Verein Lebenswertes Traisental
Dingelbergstraße 7 · 3150 Wilhelmsburg

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

Wilhelmsburg, am 11. März 2010

Traisental Schnellstraße S34

Sehr geehrter Herr Heinzl!

Ich wende mich namens des Vereins Lebenswertes Traisental an Sie, da nun am 17. März 2010 im Verkehrsausschuss des Nationalrates die Traisental-Schnellstraße S34 behandelt werden soll. Erfreulicher Weise wurde für diesen Termin ein Experten-Hearing anberaumt, welches sicherlich in hohem Maße dazu beiträgt, dass strittige Punkte und Rechtswidrigkeiten des Projektes korrekt behandelt werden, denn nach wie vor bestehen **gravierende rechtliche und fachliche Einsprüche** gegen dieses Bauvorhaben, die nicht ungeachtet bleiben dürfen.

Wie bereits im Schreiben vom 18. Jänner 2010 aufgeführt, ist es unser großes Anliegen Ihnen über die tatsächliche Sachlage fundierte Informationen zukommen zu lassen. **Keinesfalls** darf die Beschlussfassung über die Trassenabänderung der S34 als **reiner Formalakt** verstanden werden, denn tatsächlich soll ein Straßenbauprojekt geschickt durchgeboxt werden, welches **gegen diverse Gesetze verstößt und nach Expertengutachten eindeutig rechtswidrig** ist.

Abgesehen davon möchte Sie der Verein Lebenswertes Traisental dazu auffordern, sich eine unabhängige und fachlich fundierte Meinung zum Bauprojekt S34 zu bilden. Besonders die Aussagen des Verkehrsausschuss-Obmanns NRAbg. Heinzl haben in letzter Zeit sehr stark dessen mangelnde Sachkenntnis hinsichtlich dieses Projekts verdeutlicht. Diesbezüglich ist auf den folgenden Seiten ein von uns kommentiertes Schreiben von NRAbg. Heinzl angefügt.

Da es sich bei der S34 um das größte Bauprojekt in unserem Tal und mit Sicherheit um das Bauprojekt mit den gravierendsten Auswirkungen für die Bevölkerung dieses Tales handelt, bitten wir Sie, alle fachlich relevanten Punkte mit dementsprechender Sorgfalt im Ausschuss zu behandeln.

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

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

Verein Lebenswertes Traisental
Dingelbergstraße 7
3150 Wilhelmsburg

ZVR 471068649
verein@lebenswertes-traisental.at
http://www.lebenswertes-traisental.at/

Anhang: Schreiben von NR Anton Heinzl vom 1. 2. 2010 an den Verein Lebenswertes Traisental.

Kursiv Text NRAbg. Heinzl
Standard Stellungnahme dazu durch den Verein Lebenswertes Traisental

Betreff: S34 Antwort auf Ihr Schreiben, Anton Heinzl, Verkehrssprecher des SPÖ Parlamentsklubs

Vielen Dank für Ihre E-Mail. Als unmittelbar Betroffener verstehen wir Ihre Bedenken bertreffend der Errichtung der S34, Traisental Schnellstraße und versichern Ihnen, Ihre Befürchtungen ernst zu nehmen. Zu Ihren angeführten Fragen können wir Ihnen folgende Informationen übermitteln:

Der von Ihnen angesprochene Nachweis der Hochrangigkeit wurde bereits bei der SPV B334 im Jahr 2005 geführt. Hierzu ist festzuhalten, dass im speziellen die hohen zu erwartenden Verkehrswerte und die Zubringerfunktion zum hochrangigen Straßenetz (A1) unter anderem die wesentlichen Grundlagen für die Hochrangigkeit dieser Straße darstellen.

