Verein Lebenswertes Traisental

Verein Lebenswertes Traisental
Dingelbergstraße 7 · 3150 Wilhelmsburg

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie (BMVIT)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

spv@bmvit.gv.at

Wilhelmsburg, am 1. Juli 2009

Stellungnahme zum Umweltbericht der Strategischen Prüfung Verkehr S34

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Schnellstraße S34 existiert als Plan schon sehr lange. In der Vergangenheit haben wir Traisentaler an den Sieg der Vernunft geglaubt, weil die Pläne für dieses Projekt immer unrealistischer geworden sind.
Wir bestehen aus ca. 120 Mitgliedern aus dem Traisental, das heißt, wir haben unseren Lebensmittelpunkt, unsere wirtschaftlichen und familiären Mittelpunkte hier.
Unsere Mitglieder wohnen in der Region, wir sind Anrainer an der B20 und benutzen diese auch täglich. Wir wären also von der Schnellstraße in ihren positiven und negativen Wirkungen betroffen.

Die Schnellstraße S34 würde unsere Existenzen bedrohen, Verschlechterungen unserer Lebensbedingungen und Wertverluste für unser Hab und Gut bedeuten.
Darüber hinaus wären Folgen für Luft- und Umwelt für Jahrzehnte zu befürchten, die Landschaft und Natur unseres Traisentals würde für Generationen zerstört werden.

Dieses Projekt steht gegen die Ziele, zu welchen sich die Menschen und auch die Gemeinden in der Region bekennen: Werte wie Natur und die Qualität des Lebensraumes stehen im Vordergrund, die Zukunft der wirtschaftlichen Entwicklung wird im sanften Tourismus und in der Gastronomie gesehen.
Der vor kurzem fertig gestellte Radweg in das Traisental wird bestens angenommen und zeigte in kürzester Zeit das Entwicklungspotential in unserem Gebiet.

Foto: ISS, „Regenbogen", CC-Lizenz (BY 2.0) http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/de/deed.de Quelle: www.piqs.de

Die angesprochenen Ziele und Visionen einer Zukunft des Traisentales stehen dem Bau einer vierspurigen Schnellstraße allerdings entgegen. Die behauptete Erhöhung der wirtschaftlichen Dynamik kann nicht durch den Anschluss der Orte Wilhelmsburg oder Traisen an die Westautobahn gelingen. Die hauptsächlich klein und regional strukturierte Wirtschaft würde durch Kaufkraftabflüsse weiter unter Druck gesetzt werden.

Wir nehmen daher die Möglichkeit wahr, zur durchgeführten Strategischen Prüfung Stellung zu beziehen. Die durchgeführte SP-V versucht eine schon geplante Schnellstraße formal zu argumentieren. Die angeführten Vergleiche von Alternativen sind Alibimaßnahmen, um den Buchstaben des Gesetzes Genüge zu tun.

Allerdings wird das nicht sehr professionell gemacht: Die aufgezeigten Mängel der SP-V sind Ausdruck dafür, auf welch wackeligen Füßen eine Empfehlung für die Schnellstraße S34 steht. Selbst wohlwollende und für den Straßenbau in Österreich arbeitende Planungsbüros tun sich schwer, eine Erfordernis der Hochrangigkeit oder die Nachhaltigkeit der zu empfehlenden Alternative zu argumentieren.

Das ist auch nicht weiter verwunderlich, diese ist einfach nicht gegeben. Auch noch so trickreiche Kunstgriffe, wie willkürliche Veränderung des Untersuchungsraums und unterschiedliche Berechnungszeiträume der Kosten für verschiedene Alternativen bringen die Variante „Schnellstraße“ auf Platz 2 der zu empfehlenden Alternativen.

Was schon seit zwei Jahren von der Bürgerinitiative „Stopp Transit S34“ gefordert und mit über 5 000 Unterschriften von Menschen aus der Region unterstützt wird, wäre die von der ASFINAG selbst gewählte Bewertung der Alternativen als Sieger hervorgegangen: Keine Schnellstraße S34 – dafür aber Ausbau der ÖV, Maßnahmen am Bestand der B20 und lokale, aber kleinräumige Umfahrungen.

Wir haben Fachleuten und Verkehrsplaner konsultiert, um die einzelnen Punkte der SP-V zu hinterfragen. Die Ergebnisse werden detailliert aufgeführt – wir wollen Ihnen diese nicht vorenthalten.

1 Grundlagendaten für Verkehrsuntersuchung sind veraltet

Das empfohlene Straßenprojekt S34 basiert auf Verkehrsprognosen, die nicht mehr gültig sind. Es wurde keine Kontrolle oder Kalibrierung durchgeführt, die Aussagen zulassen, ob die Daten aus dem Jahr 2002 oder 2005 für die vorhandenen Vorhersagemodelle noch Gültigkeit haben.

Anstatt unsere Kinder und Kindeskinder mit zusätzlichen Schulden für Projekte zu belasten, die nicht benötigt werden, sollte dort investiert werden, wo die Nachfrage in Zukunft gegeben ist.

2 Fachliche Stellungnahmen seit 2005 bleiben unberücksichtigt

Dies betrifft sowohl Stellungnahmen aus dem Rahmen der
- SP-V 2005
- Konsultierung zur SP-V 2009
- Gutachten und Stellungnahmen zum Thema S34

3 Alternative „Betriebliche Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr“

Die Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ wurde nicht mit den gleichen Planungszielen oder mit vergleichbarem Detailierungsgrad durchgeführt wie die Alternativen mit Schnellstraßenteil. So wurden bewusst Maßnahmen unterstellt, die nicht reisezeitwirksam werden, es wurden Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen, die teilweise schon realisiert sind.

Es liegt der Schluss nahe, dass die Alternative „Öffentlicher Verkehr“ auch nicht detailliert beurteilt wurde, die Beschreibung der angeblich geprüften Maßnahmen beschränkt sich auf nicht einmal acht Zeilen in der gesamten SP-V.

Ebenso wurden Kombinationsmaßnahmen aus den Teilen
- Lokale Umfahrungen
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr
- Ausbau Bestand

nicht ausreichend beschrieben und berücksichtigt.
Dies widerspricht den unter § 5 Z4 des SP-V Gesetz zu berücksichtigenden Zielen!
Es kommt dadurch weiters zu einer Verfälschung der abgeleiteten Alternativprüfung zu Gunsten der schon vorher feststehenden ‚gewünschten’ Planungsalternative Schnellstraße S34.

4 Weiterführung der S34 als B334 vorausgesetzt, aber nicht geprüft

Die Fortführung der S34 in Form der B334 liegt in der SP-V allen Prognose-Modellen zu Grunde, es ist aber nicht gesichert, ob (bzw. wann) diese gebaut wird. Es muss angesichts der momentanen finanziellen Lage der Weltwirtschaft und öffentlichen Budgets die Errichtung der B334 bezweifelt werden.

5 Nachweis der Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung konnte nicht erbracht werden.

Es wird lediglich auf die SP-V 2005 verwiesen, obwohl sich grundlegende Umstände in der Zwischenzeit verändert haben. Weder Verkehrsnachfrage,

Netzschluss oder Funktion des empfohlenen Straßenbaus sprechen für die Hochrangigkeit.
Der Nachweis für die Hochrangigkeit lt. SP-V Gesetz ist nicht erbracht!

6 Nutzen-Kosten-Analyse

Auf Grund der starken Gewichtung der Reisezeitersparnis und schwerer Fehler in der Beurteilung der Kosten-Situation der einzelnen Alternativen entsteht eindeutig eine Verzerrung dieser Analyse zu Gunsten der Schnellstraße.
Nachdem ja schon seit den 1970er Jahren die Pläne für den Bau einer Schnellstraße existieren und der Projektinitiator im gegenständlichen Fall die ASFINAG selbst ist, muss an der unvoreingenommenen, neutralen Prüfung der Alternativen gezweifelt werden.

7 Bahnausbau und Maßnahmen im ÖV werden in den Medien behauptet, aber nicht durchgeführt.

Es gibt immer wieder Überlegungen seitens ÖBB und NÖVOG, eine Streckenstilllegung ab dem Bahnhof Freiland oder gar ab Lilienfeld durchzuführen. Ein Busverkehr soll dann die Aufgaben der Schiene übernehmen. Dies führt nach Ansicht der Experten zu einer weiteren Verringerung der Fahrgastzahlen auf der Schiene.

8 Nachhaltigkeit

Das Thema Nachhaltige Entwicklung des Verkehrsprojektes wurde in Kapitel 10 der vorliegenden SP-V beleuchtet. Dabei wurde aber der Begriff der ‚Nachhaltigkeit' falsch verstanden. Obwohl im SP-V Leitfaden auf den Brundtland-Reoport verwiesen wird, versucht der Verfasser des Umweltberichtes eine nachhaltige Wirkung auf ein Schnellstraßenprojekt zu konstruieren. Dies steht im fundamentalen Widerspruch zur österreichischen Strategie einer Nachhaltigen Entwicklung, wie im April 2002 von der Bundesregierung beschlossen.

9 Kosten für die Traisentalschnellstraße

Die S34 findet in der vom Land NÖ geplanten und projektierten B334, die bis zum Ort Traisen führen soll, ihre Fortsetzung. Aktueller Stand der Planungen dafür ist, dass ein bis zu 4,7 km langer Tunnel gebohrt wird.
Summiert mit den Baukosten der S34 kann von Gesamtbaukosten in der Höhe von ca. € 400 Mio. ausgegangen werden. Diese Summe steht bereit für ein hochrangiges Straßenstück, das im am dünnsten besiedelten Bezirk NÖs (29 EW/km²!!!) endet.
Der Rechnungshof kritisiert im Rahmen seines Berichtes 2008/05 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich" den leichtfertigen Umgang mit öffentlichen Geldern im hoch-

rangigen Straßenbau.
Die geplante Traisental Schnellstraße ist ein Projekt, dessen Notwendigkeit und Erfordernis niemals grundlegend und fachlich untersucht wurde, aber mit Steuergeldern realisiert werden soll.

10 Gesundheitliche Aspekte

Die Auswirkungen auf das Gesundheitssystem durch erhöhten Ausstoß von Feinstaub PM2,5 wurde nicht untersucht. Aktuelle Studie zeigen aber, dass eben dieser Schadstoff besondere Auswirkung auf die Gesundheit der in der Region lebenden Menschen hat.

11 Veränderung der Unfallskosten

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse, durchgeführt im Jahr 2008, kam die ASFINAG nur auf eine mäßige Zielerreichung (Schulnote 4!!!) des Planungszieles „Verringerung der Unfallszahlen“. Durch nicht nachvollziehbare Berechnungsmethoden soll dieses Planungsziel nun für die Alternative Schnellstraße erreicht worden sein.

Daraus leiten wir ein klares NEIN zur geplanten S34 ab, diese kann nicht als zukunftsorientierte Lösung für unser Traisental gesehen werden und verstößt gegen eine Reihe von Programmen und Gesetzen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat.
Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik, die Rücksicht auf die Menschen des Landes und auf zukünftige Generationen nimmt, kann dieses Projekt nicht realisieren.

Wir fordern Sie daher auf, die Schnellstraße S34 wieder aus dem Bundesstraßengesetz zu entfernen, weil sich offensichtlich grundlegende Parameter geändert haben. Die unvoreingenommene Erarbeitung eines Lösungsvorschlages für die Mobilitätsbedürfnisse der Region wäre dann möglich.

für den Verein

Adolf Gruber
(Obmann)

Klaus Maria Pfeiffer
(Schriftführer)

Verein Lebenswertes Traisental

Stellungnahme des Vereins Lebenswertes Traisental zum Umweltbericht aus der Strategischen Prüfung – Verkehr zur Traisental Schnellstraße S34

Wilhelmsburg im Juni 2009

Foto: ISS, „Regenbogen", CC-Lizenz (BY 2.0) http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/de/deed.de Quelle: www.piqs.de

1 Grundlagen-Daten für Verkehrsuntersuchung sind veraltet

Auf Grundlagendaten aus dem Jahr 2002 und 2005 werden Prognosen in die Zukunft gestellt. Dieses prognostizierte Verkehrsaufkommen wird in der vorliegenden SP-V als ein Indikator für die Erforderlichkeit einer hochrangigen Verkehrsverbindung verwendet. Ebenso bildet das prognostizierte Verkehrsaufkommen die Grundlage für die weitere Betrachtung der Reisezeitverkürzung. Diese hat das Hauptgewicht in der Bewertung der Alternativen und das meiste Gewicht in der Kosten-Nutzen-Analyse.

Seit dem Jahr 2005 stagniert aber der Pkw-Verkehr in Österreich, im Jahr 2008 kam es infolge der höheren Spritpreise erstmals zu einem Rückgang. Im ersten Quartal des Jahres 2009 waren am Autobahn- und Schnellstraßennetz um 6 %
weniger Pkw und um 15 % weniger Lkw unterwegs als im Jahr 2008. In Wien hat sich in den Jahren 2007 und 2008 der Pkw-Bestand erstmals seit Beginn der Massenmotorisierung verringert.

