

WECHSELBAD ZWISCHEN ZWANG UND FREIHEIT: RAUMORDNUNG UND VERKEHRERSCHLIESSUNG.

Raumordnung ist... „Die vorausschauende Gestaltung eines Gebiets zur Gewährleistung....., die Erhaltung von....., Schutz vor sowie vor Unfallgefahren“.

Diese - hier nur in Fragmenten angeführte Definition der Raumordnung - kann in ihrer vollen Länge im NÖ-Raumordnungsgesetz nachgelesen werden und zeigt deutlich, dass der Begriff Raumordnung nicht mit ein oder zwei kurzen Sätzen zu erklären ist. Vielmehr ist Raumordnung ein Überbegriff für eine Vielzahl, teilweise auch einander widersprechender Parameter, die zur Gestaltung eines Lebensraumes heranzuziehen sind. Ein solcher Aspekt ist auch die Verkehrspolitik.

FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT: GEZIELTE VERKEHRSPLANUNG.

In welchem Zusammenhang stehen eigentlich die „Ordnung des Raumes“ und die Verkehrssicherheit, die als Teil der allgemeinen Formulierung „Schutz vor Unfallgefahren“ anzusehen ist.

Zuerst muss bewusst werden, dass jede Form einer Nutzungsänderung des Raums zwangsläufig Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, gleichgültig ob individuell oder öffentlich, nimmt. Gerade in der heutigen Zeit des scheinbar ungebremsten Zuwachses an Individualverkehr (beispielsweise stieg der Verkehr auf der A1 bei St. Pölten zwischen 1995 und 2000 um 22%), rückt die Notwendigkeit einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung immer mehr in den Vordergrund.

Gerade wegen der enormen Verkehrszunahme wird es hinsichtlich der Wechselwirkung von Flächenwidmung und Individualverkehr immer wichtiger, zur Aufrechterhaltung der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs bereits bei der Verkehrserschließung ein hierarchisches Modell möglichst konsequent einzuhalten. Diese Hierarchie lautet: Autobahn – Bundesstraße – Landesstraße – Aufschließungsstraße (Gemeindestraße) – Grundstückszufahrt. Das Überspringen einer Kategorie – Beispiel: Überspringen des Landesstraßennetzes und Errichtung einer Direktanbindung einer Gemeindestraße an eine Bundesstraße – wird zwar in vielen Fällen begründet und auch notwendig sein, das Überspringen von zwei hierarchischen Ebenen – Beispiel: Anbindung einer Grundstückszufahrt an eine Bundesstraße – sollte jedoch vermieden werden. Diesem Gedanken Rechnung tragend, bestehen mehrere gesetzliche Vorschriften, etwa das Bundesstraßengesetz 1971 oder das NÖ- Raumordnungsgesetz 1976, um die „Umfahrung der Umfahrung“ durch Missbrauch von übergeordneten Verkehrsträgern zwecks Aufschließung von einzelnen Grundstücken zu verhindern.

NUTZUNGSART UND FLÄCHENWIDMUNG: SINNVOLLE VERKEHRERSCHLIESSUNG.

Bei aller Notwendigkeit von Verkehrsflächen zur Abwicklung des für eine funktionierende Marktwirtschaft lebensnotwendigen Verkehrs sollte jedoch auch bedacht werden, dass Straßen selbst keine produktiven Flächen wie etwa Grün- oder Bauland sind. Straßen dienen keinem Selbstzweck. Sie sind lediglich Mittel zum Zweck. Sie dienen grundsätzlich nur zur Überwindung von Distanzen. Als Ausnahmen können lediglich Straßen im untergeordneten Netz bzw. in Ortsgebieten angesehen werden, die zusätzlich zur Verkehrsabwicklung auch Aufgaben mit sozialen Komponenten (z.B. Einkaufen, Spielen, Sitzen, Spaziergehen) erfüllen.

Um so wichtiger ist es, bereits zu Beginn einer möglichen Widmungsänderung Aufschließungsvarianten zu erarbeiten und die neue Straßenführung schließlich im Flächenwidmungsplan festzulegen. Die Verkehrserschließung muss bereits zu Beginn eines Umwidmungsverfahrens ins Kalkül gezogen werden und darf nicht erst nach erfolgter Umwidmung den Gegebenheiten angepasst werden. Die Festlegung von Grundzügen der Verkehrserschließung im Flächenwidmungsplan ist unerlässlich, um einerseits fehlerhafte Grundstücksteilungen (Schaffung von Grundstücken, die ausschließlich an das übergeordnete Straßennetz angrenzen) und andererseits durch bestmögliche Information – sowohl des

Grundstücknutzers, als auch des Planers – bei späteren Bewilligungsverfahren Probleme und Verzögerungen zu vermeiden. Die Verkehrserschließung spielt in den weiteren Verfahren, wie in den Bau- und Gewerbeverfahren sowie in den Bewilligungsverfahren, nach dem Bundesstraßengesetz eine wesentliche Rolle.

Was die Wechselwirkung zwischen Flächenwidmung und Individualverkehr betrifft, sei noch erwähnt, dass, zumindest mittelfristig betrachtet, Änderungen in Verkehrsstruktur und Organisation ebenso Abänderungen der Flächenwidmung nach sich ziehen können. Man denke nur an die zahlreichen Widmungen Bauland-Betriebsgebiet im direkten Umfeld neu geschaffener Kreisverkehre, speziell im höherrangigen Straßennetz. Änderungen in der Flächenwidmung verursachen also nicht nur Änderungen in der Verkehrsstruktur, denn diese beeinflussen entscheidend auch weitere Entwicklungen in der Flächennutzung.

Zu beachten ist weiters, dass auch übergeordnete Bundesgesetze in die Wechselwirkung zwischen Individualverkehr und Flächenwidmung eingreifen können. Ein diesbezügliches Randproblem, derzeit jedoch topaktuell, stellt die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung bei nur mit Verkehrszeichen gesicherten Eisenbahnkreuzungen dar. Bei derartigen Kreuzungen ist die Abgabe von Pfeifsignalen mit erheblicher Lautstärke durch Schienenfahrzeuge bei der Annäherung vorgeschrieben. Dieser Problematik sollte man sich vor allem der Widmung von Bauland-Wohngebiet im Nahbereich von Eisenbahnkreuzungen bewusst sein.

EIN APPELL AM SCHLUSS.

Raumplanung sollte stets unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass die räumlichen Ressourcen auf Erden beschränkt sind, und gerade in der heutigen Zeit sollten wir uns bewusst sein, dass wir unseren Lebensraum nur für kurze Zeit geliehen haben. Daher müssen wir mit der Freiheit, diesen Raum zu gestalten, verantwortungsvoll umgehen. Von uns hängt es ab, wie spätere Generationen ihren Lebensraum vorfinden werden und dass sie nicht eines Tages sagen müssen: Rien ne va plus.

DIPL.-ING. JOHANN LEHNER

ABTEILUNG BAU,- AGRAR- UND VERKEHRSTECHNIK, ST. PÖLTEN