Verein Lebenswertes Traisental

Verein Lebenswertes Traisental
Dingelbergstraße 7 · 3150 Wilhelmsburg

Herrn
Anton Heinzl
Abgeordneter zum Nationalrat
Prandtauerstraße 4
3100 St. Pölten

Wilhelmsburg, am 18. Jänner 2010

Traisental Schnellstraße S34

Sehr geehrter Herr Heinzl!

Die **Traisental 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. 150 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 Traisental 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, noch vor einer Behandlung der S34 im Verkehrsausschuss des Nationalrates (21. Jänner 2010), Sie fundiert über die tatsächliche Sachlage zu informieren. Eigentlich könnte man den Eindruck gewinnen, dass mit einer Beschlussfassung über eine Trassenabänderung von Varianten (S34-Ost auf S34-West) ein einfacher Formalakt gegeben ist, tatsächlich soll damit aber ein Straßenbauprojekt **geschickt durchgeboxt** werden, welches gegen diverse Gesetze verstößt und nach Expertengutachten eindeutig rechtswidrig ist. Es ist also keinesfalls davon auszugehen, dass ein etwaiger positiver Beschluss einer Prüfung vor dem **Verfassungsgerichtshof** standhält.

Die im Dezember 2009 abgeschlossene Strategische Prüfung Verkehr versuchte eine schon geplante Schnellstraße formal zu argumentieren. Die angeführten Vergleiche von Alternativen sind Alibimaßnahmen, um den Buchstaben des Gesetzes Genüge zu tun.

Allerdings wurde 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 Jahren von der Bürgerinitiative „Stopp Transit S34“ gefordert und mit über 5.000 Unterschriften von Menschen aus der Region unterstützt wird, wäre die auch von der ASFINAG-Bewertung zu favorisierende Alternative: **Keine Schnellstraße S34 – dafür aber Ausbau der ÖV, Maßnahmen am Bestand der B20 und lokale, aber kleinräumige Umfahrungen.**

Wir haben Fachleute und Verkehrsplaner konsultiert, um die S34 hinsichtlich unterschiedlicher Parameter zu hinterfragen. Die Ergebnisse werden detailliert aufgeführt – wir wollen Ihnen diese auf den nächsten Seiten nicht vorenthalten.

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.

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

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 in der SP-V 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.

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.

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!

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 Variante Schnellstraße. Nachdem schon seit den 1970er Jahren 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.

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 und letztendlich auch einem deutlichen Ansteigen an notwendig werdenden LKW-Fahrten (intensive Holzgewinnung und -verarbeitung im Traisental).

Nachhaltigkeit

Das Thema Nachhaltige Entwicklung des Verkehrsprojektes wurde in Kapitel 10 der abgeschlossenen SP-V beleuchtet. Dabei wurde aber der Begriff der „Nachhaltigkeit“ falsch verstanden. Obwohl im SP-V Leitfaden auf den Brundtland-Report 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.

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

Gesundheitliche Aspekte

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

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 im Jahr 2009 für die Alternative Schnellstraße plötzlich erreicht worden sein.

Wir fordern Sie daher auf, die Schnellstraße S34 wieder aus dem Bundesstraßengesetz zu entfernen. Die S34 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.

Mit freundlichen Grüßen

Gruber Adolf

Adolf Gruber
Für den Verein Lebenswertes Traisental