Die dabei genannten Zahlen beruhen auf diversen Modellberechnungen und Extrapolationen; bekanntlich steigt die Unsicherheit solcher Extrapolationen mit dem Prognosehorizont. In der Chancen-Risken-Bewertung wird dieser Umstand offensichtlich. Da die in die Modellrechnungen eingegangenen Parameter ihrerseits aus Prognosen aus 2004/2005 stammen (S 56 unten), muss ein Vergleich der prognostizierten Entwicklung bis 2009 mit dem aktuellen Stand der Verkehrsbelastung (DTV) gefordert werden; es besteht nämlich ausreichend Grund zur Annahme, dass sich die Modellvoraussetzungen geändert haben.

Die Bevölkerungs- und Betriebsentwicklungen sowie der Motorisierungsgrad bis 2025 bilden u.a. die Grundlagen für die Prognosen der Verkehrsentwicklung (S 57). Die Gültigkeit dieser Grundlagen sind anzuzweifeln, weil in den letzten Jahren grundlegende wirtschaftliche Entwicklungen das Verkehrsverhalten der Menschen und die Sensibilität der Wirtschaft verändert hat.

Ob die Grundlagen aus den Jahren 2002 und 2005 noch Gültigkeit haben, wurde nicht nachvollziehbar dargestellt. Eine Kalibrierung oder Kontrolle, ob die angewendeten Vorhersagemodelle Gültigkeit haben, wurde unterlassen.

Wichtige Einflussparameter haben sich seit 2005 geändert, wurden in der Modellrechnung aber nicht angepasst:

- Abnahme des durchschnittlichen Haushaltseinkommens im erweiterten Untersuchungsgebiet seit 2005
- Stagnieren des Motorisierungsgrades im Bezirk Lilienfeld seit 2006
- Verändertes Verkehrsverhalten durch gestiegene Sensibilität der Bevölkerung
- Änderungen durch gestiegene Treibstoffkosten
- Geänderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen im Traisental

Die in der SP-V enthaltenen Prognosen über den Verkehrsbestand müssen angezweifelt werden, weil sie auf einer alten Datengrundlage basieren, die nicht mehr aktuell ist.

2 Fachl. Stellungnahmen seit 2005 nicht berücksichtigt

Mehrere Stellungnahmen, die seit 2005 zum Thema Schnellstraße S34 vorliegen fanden keine Berücksichtigung in der gegenständlichen SP-V. Nicht nur Stellungnahmen von Gutachtern und international anerkannten Verkehrsexperten wurden ignoriert, auch Stellungnahmen zum Umweltbericht der SP-V aus der Konsultationsphase blieben unberücksichtigt.

2.1 Stellungnahme zur Traisentalschnellstraße Knoflacher 2005

Die vorliegende Strategische Prüfung Verkehr S34 2009 bezieht sich in weiten Teilen auf die schon durchgeführte Strategische Prüfung Verkehr Traisentalschnellstraße aus dem Jahr 2005. So stammen etwa die nun nochmals untersuchten Varianten im Korridor ‚Ost' aus diesem alten Projekt.
Im Kapitel 12.3. des gegenständlichen Umweltberichtes wird auf die, schon 2005 untersuchte, Notwendigkeit der Traisentalschnellstraße verwiesen.
Ähnlichkeiten und über weite Strecken gar wortgleiche Inhalte zwischen den beiden Dokumenten überraschen somit nicht.

Zur im Jahr 2005 durchgeführten „Strategischen Prüfung" wurde eine Stellungnahme von Hrn. o.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Hermann Knoflacher durchgeführt.
Diese Stellungnahme wurde von der Gemeinde Wilhelmsburg beauftragt, die von den Auswirkungen der geplanten Schnellstraße hauptsächlich betroffen wird. In der Untersuchung des geplanten Bauvorhabens durch den Verkehrsexperten wurden Verstöße/Verletzungen etwa des
NÖ Raumordnungsgesetz 1976 festgestellt.
So lautet das Fazit zum Thema:

Das vorliegende Projekt der B 334 (Anm.: wurde in der 2005 durchgeführten SP-V untersucht) widerspricht in einem derart krassen Ausmaß den Leitzielen der NÖ Raumordnung, dass es in einem Rechtsstaat allein aus gesetzlichen Gründen nicht ernstlich in Erwägung gezogen werden dürfte. Falls es dennoch in Erwägung gezogen würde, müssen massive, sachlich solide, fundierte Unterlagen zur Verfügung stehen, die in überzeugender Weise diesen massiven Widerspruch zu den elementaren grundlegenden Zielen des NÖ Raumordnungsgesetzes, das der Zukunftssicherung und Lebenserhaltung der Bevölkerung dienen soll, widerlegen kann...

Außerdem sieht die Stellungnahme die wichtigsten Ziele der beabsichtigten Netzveränderung (die im Übrigen den Zielen der gegenwärtigen SP-V weitestgehend entsprechen) nicht erreicht.

Weiters steht das geplante Vorhaben lt. Stellungnahme aus dem Jahr 2006 im Widerspruch zu folgenden Konzepten bzw. Programmen des Landes NÖ bzw. der Republik Österreich:

- JORDES+
- Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001
- Generalverkehrsplan Österreich 2002
- Zentrale Orte Raumordnungsprogramm 1973
- Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte
- Projekt w.i.N. Strategie Niederösterreich
- Alpenkonvention

In der Stellungnahme aus dem Jahr 2006 wurde auch darauf hingewiesen, dass die verwendeten Bewertungsmodelle zur Nutzen-Kosten-Untersuchung falsch sind. Es wurden Fehler in der Berechnung von Zeiteinsparung und Wohlfahrtsgewinn erkannt und auf diese hingewiesen.

Unverständlich ist deshalb, warum die in der Stellungnahme der TU Wien, Hrn. Prof. Knoflacher aufgezeigten Problemfelder keine Berücksichtigung fanden.
In der aktuellen SP-V zur S34 werden wieder die selben Ziele der geplanten Netzänderung angeführt, obwohl diese lt. Expertenmeinung durch eine Schnellstraße S34 Ost oder West einfach nicht erreicht werden können. Die empfohlene Maßnahme, Planfall 2.1, Schnellstraße S34 West unterscheidet sich nicht grundsätzlich von der 2005 untersuchten Traisentalschnellstraße, weshalb das Bauvorhaben noch immer den selben gesetzlichen Grundlagen bzw. Regional- und Verkehrskonzepten, wie angeführt, widerspricht.
Wieder wurden die gleichen, falschen Modellrechnungen herangezogen, es drängt sich der Verdacht auf, dass ein politisch gewünschtes Ergebnis in der SP-V erreicht werden soll, die Grundlagen dazu lassen sich aber fachlich nicht zweifelsfrei erarbeiten.
Wir senden die Stellungnahme von Prof. Konflacher im Anhang 01 mit, und übernehmen die darin enthaltenen Aussagen vollinhaltlich.

2.2 Stellungnahme der ÖBB vom 16. Juli 2008

In der Stellungnahme der ÖBB vom 16. Juli 2008 zur S34 Traisentalschnellstraße weist die ÖBB darauf hin, dass die in der SP-V unter Pkt. 4.2.5 angeführten zu untersuchenden Alternative „Betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr“, die sich auf bauliche bzw. betriebliche Maßnahmen der ÖBB beziehen, unter Einbindung und Abstimmung mit den ÖBB bzw. den dafür zuständigen Teilgesellschaften erfolgen soll.
Es ist verwunderlich, dass in der SP-V offensichtlich ein Planfall 3.0, Ausbau ÖV ohne weitere Rücksprache mit der dafür zuständigen Netz- und Streckenentwicklung GmbH betrachtet wurde. Offensichtlich erschöpfte sich die Betrachtung des Planfall 3.0 in der bloßen Bewertung der Errichtungskosten durch Kalkulation der im SP-V Leitfaden angegebenen durchschnittlichen Errichtungskosten einer Bahnstrecke pro km Gleiskörper.

Es wird weiters darauf hingewiesen, dass das die angedachte Einbindung S34-A1 das Projket Güterzugumfahrung St.Pölten berührt. Die ÖBB warnt in ihrer Stellungnahme, dass allfällige, daraus resultierende Kosten von der ASFINAG zu übernehmen wären.
Durch Kenntnis der geografischen Gegebenheiten und der Pläne der Güterzugsumfahrung ist klar, dass es zu diesen Mehrkosten kommen wird. Die vorsorglich angesprochenen Kosten können sich erheblich auf die Errichtungskosten und somit auf das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken.
Eine Berücksichtigung dieses Umstandes bzw. der Stellungnahme der ÖBB konnte in der vorliegenden SP-V nicht entdeckt werden.
Die Mehrkosten für die Änderung der Güterzug-Umfahrung St.Pölten sind nicht in die Grundlagen der Kosten-Nutzen-Analyse eingeflossen. Diese hat somit nicht alle maßgeblichen Kosten für die Errichtung der Schnellstraße S34 berücksichtigt.

2.3 Stellungnahme des BMLFUW vom 17. Juli 2008

Gem. § 4 SP-V Gesetz hatte der Initiator vor der Erstellung des Umweltberichtes die betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen der betroffenen Länder sowie das BMLFUW, konsultiert.
In der Stellungnahme des BMLFUW vom 17. Juli 2008 werden Kritikpunkte aufgelistet, die im vorgelegten Konzept offensichtlich bestanden haben. Obwohl in der SP-V unter Pkt. 3.4 angeführt wurde, dass die Stellungnahme berücksichtigt wurde, fehlen in den Detailausführungen immer noch die kritisierten Informationen.
Wir schließen uns inhaltlich den Stellungnahmen des BMLFUW an und bedauern, dass diese keine Berücksichtigung in der veröffentlichten Version des Umweltberichts gefunden haben:

2.3.1 Stellungnahme BMLFUW 2.3 Umweltziele

2.3 Umweltziele

Umweltzielsetzungen, die besonders für Verkehrsvorhaben relevant sein können, sind zu spezifizieren und zu ergänzen (z.B.: aus EU – Richtlinien Luftqualität, IG-Luft, Kyoto-Protokoll, Alpenkonvention inklusive Verkehrsprotokoll, nationale und internationale Schutzgebietsausweisungen, Klimastrategie, NEC-RL etc). Diese Zielsetzungen sind im Rahmen der Umweltbewertung und der Bewertung gemäß §5 SP-V-G von Relevanz und zu berücksichtigen. Generell ist das Verhältnis und die Anwendung der Umweltziele gemäß Kapitel 2 (Bestehende Probleme im Untersuchungsraum), Kapitel 8.1 (Methode der Bewertung der Umweltauswirkungen) und im Rahmen von Kapitel 12 (Zusammenfassende Beurteilung) unklar bzw. nicht konsistent. Jedenfalls wird an dieser Stelle bemerkt, dass der Umweltbericht ganz klar aufzuzeigen hat, wie die Umweltziele erreicht werden und wie die Ergebnisse bei der Zielerreichung oder Nichterreichung im Rahmen der Zusammenfassenden Beurteilung berücksichtigt wurden.

Kritisiert wurde, dass Umweltziele, die besonders für Verkehrsvorhaben relevant sein können (z.B. aus EU-Richtlinien, IG-Luft, Kyoto-Protokoll, ...), zu spezifizieren und zu ergänzen seien.
Diese Zielsetzungen sind im Rahmen der Umweltbewertung und der Bewertung gemäß §5 SP-V-G von Relevanz und zu berücksichtigen. Dies ist aber nicht erfolgt. Einige der vom BMLFUW angeführten Richtlinien bzw. Gesetze sind in der vorliegenden SP-V nicht einmal erwähnt.
Die Kapitel 2 (Bestehende Probleme im Untersuchungsraum), Kaptitel 8.1 (Methode der Bewertung der Umweltauswirukungen) und Kapitel 12 (Zusammenfassende Erklärung) bleiben unklar.
Es ist nicht nachvollziehbar, welche Umweltziele erreicht werden, und welche nicht.

2.3.2 Stellungnahme BMLFUW 2.4 Beziehungen zu anderen relevanten Plänen und Programmen

2.4 Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen

Im vorliegenden Kapitel erfolgt lediglich eine Auflistung anderer relevanter Pläne und Programme, jedoch wird weder eine Beziehung zum vorliegenden Vorhaben noch zu den Zielsetzungen beschrieben. Es ist davon auszugehen, dass dies im Umweltbericht nachvollziehbar dargestellt wird.

Außer einem Kommentar, dass das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) sehr allgemein formuliert ist, und deshalb in die Bewertung nicht einbezogen wird, werden im vorliegenden Umweltbericht wieder nur die relevanten Pläne und Programme aufgelistet. Eine nachvollziehbare Be-

ziehung der einzelnen Konzepte zur empfohlenen Planungsvariante Schnellstraße wird nicht hergestellt. Gutachterliche Stellungnahmen zur Traisentalschnellstraße (z.B. Knoflacher 2006) zeigen auf, dass einzelne, auch in der SP-V 2009 angeführten Programme gar im Widerspruch zur empfohlenen Planungsvariante stehen.
Der Empfehlung des BMLFUW, die Beziehungen zu anderen relevanten Plänen und Programmen nachvollziehbar darzustellen wurde nicht gefolgt.

