

REGIO@

Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung

*Rainer Mayerhofer
Sepp Snizek*

*INSTITUT FÜR RÄUMLICHE INTERAKTION UND SIMULATION (IRIS)
INSTITUTE FOR SPATIAL INTERACTION AND SIMULATION (ISIS)*



Österreichischer Kunst- und Kulturverlag

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek:

MAYERHOFER, Rainer, SNIZEK, Sepp

REGIO@ Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung
IRIS-ISIS-Publications at ÖKK-Editions - vol. 16 - Österreichischer Kunst-
und Kulturverlag, Wien 2017.

ISBN- 978-3-85437-329-2

NE: IRIS-ISIS-Publications at ÖKK-Editions, vol. 16

All rights reserved. No part of this book may be reprinted or reproduced or utilized in any form or by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, without permission in writing from the publishers.

© 2017 Institute for Spatial Interaction and Simulation (Vienna)

© 2017 Österreichischer Kunst- und Kulturverlag
A-1040 Wien, Freundgasse 11

Tel.: (+43-1-) 587 85 51; Fax: (+43-1-) 587 85 52
www.kunstundkulturverlag.at; office@kunstundkulturverlag.at

Vorwort

Die vorliegende Veröffentlichung befasst sich mit einem besonderen Element der Straßennetzgestaltung, der Umfahrungsstraße und ihren raum- und verkehrsplanerischen Implikationen. Ausgehend von den Ergebnissen der Dissertation von Rainer Mayerhofer wurde sowohl die darauffolgende wissenschaftliche Aufarbeitung des Themas behandelt als auch die seither eingetretene reale verkehrliche und räumliche Entwicklung beschrieben.

Die Bearbeitung erfolgte hier in der Form eines Überblicks vor dem Erfahrungs-hintergrund der beiden Autoren - einem Raumplaner und einem Verkehrsplaner.

Die für statistisch abgesicherte Aussagen zu den verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen von Umfahrungsstraßen notwendigen umfangreichen Erhebungen und Datenanalysen waren in dem für diese Veröffentlichung vorgegebenen Zeit- und Aufwandsrahmen nicht umzusetzen.

Sehr wohl wurde jedoch versucht, die wesentlichen Aspekte auch anhand einiger als typisch geltenden Beispielen von österreichischen Umfahrungsstraßen zu beleuchten und abschließend die sich heute darstellenden Konsequenzen in raum- und verkehrsplanerischer Hinsicht zu ziehen.

Rainer Mayerhofer und Sepp Snizek

INHALT

Rainer Mayerhofer: Dissertation „Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung“ (1966)	1
Weiterführende Forschungsarbeiten und Publikationen zum Thema Umfahrungsstraße	3
Rainer Mayerhofer: Forschungsauftrag „Untersuchungen über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen auf dem zukünftigen Bundesstraßennetz“ (1970)	4
Sepp Snizek: Dissertation „Systemvergleich zwischen Umfahrungsstraßen und Ortsdurchfahrten“ (1974)	10
Georg Kattinger: Forschungsarbeit „Anschlußfreihaltung von Umfahrungsstraßen“ (1978/79)	13
Was hat sich nun in den 45-50 Jahren seit Erstellung der Dissertation Mayerhofer, bzw. in den 35 Jahren nach den darauf fußenden weiteren Untersuchungen verändert?	16
Entwicklungen in der Planung und Umsetzung von Umfahrungen	43
Beispiele von Umfahrungsstraßen mit Komplementärmaßnahmen	47
Schlussfolgerungen	68
Literaturverzeichnis	70

Rainer Mayerhofer: Dissertation „Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung“ (1966)

Das Thema zu dieser Dissertation wurde dem Verfasser in einem Schreiben des damaligen Vorstandes des Instituts für Städtebau, Landesplanung und Raumordnung der TH Wien, o.Prof. DI Dr. Rudolf Wurzer, vom 12.12.1962 vorgeschlagen. Der Leiter der Sektion „Bundesstraßen“ im damaligen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, Sektionschef Doz. DI Alois Seidl hatte großes Interesse an einer solchen Bearbeitung geäußert. In diesem Schreiben wurde die Aufgabe als „ein bisher kaum behandeltes Thema, dem vor allem deshalb besondere Aktualität zukommt, weil nicht wenige Umfahrungsstraßen, die mit außerordentlichem Aufwand an öffentlichen Mitteln nach 1945 gebaut worden sind, heute bereits infolge neuer „Verbauung“ den Charakter von Aufschließungsstraßen besitzen“, beschrieben.

Das Thema implizierte eine multidisziplinäre Herangehensweise mit Wechselbeziehung zwischen Städtebau und Verkehrsplanung und sollte daher auch fakultätsübergreifend (Fakultät für Architektur und Fakultät für Bauingenieurwesen) betreut werden.

Die Arbeit hat sich schwerpunktmäßig auf das gesamte österreichische Bundesstraßennetz seit 1945 bezogen, aber auch wesentliche deutsche, eidgenössische und US-amerikanische Bauvorhaben miterfasst. Dazu ist anzumerken, dass auch Umfahrungsstraßen, die vor 1945 in Österreich innerhalb des definierten Straßennetzes errichtet worden waren, erhoben und mit einbezogen worden sind und dass dazu jedoch keine Genehmigung zur Einsicht in die und zur Verwendung der Planungsunterlagen durch das Staatsarchiv erteilt worden ist. Im österreichischen Bundesstraßennetz sind bis Jahresende 1965 insgesamt 241 Umfahrungen fertiggestellt, bzw. in Angriff genommen worden, darunter auch jene 25 Umfahrungen, die bereits bis Ende 1945 befahrbar waren, sowie vier während des Krieges begonnene Umfahrungen, die erst danach fertiggestellt worden sind.

Das gesamte Netz der österreichischen Landes- und Landeshauptstraßen blieb dabei aber außer Betracht.

Mit den Untersuchungen wurde im Jänner 1963 begonnen und konnte die Arbeit im Frühjahr 1966 abgeschlossen werden. Sie wurde nach der Erstbegutachtung durch o.Prof. DI Dr. Wurzer im August 1966 Herrn o.Prof. Dr. Franz Bitzl am Institut für Straßenbau und Straßenverkehrstechnik der TH Wien zur Zweitbegutachtung übergeben und hat sich diese kritische Durchsicht immer wieder verschoben.

Aus diesem Grund hat Prof. Wurzer eine Publikation des historischen Abschnittes (Großteil des Kapitels 3.3 der Dissertation) in der Zeitschrift der Ös-

terreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung (ÖGRR) empfohlen und ist dieser Teil unter dem Titel „Die Umfahrungsstraße – Entstehung und Anwendung in Österreich nach dem 2. Weltkrieg“ im Heft 3 des Jahrgangs 1967 der Berichte zur Raumforschung und Raumplanung erschienen.

Infolge des Ablebens von Prof. Bitzl im Dezember 1967 wurde von der Fakultät im Herbst 1968 zunächst Doz. DI Dr. Edwin Engel als Co-Referent bestellt, der die Begutachtung aber sofort nach der Bestellung von Dr.-Ing. Gerd Steierwald zum neuen Institutsvorstand im Jänner 1969 an diesen abgab.

Prof. Steierwald ließ sich dann nicht lange mit einer Begutachtung Zeit, die zunächst aber negativ ausgefallen ist:

Die Arbeit entsprach mit vorgelegten sechs maschineschriebenen Exemplaren versus 20 gedruckten Exemplaren nicht der ihm geläufigen deutschen Rigorosenordnung und nahm auch keinen Bezug auf die neue Auflage des US Highway Capacity Manual (HCM 1965).

Prof. Steierwald war jedoch nach einem ersten Besprechungstermin bereit, von seiner negativen Beurteilung wieder abzugehen, als er einerseits über die österreichische Rigorosenordnung und andererseits über die Entstehungsgeschichte der Arbeit (zitiert waren immer Teile aus dem HCM 1949, da die Neuauflage des HCM erst 1966 nach Fertigstellung der Arbeit erschienen ist) aufgeklärt worden war. Für eine Publikation, auf der er bestanden hat, wurde vereinbart, die Abschnitte mit dem in diesem neuen HCM erstmals definierten „Level of Service“ zu überarbeiten.

So konnte das Rigorosum am 17.12.1969 abgehalten werden. Der Promotionstermin war der 06.02.1970.

Die stark reduzierte Teilpublikation dieser Arbeit mit dem Fokus auf die österreichischen Gegebenheiten erschien dann 1971 als Band 15 der Schriftenreihe der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung (ÖGRR).

Die o.a. Ergänzung um die „Levels of Service“ erfolgte dabei auf S. 38, wobei diese Stufen der Verkehrsqualität aber - in Rücksprache mit Prof. Steierwald - nicht genauer besprochen wurden, da der Fokus der Arbeit auf der Bedeutung der Umfahrungsstraßen für die Stadtentwicklung und nicht auf dem Fahrkomfort der Straßenbenützer gelegen hat.

Zur inhaltlichen Ausrichtung der Arbeit ist noch anzumerken, dass dem Verfasser der Dissertation als Ziel der Arbeit ursprünglich eine Methode vorschwebte, mittels der die Notwendigkeit für den Bau einer Umfahrung ermittelt werden könnte. Dieses Ansinnen wurde aber von Prof. Wurzer als nicht wissenschaftlich, weil über eine Analyse hinausgehender Schritt abgelehnt und fand daher keinen Eingang in dieselbe.

**Weiterführende Forschungsarbeiten und Publikationen
zum Thema Umfahrungsstraße**

Rainer Mayerhofer: Forschungsauftrag „Untersuchungen über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen auf dem zukünftigen Bundesstraßennetz“ (1970)

Noch vor Erscheinen der Teilpublikation der behandelten Dissertation wurde im Herbst 1970 vom inzwischen neu geschaffenen Bundesministerium für Bauten und Technik (BMfBuT) an den Verfasser ein Forschungsauftrag mit dem Titel „Untersuchungen über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen auf dem zukünftigen Bundesstraßennetz“ erteilt. Dies erfolgte vor dem Hintergrund der Novellierung des Bundesstraßengesetzes, die dann 1971 beschlossen wurde und einer ersten Dringlichkeitsreihung für die Bundesstraßenprojekte.

Die Aufgabenstellung umfasste die Entwicklung einer Bewertungsmethode für die Feststellung des Umfahrungsbedürfnisses bzw. für Festlegungen über die erforderliche Art der Umfahrung und den etwaigen Zeitpunkt der Realisierung, also eben diese in der Dissertation nicht enthaltene aber beabsichtigte Zielsetzung.

Insgesamt wurden dazu 84 zwischen 1965 und 1971 errichtete Umfahrungen untersucht und bewertet. In dieser Studie wurden dann auch die damals als Richtlinien geltenden Levels of service (gemäß HCM 1965) angewendet.

Eine Kurzfassung dieser Arbeit erschien 1973 mit dem Titel:
„Untersuchungen über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen“ (Heft 4 zur Straßenforschung des BMfBuT)

Darin wurden als Kriterien für den Bau von Umfahrungen definiert:

+ Einflüsse der Ortsdurchfahrt:

- enge Ortsdurchfahrt mit praktisch undurchführbarer Verbreiterung (unwirtschaftliche Einlösungen; Denkmalschutz; Ortsbildschutz)
- lange Ortsdurchfahrt
Zeitverlust für den Durchfahrtsverkehr (Häufung von Hauseinfahrten und Nebenstraßen, langsame Binnenverkehrsteilnehmer)
Zunahme potentieller Konfliktpunkte (Hauseinfahrten und Nebenstraßen; Orte höherer Fußgängerdichte wie Geschäftslokale, öffentl. Gebäude, etc.)
- soziologische und kulturelle Aspekte (Beeinträchtigung der Bewohner, Einschränkung der gesellschaftl. Bedürfnisse, Behinderung des Fremdenverkehrs, etc. und Beeinträchtigung der Bausubstanz durch Erschütterungen und Unfallgefahr)
- militärische Überlegungen (sie waren damals zu Zeiten des kalten Krieges durchaus noch relevant)

+ Einflüsse des Verkehrs an sich:

- hohe Verkehrsstärke (gemessen an der Leistungsfähigkeit einer

- oder mehrerer Fahrstreifen)
 - hoher Anteil an Durchgangsverkehr (prozentuell und absolut)
- + Einflüsse des Verkehrs auf die Ortschaft
1. Behinderung des Ziel- und Quellverkehrs, bzw. des Binnenverkehrs (Stau, Zeiteinbuße – mit und ohne Verkehrsregelungen)
 2. Behinderung der Wirtschaft (insbesondere für fahrzeugabhängige Betriebe, wie Handel, Gast- und Beherbergungsbetriebe, etc. durch Mangel an Parkplätzen, Zeiteinbuße, Kundenbeeinträchtigung)
 3. Behinderung der Fußgänger (erf. Umwege zu geregelter Übergängen; Sicherheitsaspekte insbes. bei Kindern und gebrechlichen Personen)
 4. Unfälle (Blebschäden; Sachschäden an der baul. Substanz; Personenschäden)
 5. Abgase und Lärm (potentielle Gesundheitsschäden der betroffenen Menschen bei größerer Verkehrsdichte)

Die schon in der Dissertation vorgelegte Typisierung wurde hier genauer beschrieben und die Abhängigkeit vom Anteil des Durchgangsverkehrs veranschaulicht (Seite 31 der o.a. Publikation, bzw. Abb.: 1):

„Die angeführte Typisierung lässt sich schematisch darstellen und als Richtlinie für die Wahl der entsprechenden Umfahrung verwenden:

1. *Bei vorhandener, gut ausgebauter Bundesstraße und großem Abstand der Siedlungskerne (bis zu einer oberen Grenze von 20.000 bis 25.000 Einwohnern) ist die „lokale Umfahrung“ unter Beachtung der angeführten städtebaulichen Gesichtspunkte die zutreffende Lösung. Auch im Falle einer neu auszubauenden Bundesstraße und obigen Besiedlungsverhältnissen wird die „lokale Umfahrung“ aktuell bleiben, wenn die alte Linienführung unbedingt beibehalten werden soll.*
2. *In Gebieten mit etwas dichterem, jedoch vorwiegend dörflicher Besiedlung empfiehlt sich bei Neubau einer Bundesstraße die „Durchfahrtsstraße“ – die übergangslose Aneinanderreihung von Umfahrungen zwischen den Siedlungen.*
3. *Für Städte über 20.000 - 25.000 Einwohner trifft die „innere Umfahrung“, die anbaufreie, zunächst kreuzungsarme, innerstädtische „Entlastungsstraße“ zu, die sich bis zu Schnellstraßen und Stadtautobahnen in Form von „Tangenten“ und „Ring“ in Großstädten entwickelt.*
4. *Im dicht bebauten städtischen und großstädtischen Raum, besonders in den Großstadtreionen, wäre die „innerregionale Umfahrung“, die „Sammelschiene“ – je nach Verkehrsaufkommen als Schnellstraße oder als Autobahn ausgebildet –, die optimale Lösung.*
5. *Welche dieser Möglichkeiten tatsächlich zur Ausführung gelangt, wird je-*

doch meist durch die lokalen Gegebenheiten und Wünsche beeinflusst und nicht zuletzt durch die politische Willensbildung entschieden.“

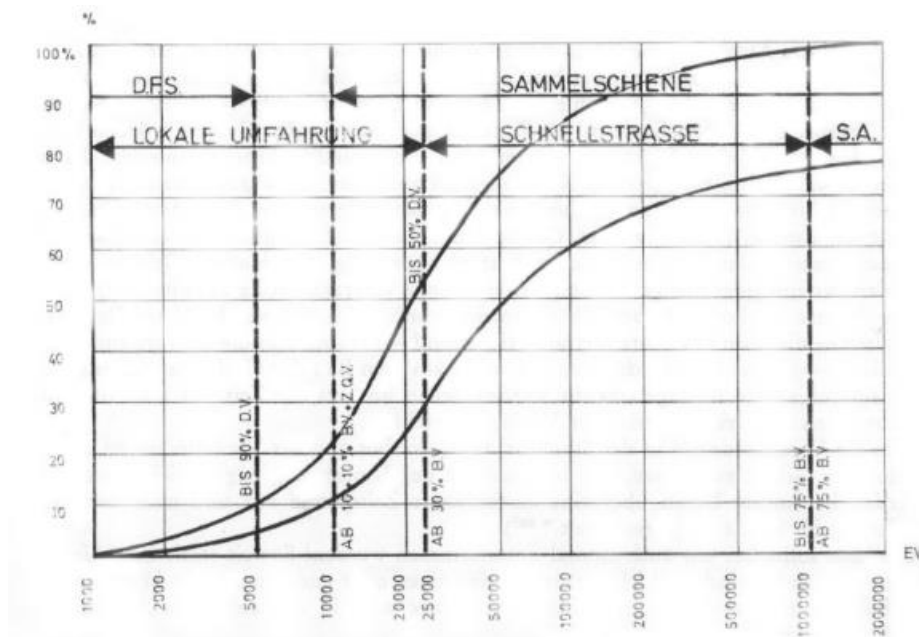


Abb. 36: Anwendungsgrenzen der verschiedenen Umfahrungsarten.
 DFS = Durchfahrtsstraße SA = Stadtautobahn

Abb.: 1 Typen von Umfahrungsstraßen in Abhängigkeit vom Anteil des Durchgangsverkehrs

Danach wurde versucht, regionale Bedeutungsunterschiede der zu umfahrenden Städte/Ortschaften zu erfassen und es wurde ein theoretischer Vorschlag für Verkehrsverteilungen in Abhängigkeit der zentralörtlichen Bedeutung (unter Verwendung der zehnteiligen Skala der zentralen Orte nach Bobek und Helczmanowsky entwickelt (Abb.: 2):

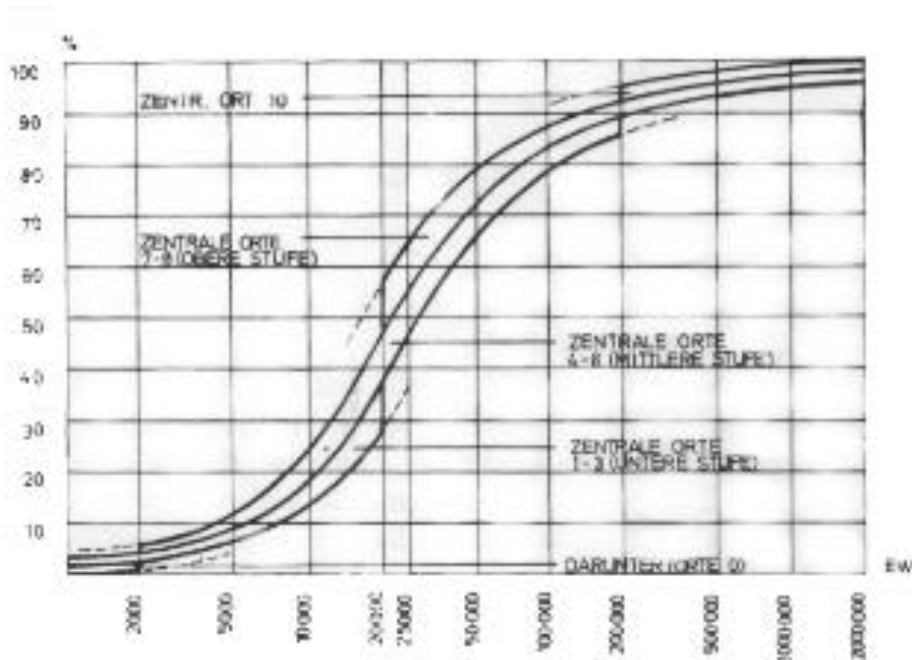


Abb.: 2: Regionale Unterschiede der zu umfahrenden Städte/Ortschaften in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Bedeutung

Dadurch entstanden Grenzbereiche der Verkehrsarten und somit fluktuierende Anwendungsgrenzen für Umfahrungsarten, abhängig von der regionalen Lage (womit nicht nur die zentralörtliche Bedeutung der zu umfahrenden Stadt bzw. Ortschaft, sondern auch ihre Lage zwischen zentralen Orten höherer Bedeutung erfasst wurde).

Zuletzt wurde ein Flussdiagramm als Entscheidungshilfe entwickelt, das dann in der o.a. Forschungsarbeit an 84 Umfahrungen getestet und immer einerseits für den Analysezeitpunkt (konkrete Verkehrszählung der Bestandssituation) und andererseits für den Prognosezeitpunkt angewendet worden war (Abb.: 3):

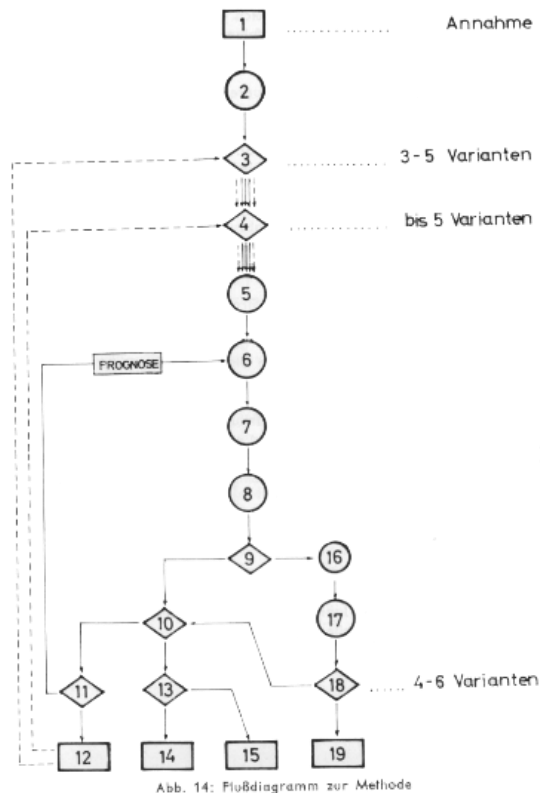


Abb.: 3: Flußdiagramm zur vorgeschlagenen Methode

1. DTV-Wert der ggst. Ortsdurchfahrt / DTV-Prognose
2. Kategorie der Bundesstraße (gem. funktioneller Straßenbewertung 1970)
3. Verkehrstyp (gem. Fiolic und Steierwald)
4. Festlegung des „level of service“
5. Minimum des erf. Durchgangsverkehrs (nach Fiolic)
6. Feststellung der Ortsgröße (EW im umfahrenen/zu umfahrenden Bereich)
7. Feststellung der zentralörtliche Bedeutung (gem. ZO-Skala)
8. Ableitung des Anteil Durchgangsverkehr aus Abb.: 2 s. (oben: ZO Bedeutung)
9. Anteil höher als Minimum aus 5. – weiter zu 10.
Anteil geringer als Minimum aus 5. – weiter zu 16.
10. Keine höherrangige Straße geplant – weiter zu 11.
Höherrangige Straße geplant – weiter zu 13.
11. Typ der Umfahrung aus Abb.: (12) ablesbar; wenn 2 Alternativen möglich sind, dann mit Bevölkerungsprognose zurück zu 6.
12. Trassierungsplanung bzw. Erarbeiten von Trassenvarianten
13. Klärung, wann höherrangige Straße gebaut bzw. fertiggestellt sein wird
14. Höherrangige Straße etwa gleichzeitig mit Umfahrungsstraße, dann ist letztere dz. nicht erforderlich
15. Bei späterer Fertigstellung einer höherrangigen Straße wäre deren frühzeitiger Ausbau mit nur zwei Fahrstreifen anzudeuten
16. vorausschauende Planung für den Zeitpunkt des Umfahrungerfordernisses
17. -19. Abschätzung, zu welchem Prognosezeitraum von je 5 Jahren das Erfordernis zu erwarten ist. Liegt Endprognose unter dem Erfordernis Minimum, dann zumindest Freihalten der möglichen Trasse(n).

Als Ergebnis der Überprüfung der o.a. 84 zwischen 1965 und 1971 errichtete Umfahrungen konnten fünf Gruppen ermittelt werden (wobei Wirtschaftlichkeitsaspekte dabei nicht mitbewertet worden sind):

1. 10 Stück (12%) vor dem Minimalerfordernis fertiggestellt;
2. 12 Stück (14%) nach Art und Zeitpunkt richtig;
3. 40 Stück (48%) nach der Art richtig, doch zu spät fertiggestellt;
- 4a. 4 Stück (5%) nach Art richtig, doch zu spät fertiggestellt, Halbautobahn statt Umfahrung wäre denkbar gewesen;
- 4b. 1 Stück (1%) nach Art richtig, doch zu spät fertiggestellt, Halbautobahn zusätzlich erforderlich;
5. 17 Stück (20%) bereits während des Baues unzureichend.

