

Abgefertigt: ...30/06/09.....

Kopie an:

Kürzel:Bi.....

GÖSCHKE RECHTSANWÄLTE

Rechtsanwälte in Kooperation

Dr. Matthias Göschke
Mag. Marc Pfletschinger
Mag. Wolfgang P. Winkler, MAS

Rechtsanwaltsanwärter

Mag. David Ulbrich
Mag. Verena Pitterle
Mag. Dorothea Hafner

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2
1030 Wien

PER E-MAIL

spv@bmvit.gv.at

Umweltbericht ASFINAG / S 34
g/. S37/BI 1228.DOC

Wien, am 30.6.2009

Einbringer

1. Bürgerinitiative STOPP-TRANSIT-S34/Wilhelmsburg
c/o Bernhard Higer
Wasemühle 17
3150 Wilhelmsburg
2. Bernhard Higer
Wasemühle 17
3150 Wilhelmsburg

beide vertreten durch:

Rechtsanwalt
Dr. MATTHIAS GÖSCHKE
Bossigasse 27 - 1130 Wien
R-Code 151577

Vollmacht gem. § 8 RAO erteilt

STELLUNGNAHME

1-fach

1. Gegenstand der Stellungnahme

Die ASFINAG Bau Management GmbH in Vertretung der ASFINAG initiierte den Bau einer geplanten Schnellstraßenverbindung „S 34“ zwischen einer neu zu errichtenden Anbindung „St. Pölten West“ und Wilhelmsburg. Mit dem Umweltbericht vom 25.02.2009, geändert nach Berücksichtigung der Stellungnahme des BMVIT vom 20.01.2009, erstatte die Initiatorin gemäß § 6 SPVG einen umfangreichen „Umweltbericht“.¹

Es ist davon auszugehen, dass die Institution der strategischen Prüfung als solche ebenso wie die mit dem SPVG umgesetzten Vorgaben der RL 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 ernst gemeint sind. Insbesondere handelt es sich daher bei den zu erstellenden Umweltberichten ebenso wie der durchzuführenden strategischen Prüfung um keinen bloßen Formalakt, mit welchem politisch längst Entschiedenenes nur mehr bestätigt werden soll. Vielmehr ist sowohl dem SPVG als auch der RL zu Eigen, dass die Verfahren sach- und fachgerecht und insbesondere **mit einem von vornherein offenen Ergebnis** durchzuführen sind. Dazu zählt insbesondere,

- dass die Darlegungen des Umweltberichts vom BMVIT kritisch hinterfragt und geprüft werden – dies insbesondere trotz des ständigen engen Arbeitskontakts zwischen der Behörde und der ASFINAG sowie der Tatsache, dass die ASFINAG eine bundeseigene Gesellschaft ist;
- dass die gegenständliche Stellungnahme auf der Website des BMVIT veröffentlicht wird;²
- dass auf die gegenständlichen Bedenken sach- und fachgerecht eingegangen und diese vom BMVIT als der für die Entscheidung über eine Regierungsvorlage zuständigen Stelle gegen jene des Initiators abgewogen werden, ohne dass die Entscheidung einer Verteidigung des Umweltberichts gleichkommen darf.

Wenn sämtliche bisherigen Prüfungen nach dem SPVG ein das Projekt bejahendes Ergebnis gebracht haben, dann kann dies womöglich nicht nur an der Qualität und den (geringen) Auswirkungen der Projekte liegen. Es wird daher am BMVIT liegen, das Gesetz richtlinienkonform zur Anwendung zu bringen, ohne dass sachfremde Erwägungen (wie dies in der Vergangenheit manchen Widerständen gegen große Eisenbahnvorhaben nachgesagt wurde) eine Rolle spielen dürfen.

2. Vorgeschichte

Mit Initiative des Landes Niederösterreich aus 2005 gelangte erstmals eine geplante Schnellstraßenverbindung zwischen St. Pölten und Traisen in den Anhang zum Bundesstraßengesetz. Der damalige Straßenverlauf der geplanten S 34 sollte vom Autobahnknoten St. Pölten Ost (Anschluss der S 33 an die A 1) in Verlängerung der S 33 nach Traisen führen.