2.3.3 Stellungnahme BMLFUW 2.5 und 2.6 Übersichtkarten des weiteren und engeren Untersuchungsraumes

2.5 und 2.6 Übersichtskarten des weiteren und engeren Untersuchungsraumes

Der weitere Untersuchungsraum umfasst jene Gebiete, innerhalb derer die verkehrlichen Änderungen gegenüber dem Nullplanfall mindestens 20 % betragen. Da die Luftschadstoffe in direkter Relation mit den Verkehrsmengen stehen, ist eine Änderungsrate von 20 % als zu hoch einzustufen, insbesondere da teilweise belastete Gebiete Luft gemäß UVP-G (BGBl. II 262/2006) betroffen sind.

Um eine Übersicht über die Änderungen im Verkehrssystem zu erhalten, ist eine Ausweitung des Untersuchungsraumes notwendig (Siehe auch Bemerkungen zur Systemabgrenzung). Zur Nachvollziehbarkeit der Wahl des Untersuchungsraumes sollte eine großräumige Übersicht der Verkehrswerte im Netz (Nullvariante, Alternativen) dargestellt werden.

Die Darstellung der Abgrenzung des Untersuchungsraumes (engerer und weiterer Untersuchungsraum) erfolgt nur durch die Abbildungen 1 und 2 auf S. 10 und 11. Eine genauere Beschreibung über Ausdehnung und Flächengröße des Untersuchungsraumes ist zu ergänzen.

Der weitere Untersuchungsraum im vorliegenden Umweltbericht wird wieder nur als Raum definiert, in dem sich eine verkehrliche Änderung gegenüber dem Nullplanfall von mindestens 20 % erwarten lässt.
Der in der Stellungnahme des BMLFUW angeführte Kritikpunkt blieb unbeachtet.

2.3.4 Stellungnahme BMLFUW 4.1 Systemabgrenzung

4.1 Systemabgrenzung

Die Wirkung dieser Straße wäre grundsätzlich im österreichischen Kontext zu prüfen zu prüfen, Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern sind im Gesamtsystem und nicht nur regional darzustellen. Der Großraum St. Pölten bietet erhebliches Potential für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs. Die Darstellung wie sich der Ausbau der Traisental Schnellstraße verkehrsträgerübergreifend auf den Umweltverbund auswirkt ist vorzunehmen. Aktuellere Zahlen, Verkehrsdaten sind zu überprüfen und zu übernehmen.

Diese Anregung vom BMLFUW wurde ignoriert, wie sich die geplante Neuerrichtung der Traisentalschnellstraße verkehrsträgerübergreifend auf den Umweltverbund auswirkt, wurde in keinem Absatz dargestellt.

2.3.5 Stellungnahme BMLFUW 4.1.1 Räumliche Systemabgrenzung

4.1.1 Räumliche Systemabgrenzung

Im Konzept wird beschrieben, dass die genaue Definition des Untersuchungsraumes für jeden einzelnen Indikator erfolgt, wobei die maximale Abgrenzung in Abb. 2 dargestellt ist – diese stellt den engeren Untersuchungsraum dar. Im Umweltbericht muss detailliert und nachvollziehbar begründet werden, ob diese Abgrenzung für alle Fachbereiche als ausreichend angesehen werden kann.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums sollte sich jedenfalls nach den abschätzbaren Auswirkungen auf die Umwelt richten. Insbesondere sind dabei internationale Konventionen (z.B. Alpenkonvention inklusive Verkehrsprotokoll), nationale und internationale Schutzgebietsausweisungen (z.B. Natura 2000 Gebiete) und bestehende Belastungen (z.B. die bestehende Lärmsituation, Grenzwertüberschreitungen gem. IG-L) zu berücksichtigen.

Die kritisierte Vorgehensweise der genauen Definition des Untersuchungsraumes für jeden einzelnen Detailbereich ist immer noch Konzept des vorliegenden Umweltberichtes. Eine detailierte und nachvollziebare Begründung, ob diese Abgrenzung für alle Fachbereiche ausreichend ist, fehlt weiterhin. Die angesprochene Systemwirkung des geplanten Vorhabens auf die Umwelt und damit auf internationale Konventionen bzw. Richtlinien blieben weiterhin unbeachtet.

2.3.6 Stellungnahme BMLFUW 4.1.2 Zeitliche Systemabgrenzung

4.1.2 Zeitliche Systemabgrenzung

Im Konzept wird beschrieben, dass sich die Abgrenzung des Untersuchungszeitraums in Anlehnung auf die durchgeführten Untersuchungen im Vorprojekt für alle Fachbereiche auf das Jahr 2025 bezieht. Eine überblicksartige Darstellung der Untersuchungen für das Vorprojekt sollte angeschlossen werden. Zur Abgrenzung des Untersuchungszeitraums bis 2025 sollte jedenfalls auch dargestellt werden, bis wann mit der frühesten Inbetriebnahme der Strasse zu rechnen ist. Dies vor allem in Hinblick darauf, ob der angegebene Untersuchungszeitraum bis 2025 als ausreichend anzusehen ist.

Jedenfalls ist im Umweltbericht nachvollziehbar darzustellen, ob die Bezugnahme zur Ausgangslage und Vergleichsbasis auf das Jahr 2005 für alle Fachbereiche gültige Aussagen zulässt. Zur Abgrenzung des Prognosezeitraums ist zu berücksichtigen, dass es für die Betrachtung der Umweltauswirkungen unterschiedliche Betrachtungszeiträume geben kann.

Dieser Anregung vom BMLFUW wurde in der vorliegenden SP-V nicht nachgekommen.
Die zeitliche Systemabgrenzung bezieht sich weiterhin auf die Ausgangslage im Jahr 2005. Als Betrachtungsdauer bleiben weiters 20 Jahre als Auswahlfenster.
Bis zum frühest möglichen Baubeginn (Anm.: lt. ASFINAG-Unterlagen frühestens Ende 2010 möglich) wird also schon das erste Viertel des untersuchten Zeitraums verstrichen sein.
Bis zum frühest möglichen Betriebsbeginn der vorgeschlagenen Netzänderung (Anm.: lt. ASFINAG Projektunterlagen Ende 2014) wird der Untersuchungszeitraum schon ca. zur Hälfte verstrichen sein. So kommt es in der Untersuchung der Nutzen-Kosten-Analyse auch nur zu einer Kostenbetrachtung ab dem Jahr 2014, es fließen also nur 11 Jahre des Betriebes in die Analyse ein.

In der Konsultation das BMLFUW wird festgehalten, dass nachvollziehbar darzustellen wäre, ob die Bezugnahme zur Ausgangslage und Vergleichsbasis auf das Jahr 2005 für alle Fachbereiche gültige Zusagen zulässt. Diese Darstellung erfolgte im vorliegenden Umweltbericht nicht.

Es ist festzuhalten, dass sich im Zeitraum 2005 bis 2009 doch erhebliche Grundlagen zur Beurteilung der Auswirkungen der Schnellstraße S34 verändert haben. Beispielhaft werden angeführt:

- Entwicklungen in der Messtechnik von Umweltauswirkungen
- Erkenntnisse über klimarelevante Auswirkungen von Luftschadstoffen
- Veränderungen der Verkehrszahlen durch Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf den Untersuchungsraum.

Diese Veränderungen der letzten vier Jahre bleiben im Umweltbericht unberücksichtigt, obwohl das BMLFUW in seiner Stellungnahme im Rahmen der Konsultationsphase auf diese Problematik hingewiesen hat.

2.3.7 Stellungnahme BMLFUW 4.1.3 Inhaltliche Systemabgrenzung

> 4.1.3 Inhaltliche Systemabgrenzung
>
> In Tabelle 1 ist der Umweltaspekt „Gesundheit des Menschen" durch „Gesundheit und Wohlbefinden" zu ersetzen. Die Parameter/Wirkfaktoren für das Thema Luft/klimatische Faktoren sind um „Treibhausgase" zu ergänzen. Der Parameter/Wirkungsfaktor „Rohstoffvorkommen" ist zum Thema Ressourcen zu verschieben. Die Auswirkungen der Realisierungs- und Bauphase sind in die Bewertung aufzunehmen. Weiters sind jedenfalls gemäß den Vorgaben des SP-V-G bzw. der SUP-Richtlinie Wechselbeziehungen zu berücksichtigen.

Die gemäß den Vorgaben des SP-V-G bzw. der SUP Richtlinie zu behandelnden Wechselbeziehungen wurden nicht berücksichtigt.
Die Auswirkungen der Realisierungs- und Bauphase sind in den Bewertungen nicht enthalten. Es drängt sich der Verdacht auf, dass diese auch in den Kosten-Nutzen-Analysen nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

2.3.8 Stellungnahme BMLFUW 4.2 Definition der zu untersuchenden Alternativen

> 4.2 Definition der zu untersuchenden Alternativen
>
> Es erfolgt eine Aufzählung der im Umweltbericht zu betrachtenden Alternativen. Es wird davon ausgegangen, dass eine detailliertere Beschreibung der einzelnen betrachteten Alternativen, die Begründung für die Wahl der geprüften Alternative sowie eine Gegenüberstellung der Auswirkungen der Alternativen auf die Umwelt im Umweltbericht enthalten sein werden. Jedenfalls hat der Umweltbericht eine Darstellung dieser Alternativen zum ÖV zu enthalten.

Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Alternativen fehlt in der veröffentlichten Fassung des Umweltberichtes. Bei den Planfällen ‚lokale Umfahrungen' sind Überlegungen zu einem möglichen Korridor, in dem diese Umfahrungen realisiert werden könnten, auf Grafiken abgebildet.
Die Beschreibung der Alternativen zum Ausbau des ÖV erschöpfen sich in acht Zeilen im Kapitel 4.2.5. Dabei wird im Wesentlichen auf Taktverbesserungen (Takthalbierung 1-h-Takt auf ½-h-Takt) gesetzt und die dazu notwendigen Kosten abgeschätzt.
Fahrzeitrelevante Maßnahmen werden dabei nicht überlegt, Organisatorische, technische oder strukturelle Maßnahmen werden nicht angedacht. Eine Darstellung der Alternativen zum ÖV, wie in der Stellungnahme vom BMLFUW gefordert, ist nicht erfolgt.

2.3.9 Stellungnahme BMLFUW 5. Verkehrsmodell und verkehrsfunktionale Analyse

5 Verkehrsmodell und verkehrsfunktionale Analyse

Es ist vorgesehen, die Verkehrsmodelle auf Verkehrsdaten aus dem Jahr 2005 bzw. 2002 (Motorisierungsgrad NÖ) aufzubauen. Hierzu wird empfohlen, die Modelle anhand aktueller Zahlen zu überprüfen und zu kalibrieren.

Diese Prüfung bzw. Kalibrierung ist nicht erfolgt, obwohl der Verdacht nahe liegt, dass sich durch die erheblichen Veränderungen der letzten Jahre in der Region auch die Grundlagen der Verkehrsdaten geändert haben.
Eine Prüfung, ob die Vorhersagemodelle aus dem Jahr 2005 (erste SP-V zur Traisentalschnellstraße) Gültigkeit haben, wäre nun nach ausreichend vergangener Zeit (2009!!) möglich, wurde aber nicht durchgeführt.

2.3.10 Stellungnahme BMLFUW 7.Gesamtwirtschaftliche Beurteilung der Alternativen

7 Gesamtwirtschaftliche Beurteilung der Alternativen

Für den gesamten Untersuchungsraum soll mit Hilfe der Kosten-Nutzen-Analyse im Umweltbericht jede betrachtete Alternative berechnet werden. Es ist nicht dargestellt, welche Stellung diese Analyse innerhalb der Gesamtschau zur Auswahl der Alternativen einnimmt. Dies ist im Umweltbericht zu erläutern. Der Indikator „Minimierung der Reisezeitkosten" wird kritisch betrachtet. Ausschlaggebend muss das Nutzen-Kosten-Verhältnis sein und nicht die reine Zeitersparnis, berechnet aufgrund von aufsummierten Einzel-/Individual-Zeitersparnissen.