Da Straßen auch vor und lange nach dem Erreichen der Minimalerfordernisse ihre Funktion erfüllen, umfasste der - aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer und der Bewohner der umfahrenen Orte - positiv zu bewertende Anteil 67 Umfahrungen (also 80%).

Sepp Snizek: Dissertation „Systemvergleich zwischen Umfahrungsstraßen und Ortsdurchfahrten“ (1974)

Diese vom Kuratorium für Verkehrssicherheit unterstützte Arbeit wurde an der TH Wien, Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen eingereicht, von o.Prof DI Dr. Engel sowie dem damaligen Doz. DI Dr. H. Knoflacher begutachtet und anschließend an die Approbation publiziert.

S. Snizek, Systemvergleich zwischen Umfahrungsstraßen und Ortsdurchfahrten (Straßenforschung Heft 35, Wien 1975)

KNOFLACHER betont im Vorwort dieser Publikation, dass Umfahrungsstraßen mit der Wirkung und Zunahme des Umweltbewusstseins an Bedeutung gewinnen, wodurch aber bislang ausschließlich auf verkehrstechnischen Überlegungen beruhende Entscheidungen durch die Einbeziehung nicht quantifizierbarer, zum Teil außerhalb des technischen Bereichs liegenden Variablen wesentlich erschwert werden. Der Erfassung dieser Problematik widmet sich diese Arbeit.

SNIZEK beschreibt in diesem Vergleich zweier Verkehrssysteme (1: Ort mit Umfahrung = Ortsdurchfahrt und Umfahrungsstraße und 2: Ort ohne Umfahrung = Ortsdurchfahrt) drei Methoden zur Entscheidungsfindung und stellt diese einander gegenüber:

1. Wirtschaftlichkeitsberechnung
2. Wirtschaftlichkeitsberechnung mit einfachem Kostenmodell
3. Nutzwertanalyse

Als Grundlage für die vorgenommenen Berechnungen wurde anhand vorliegender Verkehrsbelastungs- und Bevölkerungsdaten ein problemspezifisches Verkehrsmodell entwickelt. Mit diesem ist es möglich, aus dem Gesamtverkehr auf der bestehenden Ortsdurchfahrt und den Einwohnern des zu umfahrenden Ortes den Anteil des Durchgangsverkehrs zu ermitteln.

Als Einflussfaktoren wurden dabei angenommen:

- + Verkehrstechnische Faktoren
 1. Verkehrsart und Verkehrsmenge
 2. Mögliche Leistungsfähigkeit (KFZ/h)
 3. Level of service
 4. Reisegeschwindigkeit (km/h)
 5. Verkehrszeiten (Reisezeit in Stunden: DV = Durchgangsverkehr; OV = Ortsverkehr)
- + Verkehrssicherheit (Zahl der Unfälle/Jahr)

- + Umweltfaktoren
 1. Lärm (dB(A))
 2. Behinderung der Fußgänger
- + Wirtschaftlichkeit
 1. Baukosten
 2. Erhaltungskosten
 3. Betriebskosten
 4. Zeitkosten
 5. Unfallkosten

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung entspricht in der heute verwendeten Terminologie (gemäß RVS 02.01.22) einer Kosten-Nutzen-Analyse und berücksichtigt Bau- und Erhaltungskosten auf Betreiberseite sowie KFZ-, Betriebs-, Zeit- und Unfallkosten auf der Benützerseite.

Danach wurde die Abhängigkeit dieser Faktoren von der Ortsgröße und dem durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) ermittelt.

Die Leistungsfähigkeitsgrenzen der Straße, die Grenzen der zumutbaren Lärmbelastung und die Wirtschaftlichkeitsgrenzen ergeben in einem Diagramm sieben Bereiche, die notwendige Maßnahmen beschreiben (Abb.: 4):

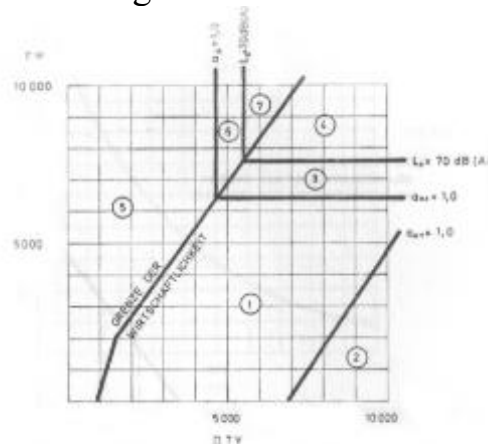


Abb 34: Bestimmungsdiagramm, Berechnungspunkt 1972, Bemessungspunkt = Sättigungspunkt 1979

- 1 zweispurige Umfahrung
- 2 vierspurige Umfahrung
- 3 zweispurige Umfahrung und Ausbau der Ortsdurchfahrt, eventuell Entlastungsstraßen, dritter Ortsanschluß
- 4 zweispurige Umfahrung und Ausbau der Ortsdurchfahrt, unbedingt Entlastungsstraßen, dritter Ortsanschluß
- 5 keine Umfahrung
- 6 keine Umfahrung, aber Ausbau der Ortsdurchfahrt, eventuell Entlastungsstraßen
- 7 keine Umfahrung, aber Ausbau der Ortsdurchfahrt, unbedingt Entlastungsstraßen

Abb.: 4 Bestimmungsdiagramm, Berechnungspunkt 1972, Bemessungspunkt = Sättigungspunkt 1979

1. *zweistreifige Umfahrung*
2. *vierstreifige Umfahrung*
3. *zweistreifige Umfahrung und Ausbau der Ortsdurchfahrt, eventuell Entlastungsstraßen, dritter Ortsanschluss*
4. *zweistreifige Umfahrung und Ausbau der Ortsdurchfahrt, unbedingt Entlastungsstraßen, dritter Ortsanschluss*
5. *keine Umfahrung*
6. *keine Umfahrung, aber Ausbau der Ortsdurchfahrt, eventuell Entlastungsstraßen*
7. *keine Umfahrung, aber Ausbau der Ortsdurchfahrt, unbedingt Entlastungsstraßen*

Die Methoden der Wirtschaftlichkeitsberechnung und der Nutzwertanalyse wurden zuletzt anhand eines konkreten Beispiels (B 17 Spital am Semmering) durchgerechnet.

Ein im Zuge der Nutzwertanalyse ermitteltes Nutzenprofil zu diesem Beispiel ist in Abb. 5 dargestellt:

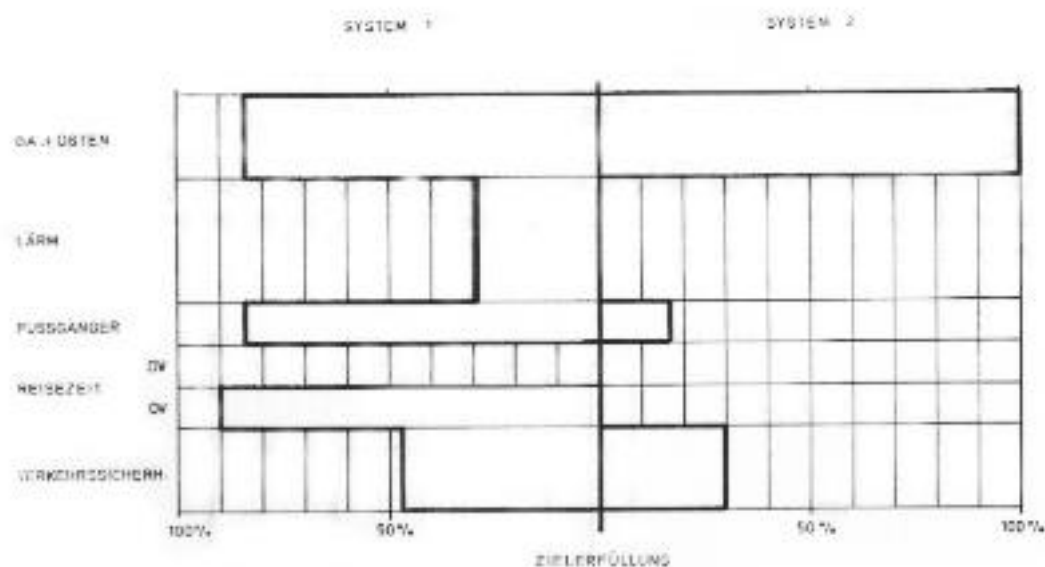


Abb.: 5 Kardinales Wertprofil (zweistreifige Umfahrung)

Georg Kattinger: Forschungsarbeit „Anschlußfreihaltung von Umfah- rungsstraßen“ (1978/79)

Diese Forschungsarbeit wurde in ARGE mit Rainer Mayerhofer durchgeführt und später von Georg Kattinger unter dem Titel „Kriterien, die zur Verbauung von Umfahrungen führen“ in der Zeitschrift Straßenforschung (Heft 168, Wien, 1981) publiziert.

Nach einem Überblick über die Entwicklung der diesbezüglichen Rechtslage und deren kritische Würdigung (siehe später, Pkt. Gesetzliche Rahmenbedingungen) sind 21 Gemeinden mit Umfahrungen aus allen neun Bundesländern ausgewählt worden, die einerseits in technischer Hinsicht untersucht, andererseits als Grundlage für eine Befragung mittels Fragebögen herangezogen wurden. Zur Frage der Anbaufreihaltung wurden folgende Zielgruppen ausgewählt:

- + Vertreter des Bundesministeriums für Bauten und Technik (Länderreferenten)
- + Vertreter der Dienststellen der Bundesstraßenverwaltung in den Ämtern der Landesregierung
- + Vertreter der Dienststellen der örtlichen Raumplanung und
- + Vertreter der betroffenen Gemeinden (v.a. Bürgermeister).

Ergebnis der technischen Untersuchung:

Jene Umfahrungsstraßen, die bei der Planung wenige Zufahrten ausgewiesen hatten, hatten dann auch in weiterer Folge eine geringere Zunahme der Zahl der Zufahrten zu verzeichnen. Vice versa wurden Umfahrungen mit einer großen Zahl an Zufahrten im Planungsstadium im Lauf der Zeit stark zugebaut, bzw. mit vielen neuen Zufahrten versehen.

Weiters wurde festgestellt, dass mit steigendem Abstand der Umfahrung vom Ortszentrum die Zunahme neuer Zufahrten signifikant abnimmt und ab ca. 900m Entfernung offenbar keine Tendenz mehr zu erkennen ist, die Umfahrung als Aufschließung zu Grundstücken zu verwenden.

Ergebnisse der Befragung:

Die Länderreferenten erachteten die Handhabung des relevanten Paragraphen des Bundesstraßengesetzes als nicht optimal, da einerseits die rechtlichen Möglichkeiten durch die Dienststellen der Landesregierungen nicht voll genutzt werden, andererseits die Beurteilung der Aufsichtsbehörde mangels ausreichender Kenntnis örtlicher und kommunalpolitischer Gegebenheiten oft nicht ausreichend möglich ist.

Es wurde angeregt, die Anbaufreiheit durch technische Mittel (z.B. durch ent-

sprechende Niveletteführung) zu erreichen und es wurden Dienstanweisungen zur bundeseinheitlichen Handhabung des rechtlichen Instrumentariums vorgeschlagen.

Die Auswertung der Fragebögen der Vertreter der Dienststellen der Bundesstraßenverwaltung in den Ämtern der Landesregierung ergab (bei zum Teil breit gestreuten Angaben) ein Überwiegen der Meinung, dass aus rechtlichen Gründen keine Notwendigkeit zur Anschlussfreihaltung per Verordnung bestehe und dass diese durch technische Maßnahmen erfüllt werden könne. Vielfach wurde hier der Wunsch nach Richtlinien zur Genehmigung von Zufahrten geäußert sowie eine verstärkte Berücksichtigung der Straßenplanung durch die örtliche Raumplanung.

Seitens der Vertreter der Dienststellen der örtlichen Raumplanung wurde der Grund für zugebaute Umfahrungsstraßen vorwiegend in der Schaffung neuer, zum Teil hochwertiger Verkehrsanschlüsse gesehen und dafür sowohl Fehler der Raumplanung als auch der Straßenplanung unter dem Druck der Gemeinden und Anrainer – trotz Aufklärung über die Auswirkungen - verantwortlich gemacht (44% nannten dazu die Gemeinden, 31% Einzelinteressen und Interessensvertretungen und 19% Politikerinterventionen). Einerseits wurden Umfahrungen überwiegend als Maßnahmen zur Verbesserung der Standortqualität des Gemeindegebietes angesehen, jedoch ebenso überwiegend der Nahbereich der Umfahrungsstraße als Hoffungsgebiet für Ansiedlung neuer Unternehmungen. Die rechtsverbindliche Absicherung von Umfahrungen wurde zumeist als gering oder überhaupt ineffizient eingestuft.

Die Befragung der Bürgermeister ergab – wenig überraschend – dass die Problematik des Zuwachsens bei bestehenden, die Umfahrung berücksichtigenden Flächenwidmungsplänen kaum bis gar nicht auftritt, wohingegen bei Neuerstellung von Flächenwidmungsplänen nach Fertigstellung der Umfahrung in nahezu der Hälfte der Fälle Anträge auf Umwidmung von Grünland in diverse Bau- und Landkategorien eingebracht und davon 94% bewilligt wurden. Die Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung zu diesen Vorhaben wurde jedoch nur in 21% der Fälle vorgeschrieben, bzw. wurde auf dieses Erfordernis aufmerksam gemacht. Angeblich erfolgte in 63% aller Fälle diese Zustimmung.

Zusammenfassend wird in dieser Untersuchung festgestellt, dass Anbaufreiheit in technischer Hinsicht schon bei der Planung zum Teil durch differierende Höhenlage zum umgebenden Gelände (Einschnitt, Dammlage) oder durch Parallelwege sichergestellt werden kann und dass dies auch durch entsprechend darauf abgestimmte Flächenwidmung erfolgen, jedenfalls aber unterstützt werden sollte. Hinsichtlich der Rechtslage wird darin einerseits die Einführung eines behördlichen Bewilligungsverfahrens für die Genehmigung von Anschlüssen und Zufahrten (anstelle lediglich der Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung) empfohlen, andererseits die Einführung des Begriffes „Umfahrungsstraße“ in das Gesetz, wodurch eine gesetzliche Schutzmaßnahme hinsichtlich Anschlussfreihaltung und Abstandsregelung für Bauten möglich wäre.

Was hat sich nun in den 45-50 Jahren seit Erstellung der Dissertation Mayerhofer, bzw. in den 35 Jahren nach den darauf fußenden weiteren Untersuchungen verändert?

Im **Kapitel 1. Einleitung** der Dissertation MAYERHOFER wurden als Interessenten am Thema Umfahrungsstraße angeführt:

- + Primär die Autofahrer (Verkürzung der Fahrzeit, Verringerung des Kraftstoffverbrauches, Verringerung der Gefahrenpunkte) als Befürworter,
- + zweitens die Geschäftswelt der umfahrenen / zu umfahrenden Siedlungen (insbesondere Gastronomie und Hotellerie) als Gegner
- + und zuletzt die Orts- bzw. Stadtplaner (Maßnahme zur Lösung eines Verkehrsproblems, Auswirkungen auf die Bautätigkeit der betroffenen Gemeinde) als Entscheidungshelfer.

Aus heutiger Sicht ist dazu festzustellen, dass sich diese Prioritäten seither durchaus verschoben haben. Damals sind die Bewohner der Ortsdurchfahrten als Interessensgruppe fast nicht, bzw. nur peripher in Erscheinung getreten.

Sehr bald rückte jedoch die Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen in den Vordergrund. Es ist dies insbesondere die Vermeidung bzw. Reduktion von Verkehrslärm und Abgasimmissionen, noch vor den Wirtschafts- und Sicherheitsaspekten. Damit kommt nun den Bewohnern der umfahrenen bzw. zu umfahrenden Bereiche prioritäre Bedeutung zu, als einem interessierten, sich artikulierenden und ganz wesentlich zu berücksichtigenden Personenkreis. Dies als Ausdruck der an Bedeutung gewinnenden Bürgerbeteiligung an der Planung, die damals mehr oder weniger vernachlässigt, bzw. nur implizit oder am Rande mit erwähnt wurde (z.B. im Kap. 4.1 und 4.2.2. der Arbeit von MAYERHOFER mit Zitaten von S. Crowe, *The Landscape of Roads*, London 1960, von C. Buchanan, *Traffic in Towns*, Harmondsworth 1964 und E. Grandjean, *Hygienische Aspekte der Umfahrungsstraßen*, Bern 1955).

Die Interessensgruppe der Autofahrer, vertreten durch die Automobilclubs, hat inzwischen deutlich an Stellenwert verloren. Sie macht zwar immer wieder von sich reden, beeinflusst aber Planungs- oder Bauentscheidungen nur mehr selten. (Hier haben sich die Prioritäten dieser Lobby zur Park- und Ride-Problematik im Umraum der Großstädte hin verschoben).

Die Interessensgruppe der Geschäftsleute in den zu umfahrenden Siedlungen verursachen auch noch hie und da mediale Aufmerksamkeit, kann aber in der Regel keine wirklich sachlichen Argumente gegen die Verlagerung des Durchgangsverkehrs geltend machen – dazu gibt es schon viel zu viele Best-Practice-Beispiele vom Gegenteil.

Bleiben zuletzt die Orts- und Stadtplaner, die nach Einschätzung der Verfasser gänzlich w.o. gegeben und sich weitgehend dem Diktat der Politiker (der/die

BürgermeisterIn will ja wiedergewählt werden), bzw. einer lautstark geäußerten Volksmeinung (Lobbys und Bürgerinitiativen) untergeordnet haben, anstatt die in praktisch allen (allerdings erst zwischen 1969 und 1977 erlassenen) Raumordnungsgesetzen der Bundesländer definierten Ziele zu verfechten.

Selbst dem Verfasser der Dissertation MAYERHOFER ist eine ganz wesentliche Auswirkung zum damaligen Zeitpunkt nicht deutlich genug bewusst geworden: Es sind dies die Chancen, die sich aus der Verkehrsverlagerung auf die Umfahrung für das dann autoverkehrs-reduzierte Ortszentrum eröffnen!

Rückbauten, Fußgängerzonen oder -bereiche, etc. damals in Zusammenhang mit Umfahrungsstraßen anzudenken wäre als phantastische Utopie abgestempelt worden.

Eine Anmerkung dazu:

Die erste Fußgängerzone in Österreich wurde 1961 in Klagenfurt realisiert, jene in St. Veit /Glan folgte 1962. Beide hatten zur Voraussetzung, dass der Großteil des motorisierten Verkehrs auf innerstädtische Straßenzüge umgeleitet worden war, die die Altstadtbereiche tangieren. Und bei beiden handelte es sich damals nur um Seitenstraßen, die von den zentralen Plätzen abzweigen.

Die Fußgängerzone in der Wiener Kärntnerstraße wurde - parallel zum U-Bahn-bau - erstmals 1971 provisorisch eingerichtet und 1974 fertig gestaltet.

In Baden bei Wien wurde die Fußgängerzone erst 1973 errichtet, ohne dass dabei wesentliche Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben, in Mödling 1976 (1. Stufe), bzw. 1977 (Erweiterung) hingegen wurde der motorisierte Verkehr ebenfalls auf innere Straßenzüge umgeleitet, die die Altstadt tangieren.

Alle diese frühen Fußgängerzonen sind daher nicht mit verursachenden bzw. beeinflussenden Umfahrungsstraßen in Zusammenhang zu bringen.

Dass Stadtentwicklung nicht nur Expansion, Entwicklung in die Peripherie, sondern – gerade im Zusammenhang mit neuen Umfahrungsstraßen – auch Innenentwicklung bedeuten kann und soll, dazu mussten noch Jahrzehnte vergehen.

So beschreibt etwa ZIBUSCHKA die Situation aus der Sicht des Verkehrsplaners noch im Jahre 1996 (!) wie folgt:

„Der vordringliche autoorientierte Straßenbau der letzten Jahrzehnte führte dazu, dass dem durchgehenden Kfz-Verkehr zunehmend mehr Raum zu Lasten des nichtmotorisierten Verkehrs (Fußgänger und Radfahrer) sowie der unmittelbar betroffenen Anrainer zur Verfügung gestellt wurde. Diese erkennbaren negativen Auswirkungen führten in der zweiten Hälfte der 80er Jahre (!) zu einem Umdenken in der Straßenplanung mit dem Ziel, durch eine Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraumes dem Kfz-Verkehr etwas weniger, dem nichtmotorisierten Verkehr dafür mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Da

auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum im Vordergrund stand, wurden Fragen der optischen Gestaltung vorrangig behandelt.“ (Zibuschka 1996, aus der Kurzfassung).

Er ortet somit den Bewusstseinsbildungsprozess selbst der Fachleute frühestens in die erste Hälfte der 1980er Jahre. Er selbst hat etwa die Junktimierung vom Bau einer Umfahrung mit dem Rückbau der Ortsdurchfahrt erst 1989 bei einer Tagung der deutschsprachigen Forschungsgesellschaften für das Verkehrs- und Straßenwesen in St. Gallen gefordert (Zibuschka, Ausbau von Ortsumfahrungen und Rückbau von Ortsdurchfahrten als Maßnahmenbündel (der Wortlaut dieses Beitrages konnte auch vom Autor nicht mehr rekonstruiert werden)).

Es ist leicht vorstellbar, um wieviel später ein solcher Prozess bei Entscheidungsträgern und selbst bei Betroffenen eingesetzt hat – und dass er teilweise bis heute noch nicht abgeschlossen ist.

ZIBUSCHKA geht es dabei in seiner o.a. Studie (1996) im Prinzip um Straßentrückbaumaßnahmen im Ortsgebiet – gegenüber den Querschnitten der Freilandstrecken, die in der Vergangenheit grundsätzlich - ausgelöst durch den überproportional hohen Anstieg der Motorisierung - auch innerorts umgesetzt worden sind. Erst 1988 hat das Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten (BMfWA) als Bundesstraßenverwaltung einen neuen Querschnitt für die Ausgestaltung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen festgelegt, der 1991 in die RVS 3.32 übernommen wurde.

Wenn man nun die von ZIBUSCHKA untersuchten acht Untersuchungsbereiche von Ortsdurchfahrten an damaligen Bundesstraßen ansieht – es sind dies Purkersdorf (B1), Langenzersdorf (B3), Korneuburg Ost (B3), Korneuburg West (B3), Stockerau Ost (B3) Gaaden (B11), Untertullnerbach (B44) und Tullnerbach (B44) neben einer Freilandstrecke und zwei Durchfahrten an Landeshauptstraßen, dann ist festzuhalten, dass die Durchfahrten auf der B3 durch die A22 und jene der B44 durch die A1 bereits zur Gänze vom regionalen und über-regionalen Durchgangsverkehr entlastet waren und dass davon auch Purkersdorf und Gaaden (durch die A21) profitiert haben. Es kann daher mit Sicherheit angenommen werden, dass es zu diesen Qualitätsverbesserungen in den Ortsdurchfahrten ohne Umfahrungen nicht gekommen wäre.

Auf den Zusammenhang zwischen der Errichtung einer Umfahrung und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wird anhand einiger Beispiele noch näher eingegangen werden (S 62 ff).

Hinsichtlich der **Terminologie (Kap. 2)** kann festgehalten werden, dass sich hier keine wesentlichen Änderungen feststellen lassen.

Nach wie vor werden im deutschen Sprachraum die Termini „Ortsumgehung“ und „Umgehungsstraße“ verwendet, in Österreich und der Schweiz hingegen der Begriff „Umfahrungsstraße“.

Wikipedia definiert wie folgt:

Eine Ortsumgehung ist eine Straße, die eine Ortschaft vom Straßenverkehr, insbesondere vom Fernverkehr bzw. Durchgangsverkehr, entlasten und den Verkehrsfluss verbessern soll. Der Fachbegriff bezüglich dieser Straßen im Zuge von Bundesstraßen ist Ortsumgehung (s. §16 FStrG Bundesfernstraßengesetz). Sofern in Landesstraßengesetzen diese Straßen bezeichnet werden, wird auch hier der Begriff Ortsumgehung verwendet (Beispiel: Saarländisches Straßengesetz (§64)).