¹ http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/pruefungen/traisental_west.html.

² http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/pruefungen/traisental_west.html.

Im Zuge der weiteren Planungen stellte sich offenbar heraus, dass dieser Trassenverlauf mit erheblichem baulichen Aufwand verbunden wäre. Statt dieser Variante wollte man dann eine Variante mit einer neuen Anschlussstelle St. Pölten West planen. Da dieser Straßenverlauf von dem im Anhang zum Bundesstraßengesetz beschriebenen Verlauf deutlich abweicht, war für den neuen Straßenverlauf auch eine neue SVP erforderlich.

3. Prämissen und Parameter

Die neue zu errichtende S 34 mit der Anknüpfung an die A 1 im Westen St. Pöltens soll sich von der seinerzeit geplanten S 34 mit der Anknüpfung im Osten St. Pöltens letztlich nur durch die verschiedenen Anbindungspunkte unterscheiden. Alle übrigen Prämissen und Parameter (regionale und überregionale Verkehrsfunktionen, Verkehrswirkungen, Wohlfahrtsgewinne / -verluste, etc) bleiben offenbar gleich. Insbesondere wird daher offenbar auch auf den aus dem Jahr 2005 stammenden, aber undatierten Umweltbericht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (als Vertreter des Initiators Land Niederösterreich) sowie die Stellungnahme der ASFINAG dazu verwiesen.

4. Anzuwendende Normen

Auf das gegenständliche Projekt sind in der derzeitigen Projektphase zum einen das SPVG, dies im Lichte der RL 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001, und zum anderen das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention anzuwenden. Wenn das Straßenbauvorhaben bereits danach unzulässig ist, dann haben sämtliche weiteren Schritte zu unterbleiben. Insbesondere darf das BMVIT dann keinen entsprechenden Entwurf einer Regierungsvorlage im Ministerrat einbringen.

Die Kriterien des SPVG, um zu einer positiven Beurteilung eines Bundes-Straßenprojektes zu gelangen, sind **kumulativ** (zusammengefasst):

- Erfordernis der Hochrangigkeit,³ wobei dafür drei Elemente **kumulativ** gegeben sein müssen:
 - Verbindungsfunktion zwischen Bundes- und Landeshauptstädten oder gleichwertigen Ballungszentren im In- und Ausland **und zusätzlich**
 - Netzschluss im bestehenden hochrangigen Netz **und zusätzlich**
 - ausreichende Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Straßenverbindung.
- Katalog der Ziele des § 5 Z 4 lit a bis h SPVG.
- Überwiegen des durch das Projekt verursachten Gesamtnutzens über die Gesamtbelastung (§ 5 Z 4 lit i SPVG: „Erzielung eines möglich hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.“).

Konkret müssen **zusätzlich** noch die Kriterien des Art 11 Abs 2 VPA erfüllt sein, damit eine SPV positiv abgeschlossen werden kann. Im Sinne des verfassungsrechtlich verankerten

³ § 2 Abs 1 iVm Abs 2 Z 3 SPVG iVm § 2 Abs 1 BStrG.

Grundsatzes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit (Art 126b B-VG) der gesamten öffentlichen Verwaltung ebenso wie der bundeseigenen Unternehmen werden diese Kriterien ebenfalls im Rahmen der SPV vorab zu berücksichtigen sein.

5. Zum Verfahren

Neben dem SPVG, das im Lichte der RL 2001/42/EG auszulegen ist, sind die Espoo-Konvention sowie die grundlegenden Prinzipien des „*Protokoll über die strategische Umweltprüfung zum Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen*“ (im Folgenden „SEA-Protokoll“), von der Republik Österreich unterzeichnet am 21.03.2003, gemäß Art 18 der Wiener Vertragsrechtskonvention anzuwenden. Nach Art 5 SEA-Protokoll hat im Vorfeld einer Strategischen Umweltprüfung und noch vor Erstellung eines Umweltberichts ein „Screening“ unter Einschaltung der Umwelt- und Gesundheitsbehörden (Art 9) und unter zeitgerechter Einbindung der Öffentlichkeit (Art 8) zu erfolgen.