An diesem Kritikpunkt hat sich nichts geändert, es ist im vorliegenden Umweltbericht nicht ersichtlich und nachvollziehbar, welche Stellung diese Analyse innerhalb der Gesamtsicht zur Auswahl der Alternativen einnimmt. Als wesentlichster Faktor wird der auch vom BMLFUW kritisch betrachtete Indikator „Minimierung der Reisekosten" betrachtet.
Bei der Alternative PF3.0 ÖV kommt dieser gar nicht zum Tragen, weil ja in dieser Variante nur auf Takthalbierung gesetzt wurde, was sich aber nicht auf Fahrzeitverkürzung auswirkt. Es kann auf Grund der Art der untersuchten Alternative gar kein berechneter ‚Gewinn' durch Reisekostenminimierung auftreten.
Die Berechnung der Diskontierten Kostendifferenz zur Nullvariante wurde für einzelne Alternativen unterschiedlich gerechnet. Während für die Planfälle „2.1 Schnellstraße West" und „2.2 Schnellstraße Ost" die Kosten erst ab dem Fertigstellungsjahr 2014 (die Kosten also über einen Zeitraum von 12 Jahren summiert) berücksichtigt, werden die Kosten für den „PF 3.0 Ausbau ÖV" schon ab 2010 (die Kosten also über einen Zeitraum von 16 Jahren) aufsummiert.
Es wird also im Planfall „3.0 Ausbau ÖV" unterstellt, dass es keine Projektierungs- bzw. Realisierungsphase für das vorgeschlagene Projekt gibt, weshalb es zu unterschiedlich betrachteten Berechnungszeiträumen in der Kosten-Nutzen-Analyse kommt.

Die Richtlinie zur SP-V spricht sich darüber hinaus auf einen in der Regel anzuwendenden Betrachtungszeitraum von 20 Jahren aus, in den dann empfohlenen Alternativen werden die Kosten nur von 12 Jahren berücksichtigt.

Kosten für die erheblichen Umweltauswirkungen, die durch die Realisierung der Traisental-schnellstraße entstehen werden, wurden gar nicht berücksichtigt.

2.3.11 Stellungnahme BMLFUW 8. Bewertung der Umweltauswirkungen

> 8 Bewertung der Umweltauswirkungen
>
> Der Umweltbericht hat gemäß SP-V-G § 6 (2) Z 8 eine Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu enthalten. Der Ist-Zustand, die Beurteilung der Sensibilität und der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen sollen in Form von Themenkarten im Umweltbericht enthalten sein. Im Umweltbericht ist nachvollziehbar darzulegen, dass die beschriebene Methode ausreichende Grundlagen zur Beurteilung der Umweltauswirkungen vor allem in Hinblick auf die Erfordernisse der SUP-RL liefern wird.

In den Themenkarten wird der Ist-Zustand, die Beurteilung der Sensibilität und der Erheblichkeit wie gefordert in Form von Themenkarten behandelt.
Die Umweltauswirkungen sind aber mangelhaft und nicht nachvollziehbar dargestellt, so erhält der „PF 3.0 Ausbau ÖV“ eine negative Umweltauswirkung, und die Alternativen 2.1 und 2.2 Schnellstraßenbau eine stark positive Auswirkung im Themenbereich Luftschadstoffe. Die Effekte werden hauptsächlich durch Verlagerungseffekte begründet, es wird dargestellt, dass die Feinstaubbelastung örtlich gebunden und ohne Ausbreitung sei. Dies entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft.
Umweltauswirkungen, die während der Bauphase auftreten, werden nicht berücksichtigt.

2.3.12 Stellungnahme BMLFUW 8.1 Methode der Bewertung der Umweltauswirkungen

> Die Zielliste ist prinzipiell zu begrüßen. Im Konzept ist nicht klar dargestellt, welche Rolle diese Ziele konkret im Rahmen der Bewertung und bei der Gesamtbeurteilung haben. Siehe dazu auch Bemerkungen zu Kapitel 2.3. Umweltziele und 12.1. Zielerreichung nach § 5 SP-V-G.
>
> Jedenfalls sind im Rahmen des Ziel-Themenbereichs 2.3. (Abbildung 5) die „Einhaltung von Grenz- und Zielwerten gemäß IG-L“ (rechte Spalte, Unterziel) sowie zusätzlich im Klammerausdruck „Verminderung der Luftschadstoffemissionen“ nach „lokal und regional“ aufzunehmen.

Welche Rolle die Erreichung der Ziele mit Umweltauswirkung für die Gesamtsicht der Empfehlung einer Alternative spielen, ist nicht nachvollziehbar.
Die angeregte Unterteilung der Ziel-Themenbereiche „Einhaltung von Grenz- und Zielwerten gemäß IG-L“ und „Verminderung der Luftschadstoffemissionen“ nach lokal und regional ist nicht erfolgt.
So werden emissionsseitige Entlastungseffekte im Ortsgebiet der B20 als Verbesserung angeführt.
Die Gesamtemission bleibt gleich, wird aber in der Umweltauswirkung nicht mehr betrachtet. Die Tatsache, dass die empfohlene Alternative „2.1 Schnellstraße West“ nur etwa 200 m westlich des Ortsgebietes von St.Georgen verläuft, in diesem Gebiet westliche Windströmungen vorherrschen, die Gesamtemission nicht verringert wird und es daher zu keinen Schadstoffentlastungen kommen kann, wurde nicht berücksichtigt.
Beispiel: Seite 228, Übersicht der Erheblichkeitseinstufung je Alternative

2.3.13 Stellungnahme BMLFUW 8.2.2 Sensibilitätseinstufung und 8.2.3 Erheblichkeitseinstufung

8.2.2 Sensibilitätseinstufung und 8.2.3 Erheblichkeitseinstufung

Generell ist festzuhalten, dass im Umweltbericht die bereits im Konzept angesprochene Problematik der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen entsprechend zu berücksichtigen ist.

Der SP-V-Leitfaden enthält zusätzlich zu den im Konzept (Tabelle 2) angeführten Zuordnungsgrundsätzen themenbezogene Sensibilitätseinstufungen mit Zuordnungskriterien. Dem Konzept ist nicht zu entnehmen ob diese verwendet werden und ob Änderungen oder Anpassungen erfolgen. Insbesondere sind luft- und klimarelevante Zuordnungskriterien wie z.B. „Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen gemäß IG-L", „Belastete Gebiete Luft gemäß UVP-Gesetz 2000", aber auch „alpine Regionen im Sinne der Alpenkonvention" sowie „Schutzgebiete und Biotope" anzuwenden.

Unter den Eingriffsparametern fehlt die Berücksichtung des Abfallanfalls (Bodenaushub, Baurestmassen, Tunnelausbruch, Baustellenabfälle). Es ist auch sicherzustellen, dass Wechselwirkungen und -beziehungen auch die Auswirkungen induzierter Nutzungen, also Folgewirkungen, umfassen. Dies ist daher zu ergänzen.

Die in der Stellungnahme des BMLFUW geforderte Anwendung von luft- und klimarelevanten Zuordnungskriterien wurden nicht zur Sensibilitätseinstufung verwendet. Z.B.:

- Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen gemäß IG-L
- Belastete Gebiete gemäß UVP-Gesetz 2000 (Anm.: St. Pölten gilt als solche)
- Alpine Region im Sinne der Alpenkonvention (Anm.: durch die Kumulation mit der vorausgesetzten Weiterführung B334 kommt diese zur Anwendung)
- Schutzgebiete und Biotope

Die Paramter des Abfallanfalls, Wechselwirkung und -beziehung der Auswirkung induzierter Nutzungen fehlen in der Betrachtung der Umweltauswirkung völlig.

2.3.14 Stellungnahme BMLFUW 8.4 Ausgleichsmaßnahmen

8.4 Ausgleichsmaßnahmen

Im Konzept wird lediglich darauf hingewiesen, dass im Umweltbericht einzelne Ausgleichsmaßnahmen je Alternative gegliedert nach Themenbereichen enthalten sein werden. Bei der Darstellung sind nach Möglichkeit Ursache-Wirkungs-Beziehungen aufzuzeigen, welche Maßnahmen unverzichtbar sind, welche empfohlen werden und wer für die Durchführung verantwortlich ist. Eintritt und Dauer der Wirksamkeit sollte ebenfalls beschrieben werden.

Im Umweltbereich wurden einzelne Ausgleichsmaßnahmen je Alternative aufgelistet. Es fehlt jedoch die Bewertung, in welchem Umfang, Dauer und in welcher Wirksamkeit diese Maßnahmen erfolgen. Auf die Möglichkeit, Ursache-Wirkungsbeziehungen aufzuzeigen wurde im Umweltbericht verzichtet. So wurde etwa bei der empfohlenen Alternative „PF2.1 Schnellstraße West" als Ausgleichsmaßnahme die Anlage von Ersatzbiotopflächen angeführt, in welchem Umfang, mit welcher Wirkungsweise und -dauer diese tatsächlich gemacht oder nur empfohlen werden, kann daraus nicht abgeleitet werden.

2.3.15 Stellungnahme BMLFUW 12.1 Zielerreichung nach §5 SP-V-G

12.1 Zielerreichung nach §5 SP-V-G

Bei der Zielerreichung nach § 5 ist im Rahmen der Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus darzustellen, wie die Ziele und Unterziele gemäß Tabelle 5.4.1-2 a bis 2e konkret – nach Möglichkeit quantitativ - erreicht werden, insbesondere hinsichtlich der in dieser Stellungnahme angeführten Ziele unter Pkt. 2.3.

Die Kriterien an Hand derer die Zielerreichung geprüft werden sind im Umweltbericht darzustellen.

Die Zeilerreichung nach §5 SPV-G wird im vorliegenden Umweltbericht im Kapitel 12.1 für jedes einzelne Ziel behauptet, es ist aber nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis dies erfolgt.
Kriterien, an Hand derer die Zielerreichung geprüft werden kann, sind nicht dargestellt.

2.3.16 Stellungnahme BMLFUW 12.5 Begründete Entscheidungsfindung

12.5 Begründete Entscheidungsfindung

Auch hier ist nicht klar, nach welchen Kriterien eine Gegenüberstellung und Abwägung, sofern dies nicht bereits unter Pkt. 12.4. geschieht, der einzelnen Gesamtbewertungen der Alternativen aus den vorangegangenen Kapiteln erfolgt und nach welchen Kriterien eine Empfehlung ausgesprochen wird, insbesondere wenn nicht alle Ziele gleichermaßen erreicht werden können bzw. wie im Hinblick auf eine Empfehlung Zielkonflikte angesprochen werden. Im Umweltbericht sind ebenfalls die Kriterien bzw. Prinzipien für die Entscheidungsfindung anzuführen. Auf die im SP-V-Leitfaden vorgeschlagenen Hilfestellungen verweist das Konzept nicht. In diesem Zusammenhang wird auf die Prinzipien und Grundsätze der BMLFUW Stellungnahme zum Leitfaden verwiesen. Diese Prinzipien und Grundsätze sind im Rahmen der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass gemäß SUP-RL die Ergebnisse der Umweltprüfung bei der Entscheidungsfindung jedenfalls zu berücksichtigen sind. Es ist im Umweltbericht darzustellen, wie die Ergebnisse der Umweltprüfung inhaltlich und konkret in die Entscheidungsfindung bzw. in die Alternativenempfehlung eingeflossen sind und wie die Umweltaspekte integriert wurden.

Die Entscheidungsfindung im vorliegenden Umweltbericht bezieht sich hauptsächlich auf die durgeführte Nutzen-Kosten-Analyse, wo Reisezeitgewinne durch die Schnellstraße zu enormen Vorteilen gegenüber anderen Alternativen führen.
Die Gewichtung aller anderen Entscheidungsparameter ist nicht klar definiert und nachvollziehbar.
Auch diese Forderung des BMLFUW bleibt im Umweltbericht der SP-V unerfüllt.

2.3.17 Stellungnahme BMLFUW Zusammenfassung

Zusammenfassung:

Durch die enorme Anhebung der Infrastrukturqualität für den motorisierten Individualverkehr – wie sie Schnellstrassen und Autobahnen mit sich bringen - wird Neuverkehr induziert, die Kosten durch Umwelteffekte nehmen zu. Zudem werden, durch die verbesserte Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr und den Straßengüterverkehr die Zersiedelung und der Bau von Einkaufszentren auf der grünen Wiese weiter gefördert. Dies induziert wiederum Neuverkehr. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten sowohl ein Emissionsanstieg als auch ein höherer Treibstoffverbrauch zu erwarten ist.

Grundsätzlich ist wiederholt anzumerken, dass für eine Prüfung auf SUP-Ebene, die für einen Variantenvergleich auf UVP-Ebene durchaus sinnvolle Bewertung aufgrund einer Kosten-Nutzen-Analyse, methodisch nicht aussagekräftig erscheint, sondern dass für einen strategischen Bereich eine umfassende Wirkungsanalyse unter Einschluss auch der nicht monetarisierbaren Effekte sinnvoller erscheint.

Da nicht anzunehmen ist, dass das Projekt die wichtigsten umweltpolitischen Ziele und Klimaschutzverpflichtungen erfüllt, kann aus umweltpolitischer Sicht eine Aufnahme als Bundesstraße A oder S nicht befürwortet werden. Aus umweltpolitischer Sicht wäre der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs in der Region, sowie des Radverkehrs in der Stadt St. Pölten unter Einbeziehung der Umlandgemeinden allenfalls zu forcieren.