Weitere Bezeichnungen sind auch Ortsumfahrung oder Umgehungsstraße (in Österreich und in der Schweiz: Umfahrungsstraße).

Ortsumgehungen sind entweder in Ringform angelegt oder führen einseitig am Ortskern vorbei. Im letztgenannten Fall werden sie häufig nach ihrer Ausrichtung benannt (z. B. Nordumgehung).

Allerdings beginnt sich offensichtlich auch in Deutschland in jüngster Zeit der dem Verkehrsmittel adäquatere Begriff des „Umfahrens“ einzubürgern, wie die Studie des BUND, Stuttgart 2004, „Ortsumfahrungen – Entlastungswirkungen und Alternativen“ zeigt.

In den österreichischen Straßengesetzen besteht keine rechtliche Definition des Begriffs der Umfahrungsstraße.

Der Begriff „Durchgangsverkehr“ ist ein in der österreichischen Verkehrsplanung festgelegter Terminus und wird daher hier verwendet. Er ersetzt damit den in den Arbeiten von MAYERHOFER - analog zur Umfahrungsstraße – verwendeten, sprachlich sicher etwas holprigen Terminus „Durchfahrtsverkehr“ und den umgangssprachlichen Begriff „Durchzugsverkehr“.

Als Grenzfälle von Umfahrungsstraßen wurden bereits in der zugrundliegenden Dissertation MAYERHOFER (Kap. 2.3) innerstädtische Entlastungsstraßen angeführt, jedoch später kaum mehr angesprochen und nur so weit behandelt, als es sich dabei um praktisch ausschließlich höchstrangige Straßen, also Stadt-
autobahnen handelte.

Dem Verfasser war aber zum damaligen Zeitpunkt auch hierbei eine ganz wesentliche Auswirkung nicht bewusst geworden: Die Chancen, die die Verkehrsverlagerung auf eine Entlastungsrouten für – autoverkehrsreduzierte – Wohngebiete innerhalb der Stadt bedeuten!

Mitte der 1960-er Jahre erschien die Rückkehr zu einer Nutzung als Wohnstraße eher utopisch, obwohl diese Funktion noch 15 Jahre vorher ganz normal gewesen ist - die Straße in Wohngebieten diente primär als Outdoor-Spielplatz oder Fußballfeld für Kinder und Jugendliche.

Die **Historische Entwicklung (Kap. 3, sowie 9 und 11)** der Dissertation MAYERHOFER) selbst bedarf keiner weiteren Betrachtung, sondern höchstens einer Ergänzung. Eine solche wurde vom Verfasser selbst für die österreichischen Bundesstraßen in der oben besprochenen „Untersuchungen über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen auf dem zukünftigen Bundesstraßennetz“ geliefert.

Zum einen wurde dort auf ältere Quasiumfahrungen hingewiesen, die nicht in die Statistik mit eingeflossen sind:

„Es finden sich daher genügend Beispiele, wo versucht wurde, den Durchfahrtsverkehr aus dem Stadtinneren abzuziehen und um den (meist historischen) Stadtkern herumzuführen – z.B. St. Pölten, St. Veit an der Glan, Wels, Wr. Neustadt.

Diese „Kernstadttangenten“ sind Extremfälle von Umfahrungen, auch wenn sie nur den historischen Kern betreffen.“

Zum anderen wurden alle 84 zwischen 1965 und 1971 neu errichteten, bzw. begonnenen Umfahrungen untersucht und bewertet.

Insgesamt sind somit von 1929 bis 1971 im Österreichischen Bundesstraßennetz 325 Umfahrungen errichtet worden, bzw. waren die letzten davon noch in Bau.

Für die Zeit danach jedoch fehlen zusammenfassende Untersuchungen!

Auch hinsichtlich dieser einschlägigen Bautätigkeit auf Landes- und Landeshauptstraßen, die nur punktuell von MAYERHOFER angeführt worden sind (Kap. 10), wenn diese bei den Recherchen oder bei Befahrungen erfasst werden konnten, fehlen nach Kenntnis der Verfasser zusammenfassende Untersuchungen in den Bundesländern.

Nur kurz gestreift wurden in diesem historischen Überblick auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Zu den österreichischen rechtlichen Festlegungen:

In der zugrundeliegenden Dissertation MAYERHOFER sind die für Österreich maßgebenden rechtlichen Bestimmungen nur in den Kapiteln über die Entwicklung der Umfahrungsstraßen der Zwischenkriegszeit (Kap. 3.3.1.2.) und der Nachkriegszeit (Kap. 3.3.2.1) angesprochen, da der Fokus primär auf verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen lag.

Es wird daher an dieser Stelle die ausführliche Behandlung aller rechtlich relevanter Bestimmungen, wie sie aus der Studie KATTINGER zu entnehmen ist, zusammengefasst:

Erstmals enthielt das Österreichische Bundesstraßengesetz 1921 vom 8.7.1921 die Regelung, dass außerhalb der geschlossenen Ortschaft Baulichkeiten (einschl. Einfriedungen) innerhalb eines Abstandes von 4,0 m vom Straßenrand ohne Bewilligung durch die Straßenverwaltung nicht angelegt werden dürfen (§ 18) und für den Anschluss von Wegen und Zufahrten war im § 23 ebenfalls eine Bewilligungspflicht normiert.

Das Österreichische Bundesstraßengesetz (BStG) vom 18.02.1948 hat auf die Formulierungen des Gesetzes vom 1921 zurückgegriffen und grundsätzlich keine Regelungen aus der reichsdeutschen Zeit übernommen. Somit ist auch die „Anbaufreiheit“ (also das Verbot von Einmündungen aus privaten Grundstücken) nicht für Bundesstraßen (später Bundesstraßen B) festgeschrieben worden, sondern nur für die Autobahnen (Bundesstraßen A) und mit BStG 1971 auch für die Schnellstraßen (Bundesstraßen S).

Für die Bundesstraßen wurde 1948 lediglich im § 18 Abs. 1 der bewilligungspflichtige Abstand von Baulichkeiten von 4,0 auf 10,0 m ausgedehnt und im Abs. 2 die Möglichkeit einer Vergrößerung dieser Distanz geschaffen, wenn durch Hervorrufen regelmäßigen Parkens und Anhaltens von Fahrzeugen nachteilige Auswirkungen auf die Abwicklung des Verkehrs zu erwarten waren.

Die Bewilligungspflicht für den Anschluss von Wegen und Zufahrten wurde nun im § 25, Überbrückung der Straßengraben mit dem Wortlaut „nur mit Zustimmung oder nach Weisung der Bundesstraßenverwaltung“ festgelegt.

Infolge der immer wieder geäußerten Kritik an der vielfach festgestellten raschen Verbauung neuer Umfahrungsstraßen, also an deren de facto Umwandlung in Erschließungsstraßen kam es sogar schon am 3.6.1964 zu einer Entschließung des Nationalrates (Zl. 406 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, X. Gesetzgebungsperiode), wonach das damalig zuständige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ersucht wurde, das Problem der Freihaltung von Umfahrungsstrecken von Anbauten zu prüfen.

Im Bundesstraßengesetz 1971 wurde dann ein § 13 zur Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs neu aufgenommen (Möglichkeit der Errichtung von entsprechenden Parallelstraßen oder -wegen) und im § 21, Bauten an Bundesstraßen, die alten Bestimmungen der §§18 und 19 zusammengefasst, wobei die Entfernungen, bis zu der „Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen, sowie Einfriedungen nicht angelegt oder überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden“ dürfen, für Autobahnen mit 40 m, für Schnellstraßen mit 25 m und für die übrigen Bundesstraßen auf Freilandstrecken mit 15 m vom Fahrbahnrand normiert wurden.

Der Fahrbahnrand ist dabei in §21 (4) als äußerer Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante definiert.

Hinsichtlich der „Weganschlüsse und Zufahrten“ wurde im § 26 im Abs.1 festgeschrieben: „Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn durch den Anschluss für die Bundesstraße, für deren Leistungsfähigkeit ... keine Nachteile zu befürchten sind“.

Und der Abs. 2 legt fest, dass „durch Verordnung für bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen, die einen besonders raschen oder dichten Durchzugsverkehr aufweisen“, die Neuherstellung von Weganschlüssen, Zu- oder Abfahrten gänzlich ausgeschlossen werden kann, „sofern dadurch die wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen des umliegenden Gebietes nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“

KATTINGER merkt dazu in der oben zitierten Publikation an (S. 13 und 32), dass das geltende Bundesstraßenrecht eine Freihaltung von Umfahrungen expressis verbis nicht vorsieht, aber mit Hilfe der §§ 13, 21 und 26 ein unterschiedlich wirksames Instrumentarium bereithält, bei dessen Anwendung der gleiche Effekt erreicht werden könnte, sowie (S. 17), dass „die Wirksamkeit dieser Gesetzesteile nicht sehr groß ist, weil der größte Teil der bereits bestehenden Anschlüsse ohne Zustimmung, bzw. mit Duldung der örtlichen Bezirksbauämter oder Straßenmeister errichtet wurde“.

Die größte Wirksamkeit wird der Bestimmung des §26 (2) zugemessen, wobei aber festgestellt wurde, dass nur wenige Verordnungen nach dieser Bestimmung (innerhalb von knapp 10 Jahren) im ganzen Bundesgebiet erlassen wurden, keine einzige davon aber aufgehoben worden ist, was bei Gestattung nur einer einzigen zusätzlichen Anbindung erforderlich wäre.

Zu den deutschen rechtlichen Festlegungen:

De facto hat sich an den gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland (angesprochen im Kap. 3.3) nichts verändert:

- + Das deutsche Bundesfernstraßengesetz hat schon 1953 an der Bestimmung der Durchführungsverordnung zum Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung im Deutschen Reich vom 7.12.1934 festgehalten: „Eine Ortsumgehung liegt vor, wenn sie ... im wesentlichen frei von Einmündungen und höhengleichen Kreuzungen ist und die anliegenden Grundstücke keine unmittelbaren Zugänge haben.“
- + Heute liest sich das im §9 (1) FstrG zwar etwas anders, aber es ist sozusagen nur umgekehrt formuliert (der Begriff Ortsumgehung ist nun entfallen, da sich diese begrifflich von einer freien Strecke nur durch ihre Entstehung als Neuanlage zur Ausschaltung einer Ortsdurchfahrt unterscheidet – s. KATTINGER, S 25):

Längs der Bundesfernstraßen dürfen nicht errichtet werden

1. Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,

2. bauliche Anlagen, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

Zufahrten sind demnach nur im Bereich von Ortsdurchfahrten zulässig, sodass Umfahrungen, die ja keine Ortsdurchfahrten darstellen, da die Gemeinde dafür auch keine wie immer geartete Baulast gem. §5 FStrG trifft, nach wie vor als Freilandstrecken „frei von Einmündungen“ zu sein haben.

Zu den rechtlichen Festlegungen in der Schweiz:

Die sehr vagen gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz (angesprochen im Kap. 3.3.2.3) haben sich ebenso wie in Österreich erst entwickeln müssen.

KATTINGER zitiert in seiner Untersuchung die vergleichbaren Artikel 22, 23, 44 und 51 des Nationalstraßengesetzes der Schweiz vom 08.03.1960, die sich jedoch nur generell mit Bauten an Nationalstraßen beschäftigen, für die beiderseits schon vor Baubeginn Baulinien festzulegen sind, und damit auch nicht explizit auf die Situation von Umfahrungsstraßen Bezug nehmen. Jedenfalls aber sind bauliche Maßnahmen (welcher Art auch immer, also auch Einmündungen von Wegen) vor dieser Baulinie - im Gegensatz zu Österreich - bewilligungspflichtig und bedürfen solche Bewilligungen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Eidgenössischen Departments des Inneren, um so jede Art von lokalen Interessenseinflüssen auszuschalten.

Was geschah seither (Stand KATTINGER war 1979) in Österreich?

Während in Deutschland und der Schweiz die oben angeführten Gesetze - mit teilweisen Aktualisierungen (z.B. um Nachhaltigkeits- und Umweltschutzgesichtspunkte) - weiterhin Geltung haben, hat sich die Rechtslage in Österreich inzwischen grundsätzlich gewandelt:

Mit Art. 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetz 2002 vom 29.03.2002 wurde das Verzeichnis 3 - Bundesstraßen B des Bundesstraßengesetzes aufgehoben. Einige Straßenzüge wurden in das Verzeichnis 1 (Bundesstraßen A) und das

Verzeichnis 2 (Bundesstraßen S) übertragen. Der weitaus größte Teil wurde jedoch als Bundesstraßen B aufgelassen und von den Ländern in das Landesstraßennetz übernommen, meist unter der Bezeichnung Landesstraße B.

Dadurch wurde auch die Problematik des Zuwachsens von Umfahrungsstraßen, also deren sukzessiver Funktionswandel von einer Entlastungs- zu einer Erschließungsstraße, zur Gänze den Ländern übertragen – und damit auch hin zu acht verschiedenen Landesstraßengesetzen bzw. zu neun verschiedenen Raumordnungsgesetzen verlagert.

Der Bund - und damit die ausgelagerte ASFINAG (Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) - haben sich damit der Hauptproblematik von Umfahrungsstraßen entzogen, da sie nur mehr für die höchst-rangigen, per Gesetz anbaufreie zu haltenden Straßenzüge zuständig sind. Gleichzeitig ging damit aber für die ehemaligen nun den Ländern übertragenen Bundesstraßen eine zentrale Instanz verlustig, die österreichweit über Informationen zum hochrangigen Verkehrsnetz verfügte und Prioritäten beim Ausbauprogramm setzen konnte und gesetzt hat.

Eine Besonderheit stellen - im Gegensatz zu den Autobahnen - die Autostraßen im Sinn des §47 der Straßenverkehrsordnung STVO dar, auf denen die Bestimmungen über den Verkehr auf Autobahnen sinngemäß gelten. Dabei muss allerdings eine Zu- und Abfahrt nicht zwingend über eigene durch Hinweiszeichen gekennzeichnete Zu- und Abfahrtsstraßen erfolgen, ein der Trennung entgegengesetzter Fahrtrichtungen dienender Mittelstreifen ist nicht zwingend vorgeschrieben (ASFINAG 2012, S. 128) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Als Beispiel sei hier die B 37 (zwischen Krems und Rastenfeld) angeführt, die zuerst vierstreifig bis zur Abzweigung nach Langenlois, dann dreistreifig mit abwechselndem, bzw. steigungsbedingtem Wechsel von 2+1 Fahrstreifen, erst in Rastenfeld zweistreifig. Danach als B 39 wieder dreistreifig mit abwechselndem, bzw. steigungsbedingtem Wechsel von 2+1 Fahrstreifen bis knapp vor Zwettl (Beginn der derzeit in Bau befindlichen Umfahrung Zwettl Nord).

Hinsichtlich der **Gründe für den Bau von Umfahrungsstraßen (Kap. 4)** müsste heute wohl aus geopolitischer Sicht als auch aufgrund der o.a. veränderten Rechtslage eine Neubewertung erfolgen:

Die ursprünglich noch vor dem 2. Weltkrieg definierten „3 treibenden Kräfte: Kriegsbereitschaft, innere Politik und Handel“ (Zitat aus Örley; Das Fernstraßenproblem Europas ..., 1936) sind zumindest für ersteres obsolet geworden: die Notwendigkeit von sicheren Transport- und Nachschubwegen ist schon mit

der Berliner Luftbrücke erstmals ad absurdum geführt worden und im Raketenzeitalter gänzlich illusorisch geworden.

Wenn mit „innerer Politik“ die Belange der betroffenen Gemeinde und des Landes gemeint waren (was aus dem Nebensatz: „um Kultur, Wohlstand und Steuerkraft zu heben“ geschlossen werden kann), so ist hier festzustellen, dass sich seither die Prioritäten durchaus verschoben haben:

Wohl stand damals an erster Stelle die Gefahr der „Zerstörung der Dörfer“ (und der Dorfgemeinschaften) durch den Verkehr, doch wurde dieser damals als grundsätzlich notwendig angesehen und daher die baulichen Hindernisse enger Ortsdurchfahrten und die Undurchführbarkeit von Verbreiterungen als die wesentlichen Gründe für eine Verkehrsverlagerung angeführt, ergänzt um die dadurch entstandene Gefahr von Unfällen und die Abgas- und Lärmentwicklung als „unvermeidliche Begleiterscheinung größerer Verkehrsdichte“, sowie lange Ortsdurchfahrten mit Summierungen von Konfliktpunkten und Zeitverlust für den Durchgangsverkehr.

Auf die physischen und psychischen Gefahren wurde wohl von Fachleuten schon damals gelegentlich hingewiesen, doch sind damals - wie schon erwähnt - die Bewohner der Ortsdurchfahrten als Interessensgruppe fast nicht, bzw. nur peripher in Erscheinung getreten. Die Autofahrer hingegen hatten mit den Autofahrerclubs eine starke Lobby hinter sich.

Sehr wohl aber wurde die eminente Behinderung des Ziel- und Quellverkehrs, sowohl hinsichtlich der Warentransporte zu den Betrieben (bes. Lieferverkehr) als auch der Arbeitsbevölkerung als Begründung für eine erforderliche Verlagerung des Durchfahrtsverkehrs betont, allerdings gab es da auch kontroverielle Bestrebungen, insbesondere durch das Gastgewerbe, das um die Laufkundschaft bangte.

Heutzutage werden sicher allgemein die Umweltüberlegungen an erster Stelle stehen (insbesondere die Vermeidung/Reduktion störender motorisierter Verkehrsanteile samt davon verursachten Lärm und der Abgasemissionen), noch vor den Wirtschafts- und Sicherheitsaspekten – und damit kommt nun den Bewohnern der umfahrenden / zu umfahrenden Bereiche prioritäre Bedeutung zu, wie schon oben im Abschnitt über die Interessenten dargelegt wurde.

Nach wie vor ein wichtiger Faktor bleibt der Anteil des Durchgangsverkehrs, insbesondere des regionalen und überregionalen Verkehrs. Dazu ist aber festzuhalten, dass dieser zugegebenermaßen in den letzten Jahrzehnten stark angestiegene Verkehrsanteil sich in vielen Fällen bereits auf das dafür geplante Autobahn- und Schnellstraßennetz (das sukzessive ausgebaut und ergänzt wird) verlagert hat.

Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass der Zeitpunkt der Vollmotorisierung (der in den Prognosen um 1970 für einen Zeitraum zwischen

1990 und 2000 angenommen worden war) zumindest in den Ballungsräumen bereits erreicht, wenn nicht sogar schon überschritten ist.

In Wien gehen die Zulassungen von PKWs in manchen Bezirken bereits seit einiger Zeit und insgesamt im ersten Quartal 2016 auch schon in ganz Wien um 1% zurück.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass es keine Zunahmen im motorisierten Individualverkehr und im Straßengüterverkehr mehr gibt. Vor allem in Gebieten mit steigender Bevölkerungszahl, in den Großstädten und deren Umgebung (Speckgürtel) ist weiterhin mit Verkehrswachstum zu rechnen, dem auch nicht mit forciertem Ausbau des öffentlichen Verkehrs beizukommen ist. Jedenfalls sind jedoch die früher gängigen Annahmen über die Stärke des Verkehrswachstums zu hinterfragen.

Zur Klassifizierung (Kap. 5, 8, 11 und 14) in der Dissertation, bzw. Kap. 5, 8, 9 und 11 der publizierte Kurzfassung:

Damals wurde nach ausführlicher Beschreibung unterschiedlicher Formen von Umfahrungsstraßen folgender Klassifizierung vorgenommen, und zwar getrennt nach:

1. Äußeren Umfahrungen: A) Lokale Umfahrungen
 B) Regionale Umfahrungen
 a) Durchfahrtsstraßen für den Fernverkehr
 b) Sammelschienen f.d. Ziel-/Quellverkehr
2. Inneren Umfahrungen: A) Ringe (Schnellstr. oder Stadtautobahnen)
 B) Tangenten (Schnellstr. od. Stadtautobahnen)

Diese Typen wurden, wie schon oben (S.: 6) gezeigt, in einer Tabelle dem Durchgangsverkehrsanteil und der Siedlungsgröße als Richtwert zugeordnet (Abb.: 1).

Aus heutiger Sicht müssten ergänzt, bzw. verändert werden:

Bei äußeren Umfahrungen: Das Schnellstraßen- und Autobahnnetz, sowie
 zusammengefasst lokale + regionale
 Umfahrungen (als Autostraßen)
 (Sammelschienen fallen schon ins Schnell-
 straßennetz)

Bei inneren Umfahrungen: Bündelung des Verkehrs auf (innerstädtische)
 Hauptverkehrsstraßen (zur Entlastung der da-
 zwischengelegenen Wohngebiete)

Da der aus der Elektrotechnik stammende Begriff Sammelschiene – wenn überhaupt – dann nur für Teile des übergeordneten Straßennetzes (im großstädtischen Umraum) angewendet wurde, ist es sinnvoll, auf diesen als Straßenkategorie überhaupt zu verzichten, er kann zur Gänze durch die Kategorien Schnellstraße und Autobahn substituiert werden.

Das Schnellstraßen- und Autobahnnetz wird sich – unabhängig vom lokalen bzw. regionalen Durchgangsverkehrsanteil - über die gesamte Skala der Siedlungsgrößen erstrecken, wobei eine Differenzierung der beiden Typen nicht vorgenommen werden kann, da die Unterschiede (im wesentlichen Kosten aufgrund verschiedener Ausbaukriterien) keinen Bezug zu den Faktoren Durchgangsverkehrsanteil und Siedlungsgröße aufweisen.

Gleichzeitig sind nun bei den Verkehrsanteilen die Spreizungen in Bezug auf die zentralörtliche Bedeutung der Siedlungseinheiten vergrößert angenommen, wie sich das aus den Ergebnissen/Berechnungen bei den 84 Beispielen der Studie über die Notwendigkeit und Bauumfang von Umfahrungsstraßen (Mayerhofer 1973, Seite 50) angekündigt hat:

„Das Einfließen der zentralörtlichen Bedeutung und die Lage in Pendlerströmen erscheinen aufgrund der Durchrechnung eher als zu niedrig gegriffen. Um jedoch eine gesicherte Maßzahl finden zu können, wären vergleichende Studien über gleich große Städte unterschiedlicher Bedeutung anzustellen.“

Solche weitergehenden Untersuchungen sind dazu jedoch nie mehr durchgeführt worden. Damit aber würde sich das noch hypothetische Bild doch deutlich anders darstellen (Abb.: 6).

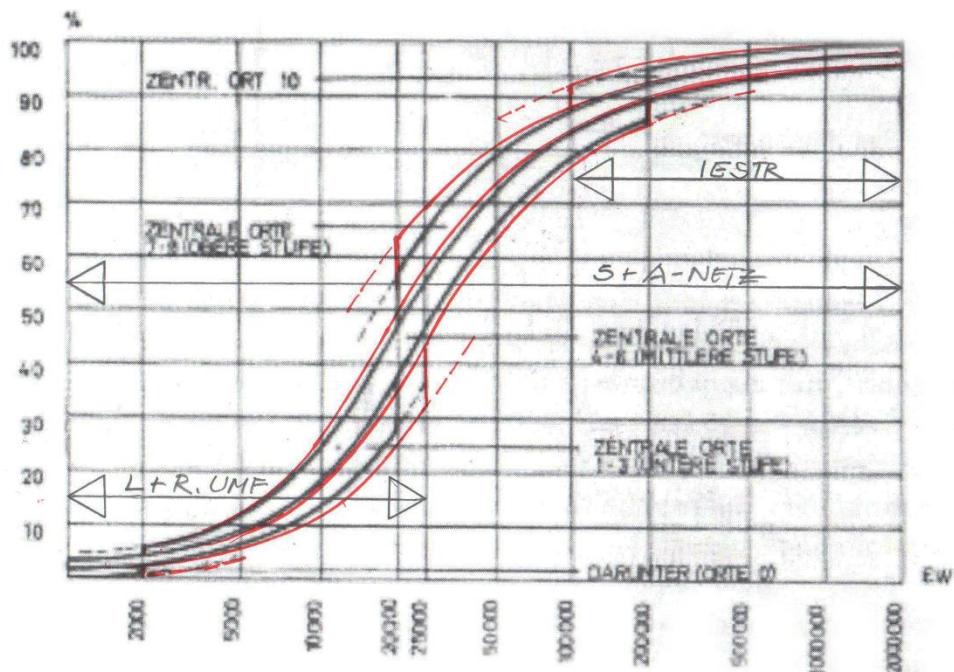


Abb.: 6 Regionale Unterschiede der zu umfahrenden Städte/Ortschaften in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Bedeutung

Legende: L+R. UMF lokale und regionale Umfahrung
 S+A-NETZ Schnellstraßen- und Autobahnnetz
 IESTR innere Entlastungsstraße

Bei den inneren Umfahrungen aber treten jedenfalls dieselben Probleme auf, wie bei den Umfahrungsstraßen auf dem ehemaligen Bundesstraßennetz, nämlich der mit der Überlagerung von Durchgangs- sowie Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, also mit dem hohen, dem Umfahrgedanken widersprechenden Erschließungsanteil.

