu einem positiven Ende geführt werden können.

2 Grundlagen zum Verkehrsplanungsprozess

Um den bestehenden Verkehrsplanungsprozess verbessern zu können, muss auf dieser dargestellt und erläutert werden, damit in weiterer Folge darauf aufgebaut werden kann.

Die Grundlagen greifen am Beginn einen Teil des Titels dieser Masterarbeit auf: „Planung“, um danach den „Planungsprozess“ zu definieren. Über den „Verkehr“ kommt man zum „Verkehrsplanungsprozess“ der die „Verkehrsuntersuchung“ beinhaltet. Die „Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten“, sowie die „Sensitivitätsanalyse“ sind die abschließenden Punkte der Verkehrsuntersuchung. Danach folgen die Parameterbeschreibungen von „Bürgerbeteiligung“, „Untersuchungsrahmen“, „Beteiligte“, „Projektmanagement“ und „Planungserfolg“. Am Ende der Grundlagen wird ein „Ausblick auf den überarbeiteten Verkehrsplanungsprozess nach RVS 02.01.11“ gegeben. Weiters folgt ein Vergleich mit Planungsprozessen von Land und Bund, sowie der deutschen Vorgehensweise.

2.1 Planung

Planung ist ein sehr umfassender Begriff, der verschiedenste Bereiche des Lebens betreffen kann. Das hat zur Folge, dass sich unterschiedlichste Definitionen des Wortes Planung entwickelt haben. Auch die Synonyme haben eine weite Bandbreite: Organisation, Entwurf, Konzeption, Konstruktion, Strategie,...

Verschiedene Definitionen:

„Planung ist die Vorbereitung von realen Handlungen.“ (vgl. Rosinak 1989, S. 6)

„Planung ist die Vorbereitung zielorientierten Handelns.“ (vgl. Stickler 1999)

„Unter Planung versteht man - und da sind sich die meisten Fachleute einig - die systematische Vorbereitung und Durchführung von Entscheidungsprozessen mit dem Ziel, einen bestimmten Zustand zu erreichen. Planung ist also eine zielorientierte Tätigkeit.“ (vgl. Retzko 1992, S. 5)

Diese Entscheidungsprozesse ergeben unterschiedliche Stufen einer Planung und diese ergeben einen Planungsprozess. Eine Unmenge von Parametern beeinflussen die Entscheidungen und somit auch die Planung. Diese Einflüsse können objektiv oder subjektiv sein, daher sind Planungen und deren Ergebnisse nicht immer nachvollziehbar.

Wichtige Einflussfaktoren der Planung sind:

- Beteiligte
- wirtschaftliche Faktoren
- Erfahrungen der Planer
- politische Einflüsse
- Umwelteinflüsse
- Bestand
- Zeitliche Begrenzungen

- Gesetze und Verordnungen
- ...

Daher ist es notwendig den Untersuchungsrahmen einer Planung einzugrenzen und klar zu definieren. (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)

Die strategische Planung wird auch als Verkehrsplanung bezeichnet und umfasst das Verkehrsangebot (Verkehrsnetze, Verknüpfungspunkte, Liniennetze und Fahrpläne des Öffentlichen Verkehrs, Kosten für die Benutzung der Verkehrsanlagen) und seine Wirkungen auf die Verkehrsnachfrage, die Umwelt, die Wirtschaft und die Gesellschaft.

Als operative Planung wird die Einsatzplanung von Fahrern und Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsmittel und Speditionen bezeichnet.

Die Steuerung von Verkehrsknotenpunkten wird als technische Planung oder Verkehrstechnik bezeichnet. (vgl. Fellendorf, S. 6)

Die Planung besteht aus den drei Bestandteilen

- Planungsgegenstand,
- Planungsorganisation und
- Planungsumfeld.

Der Planungsgegenstand ist das Projekt das bearbeitet wird, das Planungsumfeld setzt sich aus allen Beteiligten am Verkehrsplanungsprozess zusammen und die Planungsorganisation besteht aus Verwaltung, Politikern, Planern und Betroffenen (siehe Kapitel 2.9 Beteiligte). (vgl. Rosinak 1994)

2.2 Planungsprozess

Da die Planung ein systematischer Prozess ist, ist dieser Begriff mit dem Begriff des Planungsprozesses gleichzusetzen, der als Ergebnis zukünftige, reale Handlungs-, sowie Maßnahmenvorschläge hat.

Ein Planungsprozess darf aber nicht als „Einbahn“ angesehen werden, sondern als iterativer Prozess, bei dem es immer wieder notwendig ist einen Schritt zurück zu gehen, um die ideale Lösung, unter Einbeziehung aller relevanten Randbedingungen, zu finden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 11)

Aber es ist auch erforderlich die Folgen der geplanten Maßnahmen abzuschätzen und diese schon im Planungsstadium zu bewerten. (vgl. Kapitel 2.8.4 Zeitliche Abgrenzung)

Der Planungsprozess ist ein interaktiver Prozess zwischen entscheidungslegitimierten Gremien, Fachbehörden, Interessensgruppen, Betroffenen und der Öffentlichkeit. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 5)

2.3 Verkehr

Verkehr entsteht durch die Notwendigkeit Standortwechsel durchzuführen um verschiedene Aktivitäten ausüben zu können. Es wird zwischen den Aktivitäten

- arbeiten,
- erledigen,

- ausbilden,
- versorgen,
- erholen,
- wohnen und
- Sonstigem

unterschieden, zwischen denen Zusammenhänge und Verkehrswege bestehen. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 10)

2.4 Verkehrsplanung (-sprozess)

Die Verkehrsplanung ist ein Teil der Raumplanung (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 9) und bedeutet den allgemeinen Planungsprozess auf den Verkehr und sein Umfeld zu beschränken. Der Verkehrsplanungsprozess darf nicht von subjektiven Einflüssen geleitet werden, sondern muss auf objektiven, stets nachvollziehbaren Entscheidungen beruhen die auch Laien klar verständlich gemacht werden. Die Hintergründe der Entscheidungen müssen offengelegt und dokumentiert werden.

Aufgaben der Verkehrsplanung:

- Zielorientierte,
- systematische,
- vorausschauende,
- informierte
- interaktive
- beteiligungsorientierte

Vorbereitung von Entscheidungen.

Der Verkehr (Angebot, Nachfrage, Abwicklung und Auswirkungen) soll dadurch, nach den jeweils festgelegten Zielen, beeinflusst werden. Die Verkehrsplanung muss Verkehrsursachen wie Sozialverhältnisse, Zeitordnungen und Raumkonfigurationen in die Überlegungen einbeziehen. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 6-7)

Die Verkehrsplanung beinhaltet Handlungsziele wie

- Umwelt- / Umfeldverträglichkeit der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsabwicklung,
- Energie- und Ressourceneffizienz der Verkehrsabwicklung,
- Nachhaltigkeit der Verkehrsentwicklung,
- Mobilität, sowie Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität der Bürger
- die Verträglichkeit des Verkehrs nicht nur kurz-, sondern auch mittel- und langfristig zu gewährleisten. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 5-7)

Folgende Planungsbereiche sind im Planungsprozess einzubeziehen:

- Naturraum und Umwelt
- Bevölkerung
- Wirtschaft
- Arbeit
- Wohnen

- Freizeit
- Erholung
- Soziales und Gesundheit
- Bildung und Kultur
- Versorgung und Entsorgung
- Verkehr

(vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 11)

Die Planungsebenen sind in nachstehende Zuständigkeiten zu untergliedern:

- Bund
- Länder
- Regionen
- Gemeinden

(vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 11)

In der Verkehrsplanung wird zwischen informativen und normativen Elementen unterschieden, wobei informative Elemente als objektive Zahlen und Fakten zu betrachten sind und normative Elemente individuellen Wertvorstellungen unterliegen. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 15)

Verkehrsplanung und Raumplanung gehören im verstärkten Maße verzahnt. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 5) Maßnahmen im Verkehrssektor haben meist Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Landschaft und darum ist es erforderlich sektorübergreifend zu planen.

Der Verkehrsplanungsprozess wie im Anhang D LF01 dargestellt (vgl. Abbildung 53) entstammt dem „Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen“. Er wurde so in die „RVS 02.01.11“ aufgenommen. Die einzelnen Planungsprozessphasen sind:

1. Untersuchungsanlass
2. Voruntersuchung
3. Entscheidung auf Grund der Voruntersuchung
4. Verkehrsuntersuchung:
 - a. Problemanalyse (Mängel-, Zustands-, Zielanalyse)
 - b. Entwicklung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
 - c. Ermittlung der Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
 - d. Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
5. Entscheidung über die Planungsmaßnahmen
6. Realisierung
7. Überprüfung / Fortschreibung

2.4.1 Untersuchungsanlass

Durch den Untersuchungsanlass wird der Verkehrsplanungsprozess in Gang gesetzt. Dieser Anlass kann aus einem gesetzlichem Planungsauftrag stammen oder auf Grund von subjektiven Mängelfeststellungen durch Entscheidungsträger, Verwaltungsstellen, Bürger oder Fachleute bzw.

Gutachter. Ist letzteres der Fall, dann soll mit der Erfassung und Analyse der Mängel begonnen werden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 28–29)

2.4.2 Voruntersuchung

Ist ein Untersuchungsanlass gegeben, dann wird mit der Voruntersuchung festgestellt, ob eine Verkehrsuntersuchung notwendig ist. Durch eine sorgfältig ausgeführte Voruntersuchung können Kosten, Art und Umfang, sowie „Stehzeiten“ der anschließenden Verkehrsuntersuchung reduziert bzw. besser abgeschätzt werden.

Die Voruntersuchung muss auf den Untersuchungsanlass angepasst werden, aber im Allgemeinen soll sie eine vereinfachte Form der Verkehrsuntersuchung darstellen mit denselben Verfahrensschritten. Es wird besonderes Augenmerk auf

- Aufgabenstellung
- Planungsebene (siehe Kapitel 2.4 Verkehrsplanung (-sprozess))
- Planungs- und Untersuchungsgebiet (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
- Planungshorizont (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
- Planungsmaßstab (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
- Planungsumfang (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen) sowie
- Zeit- und Kostenplan

gelegt.

Einfache Voruntersuchungen werden in der Regel von der Verwaltung und komplexere Voruntersuchungen von Konsulenten durchgeführt. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 29–30)

2.4.3 Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung besteht aus den vier Teilprozessen Problemanalyse, Entwicklung von Maßnahmen, Ermittlung der Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten und der Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten und ist ein für sich abgeschlossener Teilbereich der Verkehrsplanung. Für ein Projekt müssen nicht alle Teilprozesse durchlaufen werden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 13 sowie Anhang D LF 01 und Abbildung 54)

Problemanalyse

Die Problemanalyse soll den Ist-Zustand wiedergeben und Zusammenhänge zwischen Ursache und Wirkung darstellen, wodurch man einen Ist-Soll-Vergleich anstellen und so auf die Ziele der geplanten Maßnahmen schließen kann. Wie umfangreich und tiefgreifend diese Analyse sein soll, hängt von den projektspezifischen Parametern Problemstellung, Planungsebene und Planungszeitraum ab. Drei miteinander verflochtene Elemente prägen die Problemanalyse:

- Zielbestimmung
- Zustandsanalyse
- Mängelerfassung

Der starke Zusammenhang wird unter anderem bei der Zielbestimmung deutlich. Die Mängel eines Bestandes zeigen sich durch den Vergleich mit den Zielen, aber die Zielvorgaben leiten sich aus den

erkannten Mängeln ab. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 30-31)

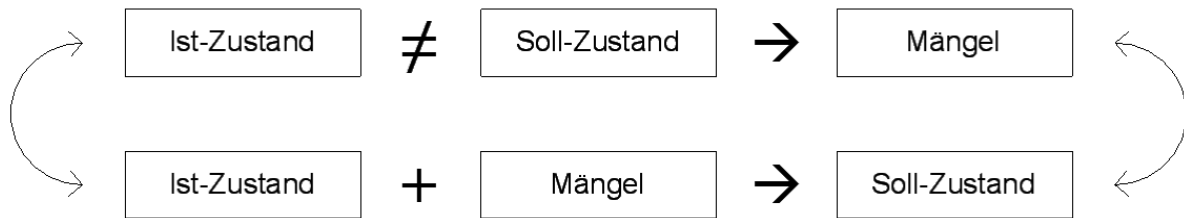


Abbildung 1 Konflikt der Ziel- und Mängeldefinition

Alle Mängel und Ziele werden mittels Indikatoren (Zielerträge) qualitativ oder quantitativ (wird angestrebt) beschrieben, um exakte, objektive und eindeutige Ergebnisse zu erreichen. Bei der Erhebung der Mängel mit den Ursache-Wirkungs-Prinzipien schon deutlich, dass nicht in jeder Verkehrsplanung alle Mängel beseitigt werden können, da die Ursachen auch außerhalb des Verkehrsbereiches liegen. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 34-38)

Entwicklung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten

Um vom Bestandszustand auf den geplanten Zustand zu gelangen sind Maßnahmen, also Handlungen, zu setzen die diese Zustandsveränderung herbeiführen. Sie können

- rechtlich,
- sozial,
- ökonomisch,
- ökologisch,
- organisatorisch oder
- technisch

sein und müssen mit Hilfe der Indikatoren der Problemanalyse ermittelt werden können. Werden diese Maßnahmen miteinander kombiniert, dann entstehen Planungsvarianten. Im Planungsprozess ist es notwendig diese Planungsvarianten auf einen bestimmten Zeitpunkt zu beziehen, wodurch einzelne Planungsfälle definiert werden. In Abbildung 2 sind durch verschiedene Maßnahmen Planungsvarianten kreiert, die jeweils zu einem Zeitpunkt wirken, der den Planungsfall ergibt. Es ist für jede Verkehrsplanung auch die "Nullvariante" zu betrachten, also jene Planungsvariante, die sich ohne geplante Maßnahmen entwickeln würde (Planfall P_{10}). Alle weiteren Planungsvarianten lassen sich mit dieser in einen Bezug setzen und vergleichen. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 42-44)

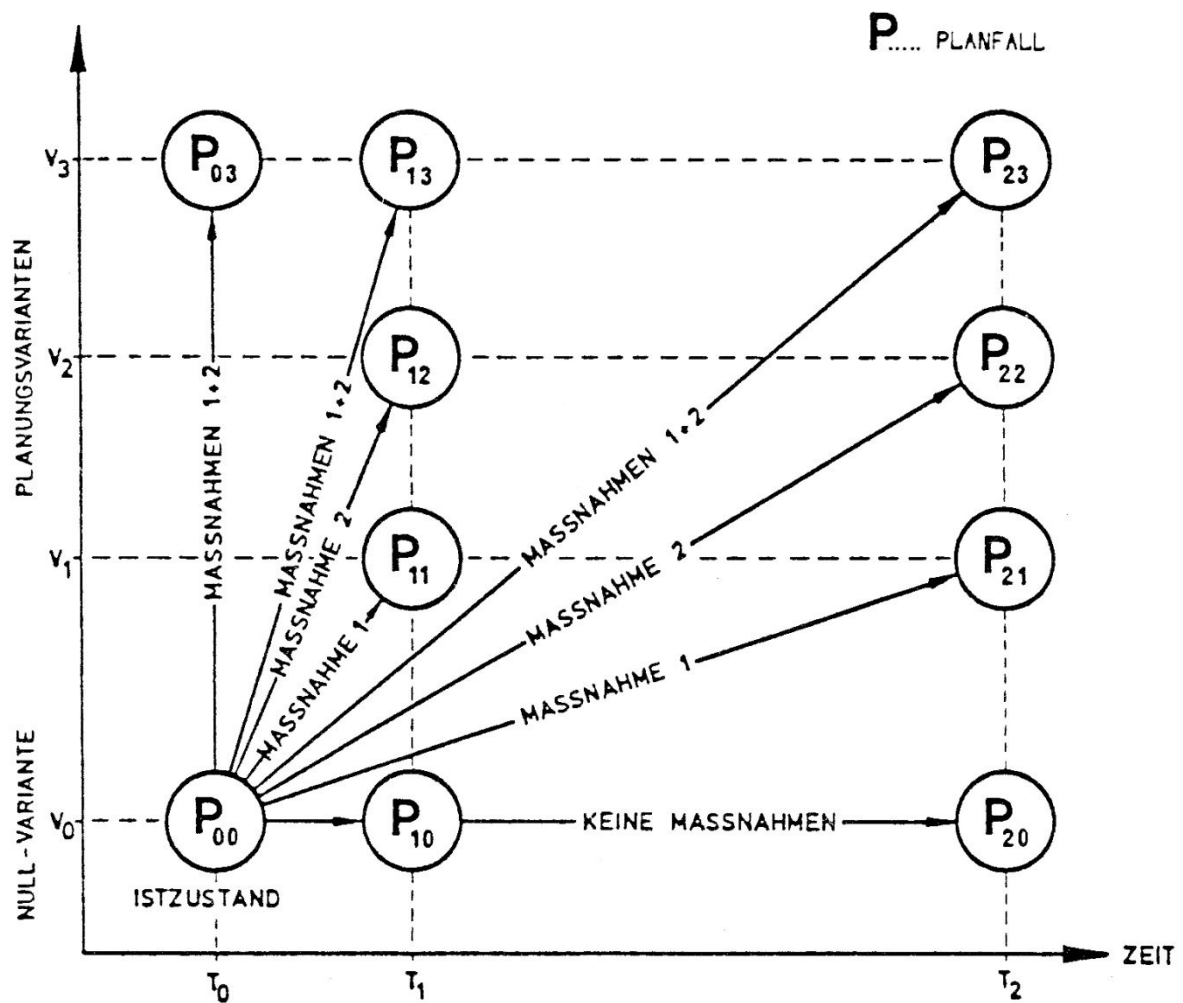


Abbildung 2 Veränderung der Systemzustände durch Maßnahmen (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 45)

Ermittlung der Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten

Um die Auswirkungen zu ermitteln ist es notwendig die festgelegten Indikatoren auszuwerten und das Realsystem in Beziehung eines Modellsystems zu bringen. Es gibt unterschiedliche Arten von Modellen, die in Abbildung 3 aufgezeigt sind. Die materiellen Modellarten werden dazu verwendet geplante Maßnahmen zu veranschaulichen. Das gelingt aber mit modernen computerunterstützten, also formalen Modellen, auch auf sehr hohem Niveau.

Das Modell muss die projektspezifischen Anforderungen erfüllen und ist danach auszuwählen. Besonderen Einfluss haben der Untersuchungsrahmen (definiert die Modellkomplexität) und die Indikatoren auf die Modellart. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 47-54)

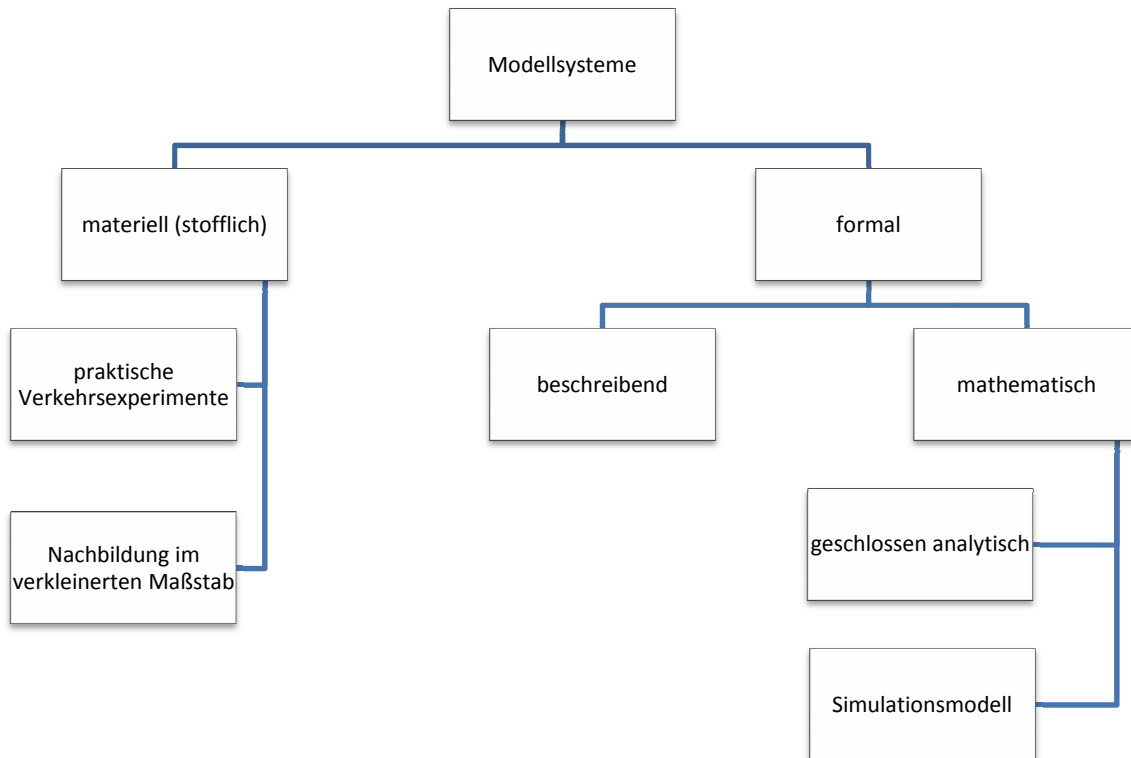


Abbildung 3 Arten von Modellsystemen

2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten

Der letzte Schritt in der Verkehrsuntersuchung bildet die Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten mittels Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU), womit den Entscheidungsträgern die Wahl der auszuführenden Planungsvariante erleichtert werden soll. Außerdem kann durch eine nachvollziehbare Beurteilung der Varianten die Entscheidung den übrigen Beteiligten verdeutlicht werden. Es gibt mehrere Beurteilungsverfahren die je nach Komplexität des Projektes zur Anwendung kommen können (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 56-63):

- Wirkungsanalyse (WA)
- Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)
- Nutzwertanalyse (NWA)
- Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA)

Die Vorteile der NKU sind (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 3):

- nachvollziehbare, transparente Beurteilung
- Offenlegung der zugrunde gelegten Ziele
- Trennung der Auswirkungen und deren Bewertung
- Konkretisierung

Die Nachteile bzw. Grenzen und Schwächen der NKU sind (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 3):

- methodische Probleme (Prognosen, Gewichtung, etc.)
- institutionelle Vorbehalte (Beteiligte und deren Beeinflussung auf die Planung)
- Berücksichtigung von ethischen Aspekten
- Komplexe Verfahrenstechniken der Öffentlichkeit zu vermitteln
- Aussagen über nicht untersuchte Investitionsalternativen
- unberücksichtigte Aspekte der Nutzungs- und Realisierungsphase

Die Wirkungsanalyse ist ein teilformalisiertes Verfahren, da, grob vereinfacht, nur Vor- und Nachteile einer Variante gegenübergestellt werden. Die restlichen drei Verfahren sind formalisierte Verfahren, da sie eine (formalisierte) Wertsynthese durchlaufen. Das bedeutet, dass mehrere Einzelgrößen mit gleichen Markmalen zusammengefasst werden, zu einer entscheidungsrelevanten Maßzahl, die als „Entscheidungskalkül“ bezeichnet wird. Über diese Entscheidungskalküle lassen sich unterschiedliche Varianten einfach miteinander vergleichen. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 4)

2.5.1 Wirkungsanalyse (WA)

Die WA muss folgende Schritte durchlaufen (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 15):

1. Definition der zu beurteilenden Systemzustände (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
2. Festlegung des Zielsystems (siehe Kapitel 2.11 Planungserfolg / -ziele)
3. Ableitung und Festsetzung der untersuchungsrelevanten Kriterien
4. Konkretisierung und Darstellung der Kriterien mittels quantitativer oder qualitativer Indikatoren
5. Quantitative und / oder qualitative Beschreibung der Wirkungen jedes Planungsfalls mit Hilfe der Indikatoren und Erstellen einer Wirkungstabelle
6. Sensitivitätsanalyse (siehe Kapitel 2.6 Sensitivitätsanalyse)
7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Alle formalisierten Verfahren bauen auf der WA auf und setzen bei Punkt 4 an. Die Beurteilungstabelle als Ergebnis der WA ist subjektiv und vergleicht die unterschiedlichen Varianten untereinander und gegenüber dem Planungsnullfall. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 15)

2.5.2 Nutzen- Kosten-Analyse (NKA)

Die NKA umfasst für die standardisierte Form folgende Handlungen (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 17):

1. Definition der zu beurteilenden Systemzustände (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
2. Festlegung des Zielsystems (siehe Kapitel 2.11 Planungserfolg / -ziele)
3. Auswahl und Festsetzung der in der NKA relevanten Kriterien
4. Auswahl und Festsetzung der in der NKA verwendeten Indikatoren
5. Berechnung der Indikatorwerte für die maßgeblichen Systemzustände (Mengengerüst)
6. Monetarisierung der Indikatorwerte

7. Periodisierung bzw. Diskontierung der monetarisierten Indikatorwerte
8. Verknüpfung der Indikatorwerte mittels Entscheidungsregel zum Entscheidungskalkül (Wertsynthese)
9. Stabilitätsuntersuchung der Ergebnisse (Sensitivitätsanalyse) (siehe Kapitel 2.6 Sensitivitätsanalyse)
10. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Das Mengengerüst betrachtet alle physischen Auswirkungen des Verkehrsgeschehens die für die Planungsfälle relevant sind. Wobei in der ersten Stufe das verkehrliche Mengengerüst (z.B. Verkehrsstärke, Fahrleistung etc.) und als Folge, die zweite Stufe das Wirkungsmengengerüst betrachtet werden. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 13)

Unter Monetarisierung versteht man, Zielerträge mittels Marktpreisen in Kosten umzuwandeln. Der Nutzen wird als konstant angesehen, soll dies jedoch nicht erfolgen, dann sind die Jahresraten der Kosten- und Nutzenkomponenten auf den Analysezeitpunkt zu diskontieren. Das Bezugsjahr der RVS ist 2009 und als Kalkulationszinssatz werden 3,0 % pro Jahr angesetzt. In der Wertsynthese wird mit Hilfe des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) das Entscheidungskalkül gebildet. Diese Maßzahl ist dimensionslos (Geldeinheit pro Geldeinheit). So kann unabhängig von den realen Kosten ein Vergleich der Effizienz gemacht werden. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 17-30)

2.5.3 Nutzwertanalyse (NWA)

Die Arbeitsschritte der NWA sind (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 30-31):

1. Definition der zu beurteilenden Systemzustände (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
2. Festlegung des Zielsystems (siehe Kapitel 2.11 Planungserfolg / -ziele)
3. Auswahl und Festsetzung der untersuchungsrelevanten Kriterien
4. Konkretisierung und Darstellung der Kriterien mittels Indikatoren
5. Ermittlung der Indikatorwerte bzw. Zielerträge der maßgeblichen Systemzustände (Mengengerüst)
6. Transformation der Zielerträge in Zielerreichungsgrade mittels Nutzenfunktionen (Normierung)
7. Festlegung der Zielgewichte (Gewichtung)
8. Verknüpfung der Zielerreichungsgrade mit den Zielgewichten zu den Teilnutzwerten
9. Aufsummierung der Teilnutzwerte zum Nutzwert als Entscheidungskalkül (Wertsynthese)
10. Stabilitätsuntersuchung der Ergebnisse (Sensitivitätsanalyse) (siehe Kapitel 2.6 Sensitivitätsanalyse)
11. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Alle Zielerträge (Wirkungskriterien) werden bei der NWA mittels Nutzenfunktionen zu einer dimensionslosen Maßzahl (Zielerreichungsgrad) transformiert, das als Normierung bezeichnet wird. So werden sie vergleichbar, da sie eine Skala von 0 % bis 100 % aufweisen. Die Gewichtung erfolgt nach der relativen Bedeutung der Zielerreichungsgrade und sollte von

- Gewählten Volksvertretern
- Interessensvertretungen
- Betroffenen / Begünstigten

- Projektwerbern

durchgeführt werden. Die Teilnutzwerte werden durch Multiplikation des Zielerreichungsgrades [%] mit seiner Gewichtung [%], dividiert durch 100, errechnet. Durch die Addition aller Teilnutzwerte eines Planungsfalles wird das Entscheidungskalkül gebildet, was die Effektivität der Maßnahme widerspiegelt. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 32-35)

2.5.4 Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA)

Die KWA besteht aus (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 35):

1. Definition der zu beurteilenden Systemzustände (siehe Kapitel 2.8 Untersuchungsrahmen)
2. Festlegung des Zielsystems (siehe Kapitel 2.11 Planungserfolg / -ziele)
3. Auswahl und Festsetzung der untersuchungsrelevanten Kriterien
4. Konkretisierung und Darstellung der Kriterien mittels Indikatoren
5. Ermittlung der Indikatorwerte bzw. Zielerträge der maßgeblichen Systemzustände (Mengengerüst)
6. Transformation der Zielerträge **mit Ausnahme der Maßnahmekosten** in Zielerreichungsgrade mittels Nutzenfunktionen (Normierung)
7. Festlegung der Zielgewichte (Gewichtung)
8. Verknüpfung der Zielerreichungsgrade mit den Zielgewichten zu den Teilnutzwerten
9. Periodisierung bzw. Diskontierung der Maßnahmekosten
10. Aufsummierung der Teilnutzwerte zum Nutzwert der Wirkungen
11. Verknüpfung des Nutzwertes der Wirkungen mit den Maßnahmekosten zum Kosten-Wirksamkeitsquotienten (KWQ) als Entscheidungskalkül (Wertsynthese)
12. Stabilitätsuntersuchung der Ergebnisse (Sensitivitätsanalyse) (siehe Kapitel 2.6 Sensitivitätsanalyse)
13. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Vorgehensweise entspricht die der NWA, jedoch werden die Maßnahmekosten analog zur NKA ermittelt werden. Dadurch entsteht als Entscheidungskalkül der Kosten-Wirksamkeitsquotient (KWQ), der sich aus der Addition der Teilnutzwerte dividiert durch die Jahreskosten der Maßnahme ergibt. Das Ergebnis sind Nutzenpunkte je Währungseinheit und Jahr. Bei der KWA müssen mindestens zwei Planungsfälle vorliegen, jedoch können sie nicht mit dem Planungsnullfall verglichen werden. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 35-36)

Die unterschiedlichen formalisierten Beurteilungsverfahren unterscheiden sich im Detail, aber es lässt sich ein allgemeiner Arbeitsablauf formulieren:

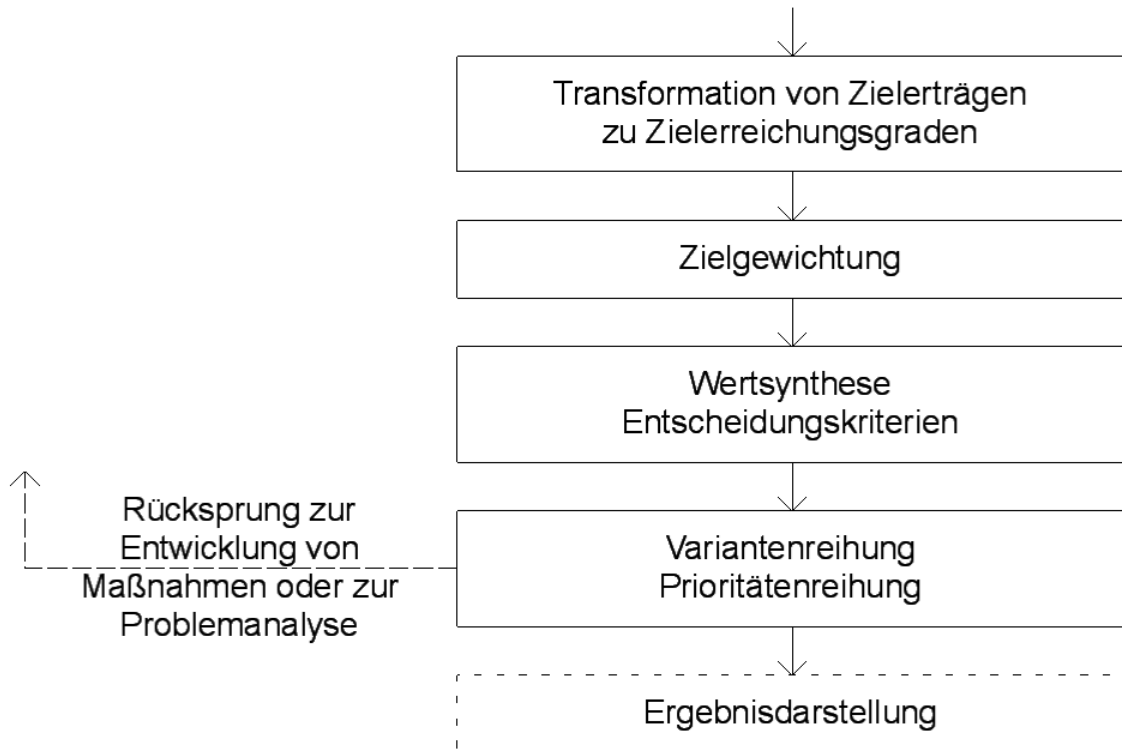


Abbildung 4 Ablauf der Beurteilungsverfahren (Entscheidungshilfen) (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 63 sowie Anhang D LF 01)

Die Transformation von Zieelerträgen zu Zielerreichungsgraden wird als Normierung bezeichnet und stellt den Zusammenhang zwischen Zieelertrag (Indikator) und Zielerreichungsgrad dar.

Bei der Zielgewichtung wird den Zielen die Relevanz, die sie für das Projekt haben, zugewiesen, mit Ausnahme der Kosten-Nutzen-Analyse, in der dieser Schritt über die Monetarisierung gemacht wird.

In der Wertsynthese werden Teilnutzen und Teilkosten zu Gesamtnutzen und Gesamtkosten zusammengeführt und zu einem Prüfwert verknüpft.

Durch die Variantenreihung können einzelne Varianten favorisiert oder auch ausgeschlossen werden. Ist keine der geplanten Variante befriedigend, so muss ein Rücksprung zu Maßnahmenentwicklung oder noch weiter zurück, zur Problemanalyse erfolgen. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 62-63):

2.6 Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse ist nach allen formalisierten Beurteilungsverfahren durchzuführen, um die Stabilität der Ergebnisse der Modellberechnungen überprüfen zu können. Das Modell und damit seine Ergebnisse werden als stabil betrachtet, wenn gewisse Parameter verändert werden können, ohne dass sich das Modell selbst wesentlich verändert.

Es wird zwischen

- Datensensitivitätsanalyse (Variation der Eingangsdaten und Modellparameter),
- Funktionale Sensitivitätsanalyse (Auswirkungen von Schätz- und Spekulationsfehler auf die Zielgrößen) und
- Methodensensitivitätsanalyse (Empfindlichkeit gegenüber methodischen Veränderungen)

unterschieden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S.72-73)

Bei der Wirkungsanalyse werden nur die Indikatoren, die mit größerer Unsicherheit behaftet sind, systematisch variiert. (vgl. RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen 2010, S. 15)

2.7 Bürgerbeteiligung und Bürgermitbestimmung

Die Bürgerbeteiligung ist auf Grund von benachteiligter bzw. begünstigter Betroffenheit für die Umsetzung eines Projektes von entscheidender Bedeutung. Nur durch Information und auch durch teilweise Mitbestimmung und Integration in den Planungsprozess ist es möglich ein Projekt effizient umzusetzen. Es gibt aber noch keine gesetzlichen Festlegungen wie die Bürgerbeteiligung am Verkehrsplanungsprozess auszusehen hat.

Die Ausnahmen stellen die Umweltverträglichkeitsprüfung dar, bei der genau geregelt ist zu welchem Planungszeitpunkt und in welchem Ausmaß die Bürgerbeteiligung stattzufinden hat, die Raumordnungsgesetze der Länder, die Gewerbeordnung und das Wasserrechtsgesetz. (vgl. Fallast 2008, S. 29)

In der Rechtsvorschrift für "Zugang zu Informationen, Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten" [2005] ist festgelegt, dass eine Bürgerbeteiligung für *"jede Tätigkeit, [...] wenn für sie eine Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund eines Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist"* zu erfolgen hat.

Durch eine gute und frühe Bürgerbeteiligung im Verkehrsplanungsprozess können

- vielfältigere Lösungsansätze gefunden werden,
- Konfliktpunkte früher erkannt werden,
- diesen Konfliktpunkten schon früh entgegengewirkt werden,
- Realisierungszeiten verkürzt werden,
- Kosten eingespart werden,
- langfristig akzeptierte Lösungen (durch größere Identifikation mit dem Projekt) gefunden werden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 16-17)

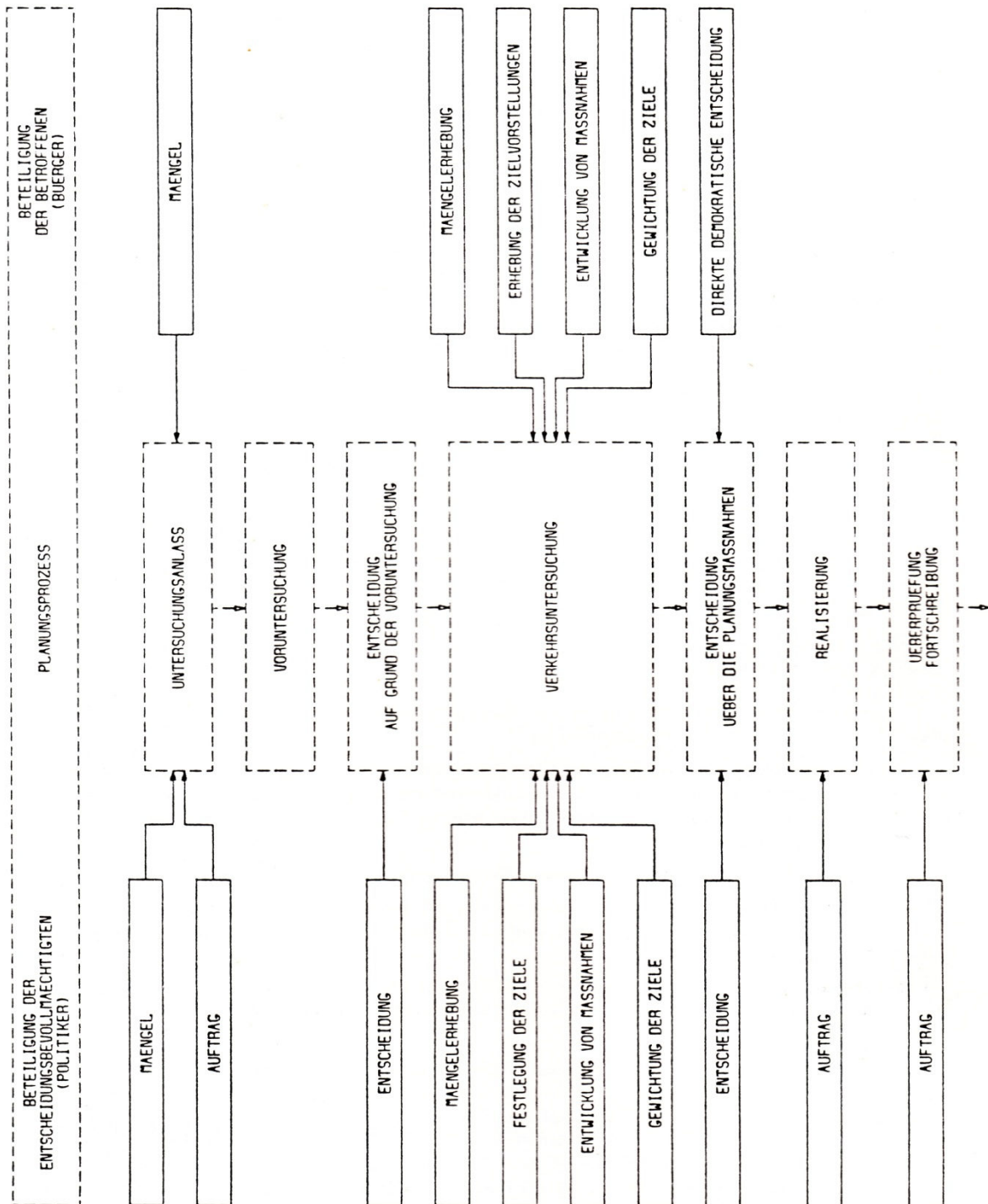


Abbildung 5 Beteiligung am Verkehrsplanungsprozess (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 16)

In Abbildung 5 wird verdeutlicht in welchem Stadium der Verkehrsplanung die Entscheidungsbevollmächtigten bzw. die Bürger Einfluss ausüben können. Hier wird auch ersichtlich, dass in jedem Planungsschritt der Verkehrsuntersuchung auf die Bürgerbeteiligung Wert gelegt werden sollte.

Es wird zwischen vier Beteiligungsstufen unterschieden, die unabhängig des Projektplanungsfortschrittes zur Anwendung kommen können:

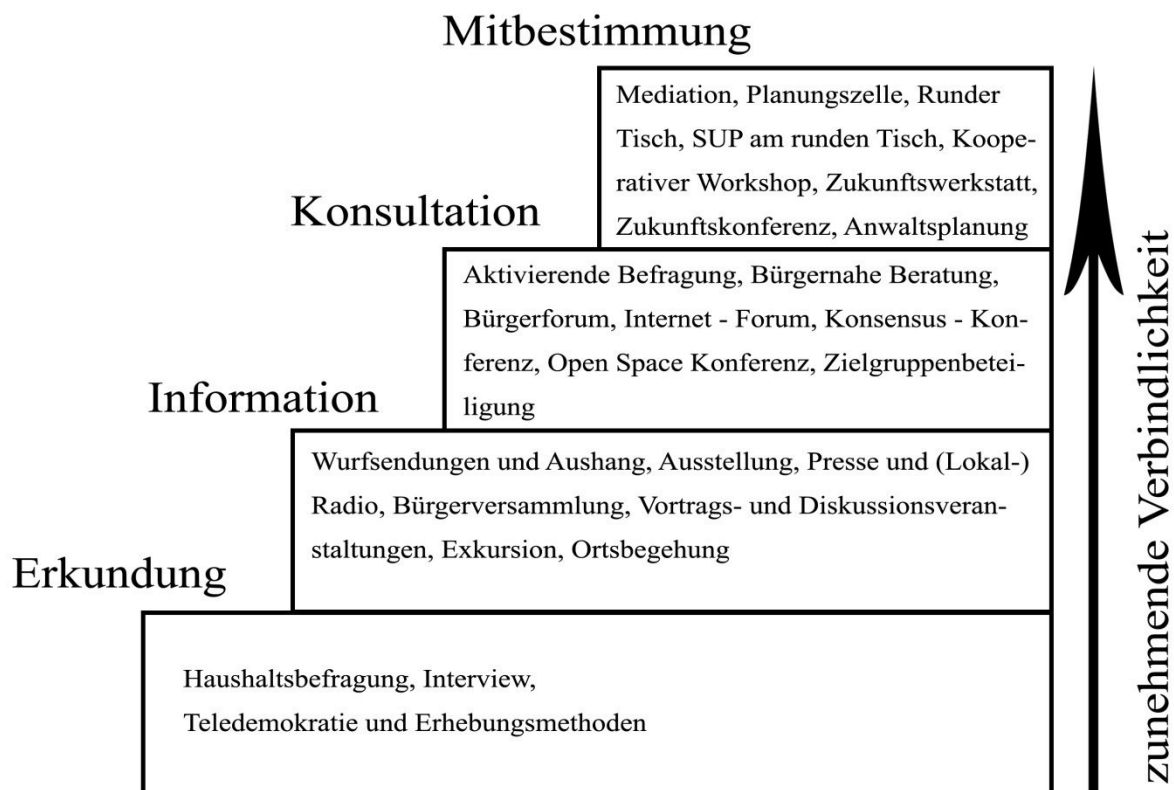


Abbildung 6 Die vier Hierarchiestufen der Bürgerbeteiligung (nach Fallast 2008)

Das Ziel der untersten Beteiligungsstufe ist ein Informationsgewinn für die Planungsbeteiligten, der meist für die Zustandsanalyse verwendet wird. In der nächsten Stufe werden die Beteiligten informiert, dies ist jedoch nur ein Monolog, der wiederum nur von den Planungsbeteiligten gesteuert werden kann. Bei der Konsultation findet ein Dialog statt, der durch Information der Betroffenen über das Projekt und anschließende Rückkopplung durch z.B. gesetzliche Möglichkeiten, wie

- Volksbegehren
- Volksbefragung
- Volksabstimmung,

abgehalten wird. Die größte Verbindlichkeit gibt es bei der vierten Beteiligungsstufe, der Mitbestimmung, bei der die Betroffenen Entscheidungen im Verkehrsplanungsprozess treffen können. Im Laufe des Verkehrsplanungsprozesses werden die Beteiligungsformen auch in einer Kombination angewendet, je nach Planungsfortschritt und unter Berücksichtigung der projektspezifischen Parameter.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland empfiehlt sehr früh in der Planungsphase von Verkehrsentwicklungsplänen einen projektbegleitenden Beirat einzurichten. Das bedeutet eine Beteiligungsstufe mit Mitbestimmung. Ein Verkehrsbeirat setzt sich aus Experten und Sachverständigen, aber auch aus Betroffenen Bürgern und deren Vertretern zusammen. Solche Beiräte sollten während des gesamten Verkehrsplanungsprozesses eingerichtet sein und daher ist es

wichtig ein Organisations- und Beteiligungskonzept für die Verkehrsplanung zu erstellen. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 19-20; 55-56)

Auch in Österreich kamen solche Verkehrsbeiräte schon zum Einsatz, wie zum Beispiel beim Verkehrskonzept in Landeck.

Die Bürgerbeteiligung und -information darf nach der Realisierung des Projektes nicht aufhören, da meist an der Akzeptanz des umgesetzten Konzeptes gearbeitet werden muss. Positive Veränderungen sollen hervorgehoben und der Öffentlichkeit veranschaulicht werden. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 21)

2.8 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsrahmen gibt die maßgebenden Randbedingungen des Projektes vor und umfasst institutionelle, rechtliche, räumliche, zeitliche, und sachliche Elemente. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 18)

2.8.1 Institutionelle und rechtliche Randbedingungen

Für Verkehrsplanungen sind verschiedenste Gesetze einzuhalten (vgl. Tabelle 1) die durch Behörden, Wirtschaftsverwaltungen oder Unternehmungen vollzogen werden. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 18)

Die gesetzlichen Bestimmungen sind einzuhalten, wobei jedoch der Planer einen eigenen Gestaltungsspielraum besitzt in dem er Entscheidungen treffen kann und auch muss.

Tabelle 1 Aufgabenbereiche und Kompetenzen (nach Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 20)

Aufgabenbereich	Gesetzgebung	Vollziehung (Aufgabenträger)		
		Behörde	Wirtschaftsverwaltung	Unternehmungen
Autobahnen, Schnellstraßen	Bund	BMVIT, Landeshauptmann	BMVIT, Landeshauptmann	ASFINAG
Landesstraßen	Länder	Landesregierung	Landesregierung	---
Gemeindestraßen	Länder	Bürgermeister	Gemeinden	---
Straßenverkehrsordnung	Bund	BMVIT, Landesregierung mit Bezirksverwaltungen, Gemeinden	---	---
Eisenbahnen	Bund	BMVIT	---	ÖBB, Post, Landesbahnen, Kommunale und

				private Verkehrs- unternehmen
Kraftfahrlinien	Bund	BMVIT, Landeshauptmann	---	---
Gelegenheits- verkehr	Bund	Bezirksverwaltungs- behörde, Landesregierung	---	Gewerbliche Unternehmen (z.B. Taxi)
Raumordnung	Länder	Landesregierung, Gemeinde	Landes- regierung, Gemeinde	---
UVP-G 2000 (BGBl. Nr. 697/1993) idF I 144/2011	Bund	UVP-Behörde, Verwaltungsbehörden	---	---

2.8.2 Räumliche Abgrenzung

Das Planungsgebiet ist ein Teil des Untersuchungsgebietes und stellt die räumliche Abgrenzung für die Planungsvarianten dar. Die Auswirkungen dieser Planungsvarianten beeinflussen aber über die Grenzen des Planungsgebietes hinaus das gesamte Untersuchungsgebiet. (vgl. Abbildung 7) Die Grenzen des Untersuchungsgebietes lassen sich nicht immer eindeutig definieren, da die Auswirkungen der Planungsmaßnahmen oft nur schwierig abschätzbar sind. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 21-22)

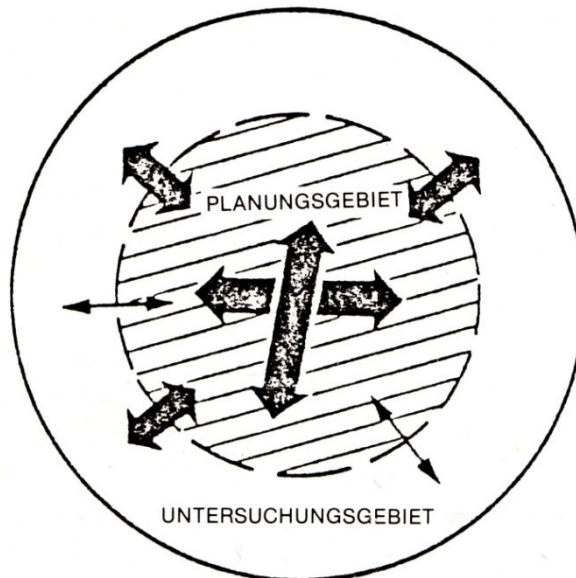


Abbildung 7 Untersuchungs- und Planungsgebiet (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 21)

2.8.3 Planungsmaßstab

Um die Ausarbeitung einer Verkehrsplanung eindeutig definieren zu können, ist der Planungsmaßstab erforderlich. Je nach Detaillierungsgrad wird eine Mikro- bzw. eine Makrountersuchung veranlasst, die den Arbeits-, Kosten- und Zeitaufwand festlegt. Aufbauend auf die räumliche Abgrenzung besteht die Möglichkeit das Untersuchungs- und Planungsgebiet in kleinere Verkehrszellen zu unterteilen, die wiederum zu Verkehrsbezirken zusammengefasst werden können. (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 22-23)

2.8.4 Zeitliche Abgrenzung

Obwohl Prognosen für die Verkehrsplanung zwingend erforderlich sind, können Aussagen die über 15 bis 20 Jahre hinausgreifen, nur als Richtungskorridore betrachtet werden, aber nicht als klare Einzelwertaussage. Daher ist es notwendig Maßnahmen flexibel zu gestalten, damit auf die veränderten Randbedingungen eingegangen werden kann. (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 10)

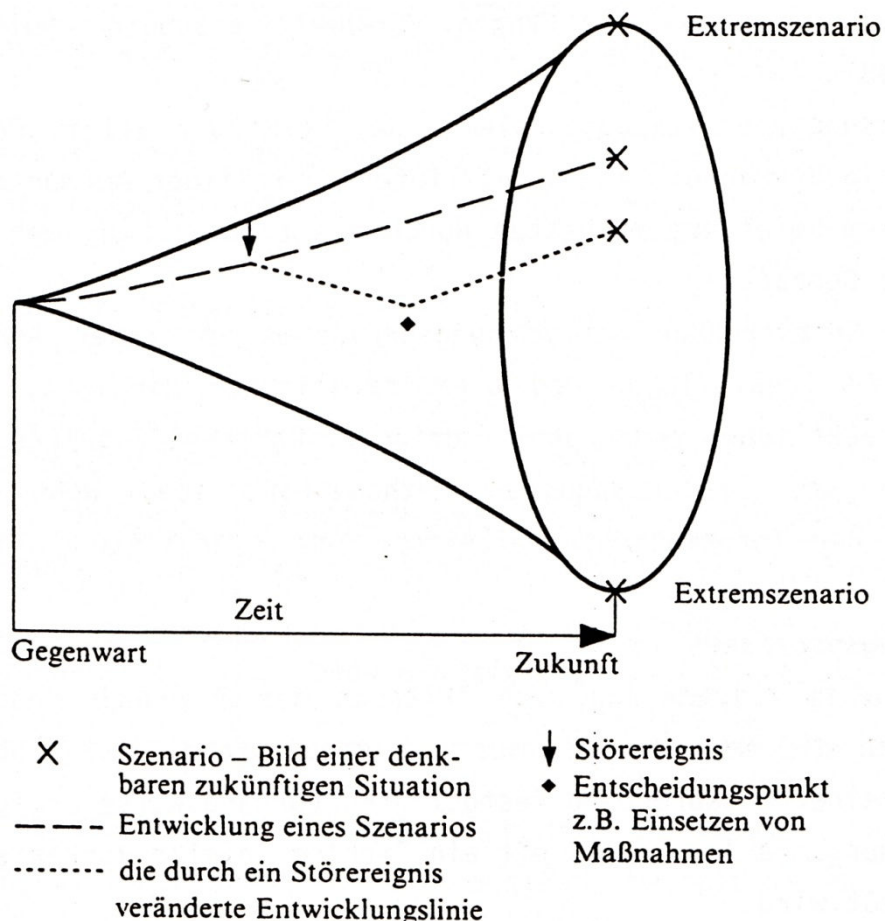


Abbildung 8 Denkmodell zur Darstellung von Szenarios (vgl. Reibnitz 1987)

Der Planungszeitraum reicht von der ersten Planungsmaßnahme bis zum Planungshorizont, also der letzten geplanten Maßnahmenumsetzung. Der Prognosezeitpunkt ist das Ende des Prognosezeitraumes der sich nach den Projektanforderungen richten und alle notwendigen

Auswirkungen beinhalten muss. Planungshorizonte sind dynamisch, da sie im Laufe des Verkehrsplanungsprozesses immer wieder neu definiert werden können. (vgl. Abbildung 9, Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 23-24)

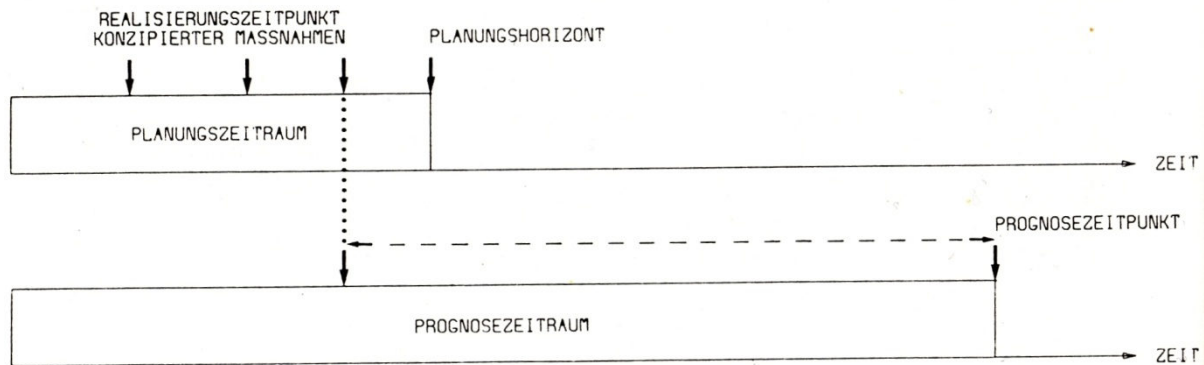


Abbildung 9 Zeitliche Abgrenzung (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 24)

Die Einteilung von Planungsmaßnahmen nach deren Dringlichkeit (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 24):

- sofort
- kurzfristiger Planungszeitraum (bis 5 Jahre)
- mittelfristiger Planungszeitraum (5 bis 10 Jahre)
- langfristiger Planungszeitraum (10 bis 25 Jahre)

2.8.5 Sachliche Abgrenzung

Die sachlichen Abgrenzungen berücksichtigen die Untersuchungsgrößen:

- Verkehrsträger
- Verkehrsart
- Reisezweck
- Fahrzeugart
- Ursache
- Wirkung
- Planungsgegenstand...(vgl. Fallast 2008, S. 40)

2.9 Beteiligte

Alle Beteiligten eines Verkehrsplanungsprozesses werden unter dem Überbegriff „Planungsumfeld“ zusammengefasst. Dies sind beispielsweise:

- Verwaltung / Behörden,
- Politiker / Entscheidungsträger,
- Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO)
- Planer
- Projektwerber (Land)
- Öffentlichkeit

- a. Betroffene: Anrainer, Standortgemeinden, Bürgerinitiativen, Umweltschutzorganisationen;
- b. Umfeld: Medien, Allgemeinheit, Bürgerinitiativen, Umweltschutzorganisationen, Lobbys, Fachleute;
- Betreiber von Verkehrsmitteln und Verkehrsanlagen, sowie Verkehrsunternehmen

In einem Verkehrsplanungsprozess können Projektwerber, Behörde und Sachverständige von (unterschiedlichen) Fachabteilungen des Landes sein.

Aus dem Planungsumfeld lassen sich jene Beteiligten herausheben die direkt im Verkehrsplanungsprozess involviert sind:

- Verwaltung / Behörden,
- Politiker / Entscheidungsträger,
- Planer
- Betroffene

Wobei durch ihre unterschiedlichen Zuständigkeiten, Verpflichtungen, Rechte und Bedürfnisse nicht immer klar die Grenze zwischen Planungsumfeld und Planungsorganisation gezogen werden kann.

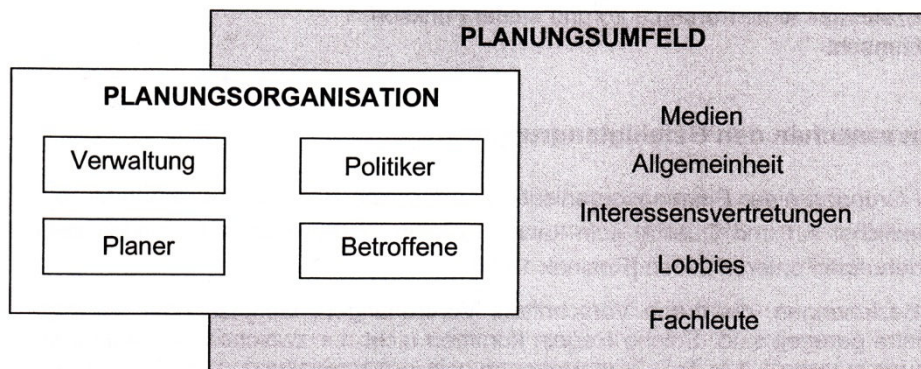


Abbildung 10 Planungsorganisation und Umfeld (vgl. Rosinak 1994)

Somit kann man auf unterschiedliche Merkmale der Planungsbeteiligten schließen (vgl. Schuster 1995):

- Qualität der Betroffenheit (persönlich, öffentlich oder Betroffenheit einer Interessensgruppe)
- Beteiligung am Planungsprozess
- Machtmittel

Auch die Beziehungen zwischen den Beteiligungsgruppen der Planungsorganisation sind von unterschiedlicher Intensität. Formelle Beziehungen sind über Gesetze, Verordnungen oder sonstige Vorschriften eindeutig geregelt, wohingegen sich informelle Beziehungen projektspezifisch entwickeln und dadurch meist tief greifender sind. (vgl. Rosinak 1989, S. 45–46)

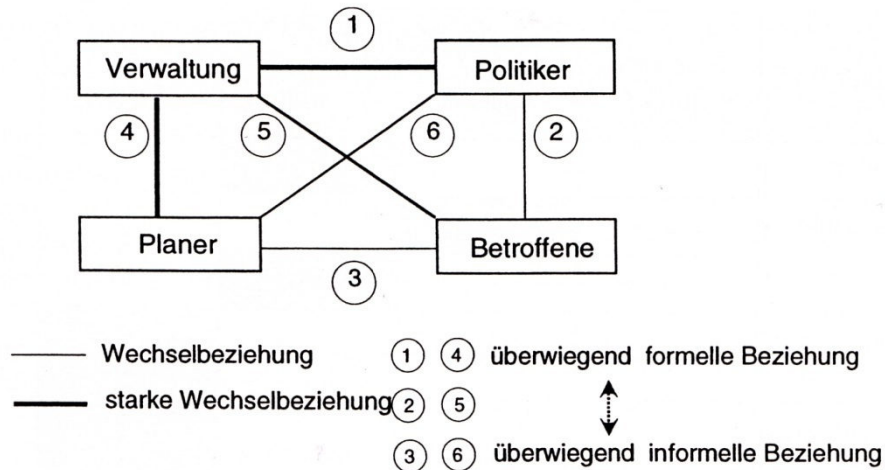


Abbildung 11 Wechselbeziehungen in der Planungsorganisation (vgl. Rosinak 1989, S. 47)

Wie in Abbildung 11 dargestellt gibt es in einer Planungsorganisation sechs Beziehungsarten die von formeller bzw. informeller Art sein können. Wobei die Beziehungen zwischen Betroffenen und Politikern, sowie zwischen Betroffenen und Verwaltung auch eine Mischung aus diesen Beziehungstypen sein können. Die maßgebende Funktion hat die Verwaltung über, da sie die Schnittstelle zwischen den restlichen Akteuren bildet.

Die Qualität der Betroffenheit und damit verbundene, mögliche Probleme:

Die Qualität der Betroffenheit oder das Interesse der Planungsbeteiligten kann in persönliches oder gesellschaftliches Interesse, sowie in das Interesse einer Gruppe eingeteilt werden. Gesellschaftliche Interessen können weiter unterschieden werden in die Interessensbereiche Bund, Land und Gemeinde. (vgl. Bergmann 2001, S. 18–19)

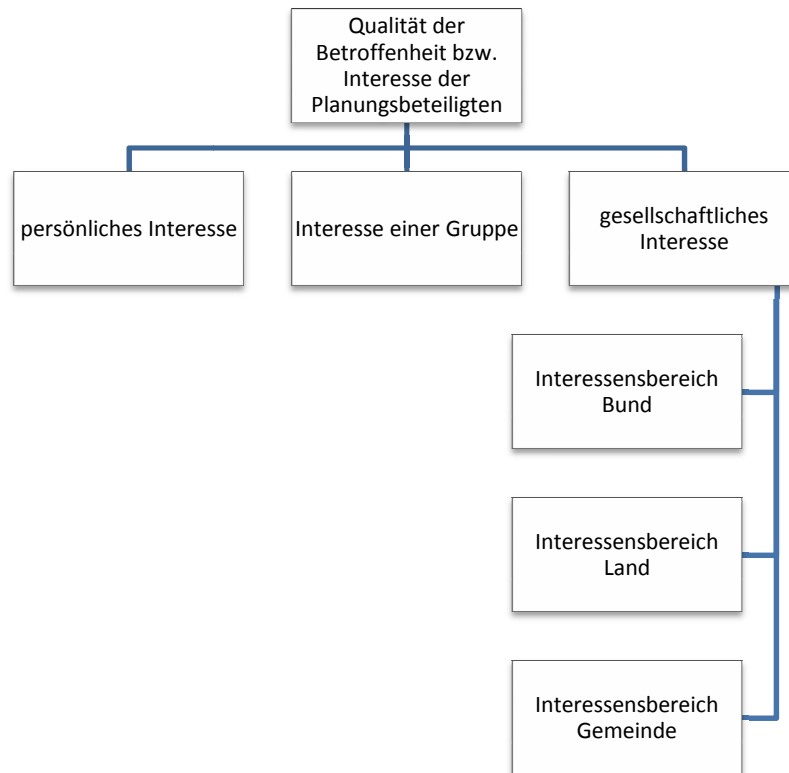


Abbildung 12 Qualität der Betroffenheit bzw. das Interesse der Planungsbeteiligten

Persönlich Betroffene möchten einerseits das Auto nutzen, wollen andererseits aber vor den unangenehmen Nebenwirkungen geschützt werden. Meist wird nur das eigene Ziel verfolgt und das Verständnis für die restlichen Planungsbeteiligten und deren Ziele fehlt völlig.

Interessensgruppen haben eine voreingenommene Meinung von der auch nicht beabsichtigt wird abzuschweifen. Auch mit ihnen sind objektive Diskussionen und Konsensfindungen äußerst schwierig. Solche Gruppen haben aber meist, im Gegensatz zu einzelnen Personen, eine höhere Machtposition.

Die Vertreter allgemeinen öffentlichen Interesses können in Politiker als Volksvertreter und Berufsplaner eingeteilt werden. Politiker haben durch ihre Funktion als Entscheidungsträger eine besonders hohe Machtposition. Um ihre Meinung bzw. die Meinung der zugehörigen Partei zu vertreten werden nicht immer objektive Entscheidungen getroffen, die langfristig am Günstigsten wären, sondern die kurzfristig der Karriere dienen. Berufsplaner verfolgen hingegen das Ziel oft mit mangelnder Anteilnahme am Schicksal des Einzelnen und bringen eigene Interessen in die Planung mit ein. Für sie kann die Öffentlichkeitsarbeit eine lästige Pflicht sein, die den Planungsprozess unnötig verlängert. (vgl. Schuster 1994)

Von diesen Interessensbereichen sind Anteilnahmen der Beteiligten am Verkehrsplanungsprozess maßgeblich abhängig. In Tabelle 2 sind mögliche Ziele, Zeitperspektiven und Begründungen für die Beteiligten aufgelistet. (vgl. Stickler 1999, erweitert Bergmann 2001)

Diese unterschiedlichen Ziele und Zeitperspektiven bieten viel Platz für Konflikte. Daher sollte von Seiten der Verantwortlichen im Verkehrsplanungsprozess Aufklärungsarbeit geleistet werden. Und mit Hilfe eines Organisations- und Beteiligungskonzeptes kann von Beginn an Klarheit geschaffen

werden, welche Beweggründe hinter den geplanten Maßnahmen stehen, welcher Zusammenhang mit anderen Konzepten besteht und in welchem Zeitraum diese umgesetzt werden sollen.

Tabelle 2 Beteiligte am Planungsprozess und ihre Ziele, Zeitperspektiven und Hauptgründe (vgl. Stickler 1999, erweitert Bergmann 2001)

Beteiligtengruppen	Beteiligte	Ziel	Zeitperspektiven	Hauptgründe	Mangelndes Interesse an
Bürger	Betroffene	möglichst schnelle Behebung von Missständen, Beseitigung (Ausgleich) von sozialen Nachteilen	sofort, kurzfristig	Beendigung schwieriger bzw. unerträglicher Zustände	mittel- bis langfristigen Konsequenzen, Auswirkungen auf andere Planungsbereiche
	Vertreter von Bürgerinitiativen	möglichst schnelle Erfolge für die Bürgerinitiative	sofort, kurzfristig	Herstellen einer Basis für die Durchsetzung eigener Interessen, Profilierungsabsichten	längerfristigen Konsequenzen, Auswirkungen auf andere Planungsbereiche
Politiker	Politiker	schnelle Lösungen (politischer Erfolg)	sofort, kurz- bis mittelfristig	Wiederwahl, Karrierevorsichten, Selbstdarstellung	längerfristigen Konsequenzen, kostenaufwendigen Lösungen
Verwaltung und Planer	„Interne“ Fachleute	Lösungen im gewohnten Rahmen, möglichst mit herkömmlichen Mitteln und Methoden	sofort, kurz- bis mittelfristig	Krisenmanagement bei gleichzeitiger Wahrung der Tradition, Orientierung am „Status Quo“, Karrierevorsichten	umständlichen, neuartigen und konfliktreichen Lösungen, sowie an längerfristigen Konsequenzen
	„Externe“ Fachleute	möglichst „gute“ sachgerechte Lösung	kurz-, mittel- bis langfristig	Anwendung des fachlichen Könnens	„schnelle“, nicht problemadequate Lösungen

2.10 Projektmanagement

Das Projektmanagement umfasst

- die Organisationsform,
- das Zeitmanagement,
- die Planungsinstrumente,
- die Erfassung der Beteiligten und
- das Informationsmanagement

und liegt im Aufgabenbereich des Auftraggebers. (vgl. Bergmann 2001, S. 11)

2.11 Planungserfolg / -ziele

Der Erfolg einer Planung kann am Zielerreichungsgrad gemessen werden. Das bedeutet, dass der Soll-Zustand, der schon in der Planungsphase definiert wurde, zum Ist-Zustand wird. Der als negativ empfundene Untersuchungsanlass, kann durch die gesetzten Maßnahmen so verändert werden, dass die Betroffenen mit den veränderten Gegebenheiten zufrieden sind. Aber für eine gelungene Verkehrsplanung ist auch die Qualität des Planungserfolges von entscheidender Bedeutung. Wie

viele der geplanten Maßnahmen erfolgreich waren und in welchem Maß der geplante Zielzustand erreicht wurde, sind entscheidende Kriterien.

Unter der Effektivität einer Maßnahme versteht man wie wirksam, bzw. wie erfolgreich sie ist, das Hauptaugenmerk liegt auf dem Ergebnis.

Effizient zu arbeiten bedeutet hingegen wirkungsvoll zu arbeiten, also ohne unnötige Kosten zu verursachen oder Ressourcen bzw. Zeit zu verschwenden. Das heißt, dass das Hauptaugenmerk auf der Methode die ökonomisch, rationell, sinnvoll, sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig sein sollte, liegt.

Planungserfolge beinhalten

- eine gute Öffentlichkeitsarbeit,
- ein breites Verständnis und Identifikation mit dem Projekt der Bevölkerung,
- einen hohen Zielerreichungsgrad der vorher festgelegten Ziele,
- eine nachhaltige und ressourcenschonende Umsetzungen,
- eine wirtschaftliche Umsetzung,
- eine funktional hochwertige Lösung und
- eine zeitlich komprimierte, also schnelle Lösungsumsetzung.

Durch Teilerfolge,

- Entscheidungserfolg – nach positiver Entscheidung und
- Umsetzungserfolg – nach gelungener Realisierung,

wird dem gesamten Planungserfolg der Weg geebnet. (vgl. Bergmann 2001, S. 9–10)

In der RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen ist eine Checkliste für Kriterien mit und ohne unmittelbaren Ressourcenverzehr angeführt, die die Beurteilungsaspekte eines Zielsystems in der Verkehrsplanung wiedergeben.