Diese Vorgaben werden gegenständlich nicht eingehalten.

6. Zu den einzelnen Kriterien

6.1. Zur mangelnden Hocharrangigkeit der geplanten Straßenverbindung

Der Umweltbericht des Landes Niederösterreich aus 2005 (im Folgenden „UB05“) enthält insbesondere folgende Ausführungen auf Seiten 36f (Hervorhebungen durch den Schriftsatzverfasser):



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

TRAISENTAL STRASSE, STRATEGISCHE PRÜFUNG IM VERKEHRSSBEREICH UMWELTBERICHT

0.4.2 Beschreibung der Verkehrs- bzw. Verbindungsfunktion

Die Zuordnung zu einem Kompetenzbereich erfolgt aufgrund von Zielhierarchien in Verbindung mit der Verkehrsverbindungsfunktion. Hinsichtlich Verbindungsfunktion sind folgende vier Stufen zur Beurteilung der Kompetenzfeststellung vorgegeben:

- I. Internationale und hochrangige nationale Verbindungen, TEN -Verbindungen sowie TINA -Netz. Diese Verbindungen sind in Bundeskompetenz
- II. Großräumige Verbindungen zwischen überregionalen Zentren Österreichs bzw. benachbarter Länder sowie mit dem Netz I zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Landeshauptstädten sowie von ausländischen hochrangigen Zentren und Wirtschaftsräumen). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit in Bundeskompetenz liegen. Beim Straßennetz besteht allerdings derzeit das Problem, dass die Bundeskompetenz (=ASFINAG-Netz) mit einem vierstreifigen Ausbau mit baulicher Mittelrennung sowie planfreien Kreuzungslösungen (zumindest für die übergeordnete Straße) verknüpft wird. In einigen Streckenabschnitten wird dieser

Ausbaustandard mit einem Mittelstreifen auf Grund der Verkehrsbelastung jedoch nicht sinnvoll sein. Bei geringer prognostizierter Auslastung des geplanten vierstreifigen (und kreuzungsfreien) Ausbaues (z.B. unter 30% der Leistungsfähigkeit für das Jahr 2020) sind Sonderlösungen anzustreben (z.B. ausnahmsweise Aufnahme in das ASFINAG-Netz trotz Ausbau ohne Mittelkrennung und plangleichen Knoten oder Weiterverfolgung durch die Länder als höchstrangige Landestraße).

- III. Überregionale/regionale Verbindungen. Diese dienen der Verbindung der Regionalzentren mit den anderen Regionalzentren sowie mit dem Straßennetz II zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Überregionale Zentren, Landeshauptstädte und ausländische hochrangige Zentren). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit nicht in Bundeskompetenz sein, da die Interessen dieses Netzes primär in der Region liegen.
- IV. Sonstige niederrangige Verbindungen: Dieses Netz sollte nicht in Bundeskompetenz fallen, da es lokale Interessen betrifft.

Die geplante Traisental Straße liegt in einer gedachten Achse Graz (Landeshauptstadt) - Bruck/Kapfenberg (überregionales Zentrum) - Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) - St. Pölten (Landeshauptstadt) - Krems (überregionales Zentrum) - Stockerau/Hollabrunn (regionale Zentren, Bezirkshauptstädte) - Znojmo / Jihlava (ausländisches, überregionales Zentrum). Für sich allein betrachtet, entspricht die geplante Netzerweiterung im Abschnitt Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) - St. Pölten (Landeshauptstadt) nicht den Kriterien für die Festlegung von

PREM ■ PAULA ■ RAUMUMWELT ■ Z&P
GEOCONSULT ■ SNIZEK+PARTNER ■ LJA
RADLEGGGER ■ SCHUMACHER+SCHINDL

SEITE 38



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

TRAISENTAL STRASSE, STRATEGISCHE PRÜFUNG IM VERKEHRSSBEREICH
UMWELTBERICHT

Bundeskompetenz. Bei überregionaler Betrachtungsweise und in Zusammenhang mit der weiterführenden Verbindung von St. Pölten über Krems (überregionales Zentrum) in die ausländischen Zentren Znojmo / Jihlava im Norden, ist die geplante Netzerweiterung jedoch der Verbindungsfunktion II zuzuordnen. Aus strategischer Sicht des Initiators ist sie als abschließende Ergänzung der Infrastruktur in der Großregion St. Pölten gerechtfertigt.