Das verkehrsplanerisch durchaus zu begrüßende Bündeln des motorisierten Verkehrs auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen führt aber in der Regel zu Nutzungsänderungen (Rückgang der Wohnnutzung) und oft zur Verödung der Erdgeschosse in der angrenzenden Bebauung, was nicht nur mit dem Qualitätsverlust durch die Verkehrsbeeinträchtigungen, sondern auch mit der Nutzungsänderung zusammenhängt.

In der Zwischenzeit erarbeitete Klassifizierungen

Seit der Veröffentlichung der Dissertation MAYERHOFER wurde eine Reihe von Kategorisierungen von Straßenabschnitten nach ihrer raum- und verkehrsfunktionellen Bedeutung vorgenommen.

So wurde von SNIZEK, STEIERWALD und STEINBACH (1988) eine Kategorisierung des damaligen Bundesstraßennetzes nach seiner raum- und verkehrsfunktionellen Bedeutung vorgenommen, die in der Folge vom BMfBuT in leicht abgewandelter Form übernommen wurde.

Weiters wurden im Zuge von Bezirks- und Landesverkehrskonzepten derartige Kategorisierungen erarbeitet. Zuletzt hat das BMVIT für das heutige Bundesstraßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) raum- und verkehrsfunktionelle Kategorien festgelegt.

Schließlich enthält die RVS 03.01.13 allgemeine Grundsätze zur Kategorisierung von Straßenabschnitten, in denen Anforderungen auf die Gestaltung von Straßen, wie zulässige Höchstgeschwindigkeit, Kreuzungsfreiheit, Verordnung als Autostraße, Radverkehrsführung etc. definiert werden.

Als Straßenkategorien werden dort unterschieden:

- + Kategorie I Transnationales Netz
 Großräumige Verbindungen der neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräume mit den sieben benachbarten Wirtschaftsräumen einschließlich der österreichischen TEN-Strecken
- + Kategorie Ia Transnationaler Netzabschnitt im Ballungsraum
- + Kategorie II Transregionales Netz
 Großräumige Verbindungen zwischen den neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräumen oder grenzüberschreitende Verbindungen zu bedeutenden benachbarten Regionen.
- + Kategorie IIa Transregionaler Netzabschnitt im Ballungsraum
- + Kategorie III Zentralörtliches Netz
 Überregionale Verbindungen zwischen Bezirkshauptorten oder von Bezirkshauptorten zur Landeshauptstadt, sowie Verbindungen von Bezirkshauptorten zu weiteren Arbeits-, Versorgungs- und Tourismuszentren
- + Kategorie IV Regionales Netz
 Regionale Verbindung von Gemeinden oder Gemeindeteilen zu Bezirkshauptorten. Regionale Verbindung von Gemeinden oder Gemeindeteilen zu weiteren Arbeits-, Versorgungs- und Tourismuszentren.

- + Kategorie V Gemeindeverbindungen
Kleinräumige und lokale Verbindungen zwischen Gemeinden oder Gemeindeteilen.
- + Kategorie VI Innerörtliches Netz
Weitere lokale Verbindungsfunktionen.

Die damit verbundenen Anforderungsprofile an Straßenabschnitte können und müssen auch auf Umfahrungsstraßen angewandt werden.

Zur Abhandlung über **Stadtentwicklung** (Kap. 6) im Zusammenhang mit einer notwendig erscheinenden Umfahrungsstraße ist festzustellen, dass zum damaligen Zeitpunkt (1965) die Auswirkungen der Zersiedelung und damit der Zuwachs an Baulandflächen noch immer völlig unterschätzt worden sind.

WURZER (1964) hat damals festgehalten, dass im Falle einer in der Ebene liegenden Gemeinde „die überstürzte Siedlungsentwicklung der letzten 2 Jahrzehnte ebenfalls entlang der ... fächerförmig ausstrahlenden Radialstraßen“ erfolgt, „in letzter Zeit wird jedoch auch mit der Bebauung der zwischen den radialen Siedlungsteilen liegenden gärtnerisch oder landwirtschaftlich genutzten Grundstücke begonnen.“

Also: ohne Straße keine Bautätigkeit!

Da – wie oben erläutert – in Österreich kein gesetzliches Anschlussverbot für Umfahrungen auf Bundes- und schon gar nicht auf Landesstraßen vorhanden war, sind viele dieser Straßenneubauten oft sehr rasch zu Erschließungsstraßen verkommen und haben der weiteren Zersiedelung Vorschub geleistet.

1966 hat MAYERHOFER aufgrund einer Reihe vorliegender Bestandserhebungen im Zuge von Flächenwidmungsplanungen festgestellt:
„Seit dem Jahre 1948, in Ostösterreich besonders seit dem Staatsvertrag von 1955, übersteigt die Bautätigkeit alles bisher Dagewesene. Die Inanspruchnahme von Baulandflächen übersteigt die Bautätigkeit der Zwischenkriegszeit um ein Vielfaches und ist meist stärker als die Bautätigkeit der vorangegangenen 100 Jahre.“ (Seiten 120/121 der Dissertation)

Damals wurde seitens der Raumplanung primär ein „geordnetes Wachstum“ meist nach dem Gesichtspunkt der Funktionstrennung verfolgt und mit den vielfach überdimensionierten „reinen Wohngebieten“ letztlich auch die Zersiedelung weiter angeheizt.

Die Zersiedelung als Begriff für eine ausufernde Siedlungsentwicklung ist gemäß Handwörterbuch der Raumforschung und Raumplanung etwa in den 1930-

er Jahren entstanden, wird allerdings erst seit Ende des 2. Weltkrieges häufiger als „entartete Form des Begriffes Siedlung ohne funktionell überlegte, ortsplannerisch durchdachte Gliederung“ verwendet.

Definition aus: wörterbuchdeutsch.com (bzw: Wikipedia):

„Unter Zersiedelung versteht man entweder die Errichtung von Gebäuden außerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen oder das unregelmäßige und unstrukturierte Wachstum von Ortschaften in den unbebauten Raum hinein.

Meist wird der Begriff verwendet, um negative Auswirkungen dieses Prozesses zu beschreiben.

Forscher aus der Schweiz haben im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 54 Zersiedelung wie folgt definiert: Zersiedelung ist ein Phänomen, das in der Landschaft optisch wahrnehmbar ist. Eine Landschaft ist umso stärker zersiedelt, je mehr Fläche bebaut ist, je weiter gestreut die Siedlungsflächen sind und je geringer deren Ausnützung für Wohn- oder Arbeitszwecke ist.“

Ursachen (Wikipedia)

Maßgeblich befördert wurde und wird die Zersiedelung der Landschaft durch die kommunale Bauleitplanung (am Rande der Siedlungen) und die Verfestigung von Splittersiedlungen im Außenbereich. Sie wird häufig mit der Verbreitung des PKW als technische Voraussetzung in Verbindung gebracht. Auch die staatliche Begünstigung des Auseinanderfallens von Arbeitsplatz und Wohnort durch die Entfernungspauschale sowie eine undifferenzierte Wohnbauförderung werden als ursächlich und fördernd für Zersiedelung genannt.

Anfang der 1970-er Jahre wurde Zersiedelung bereits allgemein als Problem erkannt und sollte u.a. durch die Forschungsgesellschaft Wohnen, Bauen und Planen in Wien 1972/73 eine größer angelegte Studie vorgenommen werden. Letztlich kam es allerdings infolge der Kostenexplosion als multidisziplinär angelegte Studie nur zu einer Problemanalyse mit juristischem Background (BACH, JESCHKE 1975).

20 bis 25 Jahre nach dem Wissensstand des Verfassers zur Zeit der Dissertation haben Bestandsaufnahmen von Projektgemeinden durch Raumplanungsstudenten im Rahmen der Flächenwidmungs- und der Bebauungsplanungsübungen der TU-Wien in Niederösterreich und Burgenland durchwegs eine Flächeninanspruchnahme durch Wohnbauland nach 1945 von min. 300% der bis 1945 ausgewiesenen Bauflächen ergeben. Ein erschreckendes Bild, wenn man gleichzeitig bedenkt, dass diese Gebiete über so gut wie keine Nahversorgung und keinen öffentlichen Verkehr verfügen, sämtliche Wege daher überwiegend motorisiert durchgeführt wurden (und nach wie vor werden).

HAUER schreibt denn auch 1984 in seiner kommentierenden Publikation der Raumordnungsgesetze der österreichischen Bundesländer sehr vorsichtig: „Gerade in der Frage der Zersiedelung zeigt sich eine äußerst unterschiedliche Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen von Gemeinde zu Gemeinde und es ist hier den als Baubehörde entscheidenden Gemeindebehörden eine große Verantwortung auferlegt. Wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen Kampf gegen die Zersiedelung sind ausreichende gesetzliche Bestimmungen und Raumordnungspläne, welche von entsprechenden Zielsetzungen getragen sind“ und äußert die Hoffnung, dass diese Ziele „nicht zu oft kurzfristigen Politinteressen usw. geopfert werden.“

Dieser Trend zum Einfamilienhaus „im Grünen“ ist jetzt zwar allmählich im Abklingen (Überalterung bzw. Aussterben der ersten Generation der Häuselbauer, diese Häuser sind für die 2., bzw. 3. Generation deutlich zu klein), aber nach wie vor vorhanden. Die Ansprüche an die Bestandsbauten werden immer weniger zu erfüllen sein, die Leerstände werden daher in Zukunft zunehmen, bzw. auch die Eigentümerwechsel – oft auch erzwungen durch Überschuldung. Das Ziel der Siedlungsentwicklung - insbesondere im großstadtfernen Raum - müsste daher eindeutig in Richtung Reduktion der Baulandflächen und bessere Nutzung zentraler gelegener Ortsbereiche (Nachverdichtung/Innenentwicklung) gehen.

Ein Beispiel für aktuelle Widerstände gegen dieses Raumordnungsziel aus einer burgenländischen Gemeinde:

In einem reinen Wohngebiet mit offener Bauweise und daher ausschließlich freistehenden Einfamilienhäusern wollte ein Investor auf 6 noch unbebauten Grundstücken (3+3 in Blockform mit 3 Straßengrenzen) zunächst 2 parallele Reihenhauszeilen umsetzen, was als mit der Flächenwidmung nicht kompatibel abgelehnt wurde. Danach reichte er ein Projekt mit nunmehr nur mehr 9 freistehenden Doppelhäusern auf verändertem Grundstückszuschnitt ein, wobei alle Bestimmungen der Flächenwidmung und der Bauordnung eingehalten worden sind und diese Einzelobjekte sogar kleiner dimensioniert waren als die größten Nachbarhäuser.

Trotz eines von der Gemeinde beauftragten und für den Antragsteller positiven Ortsbildgutachtens hat die Baubehörde dann auch dieses Projekt infolge massiver Anrainereinwendungen abgelehnt.

Zur Abhandlung über **Autobahnen (Kap. 7)** und **Innerstädtische Schnellstraßenzüge (Kap. 8)**, die als Grenzfall von Umfahrungen eingestuft worden sind, gibt es im Prinzip kaum etwas grundsätzlich Neues hinzuzufügen, außer dem Umstand, dass zum einen sich das Netz der Autobahnen und Schnellstraßen seit dem damaligen Planungsstand (s. Abb.: 7 - 15) verändert hat.

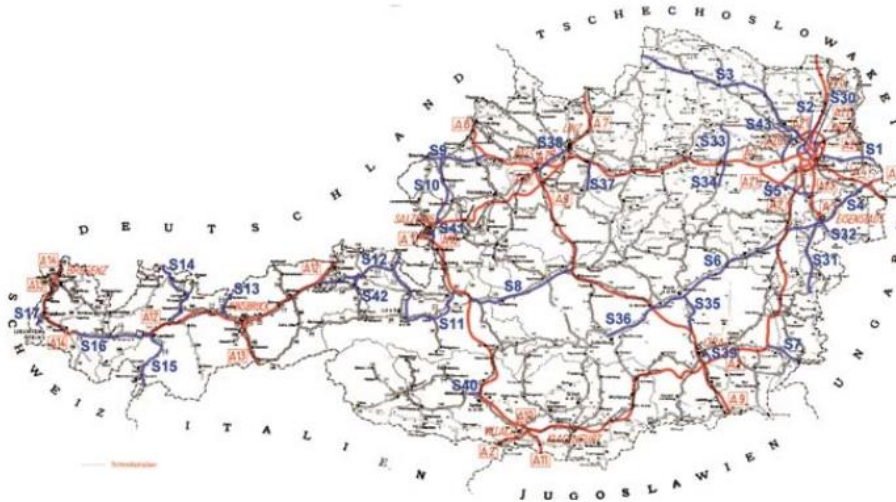


Abb.: 7 Im Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehene Autobahnen und Schnellstraßen (Quelle: Das Autobahnnetz in Österreich, 30 Jahre ASFINAG, Wien 2012, S. 22)

Abb.: 8 – 15 Bundesstraßennetz nach Bundesländern (gem. BStG vom 16.07.1971)

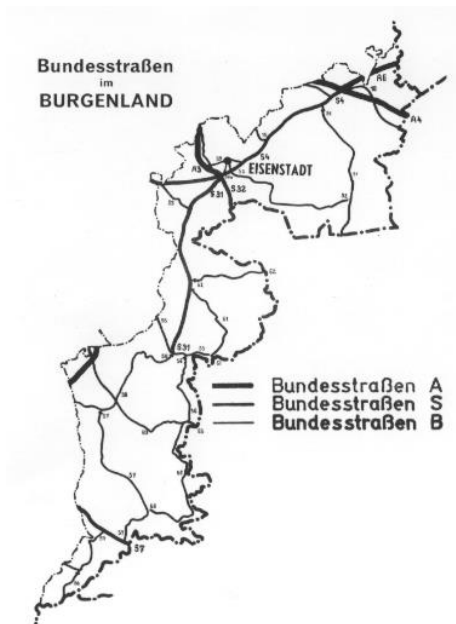


Abb.: 8 Burgenland

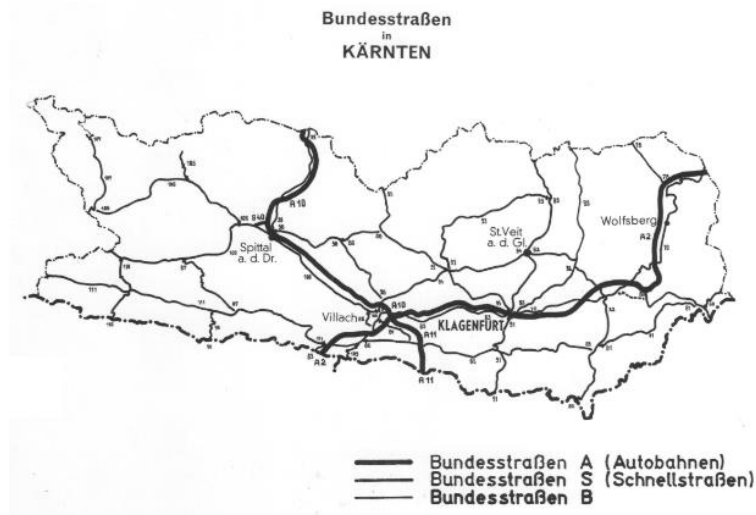


Abb.: 9 Kärnten

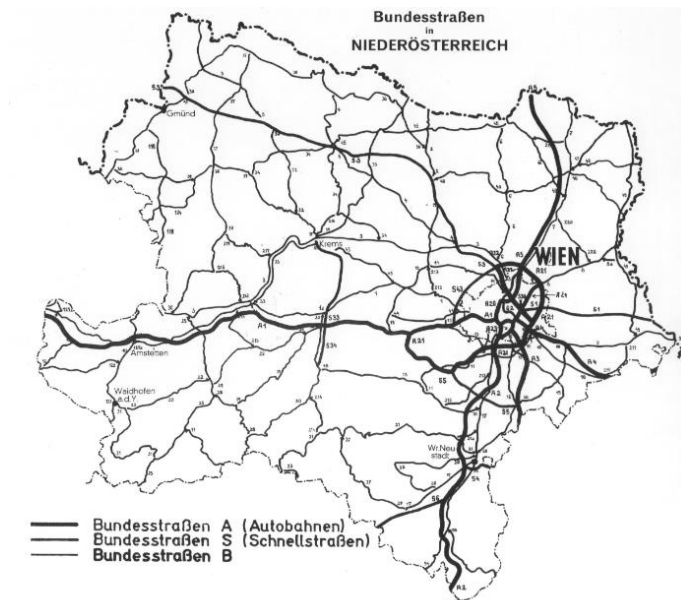


Abb.: 10 Niederösterreich (und Wien)

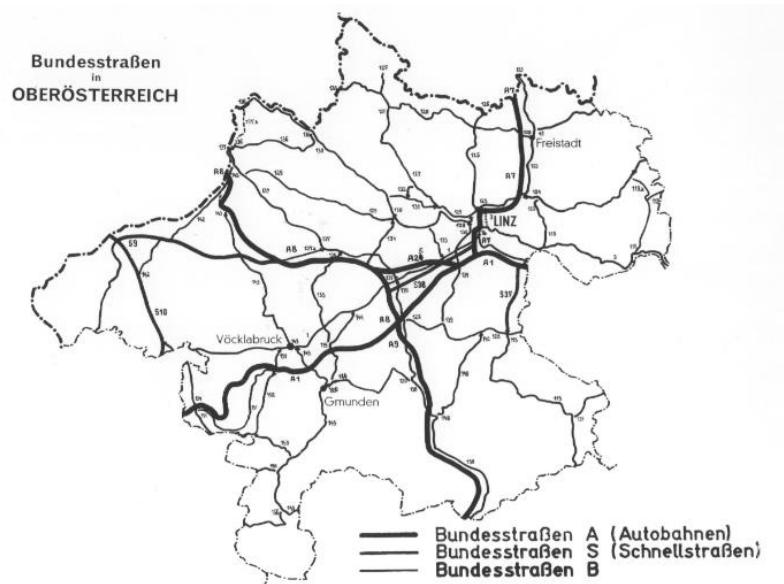


Abb.: 11 Oberösterreich



Abb.: 12 Salzburg

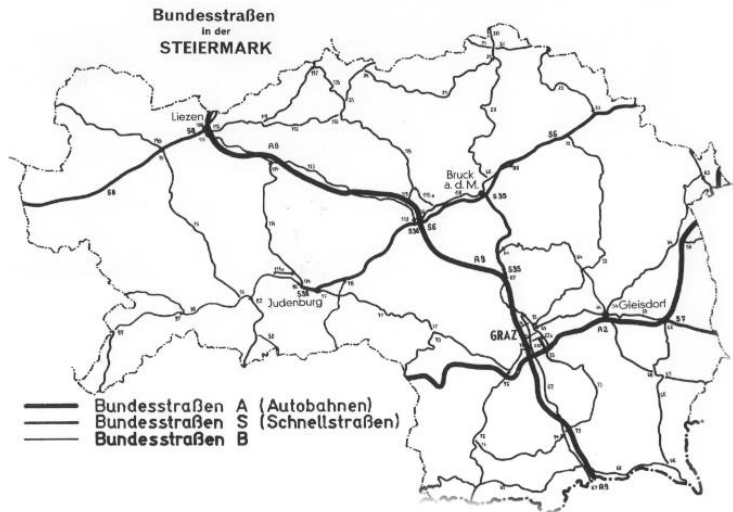


Abb.: 13 Steiermark

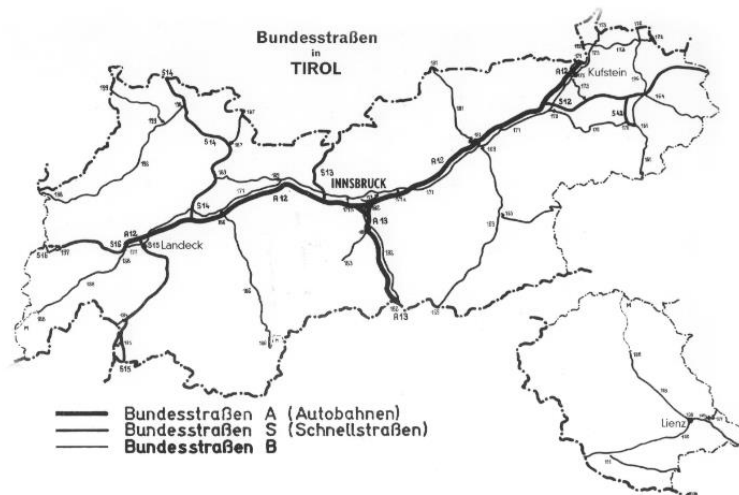


Abb.: 14 Tirol

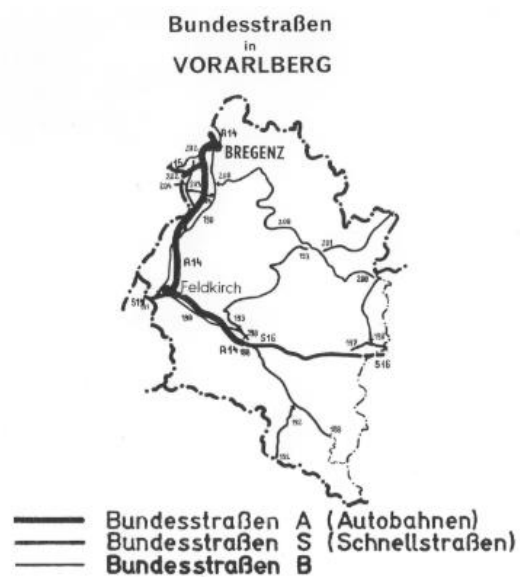


Abb.: 15 Vorarlberg

Diese Änderungen im Planungsprozess aber auch in der Bezeichnung sind unten tabellarisch zusammengefasst:

Frühere Projekte [\[Quelltext bearbeiten \]](#)

Autobahnprojekte [\[Quelltext bearbeiten \]](#)

Nr.	Bezeichnung	Verlauf	Status
A1	West Autobahn (Verlängerung)	Wien Auhof – Wien Gaudenzdorf	Planungen verworfen; heute B 1
A2	Süd Autobahn (Verlängerung)	Knoten Wien Inzersdorf – Wien Matzleinsdorf	Planungen verworfen; heute B 17
A3	Südost Autobahn (Verlängerung)	Knoten Wien Arsenal – Ebreichsdorf	Planungen verworfen; A 3 bei Guntramsdorf an die A 2 angebunden
A7	Mühlkreis Autobahn (Verlängerung)	Unterweikersdorf – Staatsgrenze bei Wulowitz	derzeit als S 10 in Bau bzw. Planung
A15	Bodensee Autobahn	Verbindung <i>St. Margrethen (Schweiz)</i> – A 14	später als S 18 in Planung
A20	Wiener Gürtel Autobahn	Knoten Donaupark – Gaudenzdorf – Matzleinsdorf – Knoten Landstraße	Planungen verworfen; heute B 221
A21	Wiener Außenring Autobahn (Verlängerung)	Knoten Vösendorf – Schwechat – Eibesbrunn – Knoten Korneuburg	derzeit als S 1 in Betrieb bzw. Planung
A23	Autobahn Südosttangente Wien (Verlängerung)	Knoten Hirschstetten – Knoten Raasdorf	Planungen verworfen, stattdessen Bau einer Erschließungstrecke zur S 1
A24	Autobahn Nordosttangente Wien	Knoten Kaisermühlen – Süßenbrunn	heute Teil A 23 und S 2
A24	Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl	Knoten Wien Hanssonkurve – Knoten Wien Rothneusiedl	Planungen verworfen
A26	Linzer Autobahn	Linz Urfahr – Knoten Linz Urfahr	Planungen verworfen
keine	Zillertal Autobahn / „Alemagna“	Wörgl – <i>Venedig</i>	Planungen verworfen
keine	Neusiedler See Autobahn	Knoten Eisenstadt – Knoten Neusiedl am See	teilweise als S 31 in Betrieb; Verlängerung in Planung
keine	Voralpen Autobahn	Knoten Voralpenkreuz – Steyr – Knoten Amstetten	Planungen verworfen
keine	<i>Strecke 88</i>	Wien – <i>Breslau</i>	heute mit anderer Streckenführung als A 5 in Betrieb bzw. in Planung