2.12 Überregionale Planungsinstrumente

Überregionale Planungen dienen zur Erstellung von übergeordneten Strategien und zur Bestimmung von verkehrspolitischen Zielen. Grundsätzliche Fragestellungen für Rahmenpläne oder Netzänderungen werden schon im Vorfeld von konkreten Einzelprojekten auf dieser höherrangigen Ebene geklärt.

2.12.1 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

In Österreich dient die "Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)" als ein Instrument zur Prüfung solcher überregionalen Planungen. Sie hat den Zweck Umweltauswirkungen auf einer höheren Planungsebene zu untersuchen, noch bevor das Projekt begonnen wurde. Es wird kein einzelnes, spezifisches Projekt geprüft, sondern die Planung und Notwendigkeit einer Netzveränderung im Verkehrsbereich mit allen Auswirkungen unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) ist im gleichnamigen Gesetz (BGBl. Nr. 96/2005) geregelt, jedoch ist eine SP-V nach dem Bundesstraßengesetz (BGBl. Nr. 62/2011) nicht notwendig. In Deutschland gibt es nicht nur ein Instrument zur Prüfung solcher überregionalen Planungen,

sondern auch eines zur Ermittlung der Notwendigkeit zur Anpassung und zur Gestaltung von übergeordneten Netzen. Die Vorgehensweise ist in den "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN) geregelt (vgl. Kapitel 2.12.2 Deutsche Richtlinien für integrierte Netzgestaltung).

2.12.2 Deutsche Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

Die "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN) werden für den KFZ-Verkehr, den öffentlichen Personenverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr angewendet.

In drei Schritten wird die Gestaltung der Verkehrsnetze abgehandelt:

1. Die Verkehrsnetze werden funktional gegliedert, nach der Bedeutung der Verbindungen.
2. Über Kenngrößen wird die Angebotsqualität der Verbindungen bewertet.
3. Durch Qualitätsvorgaben wird die Gestaltung von Verkehrsnetzen, Netzabschnitten und Verknüpfungspunkten festgelegt.

Die Qualitätsvorgaben für Verbindungen oder Netzabschnitte werden durch die Entscheidungsträger vorgegeben. Netzgestaltungen unterstützen raumordnerische und regionalplanerische Ziele und tragen durch soziale Verträglichkeit, ökonomische Effizienz und ökologische Tragfähigkeit zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei. In die Verkehrsnetzplanung sollten Planungsdisziplinen (Raumordnung, Städtebau, Landschaftsplanung,...), Planungsebenen (Bund, Länder,...), benachbarte Planungsräume und alle Verkehrssysteme integriert werden, um die geringsten Kosten und negativen Folgewirkungen zu erreichen. (vgl. Gerlach 2009, S. 5-8)

2.12.3 Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten

Als Beispiel zur Anwendung der Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) sei hier die "Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten ('Projektierungsdienstanweisung')" genannt. Sie wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologien (BMVIT) erarbeitet. In Abbildung 13 ist die Vorgehensweise für verfahrensrelevante Planungsschritte für Bundesstraßen aus dieser Dienstanweisung abgebildet. Der Verfahrensablauf ist vergleichbar mit dem Planungsablauf im Straßenbau der bei der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark angewendet wird (vgl. Kapitel 2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)).

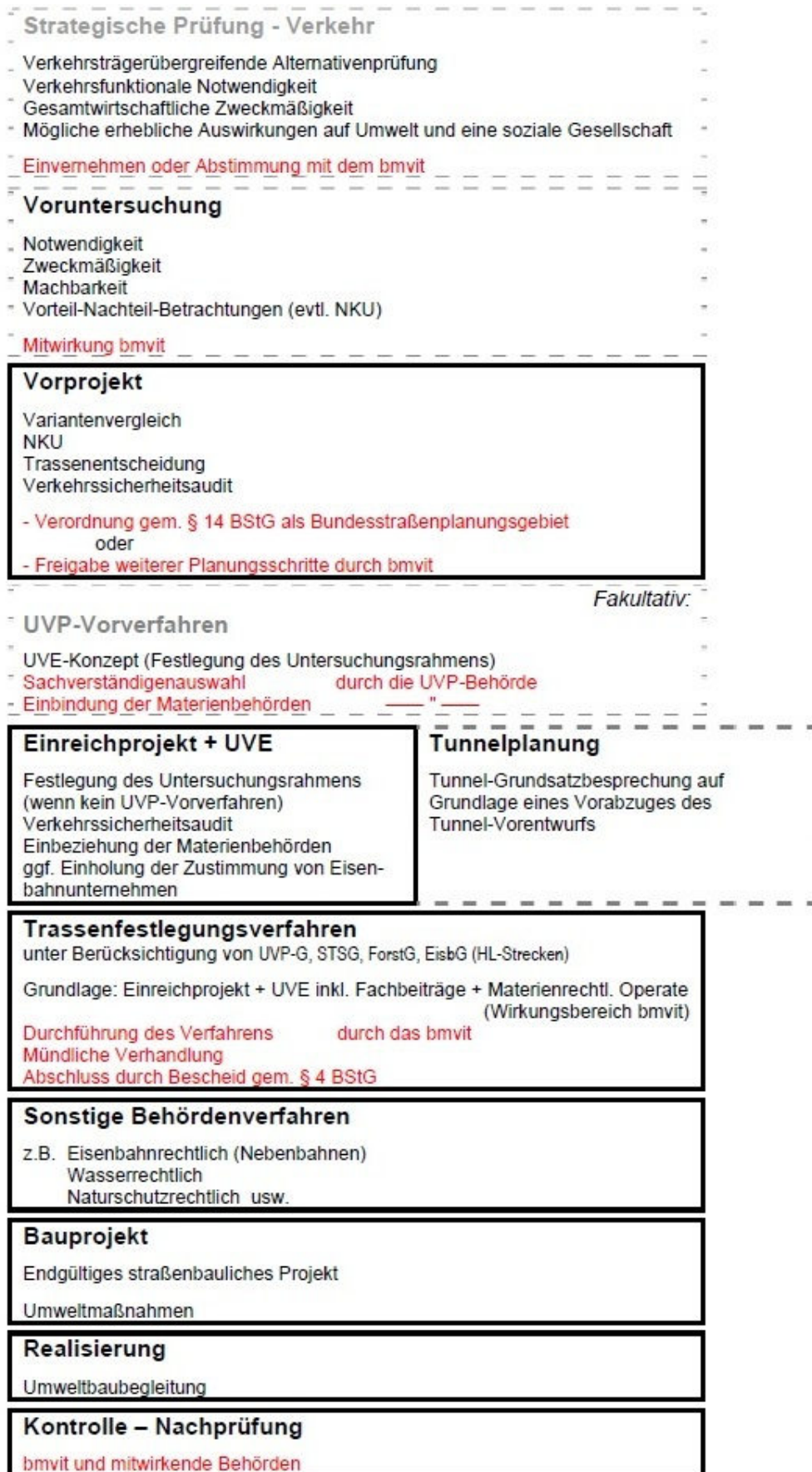


Abbildung 13 Vorgehensweise für verfahrensrelevante Planungsschritte von Bundesstraßen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologien 2011, S. 7)

2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)

In Abbildung 14 ist der Planungsablauf für den Straßenbau, wie er in der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark umgesetzt wird, dargestellt. Der Ablauf ist vergleichbar mit dem Verkehrsplanungsprozess aus Kapitel 2.4 Verkehrsplanung (-sprozess):

Die Projektidee entspricht dem Untersuchungsanlass (vgl. Kapitel 2.4.1 Untersuchungsanlass) und die Überprüfung der Anlageverhältnisse von Straßen (ÜAS) kann mit der Untersuchungsvorbereitung verglichen werden. Wird bei der ÜAS ein Ausbau der bestehenden Straße beschlossen, dann kann direkt in die Phase des Bauprojektes (BP) übergegangen werden. Falls jedoch ein Neubau erforderlich sein sollte, dann sind die nächsten Phasen das sogenannte "Screening" in der Vorstudie (VS), die der Voruntersuchung (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) entspricht und "Scoping" aus dem Vorprojekt (VP), das in der Verkehrsuntersuchung (vgl. Kapitel 2.4.3 Verkehrsuntersuchung) wiederzufinden ist. Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) ist in dieser Form keinem der Schritte aus dem Verkehrsplanungsprozess der RVS zuzuordnen. Die Unterlagen für das Einreichprojekt (EP), mit den zwei Varianten der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), werden ebenso wie die des Bauprojektes für die Realisierungsphase erstellt.

Durch das Screening wird eine Grobanalyse der Trassenkorridore durchgeführt, bei denen bereits die Randbedingungen für den Untersuchungsraum, den Untersuchungsrahmen und die Untersuchungsmethoden abgeklärt werden. Eine Optimierung und Feinanalyse mit der Entwicklung von Trassen in den Korridoren findet während des Scopings statt. Die Einengung während des Scopings macht die erforderlichen Untersuchungen und Erhebungen deutlich und eine Trassenvariante mit der höchstmöglichen Verträglichkeit wird ausgearbeitet. (vgl. Waidgasser 2008, S. 22-24)

Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) muss vom Projektwerber erstellt werden und sie dient der allgemeinen Übersicht über das Vorhaben und dessen Auswirkungen. Im Einreichprojekt (EP) wird die Detailplanung vollzogen und geklärt ob eine UVP in vollem Umfang oder im vereinfachten Verfahren durchgeführt werden muss. Nach der Einarbeitung von etwaigen Auflagen in das Projekt kann mit dem Bauprojekt (BP) begonnen werden.

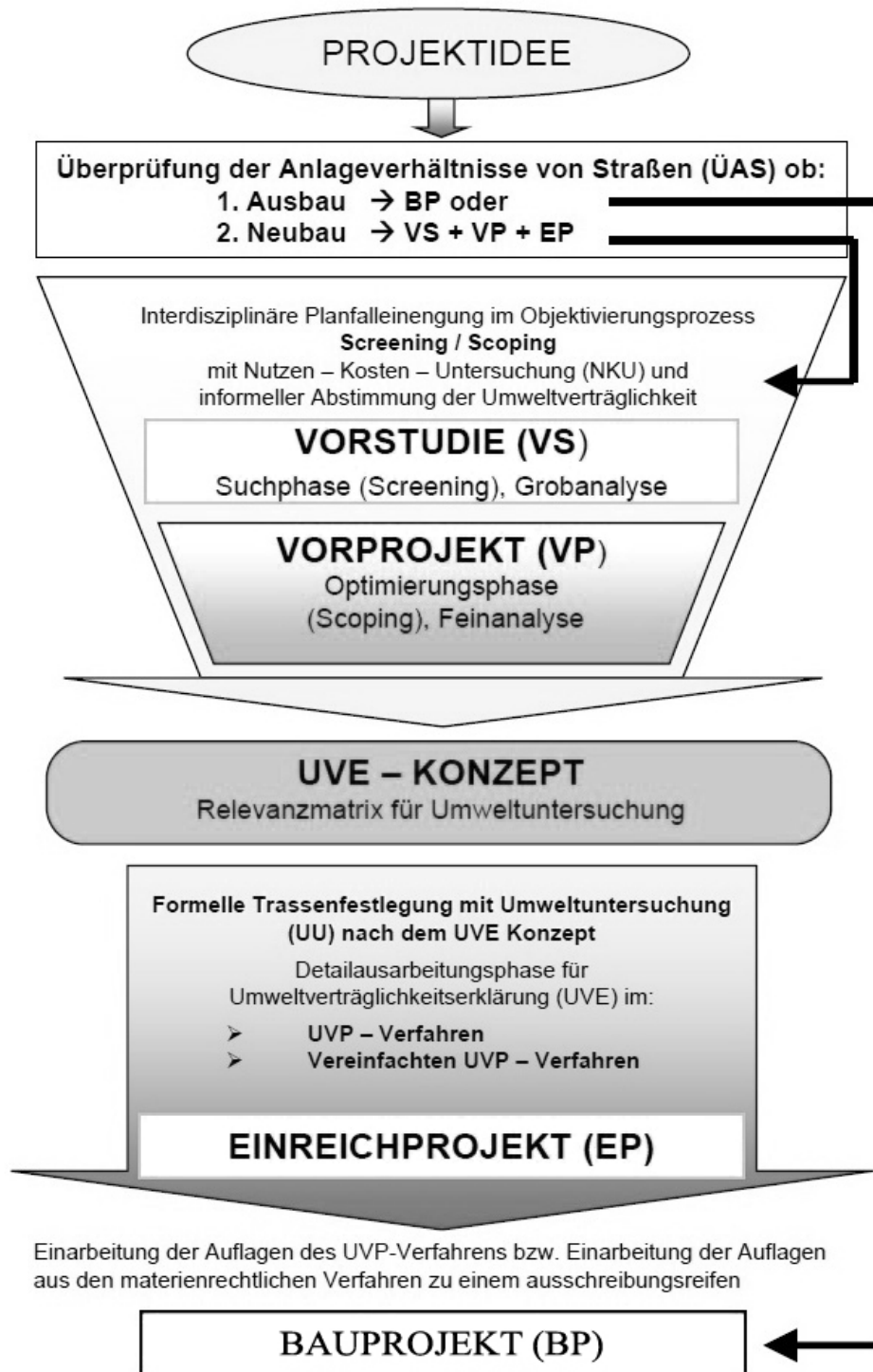


Abbildung 14 Planungsablauf im Straßenbau (vgl. Land Steiermark, 2012)

Abbildung 15 zeigt die Variantenfindung (Scoping) wie sie in der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark durchgeführt wird.

Schritt 1 und 2: Über eine Wirkungsanalyse (vgl. Kapitel 2.5.1 Wirkungsanalyse (WA)) und die Überprüfung der Kosten und Finanzierbarkeit werden Varianten ausgeschieden die nicht umsetzbar sind.

Schritt 3: Der nächste Schritt ist der paarweise Vergleich, wobei ähnliche Varianten für die folgende Planung gestrichen werden.

Schritt 4: Nicht genehmigungsfähige Varianten werden mit Hilfe der VOR-Verträglichkeitsprüfung ausgesondert, da diese Varianten nicht den Gesetzen bzw. den zu erfüllenden Auflagen entsprechen.

Schritt 5: Die Nutzen-Kosten Analyse (vgl. Kapitel 2.5.2 Nutzen- Kosten-Analyse (NKA)) zeigt jene Variante die finanzierbar, genehmigungsfähig und höchstmöglich verträglich ist. Sie stellt die Auswahlvariante der Planung dar.

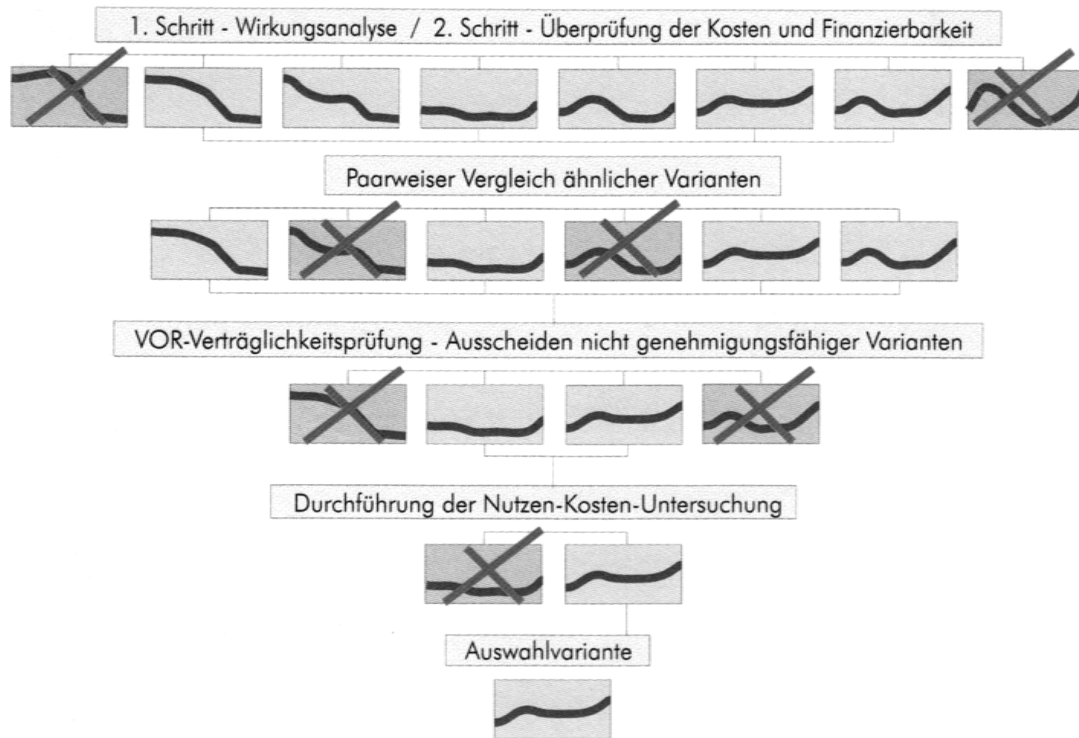


Abbildung 15 Planungsablauf zur Variantenauswahl (vgl. Land Steiermark, 2012)

2.14 Ausblick auf den überarbeiteten Verkehrsplanungsprozess nach RVS 02.01.11

Die "Allgemeinen Grundlagen der Verkehrsplanung" der RVS 02.01.11 werden neu überarbeitet und nachfolgend wird der Entwurf mit den wichtigsten Änderungen beschrieben.

Die Elemente des Planungsprozesses sind in Abbildung 16 dargestellt. Sie sind dem Verkehrsplanungsprozess „Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen“ aus 1982 (vgl. Kapitel 2.4 Verkehrsplanung (-sprozess)) ähnlich, aber trotzdem sind entscheidende Veränderungen feststellbar.

Vergleichbar mit dem Planungsprozess aus 1982 sind auch die neu ausgearbeiteten Elemente nicht zwingend als eine, nicht veränderliche, Einheit zu sehen. Die einzelnen Schritte und deren Reihenfolge müssen an das jeweilige Projekt angepasst werden und können iterativ zur Anwendung kommen. Es liegt an den Verantwortlichen im Planungsprozess die individuellen Gegebenheiten richtig einzuschätzen und die Elemente des Prozesses mit der notwendigen Intensität anzuwenden. Eine nachvollziehbare Dokumentation ist für den Entscheidungsprozess notwendig. (vgl. RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung 2012, S. 8)

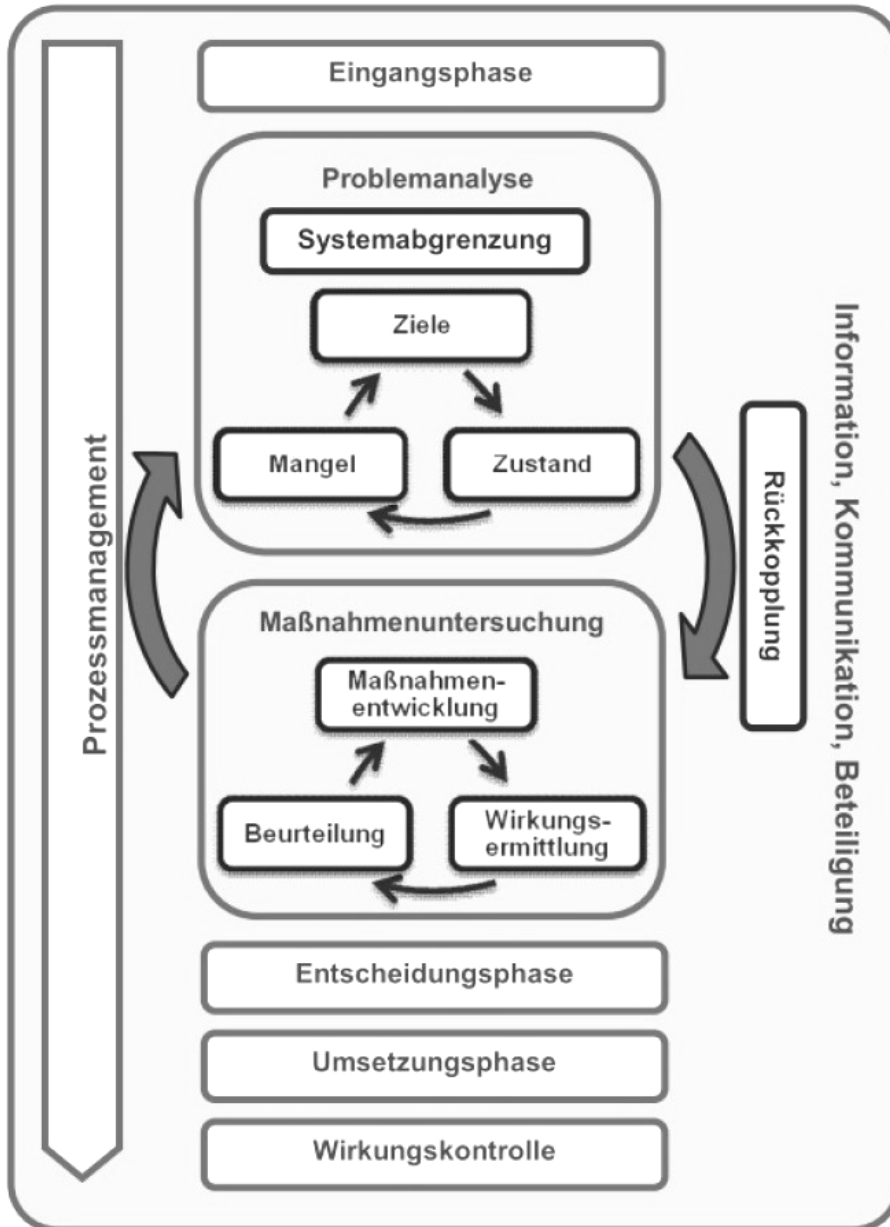


Abbildung 16 Elemente des Planungsprozesses (vgl. RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung 2012, S. 9)

2.14.1 Eingangsphase

In der Eingangsphase sind die Schritte

- des Untersuchungsanlasses (vgl. Kapitel 2.4.1 Untersuchungsanlass),
- der Voruntersuchung (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) und
- der Entscheidung auf Grund der Voruntersuchung zusammengefasst.

2.14.2 Systemabgrenzung

Die Systemabgrenzung mit den Bereichen

Inhaltliche Abgrenzung (vgl. Kapitel 2.8.5 Sachliche Abgrenzung)
Räumliche Abgrenzung (vgl. Kapitel 2.8.2 Räumliche Abgrenzung) und
Zeitliche Abgrenzung (vgl. Kapitel 2.8.4 Zeitliche Abgrenzung)
war ebenfalls in ähnlicher Form im Planungsprozess von 1982.

2.14.3 Problemanalyse

Die Problemanalyse besteht aus den drei Komponenten Zielbestimmung, Zustandsanalyse und Mängelerfassung. (vgl. Kapitel 2.4.3 Verkehrsuntersuchung)

2.14.4 Maßnahmenuntersuchung

Die Maßnahmenuntersuchung mit den drei Unterkategorien Maßnahmenentwicklung, Wirkungsermittlung und Beurteilung sind in Kapitel 2.4.3 Verkehrsuntersuchung bzw. in Kapitel 2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten beschrieben. Bei der Wirkungsermittlung hat sich in dem Entwurf der RVS 02.01.11 die Modellbildung verändert.

Beispiele für formale Verkehrsmodelle, also mathematische Abbildungen der Realität, sind:

- raumbezogene Makromodelle
- Verkehrsnachfragemodelle
- diskrete Wahltheorien
- Verkehrsflusssimulationsmodelle

Wirkungsmodelle ohne formale Verkehrsmodell kommen bei kleinen Einzelmaßnahmen und einfachen Entscheidungsfindungen zum Einsatz. (vgl. RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung 2012, S. 20-26)

2.14.5 Prozessbegleitung

- Koordination und Prozessmanagement: (vgl. Kapitel 2.10 Projektmanagement)
Das Prozessmanagement ist ein neuer Teil der RVS 02.01.11. Hier wird empfohlen, dass bei einfachen Projekten die Erfahrung der Beteiligten für die informelle Vorgehensweise ausreicht. Bei komplexeren Prozessen jedoch eine aufwändig strukturierte Vorgehensweise notwendig sein wird.
- Information, Kommunikation, Beteiligung:
Die Beteiligten und die damit verbundene Bürgerbeteiligung, Bürgermitbestimmung und Öffentlichkeitsarbeit wurden auch im Planungsprozess von 1982 schon integriert. (vgl. Kapitel 2.7 Bürgerbeteiligung und Bürgermitbestimmung und Kapitel 2.9 Beteiligte)

2.15 Deutscher Leitfaden für Verkehrsplanungen

Der deutsche „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ ist dem österreichischen „Leitfaden für Verkehrsplanungen“ und den beinhaltenden Planungsschritten sehr ähnlich. Jedoch sind im österreichischen Planungsprozess die einzelnen Prozesse detaillierter beschrieben als im deutschen.

Die Phasen der deutschen Verkehrsplanung sind (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 13):

- Vororientierung
- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung
- Abwägung und Entscheidung
- Umsetzung und Wirkungskontrolle

Die Phasen samt deren Untergruppen, sowie die Wechselwirkungen und Rückkopplungen sind in Abbildung 17 dargestellt.

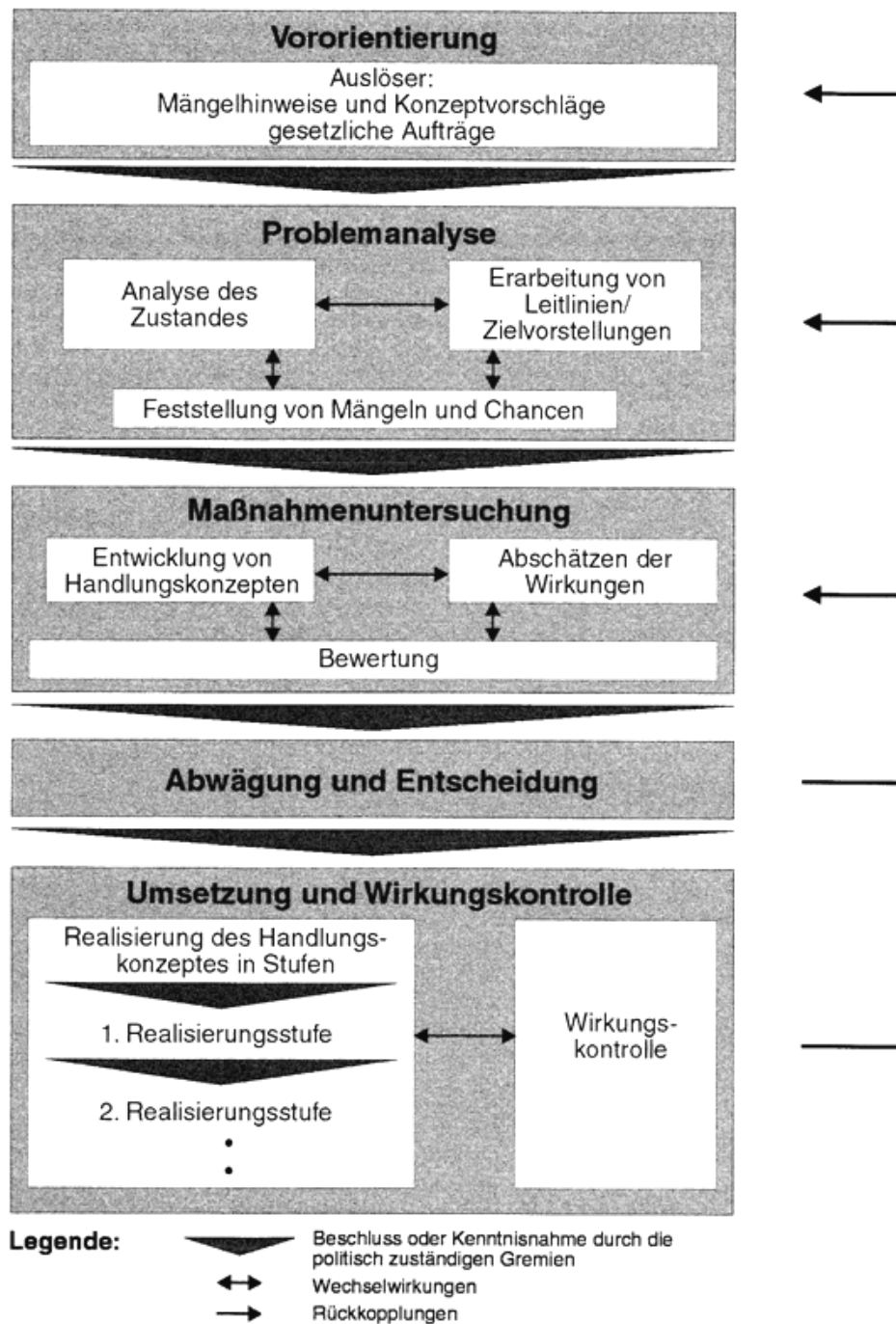


Abbildung 17 Prozess der deutschen Verkehrsplanung (vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 15)

Die „Vororientierung“ kann mit den Planungsschritten „Untersuchungsanlass“ (vgl. Kapitel 2.4.1 Untersuchungsanlass), „Voruntersuchung“ (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) und „Entscheidung auf Grund der Voruntersuchung“ (vgl. Kapitel 2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten) des österreichischen Planungsprozesses verglichen werden.

Die „Problemanalyse“ mit den Prozessschritten „Zielbestimmung“, „Zustandsanalyse“ und „Mängelerfassung“ (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) kann ebenfalls als ident angesehen werden, auch wenn sie im deutschen Leitfaden nicht in der Übergruppe „Verkehrsuntersuchung“ zu finden ist.

Die deutsche Maßnahmenuntersuchung mit den Teilschritten

- „Entwicklung von Handlungskonzepten“,
- „Abschätzung der Wirkungen“ und
- „Bewertung der Wirkungen“

sind mit den österreichischen Prozessen

- „Entwicklung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten“ (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung)
- „Ermittlung der Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten“ (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) und
- „Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten“ (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung)

zu vergleichen.

Der eng mit der Maßnahmenuntersuchung gekoppelte Prozessschritt der „Abwägung und Entscheidung“, wird im österreichischen Planungsprozess mit der „Entscheidung über die Planungsmaßnahmen“ (vgl. Kapitel 2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten) bestimmt.



































„Umsetzung und Wirkungskontrolle“ wird im österreichischen Verkehrsplanungsprozess mit „Realisierung“ und „Überprüfung, Fortschreibung“ bezeichnet.

Die Beteiligten und die damit verbundene Beteiligungsintensität in den Planungsschritten der deutschen Verkehrsplanung ist in Abbildung 18 definiert.

Als Beteiligte werden

- Verwaltung (einschließlich Verkehrsbetrieben)
- Politische Gremien
- Interessengruppen
- Fachbehörden
- Träger öffentlicher Belange (wie Kirchen, Gewerkschaften,...)
- Bürger / Betroffene

genannt.

	Verwaltung ¹⁾	Politische Gremien	Interessengruppen	Fachbehörden	Träger öffentl. Belange ²⁾	Bürger/Betroffene
Vororientierung						
Problem-analyse						
Maßnahmen-untersuchung						
Abwägung und Entscheidung						
Umsetzung und Wirkungskontrolle						
Beteiligungsintensität: <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">hoch </div> <div style="text-align: center;">mittel </div> <div style="text-align: center;">niedrig </div> <div style="text-align: center;">sehr gering </div> </div>						

¹⁾ einschließlich Verkehrsbetrieben

²⁾ Träger öffentlicher Belange wie Kirchen, Gewerkschaften usw. (außer Fachbehörden)

Abbildung 18 Beteiligungsintensität in den Planungsphasen am Beispiel der kommunalen Verkehrsplanung(vgl. FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001, S. 18)

2.16 Kritische Gegenüberstellung der RVS 02.01.11 und des deutschen Leitfadens für Verkehrsplanungen

Grundsätzlich ist zu sagen, dass die RVS 02.01.11 nur ein Teil der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ist und daher beispielsweise NKU in der "RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen" detailliert beschrieben sind. Der deutsche Leitfaden für Verkehrsplanungen steht ebenfalls im Zusammenhang mit anderen Werken der FGSV, ist aber als ein eigenständiges Werk anzusehen.

Die Elemente und Phasen der beiden Vorgehensweisen im Planungsprozess unterscheiden sich nur gering. In der RVS 02.01.11 ist zusätzlich das Prozessmanagement beschrieben, dass prozessbegleitend durchzuführen ist. Dieses begleitende Element ist im deutschen Leitfaden nicht angeführt. Jedoch sind die Wechselwirkungen innerhalb einzelner Planungsphasen und die Beschlüsse oder Kenntnismnahmen durch politisch zuständige Gremien zwischen den Planungsstufen werden im deutschen Verkehrsplanungsprozess verdeutlicht.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist im deutschen Leitfaden besonders umfassend und detailliert für jede Prozessphase dargestellt. Außerdem wird die Intensität der Beteiligten in den verschiedenen Phasen (vgl. Abbildung 18) beschrieben. Im Anhang D sind Formen für die Bürgermitwirkung in der Verkehrsplanung angefügt, die für Planer, Verwaltung und Entscheidungsträger eine Hilfestellung in der Öffentlichkeitsbeteiligung sind. Der kurze Anriss von "Information, Kommunikation und Beteiligung" in der RVS 02.01.11 bedürfte einiger Ergänzungen, um der Bedeutung dieses Aspektes in der Verkehrsplanung gerecht zu werden.

Im deutschen Leitfaden wird ein allgemeiner Überblick über die Ermittlungen der Wirkungen von Maßnahmen gegeben. In der RVS 02.01.11 werden mit Hilfe von formalen und nicht formalen Verkehrsmodellen detailliert Methoden zur Ermittlung des Wirkungsmengengerüsts beschrieben. Weiters wird auf Richtlinien und Normen verwiesen die als Hilfestellung zur Erstellung des Wirkungsmengengerüsts (vgl. Kapitel 2.5.2 Nutzen- Kosten-Analyse (NKA)) dienen.

Grundsätze in der Entscheidungsphase die klar darstellen welche Prioritäten zu setzen sind, dass Abwägungen transparent und nachvollziehbar sein müssen, kontrollierbar und der Öffentlichkeit einfach zu vermitteln sind fehlen in der österreichischen Richtlinie 02.01.11. Ohne klare Entscheidungen folgt keine Realisierung, daher ist diese Phase für die Umsetzung eines geplanten Projektes von hoher Bedeutung. Den Entscheidungsträgern müssen diese Tatsachen verdeutlicht werden, damit an getroffenen Entscheidungen festgehalten wird, wenn der vorangegangene Planungsprozess als positiv zu bewerten ist.

Die Bedeutung eines Abschlussberichtes zur objektiven Darstellung der Ergebnisse wird im deutschen Leitfaden als sehr hoch eingestuft, da dieser zur Information der Öffentlichkeit dient. Eine derartige Empfehlung für Darstellungen nach Projektabschluss wären auch in der österreichische Richtlinie wünschenswert.

Die RVS 02.01.11 stellt durch Anwendungsbeispiele und die Beschreibung der Projektphasen bei der Umsetzung von geplanten Infrastrukturvorhaben einen Bezug zur praktischen Ausführung der Richtlinie her. Im Leitfaden für Verkehrsplanungen sind zwar hin und wieder beispielhafte Verknüpfungen, aber Beispiele die den gesamten Planungsablauf darstellen fehlen.

2.17 Zusammenfassung

Der bestehende Verkehrsplanungsprozess aus dem Jahr 1982, wie er in der RVS 02.01.11 aufgenommen und im Anhang D LF 01 dargestellt ist, bedarf einer Aktualisierung und Verbesserungsmaßnahmen sollten durchgeführt werden. Der Vergleich mit anderen Planungsprozessen zeigt, dass die Wechselwirkungen innerhalb einzelner Planungsphasen und die Beschlüsse oder Kenntnisnahmen durch politisch zuständige Gremien zwischen den Planungsstufen im Planungsablauf zu verdeutlichen sind. Weiters ist die Beteiligungsintensität der Projektbeteiligten in den Planungsphasen aufzuzeigen, um Planern, Verwaltung und Entscheidungsträgern eine Hilfestellung in der Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben.

Der österreichische Verkehrsplanungsprozess ist sehr detailliert und beinhaltet die wichtigsten Planungsschritte und Vorgehensweisen für eine gute Abwicklung eines geplanten Projektes. Jedoch sind Defizite bei der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Praxisnähe und der modernen Modelldarstellung zu erkennen. Manche dieser Mängel sind im Entwurf der überarbeiteten RVS 02.01.11 für "Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung" bereits behoben, andere müssten erst verbessert werden.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den Grundlagen sollen in weiterer Folge Verbesserungsvorschläge und Empfehlungen zur Anpassung des bestehenden Verkehrsplanungsprozesses gegeben werden.

3 Beispiele zum Planungsprozess

In diesem Kapitel werden Beispiele für Planungsprozesse kurz erläutert und im Anschluss werden zusammenfassende Hinweise aus den gesammelten Informationen abgegeben. Sie ermöglichen eine Verbesserung von zukünftigen Verkehrsplanungsprozessen.

3.1 Tauern Autobahn A10

Die A 10 Tauern Autobahn verläuft über ca. 193 Kilometer vom Knoten Salzburg (Anschluss West Autobahn A 1) über den Knoten Pongau, durch den 6,4 Kilometer langen Tauerntunnel und den 5,4 Kilometer langen Katschbergtunnel weiter zum Knoten Spittal an der Drau beim Millstätter See bis hin zum Knoten Villach wo sie an die A 2 Süd Autobahn anschließt und in die A 11 Karawanken Autobahn übergeht. In Abbildung 19 stellt die Variante 5 "Flachau-Zederhaustal" die umgesetzte Trasse dar. Die Strecke ist außerdem im Norden die Europastraße 55 und im Süden die Europastraße 66.

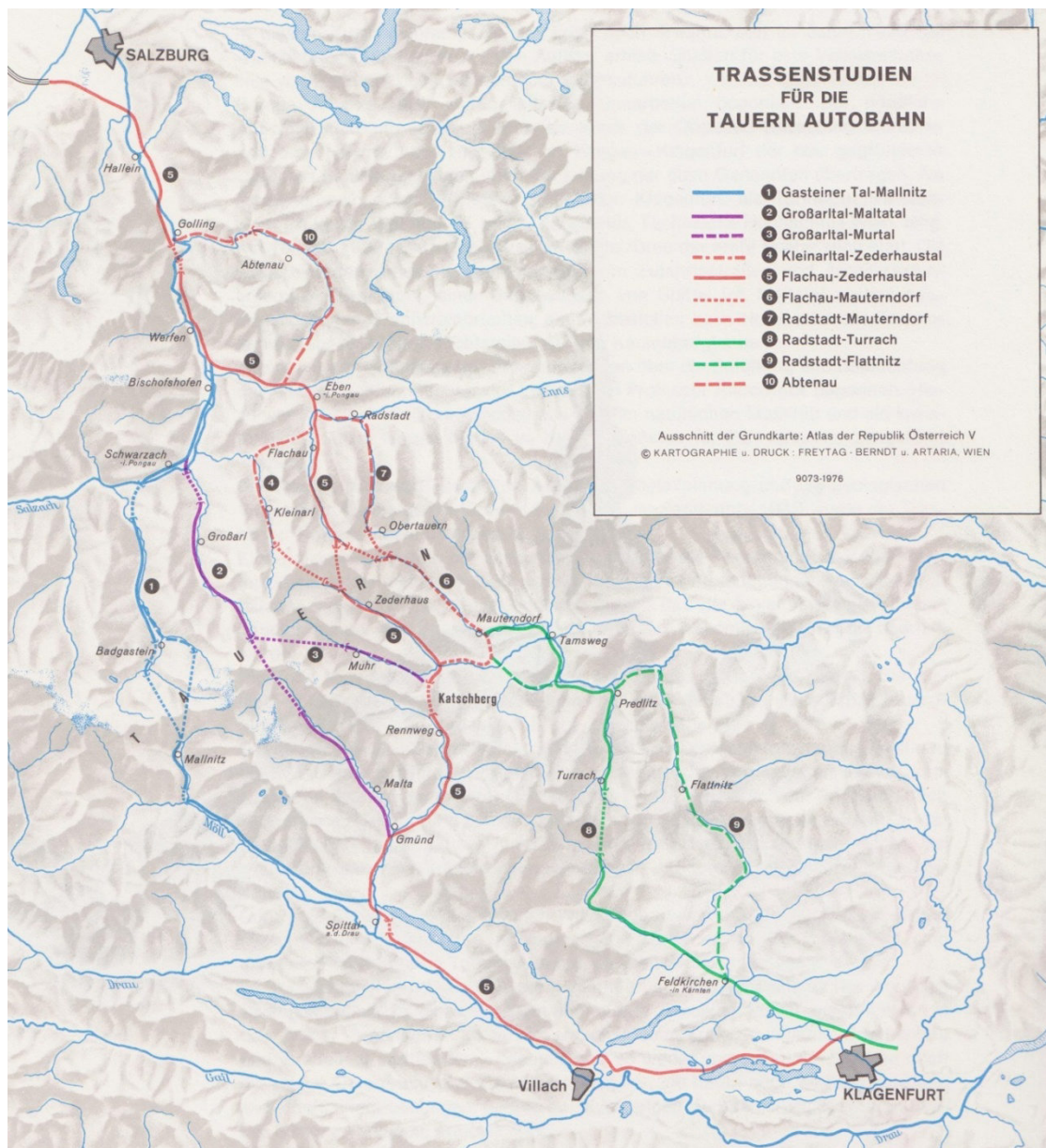


Abbildung 19 Trassenstudie Tauern Autobahn A10 (vgl. Tauernautobahn AG 1976, S. 31)

Noch bevor die Strecke im Gesetz verankert war, wurden verschiedene Varianten in den Vorstudien ausgearbeitet, um Entscheidungen auf Grund der geologischen und geotechnischen Gegebenheiten treffen zu können (vgl. Abbildung 19). Durch diese Maßnahme konnte die generelle Planung erheblich schneller umgesetzt werden, da die notwendigen Hintergrundinformationen bereits gegeben waren. Dabei wurden bereits 1938 Überlegungen bezüglich der Wirtschaftsbeziehungen und Verkehrsentwicklungen gemacht, um die bestmögliche Variante zu finden.

Die Finanzierung wurde verteilt auf den Bund und die Bundesländer Salzburg und Kärnten. Im Jahr 1954 wurde das erste Investitionsprogramm der Bundesregierung veranlasst und durch die gesetzliche Voraussetzung konnte der Bau der Autobahn durchgeführt werden.

Im Jahr 1964 wurde die "Studiengesellschaft Tauernschnellstraße" gegründet, um die Bevölkerung, die Verantwortlichen der Wirtschaft und die von der Trasse berührten Grundbesitzer von der Wichtigkeit des Vorhabens zu überzeugen.

Die 1969 gegründete Tauernautobahn Aktiengesellschaft, die nach dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz für die Straße aufkommen muss, sicherte die Aufbringung der Finanzmittel, da die Geldmittel vom Bund nicht ausgereicht hätten.

Das Finanzierungsgesetz beinhaltet ein Enteignungsrecht, das der Aktiengesellschaft ein Druckmittel gegenüber den Grundeigentümer gab, aber diesen wiederum zu leichteren grundbücherlichen Eintragungen und steuerlichen Begünstigungen verhalf. Diese Vorteile auf beiden Seiten veranlasste die Beteiligten dazu, alle benötigten Flächen im Enteignungsverfahren zu erwerben.

Um zeitliche und wirtschaftliche Vorteile zu erzielen wurde eine Arbeitsgemeinschaft der Tauernautobahn Aktiengesellschaft und der Großglockner-Hochalpenstraße Aktiengesellschaft veranlasst. Die Mitarbeit bezog sich auf Verwaltungsangelegenheiten und vor allem auf den Erfahrungsaustausch der bei solch großen Vorhaben einen unschätzbaren Wert darstellt.

Die Umsetzung erfolgte abschnittsweise, um die Finanzierung sicher zu stellen. Darum wurde anfangs die Ausführung einer Halbautobahn geplant, also ein Fahrstreifen in jede Fahrtrichtung. Der Vollausbau hätte erst nach dem Erreichen der Kapazität erfolgen sollen, wobei gewisse Abschnitte sofort im Vollausbau erfolgten wie beispielsweise Felseinschnitte, Brückenfundamente etc. Die Kostenersparnisse wären jedoch gering gewesen und die Attraktivität der Autobahn wäre gesunken, daher wurde ein Vollausbau veranlasst. Die verwirklichte Trasse ermöglicht den Anschluss des Murtales mit seinen Gewerbebetrieben und die Tourismusegebiete im Lungau und in Oberkärnten. Außerdem wird eine Anbindung von Osttirol, Italien und Slowenien gewährleistet.

In den Jahren 1969 und 1970 wurden vor den eigentlichen Autobahnarbeiten bereits Talstraßen zur Baudurchführung errichtet. Damit konnte 1971 mit den Baumaßnahmen begonnen werden und die Eröffnung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke erfolgte im Juni 1975. (vgl. Tauernautobahn AG 1976, S. 13-184)

3.2 Brucker Schnellstraße S35

Die Brucker Schnellstraße verläuft vom Knoten Bruck an der Mur (Anschluss Semmering Schnellstraße S6) bis zum Knoten Peggau-Deutschfeistritz wo sie an die Pyhrn Autobahn A9 anschließt. Sie liegt im Zuständigkeitsbereich der ASFINAG, ist durchgehend vierstreifig ausgebaut und hat eine Gesamtlänge von ca. 34,2 Kilometer (vgl. Abbildung 20).



Abbildung 20 Streckenverlauf der Brucker Schnellstraße S35 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)

Der Bau der Schnellstraße S35 war erforderlich, da die Leistungsgrenze der zweistreifigen Brucker Ersatzstraße B335 erreicht und die Verkehrssicherheit nicht mehr im notwendigen Maß gegeben war. Außerdem waren die Umweltbelastungen für die angrenzenden Ortschaften zu hoch, wobei die Entlastung der am stärksten betroffenen Ansiedlungen durch Tunnelbauten erfolgte. (vgl. Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien 2005, S. 3)

Die Trassenentscheidung erfolgte nach der Durchführung einer Nutzwert-, Sensibilitäts- und Kostenwirksamkeitsanalyse. Die mehrheitlichen Bevölkerungsakzeptanz war gegeben, da der Ausbau umweltgerecht erfolgte und die bestehende Situation für die betroffene Bevölkerung nicht mehr akzeptabel war. Eine erneute Verordnungserlassung im Bundesstraßengesetz war notwendig, da die Achsabweichungen mehr als fünf Meter gegenüber der 1978 erlassenen Verordnung betragen.

Während der Auflagefrist des Projektes wurden zwei schriftliche Stellungnahmen gegen die Umsetzung des Vorhabens abgegeben. Diesen wurde nicht stattgegeben, da positive Stellungnahmen von Seiten der Gemeinden und des Landes vorhanden waren. Der vorangegangene Planungsprozess mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit, der Einbeziehung der zuständigen Behörden, Fachexperten, der Gemeinden und des Raumplaners ermöglichte dennoch eine Umsetzung des im Jahr 2000 eingereichten Projektes. (vgl. Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien 2005 S. 1)

Die Bauzeit betrug für den Nordabschnitt (vom Stausee Zlatten bis Mautstatt) von 2005 bis 2010 und für den Südabschnitt (von Mautstatt bis Röthelstein) von 2003 bis 2006. Der JDTV betrug vor dem Neubau ca. 18.000 KFZ und der LKW-Anteil am Tag ca. 20 % (ca. 3.600 LKW). In der Nacht kam der LKW-Anteil auf ca. 28 % (ca. 5.040 LKW). (vgl. ASFINAG 2013)

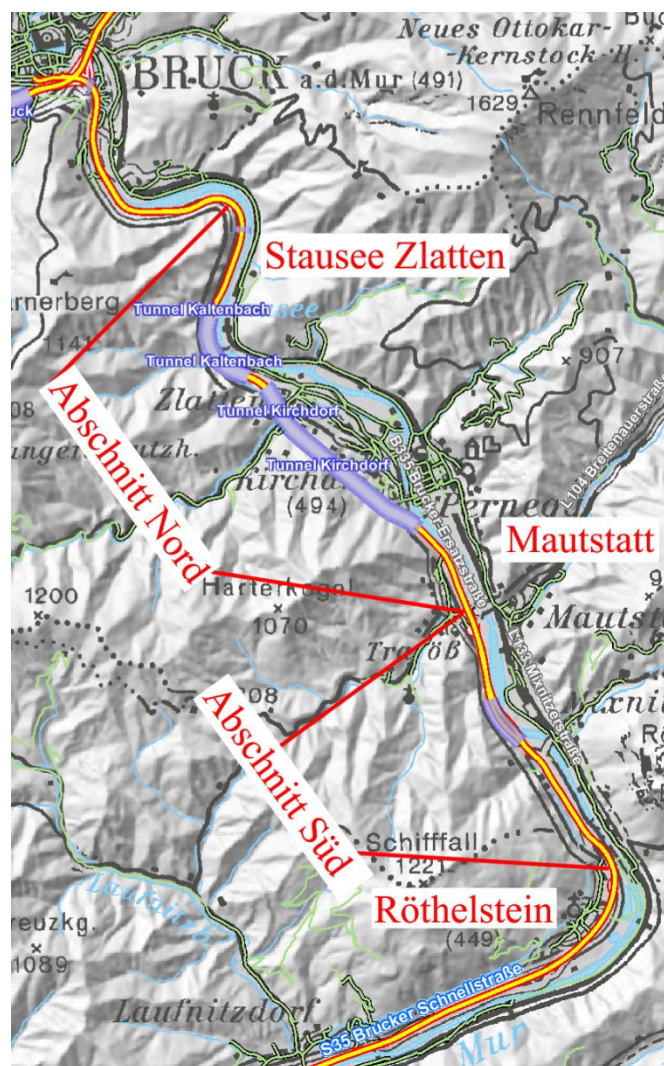


Abbildung 21 Abschnittsbezeichnung Lückenschluss Brucker Schnellstraße S35 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)

3.3 Murtal Schnellstraße S36

Die Murtal Schnellstraße S36 beginnt beim Knoten St. Michael in der Steiermark als Anschluss zur Pyhrn Autobahn A9 und zur Semmering Schnellstraße S6. Sie verläuft weiter bis zur Anschlussstelle Judenburg West und geht dann über in die Friesacher Straße B317. Diese führt nach Scheifling wo sie den Anschluss zur Klagenfurter Schnellstraße S37 bildet. Die Gesamtlänge der im Bundesstraßengesetz verankerten Murtal Schnellstraße S36 von St. Michael bis Scheifling beträgt 58,7 Kilometer. Wobei der Streckenabschnitt von Judenburg West bis Scheifling, also die Friesacher Straße B317, noch in der Planungsphase zum Umbau zu einer Schnellstraße ist. Dieser Teil ist ca. 21,8 Kilometer lang, besitzt ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen und liegt im Verantwortungsbereich der ASFINAG (vgl. Abbildung 22).

Das Planungsvorhaben geht mit der Verkehrspolitik der Europäischen Union, der GSD-Studie von 1999, dem Generalverkehrsplan Österreich, dem Steirischen Raumordnungsgesetz, dem Landesentwicklungsprogramm der Steiermark, dem Wirtschaftsleitbild der Steiermark, dem Infrastrukturpapier des Landes Steiermark zur Vorlage an den Bund und dem regionalen Verkehrskonzept der Obersteiermark – Ost konform. Diese überörtlichen Programme legen die Grundlagen zur weiteren Vorgehensweise im Planungsprozess fest. (vgl. ASFINAG 2008, S. 9-13)

Die Friesacher Straße B317 wurde in der Vergangenheit abschnittsweise ausgebaut, ohne übergeordnete Planungsstrukturen, da es seit Ende der 60er Jahre Planungsaktivitäten gibt. Das führte zu unregelmäßigen Fahrverhältnissen und somit zu einem hohen psychischen Druck für die Verkehrsteilnehmer und einer niedrigen Verkehrssicherheit. Diese Tatsachen machen einen durchgehenden vierstreifigen Ausbau notwendig. Die Projektziele wurden klar definiert (vgl. ASFINAG 2008, S. 3-7):

- Leistungsfähige Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume;
- Auflösung der Vernetzung von lokalem Verkehr und Durchzugsverkehr;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, unter anderem durch die Anpassung von gefährlichen Streckenabschnitten;

Das Vorhaben wurde in zwei Teilabschnitte unterteilt:

Teilabschnitt 1: von Judenburg bis St. Georgen o. J.; Länge 12,2 Kilometer

Teilabschnitt 2: von St. Georgen o. J. bis Scheiflinger Ofen; Länge 9,8 Kilometer

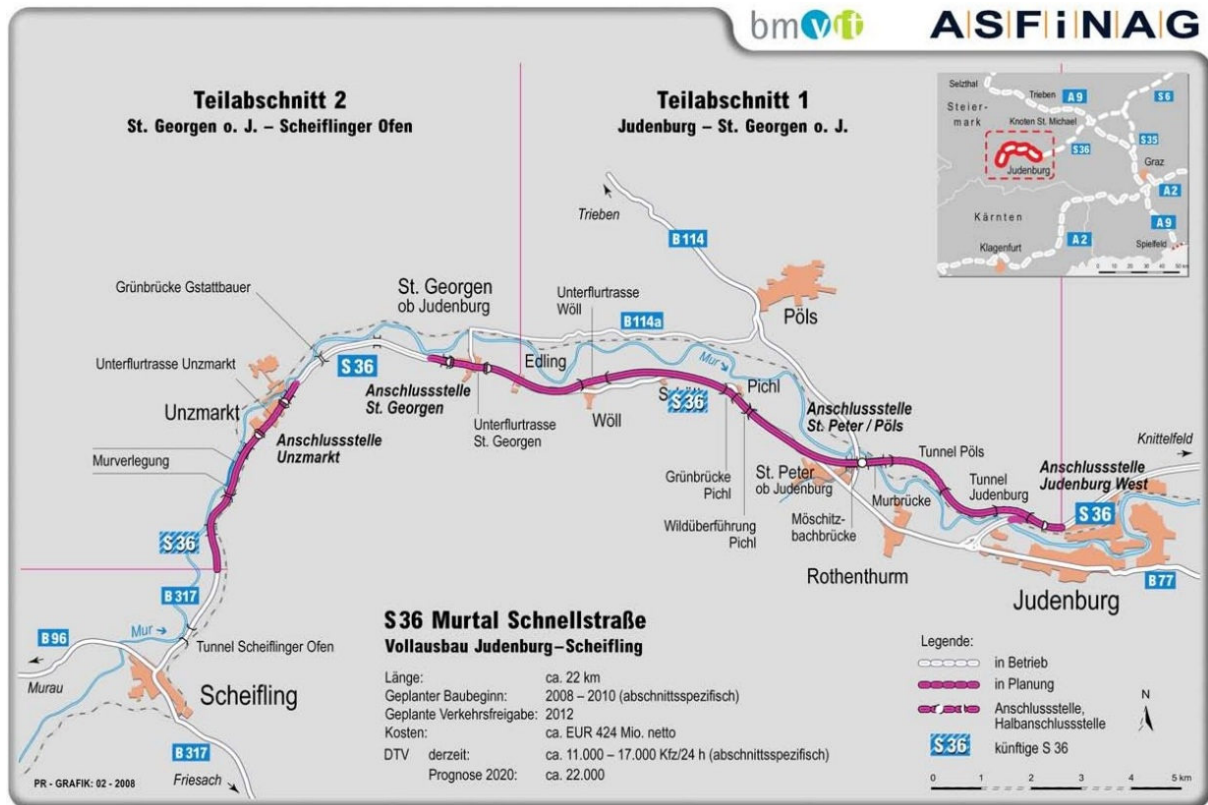


Abbildung 22 Murtal Schnellstraße S36 mit den Teilabschnitten 1 und 2 (vgl. ASFINAG 2012)

Wie in Kapitel 2.8.2 Räumliche Abgrenzung beschrieben wird bei einem Verkehrsplanungsprozess zwischen Planungs- und Untersuchungsgebiet unterschieden. Die Eingrenzung der Gebiete ist eine große Herausforderung für die verantwortlichen Planer. In Abbildung 23 und Abbildung 24 ist der Unterschied zwischen den Gebieten deutlich dargestellt. Das Untersuchungsgebiet ist sehr weit ausgedehnt, wohingegen das Planungsgebiet nicht weit über den Streckenverlauf hinausgeht.



Abbildung 23 Planungsgebiet der Murtal Schnellstraße S36 - TA 1 (vgl. Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)



Abbildung 24 Untersuchungsgebiet der Murtal Schnellstraße S36 (vgl. ASFINAG 2009, S. 12)

Die Planung des Teilabschnittes 1 erfolgte in einem dreistufigen Auswahlverfahren:

- Korridorwahl
- Variantenvorauswahl
- Variantenauswahl

Der Planungsprozess ab 2002 war ergebnisoffen, wobei Stellvertreter der betroffenen Gemeinden in Gemeindeforen und jene der Fachabteilungen der Steiermärkischen Landesregierung in Facharbeitsgruppen vertreten waren. Über eine Nutzwertanalyse, eine Kostenwirksamkeitsanalyse und einen paarweisen Vergleich konnte die verträglichste Variante ermittelt werden. (vgl. ASFINAG 2009, S. 4-5)

Die Realisierung des Teilabschnittes 1 von Judenburg bis St. Georgen erfolgt erst nach 2018, da Projektänderungen und Neuplanungen eine frühere Umsetzung nicht zulassen. Der Teilabschnitt 2 von St. Georgen bis Scheifling soll ab April 2013 abschnittsweise umgesetzt werden. (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2013)

3.4 Klagenfurter Schnellstraße S37

Direkt im Anschluss an die Murtaler Schnellstraße S36 beginnt die Klagenfurter Schnellstraße S37 in Scheifling. Sie verläuft über Neumarkt, nach Friesach, vorbei an St. Veit an der Glan bis zum Knoten Klagenfurt Nord wo sie an die Süd Autobahn A2 anschließt. Der Abschnitt von Scheifling bis nach St. Veit an der Glan befindet sich im Planungszustand und wird zur Zeit durch Friesacher Straße B317 verbunden. Sie weist in diesem Abschnitt eine Länge von ca. 48,1 Kilometern auf und verfügt über ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen. Die Gesamte Länge der im Bundesstraßengesetz verordneten Klagenfurter Straße S37 von Scheifling nach Klagenfurt beträgt ca. 66,4 Kilometer und der Betreiber der Straße ist die ASFINAG. Die im Betrieb befindliche, ca. 18,3 Kilometer lange, Schnellstraße ist mit zwei-, drei- und vierstreifigen Abschnitten ausgebaut (vgl. Abbildung 25).

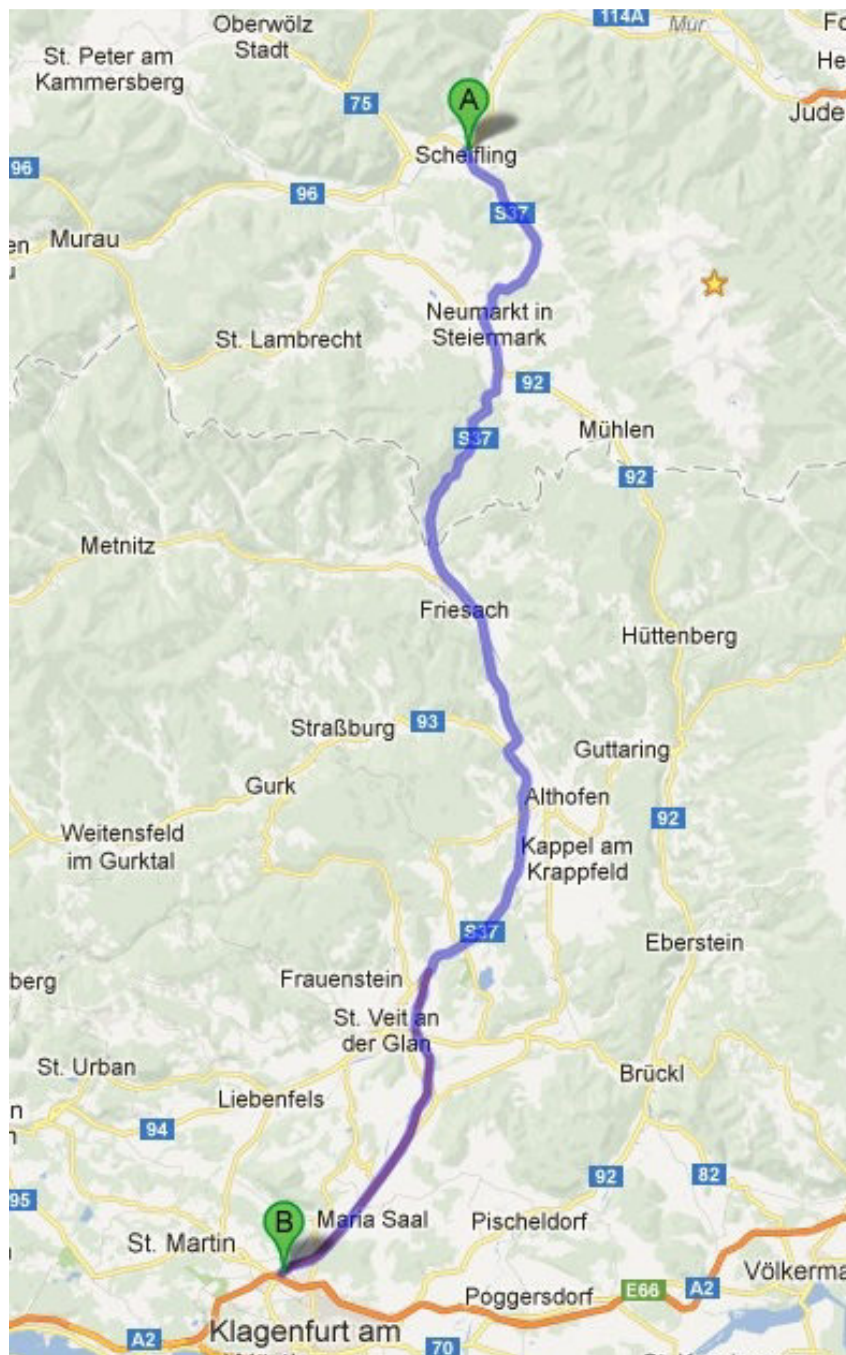


Abbildung 25 Streckenverlauf der Klagenfurter Schnellstraße S37 (vgl. Google Maps 2013)

Der Ausbau der Strecke von Klagenfurt nach Scheifling soll folgende Ziele ermöglichen (vgl. Freiland Umweltconsulting 2013):

- eine bessere Erschließung von Kärnten an die Obersteiermark und Oberösterreich um im wirtschaftlichen Wettbewerb bestehen zu können;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- Verringerungen der Belastungen für die betroffenen Ortschaften;
- lärm- und umweltschutztechnische Verbesserungen;

Das Planungsgebiet der Klagenfurter Schnellstraße S37 wurde bereits in das Bundesstraßengesetz aufgenommen um eine Verwirklichung des Vorhabens ermöglichen zu können.

Die Planungen zum Ausbau der Strecke von Friesach bis Scheifling sind aber zur Zeit von der ASFINAG nicht finanzierbar und daher wurde ein Ausbaukonzept von Klagenfurt bis Friesach erstellt. Es beinhaltet lärmschutztechnische Verbesserungen, Sicherheitsausbauten und einen vierstreifigen Ausbau im Abschnitt von Hirt bis Mölbling (Bereich Zwischenwässern) um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Baubeginn ist für 2015 und die Fertigstellung für 2017 festgelegt (vgl. Abbildung 26). (vgl. ASFINAG 2013)

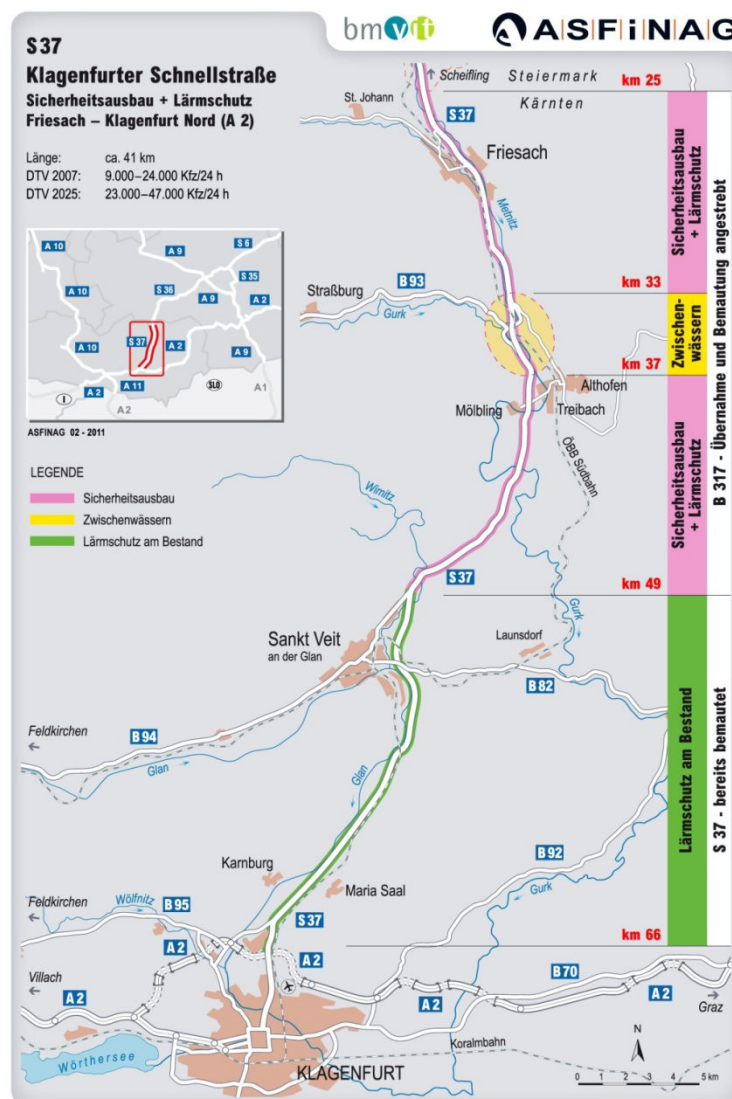


Abbildung 26 Ausbaukonzept der Klagenfurter Schnellstraße S37 von Klagenfurt nach Friesach (vgl. ASFINAG 2013)

3.5 Zusammenfassung mit Empfehlungen

- Nur durch die gesetzlichen Verankerungen und die finanzielle Absicherung ist die Umsetzung eines Projektes von großem Umfang möglich. Ist eine geplante Straße im Gesetz und in überregionalen Planungsprogrammen verankert, dann stehen bessere Maßnahmen zur Verwirklichung zur Verfügung. Als Beispiel sei hier das Finanzierungsgesetz genannt, das den Projektverantwortlichen zu einem Druckmittel gegenüber den Grundeigentümern verhilft, diesen jedoch leichtere grundbücherliche Eintragungen und steuerliche Begünstigungen versichert.
- Vorbereitete Entscheidungen in den Vorstudien beschleunigen den Planungsprozess, das heißt, dass eine gute Vorstudie bereits ein entscheidender Umsetzungsfaktor für ein Projekt sein kann.
- Ein Konzept für kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungen garantiert die Finanzierung der Abschnitte und die Reihung nach Dringlichkeit, damit die entscheidenden Abschnitte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit gegeben sind.
- Abschnittsweise Ausbauten von bestehenden Strecken sind auf Grund der finanziellen Lage und der örtlichen Gegebenheiten oft notwendig. Trotzdem ist ein übergeordnetes Planungskonzept erforderlich, da andernfalls unregelmäßige Fahrverhältnisse entstehen können und das wiederum zu einem hohen Gefährdungspotential führt. Die Verkehrssicherheit muss die höchste Priorität haben, danach folgen Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Lebensqualität, sowie des wirtschaftlichen Wettbewerbes
- Eine Formulierung von Zielen in einem frühen Planungsstadium sichert eine klare Linie des Planungsprozesses, sowie die Prioritätenreihung bei der Umsetzung von Maßnahmen. Entscheidungsträger und Verantwortliche können sich an den Zielen orientieren, auch wenn nur abschnittsweise Aus- oder Neubauten erfolgen.
- Die Planungen sollten Ausbaumöglichkeiten beim Erreichen der Kapazitäten und Baustellenmaßnahmenpläne berücksichtigen. Damit können mit einfachen Mitteln zukünftigen Projekten vorgegriffen werden und z.B. bei Wartungs- und Reparaturarbeiten bzw. Sanierungen Umfahrungs- und Ausweichstrecken geschaffen werden.
- Die generelle Planungsphase von 28 Jahren bei der Tauern Autobahn A10 zeigt, dass große Projekte meist in der Bevölkerung reifen und akzeptiert werden müssen. Überhastete Planungen und Umsetzungsversuche bewirken großen Druck aus der Öffentlichkeit, da sich die Beteiligten übergangen fühlen und sich mit dem Projekt nicht identifizieren können.
- Die Umsetzung eines Projektes benötigt den richtigen Zeitpunkt. Um diesen zu finden steht kein Leitfaden oder Gesetz zur Verfügung. Die Erfahrung der verantwortlichen Planer und der Entscheidungsträger ist gefragt, um die vorhandene Situation abzuschätzen. Die betroffene Bevölkerung fordert bei starken Belastungen oder hoher Verkehrsunsicherheit Maßnahmen zur Verbesserung. Ein transparenter und ergebnisoffener Verkehrsplanungsprozess muss die Folge sein, damit auch bei der überwiegenden Zustimmung der Öffentlichkeit keine Differenzen bei den Beteiligten entstehen, die unnötigen Druck im Planungsprozess erzeugen.
- Durch die Wahl von erfahrenen Planungsbüros, die projektübergreifende Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch von Verantwortlichen können Kosten und Zeit im Projektverlauf eingespart werden.
- Nach der Durchführung eines Verkehrsplanungsprozesses, der eine angemessene Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglichte und nach den Grundsätzen aus Kapitel 2 Grundlagen zum Verkehrsplanungsprozess erfolgte, kann es durchaus notwendig sein, dass im öffentlichen Interesse gegen die Meinung vereinzelter Betroffener vorgegangen werden muss. Diese

Maßnahme soll die Ausnahme darstellen, da in erster Linie ein Konsens gefunden werden sollte. Außerdem kann dieser Schritt nur dann erfolgen, wenn der Planungsprozess, alle Ergebnisse und geplanten Maßnahmen gesetzeskonform, anschaulich, dokumentiert und nachvollziehbar sind.