Die Zusammenfassung der Stellungnahme vom BMLFUW fand keine Berücksichtigung. Die meisten eingebrachten Bedenken wurden ignoriert.
Es drängt sich der Verdacht auf, dass willkürliche Straßenbaumaßnahmen mit dem Umweltbericht der Strategischen Prüfung formal ‚abgesegnet' werden soll. Einer kritischen Betrachtung des BMLFUW hielt das vorgeschlagene Konzept nicht stand, der Initiator hätte sonst auf die erhobenen Einwände angemessen reagiert.

3 Untersuchte Variante „Betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr“

In der Alternative „Betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr“ soll eine Lösung des Verkehrsproblems durch Verbesserungen im Betrieb des öffentlichen Verkehrs erzielt werden.
Im Punkt „4.2.5 Betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr“ wird ausgeführt, dass diese Alternative großteils aus organisatorisch/betrieblichen Maßnahmen mit ergänzenden infrastrukturellen Maßnahmen in kleinerem Umfang besteht, welche zur Umsetzung der Taktverdichtungen erforderlich sind. Die Taktverbesserungen bestünden im Wesentlichen in der Takthalbierung (von 1-h-Takt auf ½-h-Takt) im Eisenbahnbetrieb der Traisentalbahn, Mariazeller Bahn und der Bahnlinie St. Pölten – Herzogenburg.
Dazu wurde auch eine Grafik erstellt. Darauf ist der St. Pöltner Hauptbahnhof als Zielpunkt der drei genannten Bahnlinien gar nicht mehr ersichtlich, die beiden erwähnten Bahnlinien Mariazeller Bahn und St. Pölten – Herzogenburg liegen außerhalb des engeren, teilweise auch schon außerhalb des erweiterten Untersuchungsraumes.

3.1 Bestand: Untersuchte Alternative ist schon Realität

Dem Verfasser der vorliegenden Strategischen Prüfung scheint nicht bekannt zu sein, dass die erwähnten Bahnstrecken in den Stoßzeiten schon über einen besseren Takt verfügen, als der ½-h-Takt, der als Ziel angegeben wird.

Auf der in engerem Untersuchungsraum gelegenen Traisentalbahn gibt es werktags in den Morgenstunden sieben Bahnverbindungen nach St. Pölten innerhalb von drei Stunden. Tagsüber verkehren die Linien dann im Stundentakt, wenn man Buslinien nicht berücksichtigt und nicht in die Betrachtung mit einbezieht.
Lediglich für den Takt der Mariazeller Bahn besteht für den untersuchten Planfall noch Bedarf, hier wird in den Stoßzeiten kein ½-h-Takt nur durch Bahnverbindungen (ohne Busverbindungen) erreicht.

Übersicht Sortierung: Abfahrt

Hinfahrt

Details	Bahnhof/Haltestelle	Datum	Zeit	Dauer	Umst.	Verkehrsmittel
☑	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 05:49 an 06:16	0:27	0	R
☑	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:11 an 06:37	0:26	0	REX
☐	Traisen Abzw Bahnhof St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:15 an 06:55	0:40	0	
☐	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:34 an 07:02	0:28	0	R
☐	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:56 an 07:29	0:33	0	R
☐	ÖBB Traisen Markt ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:15 an 07:40	0:25	0	REX
☐	Traisen Abzw Bahnhof St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 07:22 an 08:01	0:39	0	
☐	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:41 an 08:08	0:27	0	REX
☐	Traisen Abzw Bahnhof St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 07:55 an 08:15	0:20	0	
☐	Traisen Abzw Bahnhof St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 07:59 an 08:41	0:42	0	
☐	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 08:48 an 09:14	0:26	0	REX
☐	ÖBB Traisen ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 10:01 an 10:26	0:25	0	REX

Abg 2.1.1 Traisentalbahn Abfahrten der Züge werktags zu Stoßzeiten

Übersicht Sortierung: Abfahrt

Hinfahrt

Details	Bahnhof/Haltestelle	Datum	Zeit	Dauer	Umst.	Verkehrsmittel
☑	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 05:46 an 06:04	0:18	0	R
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:11 an 06:27	0:16	0	R
☐	Herzogenburg Riefthalgasse St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:14 an 06:33	0:19	0	
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:32 an 06:42	0:10	0	REX
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:47 an 07:03	0:16	0	R
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:09 an 07:17	0:08	0	R
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:13 an 07:23	0:10	0	R
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:43 an 07:51	0:08	0	RSB
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:52 an 08:08	0:16	0	R
☐	Herzogenburg Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 07:59 an 08:30	0:31	0	
☐	Herzogenburg Riefthalgasse St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 08:53 an 09:13	0:20	0	
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 09:10 an 09:25	0:15	0	RSB
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 10:13 an 10:22	0:09	0	REX
☐	ÖBB Herzogenburg ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 11:10 an 11:25	0:15	0	
☐	ÖBB Herzogenburg-Wielandsthal St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 11:55 an 12:20	0:25	1	R

Abg 2.1.2 Bahnlinie Herzogenburg –St. Pölten: Abfahrten der Züge werktags zu Stoßzeiten

Hinfahrt						
Details	Bahnhof/Haltestelle	Datum	Zeit	Dauer	Umst.	Verkehrsm
☑	Obergrafendorf Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 05:35 an 05:55	0:20	0	
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 05:52 an 06:13	0:21	0	R
☐	Obergrafendorf Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:03 an 06:25	0:22	0	
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:39 an 07:01	0:22	0	R
☐	Obergrafendorf Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:41 an 07:06	0:25	0	
☐	Obergrafendorf Schule St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:45 an 07:10	0:25	0	
☐	Obergrafendorf Schule St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 06:46 an 07:15	0:29	0	
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 06:59 an 07:20	0:21	0	R
☐	Obergrafendorf Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 07:15 an 07:35	0:20	0	
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 07:57 an 08:18	0:21	0	R
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 08:12 an 08:33	0:21	0	R
☐	Obergrafendorf Bahnhof (Vorplatz) St.Pölten Hbf (Nord)	22.06.09	ab 08:20 an 08:42	0:22	0	
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 09:11 an 09:31	0:20	0	R
☐	ÖBB Obergrafendorf ÖBB St.Pölten Hbf	22.06.09	ab 10:09 an 10:29	0:20	0	R

Abg 2.1.2 Mariazellerbahn: Abfahrten der Züge werktags zu Stoßzeiten

Dass dieser Umstand dem Initiator des SP-V nicht bekannt ist lässt vermuten, dass die Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ keinesfalls in auch nur annähernder Planungstiefe wie die Varianten Schnellstraße untersucht wurde.

3.2 Auswirkungen der angedachten Veränderung für die Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“

Wie in der Beschreibung Pkt. 4.2.5 der Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ angeführt, konzentrierten sich die Überlegungen im Wesentlichen auf eine Erhöhung des Taktes der Bahnlinien. Es sollen also anscheinend mehr Verbindungen auch tagsüber geschaffen werden. Nachvollziehbar ist diese Überlegung nicht, weil ja bestenfalls nur zu Stoßzeiten ein Verkehrsproblem auf der B20 erkennbar ist.

Es ist somit auch nicht verwunderlich, dass keine erheblichen Effekte der Reisezeitverkürzung mit dieser Maßnahme erzielt werden können, wenn es einfach mehr Verbindungen gibt, die nicht benötigt werden. Die untersuchten Maßnahmen haben diese Reisezeitverkürzungen im ÖV ja gar nicht zum Ziel.
Die weitere Betrachtung und das Auswahlverfahren bis zur Empfehlung einer Alternative basiert aber im Wesentlichen auf dem monetarisierten Nutzen der Reisezeitverkürzungen. Diese haben in allen Bewertungen das meiste Gewicht, in der Nutzen-Kosten-Analyse spielen diese die größte Rolle.
Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Variante „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ in der Nutzen-Kosten-Analyse schlecht abschneidet, weil die geplanten Maßnahmen gar keine Reisezeitverkürzung zum Ziel hatten.

Es besteht außerdem ein Widerspruch zu § 5 Absatz 4 des SP-V Gesetzes, weil die Alternative ÖV und somit auch die Kombinationsalternativen nicht mit den gleichen Planungszielen wie die Straßenalternativen untersucht wurden.

3.3 Reisezeitverkürzungen auf der Traisentalbahn

Die ÖBB haben seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2008 die Fahrzeiten des Regionalverkehrs der Traisentalbahn um 8 bis 20 Minuten verlängert. Diese Maßnahme ist unverständlich und bewirkt eine Zermürbung der Fahrgäste und Vorbereitung auf die teilweise Umstellung auf Busbetrieb, der von den ÖBB überlegt wird.
Trotz vermehrter Langsamfahrstellen ist provokant genug Fahrzeitreserve im Fahrplan, sodass die Züge nun mehr durch das Traisental „schleichen". Eine Neubetrachtung und Wiederherstellung der „alten" kürzeren Fahrzeiten ist dringend geboten.

Die Traisentalbahn existiert über 130 Jahre, ein Blick auf historische Fahrpläne zeigt, dass sich die Fahrzeiten während dieser Zeit nur geringfügig verändert haben:

1888:	Fahrzeiten Scheibmühl (heute Traisen) – St. Pölten Hbf:	39 bis 44 Minuten
2009:	Fahrzeiten Traisen – St. Pölten Hbf:	25 bis 38 Minuten

Eigene Befragungen in der Region zur Benutzung der Traisentalbahn ergaben, dass die Fahrtintervalle, also der Takt kein Hindernis für die Nichtbenützung der Bahn darstellt. Viel mehr hält die ungünstige und nicht zeitgemäße Reisezeit auf der Traisentalbahn viele Menschen von deren Benützung ab. Die Reisezeiten haben sich nicht in dem Maße verkürzt, wie es die technische Entwicklung der letzten 100 Jahre erwarten ließe.

Um Reisezeitverkürzungen in der Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ zu realisieren, bedarf es anderer Maßnahmen als der Veränderung des Taktes.
Ein Maßnahmenkatalog dazu wurde erarbeitet und als Anhang 09 dieser Stellungnahme beigefügt. Diese Maßnahmen haben zum Ziel, Reisezeiten im Bahnverkehr zu vermindern und die Attraktivität der Traisental-Bahn zu steigern. Der Katalog kann dem Initiator auch als Ideenspender für Maßnahmen zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs dienen, wenn ihm dies wirklich ein Anliegen ist.

Die Alternative „Betrieblicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ wurde nicht mit den gleichen Planungszielen oder mit vergleichbarem Detailierungsgrad durchgeführt. Eine intermodale und netzübergreifende Alternativenprüfung, wie im SP-V Leitfaden empfohlen wurde nicht durchgeführt.Dies widerspricht dem SP-V Gesetz.

4 Weiterführung der S34 als B334 vorausgesetzt, aber nicht geprüft

In der vorliegenden SP-V wird die Fortführung der S34 in Form der B334 unterstellt. Dieses Projekt wird vom Land NÖ betrieben und befindet sich im Planungstadium.
Das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die Grundlagen für die Kosten-Nutzen-Analyse setzen eine gebaute B334 voraus. Details, ob, wo und in welcher Form diese realisiert wird, sind aber nicht bekannt. Die Grundlagen für die KAN sind auch aus diesem Grund mehr als fraglich.

In der gegenwärtigen Situation geht man davon aus, dass die B334 als kreuzungsfreie, zweispurige Landesstraße geführt wird. Nicht geprüft wurde, in welcher Form dies geschehen kann.
Problemfelder, die einen Bau der B334 unmöglich machen könnten, sind:

- Finanzielle Lage des Landes NÖ
- Keine verbindliche Rechtsgrundlage für den Bau
- Fehlen der Notwendigkeit wegen unvorhersehbarer Auswirkungen der Wirtschaftkrise
- Widerspruch zur Alpenkonvention, die hochrangige Straßenverbindungen verbietet, wenn nicht alle anderen Alternativen vorher ausgeschöpft wurden
- Massivste Proteste der Anrainer und Anrainergemeinden
- Ungeklärte geologische und somit finanzielle Voraussetzungen für Tunnelstrecken
- Ungeklärte geologische und somit finanzielle Voraussetzungen für offene Streckenteile
- Ungeklärte Situation der Querung der Wiener Hochquellwasserleitung in einem Rutschhang
- ....

Trotz dieser unklaren und nicht gesicherten Situation wurde in der Umweltprüfung die fertig gestellte B334 in den Verkehrsmodellen vorausgesetzt, obwohl diese gar nicht existiert. In der Risiko-Chancen-Analyse fehlt eine Berücksichtigung des Risikos ‚B334 wird nicht gebaut' völlig.

5 Nachweis der Hochrangigkeit

Die Prüfung der Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Weiterverfolgung einer vorgeschlagenen Netzveränderung, da sich das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) auf Netzveränderungen der Verkehrsinfrastruktur im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz beschränkt. Gemäß § 3, SP-V-Gesetz sind dies Gesetzes- und Verordnungsentwürfe, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung (Regierungsvorlage) vorzulegen beabsichtigt, wie im gegenständlichen Fall.