Abb.: 16 Autobahnprojekte und deren derzeitiger Status
(Quelle: Wikipedia: Liste der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich)

Schnellstraßenprojekte [Quelltext bearbeiten]

Nr.	Bezeichnung	Verlauf	Status
S1	Marchfeld Schnellstraße	Knoten Wien Kaisermühlen – Groß-Enzersdorf – Staatsgrenze bei Engelhartstetten	derzeit als S 8 mit anderer Streckenführung in Planung
S2	Donaukanal Schnellstraße	Knoten Prater – Gürtelbrücke – Nordbrücke – Stammersdorf	Planungen verworfen; heute B 227 bzw. A 22-Zubringer
S3	Waldviertler Schnellstraße	Knoten Korneuburg – Stockerau – Horn – Staatsgrenze bei Neu-Nagelberg	Planungen verworfen; Korneuburg – Stockerau als A 22 in Betrieb
S4	Mattersburger Schnellstraße (Verlängerung)	Knoten Mattersburg – Eisenstadt – Neusiedl am See – Staatsgrenze bei Kittsee	heute teilweise als S 31 bzw. A 6 in Betrieb
S5	Badener Schnellstraße	Alland – Baden – Ebreichsdorf	Planung verworfen; heute B 210
S8	Ennstal Schnellstraße	Knoten Ennstal – Schladming – Knoten Selzthal	Planungen verworfen; heute B 320
S9	Innviertler Schnellstraße	Knoten Ried – Staatsgrenze bei Braunau	Planungen verworfen; heute B 141 und B 148
S10	Braunauer Schnellstraße	Braunau – Salzburg	Planungen verworfen; heute B 147
S11	Pinzgauer Schnellstraße	Knoten Pongau – Lofer	Planungen verworfen; heute B 311
S12	Loferer Schnellstraße	Knoten Wörgl – Staatsgrenze bei Unken	Planungen verworfen; heute B 178
S13	Seefeldler Schnellstraße	Zirl – Staatsgrenze bei Scharnitz	Planungen verworfen; heute B 177
S14	Fernpass Schnellstraße	Imst – Staatsgrenze bei Pinswang	Planungen verworfen; heute B 179
S15	Reschen Schnellstraße	Knoten Oberinntal – Staatsgrenze am Reschenpass	Planungen verworfen; heute B 180
S17	Liechtensteiner Schnellstraße	Knoten Feldkirch – Staatsgrenze zu Liechtenstein	Planungen verworfen; heute L 191
S20	Weinviertler Schnellstraße	Wien Stammersdorf – Wolkersdorf – Mistelbach – Staatsgrenze bei Laa/Thaya	heute mit anderer Streckenführung als A 5 in Betrieb bzw. in Planung
S21	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweikersdorf – Staatsgrenze bei Wullowitz	derzeit als S 10 in Bau bzw. in Planung
S22	Strebendorfer Schnellstraße	Wien Strebendorf – Wien Großjedlersdorf	Planungen verworfen
S23	Wiener Gürtel Schnellstraße	Knoten Landstraße – Gürtelbrücke	Planungen verworfen; heute B 221
S30	Donaustadt Schnellstraße	Knoten Kaisermühlen – Kagran	Planungen verworfen; heute B 3b
S31	Burgenland Schnellstraße	Oberpullendorf – Staatsgrenze bei Rattersdorf	Planungen verworfen; stattdessen wird eine Landesstraße errichtet
S32	Klingenbacher Schnellstraße	Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingenbach	heute als Verlängerung der A 3 in Planung
S37	Steyrer Schnellstraße	Enns – Steyr	Planungen verworfen; heute B 309
S38	Welser Schnellstraße	Linz Leonding – Wels	Planungen verworfen
S39	Grazer Schnellstraße	Knoten Graz-Ost – Graz-Liebenau	heute A 2-Zubringer
S40	Lurnfelder Schnellstraße	Lendorf – Knoten Spittal – Seeboden	heute A 10-Zubringer
S41	Salzburger Schnellstraße	Salzburg-Zentrum – Salzburg-Süd	Planungen verworfen; heute B 150
S42	Pass Thurn Schnellstraße	Going – Kitzbühel	Planungen verworfen
S43	Wienerwald Schnellstraße	Knoten Korneuburg – Wiental	Planungen verworfen

Abb.: 17: Schnellstraßenprojekte und deren derzeitiger Status (Quelle: Wikipedia: Liste der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich)

Dieses Netz, das sich nur in Teilbereichen vergrößert hat, dafür in anderen reduziert wurde, ist bis heute noch nicht völlig geschlossen - es fehlen im wesentlichen die zu den Staatsgrenzen hin verlaufenden letzten Teilstücke (A5, veränderte S3, S7, neue S 8, S10,) (siehe Abb.: 18).

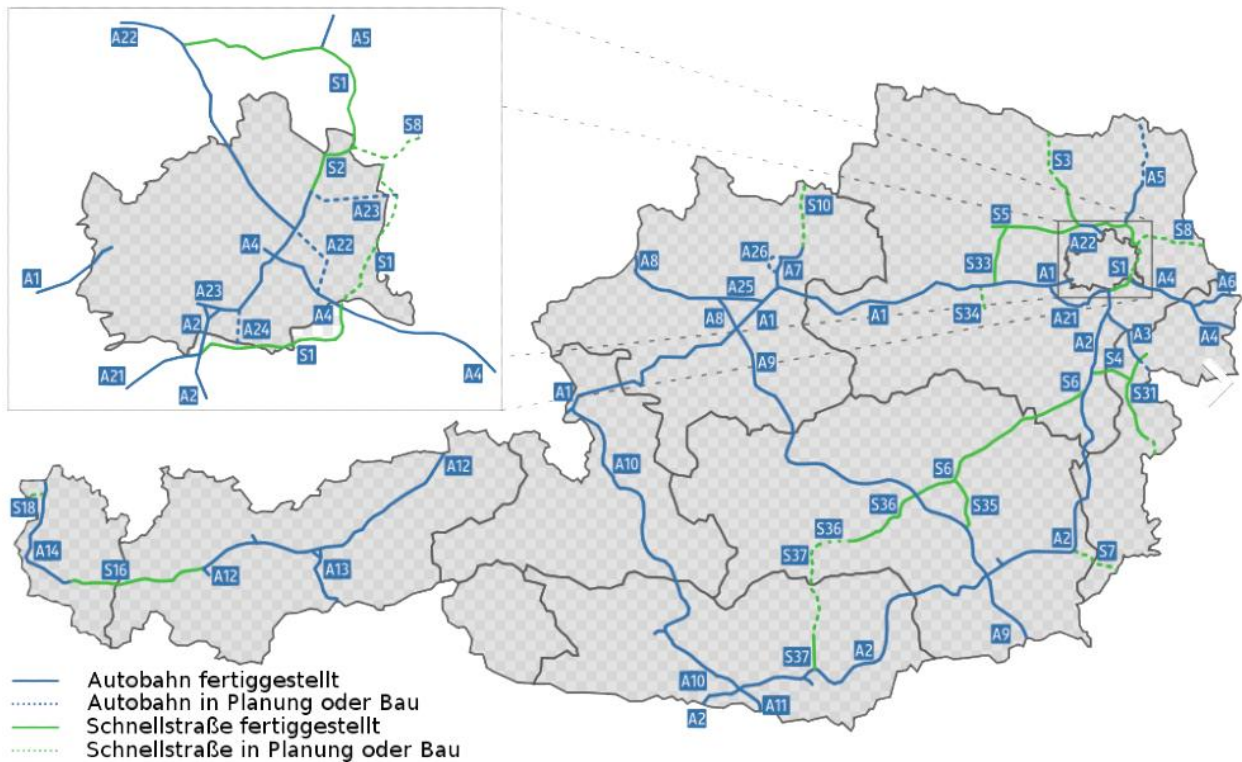


Abb.: 18 Autobahn- und Schnellstraßennetz (Stand 2016)

(Quelle: Wikipedia; Liste der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich)

Als weitere kleine Veränderung gegenüber den damaligen Ausbaustandards ist der Umstand festzuhalten, dass sich in Großstadtnähe die Anschlussstellendichte erhöht hat (es wurden einige neu angelegt – etwa Anschlussstelle Kottlingbrunn und Bad Vöslau an der A2).

Die Kapitel 9 und 11 behandelten die **Umfahrungen im österreichischen Bundesstraßennetz**, sowie neu trassierte **Durchfahrtsstraßen**.

Dazu ist schon bei der historischen Entwicklung festgehalten worden, dass vom Autor der Dissertation eine Aktualisierung bis 1971 erfolgt ist - insgesamt sind somit bis 1971 im Österreichischen Bundesstraßennetz 325 Umfahrungen errichtet worden, bzw. waren die letzten davon noch in Bau -, dass aber für die Zeit danach zusammenfassende Untersuchungen fehlen.

Auch hinsichtlich dieser einschlägigen Bautätigkeit auf **Landes- und Landeshauptstraßen (Kap. 10)**, fehlen nach Kenntnis der Verfasser zusammenfassende Untersuchungen in den Bundesländern, bereits vor 2002 und danach auch für die zu diesem Zeitpunkt ins Landesstraßennetz übertragenen ehemaligen Bundesstraßen.

Das **Kap. 13 - Geplante Umfahrungen** – listete neben baureifen Projekten der damaligen Zeit auch einige Entwürfe auf, von denen der Verfasser Kenntnis erlangt hat. Zusätzlich ist ein Abschnitt über in den USA üblichen Rentabilitätsberechnungen enthalten.

Der weitere tatsächliche Verlauf des relevanten Straßenausbaues mit Umfahrungen ist oben bereits angesprochen worden. Hinsichtlich der Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit solcher Bauvorhaben hat die o.a. Arbeit SNIZEK (siehe S. 12 ff) wesentlich beigetragen.

Heute werden diese Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im Rahmen der Voruntersuchungen - wie bereits oben beschrieben - abgehandelt.

Das **Kap. 14. Klassifizierung** wurde bereits oben bei Kap. 5 und folgende behandelt.

Im **Kap. 15. Auswirkungen** wurden regionale und lokale Konsequenzen durch die Verkehrsentlastung des alten Straßenverlaufs in Bezug auf nun verbesserte Verkehrsandienung und Parkplatzsituation, durch Reduktion von Lärm, Staubentwicklung und Abgasen, durch Rückgang der Unfallzahlen und insgesamt der Gefährdung der Passanten (Steigerung der Verkehrssicherheit), sowie der dadurch wieder positiven Geschäfts- und Fremdenverkehrsentwicklung beschrieben.

Umgekehrt wurde die permanente Gefahr der Verbauung der Umfahrung und deren Zweckentfremdung zu einer Erschließungsstraße nachgewiesen.

Auch das zeigt, wie schon erwähnt, dass dem Verfasser eine wesentliche Auswirkung zum damaligen Zeitpunkt nicht deutlich genug bewusstgeworden war: Die Chancen, die die Verkehrsverlagerung auf die Umfahrung für das dann autoverkehrsreduzierte Ortszentrum bedeuten.

Wie schon zum Kapitel 1. der Dissertation erörtert hat ZIBUSCHKA erst 1998 bei einer Tagung der drei deutschsprachigen Straßenforschungsgesellschaften in

Bern in seinem Vortrag die Junktimierung des Baues von Ortsumfahrungen mit dem Rückbau von Ortsdurchfahrten als Maßnahmenbündel verlangt.

Nicht erkannt, bzw. damals auch noch nicht quantifizierbar war damals die Gefahr der Entvölkerung weiter Bereiche entlang neuer Durchfahrtsstraßen oder Ketten von Umfahrungen infolge der nun wesentlich kürzeren Fahrzeiten zu den Städten höherer zentralörtlicher Bedeutung, sowie der Kaufkraftabfluss dorthin, der die ersten Geschäftsbelebungen wieder zunichtegemacht hat. Die schon oben angesprochene Entwicklung von Einkaufs- bzw. Fachmarktzentren an der Peripherie größerer Städte hat diesen Trend dann rasant beschleunigt und bis zum völligen Zusammenbruch lokaler Versorgungseinrichtungen geführt. (Als markantes Beispiel sei hier nur die Stadt Judenburg genannt, wie im Film „Global Shopping Village“ von U. Gladik ausführlich dokumentiert).

Das darf aber nur am Rande den Umfahrungen infolge der durch sie gebotenen besseren Erreichbarkeit dieser Zentren zugeschrieben werden.

Ein Einfluss der durch Umfahrungsstraßen verbesserte Erreichbarkeit von zentralen Orten im Motorisierten Individualverkehr auf die sukzessive Einstellung von Nebenbahnen ist möglich, müsste jedoch im Einzelfall nachgewiesen werden.

Konsequenterweise müssten nun auch die Ziele der Verkehrspolitik in diesem Kontext angesprochen werden, was in der zugrundeliegenden Arbeit unterlassen worden, bzw. nur implizit herauslesbar ist.

Dazu ist anzumerken, dass seit Veröffentlichung der Dissertation MAYER-HOFER in Österreich eine Reihe von verkehrspolitischen Konzepten und Programmen erstellt wurde, in denen explizit Ziele zur Verkehrs- bzw. Mobilitätsentwicklung enthalten sind. Derartige Konzepte wurden auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene erarbeitet. Ab den 90-Jahren wurden oftmals folgende allgemeine Ziele genannt:

1. Verkehr vermeiden
2. Verkehr verlagern
3. Verkehr verträglich abwickeln

Darüber hinaus waren aber in den Landesverkehrskonzepten im allgemeinen auch Hinweise dazu enthalten, dass Ortsumfahrungen unter gewissen Bedingungen zu errichten seien. Zu diesen meist nicht so scharf formulierten Bedingungen könnte das folgende Zitat aus der deutschen Publikation „Ortsumfahrungen“ (BUND 2004) als Vorbild dienen:

Erst wenn die beiden ersten Möglichkeiten zur Vermeidung und Beruhigung keine ausreichende Entlastung der Ortsdurchfahrt versprechen, werden Ortsumfahrungen als sinnvoll angesehen, aber auch dann sind strenge Standards einzuhalten (S. 9):

- + spürbare Entlastung um mindestens 50% des Status quo Verkehrs;
- + erst nach umfassender Verkehrsanalyse und -prognose über alle Verkehrsträger und differenziert nach Wirtschafts- und Freizeitverkehr;
- + gleichzeitige innerörtliche Verkehrsberuhigung durch Rückbau;
- + verträgliche Ausbaustandards;
- + umweltverträgliche Trassenführung;
- + wirksamer Lärmschutz und
- + Einbeziehung in ein Gesamtkonzept umweltverträgliche Mobilität mit Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des nicht-motorisierten Verkehrs.

Entwicklungen in der Planung und Umsetzung von Umfahrungen

Seit der Veröffentlichung der Dissertation MAYERHOFER haben sich die Vorgangsweisen bei der Planung und Umsetzung von Umfahrungsstraßen doch wesentlich geändert. So wurden viele der oben angesprochenen Defizite insbesondere hinsichtlich der Beachtung der vielfältigen Auswirkungen beseitigt oder zumindest verringert. Bereits in der oben besprochenen Dissertation SNIZEK wird auf diesen Aspekt gezielt eingegangen. Mit der in den 80-Jahren erfolgten Einführung des systemanalytischen Ansatzes bei der Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, wie er in der RVS 02.01.11 Grundsätze der Verkehrsplanung beschrieben ist, kam es dann allgemein zumindest methodisch zu einer die Problematik der Umfahrungsstraßen anspruchsvolleren Planung.

So werden seit dieser Zeit zur Frage der Errichtung einer Umfahrungsstraße jeweils problem- und regionsspezifische Untersuchungen durchgeführt. Diese enthalten umfassenden Verkehrsuntersuchungen und in den letzten Jahren immer detailliertere Umweltuntersuchungen inklusive entsprechender Prognosen. Deren in der Form von Systemvergleichen aufbereiteten Ergebnisse bilden Eingangsgrößen für Entscheidungshilfen gemäß RVS 02.01.22. Dabei kommt in jedem Fall eine Wirkungsanalyse zur Anwendung, die in komplexen Anwendungen durch ein formalisiertes Verfahren, wie die Kosten-Nutzen-Analyse, die Kosten-Wirksamkeitsanalyse und die Nutzwertanalyse ergänzt wird. Wesentlich bei all diesen Verfahren ist, dass nicht nur die direkten und indirekten verkehrlichen Wirkungen bewertet werden, sondern auch räumliche, soziale und umwelt-bezogene Auswirkungen in die Bewertung mit einbezogen werden. Die in Abbildung 19 dargestellte Tabelle zeigt den in der RVS 02.01.22 enthaltenen Vorschlag zu einem bei der Beurteilung von Verkehrsprojekten zu verwendenden Zielsystem.

Beschreibung des Zielsystems			Messung
Beurteilungsaspekte	Themenbereiche	Kriterien	Indikatoren
Verkehr	Erreichbarkeit	Reisezeit (Personen, Güter)	Problemspezifisch festlegen
	Fahrzeugbetriebskosten	Energie, Material, Personal	
	Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit	
Unfallschwere			
Mensch, Raum und Umwelt	Immissionen	Lärm	
		Erschütterungen	
		Luftschadstoffe	
	Klima	Globales Klima	
		Lokales Klima	
	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Flächenbeanspruchung	
		Soziale Trennwirkung	
		Sach- und Kulturgüter	
		Orts- und Landschaftsbild	
		Freizeit und Erholung	
Land- und Forstwirtschaft			
Jagd und Fischerei			
Naturraum und Ökologie	Tiere und deren Lebensräume, Pflanzen und deren Lebensräume (einschließlich ökologische Trennwirkung)		
Wasser	Oberflächengewässer		
	Grundwasser einschließlich Wassernutzungen		
Maßnahmekosten	Investition	Investitionskosten	
	Laufende Kosten	Bauliche und betriebliche Erhaltung	

Beschreibung des Zielsystems			Messung
Beurteilungsaspekte	Themenbereiche	Kriterien	Indikatoren
Verkehr, Maßnahmekosten (Baulastträger)	Bauherstellung	Bauzeit (sofern nicht gemäß Tab. 8 berücksichtigt)	Problemspezifisch festlegen
		Verfahrensrisiken	
Mensch, Raum und Umwelt	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Überörtliche Entwicklungsziele	
		Örtliche Entwicklungsziele	
		Altlasten- und Verdachtsflächen	
	Naturraum und Ökologie	Schutz- und Schongebiete Hochwasserschutz, Lawinenschutz	
Biodiversität			

Abb.: 19 Checkliste Zielsystem (nach RVS 02.01.22)

Das bedeutet jedoch nicht, dass es nicht noch eine Reihe von wesentlichen Auswirkungen, gerade im räumlichen und umweltbezogenen Bereich gibt, die sich einer Bewertung entziehen oder bisher entzogen wurden.

Die beschriebenen Untersuchungen werden auf den Projektstufen der Voruntersuchung, des Vorprojektes und des Generellen Projekts durchgeführt. Erst nach einer Entscheidung für das Projekt werden die Wirkungen im UVP-Verfahren vertieft, die Entscheidung aber nicht mehr in Frage gestellt.

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/42/EG zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme kam in den letzten Jahren auch das Instrument der Strategischen Umweltprüfung im Verkehrsbereich zur Anwendung, indem das grundsätzliche Ja oder Nein zu einem Vorhaben einer thematisch umfassenden Prüfung unterzogen wird. Für die nunmehr nur Autobahnen und Schnellstraßen umfassenden Bundesstraßen ist dies im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V Gesetz 2005) geregelt. Derartige SP-V wurden für alle seither neu in das Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes aufgenommen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte durchgeführt.

Weniger konsequent wurde die Strategische Umweltprüfung in dem hier relevanten Bereich der Landesstraßen umgesetzt. In den Bundesländern Burgenland, Oberösterreich und Vorarlberg erfolgte die Umsetzung materienspezifisch durch Straßengesetz, Raumplanungsgesetz bzw. Umweltprüfungsverordnung. In Wien sind Umweltprüfungen durch die Bauordnung für Wien geregelt, welche derzeit auch Grundlage für Straßenplanungen ist. In Tirol regelt das Umweltprüfungsgesetz die Kriterien, bei deren Zutreffen eine Umweltprüfung für Landesstraßen erforderlich ist. In den Bundesländern Kärnten, Niederösterreich, Salzburg und Steiermark ist für Landesstraßenplanungen nach der aktuellen Rechtslage keine Umweltprüfung erforderlich. Als Konsequenz daraus ergibt sich, dass es zu strategischen Prüfungen von Umfahrungsprojekten in den einzelnen österreichischen Bundesländern keine bis nur wenige Anwendungsbeispiele gibt.

Hinsichtlich der oben als erstrebenswert angesehenen Kombination der Errichtung einer Umfahrungsstraße mit einer auf die Verkehrsentlastung in der Ortsdurchfahrt reagierenden Umgestaltung der Straßenräume hat es hingegen einige positive Entwicklungen gegeben.

So wurde in vielen Fällen bereits zum Zeitpunkt der ersten Planungsideen eine derartige Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ins Auge gefasst und manchmal auch realisiert.

Schwierigkeiten dabei bereitet der Umstand, dass nach der Verlegung der Bundesstraße bzw. Landesstraße auf die Umfahungstrasse meist die Gemeinde den Baulastträger für die Ortsdurchfahrt bildet und die Bundesstraßenverwaltung (heute Landesstraßenverwaltung) nur mehr unter dem Titel „Letztmalige Erhaltung“ einen Kostenbeitrag zu einer Umgestaltung leisten kann. Nicht zuletzt deshalb ist ein gemeinsames Planungs- und Bauverfahren für Umfahung und Ortsdurchfahrt nur unter besonderer Anstrengung der verschiedenen Baulastträger möglich.

So einen Ausnahmefall stellt die vertragliche Vereinbarung von Land und Gemeinde dar, die die Errichtung einer Umfahung mit der Verpflichtung der Gemeinde zur Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen verbindet.

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Beispiele enthalten Fälle zu mehr oder weniger gelungene Beispiele innerörtlichen/innerstädtischen Maßnahmen nach, bzw. im Zuge von Umfahungsstraßen.

Beispiele von Umfahrungsstraßen mit Komplementärmaßnahmen

In chronologischer Reihenfolge der Inbetriebnahme sind im Folgenden Beispiele vom Umfahrungsstraßenprojekte beschrieben, bei denen Begleitmaßnahmen der innerörtlichen Umgestaltung umgesetzt wurden. Es sind dies

Melk, Vöcklabruck, Bad Hofgastein, Hartberg, Großarl, Schottwien, Rauris und Amstetten.