- Die Abgrenzung von Planungs- und Untersuchungsgebiet ist entscheidend für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Durch die Eingrenzung des Gebietes wird definiert wer als Beteiligter gehandelt wird und in den Planungsprozess involviert werden muss. Werden beispielsweise Verkehrsbefragungen durchgeführt, dann hat die Eingrenzung der Beteiligten eine hohe Priorität.

Die Aufarbeitung abgeschlossener oder teilabgeschlossener Projekte ist enorm wichtig um vergangene Fehler nicht erneut zu begehen. Gemachte Erfahrungen und gewonnene Erkenntnisse stellen ein wichtiges Gut im Verkehrsplanungsprozess dar und sollten für nachfolgende Generationen festgehalten werden. Eine verpflichtende Abgabe von Erfahrungsberichten mit klar definierten Strukturen in der Darstellung sollte für zukünftige Projekte gesetzlich verankert werden. Themenbereiche wie

- Öffentlichkeitsbeteiligung,
- chronologischer Verlauf der wichtigsten Vorkommnisse,
- Gründe für Entscheidungen und daraus resultierende Folgen,
- Umsetzungszeiten,
- Kosten und Finanzierung,
- Vorgehensweise zur Maßnahmenumsetzung,
- Zusammenarbeit mit Verwaltung und Behörden,
- Gutachter- und Sachverständigentätigkeiten,
- positive Aspekte, sowie
- kritische Analysen

sollten in diesen Erfahrungsberichten niedergeschrieben und für Planer, Verantwortliche und Entscheidungsträger zugänglich gemacht werden. Durch diese Maßnahme könnten die Beteiligten im Verkehrsplanungsprozess voneinander lernen, Prozesse perfektioniert und in weiterer Folge Leitfäden und Gesetze an die tatsächlichen Anforderungen angepasst werden.

4 Detailbereich Ennstal Straße B320

4.1 Allgemeines

Die B320 Ennstal Straße ist das Bindeglied zwischen der Tauern Autobahn (A 10) in Salzburg und der Pyhrn Autobahn (A 9) in der Steiermark mit einer Gesamtlänge von circa 80 Kilometern (vgl. Abbildung 27).

Im Jahr 1971 wird der Straßenverlauf zur S8 Ennstal Schnellstraße erklärt, aber zwölf Jahre später (1983) wird die Schnellstraße verkürzt und reicht nur mehr von Trautenfels bis Liezen. Der westliche Streckenabschnitt trägt den Namen B146 Ennstal Straße und ist eine Bundesstraße. 1985 wird auch der übrige Teil der Schnellstraße auf eine Bundesstraße (B146) zurückgestuft. Am 19. August 1999 wird die B146 umbenannt zur B320 Ennstal Straße. Weitere drei Jahre darauf (2002) wird die damalige Bundesstraße zur Landesstraße B erklärt und ist somit im Geltungsbereich der jeweiligen Bundesländer.

Die Strecke gehört zum Europastraßennetz und trägt daher die Zusatzbezeichnung Europastraße 651 (E651).



Abbildung 27 Strecken B320 Ennstal Straße - Bindeglied zwischen Tauern Autobahn (A 10) und Pyhrn Autobahn (A 9) (vgl. Land Steiermark, 2012)

4.1.1 Streckenverlauf

Die B320 Ennstal Straße verläuft von Altenmarkt (A 10) über Radstadt und Schladming nach Grobming bis zur Kreuzung Trautenfels. In diesem Bereich schließt die B145 Salzkammergut Straße Richtung Norden und die B75 Glattojoch Straße Richtung Süden an. Der Streckenverlauf geht weiter über eine 1993 bis 1995 errichtete Umfahrung bei Stainach. Sie verläuft durch das Ortsgebiet Liezen

und endet beim Kreisverkehr zum Autobahnzubringer Selzthal (A 9) bzw. zur Gesäuse Straße B146. (vgl. Anhang D LP01, LP04, LP06 und LP16)

Die Kilometrierung des steirischen Teiles der Ennstal Straße B320 ist im Anhang D LP01 und LP05 dargestellt.

4.1.2 Randbedingungen

Die Randbedingungen für die Trassierung einer neuen Straße sind im Ennstal, besonders im Abschnitt zwischen Trautenfels und Liezen, außerordentlich schwierig.

Entlang der Ennstal Straße B320 befinden sich:

- Biotop (vgl. Anhang D LP02 und LP08)
- Europaschutzgebiete (vgl. Anhang D LP02, LP03, LP09, LP10, LP11 und LP13)
- Naturräumliche Schutzgebiete (vgl. Anhang D LP03 und LP12) und
- die Enns (vgl. Anhang D LP01, LP04, LP06 und LP16) und die damit verbundenen Überschwemmungsgebiete.

Die Gebietsgrenzen zu den Europaschutzgebieten sind im Anhang D LP02 und LP09 eingezeichnet. Im Anhang D LP02 und LP10 sind die Maßnahmen entsprechend dem Europaschutzgebietsmanagements dargestellt. Die Managementpläne für Flora und Fauna der Europaschutzgebiete sind in Anhang D LP03 und LP11 ersichtlich. Weiters sind im Anhang D LP03 und LP13 die Schutzgüter, entsprechend dem Europaschutzgebietsmanagements aufgegliedert nach Lebensraumtypen, FFH-Arten (Fauna Flora Habitat) und Vogelarten dargestellt. Naturräumliche Schutzgüter gemäß des Steirischen Naturschutzbuches mit den zugehörigen Kategorien sind im Anhang D LP03 und LP12 abgebildet, außerdem ist der Geltungsbereich der Alpenkonvention daraus ersichtlich. (vgl. Kapitel 4.1.3 Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)) Im Anhang D LP04 und LP15 sind die Landschaftsstrukturen des Ennstales eingezeichnet, wodurch die Unterscheidung zwischen Siedlungs- und Industriegebieten ersichtlich wird, sowie die Talstruktur mit den angrenzenden Nordalpen im Norden und den Zentralalpen im Süden.

4.1.3 Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)

In der Alpenkonvention sind zum Schutz der Alpen und der alpinen Regionen Ziele, und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele, gesetzlich geregelt. Die geregelten Gebiete umfassen:

- Bevölkerung und Kultur
- Raumplanung
- Luftreinhaltung
- Bodenschutz
- Wasserhaushalt
- Naturschutz und Landschaftspflege
- Berglandwirtschaft
- Bergwald
- Tourismus und Freizeit
- Verkehr
- Energie und
- Abfallwirtschaft

Zur Einhaltung dieses Gesetzes haben sich Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, die Schweiz, Slowenien und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft im Jahr 1995 verpflichtet. (vgl. BGBl Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), 1999, S.1-3)

In Abbildung 28 ist ein Ausschnitt aus dem Anwendungsbereich des "Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)" dargestellt. Der gesamte Bereich der Ennstal Straße B320 befindet sich im Anwendungsbereich.



Abbildung 28 Ausschnitt aus dem Anwendungsbereich des "Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)" (vgl. BGBl Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), 1995, S.21)

Der Verkehr, Binnenverkehr, sowie Durchgangsverkehr, soll nach dem "Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)" auf ein erträgliches Maß gesenkt werden, wobei der Güterverkehr verstärkt auf die Schiene verlagert werden soll. (vgl. BGBl Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), 1999, S.3)

Durch die Unterzeichnung der Alpenkonvention verpflichten sich die teilnehmenden Parteien keine neuen hochrangigen Straßen für den alpenquerenden Verkehr zu bauen.

Neue hochrangige Straßen für den inneralpinen Verkehr sind nur umsetzbar, wenn geeignete Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die Transportkapazitäten nicht durch bestehende bzw. durch verstärkte Auslastung oder den Ausbau bestehender Transportwege erreicht werden können, das Projekt wirtschaftlich ist und das Urteil der UVP positiv ausfiel oder die Ziele der Raumordnungspläne und der nachhaltigen Entwicklung erreicht werden.

In Randgebieten ist die Erfordernis nach einem funktionierendem Individualverkehr anzuerkennen, da der öffentliche Verkehr in diesen Regionen nicht wirtschaftlich ausgebaut werden kann. (vgl. BGBl Alpenkonvention - Protokoll "Verkehr" (P5), 2005, S.6)

4.1.4 Kategorisierung nach "Steirischem Gesamtverkehrskonzept 2008+"

Die B320 wurde im "Steirischem Gesamtverkehrskonzept 2008+" wie folgt definiert (vgl. Land Steiermark 2008, S. 72):

Abschnitt Mandling bis Trautenfels: Kategorie B - Ausbau der Bestandsstrecke und eine Verordnung als Autostraße wird angestrebt.

Abschnitt Trautenfels bis Selzthal: Kategorie A - Errichtung planfreier Knoten und Voraussetzung zur Bemaubarkeit und kilometerabhängigen LKW-Maut.

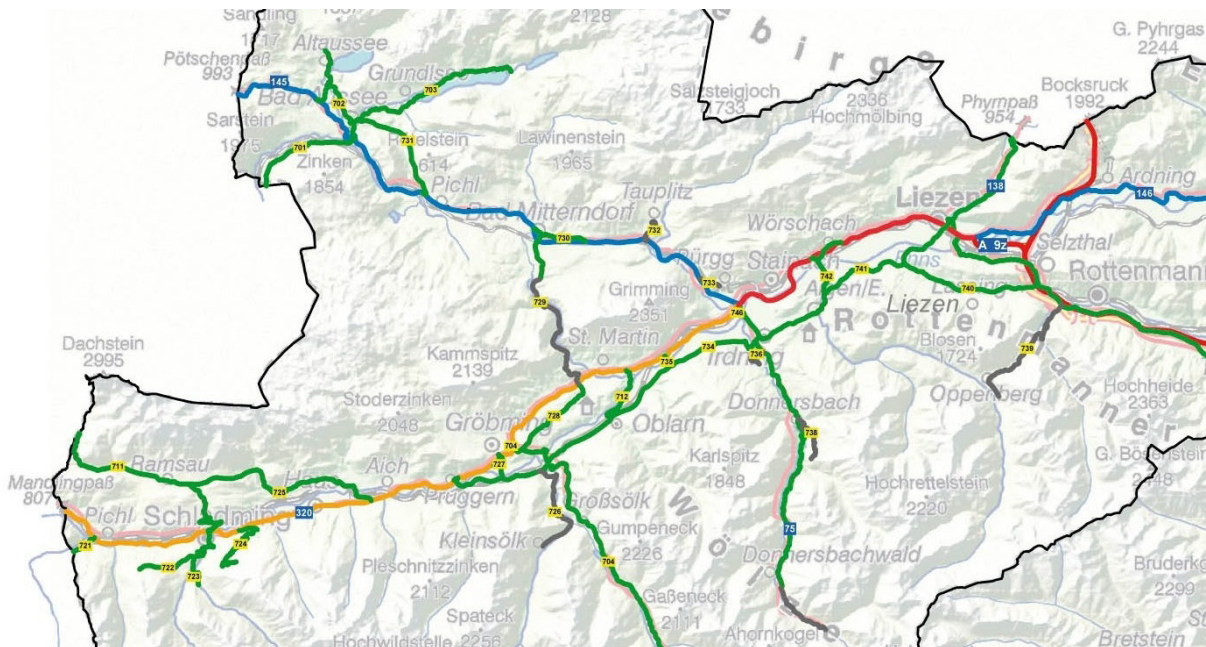


Abbildung 29 Detailgrafik Straßenkategorien-Stand März 2008 aus den Regionalen Verkehrskonzepten (RVK) (vgl. Land Steiermark 2012)

Bundesstraßen

- Autobahn
- Schnellstraße

Landesstraßen-Kategorien

- A
- B
- C1
- C2
- D
- E
- nicht bewertet

Kategorie A: höchstrangige Landesstraßen, die als bemaubare anbaufreie Bundesstraße ausgebaut werden sollen

Kategorie B, C1 und C2: Landesstraßen mit hoher bzw. mittlerer Bedeutung

Kategorie D und E: Landesstraßen von untergeordneter Bedeutung

Abbildung 30 Legende zu Detailgrafik Straßenkategorien-Stand März 2008 aus den Regionalen Verkehrskonzepten (RVK) (vgl. Land Steiermark 2012)

In Abbildung 31 sind die Kategoriequalitäten der Landesstraßen aus dem "Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+" dargestellt. Der Ennstal Straße B320 wurden die Kategorien A und B zugewiesen und die Anschlüsse sind dementsprechend auszuführen.

Kategoriequalitäten Landesstraßen						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungs- funktion	groß- räumig- kontinental	überregional	regional	teilregional	kleinräumig	lokal
Querschnitt	4-streifig anstreben	2- bis 4-streifig	2-streifig			
Knoten	niveaufrei	niveaufrei anstreben	niveaugleich niveaufrei möglich	niveaugleich		
Ortsgebiet	nein	Umfahrung anstreben	ja, Um- fahrung möglich	ja		
STVO	Autobahn Autostraße	Autostraße	Vorrangstraße		-	
Einmündungen im Freiland	nein	nein	beschränkt	ja		
Begleitwege	nein	ja	zum Teil	möglich	-	
Radverkehrsanlagen	nein	Radweg	Radweg, Radfahrstreifen		-	
Betriebsgeschwin- digkeit V0 (km/h)	80...100	70...80	60...75	50...65	...50	≤...50
Bemautbarkeit	ja	nein				

in Ortsgebieten und städtischen Ballungsräumen gelten z. T. differenzierte Kategoriemerkmale

Abbildung 31 Kategoriequalitäten der Landesstraßen für das "Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+" Stand 2007 (vgl. Land Steiermark 2008, S. 68)

4.2 Geschichte, Chronik

Die nachfolgende Chronik der Ennstal Straße B320 ist eine Zusammenstellung aus den Archivordnern der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark und aus verschiedenen Medienarchiven. Es zeigt die langjährige Geschichte der Ennstal Straße und die damit verbundenen Planungen.

Im Jahr 1921 war die "Salzburger Straße" mit der Länge von 45,9 Kilometern im Bundesgesetz verankert. 27 Jahre später wurde sie mit einer Länge von 61 Kilometern im Gesetz verankert und als Ennstal Schnellstraße S8 war sie das erste Mal im neuen Bundesstraßengesetz von 1971 aufgeführt. Zu diesem Zeitpunkt wurden Vorstudien für die Schnellstraße verfasst und das generelle Projekt konnte

1976 und die Detailplanungen 1977 gestartet werden. Ein Anhörungsverfahren durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung wurde ein Jahr darauf durchgeführt, aber es konnte keine Verordnung eines Straßenverlaufs gemacht werden, auf Grund von offenen Fragen zum Anschluss Stainach, sowie des Naturschutzes im Raum Trautenfels. 1981 waren die Detailplanungen fertig gestellt und die ersten Stimmen gegen das Projekt begannen sich zu erheben.

Am 17.09.1982 erfolgte die erste Sperre der Bundesstraße durch das Aktionskomitee „Umfahrung Stainach“. Ein Jahr später wurde der Schnellstraßenverlauf von Liezen bis Trautenfels verkürzt und eine neue Bundesstraße mit der Bezeichnung Ennstal Straße B146 von Altenmarkt bis Trautenfels im Gesetz eingeführt. Eine Arbeitsgruppe (Fachleute und Vertreter des damaligen Bundesministeriums für Bauten und Technik (BMBT)) und eine Projektgruppe (Arbeitsgruppe erweitert um regionale Entscheidungsträger) erarbeiteten Varianten mit Vorschlägen der Gemeinde- und Interessensvertretungen für die Umfahrung in Stainach. Die Genehmigung für diese Umfahrung (Trautenfels – Niederhofen) durch das Bundesministerium erfolgte 1985.

Im Folgejahr wurde der restliche Abschnitt von Trautenfels bis Liezen von der Schnellstraße auf die Ennstal Straße B146 zurückgestuft. Außerdem wurde eine Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt, die aber keine eindeutigen Vorteile für eine Variante aufzeigte, sondern nur eine Reihung von der Bevorzugung entweder des Schutzes der Menschen oder der Umwelt. Daraufhin folgte eine Straßenblockade für über vier Stunden von verärgerten Bürgern, weil die geplante Straße seit 15 Jahren nicht umgesetzt wurde.

Nach neuerlichen Untersuchungen zahlreicher Trassenvarianten und einer positiven Stellungnahme vom Naturschutzbeirat zur "Ennsnahe Trasse" erging 1988 eine naturschutzrechtliche Genehmigung für zwei Jahre, die 1989 für weitere zwei Jahre verlängert wurde und eine Frist für den Baubeginn auf den 18.02.1992 gesetzt wurde.

1989 wurde neuerlich eine Straßenblockade durchgeführt und im Jänner 1990 gab es Demonstrationen gegen die „Ennsnahe Trasse“. In diesem Jahr wurden Untersuchungen zum Schutzprojekt Wachtelkönig (Crex Crex) durchgeführt, wobei sich herausstellte, dass das Ennstal weitestgehend frei vom Wachtelkönig ist, außer in der Ennsniederung bei Weng bei Admont und im Talboden bei Öblarn, also außerhalb des Trassenbereiches Stainach-Liezen konnten zwei bzw. ein Vogel gesichtet bzw. gefunden werden. Es gab einen einstimmigen Beschluss im Gemeinderat Stainach zum Bau. Weitere Blockaden folgten und dennoch wurde am 07.09.1990 der Straßenverlauf B 146 „Ennsnahe Trasse“ durch das Ministerium verordnet.

Das „Bürgerforum für Ennsnahe Trasse“ und die Bürgerinitiative „NETT - Nein Ennstal TransitTrasse“ (vgl. Kapitel 4.5.3 Betroffene / Öffentlichkeit) wurden 1991 gegründet. Zu diesem Zeitpunkt konnte das Wachtelkönigvorkommen von 1990 nicht mehr bestätigt werden.

Der Beginn der Bauarbeiten „Sallabergbrücke“ folgte am 31.10.1991 woraufhin etliche Blockaden stattfanden. Die Enteignungen aus dem Jahr 1971 wurden 1993 vom Verfassungsgerichtshof wieder aufgehoben. Im gleichen Jahr war der Baubeginn der "Wanne Stainach" woraufhin Blockaden und Baustellenbesetzungen durchgeführt wurden. Als Folge wurde eine Befragung in den Anrainergemeinden (Pürgg/Trautenfels, Stainach, Wörschach, Weißenbach bei Liezen, Liezen) durchgeführt und diese brachte ein eindeutiges Abstimmungsergebnis mit 71 % für die "Ennsnahe Trasse". Jedoch ist dieses Ergebnis nicht sehr aussagekräftig, da nur jene Gemeinden befragt wurden, die die bestehende Ennstal Straße auf ihrem Gemeindegebiet haben. Um ein repräsentatives Ergebnis zu erzielen, hätten auch die Gemeinden an der Befragung teilnehmen müssen die von der geplanten Umlegung der Ennstal Straße betroffen gewesen wären.

1994 wurde ein generelles Projekt für die Ennstal Straße B146 durchgeführt, aber der Beitritt Österreichs zur EU veränderte die gesetzliche Lage und die Natura 2000 Gebiete wurden definiert. In den folgenden Jahren wurden generelle Studien, Varianten-, Lärmuntersuchungen, und umweltmedizinische Gutachten durchgeführt.

Die Ortsumfahrung von Stainach wurde 1998 von der Landesregierung beschlossen und danach folgte eine Machbarkeitsstudie für die Ennstal Straße B320 die am 19.08.1999 gesetzlich erlassen wurde. Nach der durchgeführten GSD-Studie wurde die Straße als höchstrangiger Netzteil, TEN-Strecke, ausgewiesen.

In einer ornithologischen Studie im Jahr 2000 wurde das Ennstal als wichtigster inneralpiner Bestand des Wachtelkönigvorkommens beschrieben. Die Ortsumfahrung Stainach wurde 2001 für den Verkehr freigegeben.

Das Bundesstraßen- Übertragungsgesetz vom 29.03.2002 erklärte die Ennstal Straße B320 zur Landesstraße und damit ging die Zuständigkeit an das Land Steiermark. Ein Jahr darauf wurde die "Basler Studie" (vgl. Kapitel 4.6.1 Zusammenfassung Studie "Korridoruntersuchung Ennstal" von Basler+Partner (2003)) präsentiert mit der ein "Neustart" für die Planungen zur Verkehrslösung im Ennstal erfolgen sollte. Ein hochrangiger Ausbau sollte für den Streckenabschnitt von Trautenfels nach Liezen erfolgen, nachdem es 2006 in der Regierung beschlossen wurde. Im gleichen Jahr wurde die „ARGE Intermodale Verkehrslösung Ennstal“ (vgl. Kapitel 4.5.3 Betroffene / Öffentlichkeit) gegründet.

Im Februar 2007 sprach sich die BH Liezen gegen eine 7,5 Tonnen Beschränkung für LKW aus. Im laufenden Planungsprozess von 2007 erging die Trassenvariante "Mitte" an Fachbearbeiter zur Beurteilung trassenrelevanter Maßnahmen, die im Folgejahr als Trassenvorschlag präsentiert wurde. Der "Arbeitskreis LEBEN BEWAHREN FÜR DIE ZUKUNFT" und "NETT - Nein Ennsnahe TransitTrasse" (vgl. Kapitel 4.5.3 Betroffene / Öffentlichkeit) wurden anerkannte Umweltorganisationen, wodurch sie beispielsweise in UVP-Verfahren Parteienstellung haben.

Der Neubau der Trautenfelder Kreuzung scheitert 2009 im ersten Wasserrechtsverfahren und die Verhandlung wird vertagt auf Grund von mangelhaften Unterlagen. Daraufhin wird der Neubau der Trautenfelder Kreuzung auf 2013 verschoben.

Im Jahr 2011 werden Fahrverbote für LKW Transitverkehr (vom Ausland kommend, ins Ausland fahrend) über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht zwischen Altenmarkt und Mandling, sowie auf der Salzkammergutstraße B 145 zwischen St. Agatha und der Landesgrenze zur Steiermark verhängt. In einem Schreiben der Europäischen Kommission (Generaldirektion Umwelt) an den Rechtsvertreter der Umweltorganisation NETT steht "Nach Kenntnisstand der Kommission wird das Projekt "Ennstaler Strasse" zurzeit jedoch nicht weiter umgesetzt."

Gegenwärtig sollen keine Um- oder Neubaumaßnahmen im großen Stil erfolgen, da die Finanzierung nicht gesichert ist. (vgl. Anhang B Chronik der Ennstal Straße B320)

4.3 Wechselspiel zwischen Bund und Land

Wie in der Chronik (vgl. Kapitel 4.2 Geschichte, Chronik) dargestellt war die Ennstal Straße B320 schon mehrmals in verschiedenen Zuständigkeitsebenen. Je nachdem, ob die Straße als Bundes- oder Landesstraße deklariert ist sind die jeweiligen Behörden dafür zuständig. Diese Tatsache erschwert

eine Planung und die dazugehörige Umsetzung enorm, da Bund und Land eng zusammenarbeiten und sich einig sein müssten über die zu verfolgenden Ziele.

In dem konkreten Fall der Ennstal Straße B320 die (zur Zeit) eine Landesstraße ist, stellt sich die Situation wie folgt dar:

Soll beispielsweise der Abschnitt Trautenfels bis Liezen als höherrangige Straße, also Schnell- oder Bundesstraße ausgeführt werden, dann müsste die Bundesregierung einen Beschluss dazu fassen und dem Land den Planungsauftrag erteilen. Auf Landesebene würde eine Planung erfolgen und das Ergebnis würde dem Bund übermittelt werden. Die Landesregierung müsste einen Beschluss zur Übergabe der Landesstraße an den Bund fassen und der Straßenabschnitt würde in das Bundesstraßengesetz aufgenommen werden. Der Bund würde nun die Umsetzung der Planung an die ASFINAG übergeben und diese würde die Planungen nach ihren Vorstellungen und Gesetzen modifizieren. Die Gemeindevertreter stehen jedoch während der gesamten Planungs- und Umsetzungsphase in Kontakt mit der betroffenen Öffentlichkeit.

Außerdem sind Bundesgesetze bei Länderzuständigkeiten nicht anwendbar, was im Fall der Ennstal Straße B320 bedeutete, dass notwendige Begleitmaßnahmen für die Umsetzung einer Planung nicht durchgeführt werden konnten. (vgl. Kapitel Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993))

Diese unterschiedlichen Zuständigkeiten erschweren, verlängern und verteuern die Planungsmaßnahmen und den gesamten Verkehrsplanungsprozess enorm.

4.4 Verkehrsentwicklung / Statistiken

4.4.1 Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen

Für den steirischen Teil der Ennstal Straße B320 wurde eine Auswertung bezüglich der Überholverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen gemacht. Die Auswertung erfolgte am Sonntag dem 21.10.2012 und ergab folgende Daten: (vgl. Anhang D LP01 und LP07)

Tabelle 3 Überholverbotsanteile an Streckenabschnitten der Ennstal Straße B320

	Richtung Altenmarkt - Liezen	Richtung Liezen - Altenmarkt
Streckenlänge des steirischen Teils der Straße (Kilometer 8,6 bis 70,0):	61,40 km	61,40 km
Länge des Überholverbots im Streckenabschnitt:	36,60 km	37,20 km
Prozentueller Anteil des Überholverbots im Streckenabschnitt:	59,61 %	60,59 %
Streckenlänge des Abschnitts Trautenfels - Liezen (Kilometer 53,4 bis 70,0):	16,60 km	16,60 km
Länge des Überholverbots im Streckenabschnitt:	14,20 km	14,60 km

Prozentueller Anteil des Überholverbots im Streckenabschnitt:	85,54 %	87,95 %
---	---------	---------

Tabelle 4 Geschwindigkeitsverteilungen an Streckenabschnitten der Ennstal Straße B320

	Richtung Altenmarkt - Liezen	Richtung Liezen - Altenmarkt
Streckenlänge des steirischen Teils der Straße (Kilometer 8,6 bis 70,0):	61,40 km	61,40 km
Länge des Streckenabschnitts mit 50 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	3,60 km (5,86 %)	3,80 km (6,19 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 70 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	0,40 km (0,65 %)	0,20 km (0,33 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 80 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	24,80 km (40,39 %)	22,20 km (36,16 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 100 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	32,60 km (53,09 %)	35,20 km (57,33 %)
Streckenlänge des Abschnitts Trautenfels - Liezen (Kilometer 53,4 bis 70,0):	16,60 km	16,60 km
Länge des Streckenabschnitts mit 50 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	3,00 km (18,07 %)	3,20 km (19,28 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 70 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	0,00 km (0,00 %)	0,00 km (0,00 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 80 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	11,80 km (71,08 %)	11,40 km (68,67 %)
Länge des Streckenabschnitts mit 100 km/h Beschränkung (mit prozentuellem Anteil):	1,80 km (10,84 %)	2,00 km (12,05 %)

Aus diesen Auswertungen ist ersichtlich, dass besonders der Streckenabschnitt zwischen Trautenfels und Liezen problematisch und stauanfällig ist. Auf rund 86 bis 88 % besteht Überholverbot (vgl. Tabelle 3) und auf rund 18 bis 19 % darf mit einer Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h bzw. auf rund 69 bis 71 % des Streckenabschnittes mit 80 km/h gefahren werden (vgl. Tabelle 4). Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit liegt meist unter der Geschwindigkeitsbegrenzung, da ca. 21 % des Verkehrs auf den Schwerverkehrsanteil zurück zu führen sind und die Verkehrsdichte des JDTV im Jahr 2011 bei ca. 11.300 Kfz lag (vgl. 4.4.2 Verkehrsstärke).

4.4.2 Verkehrsstärke

Der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr (JDTV) der Messstelle Stainach nahm von 1974 bis 1998 stetig zu, von 1998 bis 2007 stark ab und blieb in den Jahren 2007 bis 2011 annähernd gleich. Im Jahr 2011 betrug der JDTV in Stainach ca. 11.300 Kfz/24h. Für Schladming stehen keine Daten vor 1996 zur Verfügung. Der JDTV der Zählstelle Schladming hat in den angeführten Jahren immer annähernd den gleichen Wert und betrug im Jahr 2011 ca. 10.300 Kfz/24h (vgl. Abbildung 32 und Tabelle 5).

Der LKW-Anteil der Zählstelle Stainach blieb in den Jahren 1976 bis 1996 ungefähr gleich, für die Jahre 1997 und 1998 sind keine Werte vorhanden. Ab dem Jahr 2000 stieg der LKW-Anteil an und blieb im Jahr 2011 bei 21 % (2373 LKW/24h) stehen. Die Zählstelle Schladming verzeichnet von 1994 bis 2011 einen kontinuierlichen Anstieg des LKW-Anteils, davor sind keine Werte vorhanden. Im Jahr 2011 ist der Spitzenwert mit 21 % (2163 LKW/24h) gleich hoch wie in Stainach (vgl. Abbildung 33, Abbildung 34 und Tabelle 5). (vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten BMWA 1999; GIS Steiermark 2012; Statistik Austria 2012)

Im Anhang D LP04 und LP14 ist die Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2011 über den gesamten Streckenverlauf der Ennstal Straße B320 dargestellt. Die schwarzen Zahlen stellen den JDTV dar und in rot ist der prozentuelle Anteil an Schwerverkehr eingetragen. (vgl. GIS Steiermark 2012)

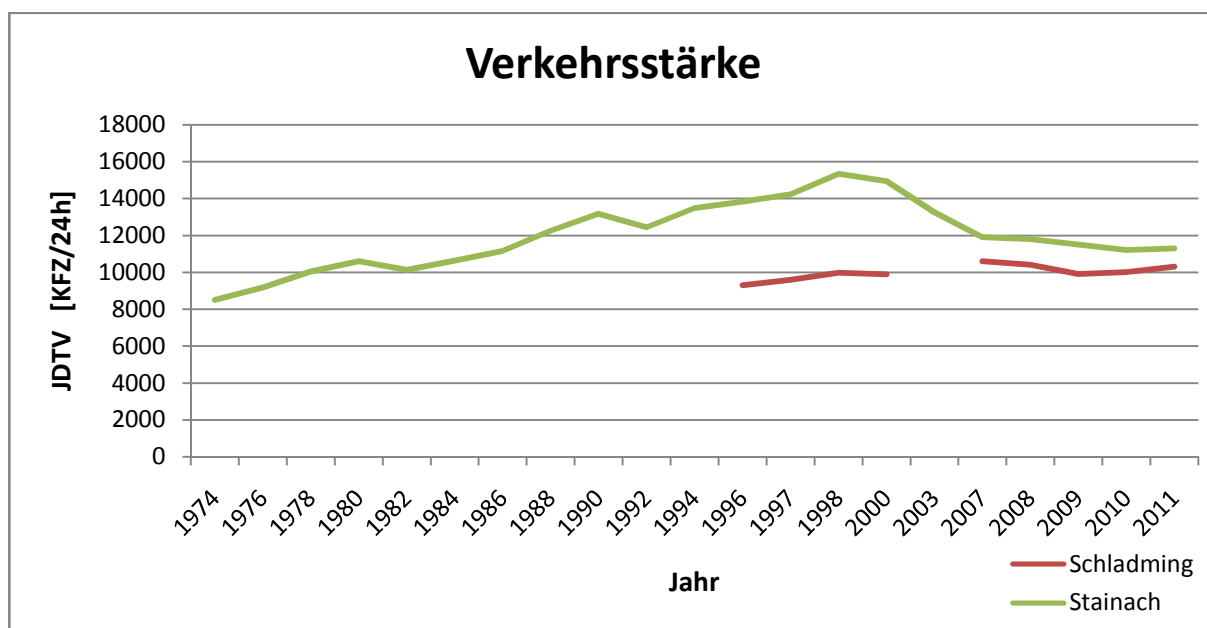


Abbildung 32 JDTV von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011

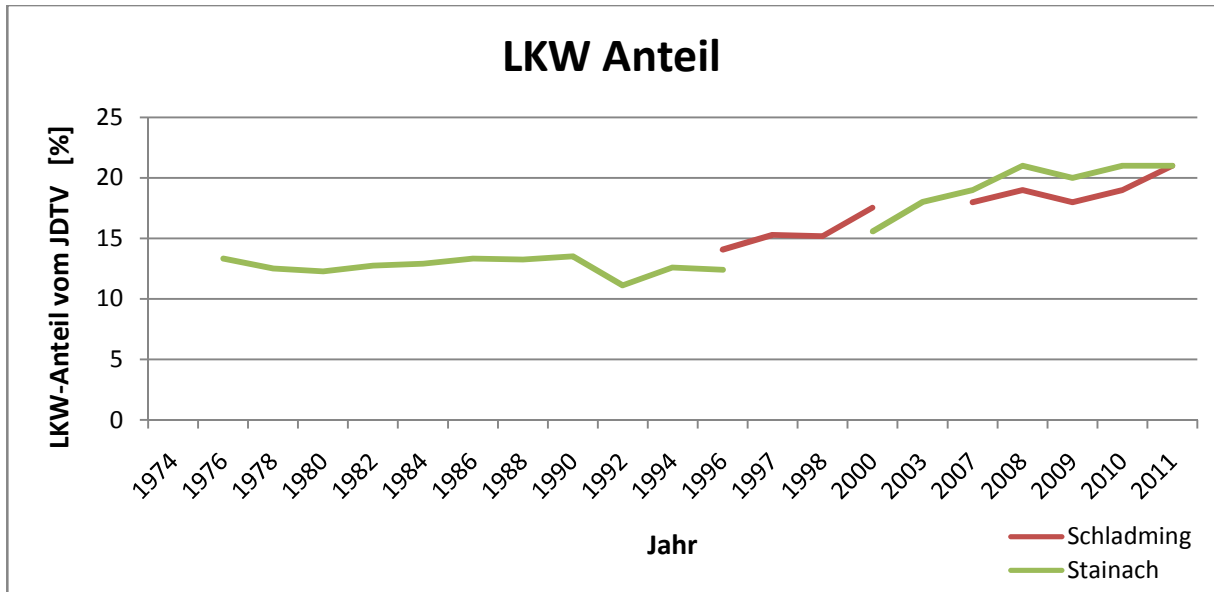


Abbildung 33 LKW-Prozentanteil vom JDTV von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011

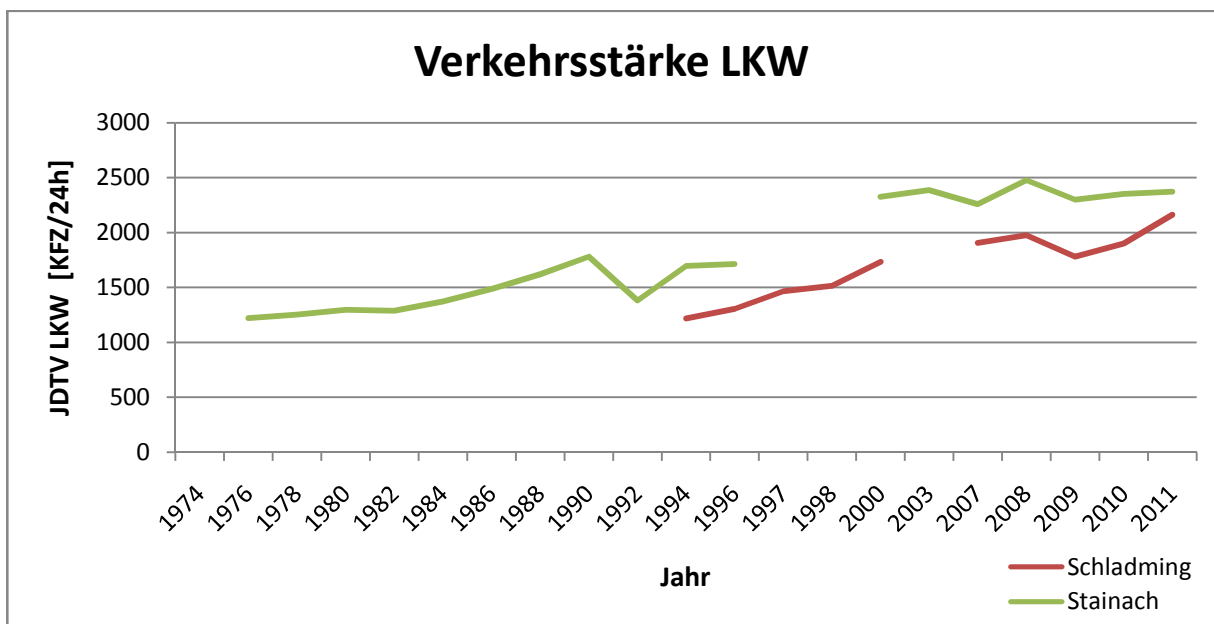


Abbildung 34 JDTV-LKW von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011

Tabelle 5 JDTV, LKW-Prozentanteil vom JDTV, JDTV-LKW von Schladming und Stainach von 1974 bis 2011 (vgl. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten BMWA 1999; GIS Steiermark 2012; Statistik Austria 2012)

Jahr	Verkehrsstärke JDTV [KFZ/24h]		LKW-Anteil vom JDTV [%]		LKW-Anteil vom JDTV [LKW/24h]	
	Schladming	Stainach	Schladming	Stainach	Schladming	Stainach
1974		8502				
1976		9179		13		1223
1978		10038		13		1256

1980		10593		12		1299
1982		10124		13		1290
1984		10638		13		1373
1986		11155		13		1487
1988		12244		13		1623
1990		13165		14		1781
1992		12437		11		1382
1994		13484		13	1220	1698
1996	9293	13826	14	12	1308	1714
1997	9585	14218	15		1466	
1998	9977	15336	15		1516	
2000	9883	14936	18	16	1734	2328
2003		13263		18		2388
2007	10600	11900	18	19	1908	2261
2008	10400	11800	19	21	1976	2478
2009	9900	11500	18	20	1782	2300
2010	10000	11200	19	21	1900	2352
2011	10300	11300	21	21	2163	2373

4.4.3 Unfallstatistik

In Tabelle 6 ist ein Vergleich zwischen dem Bezirk Liezen und dem Land Österreich dargestellt. Der Bezirk ist flächenmäßig zwar der größte von ganz Österreich, aber anhand des PKW Bestandes lässt sich erkennen, dass trotz der ländlichen Region deutlich weniger Personen einen PKW besitzen als der österreichweite Durchschnitt. Es werden auch weniger Unfälle verzeichnet, sowohl als Gesamtbetrachtung, als auch auf die Landesstraßen B bezogen. In der Schwere der Unfälle zeichnet sich jedoch ab, dass deutlich mehr getötete Personen durch Verkehrsunfälle im Bezirk Liezen vorhanden sind, als im Durchschnitt von Österreich.

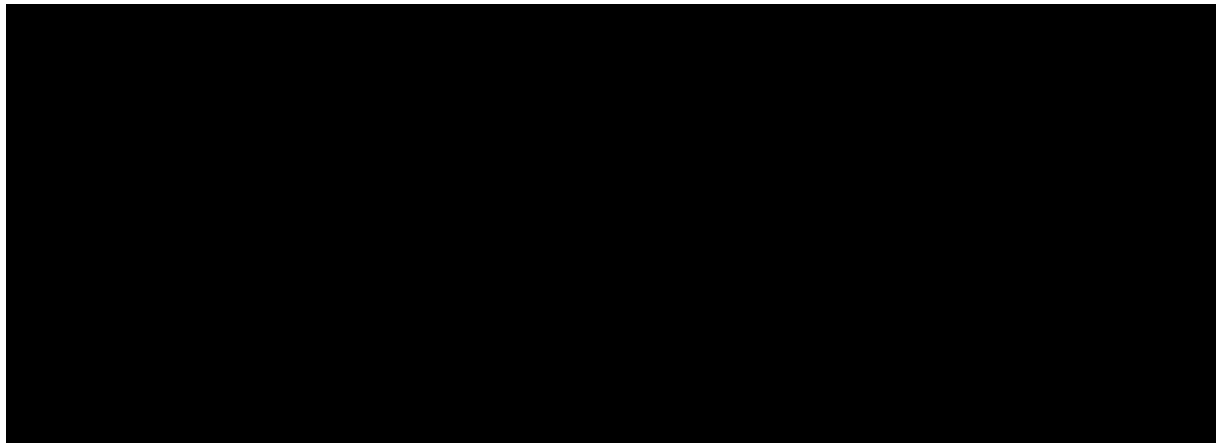
Tabelle 6 Vergleich Bevölkerung / PKW Bestand / Unfälle / Verletzte / Getötete zwischen Bezirk Liezen und Österreich (vgl. Statistik Austria, 2012)

	Bezirk Liezen (Stand 01.01.2011):	Österreich (Jahresdurchschnitt 2011):	Relativer Unterschied
Bevölkerung	79.814	8.404.252	
PKW	25.299	4.513.421	
PKW je 10.000 Einwohner	3.170	5.370	- 40,97 %
Unfälle	274	35.129	
Unfälle je 10.000 Einwohner	34	42	- 19,05 %
Unfälle Landesstraße B	105	11.387	

Unfälle Landesstraße B je 10.000 Einwohner	13	14	- 7,14 %
Verletzte	389	45.025	
Getötete	10	523	
Verletzte je 10.000 Einwohner	48,7	53,6	- 9,14 %
Getötete je 10.000 Einwohner	1,3	0,6	+ 116,67 %

Die nachfolgenden Statistiken betreffen ausschließlich Unfälle mit Personenschaden auf der Ennstal Straße B320 im Zeitraum von 2000 bis 2011 von der steirischen Landesgrenze (Kilometer 8,514) bis zum Kreisverkehr des Autobahnzubringers Selzthal (A 9) bzw. zur Gesäuse Straße B146 (Kilometer 70,145). (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013 zur Verfügung gestellt vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau)

Tabelle 7 Unfälle mit Personenschaden der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013)



Abkürzungen: UPS=Unfall mit Personenschaden; lvl. = leicht verletzt, neg. = nicht erkennbaren Grades verletzt; svl. = schwer verletzt; verl = verletzt

Tabelle 8 Unfälle mit Personenschaden nach Beteiligung der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013)

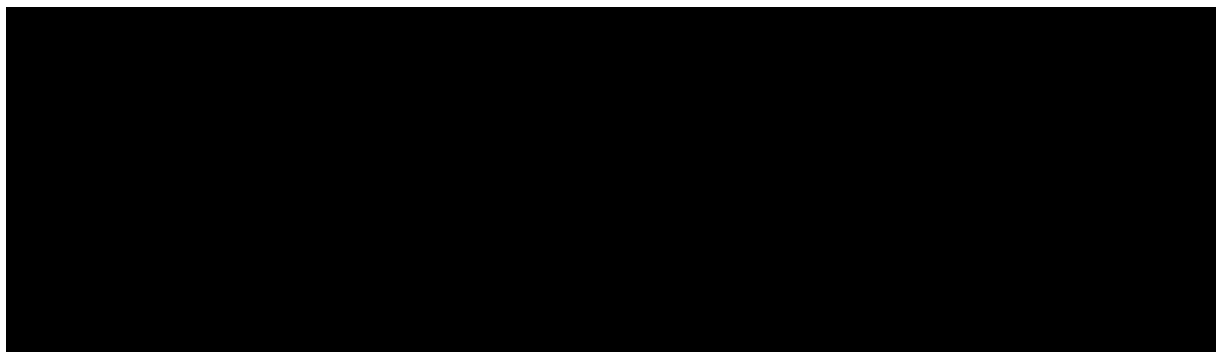
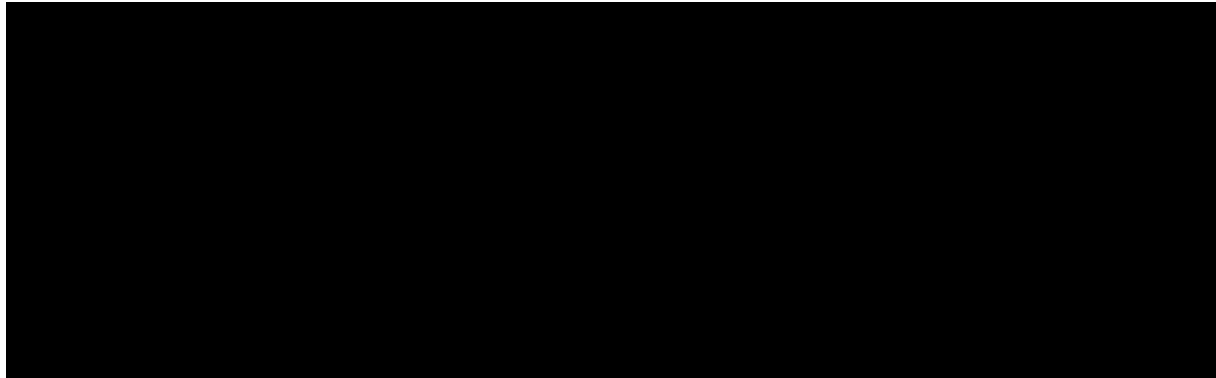


Tabelle 9 Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp Gruppe der Ennstal Straße B320 von 2000 bis 2011 von Str. km 8,514 bis 70,145 (vgl. Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2013)



Unfalltypen:

- Gruppe 0: Unfälle mit nur einem Beteiligten
- Gruppe 1: Unfälle im Richtungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher Richtung bewegen ohne abzubiegen
- Gruppe 2: Unfälle im Begegnungsverkehr (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die in entgegengesetzter Richtung ohne abzubiegen auf derselben Straße fahren
- Gruppe 3: Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - Richtungsgleich (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die in derselben Richtung auf derselben Straße fahren, wobei mehrere Fahrzeuge abbiegen
- Gruppe 4: Unfälle beim Abbiegen oder Umkehren - entgegengesetzte Richtung (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die in derselben Richtung auf derselben Straße fahren, wobei ein oder mehrere Fahrzeuge abbiegen
- Gruppe 5: Rechtwinklige Kollisionen auf Kreuzungen beim Queren (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die auf zwei verschiedenen Straßen fahren und im Kreuzungsbereich nicht abbiegen
- Gruppe 6: Rechtwinklige Kollisionen auf Kreuzungen beim Einbiegen (zwei oder mehr Beteiligte) Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die auf zwei verschiedenen Straßen fahren, wobei ein oder beide Fahrzeuge im Kreuzungsbereich abbiegen
- Gruppe 7: Unfälle mit haltenden oder parkenden Fahrzeugen (zwei oder mehr Beteiligte)
- Gruppe 8: Fußgängerunfälle (jeder Fall ist mit oder ohne Schutzweg möglich, gilt sinngemäß auch für Rollschuhfahrer, Inlineskater und Skateboarder)
- Gruppe 9: Sonstige Unfälle mit zwei oder mehr Beteiligten

4.4.4 Kfz-Bestand Österreich

In Abbildung 35 und der dazugehörigen Tabelle 10 ist der Kfz-Bestand aus Österreich von 1960 bis 2011 abgebildet. Seit 2002 wird ein kontinuierliches Wachstum verzeichnet und es ist kein Rückgang des Kfz-Bestandes zu erwarten.

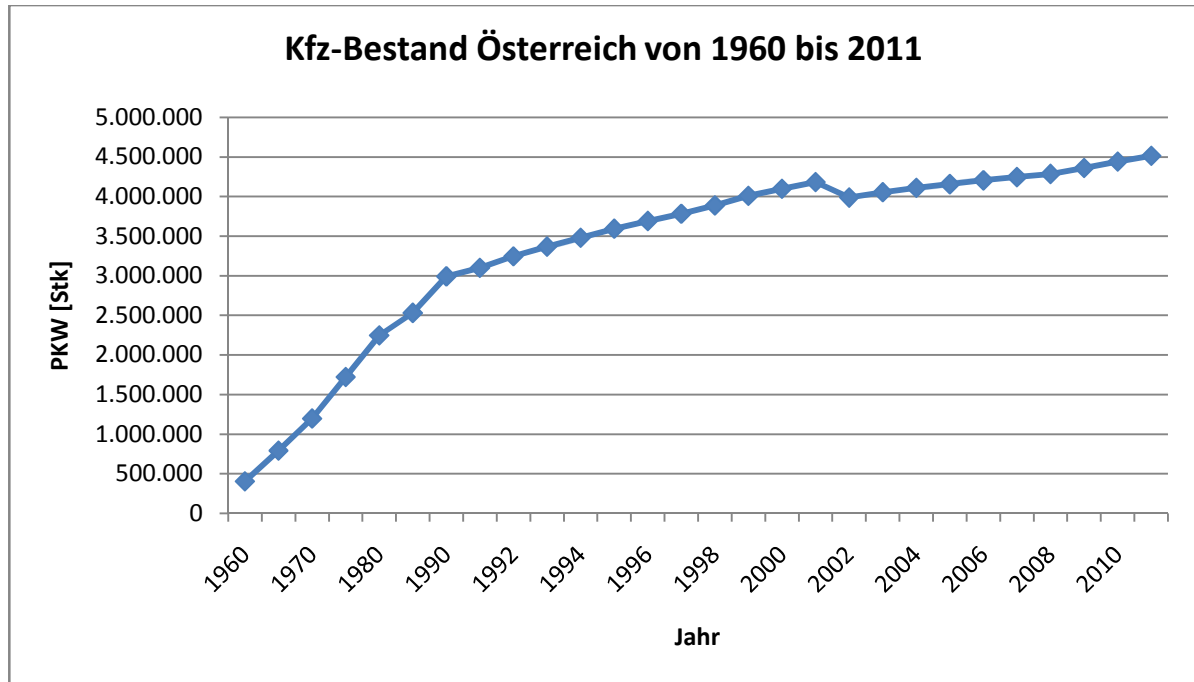


Abbildung 35 Kfz Bestand Österreich von 1960 bis 2011 (vgl. Statistik Austria, 2012)

Tabelle 10 Kfz Bestand Österreich von 1960 bis 2011 (vgl. Statistik Austria, 2012)

Kfz-Bestand		
Jahr	Personenkraftwagen	Wachstumsrate [%]
1960	404.042	95,69%
1965	790.675	
1970	1.196.584	43,80%
1975	1.720.722	
1980	2.246.950	12,63%
1985	2.530.800	
1990	2.991.284	3,63%
1991	3.100.014	
1992	3.244.920	3,78%
1993	3.367.626	
1994	3.479.595	3,28%
1995	3.593.588	
1996	3.690.692	2,49%
1997	3.782.544	
1998	3.887.174	3,15%
1999	4.009.604	
2000	4.097.145	2,07%
2001	4.182.027	
2002	3.987.093	1,69%
2003	4.054.308	
2004	4.109.129	1,16%
2005	4.156.743	
2006	4.204.969	0,97%

2007	4.245.583		0,93%
2008	4.284.919	1,75%	
2009	4.359.944		1,86%
2010	4.441.027	1,63%	
2011	4.513.421		

4.5 Beteiligte der Planungsprozesse

Die direkt im Verkehrsplanungsprozess involvierten Beteiligten sind wie in Kapitel 2.9 Beteiligte beschrieben:

- Verwaltung / Behörden,
- Politiker / Entscheidungsträger,
- Planer
- Betroffene / Öffentlichkeit

Mit Vertretern der Beteiligungsgruppen wurden Interviews geführt, um Erfahrungen und Erkenntnisse aus bereits abgeschlossenen Verkehrsplanungsprozessen und auch bezüglich der Ennstal Straße B320 zu gewinnen. Die vollständigen Interviews befinden sich im Anhang A Interviews.

4.5.1 Verwaltung / Behörden / Planer

- Land Steiermark, Interview Frisch

Herr Hofrat Dipl.-Ing. Dieter Frisch war als Verwaltungsplaner des Landes Steiermark tätig und ist mittlerweile im Ruhestand. (vgl. Anhang A Interviews Dipl.-Ing. Dieter Frisch)

- Land Steiermark, Interview Kaspar

Als Leiter des Bereiches Infrastruktur Recht des Landes Steiermark stellt der Jurist Herr Dr. Günter Kaspar die Behörde dar, unter anderem auch für das Landesstraßenverwaltungsgesetz. Er ist zuständig für die Genehmigung der Projekte im Verfahren. (vgl. Anhang A Interviews Dr. Günter Kaspar)

- Land Niederösterreich, Interview Pracherstorfer

Seit zwei Jahren ist Herr Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer Leiter der Landesstraßenplanung von Niederösterreich. In Verkehrsplanungsaktivitäten ist er seit ca. 2004 involviert.

Laut Herrn Dr. Pracherstorfer gibt es neue Tendenzen hinsichtlich des Artenschutzes im Verkehrsplanungsprozess. Bisher wird nicht die umweltverträglichste Trasse geprüft, sondern das Ergebnis der NKU und daraus ergibt sich, ob diese Auswahlvariante umweltverträglich ist oder nicht. Es werden auch nur räumlich relevante Tier- und Pflanzenarten betrachtet. Künftig wird die Genehmigungsfähigkeit der einzelnen Trasse hinsichtlich des Artenschutzes ausschlaggebend werden. Es werden alle geschützten Arten betrachtet und es liegt am Projektwerber herauszufinden ob diese vorhanden sind oder nicht. Damit werden Kriterien, die zur Zeit noch maßgebend sind, in Zukunft in den Hintergrund treten. Das Auswahlkriterium wird nur mehr auf die naturräumlichen Feststellungen hin verschoben, das bedeutet, dass künftig bereits in einer sehr frühen Phase kostenintensive Untersuchungen notwendig sein werden. Auch die Ausführung (Bauphase) wird

durch diese Veränderungen teurer werden um den Anforderungen des Artenschutzes gerecht zu werden. (vgl. Anhang A Interviews Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer)

- Land Steiermark, Interview Tropper

Herr Dipl.-Ing. Andreas Tropper arbeitete für ca. zwei Jahre in einem Zivilingenieurbüro in Graz im Bereich Statik. Nach der privatwirtschaftlichen Tätigkeit erfolgte eine Ausbildung zum Straßen- und Eisenbahnrechtlichen Sachverständigen. Dann wechselte er zuerst in die Verkehrsplanungsabteilung und danach arbeitete Dipl.-Ing. Tropper für knappe zwei Jahre im politischen Büro des zuständigen Verkehrsreferenten. Ab 2004 war er Abteilungsleiter von vier Fachabteilungen im Straßenbau und drei Jahre später übernahm er die Funktion als Landesbaudirektor (Raumplanung, Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Umwelt). Gegenwärtig ist er Leiter der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau". (vgl. Anhang A Interviews Dipl.-Ing. Andreas Tropper)

- Land Steiermark, Interview Wakonigg

Herr Dipl.-Ing. Heinz Wakonigg war für acht Jahre im Planungsbüro "Friedl & Rinderer" angestellt und wechselte danach von der privatwirtschaftlichen Planung in den Bereich der Verwaltungsplanung. Dort arbeitete er für die "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark und ist mittlerweile im Ruhestand. (vgl. Anhang A Interviews Dipl.-Ing. Heinz Wakonigg)

- Land Niederösterreich, Interviewpartner Zibuschka

Als Leiter des Amtes der NÖ Landesregierung der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr und Professor des Institutes für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur in Wien arbeitet Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka seit 1974 im Verkehrsplanungsbereich des Landes Niederösterreich. Zuvor arbeitete er als Bauleiter bei einer Straßenbaufirma. (vgl. Anhang A Interviews Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka)

4.5.2 Politiker / Entscheidungsträger,

- Vertreter der Gemeindepolitik, Interview Hakel

Herr Mag. Rudolf Hakel, ist durch sein Bürgermeisteramt, das er seit dem Jahr 2000 inne hat, direkt in die Verkehrsplanungsaktivitäten der Ennstal Straße B320 involviert.

Von ihm wird eine Bestandsverbesserung der Ennstal Straße B320 gefordert die folgende Punkte umfasst:

- Überholmöglichkeiten auf der gesamten Strecke (drei-, falls notwendig abschnittsweise vierstreifiger Ausbau);
- durchgehende Begleitwege;
- Verordnung einer Autostraße nur dann, wenn Begleitwege vorhanden sind;
- 7,5 Tonnen Beschränkung für Schwerverkehr mit Ausnahme von Quell- und Zielverkehr, Zusatzklausel gegen Scheinaufträge, -fracht;
- Kreisverkehr Trautenfels (Unterführung für Hauptverkehr);

Durch diese Maßnahmen und durch die drei "intelligenten" Ampeln in Liezen erhofft er sich Erleichterungen für die Verkehrssituation im Ennstal. Eine Umfahrung in Liezen, die sogenannte "Variante Mitte", ist gleich wie eine Ortsdurchfahrung mit Unterführungen, seiner Meinung nach zur Zeit nicht finanzierbar. Der Kreisverkehr in Trautenfels ist für ihn unbedingt notwendig um Staus in diesem Bereich vermeiden zu können. (vgl. Anhang A Interviews Mag. Rudolf Hakel)

4.5.3 Betroffene / Öffentlichkeit

- Bürgerinitiative Arbeitskreis LEBEN BEWAHREN FÜR DIE ZUKUNFT, Interview Mitteregger

Die Organisation "Arbeitskreis LEBEN BEWAHREN FÜR DIE ZUKUNFT" ist eine anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000). Die Gründung erfolgte 1995 und der Anerkennungsbescheid zur Umweltorganisation erging am 27.09.2007. Der Arbeitskreis ist der Trägerverein für die große überparteiliche Plattform STOPP TRANSITSCHNEISE ENNSTAL, die Initiatorin für die Entstehung von der Arbeitsgemeinschaft Intermodale Verkehrsplanung "Zukunft Ennstal" war. In breiter Zusammenarbeit wurde die intermodale Mobilitätserhebung in über 20.000 Haushalten im Ennstal durchgeführt. Die Obfrau ist Frau Prof. Mag. Waltraud Mitteregger und der Vereinssitz ist in Gröbming.

Von der Umweltorganisation wird eine allumfassende Lösung, die sogenannte intermodale Verkehrsplanung, gefordert, die die Aspekte Mobilität, Wirtschaft und Lebensraum gleichermaßen berücksichtigt. Sie soll den IV, den ÖV und die Umweltaspekte in derselben Weise einbeziehen. Eine Verbesserung für die Verkehrssituation und für die betroffenen Anrainer soll durch:

- eine Reduktion des Durchzugs- und Schwerverkehrs
- eine Routenbindung des Schwerverkehrs an die Autobahnen
- verstärkte Kontrollen des Schwerverkehrs und
- durch eine bessere Auslastung des öffentlichen Verkehrs (intermodale Verkehrsplanung)

erfolgen. Da Liezen bereits eine Umfahrung besitzt und die "Variante Mitte" durch das Naturschutzgebiet verlaufen würde, wird von der Umweltorganisation keine Umfahrung gefordert. Eine Unterführung wäre eine Alternative, doch die ist nach Meinung der Vertreterin der Bürgerinitiative nicht notwendig, wenn die Maßnahmen zur Bestandsverbesserung durchgeführt werden. Weiters fordert die Initiative situationsabhängige Öffentlichkeitsintegrationsinstrumente, wie beispielsweise Verkehrsbefragungen oder einen "Runden Tisch" mit den interessierten Bürgern. (vgl. Anhang A Interviews Mag. Waltraud Mitteregger)

- Bürgerinitiative LIEB - Liezener Initiative Engagierter Bürger

Die Bürgerinitiative "LIEB - Liezener Initiative Engagierter Bürger" steht für einen Bestandsausbau und gegen einen Neubau einer Schnellstraße bzw. einer Autobahn. Die Organisation beschränkt sich in ihrem Wirkungsbereich auf den Raum Liezen. Die Bürgerinitiative ist politisch aktiv, daher auch im Gemeinderat Liezen seit 1995 vertreten. (vgl. LIEB Liezen 2012)

- Bürgerinitiative NETT - Nein Ennstal Transit Trasse, Interview Stangel

Der Verein NETT (Nein Ennstal Transit Trasse) ist eine anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000). Nach der Bürgerrechtsbewegung "Schönes Ennstal" wurde die Bürgerinitiative NETT 1991 gegründet, wobei der Anerkennungsbescheid zur Umweltorganisation am 10.07.2007 erfolgte. Obmann ist Dr. Rolf M. Seiser und der Vereinssitz befindet sich in Wörschach.

Die Bürgerinitiative NETT trat im Laufe der langjährigen Geschichte der Ennstal Straße immer wieder vehement gegen einen Neubau einer Schnellstraße bzw. einer Autobahn auf. In den Jahren 1991 bis 1994 wurden von der Bürgerinitiative mehrere Straßenblockaden organisiert, um den Bau der Sallabergbrücke bzw. der Umfahrung Stainach zu verhindern, da keine Wasserrechtsbewilligung für

das Projekt vorhanden war. Die Umweltorganisation fordert eine moderate Bestandsverbesserung der Ennstal Straße B320, sowie eine Umsetzung von verkehrsdirigistischen Maßnahmen:

- durchgehender Begleitweg für Langsamverkehr (Traktoren, Radfahrer,...)
- Verordnung einer Autostraße für die Landesstraße
- 7,5 Tonnagenbeschränkung
- Routenbindung für Schwertransporter und Transitverkehr
- Transportmittelvorschriftung für bestimmte Güter (z.B. Holztransport nur auf der Schiene)
- Forcierung des ÖV (nach Schweizer Vorbild)

Für die Stadt Liezen wird keine weitere Umfahrung gefordert, sondern Bestandsverbesserungen wie den Austausch der bestehenden Verkehrslichtsignalanlagen durch Kreisverkehre. Die "Variante Mitte" wäre laut den Sprechern der Umweltinitiative in den Naherholungsgebieten von Liezen und Wörschach und der Lärmschutz wäre problematisch durch die Trassenführung am Talboden. Die Vertreter der Umweltorganisation sind der Meinung, dass beim Bau einer Schnellstraße von Liezen nach Mandling ein Kaufkraftabfluss für die Liezener Betriebe zu erwarten sei. Außerdem steht die Variante Mitte im Bereich Liezen mit wasserrechtlichen als auch naturschutzrechtlichen Vorschriften in Konflikt, so die Sprecher von NETT. (vgl. Anhang A Interviews Barbara Stangel)

- ARGE Intermodale Verkehrsplanung Zukunft Ennstal

Die Arbeitsgemeinschaft Intermodale Verkehrsplanung "Zukunft Ennstal" ist ein Zusammenschluss mehrerer Bürgerinitiativen, verschiedener Ennstaler Gemeinden, Schuldirektionen, Landwirten und Gewerbetreibenden, um eine Arbeit auf breiter Basis für die gemeinsamen Ziele der Bürgerinitiative zu schaffen.

- Vertreter der Wirtschaft, Interview Blaser

Herr Helmut Blaser stellt als Regionalstellenleiter der Wirtschaftskammer Steiermark im Bezirk Liezen einen Vertreter der Wirtschaft dar und ist in den Workshops und im Planungsprozess der Ennstal Straße B320 involviert.

Er fordert, als Vertreter der Wirtschaftstreibenden,

- eine Umfahrung für Liezen,
- einen durchgehenden Begleitweg (der bis auf wenige Teilbereiche bereits vorhanden ist),
- eine Verordnung einer Autostraße für die Landesstraße,
- eine Kreisverkehrslösung in Trautenfels (die Ennstal Straße B320 (Richtung Ost-West) sollte dabei Unterflur geführt werden und die B145 Salzkammergut Straße und die B75 Glattjoch Straße (Richtung Nord-Süd) sollte den Kreisverkehr nutzen),
- einen zweistreifigen Ausbau, ebenfalls als Autostraße ausgeführt, mit regelmäßigen Überholmöglichkeiten und
- eine Umfahrung für Espang.

Optimal wäre für ihn ein vierstreifiger Ausbau als Schnellstraße mit Tempo 100 km/h gewesen, aber seiner Meinung nach ist das auf Grund der vielen Widerstände nicht mehr möglich. Das Thema "Autobahn" ist für ihn nicht mehr existent und steht nicht mehr zur Diskussion. Die maximale Größe ist ein dreispuriger Ausbau (wechselweise Überholspuren), da Herr Blaser nicht denkt, dass die ASFINAG sich selbst eine konkurrenzierende Autobahn zur A9 bauen möchte. Ein Abwandern der Kaufkraft für die Stadt Liezen befürchtet er nicht, da viele Verkehrsteilnehmer nicht direkt nach Liezen wollen, sondern oft nur die Infrastruktur durch die Stadt nutzen um beispielsweise in die

Dachstein Tauern Region, aber auch in Richtung Salzkammergut und Donnersbachtal zu fahren. Und diese Verkehrsteilnehmer, die im Stau durch Liezen stehen, werden nie eine entscheidende Kaufkraft für die Stadt darstellen. Das große Angebot in Liezen wird seiner Meinung nach immer Käufer anziehen und daher ist es wichtig die Hauptverkehrsader, die die Ennstal Straße B320 darstellt, funktionsfähig zu erhalten, um die Betriebe im Bezirk halten zu können. Um die Region als Erholungs- und Tourismusregion halten zu können, ist es für Herrn Blaser notwendig eine Umfahrung für Liezen zu bauen, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Seiner Meinung nach, nutzt der Schwerverkehr in den meisten Fällen ohnehin die Autobahn und die teilweise stattfindende Mautflucht wäre nicht permanent wirtschaftlich kontrollierbar. Eine Tonnagenbeschränkung schafft zusätzliche Probleme und schränkt die heimische Wirtschaft ein, laut Herrn Blaser. Für ihn ist der Durchgangstransitverkehr durch die Beschränkungen in Salzburg und Oberösterreich ohnehin geregelt. Einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sieht er als nicht finanzierbar und daher sind auch Transportmittelvorschriften für bestimmte Güter für ihn nicht umsetzbar ohne Mehrkosten beim Verbraucher zu schaffen. (vgl. Anhang A Interviews Helmut Blaser)

- Lobbys / Frächter

Für die Frächter stellen die höheren Mautkosten, wenn die Autobahnstrecke über die A1 und A9 genutzt wird, einen enormen Mehrkostenaufwand dar. Eine Fahrt ist rund 20 % teurer, als die Fahrt auf der Ennstal Straße B320. In der Branche herrscht ein hoher Kostendruck und daher wird die Strecke durch das Ennstal bevorzugt, außer, wenn die Witterungsverhältnisse es im Winter nicht ermöglichen.

4.6 Planungsmaßnahmen Ennstal Straße B320 ab 2002

Die Ereignisse ab 2002 werden gesondert betrachtet, da sie die letzten zehn Planungsjahre darstellen und zu diesem Zeitpunkt die Ennstal Straße B320 in eine Landesstraße übergang. Die "Basler Studie" wurde ebenfalls in diesem Zeitraum durchgeführt und 2003 vorgestellt. Auf dieser Studie aufbauend folgten die weiteren Planungsmaßnahmen.

4.6.1 Zusammenfassung Studie "Korridoruntersuchung Ennstal" von Basler+Partner (2003)

Von der Firma "Ernst Basler und Partner AG" wurde im Jahr 2003 die Korridoruntersuchung für das Ennstal veröffentlicht (Analysejahr 2001). Der Auftrag zu dieser Studie erfolgte von den Ländern Steiermark und Salzburg, sowie vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Die Studie beinhaltet den Aufgabenbereich Schiene und Straße und gibt Empfehlungen zur Verkehrsablaufgestaltung ab, sowie Grundlagen für die nachfolgenden Projektierungsschritte.

Das Zielsystem bestand aus folgenden Beurteilungsaspekten bzw. Beurteilungskriterien: (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. A)

Verkehr:

- Verkehrsstärke auf zu beurteilender Trasse
- Belastungsänderungen im Netz

- Verkehrsqualität
- Verkehrsaufwand
- Induzierter Verkehr
- Verkehrssicherheit
- Modal-Split
- Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr
- Auswirkungen auf den nichtmotorisierten Verkehr

Raum:

- Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen
- Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung
- Übereinstimmung mit Verkehrskonzepten
- Entwicklungspotenziale / Siedlungsdruck
- Trennwirkung
- Beeinträchtigung von Nutzungen

Umwelt:

- Lärm
- Luftschadstoffe
- Natur-, Landschafts-, Biotopschutz, Tiere, Pflanzen
- Wasser
- Energieverbrauch
- Klima
- Stadt-, Orts- und Landschaftsbild
- Sach- und Kulturgüter
- Wechselwirkungen

Kosten und Realisierung:

- Investitionskosten
- Realisierungszeiträume / risiken (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. A1-2 - A1-3)

Die gesamte Strecke des Korridors wurde in folgende acht Abschnitte aufgeteilt:

Abschnitt 1 (Anschlussstelle A10 - Radstadt)

Abschnitt 2 (Radstadt - Mandling)

Abschnitt 3 (Mandling - Schladming)

Abschnitt 4 (Schladming - Gröbming)

Abschnitt 5 (Gröbming - Trautenfels)

Abschnitt 6 (Trautenfels - Ortsanfang Liezen)

Abschnitt 7 (Ortsgebiet Liezen)

Abschnitt 8 (Ortsende Liezen - Anschlussstelle A9)

Die Tabelle 11 zeigt den Durchschnittlichen täglichen Verkehr, sowie Ziel-, Quell- und Binnenverkehr je Abschnitt für das Analysejahr 2001 und das Prognosejahr 2015.