Der Nachweis der Hochrangigkeit ist im Umweltbericht zur S34 NICHT gegeben, weil folgende Inhalte nicht erfüllt werden, wie diese im Leitfaden zur SP-V bzw. in den zu Grunde liegenden Gesetzen aber verlangt werden:

5.1 Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung

Gemäß Bundesverfassungsgesetz Art. 10 Abs. 9 und § 1 Abs, 2 BStG dienen Bundesstraßen (also hochrangige Straßen) dem Durchzugsverkehr. Gemäß § 4 Abs. 1, BStG entscheidet auch die „funktionelle Bedeutung“ eines Netzelements über dessen Hochrangigkeit. § 2 Abs. 1 BStG stellt klar, dass Bundesstraßen nicht der lokalen Aufschließung dienen.

Der Initiator kommt im Umweltbereicht zur SP-V S34 2009 in Kapitel 6 Z1 (Seite 124) selbst zum Schluss, dass diese funktionelle Bedeutung nur ‚bedingt’ erfüllt wird.
Sie wurde in der SP-V B334 aus dem Jahr 2005 nachgewiesen.

Dies ist aber nicht der Fall, weil dort eine funktionelle Hochrangigkeit zwar behauptet, aber nicht dokumentiert oder nachgewiesen wird.
So wird etwa unterstellt, dass das geplante Bauvorhaben ‚Traisentalschnellstraße’ eine funktionelle Hochrangigkeit erhält durch

- „eine anzustrebende Verlängerung der Traisentalschnellstraße nach Norden und Süden“ (SP-V 2005 Pkt. 0.4.3)
- überregionale Bedeutung in der Stärkung der Achse Znaim – Graz (SP-V 2005 Pkt. 0.4.4)

Diese funktionelle Bedeutung wird aber schon in den Stellungnahmen zur SP-V 2005 angezweifelt, so konnte auch das BMLFUW diese behauptete überregionale Bedeutung nicht erkennen (siehe Anhang 02: Zusammenfassende Erklärung gem. §9 SP-V Gesetz vom Feb. 2006, Seite 10).

In weiterer Folge kommt der Umweltbereicht aus dem Jahr 2005 selbst zu folgendem Schluss:
„Für sich allein betrachtet, entspricht die geplante Netzerweiterung im Abschnitt Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) – St. Pölten (Landeshauptstadt) nicht den Kriterien für die Festlegung von Bundeskompetenz“
(Umweltbericht SP-V 2005 Seite 38)

Nur bei Weiterführung, nach Norden und Süden sei diese zu vertreten.

Viele Stellungnahmen, die seit 2005 von politischen Entscheidern gemacht wurden, zeigen aber, dass diese Weiterführung nicht mehr geplant wird:

Aktenvermerk No.7 19.07.2006:
„Beiglböck (Anm.: Amt d. NÖ Landesregierung Abt. ST7) und Noe (Anm.: Amt d. NÖ Landesregierung, Büro LH) teilen mit, dass die von ST. Veit/Gölsen befürchtete Verlängerung der S34 nach Süden oder Osten (zur A2) als Transitroute nicht angedacht ist….“
Siehe Anhang 03_Aktenvermerk07.pdf

Schreiben des BMVIT an besorgte Bürger 22.03.2007 (Zeichen BMVIT-323.102/0006-II/GV/2007)
„Die S34 sit im Verlauf „Knoten St.Pölten (A1,S33) bis Wilhelmsburg/Nord (B20) festgelegt. Das bedetutet eine Fortsetzung auf hochrangiger Ebene ist derzeit nicht gesetzlich verankert. Die vorgeschlagene Netzveränderung ist in erster Linie für den lokalen Verkehr von Bedeutung“
Siehe Anhang 04_SchreibenBMVIT.pdf

Beantwortung einer Anfrage im NÖ Landtag durch LH Dr. Erwin Pröll vom 26. Feb. 2006, ob es geheime Pläne der Weiterführung der Traisentalschnellstraße gäbe:
„… kann ich mitteilen, dass das Projekt S34 bzw. B334 eine Straßen-Neutrassierung vom Knoten St. Pölten der A1 Westautobahn bis zur Kreuzung B18/B20 bei Traisen umfasst. Darüber hinaus gibt es keine Überlegungen oder Planungen.“
Siehe Anhang 05_Anfrage an Landtag.pdf
Siehe Anhang 06_Dr.Pröll.pdf

Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage durch Verkehrsministers Faymann vom 10. Sep. 2008 Zeichen: BMVIT-11.500/0012-I/PR3/2008
Frage5:
Können Sie ausschließen, dass beim oben genannten Ausbau einer Transitroute Rechnung getragen wird?...
Antwort des Verkehrsministers:
Unter Berücksichtigung der beretis bestehenden Fahrtrouten im hochrangigen Straßenennetz und es eingangs erwähnten Gesetzesauftrages ist aus heutiger Sicht kein Ausbau der S34 in Richtung Süden (Raum Mürzzuschlag, Kapfenberg, Bruck) geplant.
Siehe Anhang 07_Stellungnahme Faymann.pdf

Sollten sich die angeführten Zitate als falsch heraus stellen, und die Weiterführung doch geplant werden, dann stehen diese in massivem Widerspruch zur Anwendung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention!

In der SP-V zur Traisentalschnellstraße aus dem Jahr 2005 wird immer wieder auf die überregionale Bedeutung des Projektes hingewiesen, die aktuelle SP-V bezieht sich im Nachweis auf die Hochrangigkeit auf diesen Umstand.
Trotzdem wird auf diese überregionale Bedeutung auch vom Initiator selbst nicht verwiesen. Sie findet auch in „4.1.1 Räumliche Systemabgrenzung“ keinen Niederschlag.
Ebenso wird diese überregionale Bedeutung nicht berücksichtig in den Aspekten

- Grundlagen zum Verkehrsmodell
- Umweltauswirkungen

Offensichtlich hat nach Meinung des Initiators das geplante Vorhaben diese überregionale Bedeutung verloren.
Die behauptete funktionelle Hochrangigkeit mag bei der Durchführung der SP-V im Jahr 2005 bestanden haben, wird aber mittlerweile nicht mehr weiter verfolgt.
Sie ist deshalb NICHT mehr gegeben!

5.2 Netzschluss im hochrangigen Netz

Im Kapitel 6 Z2 (Seite 125) wird die Hochrangigkeit des empfohlenen Projektes als ‚bedingt' angewendet dargestellt.
Gemäß SP-V-Gesetz besteht der Prüfungsgegenstand in einer vorgeschlagenen Änderung des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes. Eine zentrale Eigenschaft eines hochrangigen Verkehrswegenetzes besteht darin, dass es aus Knoten und Verbindungen besteht und keine Stichverbindungen enthält. Daraus ergibt sich eine wesentliche Eigenschaft eines hochrangigen Verkehrsnetzelements. Dieses Kriterium des hochrangigen Netzschlusses wird dann erfüllt, wenn sich die vorgeschlagene Netzveränderung in das bestehende hochrangige Bundesverkehrs-wegenetz eingliedert und sowohl am Anfangs- als auch am Endpunkt schneidet oder in anderer Form direkt an dieses Netz anschließt.

Das ist in der empfohlenen Alternative Schnellstraßenbau aber nicht der Fall, weil sie nur am Anfangspunkt an das hochrangige Netz anschließt. Die Endpunkte liegen (je nach Betrachtungsweise) in den Orten Wilhelmsburg (6 589 Einwohner) bzw. Traisen (3 660 Einwohner) wo das hochrangige Verkehrswegenetz weder geschnitten noch berührt wird.

Der Netzschluss im hochrangigen Netz ist eindeutig NICHT gegeben!

5.3 Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung

Eine wesentliche Eigenschaft eines hochrangigen Verkehrsnetzes im Sinne der Bundeskompetenz besteht darin, dass es eine hohe Verkehrsnachfrage befriedigt. Deshalb müssen vorgeschlagene Netzveränderungen zumindest eine definierte Nachfrage im Bestand bzw. in der Prognose aufweisen.
Als Indikator des Kriteriums dient der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr (aller Wochentage) der Prognose am Ende des Nutzungszeitraumes auf den am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung. Als Bezugszeit ist der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr für jenes Jahr des Untersuchungszeitraums der SP-V heranzuziehen, an dem das höchste Verkehrsaufkommen auftritt.

Obwohl die Grundlagendaten des Verkehrsmodells veraltet sind und die Prognose daher angezweifelt werden muss, wären hierfür lt. SP-V Leitfaden die DTV Werte aus dem Prognosejahr 2025 (Jahr in dem das höchste Verkehrsaufkommen zu erwarten ist) auf dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt heranzuziehen.

Der am im Prognosejahr 2025 am schwächsten belastete Streckenabschnitt ist der Abschnitt Knoten B39 Völtendorf – B20 Wilhelmsburg Nord (dieser ist übrigens über 50 % des geplanten Verkehrsweges lang) mit einem prognostizierten Werktagsverkehr von 20 500 Kfz/24 h.

Für die Beurteilung der ausreichend hohen Nachfrage eines hochrangigen Verkehrsträgers ist aber der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr (aller Wochentage), also der JDTV heranzuziehen. Ent-

sprechend der Umrechnungstabelle 5.2.7.1 der SP-V 2009 wird für den relevanten Abschnitt also berechnet:
JDTV = DTVw x 0,938 = 20 500 x 0,938 = 19 229 Kfz/24h

Das Kriterium (der ausreichenden Nachfrage nach einem hochrangigen Verkehrsträger) gilt lt. Leitfaden der SP-V dann als erfüllt, wenn der relevante Indikator für die Verkehrsnachfrage eine Querschnittsbelastung über 24 000 KFZ/24 h überschreitet. Das ist mit den erwarteten 19 229 Kfz/24 h (auf einem Abschnitt von über 50 % der gesamten Streckenlänge der S34) aber nicht der Fall.

Im Umweltbericht der vorliegenden SP-V wurde zum Nachweis der ausreichenden Nachfrage der höhere werktägliche durchschnittliche Verkehrswert des am stärksten belasteten Streckenabschnittes (39 000 Kfz/24 h) angewendet. Das widerspricht dem Leitfaden der SP-V und der gängigen Praxis.

Das Kriterium der ausreichenden Nachfrage nach einem hochrangigen Verkehrsträger ist also NICHT erfüllt!

5.4 Begründung und Dokumentation der Fahrweitenverteilung

In der Begründung der Hochrangigkeit ist eine Dokumentation der Fahrtweitenverteilung (Mittelwert und Häufigkeitsverteilung, gemessen in km), unterschieden nach dem Personen- und Güterverkehr, von zwei Querschnitten der vorgeschlagenen Netzverbindung, die jeweils den Querschnitt mit der maximalen Fahrtweite und der minimalen Fahrtweite repräsentieren anzugeben.
Beigelegt wurden Diagramme, aber keine Begründung oder Diskussion derselben.
Die Grundlagen des Verkehrsmodells müssen auch in diesem Punkt schwer angezweifelt werden.

Fahrweitenverteilung Bestand 2005 B20 südl. Ast A1
Ein ausgeprägtes Maximum bei 8 km Fahrweite, ein Peak bei 21 km Fahrweite
Die kummulierte Häufigkeit der Fahrweiten erreicht 66 % bei 25 km Fahrweite.
Dieses Bild ist typisch für ein nahes Verkehrseinzugsgebiet und Pendelverkehr aus dem Umland in ein nahes lokales Zentrum.

Fahrweitenverteilung S34 südl. Knoten A1 PF 2.1:
Zwei ausgeprägte Maxima der Anzahl Kfz/24 h: bei 8 km und bei 21 km Fahrweite.
Diese Maxima liegen innerhalb des engeren Untersuchungsraumes und können keinesfalls ein hochrangiges Nutzungsprofil der geplanten Schnellstraße dokumentieren.
Die empfohlene Schnellstraße hat weiterhin ausschließlich lokalen Charakter und wird nur zur Umfahrung von St. Georgen benötigt. Es besteht überhaupt kein überregionaler Nutzen, der eine Hochrangigkeit rechtfertigen würde.

5.5 Zusammenfassende Beurteilung des hochrangigen Charakters

Damit die Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung angenommen werden kann, müssen gemäß Kapitel 4.1 des SP-V-Leitfadens alle drei Kriterien erfüllt sein.

Kriterium	Indikator	Zielerfüllung Ja/Nein
Funktionell hochrangige Bedeutung	- funktional keine Hochrangigkeit darstellbar - Bedeutung als lokale Umfahrung	NEIN
Netzschluss	- Netzschluss nicht gegeben	NEIN
Verkehrsnachfrage	JDTV = 19 229 Kfz JTDV < als gefordertes Kritrium 24 000 Kfz/24 h	NEIN
Gesamtbeurteilung	**Alle drei Kriterien erfüllt?**	**NEIN**
Element des TEN Netzes		NEIN
Bedeutung für den Durchzugsverkehr	- Wird lt. politischen Stellungnahmen nicht angestrebt - Fahrweitenverteilung unterstreicht Bedeutungslosigkeit für Durchzugsverkehr	NEIN

6 Kosten-Nutzen-Analyse

Die Entscheidungsfindung im vorliegenden Umweltbericht bezieht sich hauptsächlich auf die durchgeführte Nutzen-Kosten-Analyse, wo Reisezeitgewinne durch die Schnellstraße zu enormen Vorteilen gegenüber anderen Alternativen führen.
Die Gewichtung aller anderen Entscheidungsparameter ist nicht klar definiert und nicht nachvollziehbar.