Die S 34 war somit im Lichte des UB05 als Teil einer geplanten Achse von Znaim über Krems, St. Pölten, Mariazell, Bruck an der Mur und Graz nach Slowenien gedacht.

Die ASFINAG nimmt im Umweltbericht der ASFINAG Bau Management GmbH vom 25.02.2009 (im Folgenden kurz „UB09“) auf Seiten 124 f darauf Bezug (Hervorhebungen durch den Schriftsatzverfasser):

6 NACHWEIS DER HOCHRANGIGKEIT DER VORGESCHLAGENEN NETZVERÄNDERUNG

Elemente des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes verfügen über bestimmte Eigenschaften, die ihnen hochrangigen Charakter verleihen. Zur Beurteilung, ob eine vorgeschlagene Netzveränderung dem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz zuzuordnen ist, sind gemäß SP-V-Leitfaden folgende Kriterien heranzuziehen:

- (1) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung einer bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz
 - (2) Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)
 - (3) Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung
 - (4) Element des TEN-T-Netzes
 - (5) Fahrtweitenverteilung
- (1) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung einer bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz

Dieses Kriterium der funktionell hochrangigen Verbindung ist im vorliegenden Fall inhaltlich nur bedingt anzuwenden, da die Hocharangigkeit bereits seinerzeit in der SP-V B 334 aus dem Jahr 2005 nachgewiesen wurde und die B 334 als S 34 Traisental Schnellstraße (bis dato) im Anhang des Bundesstraßengesetzes aufgenommen ist.

Es ist unklar, wie diese einigermaßen dunkle Formulierung zu verstehen ist:

- Folgt die ASFINAG daraus, dass die Hocharangigkeit in der SP-V B 334 aus dem Jahr 2005 (=UB05) „*nachgewiesen wurde*“, dass das Kriterium der Hocharangigkeit für die neue SP-V überhaupt nicht mehr erfüllt sein müsse?
- Oder aber meint die ASFINAG, dass das Kriterium der Hocharangigkeit natürlich nach wie vor anzuwenden sei, die „neue“ S 34 dieses Kriterium aber jedenfalls erfülle, weil die „alte“ S 34 es nach Ansicht des UB05 sowie des Bundesgesetzgebers ja auch bereits erfüllt habe?

Wie auch immer – beide Ansätze vermögen nicht zu überzeugen:

- Die notwendige Hochrangigkeit der Strecke St. Pölten – Traisen wurde im UB05 damit begründet, dass die Strecke St. Pölten – Traisen als Bestandteil einer Achse Znaim – Graz zu betrachten sei, womit eine hochrangige Verkehrsfunktion gegeben wäre. Auf diese Achse findet sich aber im gesamten UB09 als einziger Hinweis der eben zitierte Verweis auf den UB05. Wäre es das geplante Ziel der S 34, eine derartige überregionale Achse zu schaffen, dann würde mit der S 34 zweifellos eine neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr errichtet werden, welche nach Art 11 Abs 1 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention unzulässig ist. Im Zweifel wird daher davon auszugehen sein, dass das im UB05 ehemals mit der S 34 offenbar verfolgte Ziel der Schaffung einer neuen Transitachse im UB09 nicht mehr Gegenstand der strategischen Überlegungen sein können.

In diesem Fall vermag aber der Verweis auf die seinerzeit strategische geplante Transitachse nichts für die notwendige und gegenständlich erneut zu prüfende Hochrangigkeit der Straße herzugeben.