Tabelle 11 DTV und ZQBV je Abschnitt für 2001 und 2015 (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. A3-2)

	DTV 2001	DTV 2015	ZQBV 2001	ZQBV 2015
	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]
Abschnitt 1	18.100	23.600	13.700	18.300
Abschnitt 2	10.200	13.200	5.800	7.900
Abschnitt 3	10.500	13.200	6.100	8.000
Abschnitt 4	12.200	15.500	7.800	10.200
Abschnitt 5	10.200	12.600	5.800	7.400
Abschnitt 6	13.900	16.900	9.500	11.600
Abschnitt 7	19.000	22.400	14.600	17.100
Abschnitt 8	19.500	22.700	15.100	17.400

Die Maßnahmenkonzepte umfassten

- den Bau einer 4-streifigen Schnellstraße
- den Bau einer 2-streifigen Autostraße
- Maßnahmen an der Bestandsstrecke im Raum Liezen, Kreuzung Trautenfels und an der Rampe Gröbming, sowie Anwohnerschutz in Siedlungsgebieten

Nicht weiter verfolgt wurden Betriebliche Änderungen (Bemautung, LKW-Nachtfahrverbot) und Angebotserweiterungen im ÖV da diese Maßnahmen nur geringe Verbesserungen für den Anwohnerschutz, jedoch hohe volkswirtschaftliche Kosten bzw. Investitionskosten zur Folge hätten. In jedem Maßnahmenkonzept sollte jedoch eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr erfolgen. (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. XIII)

Durch die Prüfung der Planfälle mittels Nutzwertanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse wurde deutlich, dass eine zweistreifige Autostraße das günstigste Maßnahmenkonzept für Anwohner und Verkehrsteilnehmer darstellt (vgl. Abbildung 36). Die Reisezeiten können verringert werden, indem die Betriebsgeschwindigkeiten erhöht und Umfahrungen geschaffen werden. Punktuell sollten Lärmschutzwände errichtet werden, um lärmschutztechnische Verbesserungen zu schaffen und der ÖV sollte integriert werden. (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. XXIV-XXVI)

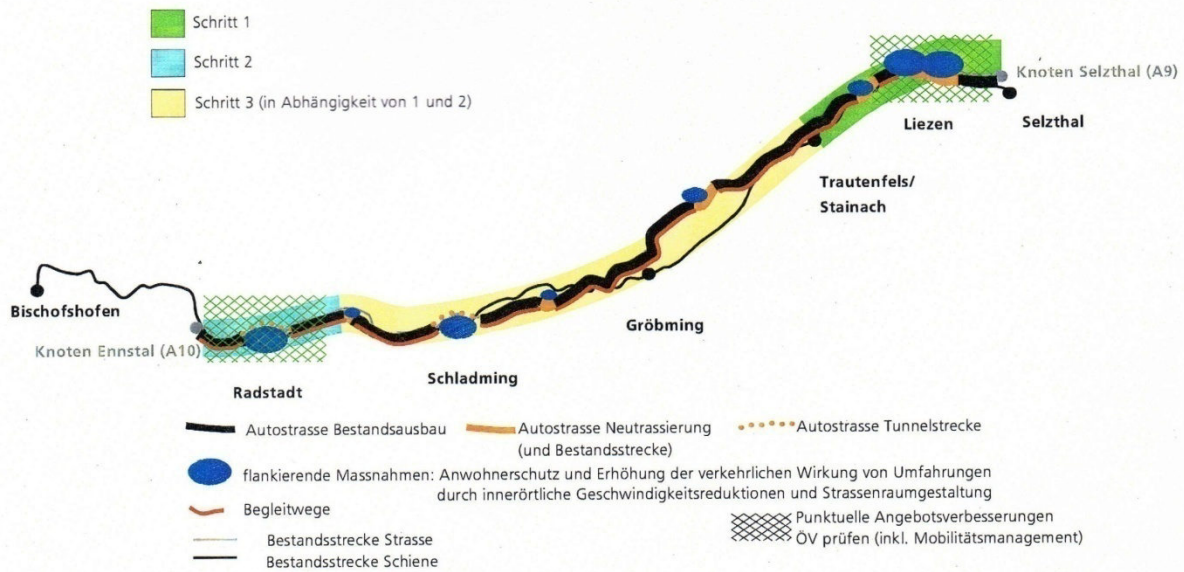


Abbildung 36 Systemskizze zu den Empfehlungen für die weitere Planung (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. 97)

In der Empfehlung werden folgende Schritte vorgeschlagen (vgl. Chaumet, Bruns, Sieber, Thoma, 2003, S. 96):

Schritt 1:

- Für den Abschnitt von Trautenfels bis Selzthal soll ein Vorprojekt mit Trassierungsvarianten für eine zweistreifige Autostraße erstellt werden. Die Maßnahmen sollen an der Bestandsstrecke durchgeführt werden und mit siedlungsnahen, konfliktarmen Umfahrungen ergänzt werden.
- In den nachfragestärkeren Abschnitten (Raum Liezen, Raum Radstadt - Bischofshofen) werden punktuelle Angebotsverbesserungen des ÖV empfohlen.
- Die restlichen Abschnitte sollten vorbereitet werden.

Schritt 2:

- Um den Ausbau einer zweistreifigen Autostraße im Bereich Knoten Ennstal (A10) bis Radstadt vorzubereiten, sollte ein Vorprojekt durchgeführt werden.
- Vorbereitungsarbeiten für die übrigen Abschnitte

Schritt 3:

- Nach der Vollendung der Schritte 1 und 2, wird der restliche Abschnitt von Mandling bis Trautenfels als zweistreifige Autostraße ausgeführt.
- Für die Reduzierung der Lärmbelästigung und die Minderung der siedlungsräumlichen Trennwirkung werden punktuelle Verbesserungen des Anwohnerschutzes empfohlen.

Außerdem wird in der Basler Studie empfohlen, den Maßnahmenkatalog des Landes Steiermark für die Ennstal Straße B320 an die Ergebnisse der Korridoruntersuchung anzupassen.

4.6.2 Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Trautenfels - Selzthal

Aufbauend auf den Ergebnissen der "Basler Studie" arbeitete die "Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell P-E-V" an der Umsetzung einer Lösung des Verkehrsmodells der Ennstal Straße. In erster Linie wurde der konfliktreichste Abschnitt von Trautenfels bis Selzthal betrachtet. Der Auftraggeber für diese Verkehrsplanung war das Land Steiermark, im besonderen die Fachabteilung 16 der Steiermärkischen Landesregierung. Ihr oblag auch die Projektleitung.

Die technische Koordination im Fachbereich Verkehr und Technik übernahm die "Ingenieurgesellschaft Kaufmann - Kribernegg" und die Koordination im Fachbereich Raum und Umwelt wurde durch das Büro "freiland Umweltconsulting" durchgeführt. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. 2)

Zu den Bereichen

- Vermessung
- Geologie / Hydrologie
- Lärm
- Siedlung / Raumentwicklung
- Wasser-Gewässer
- Naturraum-Schutz

wurden externe Gutachten veranlasst.

Als Projektvorbereitung war es für den Bereich Verkehr und Technik notwendig die technischen Unterlagen aufzubereiten, Verkehrserhebungen durchzuführen und den Ist-Zustand zu dokumentieren.

Im Bereich Raum und Umwelt wurden Datensammlungen, -zusammenstellungen und -bewertungen gemacht. Diese Unterlagen basieren auf GIS-Modellen und der Datenbank der REU.

In der Projektphase der Vorstudie (vgl. Abbildung 37 Phase 1) wurden im Bereich Verkehr und Technik Untersuchungen für das "Level of Service", für die Variantenentwicklung, sowie Grobkosten zur Variantenvorauswahl durchgeführt.

In diesem Abschnitt der Verkehrsplanung war es notwendig, dass die Verantwortlichen des Bereiches Raum und Umwelt die Variantenvorauswahl beurteilten, also interaktiv am Planungsprozess mitwirkten und Methoden für die folgende Nutzen-Kosten-Analyse entwickelten.

Im Vorprojekt (vgl. Abbildung 37 Phase 2) wurden die Trassierungen detaillierter, es erfolgten Trassenauswahlen und Beurteilungen der zugehörigen Kosten.

Durch den Fachbereich Raum und Umwelt wurden die Trassenauswahlen über die Nutzen-Kosten-Analyse vollzogen. Außerdem wurden Vermeidungs- Verminderungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt.

Während der gesamten Projektvorbereitung, der Vorstudie und dem Vorprojekt erfolgte die Kommunikation der Fachbereiche über Besprechungen und Workshops. Die Öffentlichkeitsarbeit

wurde über Regional- und Gemeindeforen, Bürgerinformationsveranstaltungen, sowie Folder und Informationsbroschüren durchgeführt. Eine Moderation war verantwortlich für die operative Unterstützung des Auftraggebers, für die Gesprächsleitung und die Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit.

Um die Öffentlichkeit erfolgreich in das Projekt zu integrieren wurde auf

- Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Information und der Prüfverfahren
- Gleichbehandlung aller Interessen im Prüfverfahren
- Ermöglichung der ausgewogenen Einbringung von Interessenslagen
- Ausgleich von Interessen und Vermeidung von "Siegern und Verlierern"

geachtet. Außerdem werden die Betroffenen bei der Umsetzung von Maßnahmen und bei deren Optimierung einbezogen. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. E-5)

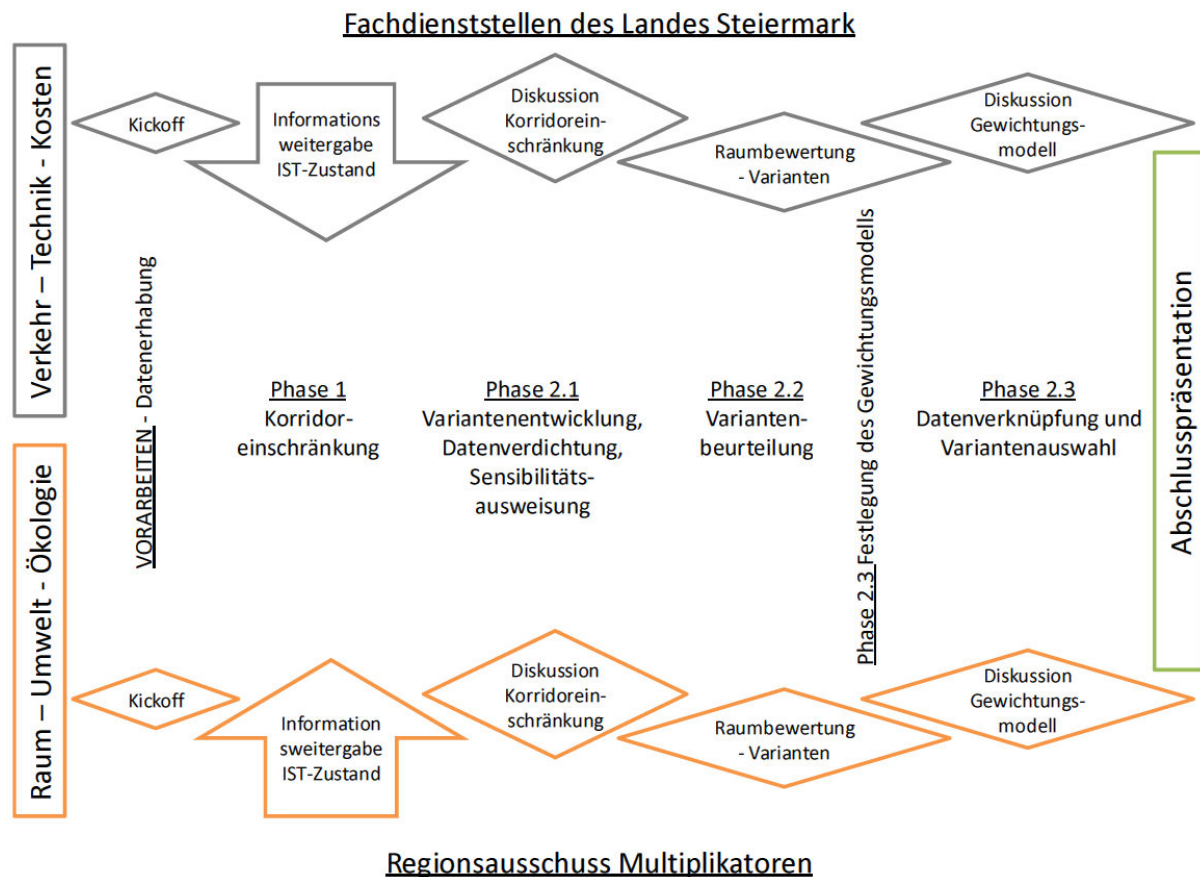


Abbildung 37 Projektstrukturplan Trassenfindung B320 Ennstal Straße (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. A-3 (vereinfacht))

Das Gemeindeforum bestand aus ausgewählten Vertretern der Gemeinden die das Meinungsspektrum in politischer, wirtschaftlicher und ideologischer Hinsicht abbildeten. Seine Aufgabe war es eine Konsenssuche auf möglichst breiter Basis zu finden. Außerdem sollten die Vertreter die Informationen nach außen tragen und Stimmungen aus den zu vertretenden Gruppen in den Planungsprozess einbringen.

Im Regionalforum befanden sich Landtags- und Nationalratsabgeordnete der Region, Bürgermeister der Gesamtregion, Vertreter der politischen Parteien und Interessenvertretungen aus Landwirtschaft, Handel und Gewerbe, Tourismus, Arbeiter und Angestellte. Ihnen oblag es die erarbeiteten Bearbeitungsschritte aus den Arbeitsgruppen zu präsentieren und die Ergebnisse und die folgenden Planungsschritte zu diskutieren.

Das Landesforum setzte sich aus Vertretern der Wasserwirtschaft, der Örtlichen Raumplanung, der Regionalplanung, des Naturschutzes, der Verkehrsplanung und der Umweltanwaltschaft zusammen. Das Forum hatte die Aufgabe Entscheidungen bei unterschiedlichen Interessenfragen zu treffen, Lösungen auf möglichst breiter Basis zu erarbeiten und Varianten auszuschneiden, die nicht genehmigungsfähig waren. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. C-8-9)

Die Korridoreinschränkung erfolgte durch Eingrenzung auf technisch mögliche Varianten und durch Ausschneiden von Trassen mit hohem Konfliktpotential. Es wurden Sensibilitätskarten für Maßnahmen mit möglichst geringen Auswirkungen auf Raum und Umwelt entwickelt unter Berücksichtigung der Kosten und Einhaltung der Ausbaukriterien. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. C-13-14)

Die Beurteilungskriterien für die Trassenauswahl gliederten sich in die Bereiche Verkehr und Technik, Raum und Umwelt und Kosten: (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. D-14-20)

Verkehr und Technik:

- Verkehrswirksamkeit
- Verkehrsqualität
- Bauherstellung

Kosten:

- Errichtungskosten
- Erhaltungskosten

Raum und Umwelt:

- Raumentwicklung
- Siedlungsraum
- Naturraum und Ökologie
- Landschaftsbild und Erholung
- Land- und Forstwirtschaft
- Wasser und Gewässer

Wurden die Kriterien für einen der drei Beurteilungsbereiche deutlich nicht erreicht, dann galt das als Ausscheidungsgrund für die Variante.

Der Streckenabschnitt von Trautenfels bis Selzthal wurde in den "Bereich West" von Trautenfels bis Wörschach bei Liezen und den "Bereich Ost" von Wörschach bei Liezen bis zum Autobahnzubringer in Selzthal unterteilt. Für beide Bereiche wurden mehrere Varianten für die Trassenführung erarbeitet:

Um durch objektive Entscheidungen jene Variante zu ermitteln, die auch umgesetzt werden sollte, wurden folgende Schritte angewendet (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. I-1 sowie Kapitel 2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)):

- Wirkungsanalyse
- Prüfung auf Kostenverträglichkeit
- VOR-Verträglichkeitsprüfung - Ausscheiden nicht genehmigungsfähiger Varianten
- Paarweiser Vergleich ähnlicher Varianten
- Durchführung der Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Auswahlvariante

Tabelle 12 Auflistung der Varianten im Bereich West und Ost (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. G-11-29)

Bereich West	Bereich Ost
Variante NW	Variante NO
Variante MW 1	Variante MO 1
Variante MW 2a	Variante MO 2
Variante MW 2b	Variante MO 3 (Ennstasse)
Variante MW 3a (Ennstasse)	Variante SO 1
Variante MW 3b	Variante SO 2
Variante MW 3c	Variante SO 3
Variante MW 2 - SO	
Variante SW 1	
Variante SW 2	

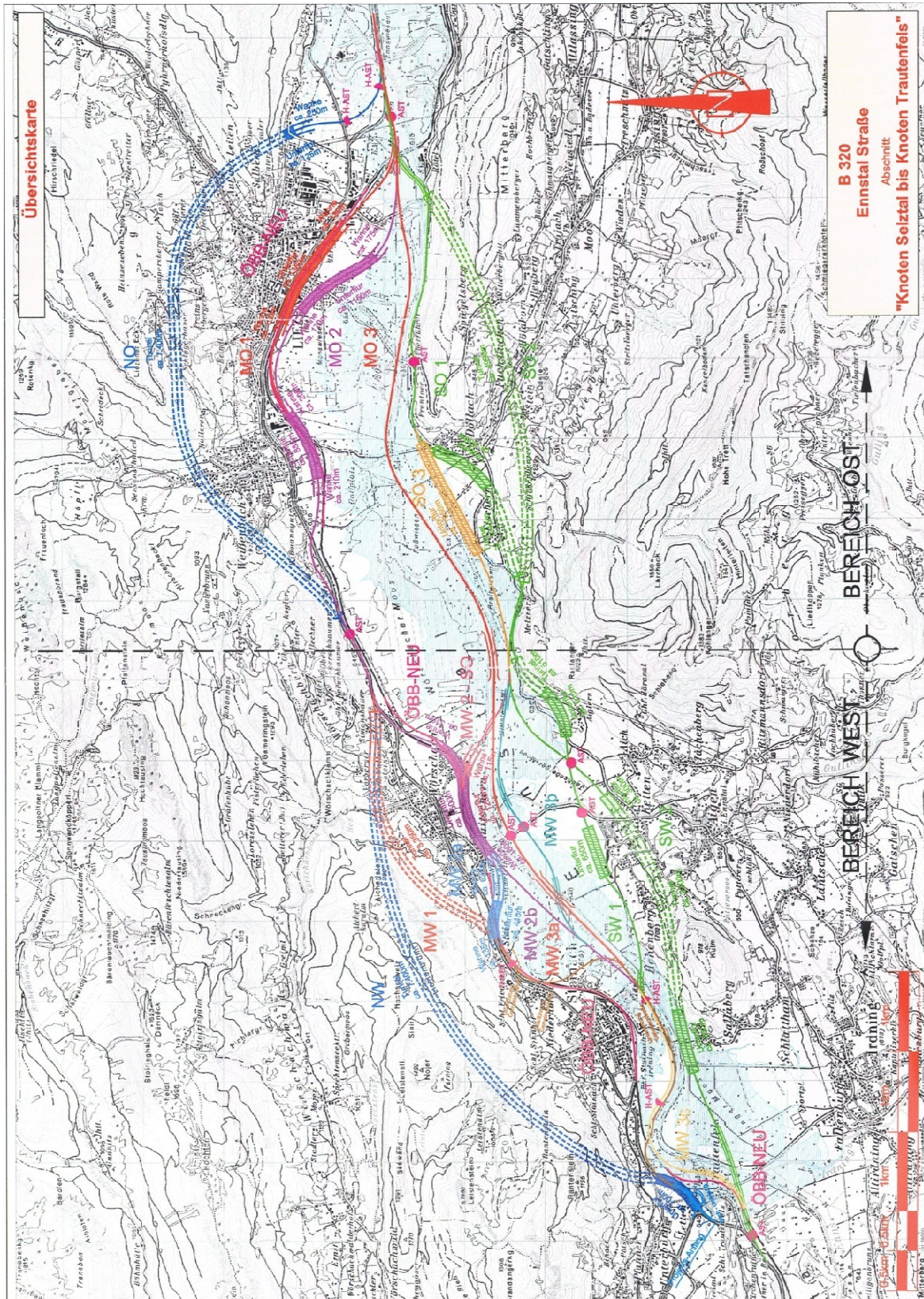


Abbildung 38 Übersichtskarte der Varianten (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. H-19)

Bei der Wirkungsanalyse schieden folgende Varianten aus (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. G-30-53):

- Variante MO 3 (Ökologie, Landschaftsbild, Hochwasser)
- Variante SO 3 (wird in Frage gestellt, wegen einem Vogelschutzgebiet)
- Variante NW (Grundwasser)
- Variante MW 3a (Ökologie, Landschaftsbild, Hochwasser)
- Variante MW 3b (wird in Frage gestellt, wegen einem Vogelschutzgebiet)
- Variante MW 3c (Ökologie, Landschaftsbild)
- Variante SW 2 (Ökologie, Landschaftsbild)

Nach der Wirkungsanalyse erfolgte die Prüfung auf Kostenverträglichkeit, bei der

- Variante NO,
- Variante SO 2 und
- Variante SO 3,

auf Grund der zu hohen Herstellungskosten, ausschieden (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. I-3).

Damit verblieben noch folgende Varianten:

Bereich West	Bereich Ost
Variante MW 1	Variante MO 1
Variante MW 2a	Variante MO 2
Variante MW 2b	Variante SO 1
Variante MW 2 - SO	
Variante MW 3b	
Variante SW 1	

In der VOR-Verträglichkeitsprüfung wurden vier Phasen durchlaufen um nicht genehmigungsfähige Varianten auszuschneiden (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. I-13-14 sowie Kapitel 2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)).

- Phase 1 - Screening
Falls das Projekt im direkten Zusammenhang mit dem Gebietsmanagement steht oder für Erhaltungsmaßnahmen notwendig ist und es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommt, dann kann die Genehmigung erteilt werden. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, dann wird Phase 2 eingeleitet.
- Phase 2 - Prüfung auf Verträglichkeit
Wird das Gebiet nicht vom geplanten Projekt beeinträchtigt bzw. sind keine Restwirkungen durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung feststellbar, dann ist das Projekt zu genehmigen. Andererseits wird Phase 3 ausgeführt.
- Phase 3 - Prüfung von Alternativlösungen
Gibt es Alternativen die keine bzw. nur geringe Beeinträchtigungen verursachen, dann sind diese zu verfolgen. Sind solche Varianten nicht gegeben, aber das Projekt erfüllt alle anderen Ausnahmetatbestände, dann wird Phase 4 durchgeführt.

- Phase 4 - Prüfung auf öffentliches Interesse

Wenn das Projekt keine prioritären Arten oder Lebensräume negativ beeinflusst und zwingend Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses bestehen, dann kann die Genehmigung erteilt werden, wenn entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden. Sind solche zwingenden Gründe nicht vorhanden und gibt es auch keine Gründe aus Sicht der Gesundheit und Sicherheit des Menschen, dann kann die Genehmigung nicht erteilt werden.

Das Ergebnis der Vorprüfung auf Verträglichkeit war, dass die verbliebenen Varianten erheblich negative Auswirkungen auf die Schutzgüter des Natura 2000 Gebiets haben. Jedoch zeigen die verbliebenen nördlichen Trassen (MW 1, MW 2a, MW 2b, MO 1 und MO 2) geringere Auswirkungen als die südlichen Varianten (MW 2 - SO, SW 1 und SO 1). (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. J-12)

Um die Variantenauswahl möglichst objektiv und unter Einbeziehung aller Vor- und Nachteile durchzuführen, wurde ein paarweiser Vergleich durchgeführt. Das bedeutet, dass jede Variante mit allen anderen Variante einzeln verglichen und die Stärken bzw. die Schwächen aufgezeigt wurden. Mit Hilfe dieser Vergleiche konnte jene Variante herausgefiltert werden, die die meisten Vorzüge in den Bereichen Verkehr und Technik, Raum und Umwelt und Kosten gegenüber den anderen Trassen hatte. (vgl. Kapitel 2.5.4 Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA))

Für diesen paarweisen Vergleich waren Gewichtungen notwendig um die unterschiedlichen Interessen bzw. Schutzgüter zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 2.5 Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten). Ohne diese Schwerpunkte zu setzen, wären alle Themenbereiche oder Fachbereiche gleichwertig. Diese Gewichtung wurde vom Regionalforum, also den einzelnen Gemeinden, sowie dem Landesforum, bestehend aus den Fachabteilungen und der Umweltschutzabteilung, durchgeführt. Sie verschafft insofern einen Vorteil, als dass sie bei gleichwertigen Trassen, nach dem paarweisen Vergleich, eine weitere Entscheidungshilfe darstellt. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. A-5-9)

Der paarweise Vergleich der Varianten Ost-Nord ergab Vorteile für die Variante MO 2b (kleine Abweichung zu Variante MO 2). Die Variante SO 1 blieb bestehen, da sie die einzige Südvariante im Bereich Ost ist und sonst die Südvarianten im Bereich West nicht umsetzbar wären. Für den Bereich West-Nord zeigte sich, dass die Variante MW 2b zu bevorzugen ist und im südlichen Teil setzte sich die Variante SW 1 durch. (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. K)

Die Trassierungen werden in weiterer Folge als Variante Mitte (MO 2b und MW 2b) und Variante Süd (SO 1 und SW 1) bezeichnet (vgl. Abbildung 39).

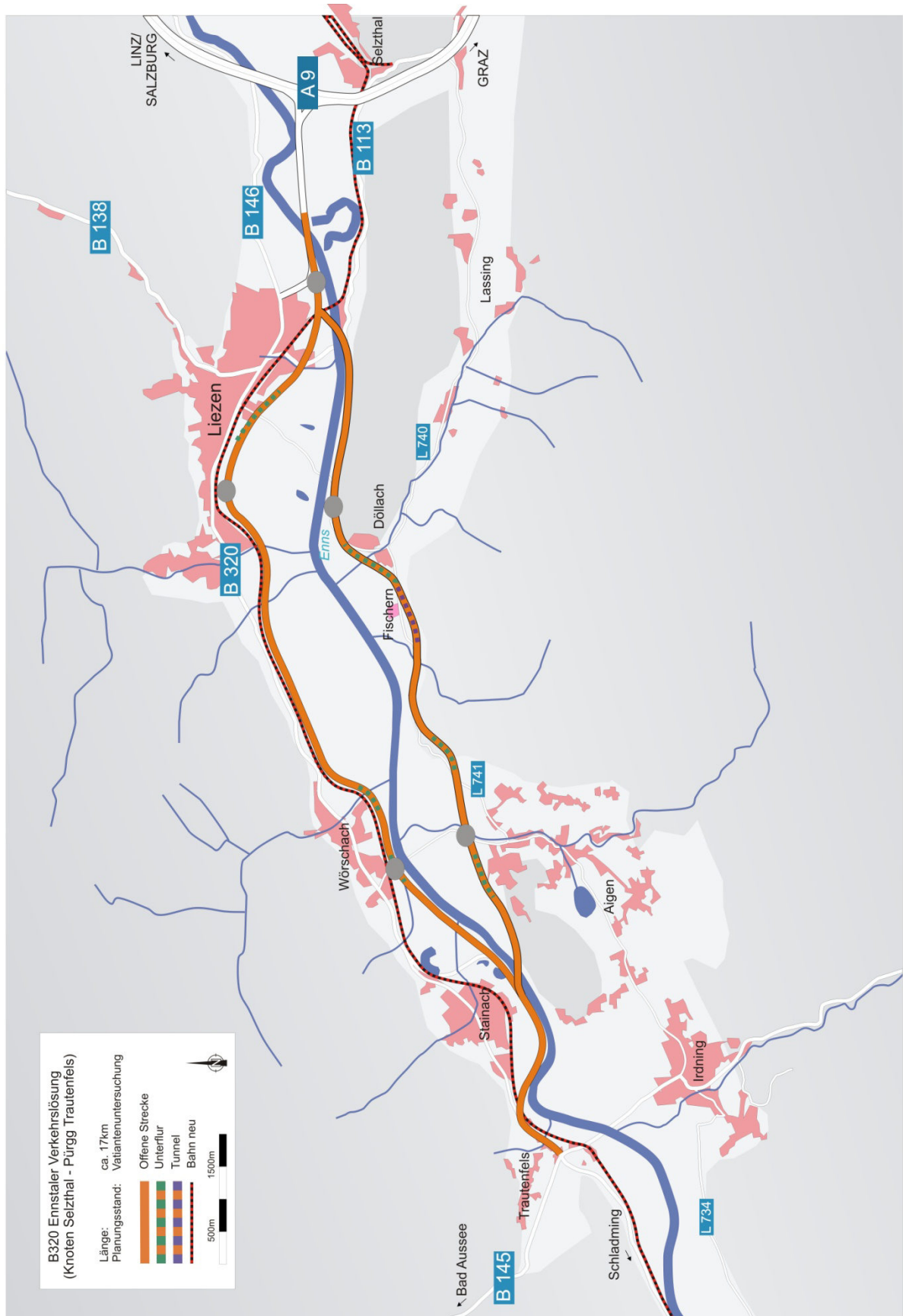


Abbildung 39 Übersichtskarte Trautenfels - Selzthal mit der Variante Mitte und Süd (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2013)

In weiterer Folge wurden die beiden Trassen einer Wirkungsanalyse unterzogen, die jedoch keine eindeutige Entscheidung für eine Variante brachte. Nach der Nutzwertanalyse (NWA) wurde ein stabiles Ergebnis erzielt, mit klaren Vorteilen für die Variante Mitte. Eine Risikoanalyse ergab ebenfalls ein stabiles Ergebnis mit einem geringen Risiko für die Variante Mitte.

Die Empfehlung des Planerteams die Variante Mitte als bessere Variante weiterzuverfolgen trug folgende Begründung (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. P):

- Langfristig günstigere Entwicklungschancen für die regionale Wirtschaft
- bessere Variante im NVP-Verfahren
- geringere Errichtungskosten
- Bündelung der Verkehrsträger Straße / Bahn
- Realisierung in Abschnitten möglich
- Möglichkeit des 2-streifigen Ausbaus
- eindeutiges, stabiles Ergebnis im Rahmen der Nutzwertanalyse
- deutlich geringeres Risiko

Eine Verkehrsbefragung im Jahr 2008 ergab folgenden Zustand (vgl. Land Steiermark Fachabteilung 16, 2003, S. U-6-10):

- Geringe Betriebsgeschwindigkeit auf der B320
- Regelmäßige Überlastung zu Spitzenzeiten
- Ausweichverkehr auf den Nebenstraßen mit negativen Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf die Bevölkerung
- In Urlaubsspitzen gibt es bis zu doppelt so hohen Ausweichverkehr
- Sehr hohe LKW-Belastung: über 3.200 LKW/Tag bei Liezen
- Durchgangsverkehr durch das Planungsgebiet Trautenfels - Selzthal rund 7.080 Kfz/Tag davon 1.620 LKW/Tag
- Transitverkehr durch Österreich ist mit 555 Kfz/Tag (315 PKW und 240 LKW) gering

4.6.3 Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Mandling - Trautenfels

Zeitversetzt zu den Detailplanungen des Abschnittes Trautenfels bis Selzthal begannen die Detailplanungen für den Abschnitt Mandling bis Trautenfels. Dieser Abschnitt der Ennstal Straße B320 trägt nicht so viel Konfliktpotential wie der Abschnitt Trautenfels bis Selzthal in sich. Das liegt einerseits an der geschichtsträchtigen Vergangenheit des östlichen Abschnittes (vgl. Kapitel 4.2 Geschichte, Chronik) und andererseits an den vielen Schutzbereichen die in diesem Gebiet die Trassierung erschweren (vgl. Anhang D LP01 bis LP16).

Die Besprechungen Ende des Jahres 2004, Anfang 2005 der betroffenen Gemeinden ergaben folgende Übereinkommen (vgl. Zinthauer, 2007, S. 5):

- Grundsätzlich Bestandsausbau für eine durchgehende Autostraße mit möglichst großzügigen Überholmöglichkeiten (3-spurige Abschnitte)
- Kreuzungen möglichst niveaufrei
- Durchgehende Begleitwege
- Kleinräumige Umfahrungen wo sie erforderlich und möglich sind

Diese Planungsziele wurden für das Ausbaukonzept übernommen, jedoch wurden die Maßnahmen einer vorzunehmenden Dringlichkeitsreihung unterzogen. Unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit, der Verkehrswirksamkeit und der Kosten erfolgte eine Einteilung in einen dreistufigen Umsetzungszeitraum kurz-, mittel- und langfristig. (vgl. Zinthauer, 2007, S. 31)

In Abbildung 40 sind diese Maßnahmen samt den veranschlagten Kosten dargestellt. Kurzfristig sind 15,9 Millionen Euro, mittelfristig 79,9 Millionen Euro und langfristig 113,0 Millionen Euro geplant. Wobei bei den langfristigen Maßnahmen auch die Umfahrung von Schladming mit Hilfe eines Tunnels mit einem Kostenanschlag von 75,0 Millionen Euro eingerechnet ist. Insgesamt ergibt das ein Investitionsvolumen von 208,8 Millionen Euro die im Maßnahmenkatalog angeführt sind. Die Überholspuren in beide Fahrrichtungen und die Verordnungen zu Autostraßen auf den Streckenabschnitten erhöhen den Verkehrsfluss und die -sicherheit.

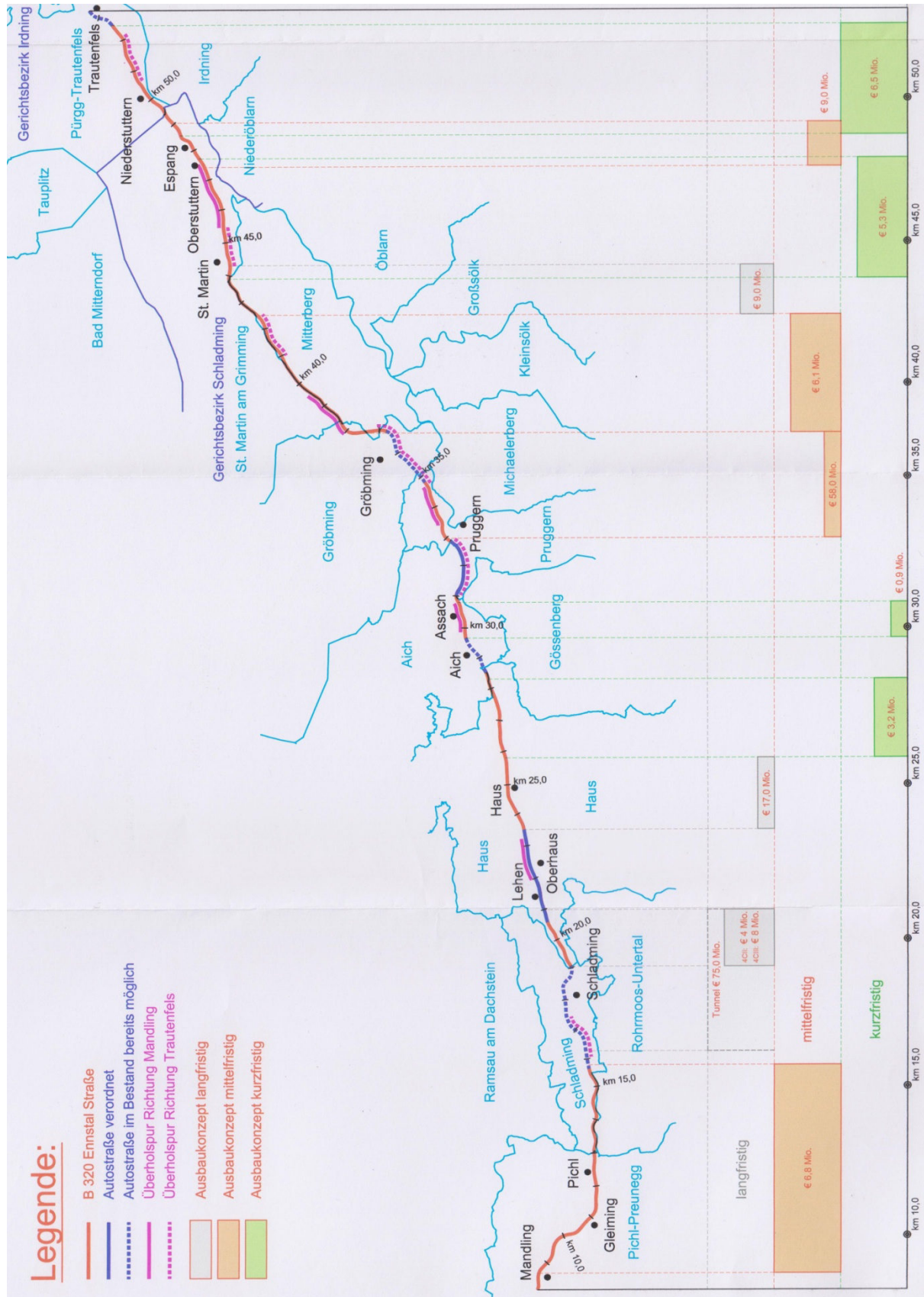


Abbildung 40 kurz-, mittel- und langfristige Ausbaumaßnahmen für den Abschnitt Mandling - Trautenfels (vgl. Zinthauer, 2007)

4.7 Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993)

Im Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes, der das Verwaltungsjahr 1993 betrifft, wird ein Vergleich zwischen der "Welser-Westspange" und der "Ennsnahen Trasse" angestellt.

Die beiden Planungen ließen sich zum damaligen Zeitpunkt insofern vergleichen, als dass sie schon über 20 Jahre dauerten, ohne eine Lösung des Verkehrsproblems in absehbarer Zukunft zu haben. Es wurden die Trassenverordnungen und auch die Behördenverfahren auf dem Rechtsweg bekämpft. (vgl. Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1994, S. 239-240)

Tabelle 13 Vergleich der "Welser Westspange" mit der "Ennsnahen Trasse" aus dem Rechnungshofbericht (vgl. Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1994, S. 239-246)

<i>"Welser Westspange"</i>	<i>"Ennsnahe Trasse"</i>
Allgemeines	
von: Knoten Voralpenkreuz (A1 West Autobahn / A9 Pyhrn Autobahn)	von: Trautenfels (145 Salzkammergut Straße / 75 Glattjoch Straße)
nach: Wels-West (A8 Innkreis Autobahn)	nach: Selzthal (A 9, B 146)
Streckenlänge: ca. 11 Kilometer	Streckenlänge: ca. 16 Kilometer
Bestand: vierspurig	Bestand: zweispurig
Teil einer internationalen Transitstrecke (Innkreis-Pyhrn-Route) - Europastraße 56	Teil des Europastraßennetzes E651
Verkehrsprognose: Normalverkehr 16.000 bis 20.000 Kfz/24h (davon nur 20 bis 25 % Transit- bzw. sonstiger Durchgangsverkehr), Urlaubsverkehr 24.000 bis 31.000 Kfz/24h	Verkehrsprognose für 2000: Normalverkehr 13.800 bis 14.100 Kfz/24h, Urlaubsverkehr 16.500 bis 16.800 Kfz/24h
Planungsvorgang (bis 1993)	
1974 - verordnete Trasse	1971 - Vorstudien zur S 8 „Ennstal Schnellstraße“ (Mandling – Liezen) Grundstücksenteignungen
1985 - Aufhebung der verordneten Trasse auf Grund Protesten der Stadt Wels	1979 - Schnellstraßenprojekt fertig mit Anschluss Stainach - Resolution für S 8
Unterschiedliche Planungsvorstellungen zwischen dem Land Oberösterreich, dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA) und den betroffenen Gemeinden	1983 - Verkürzung S 8 Ennstal Schnellstraße, Neue Bundesstraße B 146 mit der Bezeichnung „Ennstal Straße“
1987 - Bundesminister für Bauten und Technik beschließt vordringlichen Ausbau	1985 - Gründung einer Arbeits- und Projektgruppe Genehmigung Umfahrung Stainach durch Bundesministerium
1991 - Verordnung der vom Land Oberösterreich bevorzugten Rinderer-Trasse durch das BMWA	1986 - Rückstufung der gesamten S 8 auf B 146 Kosten-Nutzen-Untersuchung (keine eindeutigen Vorteile für eine Variante, sondern Reihung von der Bevorzugung entweder des Schutzes der

	Menschen oder der Umwelt)
1992 - Vorbegutachtung durch die Naturschutzbehörde (nur die Rinderer Variante wurde einer Vorbegutachtung unterzogen)	1988 - naturschutzrechtliche Genehmigung „Ennsnahe Trasse“
1993 - Verfassungsgericht gibt den Anträgen von Betroffenen zur Aufhebung der Verordnung nicht Folge	1989 - weiteres Anhörungsverfahren mit überwiegender Zustimmung zur "Ennsnahen Trasse", Straßensperre durch Bürgerinitiative Stainach und Aktionsgemeinschaft „Ennsnahe Trasse“, Verlängerung der naturschutzrechtlichen Genehmigung „Ennsnahe Trasse“ für weitere zwei Jahre, landschaftspflegerische Begleitplanung
1993 - Einleitung des naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens	1990 - Verordnung durch Ministerium über Straßenverlauf B 146 „Ennsnahe Trasse“
	1991 - Beginn Bauarbeiten „Sallabergbrücke“
	1992 - Anfechtung der Trassenverordnung von 1990 durch betroffene Liegenschaftseigentümer beim Verfassungsgerichtshof (den Anträgen wurde nicht stattgegeben)
	1993 - Enteignungen von 1971 wurden vom Verfassungsgerichtshof wieder aufgehoben, Wasserrechtliche Bewilligung der drei Ennsbrücken, Baubeginn „Wanne Stainach“
Variantenauswahl / Variantenprüfung	
Der Rechnungshof kann der Dringlichkeit zum Ausbau nicht folgen, da der Normalverkehr nicht verlagerbar ist, der Urlaubsverkehr hingegen schon.	Arbeitsgruppe (Fachleute und Vertreter des damaligen Bundesministeriums für Bauten und Technik (BMBT)) und Projektgruppe (Arbeitsgruppe erweitert um regionale Entscheidungsträger) erarbeiten zusätzliche Varianten mit Vorschlägen der Gemeinde- und Interessensvertretungen
Beschleunigte Trassenentscheidung hat eingeschränkte Trassenwahl und nicht gelöste Naturschutzfragen zur Folge	Der Planungsprozess wurde vom Rechnungshof als offen und die Problembehandlung als geordnet bezeichnet. Fachleute und Betroffene wurden gut in den Planungsprozess integriert.
Die nachgereichte Kosten-Nutzen-Untersuchung wurde vom Rechnungshof als nachträgliche Rechtfertigung angesehen, da die Trasse schon festgelegt und die Öffentlichkeit bereits informiert war.	Die Kosten-Nutzen-Untersuchung schätzt die Unfallschwere als überdurchschnittlich ein. Die Verkehrs-, sowie die Umweltlage wird sich ohne bauliche Änderungsmaßnahmen verschlechtern.
Die nicht berücksichtigte Variante hätte günstigere Auswirkungen auf Umwelt, Budget und Raumstruktur gehabt.	Die Ennsnahe Trasse ist für den großräumigen Transitverkehr vorteilhaft, jedoch bedeutet sie für den kleinräumigen Durchgangsverkehr meist einen Umweg.
Die Bestandbeibehaltung wurde nicht ausreichend bewertet und Folgewirkungen des	Die Naturschutzabteilung des Landes Steiermark, sowie der Naturschutzbeirat wurden sehr früh in

Neubaus blieben unberücksichtigt.	die Planung involviert und für sämtliche Planfälle wurden Gesamtbau- und Unterhaltskosten ermittelt. Der Rechnungshof erachtete jedoch die Kostensätze der Kosten-Nutzen-Untersuchung als ungenügend.
Einzelne Bewertungen des Natur- und Landschaftsschutzes, des Flächenbedarfs, der Schonung der Landwirtschaft, der Trennwirkung, der Schonung der Wasserwirtschaft und des Investitionsbedarfs waren nicht überzeugend für den Rechnungshof.	Die im naturschutzrechtlichen Bewilligungsbescheid vorgeschriebenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen konnten nicht umgesetzt werden, da das Bundesgesetz bei einer Länderzuständigkeit (im konkreten Fall der Naturschutz) nicht angewandt werden darf.
Ausarbeitung von Trassenvarianten durch das Bundesministerium im Zeitraum 1985 bis 1987, entgegen üblicher Planungen durch die Bundesstraßenverwaltung Oberösterreich.	Die Abhängigkeit der Bundesstraßenverwaltung von den Grundeigentümern zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen empfand der Rechnungshof als unbefriedigend.
Die Vorbegutachtung durch die Naturschutzbehörde wurde nur an einer Variante (Rinderer Variante) durchgeführt.	
Keine Einbeziehung des Naturschutzes bei der Variantenstudie oder der Erstellung des endgültigen Projektes.	

4.7.1 Resümee aus dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993)

Die Projekte zeigen die Schwierigkeit der Planung von Verkehrsprojekten. Die Beteiligten Parteien und die Betroffenen zu einer guten, gemeinsamen Lösung zu bewegen, die wirtschaftlich vertretbar ist, bedeutet für den Planer eine große Herausforderung und viel Feingefühl. Der Bericht und die zukünftigen Handlungen zeigen aber auch, dass der Gesetzgeber und die Entscheidungsträger gefordert sind und zum Erfolg solcher Planungen maßgeblich beitragen können.

Notwendige landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen waren nicht umsetzbar, da das Bundesstraßengesetz für eine Zwangsenteignung im öffentlichen Interesse nicht anwendbar ist. (vgl. Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1994, S. 239)

Die Planer schalteten die Naturschutzabteilung des Landes Steiermark, sowie den Naturschutzbeirat, früh genug in den Planungsprozess mit ein. Es wurde ein naturschutzrechtlicher Bewilligungsbescheid erwirkt, jedoch lag es an der Gesetzgebung, dass dieser nicht umgesetzt werden konnte. Zukünftige Planungen erfordern eine Legislative die den Planern ermöglicht, das öffentliche Interesse umzusetzen.

"Letztlich wird das Ausmaß der Zustimmung im Ergebnis einer für November 1994 beabsichtigten Volksbefragung erkennbar werden." (vgl. Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1994, S. 245)

Die Volksbefragung in den Anrainergemeinden (Pürgg/Trautenfels, Stainach, Wörschach, Weißenbach bei Liezen, Liezen) brachte ein eindeutiges Abstimmungsergebnis mit 71 % für die "Ennsnahe Trasse" und 93 % für die "Ennsnahe Trasse" in Stainach. Jedoch ist dieses Ergebnis nicht sehr aussagekräftig, da nur jene Gemeinden befragt wurden, die die bestehende Ennstal Straße auf

ihrem Gemeindegebiet haben. Um ein repräsentatives Ergebnis zu erzielen, hätten auch die Gemeinden an der Befragung teilnehmen müssen die von der geplanten Umlegung der Ennstal Straße betroffen gewesen wären.

4.8 Zusammenfassung der Planungsprozesse der Ennstal Straße B320

Die Planungsprozesse der Ennstal Straße B320 waren von unterschiedlichster Qualität. In der Vergangenheit wurden viele Fehler gemacht, die erst durch das Voranschreiten der Vorgehensweisen für Verkehrsplanungsprozesse erkannt und in den letzten Jahren auch ausgebessert wurden.

Die Öffentlichkeitsarbeit und die Herangehensweise zur Trassenfindung ist ab dem Jahr 2002 als sehr positiv aufzunehmen. Der Prozess und die Abhandlung der Trassenfindung war gut durchdacht, klar strukturiert und transparent.

Die vielen emotionsgeladenen Ereignisse der Vergangenheit lassen aber auch diesen guten Verkehrsplanungsprozess nicht objektiv voranschreiten. Dennoch kann der durchgeführte Neustart des Projektes als fortschrittlich und zeitgemäß betrachtet werden. Die Umsetzungen der geplanten Maßnahmen werden in der Bevölkerung reifen müssen, damit die Akzeptanz vorhanden ist.

Aktuell werden mehrere andere große Projekt in der Steiermark umgesetzt (Fürstenfelder Schnellstraße S7, Koralmbahn, Murtal Schnellstraße S36), daher sind die finanziellen Mittel für die Ennstal Straße B320 nicht gegeben und die Planungen ruhen.

4.9 Trassierungsvorschlag für die Ennstal Straße B320

Im folgenden Kapitel wird ein Trassierungsvorschlag für die Ennstal Straße B320 gegeben, der sich aus verschiedensten Informationen und Hinweisen, die während der Erstellung dieser Masterarbeit zusammengeführt wurden, besteht. Es wird nicht eine Meinung eines Betroffenen oder einer Partei wiedergegeben, sondern eine Mischung aus mehreren vorgeschlagenen Varianten. Es wurden keine zusätzlichen Untersuchungen oder Messungen durchgeführt, da das den Rahmen der Masterarbeit überschritten hätte und auch nicht das primäre Ziel davon war.

4.9.1 Bestandsverbesserung

Der Trassierungsvorschlag ist eine Bestandsverbesserung der bestehenden Ennstal Straße B320. Ein umfangreicher Neubau der Straße wird nicht empfohlen, da sich in den geführten Interviews (vgl. Anhang A Interviews) und den vorliegenden Unterlagen zu den bisher geführten Untersuchungen der Ennstal Straße B320 (vgl. Kapitel 4 Detailbereich Ennstal Straße B320) herauskristallisierte, dass die überwiegende Mehrheit der Beteiligten und Parteien keinen Neubau möchte und das auch unwirtschaftlich wäre. Die am Verkehrsplanungsprozess Mitwirkenden Interviewpartner verdeutlichten, dass eine Autobahn und auch eine Schnellstraße von der Bevölkerung nicht erwünscht und unterstützt werden würde. Ein umfangreicher Neubau, der aus technischen Gründen meist in der Talmitte geführt werden würde, hätte eine Verlärmung des Tales zur Folge. Auch mit Hilfe von Lärmschutzwänden wäre dieses Problem nicht zu beheben, da der Schall an den Bergflanken reflektiert werden würde.

4.9.2 Maßnahmenkatalog

Folgende Maßnahmen wären für eine Bestandsverbesserung der Ennstal Straße B320 notwendig:

1. Dreistreifiger Ausbau über große Streckenabschnitte (Kriech- bzw. Überholstreifen)
2. Teile begradigen um Überholmöglichkeiten zu schaffen
3. Umfahrung Liezen Süd (Variante Mitte - vgl. Abbildung 41)
4. Keine Verkehrslichtsignalanlagen auf der Hauptstraße im Ortsgebiet Liezen
5. Kreisverkehr statt Verkehrslichtsignalanlage im Bereich Trautenfels
6. Tonnagenlimit über 7,5 t - ausgenommen Ziel- und Quellverkehr
7. durchgehende Begleitwege für den Langsamverkehr (z.B. Radfahrer, Traktoren)
8. Verordnung einer Autostraße für die gesamte Trasse mit niveaufreien Kreuzungen
9. Umfahrung Espang

Ein dreistreifiger Ausbau über große Streckenabschnitte der Straße ist notwendig um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. Im Artikel 11 der Alpenkonvention Absatz (3) steht:

*"Auf Grund der geographischen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur des Alpenraumes, welche nicht in allen Fällen eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, erkennen die Vertragsparteien in diesen Randgebieten gleichwohl die **Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr an.**"*

Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird nicht die nötigen Kapazitäten schaffen um im weitläufigen, ländlichen Alpengebiet, wie es das Ennstal ist, einen sicheren und bedarfsgerechten Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Umweltorganisationen, die sich oft auf die Alpenkonvention stützen, sollten auch das Argument anerkennen, dass die Infrastruktur für einen funktionierenden Individualverkehr ausreichend ausgebaut sein muss und sich nicht nur auf Auszüge der Konvention stützen, die einen Ausbau unmöglich machen.

Abwechselnde Überholmöglichkeiten in beide Fahrtrichtungen werden den Verkehrsfluss beschleunigen und ein gefahrloses Überholen ermöglichen. Einige Abschnitte müssen bestandsnahe begradigt werden um diese Maßnahme umsetzen zu können.

Das Ortsgebiet Liezen wird mit einer Umfahrung entlastet und als Begleitmaßnahme sollte die Umfahrungsstraße als Autostraße ausgewiesen werden, damit ein erneutes anschließen von angesiedelten Gewerbebetrieben nicht möglich ist. Diese Voraussetzung kann auch durch den Flächenwidmungsplan geschaffen werden, wenn kein direkter Anbau an die Umfahrungsstraße ermöglicht wird.

Durch die Umfahrung des Liezener Ortsgebietes wird die derzeitige Hauptstraße entlastet und die Verkehrslichtsignalanlagen können entfernt werden. Die Kreuzungen könnten einerseits durch Kreisverkehre geregelt sein oder andererseits können durch geschwindigkeitsreduzierende Begleitmaßnahmen die Kreuzungen vorrangigeregelte ausgeführt werden.

In Trautenfels ist ein Kreisverkehr für die B145 Salzkammergut Straße und die B75 Glattjoch Straße (Richtung Nord-Süd), sowie für den Anschluss Stainach West umzusetzen. Die Ennstal Straße B320 (Richtung Ost-West) sollte dabei Unterflur geführt, ähnlich zur bestehenden Situation bei der Stainacher Ostausfahrt. Im Falle von Instandsetzungsarbeiten der Unterführung kann der Hauptverkehr über den Kreisverkehr umgeleitet werden.

Ein Tonnagenlimit von 7,5 Tonnen sollte ab der Autobahnabfahrt von der A9 Pyhrn-Autobahn Richtung Liezen gelten. Eine ähnliche Situation wie im Ennstal gibt es auch auf der Murtal Schnellstraße S36 (vgl. Kapitel 3.3 Murtal Schnellstraße S36) und der Klagenfurter Schnellstraße S37 (vgl. Kapitel 3.4 Klagenfurter Schnellstraße S37) bei der ebenfalls ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen verhängt wurde. Auf Anfrage ob die Speditionsfirmen bei Fahrtenplanungen die Ennstal Straße B320 oder die A1 West Autobahn und A9 Pyhrn Autobahn auswählen, wurde aus verschiedenen Gründen die Ennstal Straße B320 genannt. Die Kosten, die Autobahnstrecke zu nutzen, sind bis zu 20 % pro Fahrt höher als über die Landesstraße und der Umweg über das Voralpenkreuz ist um zwölf Kilometer länger. Die Lieferstabilität ist, mit witterungsbedingten Ausnahmefällen im Winter, bei beiden Strecken gleich gegeben. Der hohe Kostendruck in der Frächterbranche veranlasst die Speditionsfirmen dazu auf der Landesstraße durch das Ennstal zu fahren.

Ein weiteres Argument für das Tonnagenlimit ist der Artikel 11 der Alpenkonvention Absatz (1):

*"Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den **ALPENQUERENDEN** Verkehr."*

Da Neubauten zu vermeiden sind, die Verkehrsbelastung der Straße jedoch erreicht ist, sollte das Tonnagenlimit Verbesserungen für die Bewohner des Ennstales bringen. Zu prüfen ist, wie viel Prozent des Schwerverkehrs als Durchgangsverkehr zu deklarieren ist. Daraus lässt sich die tatsächliche Entlastung (Lärm, Abgase, etc.) ableiten. Die 7,5 Tonnen Beschränkung für den Durchgangsverkehr ist sinnvoll, da sie im Sinne der Alpenkonvention ist und eine annähernd gleich lange Ausweichstrecke über Autobahnen (A1-A9) bereits vorhanden ist. Jedoch ist es unbedingt erforderlich, dass der Ziel- und Quellverkehr uneingeschränkt fahren kann. Die Nachtfahrbeschränkungen sollten an das allgemeine Nachtfahrverbot anknüpfen und Maßnahmen für die Kontrolle von Scheinaufträgen sollten ausgearbeitet werden. Scheinaufträge in das Ennstal von Frächtern würden die Speditionsfirmen abermals den Weg über die Ennstal Straße B320 nehmen lassen.

Über einen Zeitraum von mehr als drei Monaten wurde mit Hilfe eines Routenrechners die Fahrdauer für die Strecke von Graz (Zentrum) nach Salzburg (Zentrum) zu unterschiedlichen Zeiten und Wochentagen ermittelt. Eine Auswertung erfolgte für die Route durch das Ennstal auf der Ennstal Straße B320 und eine andere für die Routenwahl über das Voralpenkreuz. Je nach Verkehrslage und Route ergaben sich unterschiedliche Fahrdauern. Im Durchschnitt ergab sich eine Fahrzeitverlängerung von ca. 15 bis 20 Minuten durch das Ennstal gegenüber der Route über das Voralpenkreuz. Die Speditionsfirmen können diese Verlängerung der Fahrdauer einkalkulieren und damit stellt sie kein Problem für eine termingerechte Lieferung dar. Somit wird die Forderung für ein 7,5 Tonnagenlimit bekräftigt, weil die Frächter nicht freiwillig die teurere Route über das Voralpenkreuz wählen werden.

Durchgängige Begleitwege neben der gesamten Streckenführung ermöglichen einen guten Verkehrsfluss durch die zusätzliche Verordnung einer Autostraße. Der Langsamverkehr, wie beispielsweise Radfahrer und die Lenker von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, müsste auf die Begleitwege ausweichen und die Verkehrssicherheit würde erhöht werden. Alle Kreuzungen der Straße sollten Zug um Zug niveaufrei umgebaut werden, da dies ebenfalls den Verkehrsfluss und die Sicherheit entlang der Strecke erhöht. Außerdem könnte durch diese Maßnahmen die Verkehrsgeschwindigkeit auf vielen Streckenabschnitten erhöht werden.

In Espang sollte eine Umfahrung errichtet werden, da diese Ortsdurchfahrt den Verkehrsfluss stark behindert. Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 50 km/h und die enge Kurvenführung wird durch eine Umfahrung vermieden und die Anrainer könnten entlastet werden, wenn die Trassenführung südlich des Ortes erfolgen würde. Mit Hilfe von nordseitigen Lärmschutzwänden wäre eine deutliche Verbesserung möglich (vgl. Abbildung 43).

4.9.3 Planungsvorschläge

Die notwendigen Maßnahmen für den Abschnitt von Mandling bis Trautenfels sind im Kapitel 4.6.3 Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Mandling - Trautenfels erläutert und in der Abbildung 38 dargestellt.

Der Trassierungsvorschlag für den Abschnitt Trautenfels bis Selzthal ist in Abbildung 41 abgebildet und im Kapitel 4.6.2 Bearbeitungskonzept Ausbau Ennstal Straße B320 Abschnitt Trautenfels - Selzthal beschrieben.

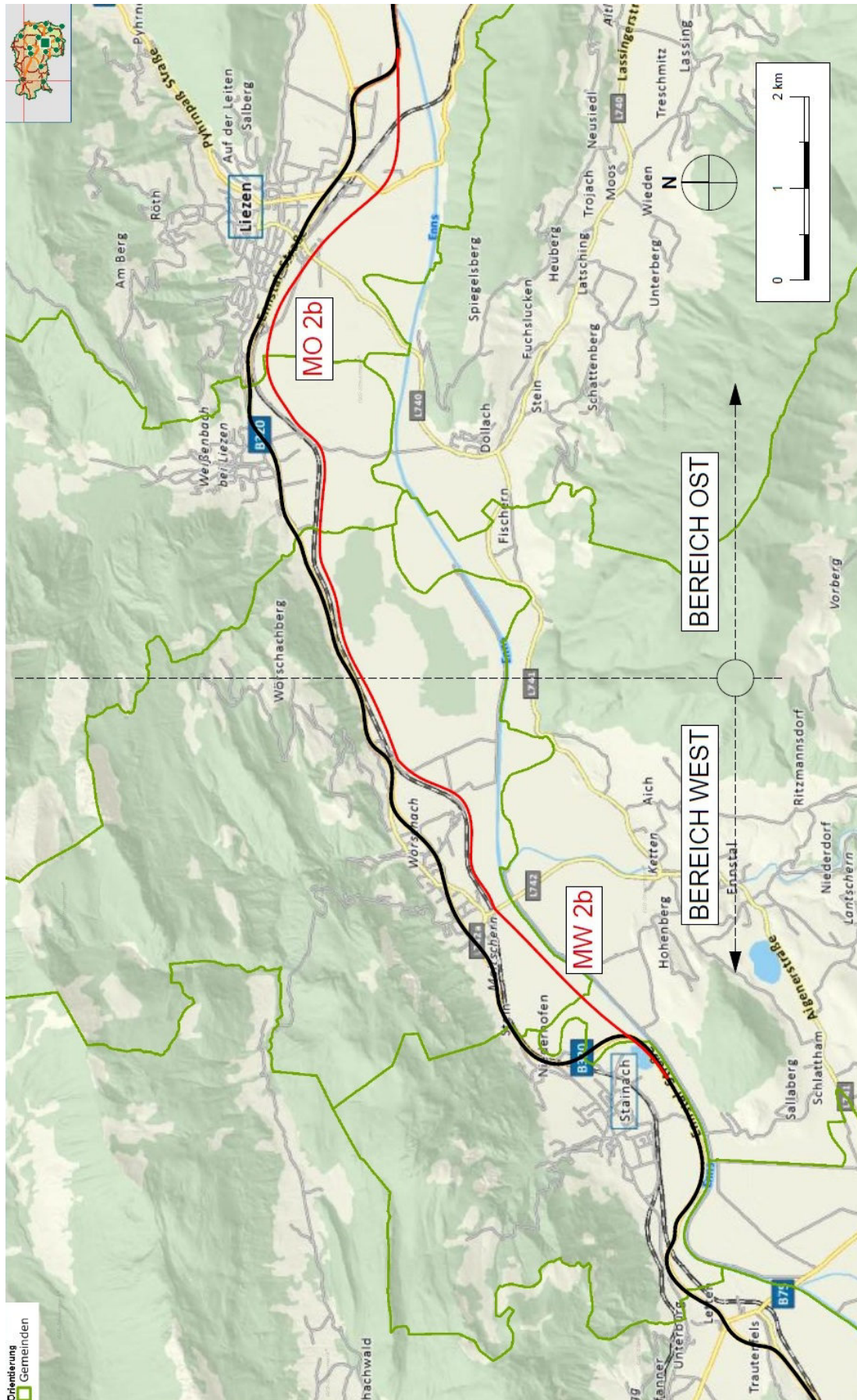


Abbildung 41 Übersichtskarte Trautenfels - Selzthal mit der Variante Mitte (nach Geografisches Informationssystem Steiermark 2012)

In Abbildung 42 ist die Planung für den Kreisverkehr in Trautenfels dargestellt. Die Hauptverkehrsachse (West - Ost) wird Unterflur geführt und die Nebenstraßen sind durch den Kreisverkehr miteinander verbunden.

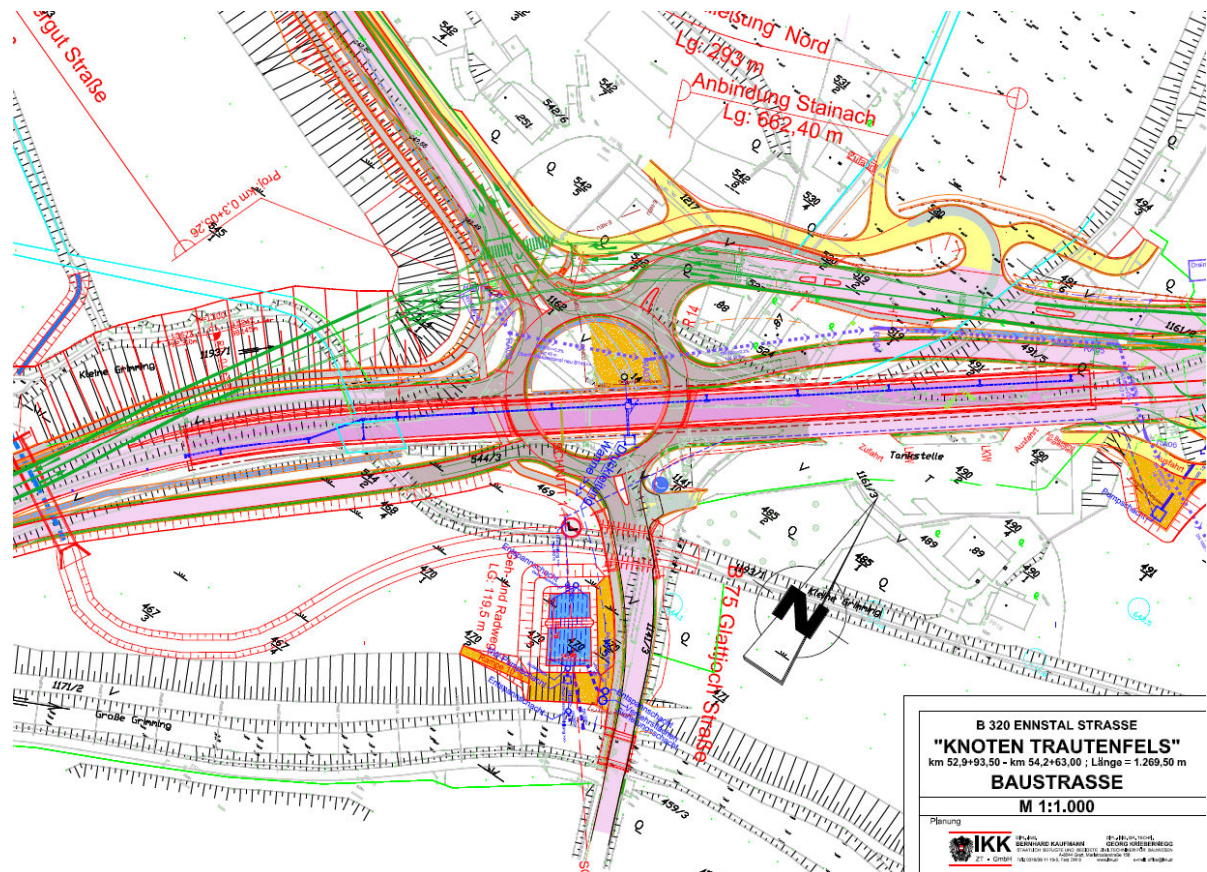


Abbildung 42 Planung Kreisverkehr Trautenfels (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2013)

Eine Variante für die Umfahrung südlich von Espang ist in Abbildung 43 dargestellt.

Die Anbindung der Ortsein- bzw. -ausfahrten und die Espangerstraße L735 erfolgt, vergleichbar mit dem Knoten Trautenfels, über einen Kreisverkehr. Die Ennstal Straße B320 wird Unterflur weitergeführt um einen niveaufreien Anschluss zu garantieren. Die Kostenschätzung für die Errichtung betragen (Preisbasis 2007) ca. neun Millionen Euro. (vgl. Zinthauer, 2007, S. 37)

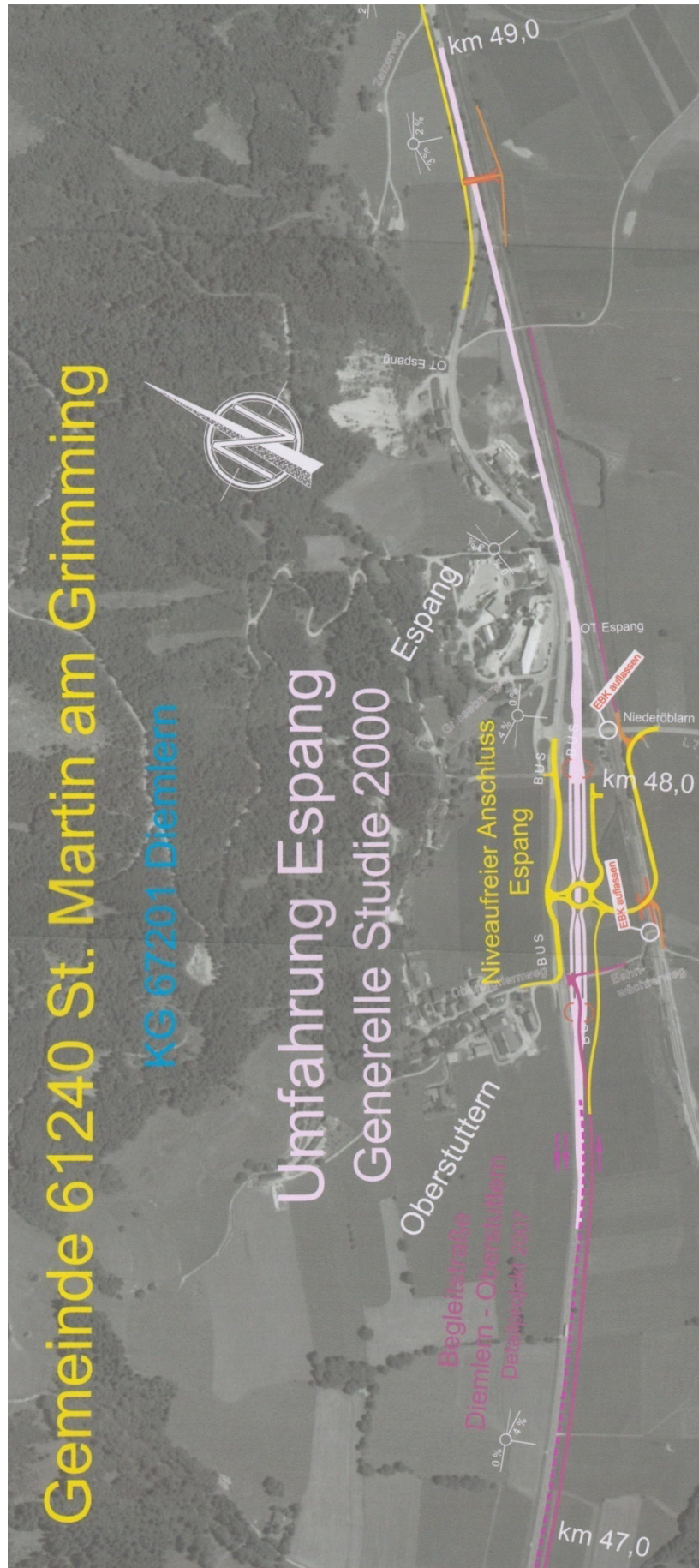


Abbildung 43 Umfahrung Espang (vgl. Zinthauer, 2007)

4.10 Zusammenfassung des Trassierungsvorschlages

Eine Bestandsverbesserung durch mehrere Maßnahmen ist dem Neubau einer mehrstreifigen Straße vorzuziehen. Über weite Streckenabschnitte soll ein dreistreifiger Ausbau erfolgen, der zum Teil schon umgesetzt wurde. Zusätzlich schaffen Begradigungen der Strecke Überholmöglichkeiten. Umfahrungen in Liezen und Espang, sowie eine Kreisverkehrslösung in Trautenfels sind umzusetzen. Ein Tonnagenlimit von 7,5 Tonnen für die gesamte Ennstal Straße B320 verweist den Durchgangsverkehr auf die Autobahnen, wobei eine Ausnahme für Ziel- und Quellverkehr besteht. Durchgehende Begleitwege und niveaufreie Anschlüsse machen die Verordnung einer Autostraße möglich.