> **Verein Lebenswertes Traisental (VLT)**: In der SP-V 2005 wurde die Hochrangigkeit des damaligen Projektes damit begründet, dass es sich beim damals geplanten Straßenzug (nachzulesen in der SP-V 2005) um eine neue hochrangige Transitroute (Verbindung Znaim – St. Pölten – Graz – Slowenien) handelt. Von den im Gesetz vorgesehenen 3 kumulativen Kriterien zur Hochrangigkeit konnten also der Netzschluss und die Verbindung (Zentren) erfüllt werden. Die Verkehrswerte waren schon damals nicht erreichbar …
> In der **jetzigen** Variante S34-West (siehe SP-V 2009) wird aber lediglich die Zubringerfunktion nach St. Pölten erwähnt. Dieser Straßenzug kann also den geforderten Nachweis der Hochrangigkeit **nicht** erbringen. Damit stellt sich die Frage, warum die ASFINAG – also der Bund – noch immer für diese Straße aufkommen muss. Genau in dieser Hinsicht haben sich wesentliche Grundparameter geändert, weshalb bei der Behandlung der S34 im Nationalrat keineswegs von einem „Formalakt“ die Rede sein kann.
> Die von NRAbg. Heinzl in letzter Zeit (auch in den regionalen Medien) erwähnten „hohen zu erwartenden Verkehrswerte“ – es ist die Rede von 25.000 DTV bereits jetzt auf der B20 im Bereich von St. Georgen – können nur ein Flüchtigkeitsfehler sein! Nicht einmal die ASFINAG kommt in ihren optimistisch angenommenen Verkehrsprognosen für 2025 auf derartige Zahlen!
> Zusammenfassend wird also kein einziges Hochrangigkeitskriterium erfüllt!

Der Artikel 11 des VPA (Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention) legt für den Straßenverkehr folgendes fest:
(1) Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.
(2) Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn
a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen durch Vornahme entsprechender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,
b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können,
c) die Zweckmäßigkeitsprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist und
d) den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

(3) Aufgrund der geografischen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur des Alpenraumes, welche nicht in allen Fällen eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, erkennen die Vertragsparteien in diesen Randgebieten gleichwohl die Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr an.

Hierzu ist festzuhalten, dass
- die S34 nicht für den alpenquerenden Verkehr errichtet wird.

> **VLT**: Hinsichtlich dieses Punkts möchten wir auf diverse Gutachten (zB Rechtsanwalt Dr. Göschke, Gutachter DI Unglaub) verweisen, in denen diese zweifelhafte Ansicht nicht geteilt wird.

- für die S34 eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) durchgeführt wird, und das Projekt zur S34 dementsprechende Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen enthalten wird.

> **VLT**: Lediglich ein vereinfachtes Verfahren wird zur Anwendung kommen – nachdem das ursprünglich geplante Bauvorhaben nun in zwei Teile (S34 und B334) aufgeteilt wurde, um dem „großen" UVP-Verfahren zu entgehen. Die eigentlich notwendige kumulierende Betrachtung beider Straßenzüge S34 und B334 wurde abgewendet.

- die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht zufriedenstellend anderswertig erfüllt werden können (siehe auch Planfallbewertung im Umweltbericht der SP-V).

> **VLT**: Speziell im Gutachten von DI Frey (TU Wien) wird dies in mehrfacher Hinsicht widerlegt und zusammenfassend aufgeführt: „Die Argumentation weist auch die grundsätzlichen Mängel von Kenntnissen zu Wirkungsmechanismen im Verkehrssystem auf."

- die Zweckmäßigkeitsprüfung im Rahmen der SP-V eine ausreichende Wirtschaftlichkeit bescheinigt.

> **VLT**: Hinsichtlich der Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erzielt die Variante S34-West deutlich schlechtere Werte als andere Alternativen (siehe Detailbehandlung dazu noch weiter unten).

- die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, jedoch das Ergebnis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorweggenommen werden kann.

> **VLT**: Die Ergebnisse aller bisher stattgefundenen UVP-Verfahren bei Straßenbauprojekten lassen den Ausgang dieses Verfahrens bereits jetzt erahnen. Eine zukunftsorientierte Politik darf nicht zentrale Kritikpunkte auf das UVP-Verfahren überwälzen wo keine grundlegenden Fragen mehr behandelt werden können.

- den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird (siehe auch Planfallbewertung im Umweltbericht der SP-V).

> **VLT**: Zu obiger Ausführung möchten wir sehr gerne eine bereits 2006 durchgeführte Studie zitieren. Darin heißt es: „Das vorliegende Projekt der B334 (damals war die S34 noch als B334 geplant) 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." (vgl. Knoflacher, Juni 2006).
> Darüber hinaus wurde im Traisental eine mehrere Gemeinden und sämtliche Parteien übergreifende Befragung durchgeführt, in der eindeutig als vordergründiges Ziel die regionale Entwicklung genannt wurde. Ein Bau der S34 steht den definierten Zielen in direktem Widerspruch.