- Ob die „alte“ S 34 – insbesondere im Lichte der vorzitierten Erwägungen des UB05 – das Kriterium der Hochrangigkeit erfüllt hat oder nicht, ist für das gegenständliche SP-V-Verfahren vollkommen unerheblich. Faktum ist, dass derzeit ein neues SP-V-Verfahren läuft (weshalb die ASFINAG ja auch einen extrem umfangreichen neuen Umweltbericht erstellte) und dass die Erfüllung aller relevanten Kriterien neu zu argumentieren und zu verifizieren ist, ehe die neue S 34 wiederum in den Anhang zum BundesstraßenG aufgenommen werden kann.

Nach dem (auch vom UB09 wiederholt zitierten) „Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichts im Rahmen der strategischen Prüfung – Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (SP-V-Leitfaden)“ (im Folgenden „Leitfaden“) des BMVIT vom Juli 2006,⁴ 17f, müssen, damit eine Netzveränderung als „hochrangig“ angesehen werden kann, folgende Voraussetzungen gegeben sein:

⁴ http://www.asfinag.net/plapb/SPV-Leitfaden%20V21_2006-07-18.pdf

4.1 Eigenschaften des hochrangigen Verkehrswegenetzes

Elemente des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes verfügen über bestimmte Eigenschaften, die ihnen hochrangigen Charakter verleihen. Zur Beurteilung, ob eine vorgeschlagene Netzveränderung dem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz zuzuordnen ist, sind folgende Kriterien heranzuziehen:

- (1.) Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung eines bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes;
- (2.) Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland);
- (3.) Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung.

Wie der Leitfaden weiter ausführt müssen alle drei Kriterien **kumulativ** erfüllt sein:

4.2 Zusammenfassende Beurteilung des hochrangigen Charakters

Damit die Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung angenommen werden kann, müssen alle 3 Kriterien gemäß Kapitel 4.1 des SP-V-Leitfadens erfüllt sein.

Bzw., wie es in Tabelle 4.2-1 des Leitfadens heißt (Hervorhebungen durch den Schriftsatzverfasser):

Tab. 4.2-1: Ergebnis des Nachweises der Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung

| Kriterium: | Indikator: | Zielerfüllung: |
|--|---|--------------------------------------|
| (1.) Funktionell hochrangige Bedeutung | Verbale Beschreibung mit quantitativem Nachweis des Umwegfaktors bzw. des Entlastungseffektes | JA / NEIN |
| (2.) Netzschluss | Plan und verbale Beschreibung | JA / NEIN |
| (3.) Verkehrsnachfrage | Quantitative Ermittlung der Verkehrsnachfrage | JA / NEIN |
| Gesamtbeurteilung | | Alle 3 Kriterien müssen erfüllt sein |
| Element des TEN-T-Netzes | Qualitative Beschreibung | |
| Bedeutung für den Durchzugsverkehr | Quantitative Analyse und Qualitative Beschreibung | |

Das heißt:

Ist ein einziges der drei Kriterien nicht erfüllt, liegen die Voraussetzungen für eine hochrangige Straßenverbindung **nicht** vor. Die strategische Prüfung muss daher schon aus diesem Grund **negativ** enden.

Betreffend das 3. Kriterium (Verkehrsbelastung) führt der Leitfaden, 20, aus (Hervorhebungen durch den Schriftsatzverfasser):

ad (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 dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung. Als Bezugszeit ist der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr für jenes Jahr des Untersuchungszeitraumes der SP-V heranzuziehen, an dem das höchste Verkehrsaufkommen auftritt:

- Für eine Straßenverbindung in Kfz / 24h;
- Für eine Schienenverbindung die gewichtete Summe aus Personen/24h (Gewicht 1,0) und Netto-Tonnen/24 h (Gewicht 0,5).

Das Kriterium gilt dann als erfüllt, wenn der relevante Indikator für die Verkehrsnachfrage die folgenden Grenzwerte im Untersuchungszeitraum überschreitet:

- Straßenverbindung: Querschnittsbelastung über 24.000 KFZ pro 24h

Das heißt:

Eine Straßenverbindung, die eine Verkehrsnachfrage auf dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung von nicht mehr als **24.000 KFZ** pro 24 h aufweist, erfüllt **nicht** das 3. der für die Hochrangigkeit maßgeblichen kumulativen Kriterien. Gemäß den Ausführungen des UB09, 100, würde die Verkehrsbelastung der S 34 im Planfall „P 2.1 2025“ im Bereich nördlich von Wilhelmsburg (als dem am schwächsten belasteten Abschnitt) im Jahr 2025 pro 24 h in Form des DTV **20.500 KFZ** betragen. Damit liegt das prognostizierte Verkehrsaufkommen um ca. **-15%** unterhalb der gesetzlichen Schwelle. Die Voraussetzung „Verkehrsaufkommen“ für die Hochrangigkeit ist somit nicht erfüllt. Allein schon deshalb darf die Straße nicht als Bundesstraße (=hochrangige Straße) errichtet werden.

Ebenso wenig wird das selbstständige Kriterium „*Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)*“ erfüllt, was der UB09 auch gar nicht in Abrede stellt (UB09, 125). Auch das Kriterium „*Element des TEN-T-Netzes*“ gelangt hier nicht zur Anwendung (UB09, 125).

Vor diesem Hintergrund erscheint es so, dass der einzige Grund für den geplanten Bau vielmehr ein „politischer Kompromiss“ zwischen dem Land und dem Bund sein dürfte, wonach man sich die Kosten eines Ausbaus der Strecke St. Pölten – Traisen teilen wollte. Da Bundeszuschüsse zu Landesstraßen außerhalb des ZweckzuschussG (insbesondere auch zur Hintanhaltung von Begehrlichkeiten anderer Bundesländer) nicht möglich sind, kam man offenbar überein, einen Teil der Strecke als Schnellstraße zu errichten (mit der Wirkung, dass die Kosten für Bau und Betrieb von der bundeseigenen ASFINAG zu tragen sind) und einen Teil als Landesstraße B 334 zu errichten, mit der Folge, dass das Land die Kosten für Bau und Betrieb dieses Straßenstücks zu tragen hat.

In der Sache selbst stimmt das politisch offenbar bereits akkordierte Bauvorhaben nicht mit den Erfordernissen an ein hochrangiges Straßenbauprojekt überein. Auch die ASFINAG selbst sieht dies anscheinend so, wandte sie doch gegen den UB05 unter anderem die soeben skizzierten Argumente ein.

Zusammenfassend:

Es besteht im Lichte des des SPVG und des BStrG keine zulässige Möglichkeit, die geplante Strecke St. Pölten – Wilhelmsburg als Schnellstraße iSd BStrG auszubauen.

6.2. Zum gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der wesentliche Treiber der Summe aller Indikatoren im Rahmen des UB09 ist der in Geld bemessene angebliche Zeitgewinn der Schnellstraßenvariante gegenüber allen anderen Szenarien. Die Bewertung des Zeitgewinnes geht offenbar von der Annahme aus, dass durch eine widerstandsärmere Neustrecke (= hochrangige Straße) bestehender Verkehr schneller erfolgen kann und die dadurch reduzierte reine Fahrtzeit eine monetär bewertbare Größe ist.

Diese Ansicht ist unrichtig:

- Wie seit vielen Jahren in der Fachliteratur unstrittig, haben sich die täglichen Wegzeiten seit annähernd 100 Jahren nicht geändert. Infolge der höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten haben sich lediglich die durchschnittlich täglich zurückgelegten Strecken vervielfacht.
- Jede Widerstandsverringern in einem Verkehrsnetz führt zunächst zu einem Verkehrswachstum auf diesem Netz, bis ein neues Widerstandsgleichgewicht gefunden ist.
- Die durchschnittlichen Wegzeiten der Verkehrsteilnehmer bleiben konstant. Beschleunigungen in Teilen der Wegstrecken werden durch zusätzliche Wegstrecken ausgeglichen. Insbesondere durch den Bau von Straßen zur Beschleunigung des Verkehrs werden Wohngegenden unattraktiv, woraufhin eine Absiedelung in noch weiter entfernt gelegene Gegenden erfolgt, mit der Wirkung, dass die durchschnittliche tägliche Wegzeit wieder erhöht wird.