Beispiel **Melk** (zweifache Umfahrungen durch B1 und A1)

Umfahrung B1: 1949

West Autobahn A1: 1958 (Abschnitt St. Christophen – Pöchlarn)

Fußgängerzone seit 1986 (Auskunft der Stadtgemeinde Melk)

Bewußtwerdungszeitraum: 28 – 37 Jahre

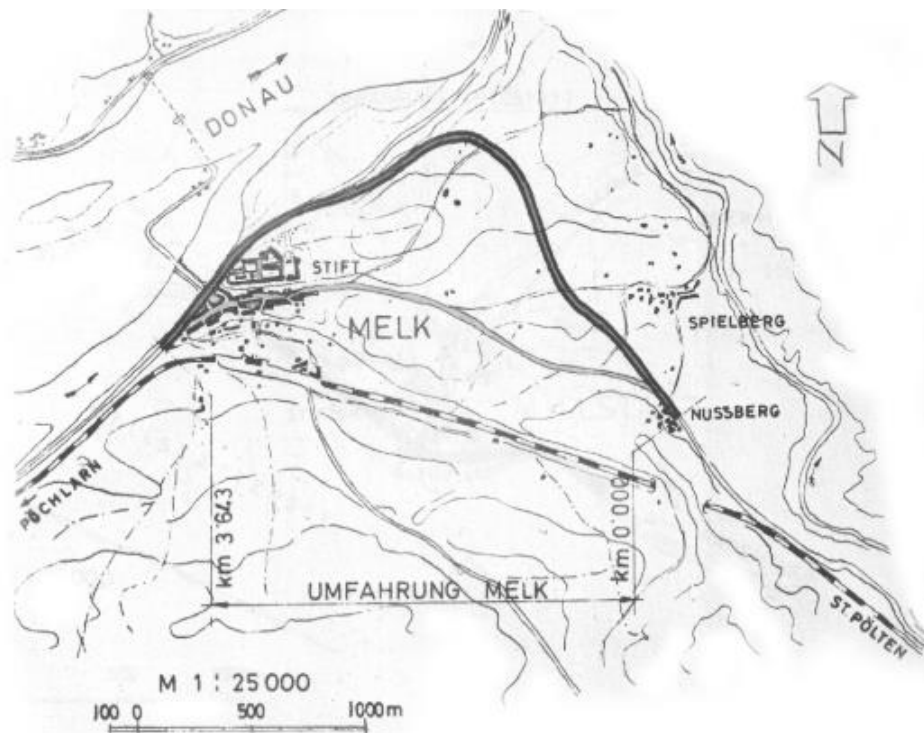


Abb.: 20 Lageplan um 1960 (Quelle: Dissertation RM)



Abb.: 21 Luftbild (Quelle: Bing Maps, Stand ca. 2014)

Infolge der extremen Enge der Stadtdurchfahrt (die bereits am 12. 03. 1938 beim Einmarsch der Deutschen Truppen zu massivem Stau geführt hat, was unmittelbarer Anlass für die daraufhin angeordnete Planung einer Umfahrung war) konnte der gesamte Fernverkehr ab Fertigstellung der 1943 abgebrochenen Arbeiten an der Umfahrung 1949 zur Gänze nördlich um dieses Stadtzentrum geführt werden und wurde dieser Fernverkehr bereits 9 Jahre später praktisch zur Gänze von der fertiggestellten West Autobahn A1 abgesogen.

Anmerkung dazu:

Aus der Karte anfangs der 60-er Jahre und dem Luftbild ca. 2014 ist die gewaltige, überproportional zum Bevölkerungswachstum erfolgte Flächeninanspruchnahme durch zersiedeltes Bauland ablesbar:

EW 1961: 3534, EW 2016: 5508.



Abb.: 22 Ausschnitt aus dem digitalen Ortsplan (Homepage der Stadt Melk)

Fußgängerzone Melk - Altstadt Melk



Abb.: 23 Foto der Fußgängerzone (Homepage der Stadt Melk)

Der Rathausplatz und die Hauptstraße wurden erst am 12. Mai 1986 zur Fußgängerzone erklärt, also mehr als 25 Jahre nach Wegfall des Durchgangsverkehrs.

Im Zuge des Hochwasserschutzumbaus wurden dann per 5.11.2014 der Hauptplatz, Kremser Straße, Fischergasse, Linzer Straße (bis Nr. 10) und die Wiener Straße vom Rathausplatz bis zur Kreuzung mit der Jakob Prandtauer-Straße sowie die Abbé Stadler-Gasse zw. Rathausplatz und Kreuzung Babenbergerstraße mit 01.07.2015 zu Begegnungszonen erklärt.

Beispiel **Vöcklabruck** (zweifache Umfahrungen durch B1 und A1)

Umfahrung B1: 1950

West Autobahn A1: 1963 (halbseitig), 1964 (Vollausbau Abschnitt Regau-Seewalchen)

Fußgängerzone seit 1990/91 (Auskunft Bauamt der Stadt)

Bewusstwerdungszeitraum: 25 – 40 Jahre

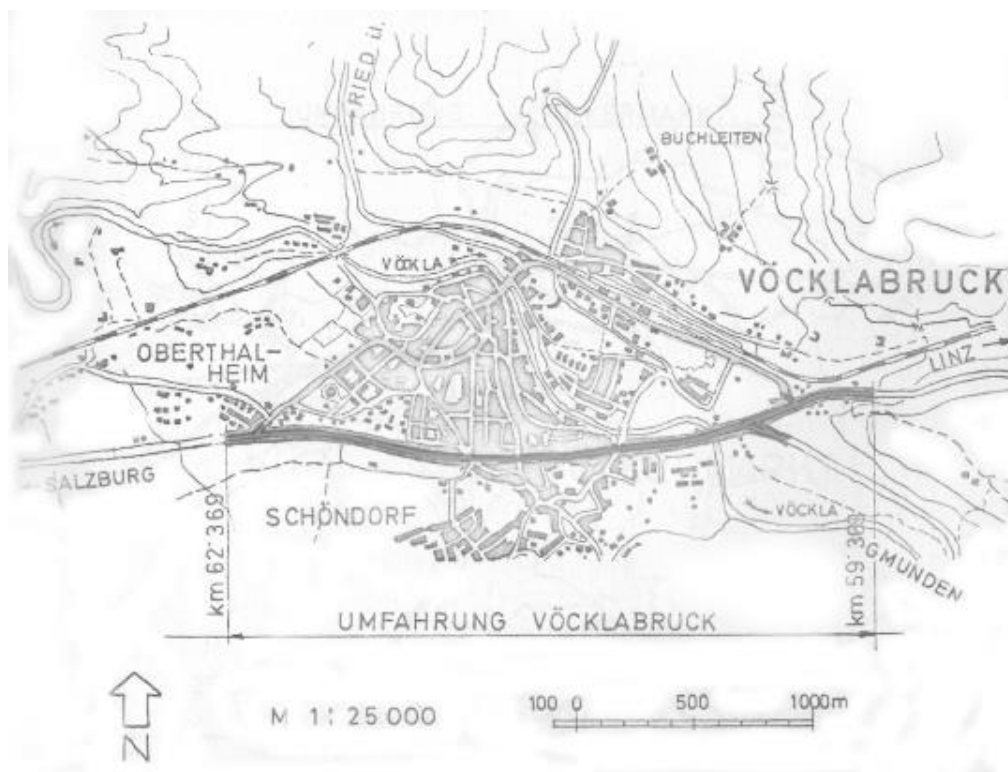


Abb.: 24 Lageplan um 1960 (Quelle: Dissertation RM)



Abb.: 25 Kartenausschnitt (Quelle: Google Maps)

Die Kartendarstellung aus den frühen 1960er Jahren zeigt, dass diese Umfahrung bereits in den 10 Jahren ihres Bestehens im Mittelteil zu einer Erschließungsstraße verändert wurde. Das war auch der Grund, dass die Umfahrung Vöcklabruck damals in Fachkreisen als das Negativbeispiel einer Umfahrung schlechthin gegolten hat.

Dieses Image ist die Stadt auch nach Autobahnfreigabe 1976/3/64 nicht wirklich losgeworden.

Der Westteil der Umfahrung hingegen konnte, primär aus topographischen Gründen (Hanglage) bis heute anbaufrei gehalten werden.

Trotzdem hat es fast 30 Jahre gedauert, bis die Chancen für eine Stärkung des Zentrums durch Einführung einer partiellen Fußgängerzone auf dem Stadtplatz 1990/91 wahrgenommen wurden. Eine Verkehrsberuhigung des gesamten Stadtplatzes ist zwar damals schon angedacht worden, ist aber von der Kaufmannschaft verhindert worden.

Zusätzlich wurde 1992 ein inzwischen gut funktionierendes Stadtbussystem installiert.

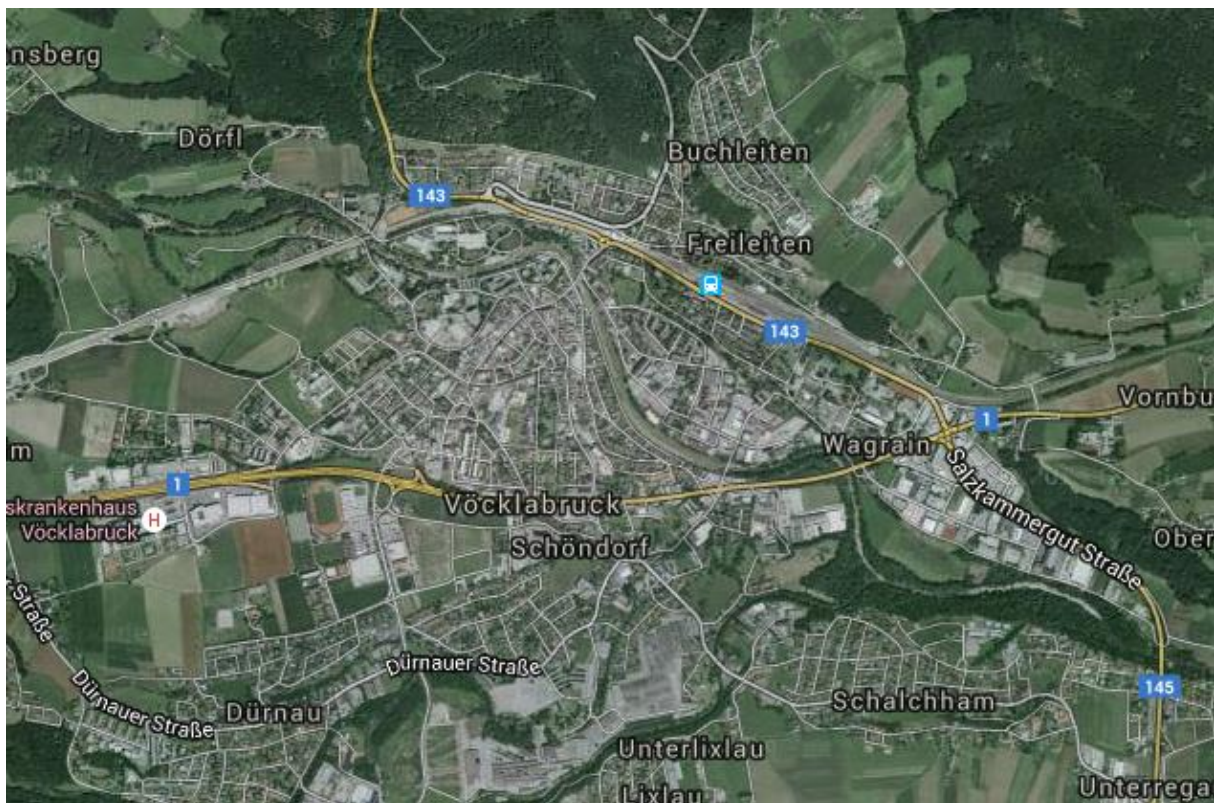


Abb.: 26 Luftbild (Quelle: Google Maps, Stand ca. 2014)

Heute ist eine Durchfahrt durch die Altstadt, über den Stadtplatz nicht mehr möglich, es ist lediglich der Lieferverkehr bis 10:00 Uhr vormittags gestattet.

Ansonsten erfolgt die Andienung über eine Schleife im nordöstlichen Teil des Platzes und von der Hinterstadt aus als Einbahn durch das südwestlichen Stadttor.

Wie gut diese Lösung, die zeitweise nur von Juni bis September gegolten hatte, in der Bevölkerung ankommt, das hat eine repräsentative Befragung durch das Stadtmarketing im Herbst 2013 ergeben: 86% der Befragten sprachen sich nicht nur für die Beibehaltung, sondern sogar für eine Ausweitung der Fußgängerzone aus.

Derzeit wird an der Vorbereitung für die Erweiterung der Fußgängerzone auf den Südteil des Stadtplatzes gearbeitet – mehr als 50 Jahre nach der Verkehrs-entlastung durch die Autobahn.

Beispiel **Bad Hofgastein** (Umfahrung der B 167)

Umfahrung B167: 1957

Fußgängerzone seit 1978

Bewusstwerdungszeitraum: 21 Jahre

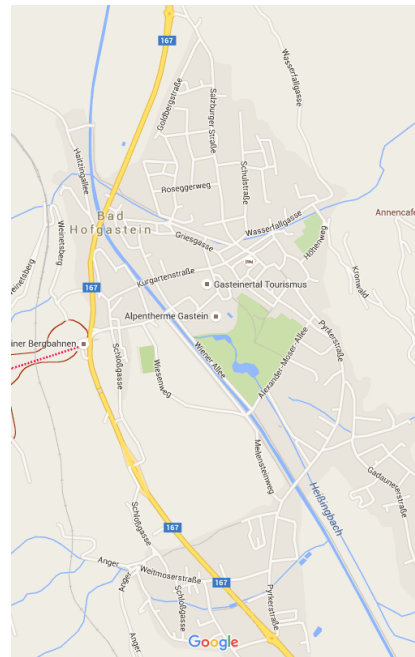
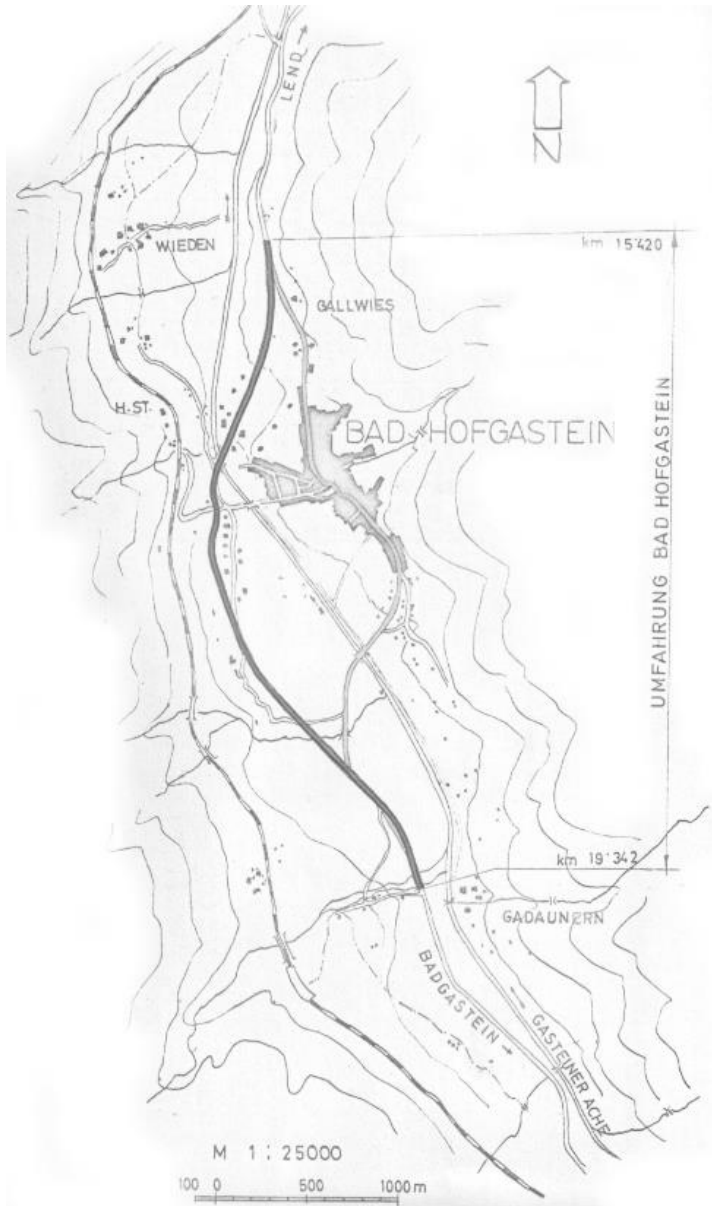


Abb.: 27 Lageplan um 1960 (Quelle: Dissertation RM) Abb.: 28 Kartenausschnitt (Quelle: Google Maps)

Völlig abseits vom damaligen Trend und sichtlich abgeleitet von großstädtischen Vorbildern (viele Gäste kommen ja aus diesen Herkunftsdimensionen) und zur Festigung des Kurortstatus hat die Fremdenverkehrsgemeinde einen zukunftsweisenden Schritt gesetzt:

Mit der erstmaligen Verordnung einer Fußgängerzone per 28.1.1978 wurde die alte Ortsdurchfahrt unterbrochen – aber trotzdem immerhin erst 20 Jahre nach Wegfall des Durchzugsverkehrs.

Diese Fußgängerzone galt und gilt ganzjährig und umfasst heute zur Gänze den Kaiser-Franz-, den Kirchen- und den Hamplplatz, die R.-Bachauer-Gasse, das Sparkassengässchen und Teile der Kurgarten-, der Pyrkerstraße, der Kurpromenade, der Weißgerber-, der Pfarrgasse und der Verbindung zwischen Kurgartenstraße und Griesgasse.

Dazu ein Ausschnitt aus der Homepage der Gemeinde:

Das Zentrum von Bad Hofgastein ist als Fußgängerzone ausgeführt und hat sich zu einem sehenswerten Treffpunkt entwickelt, mit zahlreichen Hotels, Gasthäusern, Lokalen, Bars und modernen Geschäften.

Beispiel **Hartberg** (zweifache Umfahrungen durch B54 und A2)

Umfahrung B54: 1963

Süd Autobahn A2: 1983 (Abschnitt Hartberg – Ilz halbseitig),

1984 (Wechselabschnitt Edlitz – Hartberg);

1989 (Vollausbau Richtung Süden)

Fußgängerzone seit 1991 (Auskunft Referat Umwelt und Energie der Stadt)

Bewusstwerdungszeitraum: 7 – 28 Jahre

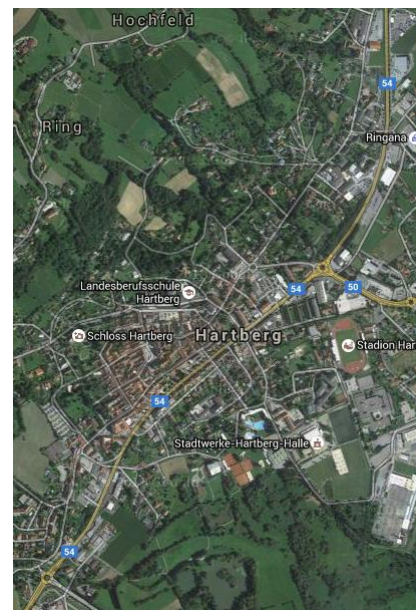
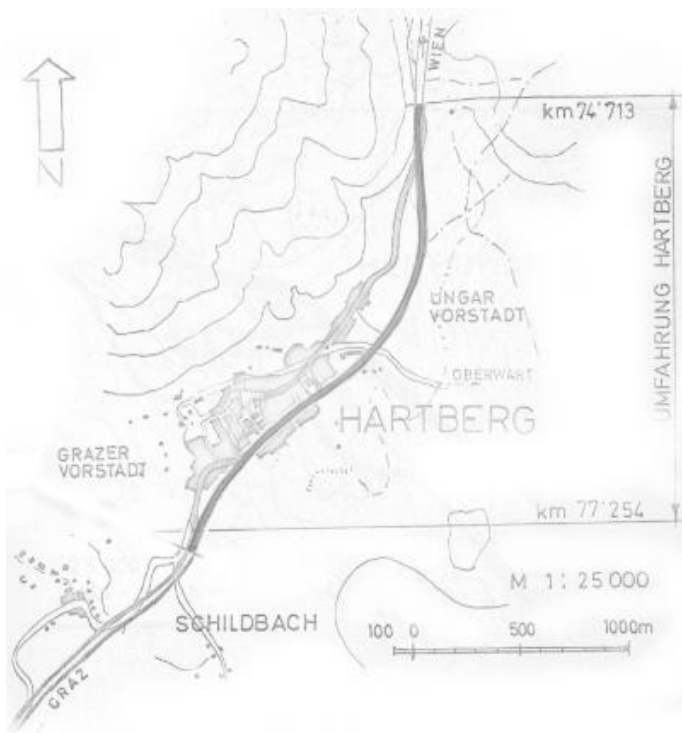


Abb.: 29 Lageplan um 1960 (Quelle: Dissertation RM)

Abb.: 30 Luftbild (Quelle: Google Maps, Stand ca. 2014)

Die 1963 fertiggestellte Umfahrung umfasste einerseits die Neutrassierung im Bereich der Ungar-Vorstadt, die Einbindung in die Altstadttangente, die bereits zu einem früheren (nicht mehr feststellbaren) Zeitpunkt den Schwerverkehr um das Zentrum abgeleitet hat und den Anschluss an die ebenfalls schon ältere Umlegung Schildbach. Während der Nordteil bis heute der Umfahrfunktion fast anschlussfrei nachkommen kann, hatte der Bereich der Altstadttangente von Anfang an auch Erschließungsfunktion für das beiderseitig angrenzende Bauland, mit der unweigerlichen Folge von Stau, Lärm und Zeitverlust für den Fernverkehr.

Mit der Verkehrsfreigabe der A2 hat sich schlagartig der überregionale Verkehr verlagert und ist der Anteil an Durchgangsverkehr auf der ehemaligen B54 nunmehr gering, weil von etwas mehr als lokaler Bedeutung.

Die Einrichtung der Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Form einer Fußgängerzone im Zentrum nur 8 Jahre nach Wegfall eines Teil des Fernverkehrs, bzw. 7 Jahre nach der völligen Verlagerung desselben auf die Autobahn zeugt von Mut und Weitblick der damals Verantwortlichen und ist heute nicht mehr wegzu-denken.

Beispiel **Großarl** (Umfahrung durch L 109 Großarler Landesstraße)

Umfahrung L109: 1972/73 (Auskunft der Gemeinde)

Verkehrskonzept Großarl 1982

Verkehrsberuhigung bis heute nicht umgesetzt!

Bewusstwerdungszeitraum: 34 - heute und noch immer nicht abgeschlossen



Abb.: 31 Entwurf zum Verkehrskonzept 1982

Abb.: 32 Luftbild (Quelle: Google Maps, Stand ca. 2014)

Aus dem Bericht zum Verkehrskonzept Großarl 1982:

„Trotz der Lage in einem Seitental ohne Durchzugsverkehr hat Großarl infolge der überaus beengten Durchfahrtsituation vor Jahren eine West-Umfahrung, parallel zur Ache, erhalten. Die allgemeine Verkehrslage hat sich dadurch aber kaum verbessert, da nur die direkte Relation Hüttschlag - St.Johann/P. die Umfahrung annimmt und dieser Verkehrsanteil gering ist.

Die alte Straße durch den Markt wird hingegen vom Berufs- und Einkaufsverkehr, von den Gästen, möglicherweise auch von Einheimischen aus Gewohnheit stark frequentiert; der Mittelanschluß an die Umfahrung wird kaum angenommen.“

Von den durchgespielten sechs Varianten der Verkehrsorganisation mit dem Ziel, *„einen möglichst hohen Verkehrsanteil auf die Umfahrungsstraße zu verlagern, um Verkehrs-, Lärm und Geruchsbelästigung sowie Gefährdung der Passanten zu reduzieren“* wurde die Variante 5 als bestes Ergebnis empfohlen: *„Unterbrechung der alten Ortsdurchfahrt über der Ellmaubachbrücke, ausgenommen für Linienbusse und Einsatzfahrzeuge wodurch im Norden eine Schleifen-, im Süden eine Stichstraßenerschließung verbleibt. Minimalkosten: 2 Fahrverbotstafeln mit Zusatztafel.“*

Obwohl inzwischen in der Südhälfte ein weiterer Anschluss an die Umfahrungsstraße hergestellt worden ist und damit auch südlich des Ellmaubaches eine analoge Schleifenlösung zur Zentrenerschließung möglich ist, wurde der Vorschlag zur Verkehrsberuhigung gemäß Verkehrskonzept bis heute nicht realisiert. Und dies trotz des Umstandes, dass obwohl diese Verkehrsberuhigung mit so gut wie keinen Kosten verbunden wäre.