Die Kostenberechnungen zur S34 wurden dem Projektstand gemäß nach dem Stand der Technik durchgeführt. Die zugrundegelegten Kostensätze beruhen auf langjährigen Erfahrungswerten

der ASFiNAG bei gleichwertigen Baulosen. Dementsprechende Ansätze für Unvorhergesehens und Nicht-Erfasstes wurden der Projektierungsstufe gemäß berücksichtigt.

> **VLT**: Diesbezüglich möchten wir auf die 2009 publizierte Überprüfung der Kostenüberschreitungen beim Autobahnbau verweisen. Im Standard vom 12. Dezember 2009 wird berichtet, dass sich die Kosten alleine bei 10 Schlüsselprojekten zwischen 2007 und 2009 um 2 Milliarden Euro (!!!) erhöht haben.

In der gesamtwirtschaftlichen Beurteilung wurde für die gegenständliche Netzalternative ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von ca. 6,5 errechnet. Dieser Wert spiegelt eine positive Gesamtwirtschaftlichkeit des Projektes deutlich wider. Im Bereich der Umweltwirkungen wurde die Zielerreichung aufgrund der Eingriffe, welche das Trassenvorhaben voraussichtlich verursachen wird naturgemäß als mäßig eingestuft, wenngleich durch Ausgleichsmaßnahmen jedenfalls negative Umweltwirkungen weitgehend kompensiert werden können.

> **VLT**: Bei genauer Durchsicht des Umweltberichts zur SP-V 2009 zeigt sich, dass andere Alternativen sogar noch besser abgeschnitten haben:
> Die Alternativen „Lokale Umfahrungen“ (Planfall 1.1 und 1.2) haben NKV-Werte (Nutzen-Kosten-Verhältnis) von 11,110 bzw. 9,585, wohingegen die beiden Alternativen „Schnellstraße“ (Planfall 2.1 und 2.2) nur NKV-Werte von 6,445 bzw. 5,449 erreichen. Es ist also sogar in der SP-V eindeutig belegt, dass die Alternativen „Lokale Umfahrungen“ bessere Werte erzielen (fast doppelt so hoch!).

Eine der Ziele der S34 ist es, die Entwicklungsachse entlang der B20 vom Süden kommend zu stärken und damit die Region („einwohnerschwächster Bezirk“) zu stärken.

> **VLT**: Leider kann durch die Errichtung der S34 nur genau das Gegenteil erreicht werden. Es ist wissenschaftlich unumstritten, dass durch den Bau von hochrangigen Straßenzügen regionale Strukturen weiter zerstört werden und letztendlich die Kaufkraft massiv hin zum städtischen Zentrum (im Falle der S34: St. Pölten, teilweise Krems und Wien) abfließt!

Weiters können die stark belastenden Ortsdurchfahrten entlang der B20 vom Durchgangsverkehr entlastet werden und damit die Lebensqualität in den Ortschaften erhöht werden.

> **VLT**: Eine nachhaltige Entlastung von Ortsdurchfahrten kann nur durch eine massive Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs gelingen! Verkehrstromuntersuchungen auf der B20 zeigen, dass knapp ¾ aller Fahrten berufsbedingt sind (damit in hohem Maße durch öffentlichen Verkehr abwickelbar) und noch dazu als Ziel St. Pölten-Stadt haben. Eine S34, die den Verkehr per Umweg (größere zurückzulegende Wegstrecke) und erst recht wieder am Rand der Stadt entlässt, kann diesbezüglich keine Verbesserung nach sich ziehen!
> Darüber hinaus erscheint es äußerst fragwürdig, wenn besorgte Bürger mit einer nicht nachvollziehbaren Entlastung der Ortschaften geködert werden und letztendlich die Ortschaften durch die B20 weiter und darüber hinaus noch durch die S34 zusätzlich belastet werden. Außerdem wird bei genauer Ansicht der geplanten Trasse offensichtlich, dass den potentiell entlasteten Bürgern eine mindestens gleich große Anzahl an neu-belasteten Bürgern (viele haben ihren Wohnsitz bewusst in Ruhelagen gewählt und damit auch höhere Grundstückspreise in Kauf genommen) gegenübersteht.

Zu Ihren persönlichen Bedenken als Anrainer teilen wir Ihnen Folgendes mit:
Bei den Berechnungen zum Lärm und zur Schadstoffausbreitung wird natürlich die im Untersuchungsgebiet vorherrschende Wetterlage berücksichtigt, das heißt die Schutzmaßnahmen werden so ausgelegt, dass für die betroffenen Anrainer jedenfalls eine ungünstige Verlärmung- und Schadstoffverbreitungssituation zugrunde gelegt wird.