Der UB09, 131, nennt zunächst folgende Indikatoren:

- Indikator 1.1: Veränderung der Investitionskosten für alle Maßnahmen
- Indikator 1.2: Veränderung der Betriebs- und Erhaltungskosten der Verkehrsinfrastruktur und der sonstigen Einrichtungen
- Indikator 1.3: Veränderung der Verkehrsmittelbetriebskosten (KFZ, ÖV)
- Indikator 1.4: Veränderung der Reisezeitkosten
- Indikator 1.5: Wohlfahrtsgewinn und –verlust durch induzierten bzw. deduzierten Verkehr („Konsumentenrente“)
- Indikator 1.6: Veränderung der Unfallkosten
- Indikator 1.7: Veränderung der Abgas- und Klimakosten
- Indikator 1.8: Veränderung der Lärmimmissionskosten

Nicht berücksichtigt wurden folgende Faktoren:

- Die Zerschneidungs- und Trennungswirkung von hochrangigen Straßen und deren unmittelbare und mittelbare Folgen; sowie
- die Unterbrechung bestehender Regelkreise (z.B. Wildwechsel) und deren Folgen.

Die Reisekosten errechnen sich im UB09 als durchschnittlicher Stundensatz mal Zeiterparnis mal DTV mal Prognosezeitraum. Dabei wird übersehen, dass eine durchschnittliche Stundensatzbetrachtung, wie sie auf echten hochrangigen Strecken (dh Strecken zwischen Ballungsräumen) aufgrund des traditionell starken Berufsverkehrs allenfalls argumentiert werden könnten, auf einer reinen Pendler-Strecke, wie einer S 34 zwischen Wilhelmsburg und St. Pölten, nicht zur Anwendung kommen kann.

Weiters wird der durchschnittliche Zeitbedarf pro gefahrenem Kilometer gerechnet. Dieser Ansatz ist ebenfalls unrichtig, weil es auf die Zeitdauer zur Erreichung von Fahrtzielen, nicht aber auf die Zurücklegung einer bestimmten Fahrtstrecke in einer bestimmten Zeit ankommt. Verkehr, der beispielsweise von Wilhelmsburg über die S 34, den Knoten St. Pölten West, die A 1 und schließlich die Abfahrt St. Pölten Süd nach St. Pölten fließt, weist keine relevante Zeitersparnis gegenüber Verkehr auf, der auf der B 20 direkt von Wilhelmsburg nach St. Pölten fährt. Die Zeitersparnis ist daher nicht pro Kilometer der tatsächlich gefahrenen Strecke anzugeben, sondern für einen Mix der tatsächlichen Quell-/Zielrelationen. Dementsprechend berücksichtigt der Umweltbericht auch nicht, dass eine bloße Verschiebung von Verkehrsstockungen vom St. Pöltner Umland in den Stadtbereich von St. Pölten in Summe zu keiner Reisezeitersparnis führt.

6.3. Zu den Kriterien des Art 11 Abs 2 VPA

Nach Art 11 Abs 2 VPA darf eine neue hochrangige Straßenverbindung für den inneralpinen Verkehr nur errichtet werden, wenn

- „die in Art 2 Abs 2 lit j der Alpenkonvention festgelegten Zielsetzungen erreicht werden können“; **und zusätzlich**
- die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung „bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen (...) sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können“; **und zusätzlich**
- „die Zweckmäßigskeitsprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist“.

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben ist zweifelsfrei eine neue hochrangige Straße für Verkehr mit Ziel oder Quelle (Wilhelmsburg) innerhalb des Alpenraums, mithin für den „inneralpinen Verkehr“ iSd Art 2 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention.

Das heißt:

Die initiierte S 34 darf nach dem (mangels Erfüllungsvorbehalts bei der Ratifizierung und infolge hinreichender Konkretisierung) unmittelbar anwendbaren Art 11 Abs 2 VPA nicht errichtet werden, weil

- die Ziele des Art 2 Abs 2 lit j der Alpenkonvention – insbesondere die Senkung der Verkehrsbelastung und Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen – nicht erreicht werden;
- die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten sowohl durch eine bessere Auslastung bestehender Schienenkapazitäten als auch durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur leicht gedeckt werden können, wie sich auch aus dem UB09 ergibt; und schließlich
- das Projekt nicht wirtschaftlich ist, wobei mit „Wirtschaftlichkeit“ iSd Art 11 Abs 2 VPA etwas anderes gemeint ist, als das in § 5 Z 4 lit i SPVG genannte „gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis“, nämlich eine unmittelbare Rentabilität in Form eines Überschusses des direkten Ertrags über die direkten (Maut-) Einnahmen. Auch diese Voraussetzung liegt hier nicht vor.