Wir sehen neben der Tatsache, dass die Reisekostengewinne einen unberechtigt hohen Gewichtungsfaktor in der Entscheidungsfindung haben folgende Punkte in der Kostenabschätzung nicht bzw. fehlerhaft berücksichtigt:

6.1 Entschädigungskosten (Landwirtschaft)

Der Großteil der Strecke der S34 verläuft durch intensiv agrarisch genutztes Gebiet. Die Grundablösen bzw. Enteignungen werden sicherlich nach österreichischen Rechtsvorschriften abgewickelt werden.
Es besteht jedoch das Problem, dass in der Region nicht genügend Ausgleichsflächen für eine agrarische Nutzung im heutigen Ausmaß zur Verfügung stehen. Auch wenn die Landwirte ihr Grundeigentum in Geld abgelöst bekommen werden, ist der Erwerb vergleichbarer Flächen nicht möglich bzw. teuer. Das hat ein Ansteigen der Grundstückspreise für landwirschaftliche Nutzflächen in der ganzen Region zur Folge.
Zu beobachten war dieser Effekt schon in den 1990er Jahren, als durch den Bau der HL-Bahn Strecke zwischen St. Pölten und Tulln in einem ähnlichen Maße Besitzänderungen von landwirtschaftlichen Flächen durchgeführt wurden.
Die Folgekosten dafür wurden nicht abgeschätzt und berücksichtigt.

6.2 Maßnahmen bei ÖBB Güterzugsumfahrung

Die ÖBB weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass alle durch den Bau der S34 notwendigen Umbauten an der geplanten (und in Bau befindlichen) Güterzugumfahrung St. Pölten durch die ASFINAG zu tragen seien.
Durch die knappe Aneinanderreihung der Autobahnknoten A1 St. Pölten-Süd und S34 werden Kollektorfahrspuren notwendig. Auf Grund der vorgegebenen geografischen Lage wird es notwendig, die geplante Güterzugumfahrung zu verlegen und neu zu planen. Die Kosten dafür sind nicht in der KNU berücksichtigt worden und können erheblich sein.

6.3 Verkehsmittelbetriebskosten

Im Kapitel „7.2 Mengengerüst für die Kosten-Nutzen-Analyse werden in der Beschreibung des Indikators 1.3 die ‚Fahrleistungen' für die Null-Alternative und dem jeweiligen Planfall gleich gesetzt. Verkehrsmittelbetriebskosten sind aber nicht abhängig von der Anzahl der Personen, die ‚Fahrleistun-

gen' ausführen, sondern von der km-Leistung, die zurück gelegt wird. Dies bewirkt eine Verzerrung der Berechnungen der Kosten, die zu erwarten sind.

Ohne weitere Begründung wird angegeben, dass die Alternativen „2.x Schnellstraße" Kosten von über € 50 Mio einsparen würde (Seite 146). Und dies, obwohl eine parallele Straße zum Bestand gebaut werden würde und diese ja weiterhin Betriebsmittelkosten verursacht.
Diese Darstellung ist nicht plausibel, das zu Grunde liegende Modell muss angezweifelt werden.

Durch die Streckenführung entstehen bei den täglichen Fahrten auf der S34 Umwege von erheblichem Ausmaß:

Bestand B20 Wilhelmsburg-Nord – Ast. A1 St. Pölten-Süd	5,4 km
PF 2.1 S34 Ast. Wilhelmsburg-Nord – Ast. A1 St.Pölten-Süd	8,2 km
Differenz (= Umweg bei Benutzung S34 und A1):	2,8 km

Es muss bei allen Fahrten also ein Umweg von mind. 2,8 km (= 52 %) in Kauf genommen werden. Dies schlägt sich in einem Plus von 52 % des Treibstoffverbrauchs ebenso nieder, wie in einer Erhöhung der Umweltschäden im laufenden Betrieb von + 52 %.
Dieser Umstand wurde in der Kosten-Nutzen-Analyse nicht berücksichtigt!

6.4 ÖBB Betriebskosten

Die Steigerung der Betriebsmittelkosten werden durch unbegründete und nicht verkehrswirksame Maßnahmen scheinbar willkürlich erzeugt:
Durch die Steigerung der Verbindungen (auf den Tag bezogen) um +50 % bis +85 % werden im Planfall „3. ÖV betrieblich" wahllos Bahnverbindungen unterstellt, die nicht benutzt werden. Sie verursachen also erhebliche Kosten.
Dagegen sind die zu erwartenden Nutzeffekte marginal, weil keine Reisezeitverkürzungen durch diese Maßnahmen zu erwarten sind.
Diese Vorgehensweise ist nicht durch das SP-V Gesetz gedeckt und entspricht auch nicht dem Gedanken der Umsetzung der EU Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001.

6.5 Diskontierte Kosten über den Prognosezeitraum gerechnet (Seite 153ff)

Die Berechnungen der jährlich zu erwartenden Kosten werden für die straßenbezogenen Planfälle über 12 Jahre gerechnet. Man geht davon aus, dass vor der Fertigstellung keine Kosten anfallen.
Für die Alternativen mit Attraktivierung des ÖV scheint das nicht so zu sein. Es werden die Kosten (zudem falsch beurteilt) schon ab dem Jahr 2010, also über einen Zeitraum von 16 Jahren gerechnet.
Demnach wären in den Maßnahmen der Alternative „3 Betriebleiche Maßnahmen ÖV" gar keine baulichen Maßnahmen, die eine Projektierungs-, Planungs- und Bauphase benötigen, angedacht.
Jedenfalls führt diese Betrachtungsweise zu einer Verzerrung der Nutzen-Kosten-Analyse.

6.6 Veränderung der Abgas- und Klimakosten

Die Abgas- und Klimakosten wurden für die Planfälle 2.x nur auf den Ortskern der durch die B20 betroffenen Ortsgebiete gerechnet. Diese Darstellung ist weder im SP-V Gesetz noch in der zu Grunde liegenden EU-Richtlinie vorgesehen.
Es kommt zu massiven Verkehrssteigerungen in einem benachbarten Gebiet, einige 100 m von der B20 entfernt, aber im engeren Untersuchungsraum gelegen. Durch den längeren Verkehrsweg (+52 %) kommt es nochmals zu einer Steigerung der Abgas- und Klimakosten, die, obwohl im engeren Unersuchungsraum ausgestoßen, nicht in die Abgas- und Klimakosten eingerechnet wurden. Das ist nicht zulässig und führt zu einer Verfälschung der Ergebnisse.

6.7 Fazit

Generell ist anzumerken, dass die gewählte Art und Weise der Betrachtungen und des Vergleichs der Alternativen in seiner Struktur die schon bekannte, zu empfehlende Schnellstraßenalternative unterstützt.

Ein unbefangener Vergleich wäre auf zwei Möglichkeiten durchzuführen:

1. Definition eines Verkehrsproblems und Definition eines zur Verfügung stehenden Budgets. Die verschiedenen Alternativen können mit diesem Budget dann das Verkehrsproblem unterschiedlich gut lösen, die beste Lösungsalternative wird dann gewählt.

   oder

2. Definition eines Verkehrsproblems und Definition eines Lösungszustandes, der erreicht werden soll. Die verschiedenen Alternativen können diesen Zustand dann mit unterschiedlichem Kostenaufwand realisieren. Die beste Lösungsalternative wird dann ausgewählt.

Durch die gewählte Vorgehensweise

- der willkürlichen Auswahl von Untersuchungsräumen für verschiedene Kostenindikatoren
- der unklaren Definition der einzelnen Alternativen
- fachlich nicht gerechtfertigten Übergewichtung der Reisezeiteffekte
- nicht korrekt durchgeführten Bewertung von Umwelt-Folge-Kosten

wird einer Empfehlung der Alternativen für die Schnellstraße entgegen gekommen. Das ist nicht verwunderlich, wenn man berücksichtigt, dass die ASFINAG selbst als Projektinitiator auftritt.

7 Bahnausbau wird behauptet, aber nicht durchgeführt

Obwohl das Management der ÖBB und ASFINAG verschränkt sind und gleichermaßen an einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Verkehrspolitik sein müssten, die eine wirtschaftliche Entwicklung einer Region vom Verkehrsaufkommen entkoppelt, werden immer wieder Entscheidungen für den MIV und gegen den ÖV getroffen.
Es gibt immer wieder Überlegungen seitens ÖBB und NÖVOG, eine Streckenstilllegung ab dem Bahnhof Freiland oder gar ab Lilienfeld durchzuführen. Ein Busverkehr soll dann die Aufgaben der Schiene übernehmen. Dies führt nach Ansicht der Experten zu einer weiteren Verringerung der Fahrgastzahlen auf der Schiene.

Aus der Erfahrung ähnlich gelagerter Straßenbauprojekte weiß man, dass die Straße in einer Konkurrenzsituation zur Schiene steht. Durch eine weitere Unterstützung des MIV wird die Abhängigkeit einer Region vom Straßenverkehr weiter verstärkt.
Der Traisentalbahn droht ein Schicksal wie vielen Nebenbahnen in Österreich.

8 Nachhaltigkeit

Die im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) vorgesehene Überprüfung und Darstellung der Nutzen, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der Umweltauswirkungen von Alternativen erfordert den Einsatz unterschiedlicher Bewertungsverfahren.
Einerseits ist eine Überprüfung der gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit des Projektes erforderlich, andererseits eine Überprüfung der Umweltauswirkungen, der verkehrsrelevanten sozialen Auswirkungen und des Beitrages, der durch die Alternative zu einer nachhaltigen Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs erreicht wird. Die Auswirkungen werden nach den in der Bewertung der Nachhaltigkeit üblichen Dimensionen „Wirtschaft“, „Umwelt“ und „Soziale Gesellschaft“ beschrieben.

Eine „Nachhaltige Entwicklung“ ist laut Brundtland-Report (1987) in der Art definiert, dass sie die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt und gleichzeitig die Entwicklungsmöglichkeiten und Bedürfnisse der zukünftigen Generationen aufrecht erhält. Diese Definition wurde 1992 auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung insofern erweitert, dass eine nachhaltige Entwicklung auf einem ausbalancierten Gleichgewicht der Zielsetzungen von Ökologie, Ökonomie und sozialer Gesellschaft basieren soll. Das heißt, es sollen gleichermaßen ökologische, ökonomische und soziale Interessen ausgeglichen sein.

Das Thema Nachhaltige Entwicklung des Verkehrsprojektes wurde in Kaptitel 10 der vorliegenden SP-V beleuchtet. Dabei wird aber der Begriff der ‚Nachhaltigkeit’ falsch angewendet! Der Verfasser der SP-V hat offensichtlich ein völlig anderes Verständnis des Begriffes „Nachhaltigkeit“ als die internationale Fachwelt oder wie dieser etwa in der österreichischen Strategie einer Nachhaltigen Entwicklung, die im April 2002 von der Bundesregierung beschlossen wurde, definiert wird.

Ab Seite 260 der Strategischen Prüfung werden in der SP-V über abenteuerliche Indikatoren beschrieben, dass Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel keine oder nur geringe Nachhaltigkeitseffekte erwarten ließen, während die Alternative „Schnellstraße“ gering positive bis stark positive Nachhaltigkeitseffekte erwarten ließe.

Anhand einiger Beispiele kann der falsche Umgang mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“, erklärt werden:

8.1 Beispiel Indikator 4.5 „Beitrag der Auswirkung im Bereich Menschen/Nutzung zu einer nachhaltigen Entwicklung“:

Die Beurteilung der nachhaltigen Entwicklung der dauerhaften Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen ist oberflächlich durchgeführt worden, es zeigt sich wieder das falsche Verständnis des Verfassers von der Dimension „Nachhaltigkeit“ an sich. Der Aspekt der Irreversibilität ist beispielsweise ein ganz wichtiger in der Beurteilung der Nachhaltigkeit und wurde in der vorliegenden SP-V gar nicht betrachtet.
Landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen können nicht in ihrer Qualität in der Region einfach ersetzt werden. Es stehen nicht einmal die Ausgleichsflächen in ausreichender Größe

in der Region zur Verfügung. So kann man landwirtschaftliche Flächen bestenfalls monetär ablösen, der Bodenverbrauch und der Verlust von wertvollen landwirtschaftlichen Flächen ist aber nicht mehr umkehrbar und somit KEIN Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in Österreich.