> **VLT**: Exemplarisch möchten wir diesbezüglich auf die erst kürzlich seitens der WHO herabgesetzten Grenzwerte zur verträglichen Lärmbelastung während

> der Nachtstunden verweisen. Von Planungsseite wurde bei diversen Ausstellungen zu den möglichen Trassen immer wieder versichert, dass die Grenzwerte der WHO eingehalten werden. Ob dies nun auch für die herabgesetzten Grenzwerte gilt bleibt fraglich …

Die Tatsache, dass das Stadtgebiet von St. Pölten ein Feinstaubsanierungsgebiet ist muss natürlich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden.

> **VLT**: Wie schon in diversen Ausführungen und Stellungnahmen bereits im Vorjahr erwähnt, ist es unbedingt notwendig dieses Faktum auch schon im Vorfeld, also während der Planung, zu berücksichtigen! Gerade die Tatsache, dass eine neue hochrangige Straße in direkte Konkurrenz (hinsichtlich der zulässigen Gesamtemissionen) mit den ansässigen Betrieben tritt, kann nicht erst im Nachhinein berücksichtigt werden!

In diesem Verfahren werden die von der Trasse ausgehenden Umweltwirkungen hinsichtlich das Schutzgut Mensch auch durch einen Humanmediziner beurteilt.

Die verkehrliche Wirkung der geplanten Trasse wurde in der SP-V eingehend dargelegt, hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen wurden vertiefende Untersuchungen durchgeführt, welche nachweisen, dass die geplante Trasse den verkehrlichen Anforderungen gerecht wird.

> **VLT**: Gerade in diesem Punkt gilt es noch einmal das Gutachten von DI Frey (TU Wien) zu verweisen: „Die Argumentation weist auch die grundsätzlichen Mängel von Kenntnissen zu Wirkungsmechanismen im Verkehrssystem auf."

Die Verkehrsanbindung des geplanten Betriebsgebietes St. Pölten Süd (ÖBB Gründe) ist nicht Bestandteil des Projektes S34. Hier werden die Planungen durch das Land NÖ bzw. die Stadt St. Pölten betrieben. Die Umweltwirkungen des geplanten Anschlusses werden jedoch im Rahmen der UVP zur S34 darzustellen und zu beurteilen sein.
Eine existenzielle Bedrohung des Tier- und Pflanzenlebensraumes GÜ Völtendorf durch die Trasse der S34 wurde äußerst sensibel geprüft und kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen jedenfalls ausgeschlossen werden. Letztendlich sind die Umweltwirkungen auf Tier- und Pflanzenlebensräume wesentliches Beurteilungskriterium in der Umweltverträglichkeitsprüfung.
Die Verkehrsprognosen basieren auf dem Stand der Technik entsprechenden Verkehrsmodellen. Neben der Bevölkerungsentwicklung geht natürlich auch die Verkehrsentwicklung in die Prognoseberechnung ein. Ein kurzzeitiger Einbruch der Güterverkehrsentwicklung, wie er im Jahre 2009 gegeben war, darf jedoch nicht zum Schluss führen, dass die Verkehrsentwicklung in Zukunft rückläufig sein wird.

> **VLT**: Eine Analyse der Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der automatischen Zählstelle Nr. 52 bei Traisen zeigt eine deutliche Stagnation seit dem Jahr 2000 bzw. sogar ein Absinken seit dem Jahr 2003! Die in der strategischen Prüfung Verkehr verwendeten Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell Ost liegen im Bereich südlich von St. Pölten in den Größenordnungen des Jahres 2000 bzw. 2003 und bestätigen das Erreichen von Sättigungsgraden die bereits zu einer Abnahme des Verkehrsaufkommens in den vergangenen Jahren führen (vgl. Korridorstudie TU Wien, August 2009). Es ist also vielmehr davon auszugehen, dass es sich um keinen kurzzeitigen Einbruch handelt!

Überdies ist festzuhalten, dass hinsichtlich der Umweltkriterien „Worst Case"-Szenarien in der Verkehrsentwicklung im Rahmen der UVP dargestellt werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen
NR Anton Heinzl e.h.
Verkehrssprecher - SPÖ Parlamentsklub