Durch diese Maßnahmen wird eine Verbesserung des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit und eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gewährleistet.

5 Bewertung der Verfahrensabläufe anhand der Beispiele zum Planungsprozess

Mit Hilfe der bestehenden Leitfäden für Verkehrsuntersuchungen (vgl. Kapitel 2 Grundlagen zum Verkehrsplanungsprozess) und der getätigten Recherchen (vgl. Kapitel 3 Beispiele zum Planungsprozess und Kapitel 4 Detailbereich Ennstal Straße B320) wird eine Analyse der Verfahrensabläufe der Beispiele zum Planungsprozess durchgeführt. In weiterer Folge werden die getätigten Schritte bewertet und Verbesserungsvorschläge und Empfehlungen abgegeben.

5.1 Analyse der abgehandelten Planungsprozesse

Die Planungsprozessphasen in einem Verkehrsplanungsprozess sind:

8. Untersuchungsanlass
9. Voruntersuchung
10. Entscheidung auf Grund der Voruntersuchung
11. Verkehrsuntersuchung:
 - e. Problemanalyse (Mängel-, Zustands-, Zielanalyse)
 - f. Entwicklung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
 - g. Ermittlung der Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
 - h. Beurteilung von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten
12. Entscheidung über die Planungsmaßnahmen
13. Realisierung
14. Überprüfung / Fortschreibung

In einem geregelten Planungsprozess sind diese Phasen zu durchlaufen und werden durch Rückkopplungen auch mehrfach wiederholt. Die Voruntersuchung und die Entscheidung auf Grund der Voruntersuchung werden als zwei verschiedene Planungsphasen geführt, sind aber als Einheit zu betrachten. Ebenso die Verkehrsuntersuchung samt Entscheidung. Innerhalb der Verkehrsuntersuchung sind oft Rücksprünge und Iterationen notwendig, um zu einem geeigneten Lösungsansatz zu gelangen. Während der Realisierung können Probleme auftauchen die es notwendig machen, erneut in die Verkehrsuntersuchung zu gehen und Entscheidungen zur Lösung dieser Probleme zu treffen.

Die detaillierten Daten der Verfahrensabläufe samt Quellenangaben befinden sich im Anhang C - Daten der Verfahrensabläufe.

Von 1971 bis 1982 war die Umsetzung der Ennstal Schnellstraße S8 geplant (vgl. Abbildung 44). Bereits 1971 wurden Grundstücksenteignungen durchgeführt. Sie wurden 1993 wieder aufgehoben, weil sie gesetzeswidrig waren, obwohl sie zur Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen notwendig gewesen wären.

Mit der Verkürzung der Schnellstraße 1983 ging ein Neustart der Planungen einher, der mittels Arbeits- und Projektgruppen die Öffentlichkeit einbeziehen soll.

1986 wurde die Rückstufung des gesamten Streckenverlaufes zur Ennstal Straße B146 durchgeführt. Es folgten zahlreiche Untersuchungen, Grundeinlöseverhandlungen, eine Verordnung durch das Ministerium über den Straßenverlauf und Gemeinderatsbeschlüsse zum Bau der geplanten Trasse. In den Gemeinden durch die die Ennstal Straße B320 von Trautenfels nach Liezen verläuft wurde 1993 eine Verkehrsbefragung durchgeführt die jedoch ergebnislos verlief.

Der Beitritt Österreichs zur EU erforderte ebenfalls Umplanungen der Trassenvarianten, da neue Standards eingehalten werden mussten.

Im Jahr 1999 erfolgte mit der Aufnahme der Ennstal Straße B320 in das Bundesstraßengesetz endgültig ein Neubeginn der Planungen. Sie wurde als höchstrangiger Netzteil (Typ I) in der GSD-Studie ausgewiesen. Die Basler Studie aus 2003 diente als Grundlage für die weiteren Planungen. Gegenwärtig sind die finanziellen Mittel für die Realisierung von umfangreichen Aus- bzw. Umbaumaßnahmen nicht gegeben, aber es ist ein Umsetzungskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Zielen vorhanden.

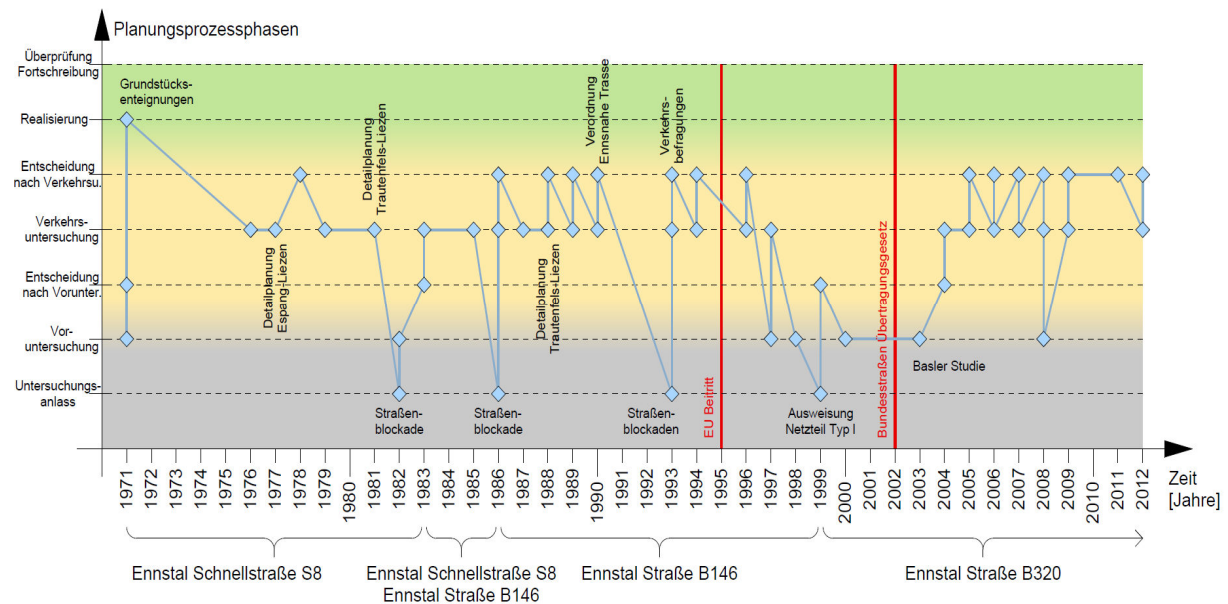


Abbildung 44 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Ennstal Straße.

Bei der Ennstal Straße B320 wurde schon am Beginn (1971) ein entscheidender Fehler gemacht, da eine Realisierungsmaßnahme (Grundstücksenteignungen) umgesetzt wurde, ohne zuvor eine ausreichende Planung mit der zugehörigen Entscheidung durchzuführen. Unabhängig von der Gesetzeslage wäre diese Maßnahme verfrüht durchgeführt worden, da die generellen Planungen erst am Beginn standen und die Detailplanungen Jahre später folgten. Die schlechte Einbeziehung der Öffentlichkeit und daraus resultierende Proteste zwangen die Verantwortlichen zum Ablassen von der Schnellstraße. Es ist notwendig, dass für die Umsetzung einer geplanten Trasse die Beteiligten schon in einem frühen Stadium in die Planungen mit eingebunden werden. Die 1993 durchgeführte Verkehrsbefragung wurde jedoch äußerst unprofessionell vollzogen (vgl. Kapitel 4.7.1 Resümee aus dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr 1993)) und ein ergebnisoffener Prozess war nicht gegeben.

Der Planungsprozess ab 2002, der die Basler Studie zur Grundlage hat, wurde größtenteils nachvollziehbar, transparent und unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt waren die Fronten schon verhärtet und eine objektive Trassenfindung schwierig.

Aktuell werden mehrere andere große Projekte in der Steiermark umgesetzt (Fürstenfelder Schnellstraße S7, Koralmbahn, Murtal Schnellstraße S36), daher sind die finanziellen Mittel für die Ennstal Straße B320 nicht gegeben und die Planungen ruhen.

Die Ortsumfahrung Stainach und der Kreuzungsbereich in Trautenfels wurden unabhängig vom restlichen Streckenverlauf betrachtet, da die Umsetzung auch nicht in Abstimmung mit den Planungen des Trassenverlaufes der Ennstal Straße B320 durchgeführt wurden.

Bis 1984 wurde die Umfahrung gemeinsam mit dem Streckenverlauf der Ennstal Schnellstraße S8 geplant, aber es stellten sich immer mehr Probleme bei der Planung ein, sodass eine unabhängige Planung der OUF Stainach vorgenommen wurde (vgl. Abbildung 45). Die Bauarbeiten zu den Kunstbauwerken der Umfahrung starteten 1991 und wurden 1995 fertig gestellt. Die Umfahrungstrasse wurde von 1999 bis 2001 erbaut.

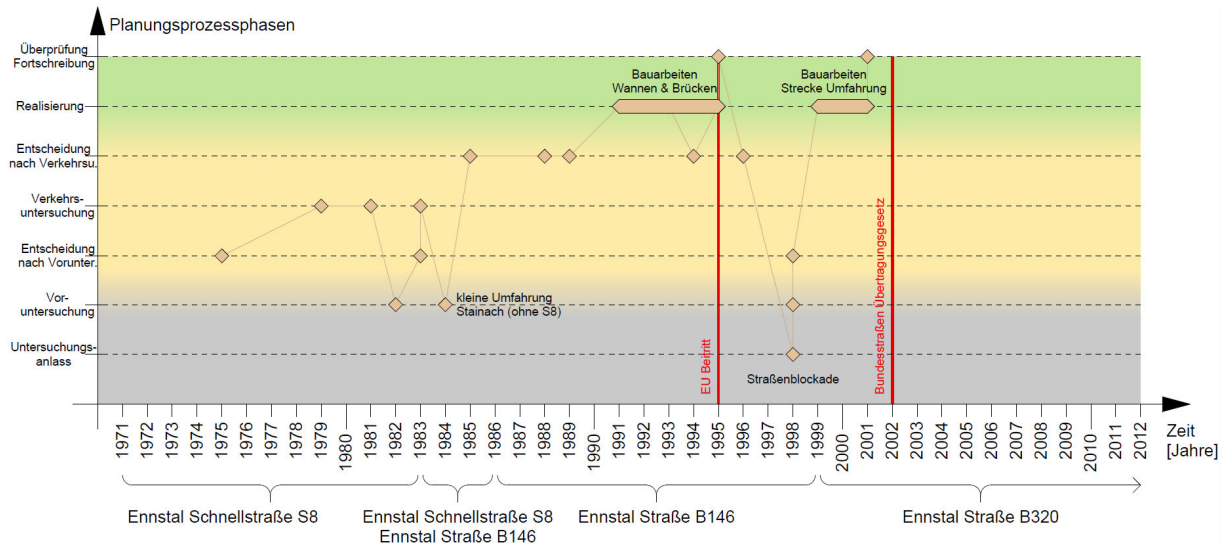


Abbildung 45 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Ortsumfahrung Stainach.

Der unabhängige Bau der OUF Stainach vom Rest der Ennstal Straße war für die Entlastung des Ortes wichtig, da eine rasche Umsetzung möglich war. Jedoch ist die schlechte Bürgerbeteiligung, die fehlende Wasserrechtsbewilligung und die mangelhafte Einbindung der Umfahrung in den restlichen Streckenverlauf der Ennstal Straße B320 zu kritisieren. Die fehlende Wasserrechtsbewilligung bot den Gegenparteien einen Angriffspunkt um das Projekt kurzfristig zu stoppen.

Ähnlich zur OUF Stainach scheiterte auch der Umbau der Trautenfelser Kreuzung auf der Ennstal Straße B320 durch die mangelhafte Vorbereitung des Wasserrechtsverfahrens und die fehlenden finanziellen Mittel. (vgl. Abbildung 46)

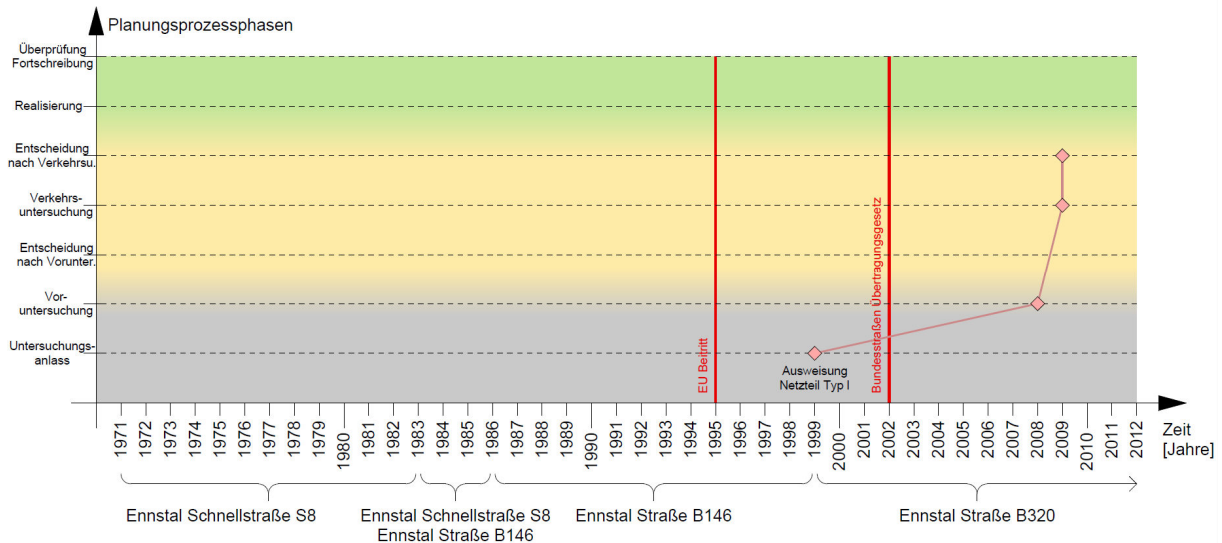


Abbildung 46 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Kreuzung Trautenfels auf der Ennstal Straße B320.

Vergleicht man den Verfahrensablauf der Ennstal Straße B320 mit jenem der Tauern Autobahn A10 (vgl. Abbildung 47), dann lässt sich erkennen, dass die Phasen im Verkehrsplanungsprozess kontinuierlich abgehandelt wurden. Die Rücksprünge zwischen der Voruntersuchung und der Entscheidungsphase sind notwendig und auch erwünscht. Ebenso verhält es sich mit der Phase der Verkehrsuntersuchung, der zugehörigen Entscheidungsphase und der Realisierung. Es sind immer wieder Abstimmungen durch Rückkopplungen notwendig, um auftauchende Probleme abzuschätzen und Lösungen auszuarbeiten. Auch die Planungen zum Vollausbau des Katschberg- und des Tauertunnels verliefen in dieser systematischen Vorgehensweise.

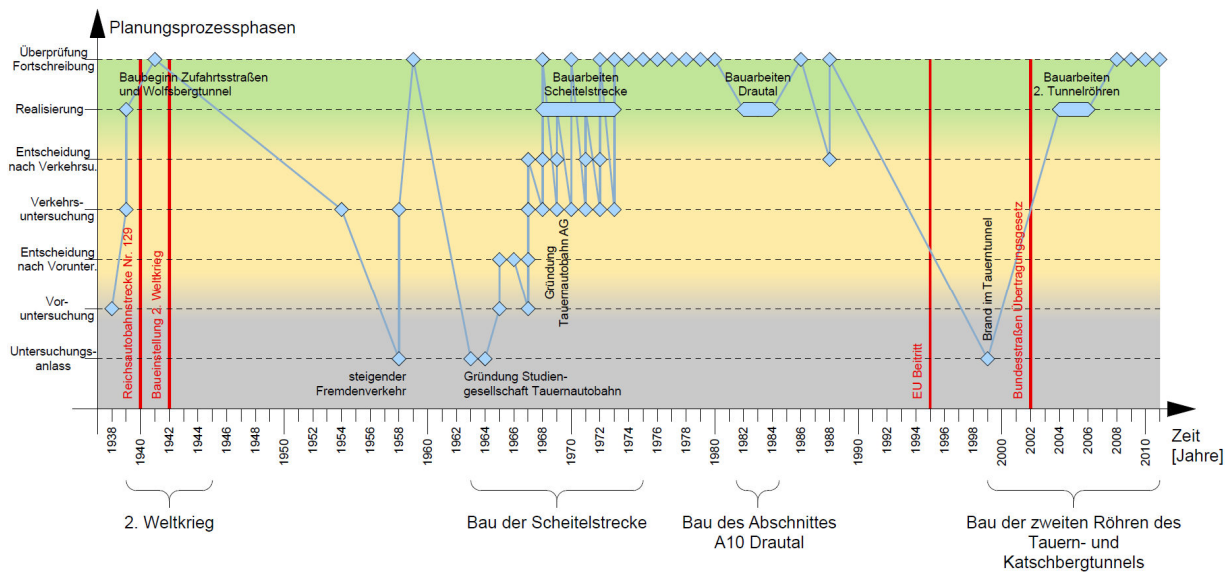


Abbildung 47 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Tauern Autobahn A10.

In Abbildung 48 ist der Verfahrensablauf der Ennstal Straße B320 vereinfacht dargestellt. Die Neustarts der Planungsprozesse sind deutlich zu erkennen, jedoch wurde seit 1971 keine Realisierungsmaßnahme mehr gesetzt. In Abbildung 49 ist die vereinfachte Darstellung des Verfahrensablaufes der Tauern Autobahn A10. Beim Neubau und auch beim Ausbau ist vom Untersuchungsanlass bis zur Überprüfung und Fortschreibung eine durchgängiger Ablauf zu erkennen.

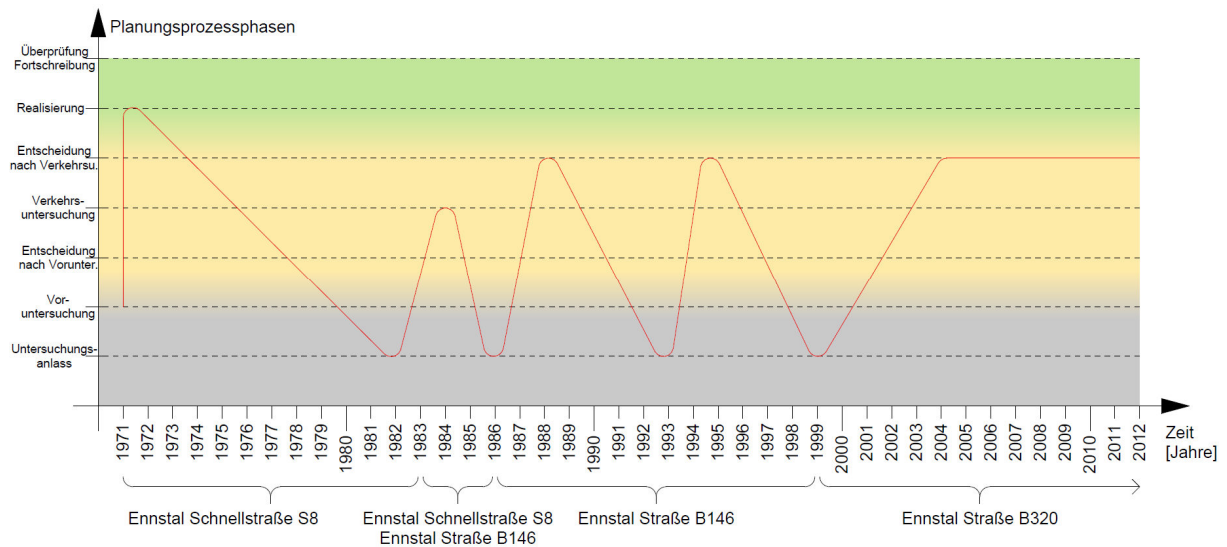


Abbildung 48 Verfahrensablauf Ennstal Straße B320 - vereinfacht

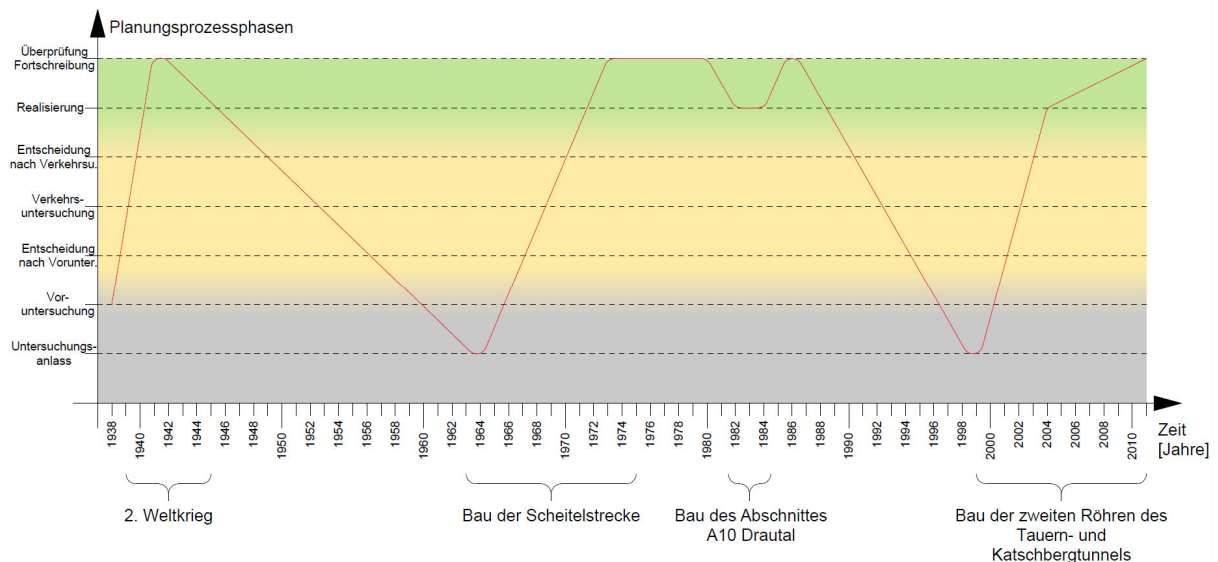


Abbildung 49 Verfahrensablauf Tauern Autobahn A10 - vereinfacht

Die Gründe für die stark differierenden Verfahrensabläufe liegen einerseits in der ungleichen Vorgehensweise von älteren Projekten und andererseits in dem übergeordneten Interesse zur Errichtung der Tauern Autobahn. Damit wurden finanzielle Mittel, sowie Gesetze zur Umsetzung geschaffen, die für niederrangige Straßen nicht vorhanden sind.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die Durchläufe der Planungsprozessphasen für die Brucker Schnellstraße S35 (vgl. Abbildung 50), die Murtal Schnellstraße S36 (vgl. Abbildung 51) und die Klagenfurter Schnellstraße S37 (vgl. Abbildung 52) dargestellt. Verwendbar Daten über die Planungsprozesse dieser Strecken sind nur sehr schwierig ausfindig zu machen, da die Abläufe der Planungen meist nur spärlich bis gar nicht dokumentiert und veröffentlicht werden. Eine umfassende Recherche mit den Beteiligten der Planungsprozesse wäre notwendig gewesen, um eine vergleichbare Aufstellung zur Ennstal Straße B320 bzw. der Tauern Autobahn A10 zu erhalten. Das hätte den Rahmen dieser Arbeit überschritten.

Trotzdem kann man bei der Brucker Schnellstraße S35 einen durchgehenden Entscheidungs- und Realisierungsablauf für den Vollausbau erkennen.

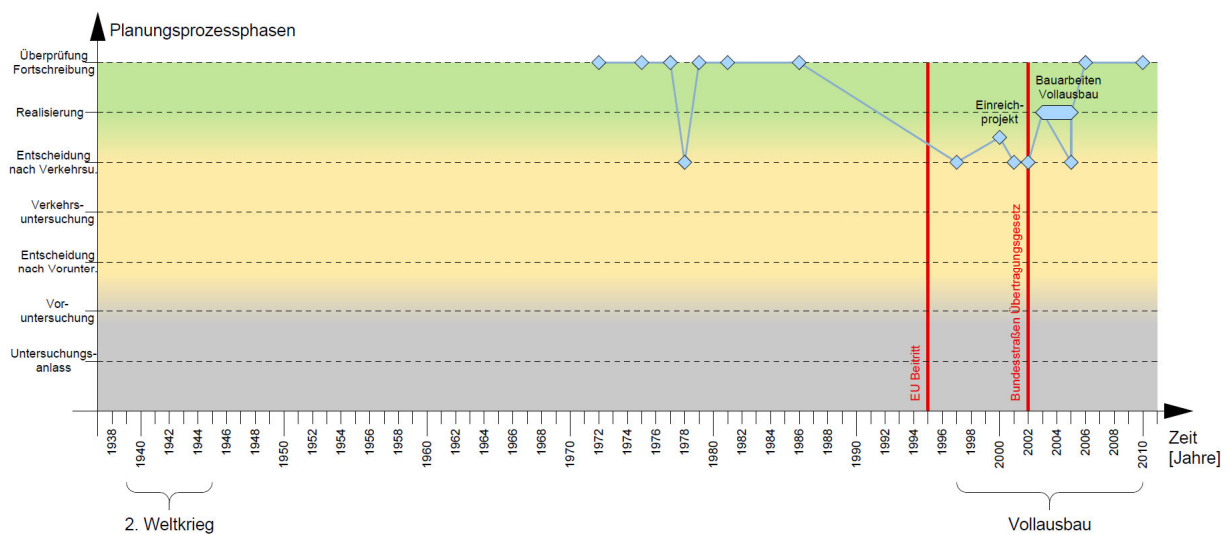


Abbildung 50 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Brucker Schnellstraße S35.

Die Planung und Realisierung der Murtal Schnellstraße erfolgte für den Abschnitt von St. Michael bis Judenburg West sehr gut. Gemeinsam mit dem Erlass des Bundesstraßenübertragungsgesetzes im Jahr 2002, wurde der Streckenverlauf der Murtal Schnellstraße bis Scheifling gesetzlich verankert. Für den Streckenabschnitt von Judenburg West bis Scheifling folgte ein dreistufiges Auswahlverfahren (Korridorwahl, Variantenvorauswahl, Variantenauswahl) mit einem offenen Planungsprozess in Gemeindeforen und in Facharbeitsgruppen. Mithilfe der Nutzwertanalyse, Kostenwirksamkeitsanalyse und einem paarweisen Vergleich wurde eine Präferenzvariante ausgewählt. Diesen Planungsprozess kann man als modern und transparent bezeichnen. Die Sprünge in die Voruntersuchungsphase sind auf Grundlagenerhebungen und Knotenstromzählungen zurückzuführen, die schon vor der Variantenauswahl erfolgen hätten sollen. Die Einreichprojekte für den Schnellstraßenabschnitt sind vorhanden, aber eine Umsetzung erfolgt nicht.

Die Realisierung des Teilabschnittes 1 von Judenburg bis St. Georgen erfolgt erst nach 2018, da Projektänderungen und Neuplanungen eine frühere Umsetzung nicht zulassen. Der Teilabschnitt 2 von St. Georgen bis Scheifling soll ab April 2013 abschnittsweise umgesetzt werden. (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2013)

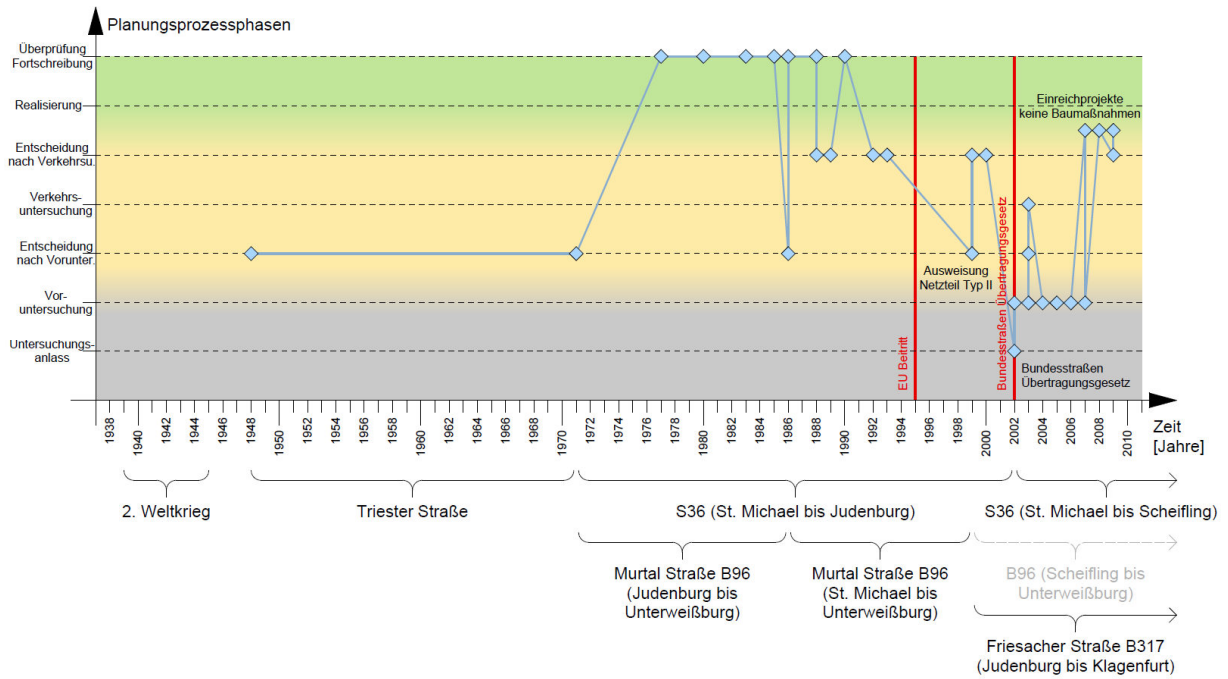


Abbildung 51 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Murtal Schnellstraße S36.

Mit den oben genannten Problemen steht die Klagenfurter Schnellstraße S37 in direktem Zusammenhang, da sie die Verlängerung der Murtal Schnellstraße S36 darstellt. Der Ausbau des Streckenabschnittes im Land Kärnten ist bereits in Planung und dies hängt wiederum mit der Finanzierung des geplanten Vorhabens zusammen, die nur für diesen Abschnitt sichergestellt ist.

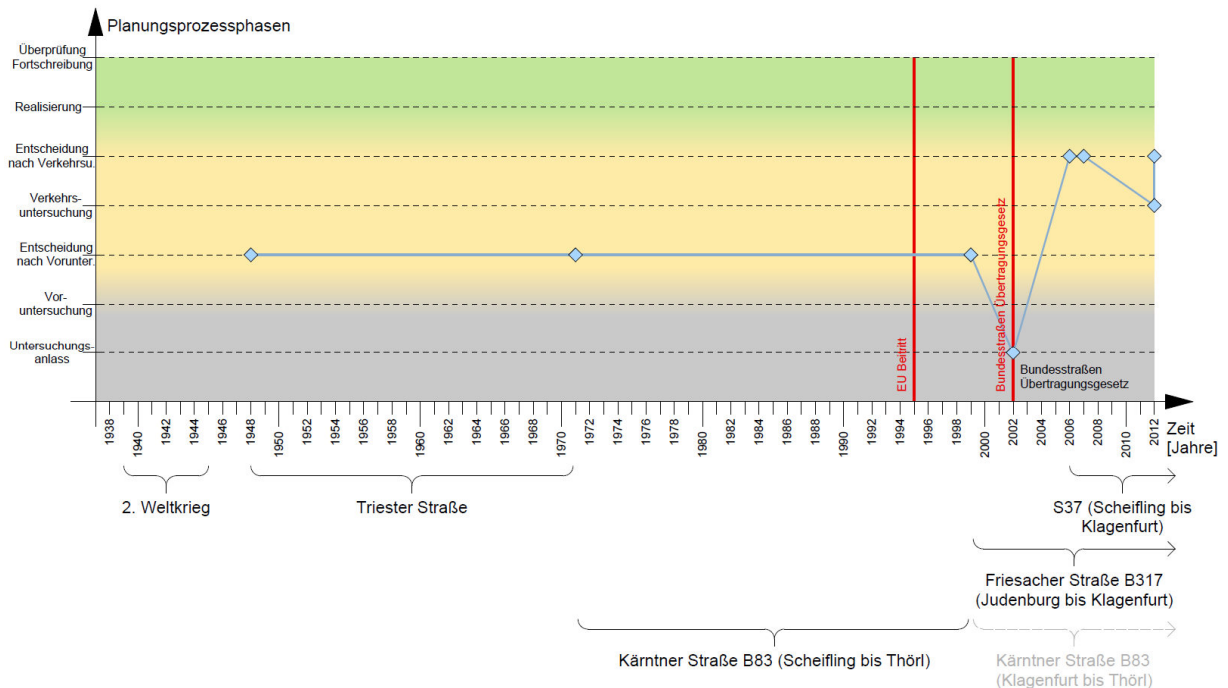


Abbildung 52 Der Durchlauf der Planungsprozessphasen in der Geschichte der Klagenfurter Schnellstraße S37.

Aus den Beispielen und Interviewführungen (vgl. Anhang A Interviews) konnten Schlussfolgerungen und Empfehlungen für zukünftige Verkehrsplanungsprozesse zusammengefasst werden. Die Empfehlungen sind Verbesserungsvorschläge, die einerseits direkt in die RVS aufgenommen werden und andererseits als Leitfaden für Planer dienen sollten.

5.2 Verbesserungsvorschläge für die RVS 02.01.11

Die Verbesserungsvorschläge für den Verkehrsplanungsprozess sind in die RVS 02.01.11 einzuarbeiten. Der bestehende Planungsablauf wird transparenter und durch gewonnene Erkenntnisse aus der Praxis ergänzt.

5.2.1 Projektphasen des Planungsablaufes des Landes Steiermark

Die Projektphasen vom Planungsablauf des Landes Steiermark (vgl. Kapitel 2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)) sollten zur besseren Verständlichkeit in die RVS über den Verkehrsplanungsprozess eingearbeitet werden. Mit dieser Maßnahme soll der Zusammenhang zwischen dem verkehrsplanerischen Handeln und der Anwendung bei konkreten Infrastrukturprojekten verdeutlicht werden. Die Suchphase (Screening) und die Grobanalyse aus der Phase der Vorstudie (VS) wird in der Voruntersuchung (vgl. Kapitel 2.4.2 Voruntersuchung) durchgeführt. Die Vorprojektsphase (VP) samt Optimierungsphase (Scoping) und Feinanalyse ist Teil der Verkehrsuntersuchung (vgl. Kapitel 2.4.3 Verkehrsuntersuchung). Das Einreichprojekt (EP) wird wie das Bauprojekt (BP) für die Realisierung erstellt.

5.2.2 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

In der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich SP-V wird in der Regel kein konkretes Einzelprojekt geprüft, sondern die Art des Verkehrsprojektes, die übergeordneten Strategien und die Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen. Sie ist beispielsweise erforderlich bei der Erstellung eines Rahmenplanes oder einer Netzänderung. Durch die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich werden die grundsätzlichen Fragestellungen schon im Vorfeld auf Landes- bzw. Bundesebene geklärt. Es ist nicht notwendig die SP-V in das Bundesstraßengesetz zu inkludieren, da diese bereits gesetzlich verankert ist und bei Bundesstraßenprojekten zur Anwendung kommt (vgl. Kapitel 2.12 Überregionale Planungsinstrumente).

5.2.3 Regionale Verkehrskonzepte (RVK)

Um die Realisierungschancen für Einzelprojekte zu erhöhen, soll in Regionalen Verkehrskonzepten (RVK) bereits die grundlegende Zustimmung der Region zu den geplanten Projekten eingeholt werden. Die zuständigen Stellen der Landesregierungen erarbeiten in Abstimmung mit regionalen Planungsbeiräten gemeinsam Maßnahmenkataloge, Prioritätenreihungen und Bauprogramme. Die regionalen Planungsbeiräte beschließen diese mit einer qualifizierten Mehrheit. Grundsätzliche Entscheidungen werden im Vorfeld des Projektplanungsprozesses gefällt und sind somit im konkreten Einzelprojekt nicht mehr notwendig. Die Öffentlichkeit hat für Grundsatzentscheidungen (Netzgestaltung, Landesverkehrskonzept, Ausbauplan, Projektaufnahme in das Bundesstraßengesetz) meist nur ein indirektes Mitbestimmungsrecht. In der Regel setzen die gewählten politischen

Vertreter die jeweilige Verkehrspolitik der politischen Partei um. Instrumente für ein direktes Mitspracherecht an Grundsatzentscheidungen werden nur selten angewendet. Eine Befragung der Bevölkerung im Vorfeld der Erstellung bzw. Überarbeitung von RVK könnte die Meinung der Öffentlichkeit in den Planungen widerspiegeln. Die Fragestellungen in den Befragungen sollten nicht konkret auf ein Einzelprojekt abzielen, sondern die allgemeinen Meinungen und Bedürfnisse der Bevölkerung ermitteln. So können die Experten die Tendenzen und Absichten der Öffentlichkeit in ihre Konzepte einfließen lassen und das zu einem Zeitpunkt, zu dem noch keine Planungsprozesse für Einzelprojekte im Gang sind, die die Bevölkerung direkt betreffen. Ein RVK umfasst die Aspekte Technik, Umwelt, Öffentlichkeit und Wirtschaft und ergibt die Notwendigkeit von geplanten Projekten, sowie die Prioritätenreihung.

5.2.4 Verkehrsplanung - Projektplanungsprozess

Der Projektplanungsprozess hat ergebnisoffen zu sein. Das bedeutet, dass am Beginn der Planung jede Trassenvariante in die Diskussionen und Ausarbeitungen aufgenommen wird und am Ende des Auswahlverfahrens jene Trasse steht, die finanzierbar, genehmigungsfähig und höchstmöglich verträglich ist (vgl. Kapitel 2.13 Planungsablauf im Straßenbau (Land Steiermark)). Bei Vergleichen von eingereichten Projekten hat der Detaillierungsgrad derselbe zu sein. Andernfalls ist keine objektive Gegenüberstellung möglich.

Nach der Erfahrung des Verfassers werden in der Praxis auch weniger detaillierte Projekte zum Vergleich gestellt, die bei genauer Betrachtung fachlich oder rechtlich nicht haltbar sind. Das sind meistens Versuche von Interessensgruppen, mit geringen Kosten unausgereifte Trassenvarianten im Entscheidungsprozess behandeln zu lassen. Eine gute Vorbereitung und enge Zusammenarbeit mit den Gutachtern, Sachverständigen und Behörden ist für den Bauwerber enorm wichtig, damit das geplante Projekt nicht von den Gegenparteien angefochten und in weiterer Folge gestoppt werden kann.

Es wird vorgeschlagen, dass Planungen Ausbaumöglichkeiten beim Erreichen der Kapazitäten und Baustellenmaßnahmenpläne berücksichtigen. Damit können mit einfachen Mitteln zukünftigen Projekten vorgegriffen werden und z.B. bei Wartungs- und Reparaturarbeiten bzw. Sanierungen Umfahrungen- und Ausweichstrecken geschaffen werden.

Durch die Wahl von erfahrenen Planungsbüros, die projektübergreifende Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch von Verantwortlichen können Kosten und Zeit im Projektverlauf eingespart werden.

5.2.5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Um die Widerstände aus der Öffentlichkeit gering zu halten und keinen unnötigen Druck im Planungsprozess aufzubauen, sind regelmäßig Planungsausstellungen zum Projekt durchzuführen. Bevor jedoch Veröffentlichungen erfolgen, müssen alle Wirkungen in den relevanten Themenbereiche wie z.B. Lärm, Luftschadstoffe, Eingriffe in den Naturhaushalt und Natura 2000 Gebiete, Regelquerschnitte etc. abgeklärt und vorbereitet sein. Es darf keine Fragen zum geplanten Vorhaben von der Bevölkerung geben, die nicht von den Vertretern der Planung beantwortet werden können. Um eine gleichwertige Basis für alle Beteiligten zu schaffen, wird empfohlen, Politiker bzw. Entscheidungsträger an der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Hearings, Runde Tische, etc.) teilnehmen zu lassen. Dadurch werden Entscheidungen transparent und nachvollziehbar. Der Beteiligungsprozess setzt eine konstruktive Bürgereinbindung und keine oberflächliche Scheineinbindung voraus (vgl.

Kapitel 2.7 Bürgerbeteiligung und Bürgermitbestimmung).

Die Abgrenzung von Planungs- und Untersuchungsgebiet ist entscheidend für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Durch die Eingrenzung des Gebietes wird definiert, wer als Beteiligter gehandelt wird und in den Planungsprozess involviert werden muss. Werden beispielsweise Verkehrsbefragungen durchgeführt, dann hat die Eingrenzung der Beteiligten eine noch höhere Priorität.

5.2.6 Untersuchungsvorbereitung

Während der Eingangsphase (vgl. Kapitel 2.14.1 Eingangsphase) wird eine verkehrsmittelübergreifende Bedarfsanalyse empfohlen. Eine multimodale Verkehrsplanung ermöglicht eine ganzheitliche Sicht auf alle Aspekte, die die Mobilität, die Wirtschaft und den Lebensraum betreffen. Sie berücksichtigt den IV, den ÖV und die Umweltaspekte. In dieser Phase muss der Schulterschluss mit den Fachabteilungen, Behörden, Sachverständigen, etc. erfolgen. Es dürfen keine "Überraschungen" mehr im formellen Verfahren (in der Verkehrsuntersuchung) auftreten. Das bedeutet, die verantwortlichen Planer sind aufgefordert sich in der Voruntersuchung wichtige Vorgaben und nötige Informationen von den Sachverständigen einzuholen, um die Verkehrsuntersuchung so detailliert wie möglich vorzubereiten. Daher soll die Öffentlichkeit nicht verfrüht in den Planungsprozess involviert werden. Die Randbedingungen sind abzustecken und die Ziele der Planung zu definieren.

5.2.7 Entscheidung über die Planungsmaßnahmen

Die Entscheidungsphase kann maßgeblich beschleunigt werden, wenn eine gesetzliche Verankerung des Projektes, z.B. der Neubau einer Straße, im Straßengesetz erfolgt, da bessere Maßnahmen zur Verwirklichung zur Verfügung stehen. Als Beispiel sei hier das Finanzierungsgesetz genannt, das den Projektverantwortlichen zu einem Druckmittel gegenüber den Grundeigentümern verhilft, diesen jedoch leichtere grundbücherliche Eintragungen und steuerliche Begünstigungen sichert. Ein Bauprogramm mit den Kostenzielen, in Kombination mit einem Maßnahmenkatalog ist vereinfacht das Treffen von Entscheidungen und macht diese nachvollziehbar. Die Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit einer Trasse muss gegeben sein, da sie die Grundlagen zur Entscheidungsfindung darstellen.

Den Projektverantwortlichen wird empfohlen von Politikern und Entscheidungsträgern klar festgelegte Entscheidungen zu fordern und an diesen festzuhalten. Es sind verkehrspolitische Entscheidungen gefragt, ob z.B. restriktive Maßnahmen gesetzt werden oder eine freie Wahl des Verkehrsträgers möglich sein sollte. Wird eine Entscheidung widerrufen, dann sind die Gründe dafür klar darzulegen und zu hinterfragen. Das Festhalten an getroffenen Entscheidungen ist maßgeblich für ein wirtschaftliches Vollziehen von Verkehrsplanungsprozessen.

5.2.8 Realisierung

Abschnittsweise Ausbauten von bestehenden Strecken sind auf Grund der finanziellen Lage und der örtlichen Gegebenheiten oft notwendig. Die Finanzierung hat durch die Ausarbeitung von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungskonzepten zu erfolgen. Jene Abschnitte die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit dienen, haben die höchste Priorität bei der Umsetzung. Danach folgen Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Lebensqualität, sowie des

wirtschaftlichen Wettbewerbes. Übergeordnete Planungskonzepte wirken unregelmäßigen Fahrverhältnissen bei abschnittswisen Ausbauten entgegen.

5.2.9 Überprüfung / Fortschreibung

Die Aufarbeitung abgeschlossener oder teilabgeschlossener Projekte ist wichtig um vergangene Fehler nicht erneut zu begehen. Gemachte Erfahrungen und gewonnene Erkenntnisse stellen ein wichtiges Gut im Verkehrsplanungsprozess dar und sollten für nachfolgende Generationen festgehalten werden. Eine verpflichtende Abgabe von Erfahrungsberichten mit klar definierten Strukturen in der Darstellung ist für zukünftige Projekte gesetzlich zu verankern. Themenbereiche wie

- Öffentlichkeitsbeteiligung,
- chronologischer Verlauf der wichtigsten Vorkommnisse,
- Gründe für Entscheidungen und daraus resultierende Folgen,
- Umsetzungszeiten,
- Kosten und Finanzierung,
- Vorgehensweise zur Maßnahmenumsetzung,
- Zusammenarbeit mit Verwaltung und Behörden,
- Gutachter- und Sachverständigentätigkeiten,
- positive Aspekte, sowie
- kritische Analysen

sind in diesen Erfahrungsberichten niederzuschreiben und für Planer, Verantwortliche und Entscheidungsträger zugänglich zu machen. Durch diese Maßnahme könnten die Beteiligten im Verkehrsplanungsprozess voneinander lernen, Prozesse perfektioniert und in weiterer Folge Leitfäden und Gesetze an die tatsächlichen Anforderungen angepasst werden.

5.3 Empfehlungen für einen Planungsleitfaden

Die Empfehlungen für einen Planungsleitfaden sind als Hilfestellungen in der Planung zu sehen, bzw. bedarf es weiterer Untersuchungen oder Gesetzgebungen, um die vorgeschlagenen Empfehlungen umzusetzen.

5.3.1 Zeiträume

- Da der Planungsprozess ein privatwirtschaftlicher Ablauf ist, ist keine zeitliche Einschränkung möglich. Der Verkehrsplanungsprozess ist ergebnisoffen zu führen und die Projekte sind rechtlich umsetzbar auszuarbeiten. (vgl. Kapitel 5.2 Verbesserungsvorschläge für die RVS) Planungen benötigen ein absehbares Ende, da sich die Rahmenbedingungen nach einer gewissen Zeit ändern (z.B. Natura 2000, Feinstaub, CO₂,...) und neue Erhebungen bzw. Planungsänderungen sehr kostenintensiv sind.
- Die Behörde muss im Verfahren innerhalb von sechs Monaten (gilt für Materienrechte laut AVG (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz)) auf schriftliche Anträge reagieren und eine Entscheidung treffen, wenn alle notwendigen Unterlagen vorhanden sind. Das gilt jedoch nicht für den Planungsprozess, der privatwirtschaftlich ist. Im Verkehrsplanungsprozess besteht zwar

die Verpflichtung zur Auskunft (laut dem Auskunftspflichtgesetz BGBl. I Nr. 158/1998), jedoch nicht innerhalb einer vorgeschriebenen Zeit eine Entscheidung zu fällen. Das soll auch in Zukunft nicht reglementiert werden, um den freien Planungsprozess nicht einzuengen und Lösungen zu erzwingen.

- Ist ein Planungsprozess schon über viele Jahre mit den gleichen Problemen konfrontiert und sind keine Lösungen in Sicht, dann ist meist ein "Neustart" notwendig. Eine neue Trassenfindung, unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen kann zur Umsetzung des Projektes dienen. Projekte müssen in der Bevölkerung reifen um akzeptiert zu werden. Überhastete Planungen und Umsetzungsversuche bewirken großen Druck aus der Öffentlichkeit, da sich die Beteiligten übergangen fühlen und sich mit dem Projekt nicht identifizieren können.
- Die Umsetzung eines Projektes benötigt den richtigen Zeitpunkt. Um diesen zu finden steht kein Leitfaden oder Gesetz zur Verfügung. Die Erfahrung der verantwortlichen Planer und der Entscheidungsträger ist gefragt, um die vorhandene Situation abzuschätzen. Die betroffene Bevölkerung fordert bei starken Belastungen oder hoher Verkehrsunsicherheit Maßnahmen zur Verbesserung. Ein transparenter und ergebnisoffener Verkehrsplanungsprozess muss die Folge sein, damit auch bei der überwiegenden Zustimmung der Öffentlichkeit keine Differenzen bei den Beteiligten entstehen, die unnötigen Druck im Planungsprozess erzeugen.

5.3.2 Entscheidungen

- Die Entscheidungsdauer wird durch die Verwaltungsebene, also abhängig davon ob Bund oder Land die zuständige Behörde ist, mitbestimmt. Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Land kann in vielen Fällen verbessert werden. Wird beispielsweise eine Landesstraße zu einer höherrangigen Schnellstraße ausgebaut, dann erfolgen die Planungen anfangs auf Landesebene und nach der Beschlussfassung zum Ausbau, muss die Straße in das Bundesstraßengesetz aufgenommen werden. Nach der Aufnahme wird von Seiten des Bundes erneut ein Planungsprozess durchgeführt, der den höherrangigen Ausbau zum Inhalt hat. Bei auftretenden Widerständen während der Planung sind jedoch wieder die Gemeinden und das Land involviert. Dieser "Verantwortlichkeitssprung" zwischen Bund und Land verlängert den Planungsprozess und erhöht damit die Planungskosten. (vgl. Kapitel 4.3 Wechselspiel zwischen Bund und Land)
- Nach der Durchführung eines Verkehrsplanungsprozesses bei hochrangigen Straßen, der eine angemessene Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglichte und nach den Grundsätzen aus Kapitel 2 Grundlagen zum Verkehrsplanungsprozess erfolgte, kann es durchaus notwendig sein, dass im öffentlichen Interesse gegen die Meinung vereinzelter Betroffener vorgegangen werden muss. Diese Maßnahme soll die Ausnahme darstellen, da in erster Linie ein Konsens gefunden werden sollte. Außerdem kann dieser Schritt nur dann erfolgen, wenn der Planungsprozess, alle Ergebnisse und geplanten Maßnahmen gesetzeskonform, anschaulich dokumentiert und nachvollziehbar sind.
- Vorbereitete Entscheidungen in den Vorstudien beschleunigen den Planungsprozess, das heißt, dass eine gute Vorstudie bereits ein entscheidender Umsetzungsfaktor für ein Projekt sein kann.

5.3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

- Bei Planungsausstellungen soll es keine Fragen zum geplanten Vorhaben von der Bevölkerung geben, die nicht von den Vertretern der Planung beantwortet werden können. Das bedarf einer

genauen Vorbereitung und dient dazu, keine Angriffsfläche für Gegenparteien zu bieten bzw. eine professionelle Arbeitsweise zu vermitteln.

- Die Öffentlichkeit hat für Grundsatzentscheidungen (Netzgestaltung, Landesverkehrskonzept, Ausbauplan, Projektaufnahme in das Bundesstraßengesetz) meist nur ein indirektes Mitbestimmungsrecht. In der Regel setzen die gewählten politischen Vertreter die jeweilige Verkehrspolitik der politischen Partei um. Instrumente für ein direktes Mitspracherecht an Grundsatzentscheidungen werden nur selten angewendet. Direkte Entscheidungsmöglichkeiten über beispielsweise die Befragung von 1000 zufällig gewählten Betroffenen wären möglich, aber die Schwierigkeit der Eingrenzung der Betroffenen stellt ein großes Problem dar. Es sind Planungsinstrumente notwendig, die nicht jene bevorzugen die gegen die Planung sind, da diese Beteiligungsgruppen ohnehin meist am Planungsprozess teilnehmen. Jener Teil der Öffentlichkeit der ein Projekt befürwortet, arbeitet in der Regel nicht aktiv am Planungsprozess mit und daher ist dieser repräsentativ über ein Beteiligungsinstrument zu vertreten. Grundsatzentscheidungen müssen schlussendlich von Experten getroffen werden.
- Würde die Öffentlichkeitsbeteiligung des Verkehrsplanungsprozesses im Gesetz verankert werden, dann müssten für dieses Gesetz viele Details oder nur grobe Grundlagen festgelegt werden. Bei einer detaillierten Ausführung wäre das Gesetz äußerst kompliziert und problematisch. Wohingegen die Variante mit Handlungsspielraum viel Platz für Interpretation lässt und damit viele Klagen zu erwarten sind. Daher sind nicht zu detaillierte Gesetze und Richtlinien gefordert, sondern Selbstverantwortung der Planer und das Schätzen der eigenen Kenntnisse und Erfahrungen.
- Eine gute Öffentlichkeitsbeteiligung und Integration der Betroffenen ist mittels moderner Animationen, Filme und Bilder möglich. Durch diese Art der Öffentlichkeitsarbeit können auch Laien die Ziele und Absichten der Experten verstehen und der Planungsprozess wird transparenter.
- Bei nicht überregionalen Achsen kann sich durch Abwarten die Ausgangssituation für die Projektverantwortlichen vereinfachen. Ist die Kapazität einer Straße erreicht, geht die Initiative für eine Untersuchung oft von der Öffentlichkeit aus. Der Projektwerber soll das Projekt den Gemeinden und Bürgern nicht "aufdrängen". Die Entscheidung für das Projekt muss in der Bevölkerung reifen. Ist aber beispielsweise das Ergebnis einer Verkehrsbefragung gegen ein geplantes Projekt, dann ist diese Entscheidung anzuerkennen. Projektablehnung nach einem guten Beteiligungsprozess ist zu akzeptieren.

5.3.4 Gutachter und Sachverständige

- Die Fragestellungen für Gutachter und Sachverständige können zum Teil von Planern, gemeinsam mit den Beteiligten und den Bürgerinitiativen, erarbeitet werden. Grundsatzfragen, z.B. ob ein Neubau einer Straße notwendig ist oder nicht, sind nicht im Einzelprojekt zu behandeln, sondern sind vorab auf Landesebene zu klären. (vgl. Kapitel 5.2 Verbesserungsvorschläge) Eine freie Wahl der Sachverständigen ist aber nicht immer möglich, da die Länder zur Wahl von Amtssachverständigen verpflichtet sind. Der Bund hingegen verwendet fast ausschließlich nicht amtliche Sachverständige. Die Wahl von amtlichen Sachverständigen erscheint sinnvoller, da es ihr tägliches Geschäft ist und keine Einarbeitungsarbeit notwendig ist, bzw. sie mit den Gesetzen und Auflagen vertraut sind.

5.3.5 Kosten und Finanzierung

- Um die Finanzierung für Projekte sicherzustellen und damit geringere Planungskosten und verkürzte Realisierungszeiten zu erreichen, werden Public-Private-Partnership Modelle vorgeschlagen. Wird beispielsweise ein Gebiet erschlossen und sind Gewerbeansiedlungen geplant, dann soll schon während der Planungsphase eine Zusammenarbeit der verantwortlichen Planer mit den Verantwortlichen der anzusiedelnden Betriebe angestrebt werden.
- Die Finanzierung hat durch die Ausarbeitung von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungskonzepten zu erfolgen. Jene Abschnitte die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit dienen, haben die höchste Priorität bei der Umsetzung. Danach folgen Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Lebensqualität, sowie des wirtschaftlichen Wettbewerbes.

5.3.6 Sonstiges

- Viele der auftauchenden Probleme im Behördenverfahren entstehen, weil der Leitfaden zur Planung nicht eingehalten und somit gegen Gesetze verstoßen wird. Aber nicht alle Anrainerprobleme, die während der Verhandlung auftreten, können im Vorhinein behandelt werden, da viele nicht kalkulierbar sind. Das ist kein Planungsfehler, sondern sie benötigen eine rechtliche Beurteilung.
- Um Planern schon beim Berufseinstieg den notwendigen juristischen Hintergrund zu ermöglichen, werden verpflichtende juristische Lehrveranstaltungen während der Ausbildung und eine erforderliche Berufspraxis empfohlen.
- Das Projekt „Ennsnahe Trasse“ scheiterte unter anderem an den wasserrechtlichen Problemen, da sehr viele Bürger durch die Renaturalisierung der Enns Parteienstellung bekamen (HQ 25). Um einen fairen Beteiligungsprozess zu garantieren, aber eine schnellere Umsetzung in der Planung zu forcieren, wird die Bildung von Interessensvertretungen für diese Art von Beteiligung der Parteien vorgeschlagen. Sie sind durch die Vertreter im Planungsprozess involviert und dadurch können die Verhandlungen effizienter geführt werden.
- Enteignungen auf Grund des Projektes sind gesetzlich abgesichert, aber Enteignungen um Platz für Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen nicht. Deswegen sind Trassen oft nicht realisierbar, da das Projekt mit den Ausgleichsmaßnahmen zwar umsetzbar wäre, jedoch diese Schritte nicht ausgeführt werden können, weil die Handlungsfreiheit für die notwendigen Enteignungen fehlt. Hier wäre die Gesetzgebung gefragt, dass auch Enteignungen für die Ausgleichsmaßnahmen gesetzlich verankert werden, um Planungen umsetzbar zu machen.
- Eine Formulierung von Zielen in einem frühen Planungsstadium ermöglicht eine klare, transparente Linie für den Planungsprozesses, sowie die Prioritätenreihung bei der Umsetzung von Maßnahmen. Diese Ziele sollten mit allen Beteiligungsgruppen einvernehmlich ausgearbeitet werden. Entscheidungsträger und Verantwortliche können sich an den Zielen orientieren, auch wenn nur abschnittsweise Aus- oder Neubauten erfolgen.

6 Zusammenfassung

Die theoretische Vorgehensweise zur Abwicklung von Verkehrsplanungsprozessen wurde in dieser Arbeit mit praktischen Abläufen verglichen und analysiert. Durch Interviews mit Vertretern der Beteiligungsgruppen Planer, Entscheidungsträger, Behörden und Öffentlichkeit konnten Defizite im bestehenden Planungsprozess aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge durchgeführt werden.

Verbesserungsvorschläge für die RVS 02.01.11:

Ein Hauptproblem bei der Planung von Verkehrsprojekten sind Grundsatzfragen. Die Beteiligten aus der Gruppe der Öffentlichkeit stellen bei der Erarbeitung von Einzelprojekten grundsätzliche Entscheidungen in Frage, die schon im Vorfeld geklärt werden müssen, da es überregionale Entscheidungen sind. Daher ist die Frage im Einzelprojekt, ob eine Straße gebaut werden soll oder nicht, völlig fehl am Platz. Mit Hilfe von Strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich und Regionalen Verkehrskonzepten wird im Vorfeld eine Notwendigkeitsermittlung und eine Prioritätenreihung durchgeführt. Die Zustimmung der Gemeinden kann somit schon vor dem Beginn der Einzelprojekte eingeholt werden, um eine Umsetzung zu beschleunigen. Damit bereits in diesem frühen Stadium der Planung die Öffentlichkeit eingebunden werden kann, werden Befragungen der Bevölkerung im Vorfeld der Erstellung bzw. Überarbeitung von RVK vorgeschlagen die nicht auf Einzelprojekte abzielen, aber die allgemeinen Meinungen und Bedürfnisse der Bevölkerung widerspiegeln.

Ein Punkt der von den Beteiligten am Planungsprozess immer wieder bemängelt wurde ist, dass die Planungen nicht ergebnisoffen waren. Wird ein Projekt gestartet, dann sind alle Trassenvarianten zu untersuchen und zu prüfen. Es darf keine vorgegebenen Reihungen geben. Die Trassen müssen rechtlich haltbar und gleichermaßen detailliert sein. Die Praxis zeigt, dass dies keine Selbstverständlichkeit ist und die eingereichten Projekte von unterschiedlichen Detaillierungsgraden sind und daher kein objektiver Vergleich möglich ist. In der Planung sind Ausbaumöglichkeiten und Baustellenmaßnahmenpläne aufzunehmen, um zukünftige Maßnahmen schneller umsetzen zu können.

Um die Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern sind konstruktive Bürgerbeteiligungen und auch die Einbeziehung der Entscheidungsträger während der Planungen notwendig. Die Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsgebietes ist zur Einbindung der Beteiligten im Einzelprojekt besonders detailliert erforderlich. Sie stellt sicher, dass kein unnötiger Druck von Seiten der Öffentlichkeit erzeugt wird, wenn die betroffenen Bürger im Planungsprozess involviert sind. Durch Planungsausstellungen wird das Projekt der Bevölkerung näher gebracht. Es dürfen keine offenen Fragen von der Bevölkerung zum Einzelprojekt bestehen bleiben, um eine professionelle Arbeitsweise zu vermitteln und Unsicherheiten aus dem Weg zu räumen.

Der Projektplanungsprozess ist mit den Projektphasen der Praxis (Vorstudie, Vorprojekt, Einreichprojekt, Bauprojekt) zu erweitern, um einen Zusammenhang zwischen dem verkehrsplanerischen Handeln und der Anwendung bei konkreten Infrastrukturprojekten zu verdeutlichen.

Während der Untersuchungsvorbereitungen ist der Schulterschluss mit Fachabteilungen, Behörden, Sachverständigen etc. zu machen. Eine verkehrsmittelübergreifende Bedarfsanalyse weist die weitere Vorgehensweise für die Verkehrsuntersuchung.

Um Entscheidungen über die Planungsmaßnahmen treffen zu können ist die Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit die Basis. Die Ausarbeitung eines Bauprogrammes mit Kostenzielen stellt zusammen

mit der gesetzlichen Verankerung des geplanten Straßenverlaufes einen entscheidenden Schritt zur Realisierung dar. Verkehrspolitische Entscheidungen müssen nachvollziehbar sein und Entscheidungsrevisionen müssen begründet werden, damit diese für alle Beteiligten transparent sind.

Da die finanziellen Mittel für Projekte meist nicht für die Umsetzung aller Maßnahmen ausreichen, sind kurz-, mittel- und langfristige Zielkataloge zu erstellen. Das sichert ein übergeordnetes Planungskonzept bei abschnittswisen Ausbauten.

Um aus teil- oder vollabgeschlossenen Projekten für die Zukunft Schlüsse ziehen zu können wird ein verpflichtender Erfahrungsbericht mit vorgegebener Struktur vorgeschlagen. In diesem sollen die Öffentlichkeitsbeteiligung, der chronologische Verlauf der wichtigsten Vorkommnisse, die Gründe für Entscheidungen und daraus resultierende Folgen, die Umsetzungszeiten, die Kosten und Finanzierung, die Vorgehensweise zur Maßnahmenumsetzung, die Zusammenarbeit mit Verwaltung und Behörden, die Gutachter- und Sachverständigentätigkeiten, die positiven Aspekte, sowie eine kritische Analyse des Projektes ausgearbeitet werden. Diese Berichte sind für Projektverantwortliche zugänglich zu machen, damit Konzepte und Arbeitsweisen geteilt und Vorhaben effizienter Verwirklicht werden können.

Empfehlungen für einen Planungsleitfaden:

Die von manchen Beteiligten geforderte zeitliche Begrenzung im Planungsprozess lässt sich nicht umsetzen, da es ein privatwirtschaftlicher Ablauf ist.

Um ins Stocken geratene Vorhaben zur Realisierung zu bringen, können Neustarts der Planungen durchgeführt werden. Dazu muss eine neue Trassenfindung gestartet werden, die keine Trassen favorisiert, auch nicht aus den vergangenen Planungsprozessen.

Bei niederrangigen Straßen können Planungsprozesse zügig durchgeführt werden, wenn die Initiative für Verbesserungsmaßnahmen von der Bevölkerung ausgeht. Das ist meistens der Fall, wenn die Kapazität der Straße voll ausgeschöpft ist. Der richtige Zeitpunkt ist also gefragt, der oft nur durch Abwarten erreicht werden kann.

Die Planer haben zu beachten, dass die Entscheidungsdauer von der Verwaltungsebene abhängt. Also ob der Bund oder das Land die zuständige Behörde ist. Wird eine Straße im Zuge der Planungen auf- oder abgewertet, dann ändert sich die Zuständigkeit der Behörde. Das kann weitreichende Folgen haben, die bereits in der Voruntersuchung abgeschätzt werden müssen.

Wurde ein Planungsprozess mit angemessener Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, dann kann es notwendig werden, dass im öffentlichen Interesse gegen die Meinung einzelner Beteiligter entschieden werden muss. Dazu muss der Planungsprozess mit allen notwendigen Entscheidungen transparent, nachvollziehbar und gesetzeskonform sein.

Um die Öffentlichkeit in den Planungsprozess zu involvieren, können zum Teil Fragestellungen für Gutachter und Sachverständige in Workshops ausgearbeitet werden. Eine freie Wahl der Sachverständigen ist aber nicht immer möglich, da die Länder zur Wahl von Amtssachverständigen verpflichtet sind.

Die Finanzierung von Projekten kann über Public-Private-Partnership Modelle erfolgen. Jedenfalls ist eine Ausarbeitung von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungskonzepten zu erstellen.

Um Planern schon beim Berufseinstieg den notwendigen juristischen Hintergrund zu ermöglichen, werden verpflichtende juristische Lehrveranstaltungen während der Ausbildung und eine erforderliche Berufspraxis empfohlen.

Um die Verhandlungen bei wasserrechtlichen Problemen verkürzen zu können, wird die Bildung von Interessensgruppen empfohlen, damit nur mit den Vertretern dieser Gruppe verhandelt werden muss.

Eine Festlegung von Zielen, die in Zusammenarbeit aller Beteiligungsgruppen erarbeitet werden, in einer frühen Planungsphase dient einer transparenten Linie für den gesamten Planungsprozess.