Beispiel **Schottwien** (Umfahrung der Marktgemeinde durch die S 6)

Umfahrung S6: 1989

Dorferneuerungsplan 1989/90

Straßenrückbau B17: 1997/98

Bewusstwerdungszeitraum bzw. Warten auf Realisierung: 7 - 8 Jahre

Nach der Eröffnung der S6 Semmering Schnellstraße im Jahre 1989 ist das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 17 drastisch zurückgegangen, da sich praktisch der gesamte Fernverkehr auf die Schnellstraße verlagert hat, so dass nur noch ein verschwindend kleiner Anteil an Berufs- und Einkaufsverkehr Richtung Gloggnitz die Bundesstraße benützte. Diese war im gesamten bebauten Ortsgebiet in den 1960-er Jahren auf eine Fahrbahnbreite von 8,00 m ausgebaut worden. Der Gedanke an einen Rückbau auf eine Fahrbahnbreite von 6,00 m (primär zur Parkraumgewinnung !) wurde daher sofort von der Gemeinde bei Bund und Land deponiert.

Im Rahmen der Grundanalyse für den Dorferneuerungsplan der Marktgemeinde Schottwien wurden seitens der Verfasser 1989/90 daher auch konkrete Gestaltungsvorschläge für den Rückbau der Bundesstraße ausgearbeitet, diese im Juli 1990 dem Gemeinderat vorgelegt, dort gut geheißen, sowie in einer Ausstellung im Oktober 1990 den Gemeindebürgern unterbreitet.



Abb.: 33 Varianten zur Gestaltung der Restflächen nach dem Rückbau
- westl. Teil der Ortsdurchfahrt (Quelle: Dorferneuerungsplan)

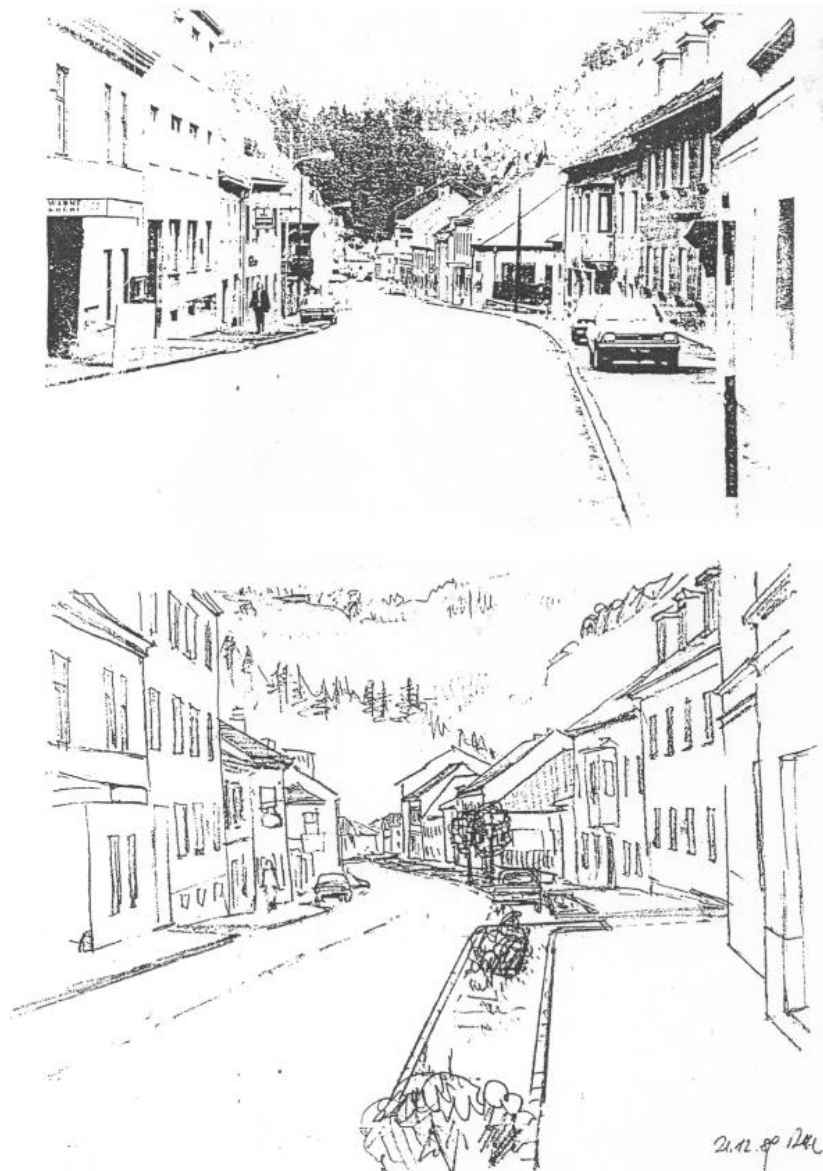


Abb.: 34 Visualisierung des Rückbauvorschlages im mittleren Teil der Ortsdurchfahrt (oben: Foto Stand 1989; unten Gestaltungsvorschlag Rückbau – Quelle: Dorferneuerungsplan)

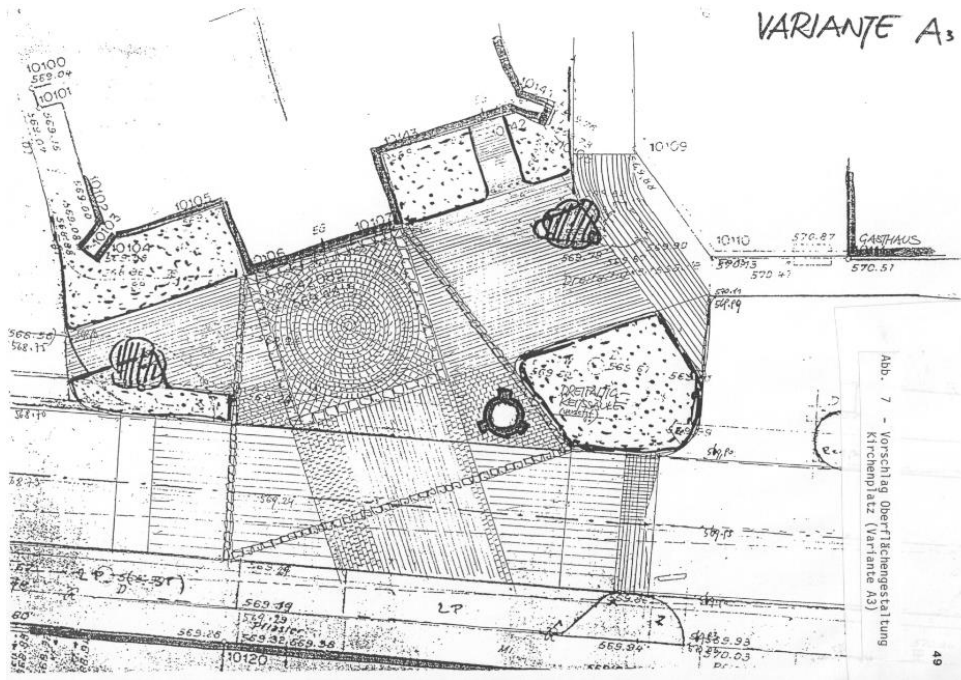


Abb.: 35 vom Autorenteam präferierte Variante zur Gestaltung des Kirchenvorplatzes (Quelle: Dorferneuerungsplan)

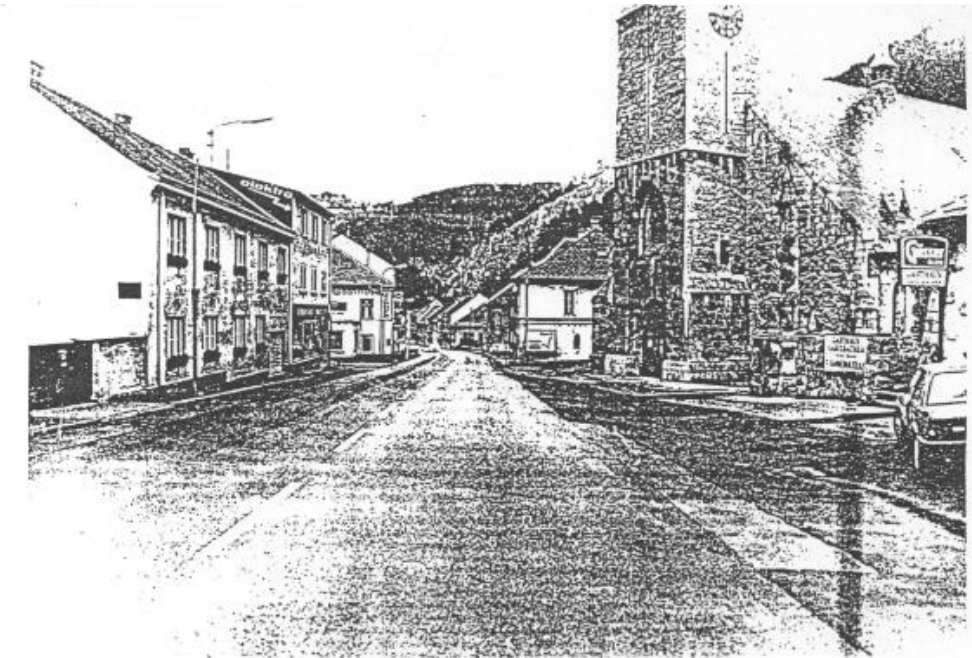


Abb.: 36 Visualisierung des präferierten Vorschlages zur Kirchenvorplatzgestaltung (oben: Foto Stand 1989; unten Gestaltungsvorschlag - Quelle: Dorferneuerungsplan)

Die Ausführung des Rückbaues erfolgte dann 1997/98 noch aus Bundesmitteln, aber aus Kostengründen ohne Kirchenvorplatzgestaltung und auch infolge Widerstandes des Pfarrers gegen das Kleinsteinpflaster (Lärm, bes. bei Schneeräumung !!) und die Positionierung der Mariensäule vor der Kirche nur als durchgehendes Asphaltband ohne die visuellen Tempobremsen.

Beispiel **Rauris** (Umfahrung durch L112)

Entlastungsstraße (Umfahrung): 2001

Fußgängerzone: 2001

Bewusstwerdung: mit der Planung der Umfahrung

Der bedeutende Tourismusort Rauris im Salzburger Pinzgau liegt im vorderen Abschnitt eines nach Süden gerichteten Seitentals der Salzach. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die L 112 Rauriser Landesstraße, die jedoch im Bezug auf die Marktgemeinde Rauris noch bedeutende Anteile an Durchgangsverkehr Richtung Talschluss trägt.

Zur Entlastung und Attraktivierung der von der Bebauung her wertvollen bestehenden engen Ortsdurchfahrt im Zuge der L 112 wurde von der Stadtgemeinde Rauris ein Umfahrungsprojekt lanciert, vom Land Salzburg geplant und umgesetzt und im Jahre 2001 fertiggestellt.

Für die Umsetzung dieses Projektes haben Gemeinde und Land einen sogenannten „Mobilitätsvertrag“ bis zum Jahr 2010 abgeschlossen, in dem sich Land und Gemeinde zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik zum Wohle der Bürger verpflichteten. Inhaltlichen Kern dieses Vertrages bildet eine Umfahrungsstraße, die die Bewohner vom Verkehr entlastet und vor Lärm und Abgasen schützt. Vereinbart wurde:

1. Garantierte Übernahme der ehemaligen Landesstraße im Markt durch die Gemeinde
2. Durchfahrtsperre im Markt für den allgemeinen Kfz-Verkehr durch Schranken und Poller
3. Schaffung einer verkehrsberuhigten Zone im Ortszentrum
4. Neue Pkw-Sammelparkplätze, kein „Wildwuchs“ oder gar Aussperren aus dem Ort
5. Geordnete, mit dem Land abgestimmte und geförderte Errichtung von neuen Geh- und Radwegen
6. Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Rauriser Tal
7. Drei neue Bushaltestellen im Ortszentrum
8. Garantie des Landes zum Bau der Ortsumfahrung

Konkretisiert wurden die Planungsvorstellungen noch in einem graphischen Verkehrskonzept, das in Abbildung 37 dargestellt ist.

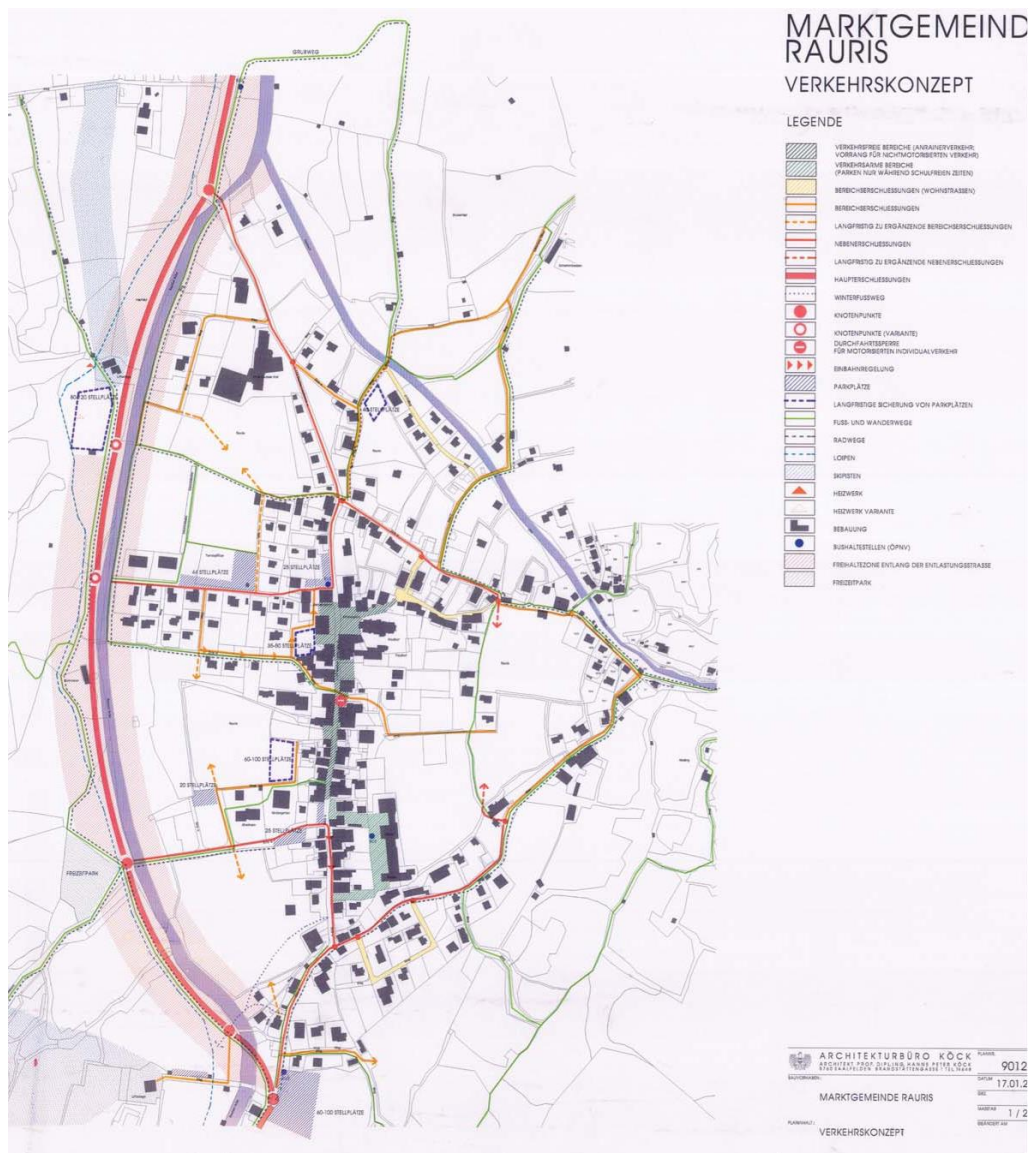


Abb.: 37 Verkehrskonzept Rauris
(Quelle: Architekturbüro Köck)

In diesem ist als weitere wesentliche Maßnahme zur Sicherung der Wirksamkeit der letztlich als Entlastungsstraße bezeichneten Umfahrung eine Freihaltezone von Bebauung 50 m beidseits der Trasse enthalten.

Die heute mögliche Beurteilung dieses verkehrlichen und raumplanerischen Gesamtkonzepts ergibt, dass die Vereinbarungen des Mobilitätsvertrages von Land und Gemeinde eingehalten worden sind. Bemerkenswert für die vorliegende Themenstellung ist dabei nicht sosehr, dass das Land die Umfahrung gebaut hat, sondern dass die Marktgemeinde alle vereinbarten komplementären Maßnahmen im Ort wirklich umgesetzt hat. Ebenfalls eingehalten wurde bis heute die Freihaltezone entlang der Trasse. Nach Information der Marktgemeinde konnten damit Begehrlichkeiten von Objektwerbern erfolgreich abgewehrt werden.

Beispiel **Amstetten** (Umfahrung durch A1 und B1)

Umfahrung A1: 1967 (Abschnitt Amstetten Ost – Amstetten West)

Autobahnzubringer (Westumfahrung) jetzt B1: 1967

Entlastungsstraße (Südumfahrung) B1: 2002

Umgestaltung Stadtzentrum (Hauptplatz) ab 2002

Bewusstwerdungszeitraum: 25 - 35 Jahre

Die niederösterreichische Bezirkshauptstadt Amstetten liegt an der gesamtösterreichisch bedeutenden Ost-West-Verkehrsachse. Vor Fertigstellung der A1 West Autobahn durchquerte die Bundesstraße B1 das Stadtzentrum von Amstetten und belastete dieses stark durch ortsfremden und auch weiträumigen Durchgangsverkehr. Mit der Schließung der letzten Lücke der A1 zwischen den Anschlussstellen Amstetten Ost und West im Jahr 1967 kam es zu einer Verlagerung des weiträumigen Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum heraus. Noch verbliebene Durchgangsverkehrsanteile über die im Zentrum von der B1 abzweigenden B121 in Richtung Ybbstal konnten daher auf den ebenfalls im Jahr 1967 fertiggestellten Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Amstetten West verlagert werden und führten zu einer weiteren Entlastung des Stadtkerns.

Die allgemeine Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs und das im Zuge der Stadtentwicklung erwünschte Wachstum von bedeutenden Betriebsgebieten im Osten und Südwesten der Stadt führten dazu, dass das Stadtzentrum steigende Anteile an lokalem Durchgangsverkehr zu verkraften hatte. Neben dem in den Hauptverkehrszeiten üblichen Stau wurde insbesondere das beträchtliche Ausmaß an schwerem Güterverkehr in den begrenzten Straßenräumen des Zentrums als stark belastend empfunden.



Abb.: 38 Übersichtskarte (Quelle Snizek und Partner; Hintergrundkarte: www.openstreetmap.org (letzter Zugriff 28.07.2016))

Aus diesem Umstand heraus entstand die Idee einer Umfahrung des Stadtkerns im Zuge einer „Entlastungsstraße“ von der B1 im Osten zur B121 im Westen. Diese Idee wurde als Wunsch der Stadtgemeinde an das damals für die Bundesstraßen B zuständige Land Niederösterreich herangetragen, womit ein langwieriger Planungsprozess startete. Nach einigen Jahren der Entscheidungsvorbereitung auf Landesebene konnten Anfang der 1980er Jahre in einer Verkehrsuntersuchung die Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet von Amstetten erfasst und in einem Verkehrsmodell beschrieben werden. Auf dieser Datengrundlage wurde dann eine Reihe von Trassenvarianten entwickelt, die von einer zentrumsnahen bis zu einer weiträumigen Umfahrung reichten. Unter Anwendung des Verkehrsmodells wurden sodann die Auswirkungen der einzelnen Varianten ermittelt und beurteilt. Als vor allem hinsichtlich der Verkehrsentslastung des Zentrums wirksamste Variante ergab sich die stadtnahe Trassenführung. Diese Trasse wurde sowohl der weiteren Bundesstraßenplanung zugrunde gelegt als auch in das Stadtentwicklungskonzept 1990 aufgenommen.

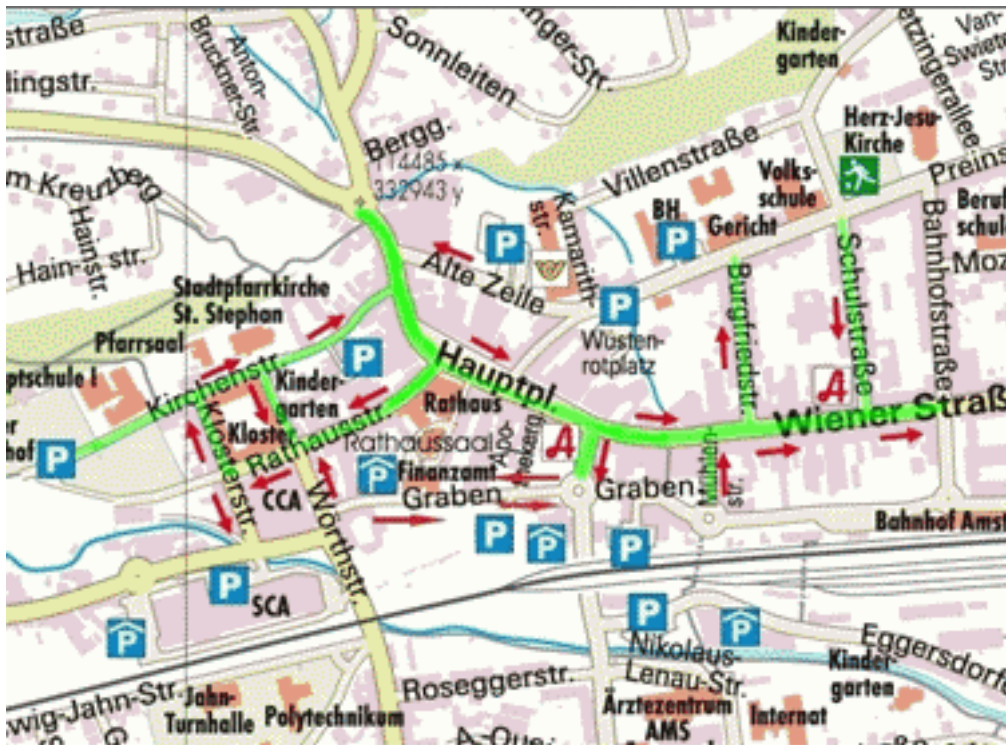


Abb.: 39 Kartenausschnitt Zentrum mit Tempo-30-Zone (Homepage der Stadt - Verkehr)

Zu diesem frühen Zeitpunkt bestand in der Stadtgemeinde Amstetten bereits darüber Konsens, dass mit der Fertigstellung der Entlastungsstraße am Hauptplatz im Zentrum eine Fußgängerzone errichtet werden soll. Mit fortschreitender Umsetzung der Entlastungsstraße wurde die Fußgängerzone als doch zu einschränkend gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr angesehen und durch eine das Durchfahren des Zentrums stark erschwerende Verkehrsorganisation ersetzt. Die Verkehrsorganisation mit Einbahnführungen ermöglichte die attraktive Umgestaltung der Straßenräume im Zentrum in der Form von breiten Gehsteigen, Platzausweitungen und durchgehenden Radverkehrsanlagen. Weiters erfolgte in weiten Bereichen eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau, wodurch im Vorgriff auf die aktuell in Mode gekommenen Begegnungszonen die Barrierewirkung vermindert wurde. Ein flächenhaftes Tempolimit auf 30 km/h, ein Lkw-Fahrverbot, die Durchbindung der Stadtbuslinien und des Radwegenetzes über den Hauptplatz und eine bewirtschaftete Kurzparkzone sind ebenfalls Teil des zur Entlastungsstraße komplementären Zentrumskonzepts. Die Umsetzung der einzelnen Elemente dieses Konzeptes erfolgte Zug um Zug nach Fertigstellung der Entlastungsstraße im Jahr 2002.

Nicht zuletzt zufolge der für den Motorisierten Verkehr restriktiven Maßnahmen im Zentrum ergab sich eine Verkehrsentslastung, die dem Ausmaß nach der im Zuge der Planung erstellten Verkehrsprognose entspricht. Die Verkehrsents-

lastung und die Um- und Ausgestaltung der Straßenräume führten zu einer Attraktivierung des Zentrums, die vor allem in einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität spürbar wird. Schanigärten werden eingerichtet, Wochenmärkte und Veranstaltungen werden abgehalten und gut angenommen. Allenfalls zu erwartende positive Auswirkungen auf die als wenig attraktiv geltende Geschäftsstruktur am Hauptplatz haben sich hingegen bisher nicht eingestellt.