7. Maßstäbe

Das gegenständliche Projekt muss sich an zwei Maßstäben messen lassen:

- Zum einen kann die SP-V nur positiv abgeschlossen werden, wenn die in § 5 Z 4 aufgezählten Vorgaben erfüllt werden.
- Zum anderen handelt es sich bei der S 34 um eine neue hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr iSd Art 11 Abs 2 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention (im Folgenden kurz „VPA“), bzw. – wenn die oben zitierten Erwägungsgründe des UB05, wonach die Straße Teil einer alpenquerenden Achse werden soll, infolge des

entsprechenden Verweises der UB09 nach wie vor zu treffen – iSd Art 11 Abs 1 VPA um eine neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr.

In letzterem Fall wäre die Straße absolut unzulässig, in ersterem Fall müssten die in Art 11 Abs 2 VPA aufgezählten Punkte berücksichtigt werden. Da Art 11 Abs 1 und 2 VPA infolge hinreichender Konkretisierung und mangels eines Erfüllungsvorbehalts iSd Art 50 Abs 2 B-VG unmittelbar anwendbar sind, hätte der UB09 gemäß § 6 Abs 2 Z 7 SPVG Ausführungen zu diesen Aspekten enthalten müssen. Dies gilt in ganz besonderem Ausmaß deshalb, weil die ASFINAG ja selbst in ihrer Stellungnahme zum UB05 ausdrücklich darauf hingewiesen hatte, dass das Projekt S 34 in Widerspruch zum VPA stünde.⁵

8. Zusammenfassung

Der vorliegende Umweltbericht ist nicht geeignet, dass die strategische Verkehrsprüfung auf seiner Basis positiv abgeschlossen werden kann. Dies aus folgenden Gründen:

- Es besteht **kein Erfordernis für eine hochrangige Straßenverbindung**, da keines der drei Kriterien gemäß dem Leitfaden zur SPV erfüllt ist: Die geplante Straßenverbindung verbindet weder Landeshauptstädte noch sonstige Ballungszentren, sie schließt keine Lücke im bestehenden hochrangigen Verkehrsnetz und sie ist auch deshalb nicht erforderlich, weil der DTV in dem am schwächsten belasteten Teilabschnitt deutlich weniger als 24.000 KFZ pro Tag aufweist.
- Wenn geplant ist, die S 34 bis Bruck an der Mur zu verlängern, würde damit eine durchgehende hochrangige **alpenquerende Straße** von St. Pölten nach Graz, mithin eine Querung der Alpen und das Alpenhauptkamms, und somit eine neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr entstehen, die nach Art 11 Abs 1 VPA unzulässig wäre.
- Wenn hingegen geplant ist, die S 34 nicht über Wilhelmsburg hinaus zu verlängern, würde eine neue **hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr** entstehen, die unzulässig ist, weil weder die Erfordernisse des Art 2 Abs 2 lit j der Alpenkonvention, noch jene des Art 11 Abs 2 VPA eingehalten werden würden.
- Die Berechnung des monetären Wertes der „Reisezeitgewinne“ als dem wesentlichen Bewertungstreiber widerspricht den langjährigen wissenschaftlichen Ergebnissen betreffend den „Wert“ zurückgelegter Strecken, der durchschnittlichen täglichen Wegzeit und dem Wohlfahrtsverlust durch die damit bedingte Zersiedelung.

Bürgerinitiative STOPP-TRANSIT-S34/Wilhelmsburg
Bernhard Higer

⁵ Vgl dazu die Zusammenfassende Erklärung des BMVIT vom Februar 2006 zur S 34 „alt“, Seite 10.