Literaturverzeichnis

- ASFINAG; (2008): *S36 Murtal Schnellstraße Teilabschnitt 1 Judenburg - St. Georgen o. J. - Allgemein verständliche Zusammenfassung*
- ASFINAG; (2009): *S36 Murtal Schnellstraße Teilabschnitt 1 Judenburg – St. Georgen o. J. - Bericht Verkehr*
- ASFINAG; (2009): *S36 Murtal Schnellstraße Teilabschnitt 1 Judenburg - St. Georgen o. J. - Teilgutachten - Nr. 1 Verkehr und Verkehrssicherheit*
- ASFINAG 2012, Verfügbar unter:
http://www.asfinag.at/strassennetz/steiermark?p_p_id=JournalArticlesDevelopment_INSTANCE_Gn1O&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&_JournalArticlesDevelopment_INSTANCE_Gn1O_struts_action=%2Fjournal_articles_development%2Fview&_JournalArticlesDevelopment_INSTANCE_Gn1O_groupId=10136&_JournalArticlesDevelopment_INSTANCE_Gn1O_articleId=S-36-MURTAL-SCHNELLSTRASE-TEILABSCHNITT-1-JUDENBURG-ST-GEORGEN-OB-JUDENBURG&_JournalArticlesDevelopment_INSTANCE_Gn1O_version=1.0, [Datum des Zugriffs: 24.01.2013]
- ASFINAG 2013, Verfügbar unter:
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20080830_OTS0042/asfinag-s-35-brucker-schnellstrasse-abschnitt-stausee-zlatten-mautstatt-schwieriger-tunnelvortrieb-erfolgreich-beendet, [Datum des Zugriffs: 24.01.2013]
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2013): *B320 Ennstal Straße "Knoten Trautenfels", Graz, Lageplan*
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2013): *B320 Ennstal Straße - Knoten Selzthal-Pürgg Trautenfels Variante Mitte+Süd, Graz, Lageplan Variantenuntersuchung*
- Bergmann, U.; (2001): *Lernen aus Entscheidungsprozessen*, TU Graz, Dissertation
- Braschos, F., Voigt, R.; (1995): *Kommunalpolitik in Stadt und Land*, Bornheim Bonn, Deutscher Kommunalverlag
- Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien; (2005): *Brucker Schnellstraße S35 - Bestimmung des Straßenverlaufes*
- Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien; (2005): *Brucker Schnellstraße S35 - Bestimmung des Straßenverlaufes unter Berücksichtigung der Bestimmungen des UVP-G 2000*
- Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien 2011, Verfügbar unter:
http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10554022/984ebc8c/BMVIT_Dienstanweisung_Bundesstra%C3%9Fenprojekte.pdf, [Datum des Zugriffs: 17.11.2012]
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2013, Verfügbar unter:
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/s36/index.html>, [Datum des Zugriffs: 22.01.2013]
- Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten BMWA; (1999): *Automatische Straßenverkehrszählung Jahresauswertung 1998*, Wien
- Chaumet, R., Bruns, F., Sieber, M., Thoma, M.; (2003): *Korridoruntersuchung Ennstal*, Zürich
- Fallast, K. (2008): *Theorie und Technik der Planung*, TU Graz, Skriptum
- Fellendorf, M. (2009): *Straßen- und Verkehrswesen*, TU Graz, Skriptum

- Fellendorf, M.; (2010): *Verkehrsplanung*, TU Graz, Skriptum
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; (2001): *Leitfaden für Verkehrsplanungen*, FGSV Verlag GmbH
- Freiland Umweltconsulting 2013, Verfügbar unter: <http://www.freiland.at/de/menu142/projekte74>, [Datum des Zugriffs: 21.01.2013]
- Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (2010): *RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen*
- Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (2012): *RVS 02.01.11 Allgemeine Grundlagen der Verkehrsplanung*, Entwurf Stand: 17.09.2012
- Geografisches Informationssystem Steiermark 2012*, Verfügbar unter: QUELLE www.gis.steiermark.at, [Datum des Zugriffs: 24.01.2013]
- Gerlach, J.; (2009): *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung*, FGSV Verlag GmbH
- Google Maps 2013*, Verfügbar unter: <https://maps.google.at/maps?hl=de&tab=wl>, [Datum des Zugriffs: 22.01.2013]
- Land Salzburg 2012*, Verfügbar unter: [http://www.salzburg.gv.at/gisonline/\(S\(n2i4db45aztsxe3vr04ssd45\)\)/init.aspx?karte=default](http://www.salzburg.gv.at/gisonline/(S(n2i4db45aztsxe3vr04ssd45))/init.aspx?karte=default) [Datum des Zugriffs: 17.11.2012]
- Land Steiermark 2012*, Verfügbar unter: http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553441_11161471/88adfdad/Planungsablauf.pdf [Datum des Zugriffs: 17.11.2012]
- Land Steiermark 2008*, Verfügbar unter: <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/10911747/19512589> [Datum des Zugriffs: 17.11.2012]
- Land Steiermark 2012*, Verfügbar unter: <http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/ziel/2407675/DE/> [Datum des Zugriffs: 17.11.2012]
- Land Steiermark 2012*, Verfügbar unter: [http://gis2.stmk.gv.at/atlas/\(S\(xeaqcx45fai1ne3nxwc0te55\)\)/init.aspx?karte=adr&ks=das&cms=da&massstab=800000](http://gis2.stmk.gv.at/atlas/(S(xeaqcx45fai1ne3nxwc0te55))/init.aspx?karte=adr&ks=das&cms=da&massstab=800000) [Datum des Zugriffs: 27.08.2012]
- Land Steiermark 2012*, Verfügbar unter: <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/10911747/11160763/> [Datum des Zugriffs: 27.08.2012]
- Land Steiermark 2012*, Verfügbar unter: http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10911747_11160763/2371e7d8/Stra%C3%9Fenkatgorien_Stand%20M%C3%A4rz%202008.jpg, [Datum des Zugriffs: 13.10.2012]
- Land Steiermark Fachabteilung 16; (2003 - 2006): *Straßenplanung und UVP B320 Abschnitt "Knoten Selzthal - Trautenfels"*, Graz
- LIEB Liezen 2012*, Verfügbar unter: <http://www.lieb-liezen.at>, [Datum des Zugriffs: 14.09.2012]
- Ortner, H.; (2006): *Möglichkeiten und Grenzen der Bürgerbeteiligung in der kommunalen Verkehrsplanung*, TU Graz, Diplomarbeit
- Österreichischer Nationalrat; (1994): *Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000)*
- Österreichischer Nationalrat; (1999): *Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)*
- Österreichischer Nationalrat; (2005): *Alpenkonvention - Protokoll "Verkehr" (P5)*

- Österreichischer Nationalrat; (2005): *Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)*
- Österreichischer Nationalrat; (2005): *Zugang zu Informationen, Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten*
- Österreichischer Nationalrat; (2011): *Bundesstraßengesetz 1971*
- Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell; (2006): *Chronologie B320*, Graz
- Rechnungshof; (1994): *Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes*, Wien
- Reibnitz, U.; (1987): *Scenarien - Optionen für die Zukunft*, McGraw-Hill Book Company
- Retzko, H.-G.; (1992): *Gesamtverkehrsplanung, Generalverkehrsplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Verkehrskonzeptentwicklung: Was ergibt stadtverträglichen Verkehr?*, Bonn - Bad Godesberg
- Rinderer & Partner ZT KEG; (1998): *B320 Machbarkeitsstudie*, Graz, im Auftrag des Landes Steiermark
- Rosinak, W.; (1989): *Zur Methodik der Planung - Am Beispiel des Verkehrswesens*, Wien
- Rosinak, W.; (1994): *Zur Methodik der Verkehrsplanung*, Magistrat der Stadt Wien - MA 18
- Schnürer, H., Gobiet, W., Herry, M., Sammer, G., Snizek, S., Stickler, H., Stöckler, K.; (1982): *Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen*, Republik Österreich
- Schönwandt, W.; (1986): *Denkfallen beim Planen*, Braunschweig: Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH
- Schuster, A.; (1994): *Widerstände bei der Umsetzung flächendeckender Parkraumbewirtschaftungskonzepte*, TU Darmstadt, Dissertation
- Statistik Austria 2012*, Verfügbar unter:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html [Datum des Zugriffs: 22.11.2012]
- Statistik Austria 2012*, Verfügbar unter:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/index.html [Datum des Zugriffs: 22.11.2012]
- Statistik Austria 2012*, Verfügbar unter:
http://www.statistik.at/web_de/downloads/karto/themverkehrunfaelle01/popup.htm [Datum des Zugriffs: 11.09.2012]
- Statistik Austria - Kuratorium für Verkehrssicherheit; (2013): *Unfälle mit Personenschaden für die Ennstal Straße B320, Str. km von 8.514 bis 70.145, Datum von 01.01.2000 bis 31.12.2011*, Wien
- Stickler, H.; (1999): *Theorie und Technik der Planung*, TU Graz, Skriptum
- Tauernautobahn AG Hrsg.; (1976): *Tauernautobahn Scheitelstrecke*, Salzburg
- Brummer W. 2013*, Verfügbar unter <http://www.wabweb.net/verkehr/frames/aab1f.htm> [Datum des Zugriffs: 06.03.2013]
- Waidgasser, T.; (2008): *Neue Straßeninfrastruktur*, Graz, Projektarbeit zur besonderen Grundausbildung
- Zinhauer, W.; (2007): *Maßnahmenkatalog B320 Ennstal Straße*, Graz, im Auftrag des Landes Steiermark

Anhang

A. Interviews

Name	Funktion	Seite
Interview Helmut Blaser	Wirtschaftskammer Steiermark, Regionalstellenleiter Ennstal / Salzkammergut	121
Interview Hofrat Dipl.-Ing. Dieter Frisch	Verwaltungsplaner des Landes Steiermark - im Ruhestand	126
Interview Mag. Rudolf Hakel	Bürgermeister der Stadt Liezen	128
Interview Dr. Günter Kaspar	Amt der steiermärkischen Landesregierung, Referat Verkehrsbehörde, Leiter des Bereiches Infrastruktur - Recht	133
Interview Mag. Waltraud Mitteregger	Obfrau der Umweltorganisation "Arbeitskreis LEBEN BEWAHREN FÜR DIE ZUKUNFT"	136
Interview Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer	Amt der niederösterreichischen Landesregierung, Leiter der Abteilung Landesstraßenplanung	141
Interview Barbara Stangel	Umweltorganisation "NETT - Nein Ennstal Transit Trasse"	147
Interview Dipl.-Ing. Andreas Tropper	Landesbaudirektor und Leiter der Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau	154
Interview Dipl.-Ing. Heinz Wakonigg	Verwaltungsplaner des Landes Steiermark Abteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau - im Ruhestand	159
Interview Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka	Amt der niederösterreichischen Landesregierung, Leiter der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten	164

a.) Fragen zum Verkehrsplanungsprozess

- 1) In welchem Aufgabenbereich der Planungsorganisation waren Sie bisher tätig?
- 2) Halten Sie den Verkehrsplanungsprozess aus Abbildung 53 mit der inkludierten Verkehrsuntersuchung nach Abbildung 54 für sinnvoll?
- 3) Wo besteht Ihrer Meinung nach Verbesserungspotential im Verkehrsplanungsprozess?
- 4) Sollte und kann die Öffentlichkeit (die Betroffenen) besser in den Verkehrsplanungsprozess involviert werden?
- 5) Welche Maßnahmen bzw. welche "Werkzeuge" wären für eine bessere Integration der Öffentlichkeit notwendig?
- 6) Sollten Maßnahmen für die Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich verankert werden? (siehe UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 144/2011))
- 7) Wie können Entscheidungen schneller herbeigeführt werden? Sollte ein gesetzlicher Zeitrahmen für Entscheidungen seitens der Entscheidungsträger, wie es im UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 144/2011) der Fall ist, geschaffen werden? (siehe B320: Keine Entscheidung über Jahrzehnte – nur Verzögerungen in der Planung)
- 8) Wie stehen Sie zu den Gutachtern und Sachverständigen die in einem Planungsprozess notwendig sind, aber Hohe Kosten verursachen und zu stark variierenden Ergebnissen kommen?

- 9) In welchen Phasen des Abbildung 53 und Abbildung 54 dargestellten Verkehrsplanungsprozesses gibt es die größten Schwierigkeiten aus juristischer Sicht?
- 10) Nach welchen Gesetzen wird die Öffentlichkeit bzw. die Beteiligten in den Verkehrsplanungsprozess involviert? (siehe UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 144/2011, Aarhus Konvention, ...))
- 11) Sollten Verkehrsbefragungen bzw. Volksbefragungen für Projekte ab einem bestimmten Schwellenwert im Verkehrsplanungsprozess gesetzlich verpflichtet werden? Sollte die Umsetzung von Ergebnissen dieser Befragungen gesetzlich verpflichtend sein?
- 12) Gibt es Gesetze die Entscheidungen schneller herbeiführen? Gibt es einen gesetzlichen Zeitrahmen für Entscheidungen seitens der Entscheidungsträger, wie es im UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 144/2011) der Fall ist, geschaffen werden? (siehe B320: Keine Entscheidung über Jahrzehnte – nur Verzögerungen in der Planung)
- 13) Wäre eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl von Gutachtern und Sachverständigen in einem Planungsprozess durch alle Beteiligte sinnvoll?
- 14) Wie stehen Sie zu der Aussage, dass kleine Umbaumaßnahmen oft schädlicher für die Umwelt sind als große, zusammenhängende Baumaßnahmen?

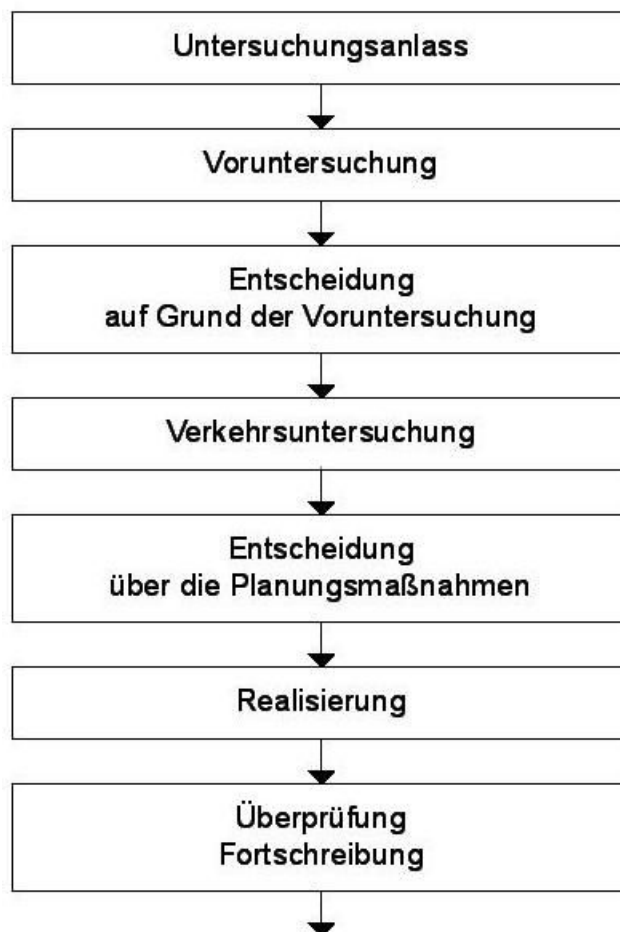


Abbildung 53 Verkehrsplanungsprozess (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 12)

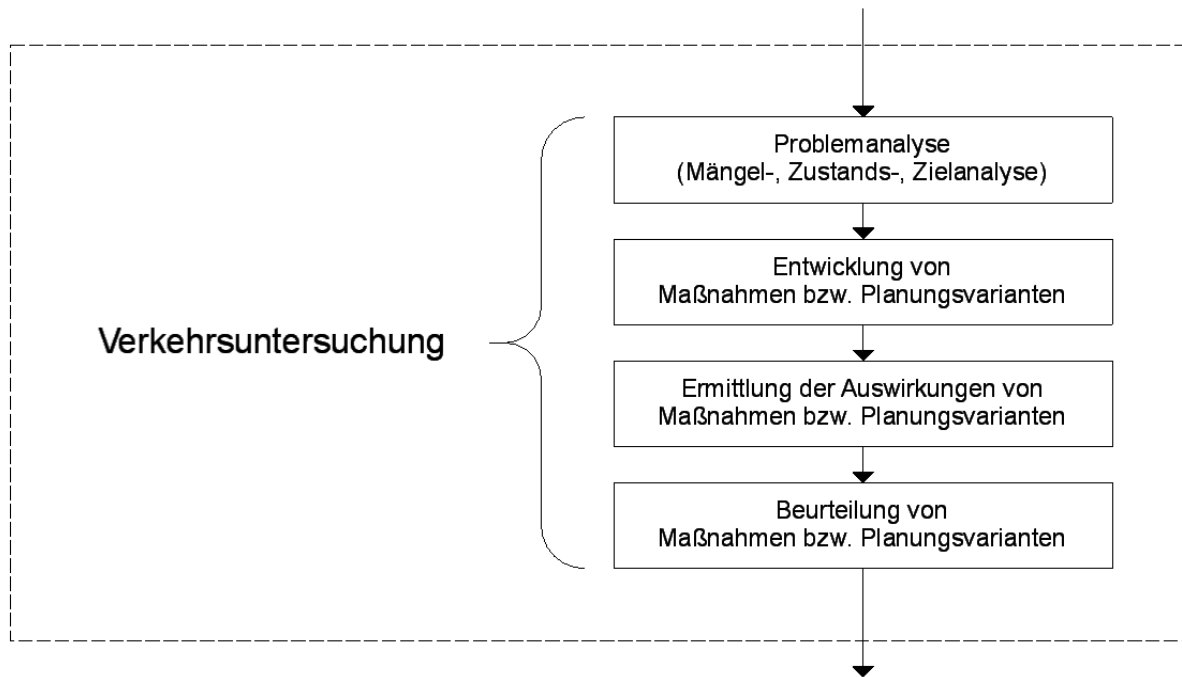


Abbildung 54 Arbeitsschritte einer Verkehrsuntersuchung (vgl. Schnürer, Gobiet, Herry, Sammer, Snizek, Stickler, Stöckler 1982, S. 14)

b.) Fragen zur Ennstal Straße B320

- a) Welche Verkehrslösung fordern Sie für die Ennstal Straße B320?
- b) Bewirken Umfahrungen, Schnellstraßen und Autobahnen nicht das Abwandern der Wirtschaftstreibenden und der Kaufkraft aus der Region? Liegt es nicht im Interesse der Wirtschaftstreibenden in Liezen, dass kein Neubau einer Umfahrung gebaut wird, da die Käufer größere Städte anfahren werden?
- c) Stellt der Neubau einer Straße durch das Ennstal nicht automatisch den Verlust als Erholungs- und Tourismusregion dar? (Eine Trassenführung am Talboden kann zur Verlärmung des Tales führen, da der Schallschutz für die Talflanken nicht möglich ist.)
- d) Wäre eine Routenbindung von Schwerverkehr (außer Quell- und Zielverkehr) an die A9 nicht sinnvoll?
- e) Viele heimische Frächter melden ihre Fahrzeuge im Ausland an um Kosten zu sparen, benützen die österreichischen Straßen also ohne für diese Abgaben zu zahlen! Wie kann dieses Problem gelöst werden?
- f) Wäre ein Bündel von Maßnahmen an der Bestandsstrecke nicht kostengünstiger und ausreichend als Verkehrslösung?
- g) Kann ein Bestandsausbau überhaupt eine Erleichterung für die angrenzenden Bewohner darstellen?
- h) Wie geht der Ausbau nun weiter oder sind keine weiteren Maßnahmen geplant?
- i) In Stainach besteht die Umfahrung nun schon seit 1999, also seit 13 Jahren. Bevölkerung:
 1981 -1991: -1,37 % (-28 Personen)
 1991 - 2001: -0,37 % (-7 Personen)
 2002 - 2010: -0,32 % (-6 Personen)

2050 --> Prognose: gleichbleibend

Kein "Aussterben" erkennbar - trotz der Umfahrung. Kann die Umfahrung für Liezen keine Option sein, da kein Aussterben des Ortes zu erwarten ist?

- j) Sind Straßenblockaden und Proteste heute noch eine Variante zum Erreichen der Ziele von Bürgerbeteiligungen (wie in den 80er und 90er Jahren)?
- k) 1988 wurde eine naturschutzrechtliche Genehmigung erteilt. Welche Gründe sprachen gegen die genehmigte Variante?
- l) Die Volksbefragung stellt eine starke Form der Bürgerbeteiligung dar. Warum wurde das Ergebnis der Volksbefragung von 1993 mit 71% für die "Ennsnahe Trasse" nicht anerkannt und umgesetzt?
- m) Was spricht gegen die Variante Mitte?

c.) Interview Helmut Blaser:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage a)

- Umfahrung für Liezen gefordert - Umfahrung Liezen Süd;
- Trautenfels Kreisverkehrslösung; B320 Ennstal Straße (Richtung Ost-West) sollte dabei Unterflur geführt werden und die B145 Salzkammergut Straße und die B75 Glattjoch Straße (Richtung Nord-Süd) sollten den Kreisverkehr nutzen;
- Optimal wäre ein vierstreifiger Ausbau als Schnellstraße mit Tempo 100 km/h gewesen, das ist auf Grund der vielen Widerstände jedoch nicht mehr möglich. Daher ist ein zweistreifiger Ausbau, ebenfalls als Autostraße ausgeführt, mit regelmäßigen Überholmöglichkeiten auch akzeptabel.
- Für den weiteren Ausbau gibt es fertige Planungen, jedoch ist durch die derzeitige Budgetsituation nicht sichergestellt ob diese Planungen umgesetzt werden.
- Für Espang muss eine Umfahrung geschaffen werden.
- Thema "Autobahn" gibt es nicht mehr und steht nicht mehr zur Diskussion. Die maximale Größe ist ein dreistreifiger Ausbau (wechselweise Überholspuren)! Die ASFINAG wird sich nicht selbst eine konkurrenzierende Autobahn zur A9 bauen.

Antwort zu Frage b)

- Nein, nicht alle bzw. nicht die meisten Verkehrsteilnehmer wollen nach Liezen fahren. Das Hauptverkehrsaufkommen geht in Richtung Dachstein Tauern Region, aber auch in Richtung Salzkammergut und Donnersbachtal und diese Verkehrsteilnehmer haben kein Interesse, in Liezen viermal anzuhalten.
- Liezen würde nichts an Kaufkraft verlieren, da die Käufer durch das große Angebot in Liezen ohnehin dorthin fahren.
- Jene Verkehrsteilnehmer, die als Ziel die Tourismusregion des Oberlandes haben, werden in Liezen nicht einkaufen, nur weil sie gerade im Stau stehen.
- B320 ist die Hauptverkehrsader des Bezirkes ist und wenn diese nicht mehr funktionsfähig ist, dann werden die Betriebe abwandern und Neuansiedlungen werden illusorisch.

Antwort zu Frage c)

- Neubau nur Liezener Umfahrung - zwingende Notwendigkeit für Verkehrsfluss;
- Erholungs- und Tourismusfunktion wird nicht darunter leiden;
- Das hohe Alter der Straße ist in den meisten Teilen erkennbar und ist am Ende der Laufzeit angelangt. Sie entspricht nicht mehr der aktuellen Verkehrstechnik und -sicherheit.
- Nachfahrverbot verordnet für LKW ab 3,5 Tonnen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr;

Antwort zu Frage d)

- Schwerverkehr nutzt ohnehin die Autobahn, durch automatische Zählstellen nachweisbar;
- Mautflucht findet wahrscheinlich in Einzelfällen statt, jedoch kommen ganz andere Kriterien aus verkehrswirtschaftlicher Sicht zu tragen. Weniger Treibstoffverbrauch und schnellere Fahrzeiten sind nur auf der Autobahn möglich, da dort ein kontinuierliches und ökonomisches Fahren möglich ist.
- Die Verkehrswirtschaft ist in den meisten Fällen "Just-in-time" Lieferant und die können sich gar nicht erlauben nicht rechtzeitig am Bestimmungsort zu sein (Pönale).

Antwort zu Frage e)

- große Frächter haben ins Ausland verlagert, auf Grund des Wettbewerbes. Natürlich fahren sie dann auch hier - das lässt sich nicht verhindern, da Europa ein einziger Wirtschaftsraum ist.
- Wenn die Frächter aus betriebswirtschaftlichen Gründen oder auf Grund der besseren Erreichbarkeit ins Ausland gehen, dann ist das ihr gutes Recht und es lässt sich nicht unterbinden.
- die Bahn ist nicht ausreichend flexibel und leistungsfähig um den Anforderungen des Marktes und der Hersteller Rechnung zu tragen;

Antwort zu Frage f)

- möglichst durchgehende Begleitwege für den Langsamverkehr;
- Verordnung einer Autostraße für die Landesstraße
- Eine generelle Tonnagenbeschränkung darf die regionale Wirtschaft nicht einschränken, daher ginge das nur mit Ausnahme von Ziel- und Quellverkehr. Es gibt auf der B145 eine Beschränkung und auch in Salzburg, das heißt sowohl der Durchgangs-, als auch der Transitverkehr ist bereits geregelt. Und auf der oberösterreichischen Seite ist der innerösterreichische Durchgangsverkehr schon so geregelt, dass es für die heimischen (ennstaler) Frächter eine Belastung darstellt, weil sie große Umwege in Kauf nehmen müssen.
- Routenbindung für die Verkehrswirtschaft nicht nötig - siehe Frage d)
- Die Entscheidungsfreiheit der Wirtschaft muss gewahrt bleiben. Eine Transportmittelvorschrift für bestimmte Güter (z.B. Holztransport nur auf der Schiene): nur mehr wenige Beladestellen für solche Güter sind vorhanden und es werden immer weniger. Man kann sich nicht alle störenden Faktoren wegwünschen, aber die Leistungsfähigkeit gleich hoch halten wollen. Auf erzwungenen Umwegen wird ein höherer Schadstoffausstoß verursacht, die Produktkosten werden erhöht und andere Regionen werden zusätzlich belastet (Floriani-Prinzip).
- Der Ausbau der Bahn ist nicht finanzierbar. Die Bahn benötigt gerade Strecken und vor allem Tonnen! Zu wenig produzierende Betriebe vorhanden für diese Ausbaurkosten;

Antwort zu Frage 3)

- derzeitige Gesetzgebung problematisch, da bei Ausschöpfung aller rechtlichen Mittel ein Verkehrsplanungsprozess über Jahrzehnte hinweg hinausgezögert werden kann.
- Öffentlichkeitsbeteiligung muss vorhanden sein, aber innerhalb eines angemessenen Zeitraumes muss eine rechtsverbindliche Entscheidung getroffen werden können und diese Entscheidung ist dann endgültig. Das schafft eine Rechtssicherheit und eine vertretbare Verfahrensdauer.

Antwort zu Frage 7)

- Ja, es muss eine zeitliche Begrenzung geben in der eine rechtsverbindliche Entscheidung getroffen werden kann.

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage a)

- Es wird eine Umfahrung für Liezen gefordert - Umfahrung Liezen Süd.
- In Trautenfels sollte die Kreisverkehrslösung erfolgen. Die B320 Ennstal Straße (Richtung Ost-West) sollte dabei Unterflur geführt werden und die B145 Salzkammergut Straße und die B75 Glattjoch Straße (Richtung Nord-Süd) sollten den Kreisverkehr nutzen.
- Optimal wäre ein vierstreifiger Ausbau als Schnellstraße mit Tempo 100 km/h gewesen, das ist auf Grund der vielen Widerstände jedoch nicht mehr möglich. Daher ist ein zweistreifiger Ausbau, ebenfalls als Autostraße ausgeführt, mit regelmäßigen Überholmöglichkeiten auch akzeptabel.
- Für den weiteren Ausbau gibt es fertige Planungen, jedoch ist durch die derzeitige Budgetsituation nicht sichergestellt ob diese Planungen umgesetzt werden.
- Für Espang muss eine Umfahrung geschaffen werden.

Das Thema "Autobahn" gibt es nicht mehr und steht nicht mehr zur Diskussion. Die maximale Größe ist ein dreistreifiger Ausbau (wechselweise Überholspuren)! Die ASFINAG wird sich nicht selbst eine konkurrenzierende Autobahn zur A9 bauen.

Antwort zu Frage b)

Nein, hier liegt ein Trugschluss vor. Nicht alle bzw. nicht die meisten Verkehrsteilnehmer wollen nach Liezen fahren. Das Hauptverkehrsaufkommen geht in Richtung Dachstein Tauern Region, aber auch in Richtung Salzkammergut und Donnersbachtal und diese Verkehrsteilnehmer haben kein Interesse, dass sie in Liezen viermal anhalten müssen, da sie nur durchfahren wollen. Der erste erzwungene Halt ist meist bei der Autobahnabfahrt und dann folgen drei (in Kürze) Ampeln. Das ist keine Verkehrslösung, diese Situation schafft eigentlich nur Ärger.

Liezen würde nichts an Kaufkraft verlieren, da die Käufer durch das große Angebot in Liezen ohnehin dorthin fahren.

Jene Verkehrsteilnehmer, die als Ziel die Tourismusregion des Oberlandes haben, werden in Liezen nicht einkaufen, nur weil sie gerade im Stau stehen.

Doch dieser Diskussionspunkt wird immer bleiben, weil z.B. eine Tankstelle großes Interesse an den vorbeifahrenden Autos hat und für viele andere stellen sie ein Problem dar.

Man darf nicht vergessen, dass die B320 die Hauptverkehrsader des Bezirkes ist und wenn diese nicht mehr funktionsfähig ist, dann werden die Betriebe abwandern und Neuansiedlungen werden illusorisch.

Antwort zu Frage c)

Als Neubau käme nur die Liezener Umfahrung, was eine zwingende Notwendigkeit darstellt, damit der Verkehrsfluss wieder auf das richtige Niveau gehoben wird.

Die Erholungs- und Tourismusfunktion wird daher nicht darunter leiden. Das hohe Alter der Straße ist in den meisten Teilen erkennbar und ist am Ende der Laufzeit angelangt. Sie entspricht nicht mehr der aktuellen Verkehrstechnik und -sicherheit. Ein Nachtfahrverbot für LKW ab 3,5 Tonnen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr ist notwendig. Diese Punkte sind mit zu berücksichtigen.

Antwort zu Frage d)

Der Schwerverkehr nutzt ohnehin die Autobahn, das ist durch automatische Zählstellen nachweisbar. Die behauptete Mautflucht findet wahrscheinlich in Einzelfällen statt, jedoch kommen ganz andere Kriterien aus Verkehrswirtschaftlicher Sicht zu tragen. Weniger Treibstoffverbrauch und schnellere Fahrtzeiten sind nur auf der Autobahn möglich, da dort ein kontinuierliches und ökonomisches Fahren möglich ist. Die Verkehrswirtschaft ist in den meisten Fällen "Just-in-time" Lieferant und die können sich gar nicht erlauben nicht rechtzeitig am Bestimmungsort zu sein (Pönale).

Antwort zu Frage e)

Die großen Frächter haben ins Ausland verlagert, auf Grund des Wettbewerbes. Natürlich fahren sie dann auch hier, nur lässt sich das nicht verhindern, da Europa ein einziger Wirtschaftsraum ist. Wenn die Frächter aus betriebswirtschaftlichen Gründen oder auf Grund der besseren Erreichbarkeit ins Ausland gehen, dann ist das ihr gutes Recht und es lässt sich nicht unterbinden.

Es geht nicht um die Transportwirtschaft, sondern um den Wirtschaftsstandort. Die Frage ist nur: Wie können die produzierenden Betriebe ihre Produkte und Dienstleistungen in einer angemessenen Zeit, die der globale Markt verlangt, zu ihren Kunden bringen? Der Frächter gehört mit dazu, aber nur deshalb weil die Bahn nicht ausreichend flexibel und leistungsfähig ist, um den Anforderungen des Marketes und der Hersteller Rechnung zu tragen.

Antwort zu Frage f)

- möglichst durchgehender Begleitweg für den Langsamverkehr (Traktoren, Radfahrer,...): Bis auf einzelne Teilbereiche ist der vorhanden.

- Verordnung einer Autostraße für die Landesstraße:
Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist die Verordnung einer Autostraße sinnvoll.

- 7,5 Tonnagenbeschränkung:

Mit einem Tonnagenlimit löst man keine Probleme, sondern schafft zusätzliche. Diese Verordnungen müssen sehr gut durchdacht sein.

Eine generelle Tonnagenbeschränkung darf die regionale Wirtschaft nicht einschränken, daher ginge das nur mit Ausnahme von Ziel- und Quellverkehr. Es gibt auf der B145 eine Beschränkung und auch

in Salzburg, das heißt sowohl der Durchgangs-, als auch der Transitverkehr ist bereits geregelt. Und auf der oberösterreichischen Seite ist der innerösterreichische Durchgangsverkehr schon so geregelt, dass es für die heimischen (ennstaler) Frächter eine Belastung darstellt, weil sie große Umwege in Kauf nehmen müssen.

Aktuell ist der Ziel- und Quellverkehr nicht ausgenommen aus der Tonnagenbeschränkung, sondern es gäbe eine Tonnagenbeschränkung mit Beginn 18:00 Uhr. Das wäre für die Wirtschaft undenkbar. Es ist geplant einen eigenen Katalog mit Ausnahmeregelungen zu erstellen, jedoch ist das meiner Meinung nach nicht exekutierbar und auch nicht nachvollziehbar. Und wenn ein Nachtfahrverbot kommt, dann kann sich das nur mit dem generellen Nachtfahrverbot decken von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr, das ist die maximal zumutbare Größe.

- Routenbindung für die Verkehrswirtschaft ist nicht nötig:
Siehe Frage d)

- Transportmittelvorschrift für bestimmte Güter (z.B. Holztransport nur auf der Schiene):
Die Entscheidungsfreiheit der Wirtschaft muss gewahrt bleiben. Es sind nur mehr wenige Beladestellen für solche Güter vorhanden und es werden immer weniger. Man kann sich nicht alle störenden Faktoren wegwünschen, aber die Leistungsfähigkeit gleich hoch halten wollen. Das ist nicht machbar. Wenn die Transportwirtschaft reguliert wird, dann ist das für diese kein Problem. Die Preise für die Produkte werden erhöht und das wirkt sich beim Endverbraucher aus, aber das wird von den Umweltorganisationen nie dazugesagt.

Auf erzwungenen Umwegen wird ein höherer Schadstoffausstoß verursacht, die Produktkosten werden erhöht und andere Regionen werden zusätzlich belastet (Floriani-Prinzip). Aber das ist ihnen dann schlagartig egal, weil es nicht mehr in unserem Tal ist.

- Forcierung des ÖV (nach Schweizer Vorbild):

Der Ausbau der Bahn ist nicht finanzierbar. Die Bahn benötigt gerade Strecken und vor allem Tonnen! Auch wenn im Ennstal einige gut produzierende Betriebe vorhanden sind geht sich das von der Logistik trotzdem nicht aus. Es werden internationale Nord-Süd Spangen gebaut, das sind Hauptverkehrsrouten, aber in einer peripheren Region wie wir hier sind, wird die Kosten-Nutzen Rechnung nie aufgehen.

Antwort zu Frage 3)

Die derzeitige Gesetzgebung ist problematisch, da bei Ausschöpfung aller rechtlichen Mittel ein Verkehrsplanungsprozess über Jahrzehnte hinweg hinausgezögert werden kann. Natürlich muss die Öffentlichkeit in den Verkehrsplanungsprozess involviert werden. Es müssen Diskussionen geführt werden und Entscheidungen getroffen werden. Aber innerhalb eines angemessenen Zeitraumes muss eine rechtsverbindliche Entscheidung getroffen werden und diese Entscheidung ist dann endgültig. Nicht dass diese Entscheidung ebenfalls wieder angefochten werden kann.

Dies schafft eine Rechtssicherheit und eine vertretbare Verfahrensdauer.

Antwort zu Frage 7)

Ja, es muss eine zeitliche Begrenzung geben in der eine rechtsverbindliche Entscheidung getroffen werden kann.

d.) Interview Hofrat Dipl.-Ing. Dieter Frisch:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner für Bundesstraßen und Schnellstraßen

Antwort zu Frage 2)

- Ja, bei der B320 ist der Verkehrsplanungsprozess so abgelaufen.
- Umfangreiche Bürgerbeteiligung bei dem Projekt „Ennsnahe Trasse“ – durchgehende Zusammenarbeit mit Gemeinden.
- Scheitern des Projektes S 8 durch den Rückzug der Politiker.
- Schwierigkeit: Enteignung auf Grund des Projektes ist möglich, jedoch nicht für die Ausgleichsmaßnahmen.

Antwort zu Frage 3)

- Öffentlichkeitsbeteiligung laufend im Planungsprozess - verstärkt bei Entscheidungen – vor der Realisierung;
- Politiker sollten sich festlegen und müssen Entscheidungen bis zur Fertigstellung tragen;
- Politiker / Entscheidungsträger sollten verpflichtend bei der Öffentlichkeitsarbeit (Hearings, Runde Tische, etc.) teilnehmen.
- Großprojekte: neben guter Planung, auch Konsens mit Gemeinden und Bauträgern und Ministern;
- Enteignung soll das letzte Mittel sein, aber große Projekte dürfen nicht durch zwei oder drei Bürger zu Fall gebracht werden;
- Jede Planung setzt die rechtzeitige Einbeziehung der Politik und der Bürger voraus.

Antwort zu Frage 4)

- Umfangreiche Bürgerbeteiligung bei dem Projekt „Ennsnahe Trasse“ – durchgehende Zusammenarbeit mit den Gemeinden.
- Das Projekt „Ennsnahe Trasse“ scheiterte unter anderem an den wasserrechtlichen Problemen, da sehr viele Bürger Parteienstellung bekamen (HQ 25), durch die Renaturalisierung der Enns.

Antwort zu Frage 6)

- Volksbefragung könnte in den Verkehrsplanungsprozess integriert werden; je nach Ergebnis sollte dies verpflichtend für bzw. gegen die Umsetzung des Projektes stehen;

Antwort zu Frage 7)

- Grundlage ist eine gesetzliche Verankerung – Neubau der Straße im Straßengesetz;
- Verordnung für „Ennsnahe Trasse“ gilt heute noch, ist nur eine rechtliche Grundlage nach dem Straßengesetz etwas zu bauen.
- Bauprogramm mit Kostenzielen muss vorhanden sein;

- Antrag auf Sanierung oder Ausbau muss vom Verwalter / Entscheidungsträger genehmigt werden, mit den notwendigen Maßnahmen.

Antwort zu Frage 8)

- Die Behörden sind nicht verpflichtet Gutachten zu erstellen und daher werden auch nur die Gutachten geprüft, die ihnen zur Durchsicht vorgelegt werden.
- Die Gutachten sind notwendig und nicht umgänglich.

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land)
Verwaltungsplaner für Bundesstraßen und Schnellstraßen

Antwort zu Frage 2)

Bei der B320 ist der Verkehrsplanungsprozess so abgelaufen.

Umfangreiche Bürgerbeteiligung bei dem Projekt „Ennsnahe Trasse“ – durchgehende Zusammenarbeit mit Gemeinden

Scheitern des Projektes S 8 durch den Rückzug der Politiker

63 – 67 Millionen Schilling Planungskosten (bis zur Prüfung vom Rechnungshof 1993)

Schwierigkeit: Enteignung auf Grund des Projektes ist möglich, jedoch nicht für die Ausgleichsmaßnahmen!

Es gab sogar eine UVP für die „Ennsnahe Trasse“, nur war diese zur damaligen Zeit noch nicht so detailliert wie das UVP G 2000 (nach Bundesstraßengesetz).

Antwort zu Frage 3)

Die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte laufend im Planungsprozess stattfinden, ganz besonders bei den Entscheidungen – vor der Realisierung.

Die Politiker sollten sich festlegen und müssen ihre Entscheidungen bis zur Fertigstellung tragen.

Politiker / Entscheidungsträger sollten verpflichtend bei der Öffentlichkeitsarbeit (Hearings, Runde Tische, etc.) teilnehmen.

Für Großprojekte muss neben einer guten Planung auch der Konsens mit Gemeinden und Bauträger und Minister gefunden werden.

Die Enteignung soll das letzte Mittel sein, aber es darf so ein großes Projekt nicht durch zwei oder drei Bürger zu Fall gebracht werden.

Jede Planung setzt die rechtzeitige Einbeziehung der Politik und der Bürger voraus.

Antwort zu Frage 4)

Umfangreiche Bürgerbeteiligung bei dem Projekt „Ennsnahe Trasse“ – durchgehende Zusammenarbeit mit den Gemeinden.

Das Projekt „Ennsnahe Trasse“ scheiterte unter anderem an den wasserrechtlichen Problemen, da sehr viele Bürger Parteienstellung bekamen (HQ 25), durch die Renaturalisierung der Enns.

Die kleinen Ausbaumaßnahmen die zurzeit passieren sind nur Sicherheitsmaßnahmen, jedoch keine Leistungserweiterungen.

Die Planungen dieser Projekte war umfangreich und in Ordnung, jedoch ist man als Planer machtlos, wenn Gegner zu Maßnahmen greifen wie bei der Umfahrung Stainach 1993!

Man kann solchen Gegnern die vehement dagegen kämpfen nicht von vorne herein entgegen wirken.

Antwort zu Frage 6)

Eine Volksbefragung könnte in den Verkehrsplanungsprozess integriert werden, wenn zum Beispiel mehr als X % dafür bzw. dagegen sind, sollte dies verpflichtend für bzw. gegen eine Umsetzung des Projektes stehen.

Antwort zu Frage 7)

Damals war die Voraussetzung die Trassenverordnung und danach das materienrechtliche Verfahren. Heute kommt das materienrechtliche Verfahren erst, wenn die UVP positiv abgeschlossen ist. Alle zuvor durchgeführten Verfahren sind nichtig.

Für den Bau ist die Grundlage eine gesetzliche Verankerung – Neubau der Straße im Straßengesetz. Verordnung für „Ennsnahe Trasse“ gilt heute noch, aber das ist nur eine rechtliche Grundlage nach dem Straßengesetz etwas zu bauen. Ein Bauprogramm mit den Kostenzielen muss stehen.

Antrag auf Sanierung oder Ausbau vom Verwalter / Entscheidungsträger muss genehmigt werden, mit den notwendigen Maßnahmen!

Antwort zu Frage 8)

Die Behörden sind nicht verpflichtet Gutachten zu erstellen und daher werden auch nur die Gutachten geprüft, die ihnen zur Durchsicht vorgelegt werden. Die Gutachten sind notwendig und nicht umgänglich.

e.) Interview Mag. Rudolf Hakel:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 3)

- Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit muss gegeben sein;

Antwort zu Frage 4)

- Öffentlichkeit wird durch Kommunalpolitik vertreten;
- durch verschiedene Maßnahmen bereits gut involviert (siehe Frage 5));

Antwort zu Frage 5)

- Mediationsverfahren;

- Informationsveranstaltungen;
- Runder Tisch;
- Bürgerversammlungen;

Antwort zu Frage 6)

- Öffentlichkeit wird durch Kommunalpolitik vertreten;
- durch verschiedene Maßnahmen bereits gut involviert (siehe Frage 5));

Antwort zu Frage 7)

- Politiker (Entscheidungsträger) müssen Verantwortung übernehmen;
- Finanzierbarkeit und Umsetzbarkeit sind die Grundlage für Entscheidungen;
- Gesetzlicher Zeitrahmen wäre hilfreich;
- Entscheidungen sollen nicht erzwungen werden;

Antwort zu Frage 8)

- Kostenintensiv aber notwendig um objektive Entscheidungen treffen zu können;
- Durch sie werden alle notwendigen Aspekte der Planung beleuchtet;

Antwort zu Frage a)

Bestandsverbesserung, keine Autobahn;

- Überholmöglichkeiten auf der gesamten Strecke (drei-, falls notwendig abschnittsweise vierstreifiger Ausbau);
- durchgehende Begleitwege;
- Verordnung einer Autostraße nur dann, wenn Begleitwege vorhanden sind;
- 7,5 Tonnen Beschränkung für Schwerverkehr mit Ausnahme von Ziel- und Quellverkehr, Zusatzklausel gegen Scheinaufträge, -fracht;
- Kreisverkehr Trautenfels (Unterführung für Hauptverkehr);

Antwort zu Frage g)

- Durch die Bestandsverbesserung werden Erleichterungen eintreten (weniger Staus, Lärmschutzmaßnahmen);

Antwort zu Frage h)

- Verbesserungsmaßnahmen in Liezen ("intelligente" Ampeln);
- Variante Mitte zur Zeit nicht finanzierbar;
- Variante mit nur Rechtsabbiegern und Unterführungen in Liezen nicht finanzierbar;
- Kreisverkehr in Trautenfels ist unbedingt notwendig;

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 3)

Entscheidungen über Maßnahmen und Pläne müssen finanzierbar und umsetzbar sein. Man hat nichts von großen Träumen, sondern man muss Schritt für Schritt umsetzen.

Antwort zu Frage 4)

siehe Frage 6)

Antwort zu Frage 5)

Im Jahr 2000 wurde ich zum Bürgermeister gewählt und dort wurde ein Neuanfang probiert mit Verkehrslandesrat Schöggli. Wir haben alle Bürgermeister, alle Bürgerinitiativen etc. eingeladen zu einer gemeinsamen Runde und wir waren damals so weit, dass wir alle Beteiligten in ein Mediationsverfahren eingeladen haben. Ich war damals selbst Zustellungsbevollmächtigter der gesamten Gruppe und man hat versucht wieder ein Klima zu schaffen, so dass wieder offen über das Thema geredet werden kann. Das gelang ganz gut und dieser Prozess dauerte etwa zwei bis drei Jahre, jedoch ohne konkrete Ergebnisse. Es mangelte nämlich am notwendigen Budget und so wurde keine gemeinsame Lösung gefunden.

Im Jahr 2005 gab es wieder eine Wahl mit dem neuen Landeshauptmann Voves und Verkehrsreferentin wurde Frau Mag. Edlinger-Ploder. Dort sollte ein Ergebnis zum Verkehrsplanungsprozess gefunden werden. Man setzte Planungsmaßnahmen bei der drei Varianten herauskamen: Nord-, Mitte- und Südvariante. Die Südvariante war sehr ähnlich zur "Ennsnahen Trasse". Die Nordvariante schied aus finanziellen Gründen aus. Die Variante Mitte wurde daher weiterverfolgt. Es gab Informationsveranstaltungen und die Einigung war nicht mehr weit entfernt. Es gab auch einen Gemeinderatsbeschluss (ca. 2007) in dem sich die Stadt Liezen zu der Variante Mitte bekannte, wenn die Trasse im unmittelbaren Stadtbereich an die HQ100 Grenze geführt werden würde. Es gab jedoch wieder große Bedenken von Seiten der Vogelschützer, vom Naturschutz, etc. und darum wurde die Umsetzung wieder erschwert. Für mich war für die Fortsetzung der Planung eine gesicherte Finanzierung notwendig. Diese Finanzierung wurde als selbstverständlich angesehen, jedoch konnte sie von Seiten der Landesrätin nicht aufgestellt werden. Dann wurde die ASFINAG mit ins Spiel gebracht und die Landesrätin hat darauf gebaut, dass die ASFINAG den Abschnitt zwischen Liezen und Trautenfels finanzieren würde, auch das ist nicht gelungen.

Antwort zu Frage 6)

Die Öffentlichkeit wird durch die Kommunalpolitik vertreten. Sie wurde aber auch durch die Vorstellung aller Pläne und Projektschritte (offene Bürgerversammlung) mit eingebunden. Leider waren das alles nur Pläne, und es gehört auch zum Schicksal eines Politikers, dass man in seinem Amt viele leere Kilometer fährt. Man muss oft auch die zweitbeste Lösung nehmen, wenn die beste Lösung nicht finanzierbar ist.

Antwort zu Frage 7)

In Liezen wurden die Entscheidungen, wie das zur Verfügung stehende Budget umgesetzt werden sollte, recht schnell getroffen. Man muss sich als Politiker trauen Entscheidungen zu treffen, durch Abwägen des Machbaren und der Vorteile für die Bevölkerung. Entscheidungen sind dann natürlich auch immer einfach, wenn man ohne allzu großes Entscheidungsgremium die Entscheidung treffen

kann und darf. Bei einer Straße durch den Bezirk ist das natürlich anders. Es wäre natürlich zu Entscheidungen gekommen, wenn die Finanzierbarkeit gegeben gewesen wäre. Als Bürgermeister hat man natürlich keine großen Entscheidungen zu treffen, sondern eher kleine, aber wenn man sie getroffen hat, dann macht man das so, dass sie auch finanzierbar sind. Als Bürgermeister allein trifft man auch nicht die Entscheidungen, sondern man überlegt sich Vorschläge und im Gemeinderat werden diese beschlossen und entschieden.

Die Entscheidung hängt mit der Finanzierbarkeit und der Umsetzbarkeit zusammen. Man hat nichts von großen Träumen, sondern man muss Schritt für Schritt umsetzen.

Ein gesetzlicher Zeitrahmen wäre hilfreich. Der Zeitrahmen für Entscheidungen hängt immer von der Finanzierbarkeit ab. Es hat keinen Sinn eine Entscheidung zu erzwingen. Es werden immer wieder Verbesserungsmaßnahmen notwendig sein, aber in einem kleinen Rahmen und nicht als ein großer Ausbau. Es ist wichtig, dass jedes Jahr einige Millionen im Bezirk verbaut werden: für Begleitwege, für Dreistreifigkeit, für die Trautenfeler Kreuzung weil die kostet alleine schon 15-20 Millionen Euro,... Das Straßenbau Budget der Stadt Liezen liegt jährlich bei ca. 800.000 bis eine Million Euro. Das verbauen wir jährlich! Mehr schaffen wir gar nicht, nicht nur aus finanzieller Sicht, sondern auch von der Umsetzung her gesehen. Wir haben immerhin fünf Monate in denen nicht asphaltiert werden kann.

Antwort zu Frage 8)

Ich habe natürlich sehr viel mit Gutachtern und Sachverständigen zu tun gehabt. Sie haben sehr viel Leistung eingebracht, aber auch sehr viel Geld dafür bekommen. Es sind viele Millionen Euro im Laufe der letzten drei Jahrzehnte in diese Gutachten und auch in die Planungen geflossen sind. Mit diesem Geld hätte man schon viele Verbesserungen durchführen können.

Sie sind notwendig, weil man erst eine Entscheidung über eine Straße bzw. eine Variante treffen kann, wenn entsprechende Pläne vorhanden sind. Die Planer haben die Aufträge bekommen und sie haben mit bestem Wissen und Gewissen gehandelt. Wir alle von der Politik sind gefordert. Es war notwendig drei Trassen zu untersuchen und der Planer hat das umgesetzt. Die Entscheidung wurde von der Politik getroffen und die Entscheidung fällt so aus, wie die finanziellen Mittel vorhanden sind. Und ich hoffe, dass die nach bestem Wissen und Gewissen gefällten Entscheidungen auch etwas bringen. Es gibt natürlich viele verschiedene Interessen. Für den Einen ist wichtig, dass der Vogelbestand erhalten bleibt und für den Anderen steht die Sicherheit im Vordergrund. Für mich als Bürgermeister sind natürlich alle diese Aspekte wichtig.

Antwort zu Frage a)

Verbesserungspotentiale bestehen auf der gesamten Ennstal Straße B320, insofern man in jenen Bereichen, in denen es zu Staus kommt (Beispiel Kreuzung Trautenfels), Verbesserungsmaßnahmen durchführt. Den vorgeschlagenen Kreisverkehr mit einer Unterführung für den Hauptverkehr finde ich sehr gut. Mein Ziel wären Überholmöglichkeiten auf der gesamten Strecke, also Dreistreifigkeit, dort wo es baulich möglich ist.

Ich bin zufrieden, dass wir diese Lösung für Liezen gefunden haben (siehe Frage h)) und in weiterer Folge ist es wichtig, dass in Trautenfels eine Lösung gefunden wird, dass dritte Fahrstreifen geschaffen werden und dass eine durchgehende Begleitstraße für landwirtschaftliche Fahrzeuge umgesetzt wird. Auch das bringt für die Flüssigkeit des Verkehrs sehr viel.

Eine Autostraße wäre in jenen Bereichen sinnvoll in denen Begleitwege vorhanden sind und es ist auch eine 7,5 Tonnen Beschränkung sinnvoll, aber nur unter der Voraussetzung, dass Ziel- und Quellverkehr ausgenommen wird. Natürlich soll jeder Unternehmer des Bezirkes Liezen mit seinen LKW hier unbeschränkt fahren dürfen. Aber reiner LKW-Transitverkehr soll in Zukunft keine Berechtigung mehr haben das Ennstal zu durchfahren. Dieser Schwerverkehr soll auf jenen Strecken fahren die für ihn vorgesehen sind, also A9 und A10.

Es gibt einen Verordnungsentwurf und der Bezirkshauptmann kann diese Verordnung erlassen. Bei der Vorstellung dieses Entwurfes war ein Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen ab 18:00 Uhr und für LKW über 3,5 Tonnen ab 20:00 oder 21:00 Uhr ohne Ausnahmen vorgesehen. Das ist nicht akzeptabel und die Verordnung die umgesetzt werden wird, wird die Ausnahme für Ziel- und Quellverkehr haben, so hoffe ich jedenfalls.

Die Verordnung wird jedoch auch Scheinaufträge berücksichtigen, so dass der Transitschwerverkehr nicht durch fingierte Aufträge auf der Ennstal Straße fahren kann.

Antwort zu Frage g)

Die B320 ist im europäischen Verkehrskonzept eine Europastraße. Das heißt sie ist die Verbindung zwischen Pyhrn Autobahn und Tauern Autobahn. Als Bürgermeister versucht man, obwohl die Straße in einem anderen Zuständigkeitsbereich liegt, etwas beizutragen. Aber die Straße an sich ist Sache der Länder bzw. der ASFINAG, also vom Bundesministerium. Und da sie nach wie vor eine Europastraße ist und als Europastraße die Verbindung zwischen den Autobahnen geschaffen werden sollte, sehe ich keinen Bedarf für eine Autobahn, sondern für eine Straße mit den notwendigen Maßnahmen die oben genannt wurden. Das sind z.B. Landwirtschaftliche Begleitwege, Dreistreifigkeit, wenn es notwendig ist, dann auch zwischendurch Vierstreifig, aber eine Autobahn ist nicht notwendig.

Antwort zu Frage h)

Nach den Wahlen 2010 habe ich nun mit dem dritten Verkehrslandesrat (Dr. Kurzmann) in diesem Projekt zu tun. In Liezen kam man mit der Variante Mitte nicht weiter, da sie zur Zeit nicht finanzierbar war. Ich habe Verbesserungsmaßnahmen für die Stadt Liezen gesucht, die umsetzbar sind und Wirkung zeigen. Seit Anfang Juli 2012 arbeitet man auch an dieser Lösung und man wird voraussichtlich Mitte November fertig werden. Es kommt eine zusätzliche dritte Ampel im Bereich der Stadt. Es wurden die Ampeln einem Simulationsverfahren unterzogen und mittels Verkehrszählung und Simulation kam heraus, dass eine Verbesserung von 10% erwartet wird. Wichtig und entscheidend ist, dass die Leute gut durch die Stadt kommen, aber die Erreichbarkeit steht im Vordergrund und mit den drei Ampeln ist gewährleistet, dass die Bevölkerung gut vom Bereich im Süden der Stadt zurück in den Kern der Stadt kommt. Es ist eine wichtige Maßnahme für die Stadt und dessen Einwohner.

Die Umfahrung mit der Variante Mitte wäre eine Alternative gewesen, wenn die Finanzierbarkeit möglich gewesen wäre. Daher sehe ich mittelfristig für eine andere Lösung keine Zukunft. Aber ich sehe Chancen für die zu setzenden Begleitmaßnahmen, sodass der Verkehr zwischen Liezen und Radstadt so funktioniert, dass der Tourismus und der Fremdenverkehr in unserer Region nicht ausbleiben wird. So wird die Straße so verbessert, dass die Fahrt zumutbar wird.

Eine Variante mit Unterführung und mit nur Rechtsabbiegern wurde angedacht, jedoch stand auch hier die Finanzierung im Weg.

Die neuen Ampeln werden als "intelligente Ampeln" bezeichnet. Diese Ampeln werden nicht wie konventionelle Ampeln vorweg programmiert, sondern sie sind mit Kameras ausgestattet und sie schalten sich je nach Bedarf um. Der Durchzugsverkehr wird bevorzugt behandelt, sodass keine Staubildung auf Grund des Querverkehrs erfolgen kann. Solche Ampeln sind schon in Verwendung z.B. in Graz und dort funktioniert es auch gut. Natürlich müssen die Autos aus dem Querverkehr länger warten, aber dafür wird dann ein sicheres Einfahren in die Kreuzung gewährleistet. Und die Simulationen mit diesen Ampeln haben bereits gezeigt, dass beide Seiten davon profitieren werden, sowohl der Durchzugsverkehr, als auch der Stadtverkehr. Zur Zeit gibt es genug Ortsansässige die nicht mehr gern in den südlichen Teil der Stadt fahren, da die Kreuzungen in diesem Bereich nicht geregelt sind. Unsicheren Autofahrern wird somit das Linksabbiegen extrem erleichtert werden.

Der Kreisverkehr in Trautenfels ist unbedingt notwendig.

f.) Interview Dr. Günter Kaspar:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- Jurist - stellt die Behörde dar, unter anderem auch für das Landesstraßenverwaltungsgesetz
- Genehmigung der Projekte im Verfahren

Antwort zu Frage 9)

- Geringfügige Umplanungen oder Unstimmigkeiten von Seiten der Planung, Anrainer bringen noch Verbesserungsvorschläge ein oder Sachverständig haben evt. Einwände aus verkehrstechnischer oder aus sicherheitstechnischer Sicht
- Verkehrsplanungsprozess: Leitfaden für Planung vorhanden, jedoch keinen zusätzlichen Leitfaden nur aus rechtlicher Sicht;
- Leitfaden für Planung inkludiert die rechtlichen Sichten;
- Unser "Leitfaden" ist das Gesetz; enthält nur allgemeine Dinge und nicht konkrete Ausführungen zur Planung;

Antwort zu Frage 3)

- Auftauchende Probleme weil Leitfaden zur Planung nicht eingehalten wird;
- Anrainerprobleme während der Verhandlung können im Vorhinein nicht behandelt werden;
- Das ist kein Planungsfehler, sondern bedarf einer rechtlichen Beurteilung.

Antwort zu Frage 10)

- Genehmigungsverfahren kann unterschiedlich ablaufen;
- Genehmigungsverfahren für Landesstraßen: gesetzliche Grundlage ist das Landesstraßenverwaltungsgesetz;
- Verfahren von Gemeindestraßen werden von den Gemeinden selbst behandelt;

- Autobahnen und Schnellstraßen unterliegen in der Regel dem UVP-Gesetz bzw. dem Bundesstraßengesetz und werden vom Ministerium genehmigt;
- Landesstraßen können auch nach dem UVP-Gesetz abgehandelt werden (Schwellenwerte bzw. Kriterien siehe UVP-Gesetz);
- Bei UVP-Pflicht: UVP-Behörde führt das Genehmigungsverfahren durch

Antwort zu Frage 11)

- Das ist eine politische Entscheidung, das sollte nicht eine Behörde entscheiden.
- großräumige Planungen sind nicht mit Einzelpersonen (der Bevölkerung) zu besprechen;
- Grobe Projektplanung als Basis für die Öffentlichkeitsbeteiligung;
- Öffentlichkeit nicht zu früh in den Planungsprozess involvieren - zuvor Randbedingung abstecken und Ziele der Planung definieren;

Antwort zu Frage 12)

- AVG (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz) gilt für alle Materienrechte: Bestimmungen, dass binnen sechs Monaten eine Entscheidung getroffen werden muss, wenn alle notwendigen Unterlagen vorhanden sind;
- Gilt nicht für den Planungsprozess, da dieser kein behördlicher Prozess ist, es ist kein Verfahren. Darum gilt hier das AVG nicht.
- Im Planungsprozess gibt es keine Fristen.
- Zeitdruck ausüben hat wenig Sinn, erzwungene Lösungen wären die Folge;

Antwort zu Frage 13)

- Gesetzlich sehr schwierig oder gar nicht umsetzbar;
- Sachverständiger muss die Voraussetzungen erfüllen und wenn die Arbeitsweise gut funktioniert, dann wird der wahrscheinlich wieder einmal bestellt werden;
- Keine Vorschreibung von dritter Seite wen man als Planer und damit verbunden als Sachverständigen heranzieht;
- Gutachten müssen objektiv sein;
- Sachverständige haften dafür und können sich unprofessionelle Arbeiten nicht leisten;

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

Jurist und stellt die Behörde dar, unter anderem auch für das Landesstraßenverwaltungsgesetz. Die Projekte werden von uns genehmigt in einem Verfahren.

Antwort zu Frage 9)

Im Verfahren treten unter Umständen Unstimmigkeiten auf, oder Umplanungen werden notwendig, die nicht vorhersehbar waren. Aber im Allgemeinen sollte in dem Stadium, in dem bei uns eingereicht wird, nicht mehr umgeplant werden. Es ergibt sich aber öfter, dass von Seiten der Planung etwas übersehen wurde, dass Anrainer noch Verbesserungsvorschläge einbringen, oder dass

der Sachverständige aus verkehrstechnischer oder aus sicherheitstechnischer Sicht noch Einwände hat. Das sind aber geringfügige Umplanungen.

Wir klären nur, ob das Projekt aus technischer und rechtlicher Sicht, sowie aus Sicht der Anrainerrechte genehmigt werden kann, nachdem es eingereicht wurde.

Für den Verkehrsplanungsprozess gibt es nur einen Leitfaden für die Planung, jedoch keinen zusätzlichen Leitfaden nur aus rechtlicher Sicht. An dem Leitfaden für die Planung wurde von uns mitgearbeitet und daher sind die rechtlichen Sichten von uns auch darin enthalten. Unser "Leitfaden" ist das Gesetz, wir prüfen ob das eingehalten wurde. In dem stehen aber nur allgemeine Dinge und nicht konkrete Ausführungen zur Planung.

Antwort zu Frage 3)

Die Probleme die auftauchen, entstehen nur dadurch, dass der Leitfaden zur Planung nicht eingehalten wird. Anrainerprobleme während der Verhandlung können im Vorhinein nicht behandelt werden. Das ist auch kein Planungsfehler, sondern bedarf einer rechtlichen Beurteilung.

Antwort zu Frage 10)

Das Genehmigungsverfahren für diese Projekte kann unterschiedlich ablaufen. Wir wickeln das Genehmigungsverfahren für die Landesstraßen ab, daher ist unsere gesetzliche Grundlage das Landesstraßenverwaltungsgesetz, das für Neu- oder Umbauten von Landes- und Gemeindestraßen gilt. Wobei Verfahren von Gemeindestraßen von den Gemeinden selbst behandelt werden.

Die höherwertigen Straßen, Autobahnen und Schnellstraßen, unterliegen in der Regel dem UVP-Gesetz bzw. dem Bundesstraßengesetz und werden vom Ministerium genehmigt.

Aber es kann auch für Landesstraßen zutreffen, dass sie anhand des UVP-Gesetzes abgehandelt werden müssen, die Schwellenwerte bzw. Kriterien dazu stehen im UVP-Gesetz.

Kommt das UVP-Gesetz zur Anwendung, dann gibt es eine eigene UVP-Behörde die das Genehmigungsverfahren durchführt.

Antwort zu Frage 11)

Das ist eine politische Entscheidung, das sollte nicht eine Behörde entscheiden. Denn die Befragungen die vielleicht im Zuge des Projektes gemacht wurden, waren sicher nicht in einem Gesetz geregelt, sondern wurden aus politischen Entscheidungen heraus durchgeführt.

So großräumige Planungen sind nicht mit Einzelpersonen (der Bevölkerung) zu besprechen, denn das findet kein Ende. Das Projekt muss in groben Zügen geplant werden und auf Grund dieser Basis kann ich mit den Betroffenen reden. Die Bevölkerung muss natürlich eingebunden werden, aber vorweg alle zu befragen ist sinnlos. Die Öffentlichkeit soll nicht zu früh in den Planungsprozess eingebunden werden, da zuerst die Randbedingung abgesteckt werden müssen und das Ziel der Planung definiert werden muss.

Antwort zu Frage 12)

Nach dem AVG (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz), das gilt für alle Materienrechte. In diesem gibt es Bestimmungen, dass binnen sechs Monaten eine Entscheidung getroffen werden muss, wenn alle notwendigen Unterlagen vorhanden sind.

Jedoch gilt das nicht für den Planungsprozess, da dieser kein behördlicher Prozess ist, es ist kein Verfahren. Darum gilt hier das AVG nicht. Im Planungsprozess gibt es keine Fristen. Hier kann ich niemanden zwingen zu einem bestimmten Zeitpunkt fertig zu sein.

Wenn z.B. ein Unternehmen etwas plant, dann hat dieses auch keinen gesetzlichen Zeitrahmen in dem die Planung fertig zu stellen ist. Und bei Straßenbauprojekten soll das auch nicht so sein. Denn hier einen Zeitdruck auszuüben hat wenig Sinn, denn dann gibt es erzwungene Lösungen die im Prinzip keiner will.

Antwort zu Frage 13)

Das ist gesetzlich sehr schwierig oder gar nicht umzusetzen. Ein Naheverhältnis kann man ja nicht regeln. Ein Sachverständiger muss die Voraussetzungen erfüllen und wenn man mit einigen Sachverständigen oder Gutachtern öfter zu tun hat und die Arbeitsweise gut funktioniert, dann wird der wahrscheinlich wieder einmal bestellt werden.

Man sollte sich nicht von dritter Seite vorschreiben lassen wen man als Planer und damit verbunden als Sachverständigen heranzieht. Die Gutachten müssen objektiv sein, bis zu einem gewissen Grad lassen sich Angelegenheiten auslegen, jedoch haftet der Sachverständige dafür und kann sich somit unprofessionelle Arbeiten nicht leisten.

Wenn man hier eine Einigung fordert, dann wird es keine geben.

g.) Interview Mag. Waltraud Mitteregger:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 4)

- konstruktive Bürgereinbindungen: keine oberflächlichen Einbindungen sondern Workshops, Informationsveranstaltungen ohne Redezeitbegrenzung und freier Meinungsäußerung;
- Bürgerinitiativen müssen ein Mitspracherecht haben;
- Einbindung in den Planungsprozess;
- Diskussionsbereitschaft mit Bürgerinitiativen;
- Mediationsverfahren durchführen;
- Die politische Gesprächsbereitschaft ist ein Indikator für die Einbindung der Bevölkerung.

Antwort zu Frage 5)

- Mediationen, Informationsveranstaltungen, Mobilitätsbefragungen, Gesprächs- und Kooperationsbereitschaft, Zusammenarbeit mit den Bürgerinitiativen, offene Diskussionen etc. Hängt von der jeweiligen Situation ab.

Antwort zu Frage 6)

- wäre sinnvoll;
- Bürgerbeteiligung sollte so früh wie möglich stattfinden;
- Anrainer, Vertreter der Gemeinden und Umweltorganisationen sollten im Verkehrsplanungsprozess Parteienstellung haben;

Antwort zu Frage 3)

- konstruktive Bürgereinbindungen: keine oberflächlichen Einbindungen sondern Workshops, Informationsveranstaltungen ohne Redezeitbegrenzung und freier Meinungsäußerung;
- Bürgerinitiativen müssen ein Mitspracherecht haben;
- Einbindung in den Planungsprozess;
- Diskussionsbereitschaft mit Bürgerinitiativen;
- politische Gesprächsbereitschaft muss vorhanden sein;
- Anrainer, Vertreter der Gemeinden und Umweltorganisationen sollten im Verkehrsplanungsprozess Parteienstellung haben;
- die Zeiträume in den UVP-Verfahren sind zu kurz;
- Die Fragestellungen und der Auftrag für den Gutachter sollen Planer, gemeinsam mit den Beteiligten und den Bürgerinitiativen, erarbeiten.
- Eine Intermodale Verkehrsplanung ermöglicht eine gesamtheitliche Sicht auf alle Aspekte, die die Mobilität, die Wirtschaft und den Lebensraum betreffen. Sie berücksichtigt den IV, den ÖV und die Umweltaspekte;

Antwort zu Frage 7)

- Beteiligte so früh wie möglich integrieren
- zeitliche Begrenzungen im UVP-Verfahren sind nicht sinnvoll, da schlechte Entscheidungen erzwungen werden könnten;
- Diskussionen benötigen oft längere Zeit;
- keine zeitliche Begrenzung gewünscht
- die Zeiträume in den UVP-Verfahren sind zu kurz;

Antwort zu Frage 8)

- Die Fragestellungen und der Auftrag für den Gutachter sollen Planer, gemeinsam mit den Beteiligten und den Bürgerinitiativen, erarbeiten.

Antwort zu Frage 14)

- Situationsabhängig, aber wahrscheinlich wird der große Ausbau problematischer sein, durch andere Maßnahmen (siehe Frage a)) lassen sich bessere Lösungen finden;

Antwort zu Frage a)

- Reduktion der Verkehrstoten bereits eingetroffen
- Es ist darauf zu achten wo die Verkehrstoten zu beklagen sind, da diese Unfälle oft nicht auf der Ennstal Straße B320 geschehen.
- Eine Intermodale Verkehrsplanung ermöglicht eine gesamtheitliche Sicht auf alle Aspekte, die die Mobilität, die Wirtschaft und den Lebensraum betreffen. Sie berücksichtigt den IV, den ÖV und die Umweltaspekte;

Antwort zu Frage g)

- Durchzugs- und Schwerverkehr reduzieren;
- Routenbindung;
- Kontrollen des Schwerverkehrs;
- ÖV bessere Auslastung - siehe intermodale Verkehrsplanung;

Antwort zu Frage i)

- Liezen hat bereits eine Umfahrung, eine weitere würde durch das Naturschutzgebiet gehen;
- Alternative: Untertunnelung;
- Alternative nicht nötig, wenn gesamtheitliche Lösung (siehe Frage a)) und Zusatzmaßnahmen (siehe Frage g)) umgesetzt werden würden;

Antwort zu Frage j)

- Situationsabhängige Instrumente: z.B. Verkehrsbefragung; Runder Tisch mit interessierten Bürgern, aber auch Straßenblockaden und Proteste;

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 4)

konstruktive Bürgereinbindungen: Oft sind nur oberflächliche Einbindungen erfolgt. (z.B. Workshops / Informationsveranstaltungen mit freier Meinungsäußerung und Diskussionsbereitschaft)

Die Bürgerinitiativen müssen ein Mitspracherecht haben.

Wenn eine Mediation der Beteiligten gewünscht wird, dann muss diese auch umgesetzt werden. Diese wurde vom Land nicht durchgeführt.

Die politische Gesprächsbereitschaft ist ein Indikator für die Einbindung der Bevölkerung. Inwieweit wollen die politischen Entscheidungsträger die Beteiligten in den Verkehrsplanungsprozess involvieren.

Widerstand ist eine Folge von unaufrichtiger Gesprächsbereitschaft.

Antwort zu Frage 5)

Mediationen, Informationsveranstaltungen, Mobilitätsbefragungen, offene Diskussionen, Einbindung in den Planungs- und Entscheidungsprozess etc. Hängt von der jeweiligen Situation ab.

Antwort zu Frage 6)

Es wäre eine gesetzliche Verankerung sehr sinnvoll. Die Bürgerbeteiligung sollte im Verkehrsplanungsprozess so früh wie möglich stattfinden.

Anrainer, Vertreter der Gemeinden und Umweltorganisationen sollten im Verkehrsplanungsprozess eine Parteienstellung haben.

Antwort zu Frage 3)

konstruktive Bürgereinbindungen: Oft sind nur oberflächliche Einbindungen erfolgt. (z.B. Workshops / Informationsveranstaltungen mit freier Meinungsäußerung und Diskussionsbereitschaft)

Die Bürgerinitiativen müssen ein Mitspracherecht haben.

Die politische Gesprächsbereitschaft ist ein Indikator für die Einbindung der Bevölkerung. Inwieweit wollen die politischen Entscheidungsträger die Beteiligten in den Verkehrsplanungsprozess involvieren.

Anrainer, Vertreter der Gemeinden und Umweltorganisationen sollten im Verkehrsplanungsprozess eine Parteienstellung haben.

Die Zeiträume der UVP sind zu kurz.

Die Fragestellung und der Auftrag für den Gutachter sollen Planer gemeinsam mit den Beteiligten und den Bürgerinitiativen erarbeiten.

Eine Intermodale Verkehrsplanung ermöglicht eine gesamtheitliche Sicht auf alle Aspekte, die die Mobilität, die Wirtschaft und den Lebensraum betreffen. Sie berücksichtigt den IV, den ÖV und die Umweltaspekte

Antwort zu Frage 7)

Wenn im Verkehrsplanungsprozess von Anfang an die Beteiligten involviert werden, dann lässt sich sicher schneller eine Lösung finden. Durch das Übergehen der Beteiligten regt sich der Widerstand und der Planungsprozess dauert länger.

Eine zeitliche Begrenzung ist nicht gewünscht, da dies eine schlechte Entscheidung erzwingen könnte und eine Diskussion oft längere Zeit benötigt.

UVP-Verfahren: Sind in Wahrheit Durchsetzungsverfahren, da das Ziel die Umsetzung des Projektes ist.

keine zeitliche Begrenzung gewünscht

Die Zeiträume der UVP sind zu kurz.

Antwort zu Frage 8)

Es liegt nicht an den Gutachtern, sondern an der Fragestellung. Die Fragestellung ist die politische Lenkung des Gutachters, ebenso wie die Auswahl des Gutachters. Wenn ein selektiver Auftrag erfolgt, dann wird auch ein selektives Ergebnis die Folge sein.