8.2 Beispiel Indikator 4.3: „Beitrag der Auswirkungen im Themenbereich

„Luft/klimatechnische Faktoren zu einer nachhaltigen Entwicklung“ wird auf Seite 263 beispielsweise ausgeführt, dass sich aus luftreinhaltetechnischer Sicht auch die Alternativen „Schnellstraße“ einen positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.
Dies kann nicht sein, weil die Alternativen Schnellstraßen schon durch

- Erhöhung der Fahrtlängen
- Indzierten Verkehr (und dieser wird ja in der SP-V selbst belegt)

zu einem erhöhten Schadstoffausstoß kommen. Da „Nachhaltigkeit“ an sich die Schlechterstellung bestimmter Personengruppen (jetzt oder zukünftig) verbietet, kann ein erhöhter Schadstoffausstoß niemals ein positiver Beitrag zur Nachhaltigkeit sein.

Generell ist festzuhalten, dass in der SP-V angeblich die nachhaltige Entwicklung immer nur in Relation zur Nullvariante beurteilt wurde, und nicht geprüft wurde, welchen Beitrag eine Alternative an sich zur nachhaltigen Entwicklung der Region darstellt. Da auch die Nullvariante in anderen Kapiteln als Alternative in Betracht gezogen wurde, stellt sich die Frage, warum der Projektinitiator an dieser Stelle auf eine Beurteilung der Nullvariante hinsichtlich Nachhaltigkeit verzichtet.

Darüber hinaus wurden die Grenzen des engeren Untersuchungsraumes wieder für die einzelnen Indikatoren unterschiedlich und willkürlich verschoben, die Reduktion von Schadstoffen im Ortskern wird positiv gewertet, die Verlagerung des weggefallenen Anteils um einige hundert Meter nach Westen wird vernachlässigt und nicht mehr hinsichtlich nachhaltiger Entwicklung betrachtet.

8.3 Beispiel Indikator 4.7 Gesamtwirtschaftliche Effizienz

Hier wird einfach wieder auf das ohnehin kritisch gesehene Instrument der Kosten-Nutzen-Analyse zurückgegriffen, in dem sich die fraglich geltenden Reisezeitersparnisse auswirken. Wörtlich wird auf Seite 267 ausgeführt:

Ein positiver Beitrag zu einer ökonomisch nachhaltigen Entwicklung ist dann gegeben, wenn das Ergebnis des Quotientenkriteriums der Kosten-Nutzen-Analyse, das Nutzen-Kosten-Verhältnis, eine deutliche „Realisierungswürdigkeit“ zeigt.

Der bloße Verweis auf die Kosten-Nutzen-Analyse legt den Schluss nahe, dass der Verfasser der SP-V mit dem Begriff Nachhaltigkeit nichts anfangen konnte und es ihm nicht möglich war, die empfohlene Schnellstraße „wirtschaftlich nachhaltig“ im eigentlichen Sinne darzustellen. Diese Vorgehensweise entspricht nicht dem Leitfaden zur SP-V bzw. dem Sinn einer Beurteilung von nachhaltiger Entwicklung.

8.4 Beispiel Indikator 4.8 Wegekostendeckung des Verkehrssystems „MIV-ÖV“

Um diesen Indikator im Sinne seiner Nachhaltigkeit zu beurteilen, wäre die Differenzierung der Wegekosten für verschiedene Alternativen aber auch für verschiedene Benutzer- und Personengruppen zu beurteilen.
Leider erschöpft sich dieses Kapitel darin, dass eine Formel angeführt wird, wonach sich ein Kostendeckungsquotient aus dem Verhältnis von Einnahmen zu Kosten ergibt. Weiter Überlegungen wurden nicht dokumentiert, ob sie überhaupt gemacht wurden ist zu bezweifeln.

8.5 Beispiel Indikator 4.9 Erreichbarkeit für ÖV und MIV

Wörtlich wird auf Seite 269 auch in diesem Beurteilungsaspekt wieder bloß auf die Reduktion von Fahrzeiten zurück gegriffen:
Ein positiver Beitrag zu einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung ist gegeben, wenn die Fahrzeiten (ohne induzierten oder deduzierten Verkehr) für eine Alternative in Relation zur Nullvariante deutlich sinken.

Wieder wird die Systemwirkung der empfohlenen Schnellstraße bewusst ausgeschlossen, indem die Wirkung des induzierten oder deduzierten Verkehrs nicht berücksichtigt wird.
Das widerspricht dem Sinn einer Beurteilung nach nachhaltigen Entwicklungsaspekten fundamental!

8.6 Beispiel Kapitel 10.3 Nachhaltigkeitsdimension der „sozialen Gesellschaft“

Der Projektwerber führt auf Seite 270 aus, dass er Schwierigkeiten hat, die soziale Entwicklung im Untersuchungsraum abzubilden. Stattdessen werde eine Untersuchung von anderen Indikatoren berücksichtigt, die aber mit der sozialen Entwicklung bzw. mit dem Beitrag der empfohlenen Schnellstraße zur sozialen Entwicklung der Region nichts zu tun hat.

8.7 Fazit

Es tritt ganz deutlich zu Tage, welches Verständnis des Begriffs Nachhaltigkeit vom Projektinitiator vorliegt. Es steht im völligen Widerspruch des Begriffes, wie er im Brundtland-Report aufgezeigt, in der Agenda 21 umgesetzt, im Programm zur Nachhaltigen Entwicklung von der Österreichischen Bundesregierung beschlossen und letztlich im SP-V Leitsatz empfohlen wird.

Dies steht im fundamentalen Widerspruch zu den Zielen EU-Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Rates, in dem es heißt:
Ziel dieser Richtlinie ist es, im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen …

Eine Beurteilung des Beitrages der empfohlenen Schnellstraße zu einer nachhaltigen Entwicklung ist nicht erfolgt, weil der Begriff „Nachhaltigkeit“ falsch verstanden wurde.

Es wurde lediglich versucht, über willkürliche Änderungen des Untersuchungsraumes und Zurückgreifen auf schon erwähnte Reisezeitersparnisuntersuchungen die „Vorteile“ einer Schnellstraße (wie sie der Projektwerber ASFINAG sieht) zu untermauern.

9 Kosten für die Realisierung der Traisental Schnellstraße

In der SP-V wird von einer Realisierung der Weiterführung der empfohlenen Schnellstraße in Form der B334 ausgegangen.
Lt. aktuellem Planungsstand wird diese mit einem etwa 70%igen Tunnelanteil realisiert werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund € 200 Mio.
Es ist also (nach grober Schätzung) mit Baukosten von € 400 Mio für die Traisentalschnellstraße auszugehen.

Der Rechnungshof kritisiert im Rahmen seines Berichtes 2008/05 „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“ den leichtfertigen Umgang mit öffentlichen Geldern im hochrangigen Straßenbau.
Die geplante Traisental Schnellstraße ist ein Projekt, dessen Notwendigkeit und Erfordernis niemals grundlegend und fachlich untersucht wurde (die Notwendigkeit oder Erfordernis wird auch in der vorliegenden SP-V nicht dokumentiert, es wird bloß ein Verkehrsproblem behauptet), aber mit Steuergeldern realisiert werden soll.

9.1 Rechnungshofkritik: Fehlende Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Auf Seite 39 des Prüfberichtes wird ausgeführt:
Für die geprüften Projekte waren die Nutzen-Kosten-Untersuchungen teilweise nicht dokumentiert, zum Teil nur in Ansätzen vorhanden. Trotz teilweiser erheblicher nachträglicher Änderungen der Projektkosten wurden die Projekte nicht einer neuerlichen Beurteilung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Priorität unterzogen.

Im vorliegenden Fall der S34 zeichnet sich die kritisierte Vorgehensweise der ASFINAG weiter ab. Auch hier ist eine Nutzen-Kosten-Analsyse nur in Ansätzen dokumentiert, im Wesentlichen werden aber nur fiktive Reisezeitersparnisse als Nutzen dargestellt.
Dieser Kritikpunkt des Rechnungshofes an der Gebarung von ASFINAG und BMVIT ist scheinbar wirkungslos geblieben.

9.2 Rechnungshofkritik „Kosten für Ausgleichsmaßnahmen“

Um die negativen Auswirkungen auf das ökologische Gefüge zu begrenzen, schreibt das BMVIT der ASFINAG Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Diese bewegten sich in den vom RH untersuchten Projekten in der Größenordnung von 10 % der Gesamtkosten. Für Straßenbauprojekte, die durch besonders wertvolle und geschützte Naturräume führen, waren die Mehrkosten erheblich höher (z. B. 17,9 % der Gesamtkosten beim Projekt Donaubrücke S33).

Der doch recht erhebliche Kostenanteil für Ausgleichsmaßnahmen wird auch im vorliegenden Projekt erst im Zuge der weiteren Projektrealisierung bekannt werden. Die Kosten dafür wurden in der Kosten-Nutzen-Analyse nur unzureichend berücksichtigt.

10 Gesundheitliche Aspekte

Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse wurden in der SP-V die Veränderungen der Abgas- und Klimakosten im Indikator 1.7 (Seite 140) dargestellt.
Der Projektwerber ASFINAG erklärt, dass die Kosten, die der Ausstoß von Feinstaub PM10 verursacht, zwar eingeflossen sind – es bleibt aber die Art und Weise der Berücksichtigung undokumentiert.

Nicht berücksichtigt wurde der Ausstoß von Feinstaub PM2,5. Dieser ist aber besonders wichtig für die Beurteilung der gesundheitlichen Auswirkung einer Schnellstraße, weil er in verstärktem Maße von Verbrennungsmotoren erzeugt wird.
Teilchen dieser Größe können über den Kehlkopf hinaus bis tief in die Lunge gelangen und gelten daher als besonders gesundheitsschädlich.

Die Studie "Fine Particulate Air Pollution and Hospital Admission for Cardiovascular and Respiratory Diseases" ist im "Journal of the American Medical Association" (Bd. 295. S. 1127, Ausgabe vom 8. März 06) weist etwa besonders darauf hin. Bei der Studie wurden die Krankenhausaufenthalte von elfeinhalb Millionen Kunden der staatlichen US-Krankenversicherung Medicare von 1999 bis 2002 untersucht.
Wie die Forscher herausfanden, stiegen sämtliche Krankenhausaufenthalte beim Überschreiten der Feinstaub-Grenzen an, mit nur einer – erwarteten – Ausnahme: jener von Unfällen.
Mit einem Plus von 1,28 % erhöhten sich die Fälle von Herzversagen am stärksten, aber auch Lungenerkrankungen stiegen an.
Bei der nun vorgelegten US-Studie wurde Feinstaub als Teilchen mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometer definiert (PM2,5). Die PM2,5-Partikel werden durch das Anfang März 2006 novellierte „Immissionsschutzgesetz-Luft“ in Österreich in Zukunft ebenfalls untersucht.

11 Unfallzahlen

In der SP-V wird als eines der wesentlichen Ziele, die durch die vorgeschlagene Schnellstraße erreicht werden sollen, angeführt, dass die Unfallzahlen durch den Bau der Schnellstraße zurückgehen sollen.

Untersuchungen, die von der ASFINAG im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse zur Ermittlung der Trassenentscheidung S34 West – S34 Ost im Jahre 2007 durchgeführt wurden, ergaben, dass dieses Ziel nur gering erreicht werden kann. Und zwar mit beiden Varianten.
Im anschließend veröffentlichten Dokument wurde beiden Varianten im Aspekt „Zielerreichung Verkehrssicherheit“ nach dem Schulnotenprinzip die Note 4 gegeben.

Siehe „Anhang_10 Kosten-Nutzen-Untersuchung“vom Mai 2008 erstellt von „Metz & Partner Baumanagement Ziviltechniker GmbH“.

Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Belastungsänderungen im Netz	3	3
		Erreichbarkeiten	2	2
	Verkehrssicherheit	Unfälle mit Personenschaden	4	4

Es ist fraglich, warum sich innerhalb des letzten Jahres die Grundlagen zur Beurteilung dieses Aspektes so wesentlich geändert haben sollten.
Im Jahr 2008 waren die von der ASFINAG beauftragten Experten noch der Meinung, dass die Schnellstraße S34 nicht wesentlich zur Senkung der Unfallzahlen beitragen wird. In der SP-V kommt man mit dem Indikator 1.6: „Veränderung der Unfallkosten“ plötzlich zu dem Ergebnis, dass sich die empfohlene Schnellstraße sehr positiv auf die Unfallzahlen im Untersuchungsgebiet auswirken werde.

Dem sprechen aber alle Erfahrungen und Erkenntnisse der letzten Jahre entgegen. Die Unfallhäufigkeit und die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer steigt mit der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer. Das zeigen auch die Statistiken, die beispielsweise vom Kuratorium für Verkehrssicherheit veröffentlicht wurden.

In der vorliegenden SP-V wurde die Berücksichtigung von Unfallzahlen aus dem ÖV ausgespart, weil diese vernachlässigbar gering sind. Die Betrachtung der Veränderung der Unfallkosten werden dann trotzdem für die Maßnahmen ÖV schlechter als für die Schnellstraße dargestellt. Dies entspricht nicht den Erfahrungen und Erkenntnissen der Unfallsstatistiken der letzten Jahre.