Als indirekt positive Wirkung der Entlastungsstraße kann weiters die aufgrund der Verkehrsentslastung möglich gewordene Errichtung der zentrumsnahen ShoppingCityAmstetten in fußläufiger Distanz zum Hauptplatz gesehen werden. Zu den stadtstrukturellen Effekten zählen auch partielle bauliche Verdichtungen im Zentrum, die aufgrund der Verkehrsentslastung möglich geworden waren.

Im direkten Einzugsbereich der Straßentrasse kam es im Wesentlichen zu den erwünschten Effekten: Im bebauten Abschnitt der Trasse siedelte sich mit der Wirtschaftskammer eine große tertiäre Nutzung an; der Freilandabschnitt konnte von baulichen Nutzungen freigehalten werden.

Ebenfalls stadtstrukturell positiv zu beurteilen ist die von der Entlastungsstraße bewirkte Verbesserung der Erreichbarkeit der beiden Betriebsgebiete im Osten und Westen der Stadt.

Schlussfolgerungen

Die Ursachen, die zu den frühen negativen Erfahrungen mit Umfahrungsstraßen und so zur wissenschaftlichen Aufarbeitung der Problematik in den 60-er Jahre des vergangenen Jahrhunderts geführt haben, konnten – wie ausgeführt – über Jahrzehnte kaum bis gar nicht behoben werden.

Da die Absicht, die Anbaufreihaltung von Umfahrungsstraßen an Bundesstraßen auf legislativem Wege zu regeln anlässlich der Novellierung des BstrG 1971 nicht umgesetzt werden konnte, war die Lösungskompetenz de facto auf der untersten Ebene, bei den jeweils betroffenen Gemeinden gelandet. Dort aber eine über Jahrzehnte vorausschauende Sicht mit konsequenter Verweigerung von Baulandwidmungswünschen an den Umfahrungsstraßen zu erwarten, das musste für ein bis zwei Jahrzehnte Illusion bleiben, insbesondere infolge des Umstandes, dass aufgrund der erst 1969 (Burgenland, Kärnten), 1971 (Tirol), 1972 (Oberösterreich), 1973 (Vorarlberg), 1974 (Steiermark), 1976 (Niederösterreich) und 1977 (Salzburg) erlassenen Raumordnungsgesetze allmählich Flächenwidmungspläne erstellt wurden.

Das Ergebnis war meist eine weitere Zersiedelung entlang dieser Trassen und oft auch das Entstehen der neuen Einkaufs- und Fachmarktzentren an den nun verkehrsgünstig gelegenen und billigen Standorten an solchen Trassen.

Damit verbunden waren unter anderem vor allem das Absterben der innerörtlichen Versorgungseinrichtungen, aber auch beträchtliche Mehrausgaben für ein gewachsenes Gemeindestraßennetz.

Der Bewusstwerdungsprozess über die durch diese ersten Baulandwidmungen begangenen Fehler setzte trotzdem nur sehr langsam ein und ist zum Teil noch immer nicht abgeschlossen. Das zeigen auch die oben beschriebenen Beispiele von ausgewählten Gemeinden, wo oft erst Jahrzehnte nach Wegfall des auf die Umfahrung verlagerbaren Durchgangsverkehrs verkehrsberuhigende Maßnahmen gesetzt wurden – oder auch nicht!

Symptomatisch ist dabei, dass die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, egal welcher Art, in Gemeinden mit Umfahrungen erst Mitte der 1980er Jahre begonnen hat, vom Kurort Bad Hofgastein einmal abgesehen.

Einem Teil dieser Beispielen ist sogar gemeinsam, dass die Verkehrsberuhigung der Hauptplätze und damit mehr oder weniger der gesamten Innenstadt erst mit Jahrzehnten Verzögerung, nachdem der gesamte Fernverkehr von der eigentlichen Ortsumfahrung auf die tangierende Autobahn verlagert worden ist (Beispiele Melk und Vöcklabruck), Gestalt annehmen konnte. Hingegen hat die Stadt Hartberg – sicher auch bedingt durch den späten Autobahnausbau – relativ rasch reagiert.

Auch das Freihalten der Umfahungstrassen mit dem Mittel der Flächenwidmung setzte sich – selbst bei Neuplanungen - nur allmählich durch, wie am besten das Beispiel Rauris zeigt.

Was also spräche dann in Zukunft für weitere und vor allem erfolgreiche Umfahungsstraßen?

- Die Verlagerung des überregionalen und oft auch des regionalen Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Autobahn- und Schnellstraßennetz ist zwar in den Autobahnkorridoren weitgehend erfolgt und es sind nur noch wenige Lückenschlüsse oder grenznahe Zonen abzudecken. Aber nicht jede stark belastete Ortsdurchfahrt kann vom höchstrangigen Netz wirksam entlastet werden.
- Selbst wenn eine Autobahn oder Schnellstraße in der Nähe ist, gibt es Durchgangsverkehrsanteile, die nicht auf das höchstrangige Netz verlagert werden können.
- Wichtig für den Erfolg einer Umfahrung ist die Einbeziehung der zu entlastenden Bereiche in das Planungskonzept: Maßnahmen, die der Attraktivierung des Aufenthaltsbereiches und des Nichtmotorisierten und Öffentlichen Verkehrs dienen, müssen konzipiert und ihre Umsetzung gesichert werden – trotz verschiedener Baulasträger.
- Wichtig ist die Abwehr von Bebauungswünschen im direkten Einzugsbereich der Umfahrung – auch wenn verschiedene Gemeinden davon betroffen sind. Dies erfordert die Abstimmung der Flächenwidmungsplanungen.
- Einige der jüngeren beschriebenen Beispiele zeigen, dass bei Erfüllung dieser Forderungen die Wirksamkeit der Umfahrung gewährleistet werden kann.
- Wenn eine Gemeinde aber zu den Komplementärmaßnahmen nicht bereit ist, sollte das Land das Umfahrungsprojekt hintanstellen.

Literaturverzeichnis

ASFINAG: Das Autobahnnetz in Österreich, 30 Jahre ASFINAG, Wien 2012

Bach, H., Jeschke, H.P.: Zersiedelung, Begriff und Problem, Band XVIII der Schriftenreihe für Agrarsoziologie und Agrarrecht, Wien 1975

Bobek H. und Helczmanowsky in: Österreich Atlas, Blatt XII/1, Stand 1959

Bachinger C., Hörl B., Mayerhofer R.: Dorferneuerungsplan MG Schottwien – Grundanalyse, Wien 1990

BMFLUW, Lebensministerium: Handbuch Umgebungslärm, Kap. 9.9 Umfahrungsstraße; 2. Auflage, Wien 2009

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): Ortsumfahrungen – Entlastungswirkungen und Alternativen des BUND; Stuttgart 2004

Fiolic, R.: Auswertung von Dauerzählstellen mittels EDV (Zählstelle Riederberg 1967) - Bericht; Wien, unveröffentlicht

Handwörterbuch der Raumforschung und Raumplanung, Hannover (1970)

Hauer, W.: Raumordnungsgesetze der österreichischen Bundesländer, Prugg Verlag, Eisenstadt 1984

Kattinger, G., Mayerhofer, R: "Anschlussfreihaltung von Umfahrungsstraßen" (1978/79) mit Teilpublikation „Kriterien, die zur Verbauung von Umfahrungen führen“ als Heft 168 der Schriftenreihe Straßenforschung des BMfBuT, Wien 1981

Mayerhofer, R.: Die Umfahrungsstraßen – Entstehung und Anwendung in Österreich nach dem 2. Weltkrieg; in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 11. Jahrgang 1967, Heft 3

Mayerhofer, R: Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung; Dissertation in 2 Bänden, TH Wien 1969

Mayerhofer, R.: "Untersuchung über die Notwendigkeit und den Bauumfang von Umfahrungsstraßen", Bundesministerium für Bauten und Technik - Straßenforschung (1970-73) mit Teilpublikation als Heft 4 der Schriftenreihe Straßenforschung des BMfBuT, Wien 1973

Moser F., Mayerhofer R.: Verkehrskonzept Großarl, Wien Juli 1982

Örley, L.: Das Fernstraßenproblem Europas und seine Lösung für Länder geringerer Bevölkerungsdichte, Wien 1936

Snizek, S.; Systemvergleich zwischen Umfahrungsstraßen und Ortsdurchfahrten; Heft 35 der Schriftenreihe Straßenforschung des BMfBuT, Wien 1975

Steierwald, G.; Methodische Untersuchungen zur verkehrlichen Ausbauwertigkeit; Wien 1972, unveröffentlicht

Snizek, S., Steierwald, G., Steinbach, J.: "Anforderungs- und Leistungsprofile von Straßen (ALS)"; Schriftenreihe Straßenforschung, Heft 358, Wien 1988

Wurzer, R.: Erläuterung zum Flächenwidmungsplan Rankweil, in: Berichte zur Landesforschung und Landesplanung, Heft 3/1964

Zibuschka; F.: Ausbau von Ortsumfahrungen und Rückbau von Ortsdurchfahrten als Maßnahmenbündel“, Vortrag am Informationstagung der schweizerischen deutschen und österreichischen Forschungsgesellschaften für das Verkehrs- und Straßenwesen, 20. September 1989, St. Gallen, Schweiz

Zibuschka, F.: Straßenraumgestaltung im Vorher-Nachher-Vergleich, in: Raumordnung aktuell, 2-1995

Zibuschka, F.: Effizienzuntersuchung von Umgestaltungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen, Heft 453 der Schriftenreihe Straßenforschung des BMfWA, Wien 1996

Sonstige Quellen

Angaben auf den Homepages der Beispielmunicipalitäten

Auskünfte durch Vertreter der Bauämter der Gemeinden Amstetten, Baden bei Wien, Hartberg, Großarl, Melk, Mödling, St. Veit/Glan, Vöcklabruck

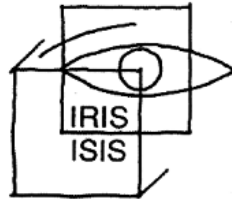
Gladik, U, „Global Shopping Village“ (2014), Dokumentarfilm

Google-Maps, bzw. Satellitenbilder (Ausschnitte der Beispielmunicipalitäten, Stand ca. 2014)

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen:

- RVS 02.01.11, Grundsätze der Verkehrsplanung (März 2011)
- RVS 02.01.22; Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen (Oktober 2012)
- RVS 03.01.13; Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen (Juli 2012)

IRIS-ISIS-PUBLICATIONS



URL: <http://www.iris-isis.at>

Vol. 1: Bob MARTENS (ed.): **The Future of Endoscopy**. Proceedings of the 2nd European Architectural Endoscopy Association Conference in Vienna, Austria, 1995. EUR 14,50

EAEA '95 Vienna aimed at a critical investigation of today's endoscopic culture with regard to future developments. The Aspern-Workshop represented the highlight of this conference. Prior to the conference nine universities had submitted endoscopic and computer-assisted space simulations for this urban expansion area north of the Vienna Danube. The outcome was not to be regarded as a "noble competition" between the various institutions participating, but rather to sound out the actual potential of various simulation techniques and their combinations for future use. The conference proceedings contain the papers presented at the meeting by 23 experts from 15 universities. The papers cover such areas as the technical features of endoscopy and environmental simulation, theories supporting the use of endoscopy, practical applications, and discussions on the future of endoscopy and environmental simulation in comparison with other means of architectural representation.

Vol. 2: Bob MARTENS (ed.): **Full-Scale Modeling in the Age of Virtual Reality**. Proceedings of the the 6th European Full-scale Modeling Association Conference in Vienna, Austria, 1996. EUR 14,50

In the early eighties, the European Full-scale Modeling Association (abbrev. EFA, full-scale standing for 1:1 or simulation in full-scale) was founded acting as the patron of a conference every two years. In line with the conference title "Full-scale Modeling in the Age of Virtual Reality" the participants were particularly concerned with the relationship of physical 1:1 simulations and VR. The assumption that those creating architecture provide of a higher degree of affinity to physical than to virtual models and prototypes was subject of vivid discussions.

Vol. 3: Bob MARTENS, Helena LINZER, Andreas VOIGT (eds.): **Challenges of the Future**. Proceedings of the 15th Education in Computer Aided Architectural Design in Europe-Conference in Vienna, Austria, 1997. [CD-ROM] EUR 14,50

"Challenges of the Future" features the further advancement regarding computer-assisted design and planning processes with close consideration of research teaching throughout the design and planning professions. Recent novel technologies in the development are discussed regarding their impact. More than 65 contributions offer insight into the focal issues of Spatial Modelling, Digital Design Process and Collaborative Teamwork.

Vol. 4: Kurt RICICA, Andreas VOIGT (eds.): **Raumverträglichkeit als Beitrag zur nachhaltigen Raumnutzung. Ein Leitfaden**. 3 Bände. Wien, 1998. EUR 14,50

Spatial Impact as Contribution Regarding Sustainable Utilization of Space: The creative dialogue of "planning" and critical "reviewing" of planning work and projects with a relation to space fundamentally aims at a "sustainable utilization of space" in line with the key-pattern for "sustainability". Reviewing of spatial impact first will call for the model-representation of space. In addition, all effects resulting from planning and projects for the area under investigation are to be demonstrated clearly and thoroughly. The description of space therefore is accomplished according to system elements and system relations. The spatial impact analysis is to be regarded generally as a contribution for objectifying, adding transparency and comprehension to planning processes.

Vol. 5: Bob MARTENS (ed.): **Full-Scale Modelling and the Simulation of Light**. Proceedings of the the 7th European Full-scale Modelling Association Conference in Florence, Italy, 1999. Wien 1999. EUR 14,50

EFA '99 covered the use of light throughout 1:1 simulation. As a rule, the field of light design has a closer relation with simulation in true scale. Therefore, it is surprising that a conference dealing with this field did not take place at an earlier stage which might be due to the differing approaches concerning implementation and working focus at the various laboratories. The remarkable achievements of the individual lighting companies on the market regarding research work seem very promising and necessarily are to be duly acknowledged also on the part of academic circles. Furthermore, a productive exchange of information might develop between the, somewhat incompatibly seeming, interest groups. More interaction would surely prove wise, as the IRIS-ISIS Schriftenreihe • Band 7 stage for successful research work in the field of light design and light impact is only to be set by combining all strengths.

Vol. 6: Wolf-Michael Oliver TSCHUPPIK: **Die andere Realität**. Wien 1998.
EUR 14,50

By definition the term "simulation" is diametrically opposed to the term "reality". True-scale simulations, however, clearly refer to a real world with its real objects. The possibly different qualities of impact and observation demonstrated herein make for the title of the present work. An attempt of illustrating the autonomy of the medium of true-scale simulation with regard to architecture-minded perception is offered in cyclic-related chapters. Special attention is directed to the specific connection concerning the built or merely drafted reality.

Vol. 7: Andreas VOIGT, Bob MARTENS, Helena LINZER (Hrsg.): **RAUM@ Positionen der Forschung zum Lebensraum**. Wien, 2003, 14,60 Euro

The Institute for Spatial Interaction and Simulation has chosen as its central theme the relationship between "human beings and space": human beings and space are involved in an intense interaction. Characteristics of a given space influence human perception, while human beings act on spaces, change and design them. Visualisation and models can improve the quality of communication. The simulation of spaces and processes with special consideration of methods, media and techniques applied are a focus area of the department. The contributions reflect the multi-layered expertise of department members and thus cover a broad range of themes involved in the dialogue between human beings and space. Various elements and relationships of the complex system of space are being investigated.

Vol. 8: Bob MARTENS, Alexander G. KEUL (eds.): **Evaluation in Progress Strategies for Environmental Research and Implementation**. Abstracts of the 18th Conference of the International Association for People-Environment Studies in Vienna, Austria, 2004. [CD-ROM in englischer Sprache] 35 Euro

Since 1969, the International Association of People-Environment Studies (IAPS) has been promoting an interdisciplinary exchange of views between planning disciplines and social sciences, particularly spatial planning, architecture, psychology and sociology. Themes addressed at the 18th IAPS conference in 2004 included participation, tourism, environmental protection, health, safety, special user groups, gender, creative environments and environment simulations. The CD-ROM contains descriptions of all 382 contributions (in symposiums, paper sessions, workshops and poster sessions) of this relevant Viennese conference. Moreover, it comprises about 2.400 abstracts from all past IAPS conferences from the period 1969-2002. These abstracts can be searched by means of a full-text search feature and constitute a unique data base for researchers with interdisciplinary interests.

Vol. 9: Bob MARTENS, Andre BROWN (eds.): **Learning from the Past - A Foundation for the Future**. Special publication of papers presented at the CAAD futures 2005 conference held at the Vienna University of Technology, Vienna, Austria. In engl. Sprache, 280 S., 44,95 Euro

CAAD Futures is a biennial Conference that aims to promote the advancement of Computer Aided Architectural Design in the service of those concerned with the quality of the built environment. The series of conferences started in 1985 in Delft, and has since travelled to Eindhoven, Boston, Zurich, Pittsburgh, Singapore, Munich, Atlanta and Tainan. This book is a special publication of papers from the CAAD Futures 2005 conference which took place at Vienna University of Technology, June 20-22, 2005. Papers selected for this publication were required to be innovative and original, and to present rigorous, high-quality research and development work.

Vol. 10: Andreas VOIGT, Hans Peter WALCHHOFER (Hrsg.); **Cooperative Planning in the New Europe | Kooperativ Planen im neuen Europa**, 2006, 64 S., 19,00 Euro

"Cooperative planning" in the context of a "New Europe" will increasingly require local and global thought and action. A connection has to be made between "virtual, global spatial processes" and "real, local spatial structures". The discipline of strategic planning, rather "abstract" in spatial terms and directed towards thought and decision-making processes, towards spatial processes of development and renewal, has to be closely linked to the increasingly "concrete" field of physical planning, which relates to spatial structures. The common living space provides the frame of reference for the application of space-related concepts and planning processes which are translated into reality through the actions of people. It is this indivisible living space that we have to shape together.

Vol. 11: Leslie CHAN, Bob MARTENS (eds.): **Openness in Digital Publishing: Awareness, Discovery and Access**. Proceedings of the ELPUB 2007 conference held at the Vienna University of Technology, Vienna, Austria. In engl. Sprache, 476 S., 54,95 Euro

This proceedings contains close to sixty papers on various aspects of electronic publishing that have been successfully submitted for the 11th ELPUB conference, hosted by the Vienna University of Technology, Vienna, Austria. The 11th international ELPUB conference was dedicated to exploring the various aspects of "Openness in Digital Publishing", most of the papers deal directly or indirectly with issues related to open standards, interoperability, open content, open access, and new business and publishing models enabled by new tools and frameworks.

Vol. 12: Isabel WIESHOFER: REGIO@ - **Positionen der Forschung zum regionalen Raum.** Wien, 2009, 14,60 Euro

Dieser Band folgt der IRIS-ISIS-Publikation zum Thema Raum@ (2003) und bezieht sich, allgemein betrachtet, auf die primär übergeordneten Maßstabsdimensionen im Bereich der Planung. Das Beziehungsfeld Mensch und Raum fungiert jedoch, wie schon im vorangegangenen Band, als "roter Faden". Der Raumplanung drängen sich Fragen nach der Möglichkeit einer nachhaltigen Entwicklung, der Identität von Landschaft und Stadt oder nach regionalen Siedlungsmodellen auf. Diese Fragen wurden von den Autoren im Band 12 beantwortet, die Zusammenhänge auf die Region angewendet und untersucht. Neben Städten, Metropolen und Megacities werden hier auch periphere Räume, die in der Stadtplanung, im Städtebau, der Stadtsoziologie und verwandten Disziplinen nur selten untersucht werden, betrachtet.

Vol. 13: Andreas VOIGT, Hans Peter WALCHHOFER (Hrsg.); **Wiener Modell, Wiener Philosophicum**; IRIS-ISIS-Schriftenreihe Nr. 13; IFOER-Schriftenreihe Nr. 8; Oesterreichischer Kunst- und Kulturverlag, Wien, 2009/2010, DVD, 19,00 Euro

Das deutsch-österreichisch-schweizerische Doktorandenkolleg "Forschungslabor Raum" widmet sich der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit schwierigen raumrelevanten Fragestellungen. Das Kolleg war vom 14. bis 19. Juni 2009 in Wien zu Gast. Ein "Best-Practice-Beispiel" für den Umgang mit komplexen Problemstellungen ist der Planungsprozess "Wiener Donauinsel", die in den Jahren 1972 bis 1988 dank einer einzigartigen Planungsorganisation entstand. Das daraus abgeleitete "Wiener Modell" war Thema einer Podiumsdiskussion, zu der sich einige der damaligen Entscheidungsträger und Akteure aus Politik und Planung versammelten, um raumplanerische Erkenntnisse zu erläutern. Ein weiterer Wien-spezifischer Schwerpunkt war das "Wiener Philosophicum". In einem offenen Dialog wurden an Karl Popper, Ludwig Wittgenstein und den "Wiener Kreis" anknüpfend grundsätzliche Fragen des wissenschaftlichen Arbeitens und Erkennens im Kontext der Planungswissenschaften beleuchtet.

Vol. 14: Bob MARTENS (ed.): **Book of Abstracts** - ERES 2013 / 20th Annual Conference of the European Real Estate Society - Vienna (Austria). In engl. Sprache, 270 S.

The European Real Estate Society (ERES) was established in 1994 to create a structured and permanent network between real estate academics and professionals across Europe. ERES is dedicated to promoting and advancing the field of real estate research throughout Europe. Incorporating many national property research societies, academic researchers and real estate

practitioners, our activities, such as the annual conference, the industry seminars, education seminars and publications provide a forum for information flow and debate on research issues. ERES is a non-profit organisation affiliated with the International Real Estate Society, an organisation giving us an even wider contact base in real estate. This Book of Abstracts contains contributions accepted for publication at the 20th ERES conference.

Vol. 15: Bob MARTENS (ed.): **Book of Proceedings** - ERES 2013 / 20th Annual Conference of the European Real Estate Society - Vienna (Austria). In engl. Sprache, 218 S.

The European Real Estate Society (ERES) was established in 1994 to create a structured and permanent network between real estate academics and professionals across Europe. ERES is dedicated to promoting and advancing the field of real estate research throughout Europe. Incorporating many national property research societies, academic researchers and real estate practitioners, our activities, such as the annual conference, the industry seminars, education seminars and publications provide a forum for information flow and debate on research issues. ERES is a non-profit organisation affiliated with the International Real Estate Society, an organisation giving us an even wider contact base in real estate. This Book of Proceedings contains peer-reviewed papers of the three full paper tracks: Corporate Real Estate - Housing Markets & Economics - Real Estate Finance & Investment. The contributions to the conference - as indicated by the present Book of the Proceedings - are witness to the high quality and creativity of research and development efforts of the real estate community.

Vol. 16: MAYERHOFER Rainer, SNIZEK Sepp:

REGIO@ - Umfahrungsstraßen und ihre Bedeutung für die Stadtentwicklung. Wien, 2017, 14,60 Euro

In der Frühzeit des Massenautoverkehrs wurden Entscheidungen für Planung und Bau von Umfahrungsstraßen primär aus verkehrstechnischer, anfangs auch noch aus strategischer Sicht, grundsätzlich aber zum Benefit der Autofahrer getroffen – mit zum Teil damals schon erkennbaren negativen städtebaulichen Folgen. Anfang der 1960-er Jahre wurden in der zu-grunde-liegenden Dissertation erstmals die Auswirkungen solcher Umfahrungsstraßen auf die Stadtentwicklung disziplinenübergreifend untersucht. Der vorliegende Beitrag beleuchtet und beurteilt nun aus heutiger Sicht die weitere Entwicklung und die seither eingetretenen Veränderungen insbesondere von Rahmenbedingungen und Zielsetzungen.

ÖSTERREICHISCHER KUNST- UND KULTURVERLAG
Freundgasse 11, A-1040 WIEN
TEL. (+43-1-) 5878551; FAX(+43-1-) 5878552