Die Fragestellung und der Auftrag für den Gutachter sollen Planer gemeinsam mit den Beteiligten und den Bürgerinitiativen erarbeiten.

Antwort zu Frage 14)

Hängt von der Situation ab, aber wahrscheinlich wird der große Ausbau problematischer sein. Aber mit anderen Maßnahmen (siehe Frage a)) lassen sich bessere Lösungen finden.

Antwort zu Frage a)

die Verkehrstoten haben sich reduziert und man muss genau betrachten auf welchen Straßen die Verkehrstoten zu beklagen sind, da diese Unfälle meist auf Landesstraßen passieren.

Die meisten tödlichen Unfälle passieren auf den Landesstraßen.

Eine Intermodale Verkehrsplanung ermöglicht eine gesamtheitliche Sicht auf alle Aspekte, die die Mobilität, die Wirtschaft und den Lebensraum betreffen. Sie berücksichtigt den IV, den ÖV und die Umweltaspekte.

Demokratiepolitischer Skandal: Es wurde von der Bürgerinitiative die Anhörung eines Experten auf universitärer Ebene zu einer umfassenden Mobilitätserhebung gefordert, aber diese wurde durch den regionalen Beirat verweigert. Die ÖVP Abgeordneten enthielten sich der Stimme und so enthielten sich mehr als 50% der Stimme. Vom Rest der Abgeordneten waren einige dafür, nur wenige dagegen, sich die Vorschläge anzuhören. Somit wurde die Zusammenarbeit der Bürgerinitiativen mit dem Land verweigert, die Bürgermeister waren weitgehend dazu bereit.

Antwort zu Frage g)

- Durchzugs- und Schwerverkehr reduzieren
- Pyhrnautobahn ist nicht ausgelastet - Routenbindung; In den 90er Jahren wurde diese Routenbindung von LH Waltraud Klasnic zugesagt.
- Kontrollen des Schwerverkehrs für die Zumutbarkeit der Straße
- ÖV Auslastung - intermodale Verkehrsplanung

Antwort zu Frage i)

In Liezen gibt es bereits eine Umfahrung und eine weitere würde durch das Naturschutzgebiet gehen. Eine mögliche Alternative wäre eine Untertunnelung, aber bei einer Reduktion des Schwerverkehrs wäre das nicht nötig, denn solche Lösungen wären nur für den Schwerverkehr notwendig. Der Profit eines solchen Ausbaus liegt also nur bei den Frächtern.

Antwort zu Frage j)

Das hängt von der jeweiligen Situation ab, es gibt unterschiedliche Instrumente. Eine Mobilitätsbefragung ist z.B. eine gute Möglichkeit. Es wäre sinnvoll mit den interessierten Bürgern, ernsthaft ins Gespräch zu kommen. Dann hätte man sich 70 Mill. Euro Planungskosten erspart.

Weitere Ausführungen

- Wenn durch einen Autobahnausbau im Ennstal die Öffnung für den Transit erfolgt, ist eine Schließung nicht mehr möglich.
- Erholungsregion bewahren, keine Transitschleuse, sie stehen für den gesamten Lebensraum auch in ökologischer Hinsicht.
- Die Region in seiner gesamten Vielfalt erhalten.
- Waren, wie beispielsweise Müll, müssen nicht auf der Straße und auch nicht durch das Ennstal befördert werden.
- Bei den Verkehrszählungen wurde nur tagsüber gezählt, jedoch ist gerade in der Nacht der Schwerverkehr verstärkt unterwegs.
- Die Limitierungen helfen den Schwerverkehr einzuschränken, als Beispiel dient das Sonntagfahrverbot, bei dem ab 22:00 Uhr wieder gefahren werden darf.
- ARGE Zukunft Ennstal (ausgehend von STOPP TRANSITSCHNEISE ENNSTAL) ist ein Zusammenschluss der Bürgerinitiativen (LIEB, NETT, Arbeitskreis Leben bewahren für die Zukunft), von Gemeinden (25 verschiedene) und Schuldirektionen (Mitarbeit von Schulen bei der

Mobilitätserhebung) um eine Arbeit auf breiterer Basis schaffen zu können. Wobei die ARGE bei den Gemeinden unterschiedlich starken Anklang gefunden hat.

- Im Jahr 2005 waren ca. 40 % der steirischen LKW im Ausland angemeldet, um ohne Steuern zu zahlen durch das Ennstal fahren zu können, das ist der Grund warum sich die heimischen Frächter gegen das Tonnagenlimit wehren. Ziel- und Quellverkehr sollten auch in Zukunft die Ennstal Straße B320 benützen dürfen, ebenso die ansässigen Frächter. Das dürfen sie natürlich auch noch bei einer 7,5 Tonnagenbeschränkung, wenn der Betriebsstandort hier ist. Käme nun ein Tonnagenlimit, dann dürften die heimischen LKW, die im Ausland gemeldet sind, natürlich nicht mehr durch das Ennstal fahren.
- Wir brauchen Kostenwahrheit im Verkehr! Die Steuern nicht im eigenen Land zu bezahlen, aber die Straßen zu benützen ist nicht in Ordnung. Den Frächtern muss untersagt werden, die LKW im Ausland anzumelden, da sonst Steuerflucht stattfindet. Hier ist der Gesetzgeber gefragt.
- Es hat schon öfter eine politische Lösung gegeben, aber durch Neuwahlen und durch Wechsel der Entscheidungsträger wurde diese wieder verworfen und das Projekt neu aufgerollt.
- Basler Studie: Die grundsätzliche Lösung wurde von den Bürgerinitiativen als positiv aufgenommen.

h.) Interview Dipl.-Ing. Dr. Werner Pracherstorfer:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land);
- zwei Jahre Leiter der NÖ Landesstraßenplanung;
- Allgemein in Planungsaktivitäten eingebunden: sieben bis acht Jahre;

Antwort zu Frage 2)

- Grundsätzlich sinnvoll;
- In SUP soll die Art des Verkehrsprojektes festgelegt werden (Rahmenplan / Netzänderung).
- Für Einzelprojekte ist SUP nicht notwendig;
- SUP bei Landesverkehrskonzept und nicht auf Projektebene;
- neue Tendenzen hinsichtlich des Artenschutzes: bisher wurde nicht die umweltverträglichste Trasse geprüft, sondern jene die der Projektwerber eingereicht hat, diese ist das Ergebnis einer NKU; bis jetzt nur räumlich relevanten Tier- und Pflanzenarten wichtig;
- künftig: ausschlaggebend wird die Genehmigungsfähigkeit der einzelnen Trasse hinsichtlich des Artenschutzes, man muss sich auf alle geschützten Arten konzentrieren und herausfinden ob diese vorhanden sind oder nicht;
- Kriterien, die zur Zeit noch maßgebend sind, werden in Zukunft in den Hintergrund treten;
- Auswahlkriterium wird immer mehr auf die naturräumlichen Feststellungen hin verschoben;
- Künftig bereits in einer sehr frühen Phase kostenintensive Untersuchungen;
- auch Ausführung wird teurer werden;

Antwort zu Frage 3)

- SUP bei Landesverkehrskonzept und nicht auf Projektebene;
- Bürgermeinung in das Projekt aufnehmen;

Antwort zu Frage 4)

- Beteiligung essentiell notwendig;
- in UVP genau geregelt, aber das bietet nur die Möglichkeit zum eingereichten Projekt Stellungnahmen abzugeben;
- Keine Mitbestimmung bei Grundsatzfragen: Netzgestaltung, Landesverkehrskonzept, Ausbauplan oder bei der Projektaufnahme in das Bundesstraßengesetz;
- Mitbestimmung in Grundsatzfragen nur über die Wahl von Parteien möglich;
- kein Instrument für ein direktes Mitspracherecht für grundlegende Entscheidungen im Verkehrswesen vorhanden;

Antwort zu Frage 5)

- z.B. Befragung von 1000 zufällig gewählten Betroffenen, jedoch Schwierigkeit: Eingrenzung der Betroffenen;
- Es sind verkehrspolitische Entscheidungen gefragt: restriktive Maßnahmen oder freie Wahl des Verkehrsträgers;
- Planungsprozess und Entscheidungsfindung müssen offen und transparent sein - das ist zeit- und kostenintensiv;
- Planungsinstrumente notwendig die nicht jene bevorzugen die gegen die Planung sind;
- Planungsprozess ohne geheimen Plan und ohne geheime Reihung, sondern offene und transparente Ausarbeitung;
- Entscheidung muss genauso transparent sein;

Antwort zu Frage 6)

- Lösungen sollen mit höchstmöglicher Transparenz umgesetzt werden.
- Projektablehnung nach gutem Beteiligungsprozess muss akzeptiert werden;
- Initiative zu einem neuen Planungsprozess erfolgt von der Landesverwaltung und von der Landespolitik und nicht von den Planungsbüros;

Antwort zu Frage 7)

- Neben Information, Ehrlichkeit und Transparenz ist Zeit der nächste wesentliche Erfolgsfaktor für die Umsetzung eines Infrastrukturprojektes.
- Entscheidung muss bei der Bevölkerung reifen;
- Zusammenarbeit und gegenseitiges Vertrauen kann nur mit der Zeit wachsen;
- Projekte werden immer schwieriger, immer mehr Auflagen und Gesetze;

Antwort zu Frage 8)

- Kosten sind notwendig um ein Projekt seriös und qualitativ hochwertig umsetzen zu können;
- Es muss wirtschaftlich und zweckmäßig gearbeitet werden.
- Gutachten und Forderungen müssen nachvollziehbar sein;

- Grundsätzliche Zielsetzungsfrage (z.B. Ist ein Neubau notwendig oder nicht?) nur in grundlegender Verkehrspolitik möglich;
- Grundsatzfragen aus dem Genehmigungsverfahren heraushalten;
- Grundsatzentscheidungen sollten von Experten getroffen werden.

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land)
- zwei Jahre Leiter der NÖ Landesstraßenplanung
- Allgemein in Planungsaktivitäten eingebunden: sieben bis acht Jahre

Antwort zu Frage 2)

Im Grundsatz macht diese Abfolge Sinn, so wie wir sie bis jetzt haben. In der SUP bzw. im Verkehrsbereich in der SP-V soll zuerst festgelegt werden welche Art von Verkehrsprojekt man machen möchte. Das klärt die grundsätzliche Frage wie man ein Verkehrsbedürfnis lösen kann, z.B. durch eine neue Straße, durch eine neue Bahnlinie, durch einen Bestandsausbau, etc. Diese SP-V gibt es für die Bundesstraßen und die Länder haben eigene Regelungen entwickelt, die diese SP-V zum Teil für die Einzelprojekte nicht notwendig machen. Die SUP zielt nicht auf Einzelvorhaben, also auf das einzelne Projekt ab, da diese in der UVP geprüft werden, sondern auf einen Rahmenplan, auf die gesamte Netzänderung.

Sinnvoll wäre, wenn man ein Landesverkehrskonzept entwickelt, und dass das einer SUP unterzogen wird. Wie möchte man lenkend eingreifen um die Stärke des ÖV bzw. des IV zu steuern, wie soll sich die Region entwickeln, wie soll sich der Wirtschaftsstandort entwickeln,... Diese Fragen gehören grundsätzlich geklärt und gemeinsam mit der Raumordnung ergibt sich ein Landesverkehrskonzept. Derzeit wird die SUP in Österreich jedoch auf die Projektebene reduziert, also auf Einzelvorhaben, die ich ohnehin einer UVP unterziehen muss. Darum ist es in manchen Bundesländern auch so geregelt, dass man die Einzelvorhaben nicht einer SUP unterzieht, sondern nur die Gesamtkonzepte, wenn diese vorhanden sind.

Die SP-V muss nicht in das Bundesstraßengesetz inkludiert werden, da es ohnehin für Bundesstraßen gilt. In den Landesgesetzen ist die SUP teils in den Raumordnungsgesetzen umgesetzt, z.B. bei Raumordnungswidmungsänderungen ist eine SUP durchzuführen, für Einzelprojekte im Straßenbau jedoch nicht.

Es gibt neue Tendenzen hinsichtlich des Artenschutzes. Bisher gab es ein Vorprojekt in dem mögliche Trassenvarianten, anhand einer Vielzahl von Entscheidungskriterien, einander gegenüber gestellt wurden und es wurde bewertet, wie die einzelne Trasse mit diesem Kriterium umgeht. Es werden die Auswirkungen betrachtet und in der NKU werden die Wirkungen auf Mensch, Natur, Geld, Verkehr und Raum aufgezeigt. Das Ergebnis einer NKU ist nicht die billigste Trasse, nicht die umweltfreundlichste Trasse, nicht die verkehrsgünstigste Trasse, sondern eine aus allen Aspekten günstigste Trasse. Und diese Trassenvariante wurde dann einem Genehmigungsprozess unterzogen und wurde bei der UVP geprüft. Es wurde bisher also nicht die umweltverträglichste Trasse geprüft, sondern das Ergebnis der NKU und daraus ergibt sich, ob diese Auswahlvariante umweltverträglich ist. Auf Basis des Naturschutzgesetzes wurden Umweltüberlegungen durchgeführt.

Durch die künftige Richtlinie aus dem Artenschutz wird es notwendig werden noch genauere Untersuchungen für den Pflanzen- und Tierschutz zu machen, als es bisher der Fall war in der Trassenuntersuchung. Das Problem liegt darin, dass die anderen Kriterien, die zur Zeit noch maßgebend sind, in Zukunft in den Hintergrund treten werden. Wenn eine Tierart beispielsweise auf der roten Liste steht und ich keine Ausgleichsmaßnahmen treffen kann, dann ist das ein Ausschließungskriterium für die Variante die diese Tierart gefährdet. Das bedeutet, dass das Auswahlkriterium immer mehr auf die naturräumlichen Feststellungen hin verschoben wird. Man wird sich also in Zukunft mehr auf die Genehmigungsfähigkeit der einzelnen Trasse hinsichtlich des Artenschutzes konzentrieren. Bis jetzt konnte man sich auf die räumlich relevanten Tier- und Pflanzenarten konzentrieren, in Zukunft muss man sich auf alle geschützten Arten konzentrieren und herausfinden ob diese vorhanden sind oder nicht.

Diese Richtlinie wird die Untersuchungen verteuern, da man schon in einer sehr frühen Phase kostenintensive Untersuchungen machen muss. Bis jetzt wurden die Detailuntersuchungen erst im Einreichprojekt durchgeführt und in den frühen Phasen wurde ein grober Überblick über die Umsetzungsmöglichkeit verschafft. Alle anderen Kriterien die genauso wichtig wären, wie Auswirkungen auf den Menschen, werden nicht mehr so eine starke Rolle spielen. Die zukünftigen Lösungen werden auch baulich teurer werden.

Seit zwei Jahren läuft die Ausarbeitung für eine RVS die den Artenschutz als Inhalt hat, und wenn diese RVS zur Anwendung kommt, dann wird der Artenschutz immer mehr in den Vordergrund treten. Aber die Grundlagen sind von der EU schon länger vorgegeben, die Umsetzung erfolgt durch die RVS.

Der grundsätzliche Verkehrsplanungsablauf ist so gut, jedoch wird er sich zukünftig verändern.

Antwort zu Frage 3)

Sinnvoll wäre, wenn man ein Landesverkehrskonzept entwickelt, und dass das einer SUP unterzogen wird. Wie möchte man lenkend eingreifen um die Stärke des ÖV bzw. des IV zu steuern, wie soll sich die Region entwickeln, wie soll sich der Wirtschaftsstandort entwickeln,... Diese Fragen gehören grundsätzlich geklärt und gemeinsam mit der Raumordnung ergibt sich ein Landesverkehrskonzept. Derzeit wird die SUP in Österreich jedoch auf die Projektebene reduziert, also auf Einzelvorhaben, die ich ohnehin einer UVP unterziehen muss. Darum ist es in manchen Bundesländern auch so geregelt, dass man die Einzelvorhaben nicht einer SUP unterzieht, sondern nur die Gesamtkonzepte, wenn diese vorhanden sind.

In Zukunft wird es immer wichtiger sein, eine Bürgermeinung in das Projekt aufzunehmen.

Momentan hat man einen Beteiligungsprozess in der UVP der genau geregelt ist. Aber eigentlich hat man nur die Möglichkeit zum eingereichten Projekt etwas zu sagen, aber zur Fragestellung: "Ist ein Straßenneubau oder ein Eisenbahnausbau erwünscht?", kann nie eine Stellung abgegeben werden.

Antwort zu Frage 4)

Die Beteiligung ist für die Realisierung von Infrastrukturprojekten essentiell notwendig. Momentan hat man einen Beteiligungsprozess in der UVP der genau geregelt ist. Aber eigentlich hat man nur die Möglichkeit zum eingereichten Projekt etwas zu sagen, aber zur Fragestellung: "Ist ein Straßenneubau oder ein Eisenbahnausbau erwünscht?", kann nie eine Stellung abgegeben werden. Das ist nicht Teil des Verfahrens, nicht Prüfungsgegenstand. Das hat vielleicht einen Vorteil für den

Prüfungswerber, es ist aber keine befriedigende Situation für die Öffentlichkeit. Wie kann man also die Menschen in diesen allgemeinen Prozess einbinden?

Als Planungsinstitution (Land, ASFINAG, ÖBB) hat man den Auftrag ein Projekt umzusetzen, aber die grundsätzliche Entscheidung passiert schon davor in einer SUP, in einem Landesverkehrskonzept, in einem Ausbauplan, in einem Bundesstraßengesetz - das ist die Legitimation, dass die ASFINAG mit ihren Arbeiten beginnt. Bei der Bürgerinformation macht es daher keinen Sinn mehr zu diskutieren ob die Straße überhaupt notwendig ist oder nicht. Die Entscheidungsbefugnis liegt nicht mehr beim Planer zu sagen: "Die Straße wird nicht gebaut!" Dieser Beschluss wurde im Gremium beschlossen, das wir in einer Demokratie haben, und in diesem Fall ist das der Nationalrat, oder der Landtag.

Es gibt noch kein Instrument direkt ein Mitspracherecht für grundlegende Entscheidungen im Verkehrswesen zu erstellen.

Antwort zu Frage 5)

In Deutschland gibt es eine Maßnahme, bei der 1000 zufällig gewählte Betroffene zum Projekt befragt werden, ob die Umsetzung überhaupt erwünscht ist oder nicht. Es stellt sich aber die Frage, wer die Betroffenen sind. Bei einem Linienprojekt könnten das nur die Betroffenen entlang der Straße sein oder auch jene die am Anfang und am Ende der Straße wohnen. Für die einen stellt das Projekt einen störenden Faktor dar und für die Anderen ist es eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Daher ist die Eingrenzung der Betroffenen sehr schwierig.

Auch eine Verkehrsbefragung, selbst wenn sie gesetzlich verankert wäre, zeigt die gleichen Schwierigkeiten auf. Wen befragt man und wen nicht? Wo ist die Grenze des Befragungsgebietes? Die Fragestellung für eine Verkehrsbefragung ist natürlich entscheidend.

Der Mensch möchte im Normalfall ein gutes Verkehrsnetz, aber nicht in seiner unmittelbaren Umgebung. Meist verbessert sich im Verkehrsplanungsprozess der Gedankengang. Man kommt aber immer wieder auf die grundlegenden Fragen was überhaupt gefordert wird. Sind restriktive Maßnahmen gefordert oder soll eine freie Wahl des Verkehrsträgers erfolgen? Man kann ligistisch Maßnahmen setzen, aber das wird keine Lösung sein. Es sind verkehrspolitische Entscheidungen gefragt.

Wenn es Werkzeuge geben soll, die die Öffentlichkeit mitentscheiden lassen, dann müssen sie auch fair und offen informiert, und nicht tendenziell in eine bestimmte Richtung. Und das ist ein schwieriger Aspekt, da es zeitintensiv ist und man mit den Betroffenen ins Gespräch kommen muss. Man muss den Planungsprozess und die Entscheidungsfindung transportieren.

Bei einem Infrastrukturprojekt mit mehreren Kilometern Länge wird es nie eine Variante geben die jedem gefällt. Es gibt einfach Betroffene die gewinnen und andere die Benachteiligungen haben werden, durch das Projekt. Man muss den Planungsprozess transparent gestalten, obwohl das natürlich mehr Zeit und mehr Geld erfordert, aber das ist der Erfolgsfaktor. Es müssen Instrumente gefunden werden, die nicht jene bevorzugen die gegen die Planung sind, da die Befürworter im Regelfall nicht zur Bürgerinformation kommen werden.

Es darf im Planungsprozess keinen geheimen Plan und keine geheime Reihung geben. Das Projekt muss offen und transparent erarbeitet werden und arbeiten müssen die Experten und die Ergebnisse werden präsentiert und diskutiert. Die Entscheidung muss genauso transparent sein und mit den gegebenen Instrumenten erfolgen. Mit der Transparenz wird die Unsicherheit der Bürger

genommen. Die kleine Gruppe die grundsätzlich gegen solche Maßnahmen ist, die wird man nie für seine Seite gewinnen, da sie eine fundamental andere Sichtweise haben.

Antwort zu Frage 6)

Das Ziel eines Verkehrsplaners soll ein gemeinsamer Lösungsweg sein und sinnvolle Projekte umzusetzen. Diese Lösungen sollen mit höchstmöglicher Transparenz umgesetzt werden und wenn eine Variante mit den besten Argumenten von den Betroffenen abgelehnt wird, dann ist das eindeutig und die Region möchte dieses Projekt nicht umsetzen. Es bleibt natürlich die Frage, wer dazu befragt wird. Wem mute ich das zu und wer hat Mitspracherecht?

Der Zeitpunkt zu dem ein Projekt gestartet wird, der wird von der Landesverwaltung und von der Landespolitik vorgegeben und nicht von den Planungsbüros die vielleicht Gewinn daraus schlagen würden. Diese Umsetzungen ergeben sich aus der Raumordnung, aus den Landesverkehrskonzepten, aus der Landespolitischen Entwicklungszielen. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit der Netzgestaltung und nicht durch die Vorgabe von Planungsbüros. Es ist klar, dass die etwas verdienen wollen und sich freuen wenn Projekte geplant werden, aber die Initiative zu einem neuen Projekt kommt nicht von den Büros selbst.

Antwort zu Frage 7)

Neben Information, Ehrlichkeit und Transparenz ist Zeit der nächste wesentliche Erfolgsfaktor für die Umsetzung eines Infrastrukturprojektes. Jedes Projekt benötigt den richtigen Zeitpunkt. Das klingt vielleicht sehr einfach, aber erst wenn die Entscheidung bei der Bevölkerung gereift ist, kann die Umsetzung vollzogen werden. Zu Beginn eines Projektes ist der Widerstand meistens sehr hoch, aber wenn mehr Zeit vergangen ist und der Planungsprozess mit der Bevölkerung umgesetzt wird, dann legt sich der Widerstand und wächst die Zusammenarbeit und das gegenseitige Vertrauen. Zeit ist ein wesentlicher Faktor! Man kann den Betroffenen im Laufe der Planung auch die Vorteile aufzeigen, so dass nicht nur die Nachteile gesehen werden.

Eine gesetzliche Zeitvorgabe dürfte nicht zu kurz sein. Ein Prüfungsverfahren ist sehr komplex, denn es braucht Zeit damit die Prüfung auch rechtssicher sein. Es bringt nichts, einen Bescheid überhastet auszustellen und in der Überprüfung hält er nicht stand. Das bringt einem Projektwerber nichts. Also dieses Zeitproblem sehe ich nicht. Wenn die Projektprüfung ein Jahr Zeit benötigt und dann noch zusätzlich ein Monat dazu kommt wird nicht das Problem sein. Ich denke nicht, dass das Genehmigungsverfahren das Problem ist, sondern eher der Planungszeitraum.

Die Projekte werden immer schwieriger, da die einfachen Projekte schon umgesetzt wurden und die Auflagen und Gesetze immer schwieriger werden.

Antwort zu Frage 8)

Die Kosten sind notwendig, da kostenlose Arbeiten nicht viel wert sein werden. Um ein Projekt seriös und qualitativ hochwertig umsetzen zu können, werden Sachverständige benötigt die Geld kosten. Wenn dieses Geld nicht vorhanden ist, dann soll ein Projekt nicht gestartet werden. Natürlich sollten die Kosten im Rahmen sein. Es muss wirtschaftlich und zweckmäßig gearbeitet werden. Die Auslegungsfreiräume sind gegeben, aber es ist notwendig, dass die Gutachten und Forderungen nachvollziehbar sind. Ist die Nachvollziehbarkeit nicht gegeben, dann sind die Forderungen nicht gerechtfertigt.

Der Sachverständige bekommt vom Behördenleiter, vom Jurist den Beweisauftrag. Wird nun eine grundsätzliche Zielsetzungsfrage von den Umweltorganisationen gefordert, z.B. Ist ein Neubau notwendig oder nicht?, dann ist man wieder bei der grundlegenden Verkehrspolitik. Die kann nur durch die demokratische Wahl entschieden werden, da es kein anderes Instrument gibt. Anders sind Umweltorganisation nicht in den grundsätzlichen Entscheidungsprozess eingebunden. Die Aufgabe besteht darin, Grundsatzfragen aus dem Genehmigungsverfahren herauszuhalten. Das ist nicht mehr Teil der Projektumsetzung, sondern der SUP, der Verkehrspolitik, etc.. Das ist eine politische Frage!

Die Problematik von Volksbefragungssystemen ist, dass zum Treffen einer Fachentscheidung eine Informationsweitergabe notwendig ist. Und wenn Grundsatzfragen, die die Netzveränderung von Österreich betreffen, von der Bevölkerung beantwortet werden sollen, dann wäre eine enorme Informationsmenge für alle Beteiligten notwendig um die Entscheidungen objektiv zu fällen. Grundsatzentscheidungen sollten daher von Experten getroffen werden.

i.) Interview Barbara Stangel:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 4)

- Ja, aber Öffentlichkeitsbeteiligung muss ernst gemeint sein - keine Scheinbeteiligung

Antwort zu Frage 5)

- Mediationsverfahren
- gleichberechtigter Planungsprozess
- ergebnisoffener Planungsprozess
- Verkehrsplanung sollte nicht nur auf die Infrastruktur bezogen werden, sondern umfassend alle betroffenen Themenbereiche (Umwelt etc.) miteinbeziehen.

Antwort zu Frage 6)

- Gesetze vorhanden (z.B. Aarhus Konvention, diverse EU-Richtlinien...) - Anwendung muss erfolgen

Antwort zu Frage 3)

- Verkehrsplanung muss alle betroffenen Themenbereiche (Umwelt etc.) miteinbeziehen.
- Durch Verkehrsbefragung erfolgt Notwendigkeitsermittlung und Prioritätenreihung;
- Verkehrsplanung darf nicht nur aus technischer Sicht (Straßenbau) erfolgen;
- Verkehrsplanung darf nicht von Institutionen gemacht werden, die Profit aus einem Straßenbauprojekt ziehen können.

Antwort zu Frage 7)

- Die Entscheidungen müssen aus einem ergebnisoffenen Planungsprozess herbeigeführt werden.

- Gerade Entscheidungen, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit, von der Politik alleine und augenscheinlich schnell getroffen werden, führen nicht zum Ziel. Im Gegenteil, sie verhindern oft sogar deren Umsetzung.
- Nein, denn gerade unter Zeitdruck werden oft schlechte Entscheidungen getroffen;

Antwort zu Frage 8)

- Sachverständige und Gutachter sind im Planungsprozess notwendig, aber sie müssen im Einvernehmen mit den beteiligten Bürgern (Bürgerinitiativen) nominiert werden. Das ist eine essentielle und zentrale Forderung.
- Das sichert Kostenminimierung und die Akzeptanz der Ergebnisse.
- Der eventuelle Vorwurf von „bestellten“ Gutachten kann somit weitgehend vermieden werden.

Antwort zu Frage 14)

- Diese Aussage ist nicht richtig. Weniger ist oft mehr!

Antwort zu Frage a)

- moderate Bestandsverbesserung, sowie Umsetzung von verkehrsdirigistischen Maßnahmen sind eine zukunftsweisende Verkehrspolitik. Die wichtigsten Forderungen von NETT:
- durchgehender Begleitweg für Langsamverkehr (Traktoren, Radfahrer,...)
- Verordnung der Landesstraße (LB 320) als Autostraße
- 7,5 Tonnagenbeschränkung
- Routenbindung für Schwertransporter und Transitverkehr
- Transportmittelvorschrift für bestimmte Güter (z.B. Holztransport nur auf der Schiene)
- Forcierung des ÖV (nach Schweizer Vorbild)
- Liezen: Kreisverkehre statt bestehender Ampelkreuzungen - einstimmiger Liezener Gemeinderatsbeschluss vorhanden;

Antwort zu Frage g)

- Selbstverständlich, aber die Forderungen der Umweltorganisation müssen rasch umgesetzt werden.

Antwort zu Frage i)

- Stainach hatte im Gegensatz zu Liezen keine Umfahrung.
- Lösungsvorschlag der Umweltorganisation Stainach nördlich mit einem Tunnel zu umfahren, setzte sich jedoch nicht durch.
- Liezen besitzt bereits eine Umfahrung, an der sich viele Betriebe angesiedelt haben. Daher würde eine weitere Umfahrungsstraße, zusätzlich zum ökosozialen Schaden, einen wirtschaftlichen bringen.
- Darum gibt es jetzt auch von der Liezener Wirtschaft kein Verständnis mehr für eine weitere Umfahrungsstraße am Ennsboden.
- Der Kaufkraftabfluss wäre bei einer Schnellstraße (von Mandling bis Selzthal) auf jeden Fall zu erwarten.

Antwort zu Frage j)

- Das war nur der letzte Ausweg, da keine Bürgerbeteiligung vorhanden - keine Kommunikation mehr möglich war; Außerdem war die Baustelle rechtswidrig. Diese Methoden (Protest, Blockaden etc.) waren nur gerechtfertigt, da das Projekt keinen rechtsgültigen Bescheid hatte.

Antwort zu Frage k)

Wesentliche Gründe gegen die Ennsnahe Trasse waren:

- Ökologische Zerstörung eines der letzten inneralpinen Flussalpentäler: Wörschacher Moor, Roßwiesen (u. a. Brutgebiet - Wachtelkönig)
- Vernichtung von Bauernland
- Zerstörung von Naherholungsgebieten
- Talverlärnung
- Gesetzliche Bestimmungen: Für ökologische Ausgleichsflächen darf nicht enteignet werden. Die Ennsnahe Trasse wurde ins Hochwasserabflussgebiet der Enns projektiert.
- Wirtschaftliche Interessen wurden über das Naturschutzrecht gestellt. Per politischer Weisung (LR Jungwirth, ÖVP) wurden die naturschutzrechtlichen Bestimmungen aufgehoben.
- Durch den Beitritt zur EU und die damit verbundene Umsetzung der EU-Naturschutzrichtlinien (Mindeststandards), hatte die Ennsnahe Trasse auch keinen gültigen naturschutzrechtlichen Bescheid.

Antwort zu Frage l)

- Ein übergeordnetes Gremium hätte gemeinsam mit betroffenen Bürgerinitiativen und Gemeinden (Irdning, Aigen, Lassing, Liezen, Wörschach, Stainach, Trautenfels) eine gemeinsame Fragestellung für die Volksbefragung erarbeiten müssen;
- Die Volksbefragung hätte an einem Tag in allen betroffenen Gemeinden durchgeführt werden sollen;
- Die damaligen Straßenbetreiber-Gemeinden (Trautenfels, Stainach, Wörschach, Liezen) führten die Volksbefragung jedoch alleine durch. In den Straßenprojektsgegner-Gemeinden (Aigen, Irdning, Lassing) kam es dann in der Folge zu keiner Befragung mehr!

Antwort zu Frage m)

- Die Variante Mitte beeinträchtigt sowohl in Liezen als auch in Wörschach die Naherholungsgebiete.
- Durch die Trassenführung im Talboden erhöht sich die Lärmbelastung erheblich und kann durch technische Maßnahmen nicht reduziert werden.
- Kaufkraftabfluss in Liezen, da es keine optimalen Möglichkeiten für die Einbindung für das Einkaufszentrum Liezen gibt.
- Die Variante Mitte steht im Bereich von Liezen sowohl mit wasserrechtlichen als auch naturschutzrechtlichen Vorschriften in Konflikt.

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 4)

Ja, aber die Öffentlichkeitsbeteiligung muss ernst gemeint sein und darf nicht zu einer Scheinbeteiligung verkommen!

Antwort zu Frage 5)

- Mediationsverfahren
- gleichberechtigter Planungsprozess
- ergebnisoffener Planungsprozess
- Verkehrsplanung sollte nicht nur auf die Infrastruktur bezogen werden, sondern umfassend alle betroffenen Themenbereiche (Umwelt etc.) mit einbeziehen.

Antwort zu Frage 6)

Es gibt bereits gesetzliche Bestimmungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Da muss man nichts neu erfinden. Stichwort Aarhus-Konvention und diverse EU-Richtlinien

Antwort zu Frage 3)

Die Verkehrsplanung sollte nicht nur mit der Infrastrukturplanung abgeschlossen werden, sondern muss alle betroffenen Themenbereiche (Umwelt etc.) miteinbeziehen. Durch eine Verkehrsbefragung erfolgt die Notwendigkeitsermittlung und Prioritätenreihung. Die Verkehrsplanung darf nicht nur aus der technischer Sicht (Straßenbau) erfolgen.

Die Verkehrsplanung darf nicht von Institutionen gemacht werden, die Profit aus einem Straßenbauprojekt ziehen können.

Antwort zu Frage 7)

Die Entscheidungen müssen aus einem – wie bereits erwähnt – ergebnisoffenen Planungsprozess herbeigeführt werden. Gerade Entscheidungen, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit von der Politik alleine und augenscheinlich schnell getroffen werden, führen nicht zum Ziel. Im Gegenteil, sie verhindern oft sogar deren Umsetzung.

Nein, denn gerade unter Zeitdruck werden oft schlechte Entscheidungen getroffen.

Antwort zu Frage 8)

Natürlich sind Gutachter und Sachverständige in einem Planungsprozess notwendig. Die Gutachter müssen jedoch im Einvernehmen mit den beteiligten Bürgern (Bürgerinitiativen) nominiert werden. Das ist eine essentielle und zentrale Forderung!

Nur so können die dafür notwendigen Kosten minimiert werden und es kann dadurch sichergestellt werden, dass die Ergebnisse solcher Gutachten zu mehr Akzeptanz führen. Der eventuelle Vorwurf von „bestellten“ Gutachten kann somit weitgehend vermieden werden.

Antwort zu Frage 14)

Diese Aussage ist nicht richtig. Ich halte viel von dem Motto: Weniger ist oft mehr.

Antwort zu Frage a)

Wir sehen sowohl in einer moderaten Bestandsverbesserung der B320, als auch in der Umsetzung von verkehrsdirigistischen Maßnahmen eine zukunftsweisende Verkehrspolitik. Hier die wichtigsten Forderungen von NETT:

- durchgehender Begleitweg für Langsamverkehr (Traktoren, Radfahrer,...)
- Verordnung der Landesstraße als „Autostraße“
- 7,5 Tonnagenbeschränkung
- Routenbindung für Schwertransporter und Transitverkehr
- Transportmittelvorschrift für bestimmte Güter (z.B. Holztransport nur auf der Schiene)
- Forcierung des ÖV (nach Schweizer Vorbild)

Situation in Liezen:

Für Liezen können wir uns grundsätzlich Kreisverkehre statt der bestehenden Ampelkreuzungen vorstellen. Diese Umbauten sind auch möglich, dazu gibt es bereits einen einstimmigen Liezener Gemeinderatsbeschluss.

Antwort zu Frage g)

Selbstverständlich! Unsere Forderungen müssten halt endlich rasch umgesetzt werden.

Antwort zu Frage i)

Stainach hatte im Gegensatz zu Liezen keine Umfahrung. Unser Lösungsvorschlag, Stainach nördlich mit einem Tunnel zu umfahren, setzte sich jedoch nicht durch. Da Liezen, wie schon erwähnt, eine Umfahrungsstraße hat und sich entlang dieser Umfahrung viele Geschäfte wie XXLutz, Kika, Intersport, Kastner&Öhler, Bau Max, Hofer etc. angesiedelt haben, würde eine weitere Umfahrungsstraße - die so genannte Variante Mitte – auch zusätzlich zum ökosozialen Schaden einen wirtschaftlichen bringen. Daher gibt es jetzt auch von der Liezener Wirtschaft kein Verständnis mehr für eine weitere Umfahrungsstraße am Ennsboden.

Ein Kaufkraftabfluss wäre bei einer Schnellstraße (von Mandling bis Selzthal) auf jeden Fall zu erwarten.

Antwort zu Frage j)

Das war nur der letzte Ausweg, da keine Bürgerbeteiligung vorhanden und keine Kommunikation mehr möglich war. Außerdem war die Baustelle rechtswidrig - siehe unten.

Diese Methoden (Protest, Blockaden etc.) waren nur gerechtfertigt, da das Projekt keinen rechtsgültigen Bescheid hatte.

Antwort zu Frage k)

Wesentliche Gründe gegen die Ennsnahe Trasse waren:

- Ökologische Zerstörung eines der letzten inneralpinen Flussalpentäler:
Wörschacher Moor
Roßwiesen (u. a. Brutgebiet - Wachtelkönig)
- Vernichtung von Bauernland
- Zerstörung von Naherholungsgebieten

- Talverlärnung
- Gesetzliche Bestimmungen: Für ökologische Ausgleichsflächen darf nicht enteignet werden. Die Ennsnahe Trasse wurde ins Hochwasserabflussgebiet der Enns projiziert.
- Wirtschaftliche Interessen wurden über das Naturschutzrecht gestellt. Per politischer Weisung (LR Jungwirth, ÖVP) wurden die naturschutzrechtlichen Bestimmungen aufgehoben.
- Durch den Beitritt zur EU und die damit verbundene Umsetzung der EU-Naturschutzrichtlinien (Mindeststandards), hatte die Ennsnahe Trasse auch keinen gültigen naturschutzrechtlichen Bescheid.

Antwort zu Frage l)

Ein übergeordnetes Gremium hätte gemeinsam mit betroffenen Bürgerinitiativen und Gemeinden (Irdning, Aigen, Lassing, Liezen, Wörschach, Stainach, Trautenfels) eine gemeinsame Fragestellung für die Volksbefragung erarbeiten müssen.

Die Volksbefragung hätte an einem Tag in allen betroffenen Gemeinden durchgeführt werden sollen. Die damaligen Straßenbetreiber-Gemeinden (Trautenfels, Stainach, Wörschach, Liezen) führten die Volksbefragung jedoch alleine durch. In den Straßenprojektsgegner-Gemeinden (Aigen, Irdning, Lassing) kam es dann in der Folge zu keiner Befragung mehr!

Antwort zu Frage m)

Die Variante Mitte beeinträchtigt sowohl in Liezen als auch in Wörschach die Naherholungsgebiete. Durch die Trassenführung im Talboden erhöht sich die Lärmbelastigung erheblich und kann durch technische Maßnahmen nicht reduziert werden. Kaufkraftabfluss in Liezen, da es keine optimalen Möglichkeiten für die Einbindung für das Einkaufszentrum Liezen gibt. Die Variante Mitte steht im Bereich von Liezen sowohl mit wasserrechtlichen als auch naturschutzrechtlichen Vorschriften in Konflikt.

Weitere Ausführungen

- politische Entscheidung ob Ennstal für Transitverkehr geöffnet wird oder nicht
- 1993 wurde von Klasnic Routenbindung an die A9 versprochen
- Salomitaktik: großes Projekt (S8 Schnellstraße von Liezen bis Mandling) wurde nicht umgesetzt, daher wurden kleine Projekte und Maßnahmen angestrebt
- Im Naturschutzrechtlichen Verfahren haben die Bürgerinitiativen keine Parteienstellung. Im Wasserrechtsverfahren konnten die Bürgerinitiativen jedoch durch die Vertretung von Grundbesitzern Parteienstellung einnehmen. Die erlassenen Wasserrechtsbescheide waren nicht nur wegen Formalfehler ungültig, sondern die Hochwassersituation wurde nicht korrekt in die Planung aufgenommen.
- Es wurde ein Ist-Zustand Gutachten und ein Soll-Zustand Gutachten erstellt (Firma Donau Consult Zottl Erber). Einen Endkollaudierungsbescheid der Enns gibt es nicht und daher ging die Behörde fälschlicherweise vom Soll-Zustand aus.
- Bei der Planung waren bestimmte Abschnitte der geplanten Trasse nur auf HQ 5 ausgelegt, anstatt auf HQ30.
- Höchstgerichtlich wurde festgehalten, dass nach dem Ist-Zustand zu verhandeln ist.

- Da die errichteten Bauwerke (Sallaberger Brücke und Stainacher Wanne) mit in die Umfahrung Stainach eingebunden werden mussten, (Beschluss der damaligen Landesregierung) ist die Umfahrung Stainach ein Kompromiss, der mit der Umweltschutzkommission herbeigeführt wurde. Für NETT wäre die Bündelung mit der Eisenbahnstrecke lärmtechnisch sinnvoll gewesen. Auch sah der Vorschlag die Einbindung der Landena vor.
- Bei den Gemeindeforen wurde ein demokratischer Beteiligungsprozess vorgegaukelt. Bei diesen Foren hätten die Bürgerinitiativen auch eingebunden werden sollen, aber die Betreibergemeinden wollten das nicht und bei den restlichen Gemeinden waren die Initiativen durch einzelne Vertreter involviert, aber der Verein NETT war nicht eingebunden. NETT wurde also nicht offiziell eingeladen.
- Bürgerinformation 2006: Bei den Informationsveranstaltungen wurden die Gemeinden in unterschiedliche Gruppen aufgeteilt, jedoch erfolgte diese Aufteilung denkbar schlecht, da die Enns als Trennlinie diente. Daher waren einerseits die Gemeinden Liezen, Wörschach, Weißenbach, Stainach, Trautenfels und andererseits Irdning, Aigen, Lassing eine getrennte Gruppe. Die Bürgerinitiativen waren von Anfang an nicht geladen. Nach Protesten der Bürgerinitiativen wurde ein Umweltforum gegründet in dem NETT, der WWF, der Naturschutzbund etc. geladen wurden. Durch diese Gruppenbildung konnten die Bürgerinitiativen nie mit den Gemeinden kommunizieren und umgekehrt. Weiters war die Protokollführung sehr schlecht, so wurden Meinungen die in den Foren geäußert wurden nicht korrekt oder gar nicht wiedergegeben.
- Anfangs wurde ein "ergebnisoffener" Planungsprozess versprochen. Also wurden zwei- und vierstreifige Korridore als gleichwertig untersucht. Im Laufe der Planung wurde von den zweistreifigen Korridoren abgesehen und nur mehr vierstreifige untersucht. Zu diesem Zeitpunkt hat die Bürgerinitiative den "Runden Tisch" verlassen. Die Gründe für das Umlenken in die vierstreifigen Korridore waren die politischen Entscheidungsträger, die keine anderen Varianten mehr verfolgen wollten.
- Das Land Steiermark hätte dem Bund eine UVE abgeben sollen, aber diese UVE gibt es beim Bund heute noch nicht.
- 13.05.2011 Die Europäische Kommission - Generaldirektion Umwelt schreibt, dass die Beschwerde von NETT, über die nicht ausreichend durchgeführte Bürgerbeteiligung, nicht weiter verfolgt wird, da es nach Anfrage für das Projekt keine weiteren Planungsmaßnahmen geben wird.
- Von der Bürgerinitiative wurde ein Mediationsverfahren gewünscht und dies wurde auch zugesagt (von Leopold Schögg). Durch diese Mediation erhoffte man sich auf Experten und Gutachter zu stoßen die von allen Beteiligten gewünscht wurden. Jedoch wurde dieses Mediationsverfahren nie durchgeführt, da die Kosten als zu hoch angesehen wurden.
- Wäre die Variante "Mitte" umgesetzt worden, dann wäre die AFINAG als Bauherr aufgetreten und hätte von sich aus wieder eine erneute Planung durchführen müssen. Der Korridor wäre angenommen worden, jedoch müssen die Detailplanungen von der ASFINAG selbst durchgeführt werden.
- Kreisverkehr Trautenfels: Die Organisation NETT vertrat eine Anrainerin in der Wasserrechtsverhandlung. Die Einreichunterlagen waren sehr schlecht vorbereitet und dadurch war eine Verhandlung nicht möglich und musste unterbrochen werden.
- Bei der Trautenfelser Kreuzung gab es keine Bürgerbeteiligung. Die Kosten belaufen sich auf 10 bis 13 Mill. Euro. Der Rechnungshof hätte bei diesem Betrag eine Prüfung durchführen müssen,

da das Land die Finanzierung nicht alleine durchführt, sondern auch der Bund mit zahlt, ist eine Prüfung nicht verpflichtend.

- Wenn der Auftrag an die ASFINAG gehen würde, dann würde die Bürgerbeteiligung erst richtig beginnen, dabei ist zu diesem Zeitpunkt die Planung schon sehr weit fortgeschritten.
- Es wurden bei den Planungen wenig Alternativen berücksichtigt wie z.B. Routenbindung und Tonnagenbeschränkung. Solche Maßnahmen hätten eine Reduktion der Verkehrsdichte zur Folge und diese Auswirkungen wurden nicht überprüft.
- Die Bürgerinitiativen führten die erste Verkehrsbefragung in den Haushalten im Ennstal durch und baten das Land um Mithilfe, die jedoch verweigert wurde.
- Um die Variante Mitte realisieren zu können, müsste das Land Steiermark vom Bund die Zusage bekommen, dass die Durchführung des Projektes im Interesse des Bundes liegt - Regierungsbeschluss. Dann müsste im Landtag beschlossen werden, dass die B320 wieder dem Bund übergeben werden sollte, also von der Landesstraße zur Bundesstraße.
- Die Pyhrn Autobahn ist unausgelastet und die versprochene Routenbindung ist nie gekommen.
- NETT führte Gemeinderatsbeschlüsse herbei, sodass 19 Gemeinden für eine Tonnagenbeschränkung sind.
- Ein umweltmedizinisches Gutachten (von Prof. Lercher) wurde von Bezirkshauptmann Dr. Josef Dick in Auftrag gegeben. Die Landesregierung benötigte ca. ein Jahr um das Budget zur Verfügung zu stellen (ca. 10.000 Euro) und die Bereitstellung der erforderlichen Daten für das Gutachten benötigte ebenfalls ca. ein Jahr.
- Das Zusammenspiel zwischen Bund und Land funktioniert nur sehr schlecht bzw. gar nicht.
- Die Besetzungen bei den Bauarbeiten der Wanne Stainach fanden auf Grund der nicht durchgeführten Wasserrechtsbewilligung statt. Die Projektbetreiber mussten die Wasserrechtsbewilligung nachträglich einholen und konnten danach erst wieder weiterbauen. Die Republik Österreich (Finanzprokuratur) klagte im Auftrag der damaligen LH Klasnic Umweltaktivisten auf Schadenersatz (ca. eine Million Schilling). Der erzeugte Schaden konnte nicht eingeklagt bzw. verifiziert werden, da das Projekt rechtlich nicht existent war, weil die Wasserrechtsbewilligung gefehlt hat.
- Es gab schon ein Verkehrstechnisches Gutachten zur B320, dies gibt Auskunft über die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Aber die medizinischen Aspekte (Lärm, Schadstoffe, etc.) können nur über das "Umweltmedizinische Gutachten" ermittelt werden.
- Die UVE (Umweltverträglichkeitserklärung) ist ein eigenes Kapitel. Grundsätzlich muss dazu festgestellt werden, dass die Betreiber von Projekten in ihrer UVE immer davon ausgehen, dass alle erhobenen und bekannten Risiken technisch lösbar sind. Dies führt nicht selten zu gigantischen Kostenüberschreitungen. Auch die zu erwartenden rechtlichen Probleme werden oft verharmlost. Daraus folgt, dass Projekte mit großer Rechtsunsicherheit behaftet sind und in den Rechtsverfahren dann scheitern. Dadurch werden Projekte natürlich wieder verteuert. Ein wahres Lehrstück dazu ist die Geschichte der Ennsnahen Trasse.

j.) Interview Dipl.-Ing. Andreas Tropper:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- für ca. zwei Jahre bei einem Zivilingenieur Büro in Graz im Bereich Statik
- nach der privatwirtschaftlichen Tätigkeit erfolgte eine Ausbildung zum straßen- und eisenbahnrechtlichen Sachverständigen;
- danach Verkehrsplanungsabteilung;
- darauf Arbeit im politischen Büro des zuständigen Verkehrsreferenten (nicht ganz zwei Jahre);
- erste Führungsposition im Land: Gesamtverkehr und öffentlicher Verkehr;
- 2004 Straßenbau - Abteilungsleiter von vier Fachabteilungen
- 2007 Funktion als Landesbaudirektor (Raumplanung, Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Umwelt)
- ab August 2012 - Umbenennung der Abteilung zu Verkehr und Landeshochbau (ca. 1700 Beschäftigte)
- Landesbaudirektor und Leiter der Abteilung 18

Antwort zu Frage 2)

- viele Projekte wurden mit dem Verkehrsplanungsprozess positiv durch das UVP-Verfahren gebracht;
- Herausforderungen sind heute eher auf der kommunikativen Seite und der Schwerpunkt liegt auf den Umweltaspekten.
- Die Tiefe des Planungsprozesses ergibt sich mit der Anforderung. Je nach Projektphase wird eine entsprechende Tiefe benötigt.
- Der Planungsprozess mit den entsprechenden Phasen vom Land Steiermark ist gut nachvollziehbar.
- Nicht zu detaillierte Richtlinien, sondern Selbstverantwortung und die eigenen Kenntnisse schätzen;
- Die RVS sollte mit den, vom Land ausgearbeiteten Projektphasen ergänzt werden, jedoch sollte die Anwendung projektspezifisch erfolgen, da nicht immer alle Schritte und Phasen benötigt werden.

Antwort zu Frage 3)

- Die RVS sollte mit den, vom Land ausgearbeiteten Projektphasen ergänzt werden, jedoch sollte die Anwendung projektspezifisch erfolgen, da nicht immer alle Schritte und Phasen benötigt werden.

Antwort zu Frage 4)

- Es wurden schon gute Möglichkeiten geschaffen die Betroffenen und sogar nicht Betroffenen über NGOs in den Planungsprozess einzubinden.

Antwort zu Frage 5)

- bessere Integration mittels modernen Animationen, Filmen und Bildern
- kontinuierliche Information der Öffentlichkeit mittels Informationsveranstaltungen und Ausstellungen;
- positive Stimmung über Medien, damit der Trend für das Projekt gesteuert wird;

Antwort zu Frage 6)

- keine weiteren Maßnahmen notwendig;

Antwort zu Frage 7)

- regionalen Verkehrsprogramme werden periodisch überarbeitet und aktualisiert, das bringt den Beschluss auf Seite der Region und auf Seite des Landes. Prioritätenfestlegung;
- Im Vorfeld der Planungen Strategien zur Umsetzung mit den Verantwortlichen festlegen und Abstimmungen durchführen;
- Die Entscheidungsträger müssen sich einig sein;
- die prinzipielle Zustimmung muss erfolgen;
- Gesetzliche Zeitrahmen sind nicht umsetzbar, da von der ersten Planung bis zur Realisierung oft 20 bis 25 Jahre vergehen;
- Die Bevölkerung muss auch das Gefühl entwickeln das angestrebte Projekt wirklich zu benötigen;

Antwort zu Frage 8)

- Bund verwendet fast ausschließlich nicht amtliche Sachverständige, das Land stützt sich auf amtliche Sachverständig; amtliche Sachverständige sind sinnvoller, da es ihr tägliches Geschäft ist;
- Bei einem strategischen Prozess kann nicht jeder mitentscheiden. Die Bevölkerung wählt die Parteien und damit die Richtung für die Verkehrspolitik;
- Ob die geplanten Projekte sinnvoll sind oder nicht, wird in den regionalen Verkehrskonzepten festgelegt.
- Die Gesamtzusammenhänge von Verkehrsplanungen sind nicht leicht zu erkennen, besonders für Laien nicht.

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land)
nach der privatwirtschaftlichen Tätigkeit erfolgte eine Ausbildung zum straßen- und eisenbahnrechtlichen Sachverständigen;
danach Verkehrsplanungsabteilung;
darauf Arbeit im politischen Büro des zuständigen Verkehrsreferenten (nicht ganz zwei Jahre);
erste Führungsposition im Land: Gesamtverkehr und öffentlicher Verkehr;
2004 Straßenbau - Abteilungsleiter von vier Fachabteilungen
2007 Funktion als Landesbaudirektor (Raumplanung, Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Umwelt)
ab August 2012 - Umbenennung der Abteilung zu Verkehr und Landeshochbau (ca. 1700 Beschäftigte)
Landesbaudirektor und Leiter der Abteilung 18
- Planer (Planungsbeauftragter der Öffentlichkeit / Privat)
für ca. zwei Jahre bei einem Zivilingenieur Büro in Graz im Bereich Statik

Antwort zu Frage 2)

Die Prozesse sind am Erfolg zu messen. Die Verkehrsplanungsprozesse von Bund (ASFINAG, ÖBB) und Land sind zum Großteil nach den RVS Vorgaben erfolgt und das Ergebnis sind viele Projekte die wir positiv durch das UVP-Verfahren gebracht haben. Daher kann der Verkehrsplanungsprozess nicht so schlecht sein. Früher lagen die Herausforderungen eher auf der technischen und heute eher auf der kommunikativen Seite und der Schwerpunkt liegt auf den Umweltaspekten. Innerhalb von 30 Jahren haben sich die Prioritäten völlig verschoben. Dass eine z.B. Autobahn technisch richtig gebaut wird, davon geht sowieso jeder aus, aber das Umfeld richtig einzuschätzen ist die Schwierigkeit. Der technische Teil eines UVP-Verfahrens sind maximal 25 Prozent.

Die Tiefe des Planungsprozesses ergibt sich mit der Anforderung. Je nach Projektphase wird eine entsprechende Tiefe benötigt. Der Planungsprozess mit den entsprechenden Phasen vom Land Steiermark ist gut nachvollziehbar.

Ich bin der Meinung, dass man vorsichtig sein sollte, alles detailliert in Richtlinien zu schreiben. Man sollte Selbstverantwortung und die eigenen Kenntnisse schätzen, denn je offener die RVS geschrieben ist umso mehr werden diese Aspekte gefordert. Die RVS sollte mit den, vom Land ausgearbeiteten Projektphasen ergänzt werden, jedoch sollte die Anwendung projektspezifisch erfolgen, da nicht immer alle Schritte und Phasen benötigt werden. Der vorgeschriebene Planungsablauf der Landesabteilungen hat gute Ergebnisse gezeigt, sonst würden wir ihn nicht anwenden.

Antwort zu Frage 3)

Ich bin der Meinung, dass man vorsichtig sein sollte, alles detailliert in Richtlinien zu schreiben. Man sollte Selbstverantwortung und die eigenen Kenntnisse schätzen, denn je offener die RVS geschrieben ist umso mehr werden diese Aspekte gefordert. Die RVS sollte mit den, vom Land ausgearbeiteten Projektphasen ergänzt werden, jedoch sollte die Anwendung projektspezifisch erfolgen, da nicht immer alle Schritte und Phasen benötigt werden. Der vorgeschriebene Planungsablauf der Landesabteilungen hat gute Ergebnisse gezeigt, sonst würden wir ihn nicht anwenden.

Antwort zu Frage 4)

Wir bewegen uns in einem Rechtsrahmen und dieser Rechtsrahmen sieht die Einbeziehung der Öffentlichkeit vor. Das wird z.B. durch das UVP-Gesetz, den Umweltanwalt, Umweltorganisationen bekommen Parteienstellung, etc. Daher wurden schon gute Möglichkeiten geschaffen die Betroffenen und sogar nicht Betroffenen über NGOs in den Planungsprozess einzubinden. Ob über grundlegende Fragen, wie: "Brauchen wir eine Straße oder nicht?" mittels dem Internet abgestimmt werden sollte, das wird die Zukunft weisen.

Antwort zu Frage 5)

Über komplexe Angelegenheiten kann man nicht mit einfachen Fragen abstimmen. Dafür gibt es Experten und es werden Leute gewählt, damit diese Dinge kompetent umgesetzt werden.

Eine Möglichkeit für bessere Integration der Öffentlichkeit wird mit modernen Medien geschaffen. Mittels modernen Animationen, Filmen und Bildern kann man schon im Vorfeld der Bevölkerung

zeigen was geplant ist und wie es im fertigen Zustand aussehen wird. Laien können mit Hilfe solcher Animationen viel einfacher verstehen was das Ziel der Planungsmaßnahmen ist.

Im Rahmen des Planungsprozesses müssen die Bürger kontinuierlich informiert werden, mittels Informationsveranstaltungen und Ausstellungen. Es werden Pläne und Modelle präsentiert und Planer und Verantwortliche treten in direkten Kontakt mit der Bevölkerung.

Es sollte auch positive Stimmung über die Medien gemacht werden, denn damit kann der Trend für das Projekt gesteuert werden.

Antwort zu Frage 6)

Aus meiner Sicht, als Konsenswerber, sind keine weiteren Maßnahmen gesetzlich zu verankern.

Antwort zu Frage 7)

Bei der Ennstal Straße erfolgten über die Jahrzehnte verschiedenste Planungen und darum machten wir einen Neustart mit einer völlig neuen Planung. Die regionalen Verkehrsprogramme sind unsere untere Ebene. Die ursprüngliche Frage war: "Wie bringt man die Regionen und Gemeinden in den Gesamtplanungsprozess?" Es wurde ein Konzept für die gesamte Steiermark ausgearbeitet, das periodisch überarbeitet und aktualisiert wird. Es war ein Kommunikationsprozess von eineinhalb Jahren mit einem oder zwei Bezirken und am Ende dieser Zeit war der Beschluss auf Seite der Region und auf Seite des Landes. Man hat sich festgelegt was im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr Priorität hat. Und wenn man die regionalen Verkehrskonzepte (RVK) anschaut, dann war das die Umsetzung der Einbindung von Regionen und Gemeinden mit einem genauen Plan wie die zukünftigen Maßnahmen umgesetzt werden. Wir halten uns bei den Bauprogrammen an diese Ausarbeitungen, bis auf einzelne Ausreißer vielleicht.

Darum wurde im Vorfeld der Planungen zur Ennstal Straße B320 mit den Bürgermeister und Verantwortlichen abgestimmt, ob sie einer Strategie einer hochrangigen Straße von Selzthal bis Trautenfels und einer anderen Strategie von Trautenfels nach Radstadt zustimmen oder nicht. Nachdem eine Zustimmung erfolgte konnte der Planungsprozess starten. Die Entscheidungsträger müssen sich einig sein. Dass es im Detail immer wieder zu Konflikten kommt ist klar, aber die prinzipielle Zustimmung ist erfolgt.

Die Variantenuntersuchungen war sehr positiv da ein Regierungsbeschluss und die Zustimmung der weitesten Teile der Region erfolgte, da eine Variante gewählt wurde, die für die Lösung des Verkehrsproblems die Beste ist. Das Projekt hat eine Größenordnung von 400 Millionen Euro oder sogar noch mehr und damit liegt es im Bereich Schnellstraße Autobahn und nicht im Bereich Landesstraße. Das Landesstraßenbudget liegt bei 18 Millionen Euro für Neubauten pro Jahr. Daher wurde das Projekt an den Bund weitergeleitet mit der Bitte, das Verfahren durchzuführen, aber der Bund weigert sich und daher muss man schauen, ob mit der nächsten Regierung eine Umsetzung erfolgt.

Aber der Planungsprozess, mit der Auswahl einer speziellen Trasse, ist bei der B320 sehr gut vor sich gegangen. Das Ergebnis ist ausständig, aber das hat mit der Planung nichts zu tun. Die Entscheidung für uns im Land, mit Landesregierungsbeschluss für diese eine Variante, ist gefallen.

Gesetzliche Zeitrahmen sind nicht umsetzbar, da von den ersten Planungen bis zur Realisierung oft 20 bis 25 Jahre vergehen, da die ersten Planungsansätze meist Visionen sind, die künftig notwendig sein werden, aber zu dem Zeitpunkt oft noch keinen Anklang finden. Bis der Druck größer wird, die

ersten Planungen wirklich beginnen, das Verfahren durchgezogen wird und Baubeginn ist, das benötigt diesen Zeitrahmen. Die Bevölkerung muss auch das Gefühl entwickeln das angestrebte Projekt wirklich zu benötigen, damit eine Umsetzung möglich ist.

Antwort zu Frage 8)

Es gibt völlig unterschiedliche Strategien. Der Bund (ASFINAG und ÖBB) verwendet fast ausschließlich nicht amtliche Sachverständige. Der Konsenswerber muss die Gutachter bezahlen und die Behörde sucht sie sich aus. Das Land stützt sich, als öffentliche Hand, in erster Linie auf amtliche Sachverständige. Diese Leute sind in Ihrer Entscheidung weisungsungebunden. Wir sind der Meinung, dass es mit den amtlichen Sachverständigen besser funktioniert, da es ihr tägliches Geschäft ist und sie vom kleinen bis zum großen Projekt wissen, wie sie vorgehen müssen. Sie sind trotzdem Landesbedienstete und wissen daher um die Kosten bescheid. Trotzdem haben auch wir damit zu kämpfen, dass Sachverständige oft Maßnahmen fordern die übertrieben erscheinen. Das muss man sich dann im Projekt anschauen. Die Behörde muss dann entscheiden wem sie folgt.

Bei solch einem strategischen Prozess kann nicht jeder mitentscheiden. Es gibt gewählte Parteien und diese stellen eine Regierung zusammen und dort sind Aufgaben klar zugeordnet. Daher kann eine Straße nur nach den strengsten gesetzlichen und technischen Vorgaben gebaut werden. Ob die geplanten Projekte sinnvoll sind oder nicht, wird in den regionalen Verkehrskonzepten festgelegt. Aber der Prozess kann nicht noch so breit gemacht werden, dass jeder mitreden kann und in diesem Fall sind die Umweltorganisationen "jeder", da hier auch beispielsweise die Ärztekammer oder der Friedhofsverein mitreden könnte. Wie sollte man projektbezogen steuern wer mitzureden hat und wer nicht und mit welchem Wissen im Hintergrund?

Die Gesamtzusammenhänge von Verkehrsplanungen sind nicht leicht zu erkennen, besonders für Laien nicht. Über die Wahlen hat die Öffentlichkeit Möglichkeit unterschiedliche Verkehrspolitik zu fordern.

k.) Interview Dipl.-Ing. Heinz Wakonigg:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land) Fachabteilung 16 seit 1981;
- Planer (Planungsbeauftragter der Öffentlichkeit / Privat) Planungsbüro Friedl Rinderer acht Jahre;

Antwort zu Frage 2)

- Generelle Planung zeigt die Widerstände;
- Raumwiderstandslinien: Sensibilität des Gebietes gibt an wie viel Konflikt zu erwarten ist - dadurch entstehen konfliktärmere Ausführungen;
- Verweis auf den Planungsablauf vom Land Steiermark
- Umweltverträgliche Verkehrsbelastung ist die maßgebende Schwelle
- Verkehrsmittelübergreifende Bedarfsanalyse
- Verkehrsuntersuchung nach Abbildung 1 müsste vor der Voruntersuchung erfolgen

- In der Voruntersuchung muss Schulterchluss mit Fachabteilungen, Behörden, Sachverständigen, etc. erfolgen. Keine Überraschungen mehr im formellen Verfahren (Verkehrsuntersuchung)

Antwort zu Frage 3)

- Planer brauchen besseren juristischen Hintergrund (verpflichtende Berufspraxis);
- Umweltverträgliche Verkehrsbelastbarkeit in RVS verankern;
- Public / Private Partnership Modelle um Projekte wirtschaftlich und technisch besser umzusetzen;

Antwort zu Frage 4)

- Durch UVP ist Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben;
- Raumwiderstandslinien: Sensibilität des Gebietes gibt an wie viel Konflikt zu erwarten ist - dadurch entstehen konfliktärmere Ausführungen;
- messeähnliche Veranstaltungen;
- objektiver Zielkatalog;
- Konsensfindung;

Antwort zu Frage 5)

Siehe Frage 4)

Antwort zu Frage 6)

- Verankerung durch UVP;
- Rechtlich haltbare Trassenfindung von Seiten der Planung;

Antwort zu Frage 7)

- Zeitliche Einschränkung durch UVP;
- In der Planung ist keine zeitliche Einschränkung möglich.
- Planer ist maßgeblich selbst verantwortlich, durch die Planungsqualität und die Vorbereitung;
- Amt muss innerhalb von sechs Monaten auf schriftliche Anträge reagieren;
- Politiker (Entscheidungsträger) treffen oft keine schnellen Entscheidungen;
- Entscheidungen werden durch die Verwaltungsebene mitbestimmt (Bund / Land)

Antwort zu Frage 8)

- Unterschied zwischen öffentlichen und privaten Sachverständigen;
- Planer soll sich schon in der Voruntersuchung die nötigen Informationen von den Sachverständigen einholen.
- In der Voruntersuchung muss Schulterchluss mit Fachabteilungen, Behörden, Sachverständigen, etc. erfolgen. Keine Überraschungen mehr im formellen Verfahren (Verkehrsuntersuchung)

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land)
Fachabteilung 16 seit 1981
- Planer (Planungsbeauftragter der Öffentlichkeit / Privat)
Planungsbüro Friedl Rinderer acht Jahre

Antwort zu Frage 2)

Es darf nicht mehr mit dem Detail begonnen werden, sondern mit der generellen Planung. Hier erkennt man die Widerstände und diese können hinterfragt werden. Es muss bei der Planung von Anfang an die Gesamtheit gesehen werden. Die Verkehrsplanung hängt mit der Raumplanung, dem Wasserbau, Lärmschutz, Luftschutz, etc. zusammen und das muss berücksichtigt werden.

In der Planung müssen, zusätzlich zur Topographie, auf dem „ebenen Gelände“ Widerstandsgebiete aus der Sensibilität eines Gebietes berücksichtigt werden. (z.B. Biotop mit Retentionsraum) Diese Planungslinien können als Raumwiderstandslinien betrachtet werden, denn umso weniger sensible Gebiete von der Planung durchschnitten werden, desto konfliktärmer wird sie in der Ausführung sein.

Das EU weite, neuzeitliche Planungsinstrument ist die UVP, die diese ganzen Überlegungen und Schritte rechtlich absichert.

Planungsschritte (informell) (vgl. Abbildung 14):

- Voruntersuchung (Screening)
- Vorprojekt / Planfalleinengung (Scoping)

Bemessung (Überprüfung der Anlageverhältnisse von Straßen - ÜAS): Leistungsprofil und Anforderungsprofil müssen zusammenpassen. Fragen: Ob? Wo? Wie? Ist z.B. der Bestand brauchbar und sind Neubaumaßnahmen notwendig? Aus der Klassifizierung heraus wird bemessen.

Mit einem Verfahren wird die Umweltverträgliche Verkehrsbelastbarkeit herausgefunden, mit dem Ergebnis wie viel die Straßenanlage mit dem gegebenen Umfeld aushält. Diese Schwelle ist natürlich sehr niedrig und das ist auch nicht in der RVS niedergeschrieben.

Über alle möglichen Varianten wird die beste Variante herausgefiltert und das geschieht mittels Nutzen-Kosten Untersuchung.

Über die Voruntersuchung, das sogenannte Screening, wird die Linienfindung gemacht und über das Scoping wird optimiert und mit den Behörden in Kontakt getreten. Durch die Nutzen-Kosten Untersuchung und einen Indikatorkatalog wird die Auswahlvariante herausgefiltert.

Alle Planfälle sollten auf den Nullfall reduziert werden, um die Notwendigkeit heraus zu finden.

Untersuchungsanlass ist für die Voruntersuchung notwendig und der kann von Politik oder Öffentlichkeit kommen.

Die Grundlagenerhebung und das Ermitteln der Randbedingungen sind der nächste Schritt.

Bei größeren Projekten muss natürlich eine Verkehrsmittelübergreifende Bedarfsanalyse durchgeführt werden, nicht nur eine Betrachtung des Individualverkehrs.

Hier werden nur Korridore ausgelotet und nicht endgültige Maßnahmen bzw. Trassen.

Aus dem informellen Verfahren heraus kristallisiert sich das UVE Konzept. Der Einstieg in die UVP erfolgt mit dem Einreichprojekt und wird später mit dem Bauprojekt weitergeführt.

Die Berechnung (ÜAS) und das informelle Verfahren werden immer durchgeführt. Wird ein Bestandsausbau gemacht, dann kann im formellen Verfahren direkt mit dem Bauprojekt der UVP weiter geplant werden.

Die Verkehrsuntersuchung nach Abbildung 54 müsste vor der Voruntersuchung geschehen.

Die Entscheidung zur Realisierung wird nach dem Bauprojekt gefällt.

Solch ein Planungsablauf benötigt in der Regel eine Generation, also 15 bis 20 Jahre. Also für eine Stufe ca. zwei bis drei Jahre (wenn das Projekt gut läuft).

In der Voruntersuchung muss der Schulterschluss mit den „internen Leuten“ gefunden werden. Das sind Fachabteilungen, Behörden, Sachverständige, etc. (schriftlich!)

Im Formellen Verfahren soll es keine „Überraschungen“ mehr geben, was Gutachten, Auflagen und Detailbereiche betrifft.

Nach Beschluss des in Abbildung 14 angeführten Planungsablaufes in den Fachabteilungen des Landes Steiermark, ist jede Fachabteilung dazu verpflichtet innerhalb von sechs Wochen eine Stellungnahme zu einer Anfrage abzugeben.

Innerhalb der Voruntersuchung kann mit dem Gemeinderat verhandelt werden, aber die restliche Öffentlichkeit soll noch nicht informiert werden.

Zusammenfassung: Interner Schulterschluss, rechtliche Rahmenbedingungen sind eingehalten, Öffentlichkeitsbeteiligung mit Einfließen der Meinungen in die Planung

Antwort zu Frage 3)

Planer sollten einen besseren juristischen Hintergrund haben und eine verpflichtende Berufspraxis (vergleichbar mit Juristen – Gerichtspraxis)!

Die umweltverträgliche Verkehrsbelastbarkeit, die angibt wie viel die Straßenanlage mit dem gegebenen Umfeld aushält, sollte in der RVS verankert werden, da dies die maßgebende Schwelle ist.

Public / Private Partnership Modelle sollten für die Zukunft forciert werden, damit Projekte wirtschaftlich und technisch besser umgesetzt werden können.

Antwort zu Frage 4)

Das EU weite, neuzeitliche Planungsinstrument ist die UVP, die diese ganzen Überlegungen und Schritte rechtlich absichert und die Öffentlichkeit in die Planung involviert.

In der Planung müssen, zusätzlich zur Topographie, auf dem „ebenen Gelände“ Widerstandsgebiete aus der Sensibilität eines Gebietes berücksichtigt werden. (z.B. Biotop mit Retentionsraum) Diese Planungslinien können als Raumwiderstandslinien betrachtet werden, denn umso weniger sensible Gebiete von der Planung durchschnitten werden, desto konfliktärmer wird sie in der Ausführung sein.

Bürgerversammlungen sind sinnlos, da sie nicht erfolversprechend sind. Die Öffentlichkeit soll über messeähnliche Veranstaltungen informiert werden, innerhalb des informellen Verfahrens.

Bei der Variantenausarbeitung sollte parallel ein objektiver Zielkatalog mit den Werten z.B. des Gemeinderates ausgearbeitet werden. Über eine Gewichtung kann die Maßnahmenfindung erleichtert werden.

Der Straßenbau ist immer "Mensch im Auto" und "Mensch ohne Auto" und das sind zwei so konträre Qualitätsunterschiede, dass nur die Konsensfindung das Ziel sein kann.

Antwort zu Frage 5)

siehe Frage 4)

Antwort zu Frage 6)

Eine Planung soll sich an dem Ablauf aus Abbildung 14 und an der UVP orientieren. Als erstes soll man sich mit dem Ortsplaner in Verbindung setzen.

Natürlich ist die Öffentlichkeitsbeteiligung sehr wichtig, jedoch ist in erster Linie eine Trassenfindung wichtig die rechtlich haltbar ist. Dann kann diese Variante auch durchgesetzt werden, wenn wenige Gegner vorhanden sind.

Zusammenfassung: Interner Schulterschluss, rechtliche Rahmenbedingungen sind eingehalten, Öffentlichkeitsbeteiligung mit Einfließen der Meinungen in die Planung

Es ist immer leichter etwas anzufechten und schlecht zu machen, als positive Stimmung für ein Projekt zu bekommen.

Man kann gesetzlich nicht durchsetzen, dass einzelne Quertreiber, überstimmt werden können, auch wenn eine sehr große Mehrheit für ein gemeinsames Ziel steht.

Antwort zu Frage 7)

Eine zeitliche Einschränkung ist in der UVP möglich, jedoch nicht im informellen Verfahren. Das wäre gesetzlich nicht umsetzbar. Jedoch hat der Planer meist über eine intensive Vorbereitung den zeitlichen Ablauf selber in der Hand. Das Amt muss innerhalb von sechs Monaten auf eine Anfrage reagieren (interner Beschluss).

Die Politiker und Entscheidungsträger trauen sich meist nicht schnelle Entscheidungen zu treffen, da es ihnen um potentielle Wähler geht.

Entscheidungen werden durch die unterschiedliche Verwaltungsebene (Bund, Land) auch unterschiedlich herbeigeführt. Ein Bescheid (Bund) ist stichhaltig, eine Verordnung (Land) nicht. Die Ennstal Straße B320 wurde auch verordnet und durch die Proteste Einzelner geschah in weiterer Folge nichts mehr.

Durch die UVP und die NKU wird das „Schwarz-Weiß-Malen“ aus dem Planungsprozess entfernt. Die Beurteilung erfolgt über objektive Indikatoren.

Antwort zu Frage 8)

Man muss zwischen öffentlichen und privaten Sachverständigen unterscheiden. Der Planer muss sich schon in der Voruntersuchung die nötigen Informationen von den Sachverständigen einholen (schriftlich). Mit allen Behörden und Fachabteilungen muss der "interne Schulterschluss" so früh wie möglich gefunden werden. Unberechenbar ist und bleibt der Bürger, aber wenn man rechtlich abgesichert ist, dann kann der das Projekt nicht angreifen.

Durch die UVP und die NKU wird das „Schwarz-Weiß-Malen“ aus dem Planungsprozess entfernt. Die Beurteilung erfolgt über objektive Indikatoren.

I.) Interview Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Zibuschka:

1.) Kurzfassung:

Antwort zu Frage 1)

- Straßenbaufirma in Wien (Straßenplanungen seit 1974)
- seit 38 Jahren im Amt der Landesregierung
- seit 20 Jahren mit Landeshauptmann eigene Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Planungen für Straßen, ÖV, Verkehrsverbund, Landesbahnen, Donauausbau...)
- Gruppenleiter Raumordnung Umwelt und Verkehr, Planung, Baurecht, Umweltrecht, UVP, Naturschutz, Verkehrsrecht,... - Landesentwicklungsgruppe

Antwort zu Frage 2)

- damit die ASFINAG den Planungsauftrag bekommt, müssen Autobahnen und Schnellstraßen in das Bundesstraßengesetz hinein kommen; hier sind meist die Länder die Initiatoren;
- Durch gute Anbindungen kommen Betriebe in die Gegend und das bringt Standortqualität. Das bringt Betriebsansiedlungen, zusätzliche finanzielle Einnahmen des Bundes, da Arbeitsplätze geschaffen werden, für die Regional- und Raumentwicklung, Bündelung des Verkehrs, ...
- Zusätzlich zum JDTV, Lärm, Sicherheit, Schadstoffen etc. muss der Straßenzug als Ganzes gesehen werden, als Verbesserung der Standortqualität und als Erleichterung der Raumüberwindung (z.B. Reisequalität der Pendler gewährleisten).

Antwort zu Frage 3)

- siehe Frage 2)

Antwort zu Frage 4)

- Öffentlichkeitsbeteiligung so früh wie möglich im Verkehrsplanungsprozess;
- Auskunftspflichtgesetz schreibt vor transparent zu sein;
- Laufende Information und Kompetenz

Antwort zu Frage 5)

- Öffentlichkeitsbeteiligung bereits bei ersten Studien;
- Planungsausstellungen: vor der Veröffentlichung muss alles über die Themen Lärm, Abgase, Natura 2000, Regelquerschnitte etc. abgeklärt sein;
- Planer und Verantwortliche nehmen Gruppendruck bzw. die Gruppendynamik durch die Beantwortung der Fragen vor Ort;
- der Planungsprozess lässt sich nie generalisieren, er hängt von unterschiedlichsten Faktoren ab;
- Auf jede mögliche Frage, die das Projekt betrifft, muss eine Antwort vorhanden sein.

Antwort zu Frage 6)

- Es wäre schwierig solche Maßnahmen gesetzlich zu verankern, da die UVP ein geschlossenes System ist (Rechtsverfahren), der Planungsprozess jedoch nicht, da er ein privatwirtschaftlicher Ablauf ist.

Antwort zu Frage 7)

- Planungen müssen zu einem Ende finden, da sich die Rahmenbedingungen nach einer gewissen Zeit auch wieder verändern. (z.B. Natura 2000, Feinstaub, CO₂,...) Die Zukunft sind Erhaltungs-, Sicherheits- und Flüssigkeitsaspekte, keine Neubauten.
- Gibt es keine Alternative, dann muss bei hochrangigen Straßen gegen die Interessen von einzelnen Bürgern entschieden werden, wenn es im öffentlichen Interesse liegt dieses Projekt umzusetzen.
- Bei nicht überregionalen Achsen kann sich durch Abwarten der Situation das Problem oft von alleine lösen. (kein Aufdrängen vom Land an die Gemeinden) Ist das Ergebnis der Verkehrsbefragung negativ, dann soll das Land diese Entscheidung anerkennen.

Antwort zu Frage 11)

- Oft "Neustart" notwendig, neue Trassenfindung, unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen (Natura 2000 etc.); über die Trassen kann die Bevölkerung auch abstimmen;
- ergebnisoffener Planungsprozess, transparente Planung;

Antwort zu Frage 8)

- Einigung auf gemeinsamen Gutachter ist wahrscheinlich nicht umsetzbar (Behörde ist verpflichtet Amtssachverständige auszuwählen);
- Die Objektivität des Gutachters ist mit dem Gutachten als Ergebnis ohnehin sicher zu stellen.
- bei Umsetzung des Projektes erfolgt UVP, daher entscheidet letztlich eine unabhängige Behörde;

2.) Gesamtes Interview:

Antwort zu Frage 1)

- Verwaltungsplaner (Planer für Bund bzw. Land)
Straßenbaufirma in Wien (Straßenplanungen seit 1974)
- Planer (Planungsbeauftragter der Öffentlichkeit / Privat)
seit 38 Jahren im Amt der Landesregierung
seit 20 Jahren mit Landeshauptmann eigene Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (Planungen für Straßen, ÖV, Verkehrsverbund, Landesbahnen, Donauausbau...)
Gruppenleiter Raumordnung Umwelt und Verkehr, Planung, Baurecht, Umweltrecht, UVP, Naturschutz, Verkehrsrecht,... - Landesentwicklungsgruppe

Antwort zu Frage 2)

Bei den Autobahnen und Schnellstraßen geht es in erster Linie darum, in das Bundesstraßengesetz hinein zu kommen, damit die ASFINAG den Planungsauftrag bekommt. Das ist meistens eine Sache der Länder, die hier meist die Initiatoren sind.

Aber es geht auch immer um Standortqualität, nicht nur um verkehrstechnische Argumente. Unabhängig vom Entlastungseffekt in den Orten und Sicherheitsaspekten. Durch eine gute Anbindung kommen Betriebe in die Gegend und das bringt Standortqualität. Damit man in das

Bundesstraßengesetz hineinkommt, dazu benötigt man einen Beschluss im Nationalrat, darüber haben wir eine Studie gemacht (mit IHS - Institut für höhere Studien), was es bedeutet, wenn eine Straße gebaut wird, in Hinsicht auf Betriebsansiedlungen, zusätzliche finanzielle Einnahmen des Bundes, da Arbeitsplätze geschaffen werden, für die Regional- und Raumentwicklung, Bündelung des Verkehrs,

Bei den veränderten Straßen gibt es Kriterien (Verkehrsstärke etc.) an die man sich hält. Ab ca. 10.000 JDTV wird bei uns über Umfahrungen diskutiert, da Aspekte wie Lärm, Sicherheit, Schadstoffe zum großen Thema werden. Aber zusätzlich zu diesen Gesichtspunkten muss der Straßenzug als Ganzes gesehen werden, da es für die ansässige Bevölkerung zur Standortqualität beiträgt und eine Umfahrung als Raumüberwindung zu sehen ist und nicht nur als Ortsentlastung.

Es ist nicht mehr so wie früher nur eine Richtlinie, dass rein rechnerisch gebaut wird, daher sind die veränderten Straßen flexibel. Auch wenn der JDTV nicht extrem hoch ist, dann wird z.B. oft eine Kriechspur gebaut, damit die Reisequalität der Pendler gewährleistet ist. Bei hochrangigen Straßen, Autobahnen und Schnellstraßen, ist das natürlich nicht so leicht möglich.

Antwort zu Frage 3)

siehe Frage 2)

Antwort zu Frage 4)

Die Öffentlichkeit soll so früh wie möglich in den Verkehrsplanungsprozess involviert werden. Außerdem gibt es das Auskunftspflichtgesetz das mir vorschreibt transparent zu sein.

In Methoden aus den letzten Jahren (siehe Frage 5)) funktionieren sehr gut. (Planungsausstellungen, Veröffentlichungen in Gemeindezeitungen,...) Laufend informieren und auf alle Fragen eine Antwort wissen!

Antwort zu Frage 5)

Mit den ersten Studien gehe ich schon in die Bevölkerung. Das bedeutet im Gegensatz zu früher, dass keine Powerpoint Präsentation vor 500 Leuten in einem Saal geführt wird, bei der zehn Personen aus der Menge etwas sagen und der Rest schweigt, sondern es werden Planungsausstellungen geführt. Es wird z.B. am Wochenende eine Ausstellung gemacht bei der sämtliche Planungen dargestellt werden. Man muss aber vor der Veröffentlichung alles über die Themen Lärm, Abgase, Natura 2000, etc. abklären. Außerdem muss es schon Regelquerschnitte geben und bei der Ausstellung stehen Planer und Verantwortliche zur Verfügung, so dass jeder unabhängig Fragen stellen kann und der Gruppendruck bzw. die Gruppendynamik schon im Vorfeld genommen wird.

Mit dieser Methode wird der Konsens viel öfter gefunden als früher. Trotzdem gibt es natürlich noch Fälle bei denen es nicht so einfach geht. Es gibt positive UVP Beschlüsse, dann wird in nächster Instanz weiterverhandelt, daher lässt sich der Planungsprozess nie generalisieren, er hängt von unterschiedlichsten Faktoren ab.

Auf jede mögliche Frage, die das Projekt betrifft, muss eine Antwort vorhanden sein. Diese Vorbereitung ist extrem wichtig, damit das Projekt und die Planung professionell vermittelt werden kann. An dieser Vorbereitung scheitern viele Projekte. Außerdem müssen die Präsentationen bis ins Detail vorbereitet werden.

Antwort zu Frage 6)

In der UVP ist es ein Regelprozess, aber es gibt unterschiedliche Zugänge. Ist man Planer der Wirtschaftsverwaltung (Verkehrsplaner, Raumplaner,...) oder der Hoheitsverwaltung, also jene Behörde die letztlich entscheiden muss (Raumordnungsbehörde, UVP Behörde,...). Die Verwaltungsjuristen in der Hoheitsverwaltung stützen sich auf Gutachten. Sie machen keine Öffentlichkeitsarbeit, daher hat der Gesetzgeber den Prozess im Gesetz geregelt. Aber als Planer benötigt man solch ein Gesetz nicht. Es wäre schwierig solche Maßnahmen gesetzlich zu verankern, da die UVP ein geschlossenes System ist (Rechtsverfahren), der Planungsprozess jedoch nicht, da er ein privatwirtschaftlicher Ablauf ist.

Die Praxis macht es von sich aus notwendig, da man sonst gar keine Chance hat das Projekt durchzusetzen. Es gibt keine geheime Planung mehr.

Antwort zu Frage 7)

Planungen müssen zu einem Ende finden, da sich die Rahmenbedingungen nach einer gewissen Zeit auch wieder verändern (z.B. Natura 2000, Feinstaub, CO₂,...). Man soll sich bemühen zügig zu einem Ergebnis zu finden. In Zukunft werden jedoch Erhaltungs-, Sicherheits- und Flüssigkeitsaspekte im Vordergrund stehen, da wir jetzt schon sehr wenig Neubauten haben. Außerdem liegt die Zukunft im ÖV.

Planungsprozesse dauern sicher zwei bis drei Jahre und es müssen alle möglichen Varianten berücksichtigt werden. Bei hochrangigen Straßen muss auch manchmal gegen die Interessen von einzelnen Bürgern entschieden werden, wenn es im öffentlichen Interesse liegt (z.B. Südumfahrung Wien, Vösendorf - Schwechat). Wenn keine Alternative vorhanden ist, dann muss dieses Projekt umgesetzt werden. Wobei natürlich zuerst alle Gespräche geführt werden müssen und einheitliche Lösungen gefunden werden sollten.

Bei nicht überregionalen Achsen ist abzuwägen ob die Gemeinde das möchte oder nicht. Wenn die Gemeinde strikt dagegen ist, sollte sich das Land nicht aufdrängen. Durch Abwarten der Situation kann sich das Problem ganz von alleine lösen, da die Gegner dann nicht mehr vorhanden sind. Wenn bei einer Befragung herauskommt, dass kein Interesse für eine Umfahrung vorhanden ist, dann sollte sich das Land auch nicht aufdrängen (bei nicht überregionalen Verbindungen).

Antwort zu Frage 11)

Man muss bei sehr komplizierten und verfahrenen Projekten einen "Neustart" durchführen. Die alten Planungen sollten nicht mehr verwendet werden und eine neue Trassenfindung, unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen (Natura 2000 etc.), muss stattfinden. Und über diese Trassen kann die Bevölkerung auch abstimmen, natürlich bei gleichen Voraussetzungen und unter der Bedingung, dass alle beteiligten Gemeinden gleichzeitig mitmachen.

Also Neustart heißt: neue Untersuchungen, neue Unterlagen, alle Grundlagen am Tisch, ... Durch den Neustart bei der Umfahrung Wien kamen wir von vollen Hallen mit 600 bis 800 Personen auf ca. 60 und in manchen Gemeinden auf zehn Personen bei den Anhörungen. Es war einfach kein Widerstand mehr vorhanden.

Der neu gestartete Planungsprozess muss aber "ergebnisoffen" sein! Denn wenn herauskommt, dass eine Trasse oder eine Ausbaumöglichkeit nicht umsetzbar ist, dann ist das so hinzunehmen. Dies ist nur durch eine transparente Planung möglich.

Antwort zu Frage 8)

Eine Einigung auf einen gemeinsamen Gutachter ist wahrscheinlich nicht umsetzbar. Die Behörde ist eigentlich verpflichtet Amtssachverständige auszuwählen. Macht die Behörde das im Verkehrsplanungsprozess nicht mehr, dann wird das zukünftig in allen Verfahren die Norm sein. Dann werden die Gutachter im Wasserrechtsverfahren, in Raumordnungsverfahren, ... individuell gewählt und das liegt nicht im Interesse der Behörde. Die Objektivität des Gutachters ist mit dem Gutachten als Ergebnis ohnehin sicher zu stellen.

Wenn es zur Umsetzung des Projektes kommt, dann kommt sowieso eine UVP und letztlich entscheidet eine unabhängige Behörde. Die UVP-Behörde muss dem zustimmen und diese muss auch die Sachverständigen bestimmen können.

B. Chronik Ennstal Straße B320

1. Chronik der Ennstal Straße B320

Die nachfolgende Chronik der Ennstal Straße B320 ist eine Zusammenstellung aus den Archivordnern der "Fachabteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau" des Landes Steiermark und aus verschiedenen Medienarchiven. Es zeigt die langjährige Geschichte der Ennstal Straße und die damit verbundenen Planungen.

08.07.1921	Salzburger Straße von der Salzstraße bei Neuhaus über Gröbming und Schladming zur Landesgrenze bei Mandling Länge: 45,9 km (Bundesgesetz vom 8. Juli 1921, betreffend die Bundesstraßen. BGBl. Nr. 387/1921)
01.04.1948	Von der Landesgrenze auf dem Mandlingpass über Schladming und Gröbming zur Pyhrnpass Straße in Liezen Länge: 61 km (Bundesgesetz vom 1. April 1948, Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 59/1948)
05.08.1971	S 8 Ennstal Schnellstraße (Altenmarkt bei Radstadt A10 – Radstadt – Schladming – Liezen A 9) (Bundesgesetz vom 5. August 1971, Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 286/1971)
1971	Verfassung von Vorstudien zur S 8 „Ennstal Schnellstraße“ (Mandling – Liezen) Grundstücksenteignungen
1975	Resolution Marktgemeinde Stainach Umfahrung
1976	Generelles Projekt S 8 Espang – Liezen
Mai 1977	Detailplanung zum Generellen Projekt S 8 Espang – Liezen
1978	Anhörungsverfahren durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung (AStL) keine Verordnung eines Straßenverlaufs, wegen offener Fragen zum Anschluss Stainach, sowie des Naturschutzes im Raum Trautenfels
1979	Generelles Schnellstraßenprojekt fertig mit Anschluss Stainach Resolution für S 8
1980	Anhörungsverfahren durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung (AStL)
1981	Detailprojekt Trautenfels – Liezen fertig, Umfahrung Trautenfels im Bereich Enns – Altarm enthalten – Stimmen dagegen beginnen sich zu erheben
17.09.1982	Sperre der Bundesstraße durch Aktionskomitee „Umf. Stainach“ Pfarre und Bgm. („Gastarbeiterroute“)
1982	Studie S 8 Abschnitt Trautenfels – Liezen
1983	Generelle Variantenuntersuchung S 8 und B 308
20.01.1983	Verkürzung S 8 Ennstal Schnellstraße (Liezen A9 – Trautenfels B 145, B146) Neue Bundesstraße B 146 mit der Bezeichnung „Ennstal Straße“ (Altenmarkt bei Radstadt B 99 – Radstadt – Schladming – Trautenfels S 8) (Bundesgesetz vom 20. Jänner 1983, Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 63/1983)
1984	Gründung Aktionskomitee für die S 8 – Ennsnahe Trasse durch die Orte Trautenfels, Stainach, Wörschach, Weißenbach, Liezen Gründung Aktionsgemeinschaft gegen S 8

- 1984 Überlegung kleine Umfahrung Stainach (ohne – S 8)
- 1985 Beschluss Gemeinderat: Übernahme Teilstück
Bundesstraße B 308 Ortsgrenze Trautenfels – Niederhofen;
Auflage Projekt „Umfahrung Stainach“ zur allgemeinen Einsichtnahme und
Abgabe von Einsprüchen;
Arbeitsgruppe (Fachleute und Vertreter des damaligen Bundesministeriums für
Bauten und Technik (BMBT)) und Projektgruppe (Arbeitsgruppe erweitert um
regionale Entscheidungsträger) erarbeiten zusätzliche Varianten mit Vorschlägen
der Gemeinde- und Interessensvertretungen;
Genehmigung Umfahrung Stainach durch Bundesministerium (Trautenfels –
Niederhofen)
- 22.06.1985 1. Ennstaler Straßenfest durch Proponenten Gruppe „Bestandsverbesserung Bstr.“
Vorschlag: Tunnel + Unterflurtrasse + Lärmschutzmaßnahmen
- 1986 Rückstufung S 8 auf B 146 (Bundesgesetz vom 25. März 1986,
Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 165/1986);
Gründung Aktionsgemeinschaft für S 8;
Kosten-Nutzen-Untersuchung (keine eindeutigen Vorteile für eine Variante,
sondern Reihung von der Bevorzugung entweder des Schutzes der Menschen oder
der Umwelt)
- 28.06.1986 Straßenblockade zwischen Liezen und Trautenfels über vier Stunden,
Grund: Verzögerung der geplanten Straße seit 15 Jahren
- 1987 Neuerliche Untersuchung zahlreicher Trassenvarianten
Naturschutzbeirat: positive Stellungnahme zur Ennsnahen Trasse
- 1988 Detailplanung B 146 Ennstal Bundesstraße Trautenfels – Liezen
- 18.02.1988 naturschutzrechtliche Genehmigung „Ennsnahe Trasse“ (Bewilligung für zwei
Jahre)
- 1989 Detailprojekt B 146 Abschnitt Stainach – Liezen;
Anhörverfahren, Vorstellung B 146 „Ennsnahe Trasse“;
landschaftspflegerische Begleitplanung;
- 28.09.1989 Straßensperre durch Bürgerinitiative Stainach und Aktionsgemeinschaft
„Ennsnahe Trasse“
- 18.10.1989 Verlängerung der naturschutzrechtlichen Genehmigung „Ennsnahe Trasse“ für
weitere zwei Jahre (Frist für Baubeginn: 18.02.1992)
- 25.10.1989 Straßenblockade durch vor allem Frauen und Mütter von Stainach
- 24.11.1989 neuerliche Straßensperre durch Bürgerinitiative Stainach
- 1990 Untersuchungen von Peter Sackl (Verein Schloss Trautenfels) zum Schutzprojekt
Wachtelkönig (Crex Crex): Ennstal ist weitestgehend Wachtelkönig-frei, (nur in der
Ennswiesen bei Weng bei Admont und im Talboden bei Öblarn – also außerhalb
des Trassenbereiches Stainach-Liezen konnten zwei bzw. ein Vogel gesichtet bzw.
gefunden werden)
- Jän. 1990 Aktion der Vereinigten Grünen Österreichs, Landesverband Steiermark;
„Tunnelinitiative Stainach“, ARGE „Schönes Ennstal“ etc.: Demonstration gegen

	„Ennsnahe Trasse“; Einstimmiger Beschluss Gemeinderat Stainach zum Bau der „Ennsnahen Trasse“
Feb. 1990	Straßenblockade der Bürgerinitiative und Marktgemeinde Stainach
Aug. 1990	Straßensperre durch Bürgerinitiative pro „Ennsnahe Trasse“, Gemeinden
07.09.1990	Verordnung durch Ministerium über Straßenverlauf B 146 „Ennsnahe Trasse“
1991	Grundeinlöseverhandlungen; Versammlung Gegner und Befürworter Gründung „Bürgerforum für Ennsnahe Trasse“; Gründung „NETT - Nein Ennstal TransitTrasse“ Zwei Straßenblockaden; Vandalenakte; Wachtelkönigvorkommen von 1990 nicht mehr bestätigt;
April 1991	Demonstration „NEIN zur Ennsnahen Trasse“, Hauptplatz Liezen
31.10.1991	Beginn Bauarbeiten „Sallabergbrücke“, Baubeginnfrist blieb gewahrt und das Ende der Bauvollendungsfrist wurde mit 31.10.1994 bestimmt;
1992	Aktionen NETT Straßenblockade durch Frauen- und Mütterinitiative Stainach Straßenblockade Bürgerforum „Ennsnahe Trasse“ Straßenblockade NETT Anfechtung der Trassenverordnung von 1990 durch betroffene Liegenschaftseigentümer beim Verfassungsgerichtshof (den Anträgen wurde nicht stattgegeben); Wachtelkönigvorkommen von 1990 nicht mehr bestätigt;
1993	Protestaktionen „NETT“; Beginn Planung von Trassenvarianten; Die Enteignungen aus dem Jahr 1971 wurden vom Verfassungsgerichtshof wieder aufgehoben.
08.03.1993	Wasserrechtliche Bewilligung der drei Ennsbrücken (Ennsbrücke S6 (km 58,2), Ennsbrücke S9 (km 61,4), Döllacherbrücke S14 (km 65,4))
29.03.1993	Baubeginn „Wanne Stainach“ (Bauübergabe in Schriftform am 08.04.1993)
11.04.1993	Errichtung von 30 bis 40 Zelten auf den von der Bundesstraßenverwaltung eingelösten Grundstücken.
12.04.1993	Demonstration von ca. 500 bis 800 Personen
13.04.1993	Blockade der Baustellenzufahrtsstraße
14.04.1993	Die Baustelle wurde mittels Bescheid zum Sperrgebiet erklärt und durch die Exekutive geräumt.
07.06.1993	Das Tor der Baustellenzufahrt wurde durch eine Barrikade, errichtet von Demonstranten, versperrt.
08.06.1993	Blockieren eines Baggers durch Demonstranten

09.06.1993	Blockade der Baustellenzufahrt; Festkettung von Demonstranten an Baustellen LKW;
01.07.1993	Blockade der Baustellenzufahrt von 30 bis 40 Personen Anwesend: Bundesministerin Maria Rauch-Kalat
05.07.1993	Blockade der Baustellenzufahrt durch Demonstranten und Traktoren;
06.07.1993	Räumung der Blockade durch die Exekutive
Okt. 1993	Volksbefragung in Anrainergemeinden, Abstimmungsergebnis der Volksbefragung (Gemeinden: Pürgg/Trautenfels, Stainach, Wörschach, Weißenbach bei Liezen, Liezen): 71 % für Ennsnahe Trasse 93 % für Ennsnahe Trasse in Stainach
1994	zwei Mal Straßensperre Bürgerforum für „Ennsnahe Trasse“; Meldung über Wachtelkönig; generelles Projekt B 146 Ennstalstraße;
April 1994	Vereinfachte Wirkungsanalyse, B 146 Ennstal Straße Abschnitt Stainach – Liezen, erstellt von Peter Cerwenka, Roman Ivancsics, Christian Rittler, Sepp Snizek;
18.08.1994	Beantragung zur Verlängerung der naturschutzrechtlichen Bewilligung bis 31.10.1996 – dieser Antrag wurde abgelehnt;
1995	Straßensperre Bürgerforum für „Ennsnahe Trasse“
01.01.1995	Beitritt Österreichs zur EU (= Änderung der Rechtslage "Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen" (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie = Richtlinie 92/43/EWG des Rates), "Richtlinie über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten" (Vogelschutz-Richtlinie = Richtlinie 79/409/EWG des Rates ersetzt durch die Richtlinie 2009/147/ EG des Europäischen Parlaments und des Rates)
13.02.1995	Natura 2000 Gebiet ohne Bereich Trautenfels bis Liezen
Juli 1995	Beendigung der Bauarbeiten „Wanne Stainach“
Dez. 1995	Nachnennung Wörschacher Moor und Roßwiesen als Natura 2000 Gebiet
1996	bis 1996 fanden 30 Untersuchungen und Studien für eine Verkehrslösung im Ennstal statt; B146, Bauvorhaben „Stainach – Liezen“: Für die gesamte Trasse (ohne landschaftspflegerische Begleitpflanzungen) beläuft sich der Flächenbedarf auf 40,8388 ha. Bis 1996 sind 28,1879 ha mit gütlichem Übereinkommen eingelöst. Lärmtechnische Untersuchung von W. Zinthauer Abschnitt Liezen West und Gemeinde Weißenbach;
Juli 1996	Untersuchungen von Dr. Otto, Dr. Turk und Dr. Sackl: Letztes inneralpines Brutvorkommen des Wachtelkönigs;
12.12.1996	Naturschutzbehörde verlängert die Baubewilligungsfrist auf 31.10.1998
1997	Generelle Studie Stainach – Liezen Südvariante (von km 60.881 bis km 65.030), Durchschneidung der Roßwiesen im Wörschacher Moos wird vermieden; Lärmtechnische Untersuchung von W. Zinthauer Abschnitt Wörschach;

Nov. 1997	Variantenvergleich, Abschätzung von Immissionen verursacht durch den Straßenverkehr, erstellt von P. Sturm und D. Öttl;
Dez. 1997	Hydrologisches Gutachten für die B 146 Ennstalstraße Abschnitt Stainach – Liezen, Variantenvergleich Planfall A (Bestandsausbau) und Planfall E (verordnete ennsnahe Trasse) mit dem Ergebnis, dass aus hydrologischer Sicht, aber auch aus der Sicht des Grundwasserschutzes dem Planfall E verordnete ennsnahe Trasse) der Vorzug zu geben ist.
13.12.1997	Umweltmedizinisches Gutachten zur B 146 Ennstal Straße von Dr. med. univ. Christoph König mit dem Ergebnis, dass der verordneten Planungsvariante E (Ennsnahe Trasse) gegenüber der Planungsvariante A (Bestandsausbau) der Vorzug zu geben ist.
1998	Straßensperre durch Bürgerforum Straßensperre in Wörschach
April 1998	Open Space Veranstaltung OUF Stainach
Sept. 1998	Beschluss Landesregierung, Bau OUF Stainach
Dez. 1998	Machbarkeitsstudie B320, Funktionsaufwertung über ein Querspangenkonzept (Radstadt A 10 bis Liezen A 9), von Rinderer & Partner ZT KEG;
1999	Ausweisung TEN-Strecke – höchstrangiger Netzteil (Typ I) durch die GSD-Studie (Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandorts Österreich)
19.08.1999	B 320 Ennstal Straße (Altenmarkt/Pongau (A 10) – Radstadt – Schladming – Trautenfels – Liezen – Selzthal (A 9, B 146)) (Bundesgesetz vom 19. August 1999, Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 182/1971)
05.11.1999	Spatenstich Ortsumfahrung Stainach
März 2000	Studie des Ornithologen Schäffer (Wachtelkönigvorkommen im Ennstal - Rosswiesen - ist wichtigster inneralpiner Bestand)
Nov. 2000	Aktualisierung der Machbarkeitsstudie B320, Funktionsaufwertung über ein Querspangenkonzept (Radstadt A 10 bis Liezen A 9), von Rinderer & Partner ZT KEG;
Nov. 2001	Verkehrsfreigabe Ortsumfahrung Stainach
2002	Umgebungslärmrichtlinie der EU: Nationale Umsetzung in Österreich durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. I Nr. 60-2005
29.03.2002	Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: Bundesstraßen werden eingeteilt in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) (Bundesgesetz vom 29. März 2002, Bundesstraßen-Übertragungsgesetz BGBl. Nr. 50/2002); Die B 320 Ennstal Straße (Landesgrenze-Schladming-Trautenfels-Liezen-Selzthal (A 9, B 146)) wird zur Landesstraße erklärt. (Landesgesetz von 2002, Steiermärkisches Bundesstraßen-Übernahmegesetz LGBl. Nr. 89-2002)
28.08.2002	Information der Bürgermeister der Gemeinden des Ennstalkorridors in Folge der "Basler Studie"

03.06.2003	Information der Bürgermeister der Gemeinden des Ennstalkorridors in Folge der "Basler Studie"
20.08.2003	Präsentation "Basler Studie" Studie mit der Aufgabe eine gesamtmodale Korridoruntersuchung im Ennstal durchzuführen und Empfehlungen abzugeben
05.02.2004	Startveranstaltung „Verkehrslösung Ennstal“
02.03.2004	1. Gemeindeforum Ost und West in Liezen bzw. Irdning
17.03.2004	Gespräch mit der ÖBB im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Liezen
23.-25.03.2004	Verkehrsbefragung bzw. -zählung der Kreuzungen bzw. Umfahrung Stainach
31.03.2004	1. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen
22.04.2004	1. Landesforum im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Graz
28.04.2004	2. Gemeindeforum Ost und West in Liezen bzw. Stainach
18.05.2004	2. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen
15.12.2004	Besprechung der Gemeinden bezüglich des Baukonzeptes der B320 Ennstal Straße für den Abschnitt von Mandling bis Aich bezüglich
04.07.2005	Nationale Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU in Österreich, durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. I Nr. 60-2005
12.01.2005	Besprechung der Gemeinden bezüglich des Baukonzeptes der B320 Ennstal Straße für den Abschnitt von Mandling bis Aich
23.02.2005	Besprechung der Gemeinden bezüglich des Baukonzeptes der B320 Ennstal Straße für den Abschnitt von Pruggern bis Trautenfels
29.03.2005	Workshop B320 im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Graz
09.05.2005	3. Gemeindeforum Ost und West in Liezen
09.05.2005	3. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen
24.06.2005	1. Projektsprechstunde im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Liezen
Juli 2005	Gemeinderatsbeschluss Wörschach gegen Bestandsausbau
02.09.2005	Gespräch mit der ÖBB im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Wien
19.10.2005	Planungsbeirat – Beschluss regionales Verkehrskonzept
23.11.2005	Abstimmung mit der ÖBB im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Liezen
20.12.2005	Projektvorstellung und Projektgebietsbesichtigung mit der Umweltschützerin im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“
Jän. 2006	Regierungsbeschluss „Liezen – Trautenfels“ hochrangiger Ausbau
08.02.2006	4. Gemeindeforum Ost und West in Liezen
10.02.2006	4. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen (Rückzug Bürgerinitiativen)
05.07.2006	5. Gemeindeforum Ost und West in Liezen

06.07.2006	5. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen
10.07.2006	Verordnung zum Europaschutzgebiet 41 (zwischen Niederstuttern und Liezen)
10.08.2006	INFO mit Trassenbegehungen im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Stainach, Wörschach und Weißenbach bei Liezen
25.08.2006	INFO mit Trassenbegehungen im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Liezen
29.08.2006	INFO mit Trassenbegehungen im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“ in Lassing und Aigen
13.11.2006	Bürgerversammlung Liezen mit Variantenpräsentation
Nov. 2006	Gründung „ARGE Intermodale Verkehrslösung Ennstal“
13.12.2006	6. Gemeindeforum Ost und West in Liezen
20.12.2006	6. Runder Tisch NGO's (Non-Governmental Organization - Nichtregierungsorganisation) in Liezen
Feb. 2007	Verordnung BH Liezen: Kein Fahrverbot für KFZ über 7,5 Tonnen "NETT" legt Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof ein, die am 27.04.2012 abgelehnt wird
März 2007	Trassenvariante "Mitte" ergeht an Fachbearbeiter zur Beurteilung trassenrelevanter Maßnahmen (Grünbrücke, Durchlässe, zusätzliche Brücken, evt. Lärmschutz); Fertigstellung paarweiser Variantenvergleich Mitte West und Ost; Anrainerproteste Trassenvariante Mitte in Liezen;
Mai 2007	Fertigstellung der Vermessungsarbeiten im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“
14.-15.03.2007	Gemeindeforum (Maßnahmenworkshops)
07.-08.05.2007	Gemeindeforum im Zuge der „Verkehrslösung Ennstal“
10.07.2007	"Arbeitskreis LEBEN BEWAHREN FÜR DIE ZUKUNFT" wird eine anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)
27.09.2007	"NETT - Nein Ennsnahe TransitTrasse" wird eine anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)
Feb. 2008	Beschluss Regionaler Planungsbeirat: keine Präsentation „Knoflacher Studie“ im Planungsbeirat
10.03.2008	Präsentation Trassenvorschlag
21./22.10.2008	Verkehrsanalyse: Verkehrszählungen an acht Zählstellen im Abschnitt Trautenfels bis Selzthal durch die Fachabteilung 16 des Landes Steiermark
15.07.2008	Die Bürgerinitiative bringt Beschwerde beim Aarhus Convention Compliance Committee (Aarhus Konvention Beschwerde Komitee) ein. Inhalt der Beschwerde: Die Nichtbeteiligung der Umweltorganisation NETT in den Variantenverfahren, sowie die Verweigerung der Parteienstellung im 7,5 t-Beschränkungsverfahren.
02.04.2009	UNO-Quartier in Genf: Vertreter von Bund und Land erklären, dass es noch keine Trassenentscheidung gibt und die von der Umweltorganisation NETT geforderten Bürgerbeteiligungsverfahren noch stattfinden würden.

- 17.04.2009 Gesamtpräsentation der Sensitivitätsanalyse: „Attraktivität“ Region Ennstal (Malik - Management Zentrum St. Gallen)
- 10.11.2009 Der Neubau der Trautenfelser Kreuzung scheitert im ersten Wasserrechtsverfahren. Die Verhandlung wird vertagt auf Grund von mangelhaften Unterlagen.
- 25.11.2009 Der neue Infrastrukturlandesrat Gerhard Kurzmann verschiebt den Neubau der Trautenfelser Kreuzung auf 2013.
- 01.04.2011 Fahrverbot zwischen Altenmarkt und Mandling (Radstadt) für LKW Transitverkehr (vom Ausland kommend, ins Ausland fahrend) über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht;
Fahrverbot auf der Salzkammergutstraße B 145 zwischen St. Agatha und der Landesgrenze zur Steiermark für LKW Transitverkehr (vom Ausland kommend, ins Ausland fahrend) über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht;
- 13.05.2011 Schreiben der Europäischen Kommission (Generaldirektion Umwelt) an den Rechtsvertreter der Umweltorganisation NETT: "*Nach Kenntnisstand der Kommission wird das Projekt "Ennstaler Strasse" zurzeit jedoch nicht weiter umgesetzt.*"
- 25.04.2012 Überprüfung der Kurortvoraussetzungen in der Marktgemeinde Gröbming: in den östlichen und südlichen Randbereichen kommt es zu erheblichen Überschreitungen der Grenzwerte von 45 dB am Tag und 35 dB in der Nacht
- 27.04.2012 "NETT" bekommt keine Parteistellung im Verfahren hinsichtlich Erlassung einer Verordnung (Verkehrsbeschränkung für 7,5 Tonnen)
- 24.05.2012 Antrag auf ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen von der Marktgemeinde Gröbming
- 25.09.2012 Präsentation des "Umweltmedizinischen Gutachtens" von Prof. Lercher in Liezen
- 17.12.2012 Verordnung: Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge und Lastkraftfahrzeuge mit Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen zwischen 22:00 Uhr und 05:00 Uhr zwischen Liezen und der Landesgrenze zu Salzburg

C. Daten der Verfahrensabläufe

Die Daten für die Verfahrensablauf der Ennstal Straße B320, der Kreuzung Trautenfels und der Ortsumfahrung Stainach wurden der Chronik der Ennstal Straße B320 entnommen (vgl. Anhang B).

a.) Ennstal Straße B320

	Datum	Planungsprozessphase	Tätigkeit
Ennstal Schnellstraße S8 - Gesamter Streckenverlauf	05.08.1971	03	Ennstal Schnellstraße S8 im Bundesgesetz
	1971	02	Vorstudien zur S8
	1971	06	Grundstücksenteignungen
	1976	04	Generelles Projekt S 8 Espang – Liezen
	05.1977	04	Detailplanung zum Generellen Projekt S 8 Espang – Liezen
	1978	05	keine Verordnung eines Straßenverlaufs, wegen offener Fragen zum Anschluss Stainach, sowie des Naturschutzes im Raum Trautenfels
	1979	04	Generelles Schnellstraßenprojekt fertig mit Anschluss Stainach
	1981	04	Detailprojekt Trautenfels – Liezen fertig
	17.09.1982	01	Sperre der Bundesstraße durch Aktionskomitee „Umf. Stainach“ Pfarre und Bgm.
	1982	02	Studie S 8 Abschnitt Trautenfels – Liezen
Ennstal Schnellstr. S8 + Ennstal Str. B146	1983	04	Generelle Variantenuntersuchung S 8 und B 308
	20.01.1983	03	Verkürzung Ennstal Schnellstraße S8 (Trautenfels - Selzthal), Neue Bundesstraße B146 mit der Bezeichnung „Ennstal Straße“ (Mandling - Trautenfels)
	1985	04b	Arbeitsgruppe und Projektgruppe erarbeiten zusätzliche Varianten mit Vorschlägen der Gemeinde- und Interessensvertretungen
Ennstal Straße B146 - Gesamter Streckenverlauf	1986	04d	Kosten-Nutzen-Untersuchung
	1986	05	Rückstufung S8 auf B146
	28.06.1986	01	Straßenblockade zwischen Liezen und Trautenfels
	1987	04	Neuerliche Untersuchung zahlreicher Trassenvarianten
	1988	04	Detailplanung B 146 Ennstal Bundesstraße Trautenfels – Liezen
	18.02.1988	05	naturschutzrechtliche Genehmigung „Ennsnahe Trasse“
	1989	04	Detailprojekt B 146 Abschnitt Stainach – Liezen, Anhörverfahren, Vorstellung B 146 „Ennsnahe Trasse“; landschaftspflegerische Begleitplanung
	18.10.1989	05	Verlängerung der naturschutzrechtlichen Genehmigung „Ennsnahe Trasse“ für weitere zwei Jahre
	1990	04	Untersuchungen von Peter Sackl zum Schutzprojekt Wachtelkönig (Crex Crex): Ennstal ist weitestgehend Wachtelkönig-frei
	01.1990	05	Einstimmiger Beschluss Gemeinderat Stainach zum Bau der „Ennsnahen Trasse“

Ennstal Straße B146 - Gesamter Streckenverlauf	07.09.1990	05	Verordnung durch Ministerium über Straßenverlauf B 146 „Ennsnahe Trasse“
	1990	04	Grundeinlöseverhandlungen, Wachtelkönigvorkommen von 1990 nicht mehr bestätigt
	1993	04	Beginn Planung von Trassenvarianten, Wachtelkönigvorkommen von 1990 nicht mehr bestätigt, Die Enteignungen aus dem Jahr 1971 wurden vom Verfassungsgerichtshof wieder aufgehoben.
	08.03.1993	05	Wasserrechtliche Bewilligung der drei Ennsbrücken
	04-06.1993	01	Zahlreiche Blockaden und Protestaktionen
	10.1993	04	Volksbefragung in Anrainergemeinden
	04.1994	04d	Vereinfachte Wirkungsanalyse B 146 Ennstal Straße Abschnitt Stainach – Liezen
	18.08.1994	05	Beantragung zur Verlängerung der naturschutzrechtlichen Bewilligung bis 31.10.1996 – dieser Antrag wurde abgelehnt
	01.01.1995	-	Beitritt Österreichs zur EU
	1996	04	Untersuchungen von Dr. Otto, Dr. Turk und Dr. Sackl: Letztes inneralpines Brutvorkommen des Wachtelkönigs, bis 1996 fanden 30 Untersuchungen und Studien für eine Verkehrslösung im Ennstal statt
	12.12.1996	05	Naturschutzbehörde verlängert die Baubewilligungsfrist auf 31.10.1998
	1997	02	Studie Stainach – Liezen Südvariante
	11.1997	04d	Variantenvergleich, Abschätzung von Immissionen verursacht durch den Straßenverkehr
	12.1997	04d	Hydrologisches und Umweltmedizinisches Gutachten für die B 146 Ennstal Straße: der verordneten ennsnahe Trasse soll Vorzug gegeben werden
	12.1998	02	Machbarkeitsstudie B320, Funktionsaufwertung über ein Querspangenkonzept
Ennstal Straße B320	1999	01	Ausweisung TEN-Strecke – höchstrangiger Netzteil (Typ I) durch die GSD-Studie
	19.08.1999	03	B 320 Ennstal Straße im Bundesstraßengesetz
	2000	02	Studie des Ornithologen Schäffer (Wachtelkönigvorkommen im Ennstal - Rosswiesen - ist wichtigster inneralpiner Bestand), Aktualisierung der Machbarkeitsstudie B320, Funktionsaufwertung über ein Querspangenkonzept
	29.03.2002	-	Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: Die B 320 Ennstal Straße wird zur Landesstraße erklärt.
	20.08.2003	02	Präsentation "Basler Studie“, Studie mit der Aufgabe eine gesamtmodale Korridoruntersuchung im Ennstal durchzuführen und Empfehlungen abzugeben
	05.02.2004	03	Startveranstaltung „Verkehrslösung Ennstal“
	2004	04	Gemeindeforen, Verkehrsbefragung bzw. -zählungen, Runder Tisch mit NGO's,
	2005	04	Gemeindeforen, Workshops, Runder Tisch mit NGO's,
	07.2005	05	Gemeinderatsbeschluss Wörschach gegen Bestandsausbau
	19.10.2005	05	Planungsbeirat – Beschluss regionales Verkehrskonzept

Ennstal Straße B320	01.2006	05	Regierungsbeschluss „Liezen – Trautenfels“ hochrangiger Ausbau
	2006	04	Gemeindeforen, Workshops, Runder Tisch mit NGO's, Trassenbegehungen
	13.11.2006	04	Bürgerversammlung Liezen mit Variantenpräsentation
	02.2007	05	Verordnung BH Liezen: Kein Fahrverbot für KFZ über 7,5 Tonnen
	03.2007	04d	Fertigstellung paarweiser Variantenvergleich Mitte West und Ost
	2007	04	Gemeindeforen, Workshops
	02.2008	05	Beschluss Regionaler Planungsbeirat: keine Präsentation „Knoflacher Studie“ im Planungsbeirat
	10.03.2008	04d	Präsentation Trassenvorschlag
	21./22.10.2008	02	Verkehrsanalyse: Verkehrszählungen an acht Zählstellen im Abschnitt Trautenfels bis Selzthal durch die Fachabteilung 16 des Landes Steiermark
	17.04.2009	04d	Gesamtpräsentation der Sensitivitätsanalyse: „Attraktivität“ Region Ennstal
	10.11.2009	05	Der Neubau der Trautenfelser Kreuzung scheitert im ersten Wasserrechtsverfahren. Die Verhandlung wird vertagt auf Grund von mangelhaften Unterlagen.
	25.11.2009	05	Der neue Infrastrukturlandesrat Gerhard Kurzmann verschiebt den Neubau der Trautenfelser Kreuzung auf 2013.
	01.04.2011	05	Fahrverbot zwischen Altenmarkt und Mandling (Radstadt) und auf der Salzkammergutstraße B 145 zwischen St. Agatha und der Landesgrenze zur Steiermark für LKW Transitverkehr (vom Ausland kommend, ins Ausland fahrend) über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht;
	25.09.2012	04d	Präsentation des "Umweltmedizinischen Gutachtens" von Prof. Lercher in Liezen
17.12.2012	05	Verordnung: Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge und Lastkraftfahrzeuge mit Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen zwischen 22:00 Uhr und 05:00 Uhr zwischen Liezen und der Landesgrenze zu Salzburg	

b.) Kreuzung Trautenfels

	Datum	Planungsprozessphase	Tätigkeit
Kreuzung Trautenfels - Ennstal Straße B320	1999	01	Ausweisung TEN-Strecke – höchstrangiger Netzteil (Typ I) durch die GSD-Studie
	21./22.10.2008	02	Verkehrsanalyse: Verkehrszählungen an acht Zählstellen im Abschnitt Trautenfels bis Selzthal durch die Fachabteilung 16 des Landes Steiermark
	17.04.2009	04d	Gesamtpräsentation der Sensitivitätsanalyse: „Attraktivität“ Region Ennstal
	10.11.2009	05	Der Neubau der Trautenfelser Kreuzung scheitert im ersten Wasserrechtsverfahren. Die Verhandlung wird vertagt auf Grund von mangelhaften Unterlagen.
	25.11.2009	05	Der neue Infrastrukturlandesrat Gerhard Kurzmann verschiebt den Neubau der Trautenfelser Kreuzung auf 2013.

c.) Ortsumfahrung Stainach

	Datum	Planungsprozessphase	Tätigkeit
Ortsumfahrung Stainach - Ennstal Straße B320	1975	03	Resolution Marktgemeinde Stainach Umfahrung
	1979	04	Generelles Schnellstraßenprojekt fertig mit Anschluss Stainach
	1981	04	Detailprojekt Trautenfels – Liezen fertig
	1982	02	Studie S 8 Abschnitt Trautenfels – Liezen
	1983	04	Generelle Variantenuntersuchung S 8 und B 308
	20.01.1983	03	Verkürzung S 8 Ennstal Schnellstraße, Neue Bundesstraße B 146 mit der Bezeichnung „Ennstal Straße“
	1984	02	Überlegung kleine Umfahrung Stainach (ohne S8)
	1985	05	Auflage Projekt „Umfahrung Stainach“ zur allgemeinen Einsichtnahme und Abgabe von Einsprüchen, Genehmigung Umfahrung Stainach durch Bundesministerium (Trautenfels – Niederhofen)
	18.02.1988	05	naturschutzrechtliche Genehmigung „Ennsnahe Trasse“
	18.10.1989	05	Verlängerung der naturschutzrechtlichen Genehmigung „Ennsnahe Trasse“ für weitere zwei Jahre
	31.10.1991	06	Beginn Bauarbeiten „Sallabergbrücke“
	29.03.1993	06	Baubeginn „Wanne Stainach“
	18.08.1994	05	Beantragung zur Verlängerung der naturschutzrechtlichen Bewilligung bis 31.10.1996 – dieser Antrag wurde abgelehnt
07.1995	06 / 07	Beendigung der Bauarbeiten „Wanne Stainach“	
12.12.1996	05	Naturschutzbehörde verlängert die Baubewilligungsfrist auf 31.10.1998	

	1998	01	Straßensperre durch Bürgerforum
	04.1998	02	Open Space Veranstaltung OUF Stainach
	09.1998	03	Beschluss Landesregierung, Bau OUF Stainach
	05.11.1999	06	Spatenstich Ortsumfahrung Stainach
	11.2001	07	Verkehrsfreigabe Ortsumfahrung Stainach

Datenquellen Verfahrensablauf Tauern Autobahn A10: vgl. Tauernautobahn AG, 1976; Brummer W. 2013; Bundesstraßengesetz, 1971;

d.) Tauern Autobahn A10

	Datum	Planungsprozess- phase	Tätigkeit
Reichsautobahn	1938	02	Beginn der Reichsautobahnplanung: Studien zur Linienführung
	10.05.1939	06	Baubeginn von Zufahrtsstraßen und Arbeiterwohnlagern
	15.05.1939	06	Baubeginn bei Salzburg und Spittal an der Drau, Wolfsbergtunnel
	1939	04	Detailplanungen und geologische Vorarbeiten, keine Entscheidung zur Linienführung südlich des Tauerntunnels
	09.1940	-	Reichsautobahnstrecke Nr. 129
	13.09.1941	07	Kn Salzburg (A1) - ASt Salzburg Süd
	1942 - 1962	-	Baueinstellung wegen dem 2. Weltkrieg von 1942 bis 1962
	1954	04	erstes Investitionsprogramm durch die Bundesregierung veranlasst
	1958	01	steigender Fremdenverkehr
	1958	04	Detailplanungen mit neuem Trassenverlauf
Bau der Scheitelstrecke	15.07.1959	07	ASt Salzburg Süd Niederalm
	1963	01	Rechtsanwalt Hans Freyborn: Aufklärungs- und Werbefeldzug zur Umsetzung der Autobahn
	1964	01	Gründung der "Studiengesellschaft Tauernschnellstraße"
	12.02.1965	03	Erlass vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu Vermessungs- und Planungsarbeiten
	1965	02	Erstellung von Vorstudien und generellen Planungen für die Autobahn-Freilandstrecken und in der Folge auch für die Tunnelabschnitte
	21.06.1966	03	Bundesministerium für Bauten und Technik: Erstellung eines Berichtes zur Schaffung der Tauernschnellstraße und eines Mautstraßengesetzes
	1967	04	Erstellung von Schichtenplänen und Vermessungen, sowie 150 Bohrungen, Verzögerung um ein halbes Jahr durch den "Schutzverband gegen die Tauernschnellstraße"
	1967	02	Auftrag für Vorstudien der beiden Tunnel und eines Verkehrsgutachtens von Salzburg bis Villach
	1967	03	Genehmigung der Vorstudien
	1967	04	Auftrag für generelle Pläne und Detailpläne der beiden

		Tunnel
11.1967	05	Bundesminister für Bauten und Technik gibt die Entscheidung zum Bau bekannt
1968	04	Bodenaufschließungsarbeiten (1968 - 1971)
07.03.1968	05	Aufnahme der Trasse in das Bundesstraßengesetz
29.06.1968	07	AST Hallein - HAST Kuchl
01.1969	04	Vorstellung des Finanzierungsmodells durch den Finanzminister
22.05.1969	05	Gründung der Tauernautobahn Aktiengesellschaft, Erlassung des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes: Scheitelstrecke zunächst als Halbautohahn (zwei Fahrstreifen) - später Ausbau zu Vollautohahn; Zusammenarbeit der TAAG mit der Großglockner-Hochalpenströßen Aktiengesellschaft;
1969	04	TAAG legt Bauzeitplan vor
1969	06	Baubeginn von Talstraßen zur Baudurchführung
1970	04	Untersuchung über die Leistungsfähigkeit der Tauernautobahn-Scheitelstrecke als Halbautohahn; Ergebnis: Wirtschaftlicher als Ausbau zur Vollautohahn
04.06.1970	07	Niederalm - Ast Hallein
1971	04	Verkehrsdynamische Untersuchung
1971	05	Auf Grund der verkehrsdynamischen Untersuchung Entscheidung zur Beibehaltung einer zweiten Überholspur
28.01.1971	06	Baubeginn Tauernautobahn Scheitelstrecke
1972	04	Untersuchung über die Wirtschaftlichkeit der Mauteinhebung auf der Teilstrecke Eben bis Flachau - war nicht gegeben weil eine Mautstelle errichtet werden müsste
1972	05	keine Mauteinhebung von Eben bis Flachau
1972	05	Bundesministerium für Bauten und Technik, sowie Länder Kärnten und Salzburg einigen sich auf 16 Kilometer Verlängerung von Rennweg bis Gmünd/Kärnten
1972	06	Vergebungsverfahren für die Baulose
28.07.1972	07	HAST Kuchl - Ast Golling
1973	06	Hauptbauzeit 1973 bis 1974
1973	04	Verkehrsprognose für das Verkehrsaufkommen von 1975 bis 1985
30.06.1973	07	Knoten Spittal/Millstättersee - Ast Spittal/Drau Ost; Zubringer: Knoten Spittal/Millstättersee - Ast Lendorf
10.10.1974	07	Ast Golling - HAST Paß Lueg (li RFB)
21.12.1974	07	Verkehrsfreigabe der ersten Röhre des Katschbergtunnels (re RFB) und des Teilabschnittes von St. Michael /Lungau bis Rennweg
21.06.1975	07	Eröffnung erste Röhre Tauerntunnel (re RFB) und Teilabschnitt Eben bis St. Michael /Lungau
02.07.1976	07	Ast Gmünd-Maltatal - Knoten Spittal/Millstättersee; Seeboden - Knoten Spittal-Millstättersee (A10)
25.10.1977	07	HAST Paß Lueg - HAST Werfen
08.06.1978	07	Villach Ost - Knoten Villach (A2, A11)
27.07.1978	07	Ast Rennweg - Rauchenkatsch (re RFB)

	31.08.1978	07	ASt Rennweg - Rauchenkatsch (li RFB)
	30.06.1979	07	HASt Werfen - Bischofshofen Ost (re RFB) Bischofshofen Ost - ASt Eben/Pongau
	25.10.1979	07	HASt Werfen - Bischofshofen Ost (li RFB)
	27.06.1979	07	Rauchenkatsch - Ast Gmünd-Maltatal
	28.06.1980	07	Eröffnung Südrampe
	28.11.1980	07	Ast Golling - HASt Paß Lueg (re RFB)
	1983	06	Ausbau bis Villach
	1986	07	Zubringer: Knoten Pongau - Bischofshofen
	03.07.1986	07	ASp Spittal/Drau Ost - Ast Villach West
	1988	05	Planungen für die zweiten Röhren von Tauern- und Katschbergtunnel werden aus Kostengründen und zu geringem Verkehrsaufkommen beendet
	28.06.1988	07	ASp Villach West - Knoten Villach-Autobahnmeisterei Villach/Zauchen
Bau der zweiten Röhren des Tauern- und Katschbergtunnels	29.05.1999	01	Brand im Tauerntunnel, Planungen für die zweiten Röhren von Tauern- und Katschbergtunnel werden begonnen
	12.2004	06	Baubeginn zweite Röhre Katschbergtunnel
	07.2006	06	Baubeginn zweite Röhre Tauerntunnel
	04.04.2008	07	Eröffnung zweite Röhre Katschbergtunnel (li RFB)
	30.04.2009	07	Verkehrsfreigabe beider Röhren des Katschbergtunnels nach Sanierung der ersten Röhre
	30.04.2010	07	Eröffnung zweite Röhre Tauerntunnel (li RFB)
	30.06.2011	07	Verkehrsfreigabe beider Röhren des Katschbergtunnels nach Sanierung der ersten Röhre

Datenquellen Verfahrensablauf Brucker Schnellstraße S35: vgl. ASFINAG, 2013; Brummer W. 2013; Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologien, 2005; Bundesstraßengesetz, 1971;

e.) Brucker Schnellstraße S35

Datum	Planungsprozessphase	Tätigkeit
vor 1972	01	Grund: gestiegenes Verkehrsaufkommen, Grenzen der Leistungsfähigkeit angelangt, Unfallschwerpunkt im Steirischen Straßennetz, zunehmende Umweltbelastungen in den Siedlungsbereichen entlang der Brucker Ersatzstraße B 335;
	04	mehnjähriger Planungsprozess - 4-streifen, umweltgerechten Ausbau der S 35
	05	Trassenentscheidung: auf Basis des Ergebnisses eines Variantenvergleiches - Nutzwertanalyse, Sensibilitätsanalyse und Kostenwirksamkeitsanalyse sowie der mehrheitlichen Bevölkerungsakzeptanz; Anpassung an das gesteigerte Verkehrsaufkommen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, angepasste Umweltbedürfnisse

	29.09.1972	07	Knoten Bruck/Mur (S6) - Stausee
	30.06.1975	07	HASSt Frohnleiten Nord - ASSt Peggau
	09.12.1977	07	HASSt Laufnitzdorf - HASSt Frohnleiten Nord
	14.02.1978	05	Verordnung des Verlaufes der Brucker Schnellstraße S35 im Bereich Pernegg an der Mur, Röthelstein und Rothleiten
	21.06.1979	07	ASSt Röthelstein - HASSt Laufnitzdorf
	18.11.1981	07	ASSt Peggau - Peggau
	05.12.1986	07	Peggau - Knoten Deutschfeistritz (A9)
Vollausbau	12.09.1997	05	Verordnung des Verlaufes der Brucker Schnellstraße S35 Bauvorhaben Anschlussstelle Peggau im Bereich der Marktgemeinde Peggau
	2000	06	Einreichprojekt
	10.08.2001	05	Verordnung des Verlaufes der Brucker Schnellstraße S35 Bauvorhaben Anschlussstelle Röthelstein im Bereich der Gemeinde Röthelstein
	17.05.2002	05	Verordnung des Verlaufes der Brucker Schnellstraße S35 Bauvorhaben Mautstatt-Röthelstein im Bereich der Gemeinden Pernegg an der Mur und Röthelstein
	2003	06	Ausbau Süd-Abschnitt zwischen Mautstatt und Röthelstein
	23.03.2005	05	Verordnung des Verlaufes der Brucker Schnellstraße S35 im Bereich Stausee Zlatten-Mautstatt und Gemeinde Pernegg an der Mur
	23.09.2005	06	Vollausbau des Nord-Abschnittes zwischen Stausee Zlatten und Mautstatt
		-	Verzögerung der Bauzeit um ca. 1 Jahr auf Grund des asbesthaltigen Gesteins (Serpentinit) im Tunnel Kirchdorf
	24.07.2006	07	Verkehrsfreigabe für den Süd-Abschnitt zwischen ASSt Mautstatt und ASSt Röthelstein
	29.05.2010	07	Verkehrsfreigabe letztes Teilstück des Nordabschnittes bei Pernegg an der Mur, Stausee - ASSt Mautstatt

Datenquellen Verfahrensablauf Murtal Schnellstraße S36: vgl. ASFINAG, 2008; ASFINAG, 2009; Brummer W. 2013; Bundesstraßengesetz, 1948; Bundesstraßengesetz, 1971;

f.) Murtal Schnellstraße S36

	Datum	Planungsprozess- phase	Tätigkeit
Triester Straße	01.04.1948	03	Triester Straße - (Landesgrenze am Semmering über Mürzzuschlag, Kapfenberg, Bruck an der Mur, Leoben, St. Michael, Knittelfeld, Judenburg, St. Georgen und Scheifling zur Landesgrenze bei Wildbad Einöd)
Murtal Schnellstr. B317 (Ju bis KlGf)	05.08.1971	03	Murtal Schnellstraße S36 + Murtal Straße B96 im Bundesgesetz
	25.11.1977	07	ASt Judenburg Ost - ASt Judenburg West
	30.06.1980	07	ASt Zeltweg West - ASt Judenburg Ost
	30.06.1983	07	ASt Knittelfeld Ost - ASt Knittelfeld West
	01.12.1985	07	Preg - ASt Knittelfeld Ost
	25.03.1986	03	Murtal Straße B96 (Judenburg bis Unterweißburg)
	13.11.1986	07	ASt Knittelfeld West - ASt Zeltweg West
	07.07.1988	07	Knoten St. Stefan ob Leoben (A9, S6) - Preg
	04.11.1988	05	Verordnung Straßenverlaufes B96 Murtal Straße
	11.07.1989	05	Auflassung vom Bundesstraßenabschnitt der B96 Murtal Straße von km 16,96 bis km 19,00
	1990	07	Knoten St. Michael (A9, S6) - ASt St. Stefan ob Leoben (Ausbau und Aufstufung, re RFB 1965 als B17 gebaut)
	28.01.1992	05	Verordnung Straßenverlaufes B96 Murtal Straße
	04.12.1992	05	Verkehrsübergabe von Abschnitten der S6 Semmering Schnellstraße und der S36 Murtal Schnellstraße in Steiermark (B 336 Murtal Ersatzstraße)
	03.06.1993	05	Auflassung vom Bundesstraßenabschnitt der B96 Murtal Straße von km 19,418 bis km 21,445
	Murtal Schnellstr. S36; 1971 - 1999;	1999	03
19.08.1999		05	Friesacher Straße B317 (Judenburg bis Klagenfurt)
17.02.2000		05	Auflassung vom Bundesstraßenabschnitt der B96 Murtal Straße von km 5,80 bis km 6,15
Murtal Schnellstraße S36	29.03.2002	01	Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: Ldstr. B317 wird zwischen Judenburg und Scheifling als S36 Murtal Schnellstraße geführt (Knoten St. Michael (A 9, S 6) – Judenburg –Scheifling)
	Herbst 2002	02	Korridoruntersuchung und in den darauf folgenden Jahren eine Vorauswahl von Trassen innerhalb der Korridore durchgeführt

	08.2003	02 + 03	Vorprojekt S36 Teilabschnitt Judenburg bis St. Georgen o.J. beim BMVIT um Planungsgebietsverordnung gem. § 14 BStG eingereicht
Murtal Schnellstraße S36 (St. Michael bis Scheifling)	2003	04	dreistufigen Auswahlverfahren (Korridorauswahl, Variantenvorauswahl, Variantenauswahl), offener Planungsprozess in Gemeindeforen und in Facharbeitsgruppen, Mithilfe der Nutzwertanalyse, Kostenwirksamkeitsanalyse und einem paarweisen Vergleich wurde die Variante „Nord 4“ verknüpft mit Variante „Mitte West 0“ als Präferenzvariante ausgewählt.
	2004	02	Grundlagenerhebungen (Befragungen, Verkehrszählungen)
	04.2005	02	Knotenstromzählungen
	02.08.2006	02	Knotenstromzählungen
	2007	06	Einreichprojekt S36 Murtal Schnellstraße
	12.10.2007	02	Knotenstromzählungen
	2008	06	Einreichprojekt S36 Murtal Schnellstraße (Judenburg - Scheifling) Teilabschnitt 1 (Judenburg - St. Georgen ob Judenburg)
	07.2009	06	UVP: Teilabschnitt 1 (Judenburg bis St. Georgen ob Judenburg)
	21.07.2009	05	Verordnung Straßenverlauf S36 Murtal Schnellstraße

Datenquellen Verfahrensablauf Klagenfurter Schnellstraße S37: vgl. ASFINAG, 2008; ASFINAG, 2009; Brummer W. 2013; Bundesstraßengesetz, 1948; Bundesstraßengesetz, 1971;

Klagenfurter Schnellstraße S37

	Datum	Planungsprozessphase	Tätigkeit
Triester Straße	01.04.1948	03	Triester Straße - (Landesgrenze bei Wildbad Einöd über Friesach, St. Veit a. d. Glan, Klagenfurt (Neuer Platz), Pörtschach, Villach (Ossiacherzeile), Riegersdorf und Arnoldstein zur Staatsgrenze bei Thörl)
B83	05.08.1971	03	Kärntner Straße B83 (Scheifling bis Thörl) im Bundesgesetz (S37 Steyrer Schnellstraße)
Friesacher Str. B317 (Ju. - Klaf)	19.08.1999	03	Kärntner Straße B83 (Klagenfurt bis Thörl), Friesacher Straße B317 (Judenburg bis Klagenfurt)
	2002	-	Steyrer Schnellstraße S37 wird zur Steyrer Straße B309
	29.03.2002	01	Bundesstraßen-Übertragungsgesetz: Ldstr. B317 wird zwischen Judenburg und Scheifling als S36 Murtal Schnellstraße geführt (Knoten St. Michael (A 9, S 6) – Judenburg –Scheifling)

Klagenfurter Schnellstraße S37 (Scheifling bis Klagenfurt)	09.05.2006	05	Weiterführung der B 317 bis Klagenfurt als S 37 in das hochrangige Bundesstraßennetz auf Basis einer zuvor durchgeführten strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) mit BGBl. 58/2006 vom 9. Mai 2006 festgeschrieben
	14.07.2006	05	Fahrverbot für LKW mit mehr als 7,5 Tonnen der BH Murau
	01.01.2007	05	Teilstück von Klagenfurt nach St. Veit als Klagenfurter Schnellstraße S37 geführt
	03.2012	05	Ausbau S37 aus wirtschaftlichen Gründen auf Eis gelegt
	10.2012	04	ASFINAG und Land Kärnten die Pläne für den Ausbau der Schnellstraße auf einer Länge von 4,5 km

D. Planverzeichnis

Planinhalt	Plannummer
2. Leitfaden für Verkehrsuntersuchungen	LF 01
3. Verbesserungsvorschläge für die RVS 02.01.11	LF 02
4. Kilometrierung, Höhen- und Reliefkarte, Beschilderung Ennstal Straße B320 Maßstab 1:100.000	LP 01
5. Biotope, Gebietsgrenzen Europaschutzgebiete, Maßnahmen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:100.000	LP 02
6. Managementpläne, Naturräumliche Schutzgebiete, Schutzgüter Ennstal Straße B320 Maßstab 1:100.000	LP 03
7. Verkehrsbelastung 2011, Landschaftsstrukturen, Kataster mit Orthofoto Ennstal Straße B320 Maßstab 1:100.000	LP 04
8. Kilometrierung Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 05
9. Höhen- und Reliefkarte Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 06
10. Beschilderung Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 07
11. Biotope Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 08
12. Gebietsgrenzen Europaschutzgebiet Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 09
13. Maßnahmen Abschnitt Trautenfels - Liezen Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000	LP 10

- | | |
|---|-------|
| 14. Managementpläne Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 11 |
| 15. Naturräumliche Schutzgebiete Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 12 |
| 16. Schutzgüter Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 13 |
| 17. Verkehrsbelastung 2011 Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 14 |
| 18. Landschaftsstrukturen Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 15 |
| 19. Kataster mit Orthofoto Abschnitt Trautenfels - Liezen
Ennstal Straße B320 Maßstab 1:50.000 | LP 16 |

Die Pläne sind auf der beiliegenden DVD enthalten.