

# **Stellungnahme zum Umweltbericht Strategische Prüfung – Verkehr S34 Traisental Schnellstraße**

**im Auftrag „Verein Lebenswertes Traisental“**

**Dipl.-Ing. Harald Frey**

**Wien, Juni 2009**

Der vorliegende strategische Prüfungsbericht zur S34 zwischen St.Pölten und Wilhelmsburg beinhaltet zahlreiche inhaltliche Widersprüche und methodische Fehler. Das beharrliche Festhalten am Indikator „Reisezeiteinsparung“ (durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit mittels Straßenausbaus) beitet dem Projektwerber die einzig wesentliche Möglichkeit der Straße einen so genannten „Nutzen“ zu unterstellen und so diese regionalwirtschaftlich zu begründen. Bekanntlicherweise stimmt die Betrachtungsweise der Zeiteinsparung auf der Individualebene, versagt jedoch völlig auf der Systemebene. Da Planungen und Entscheidungen über Eingriffe (Netzveränderungen) im Verkehr in jedem Fall jedoch auf Systemebene stattfinden (müssten), wäre ein grundlegendes Verständnis über die Wirkungsmechanismen im Verkehrssystem Voraussetzung. Grundlage für diese Kenntnis bilden zahlreiche empirische Analysen und wissenschaftlichen Arbeiten im Verkehrssystem (vgl. Schaefer et al., u.a.). OECD und PIARC haben bereits in mehreren Konferenzen auf die weltweit nachgewiesenen nahezu konstanten Reisezeitbudgets, also die Unmöglichkeit Zeit durch Geschwindigkeitserhöhung im Verkehrssystem zu sparen, hingewiesen. Bei Reduktion der individuellen Reisezeiten kommt es auf Systemebene lediglich zur einer Raumausdehnung (vgl. die Entwicklung der durchschnittlichen Pendlerdistanzen). Dass der Verkehrsaufwand (fälschlicherweise als „Leistung“ beschrieben) sowohl in zurückgelegter Entfernung je Zeiteinheit als auch gemessen in Stunden je Zeiteinheit dabei im Untersuchungsgebiet (Eng) durch den Bau der Autobahn im Modell sinkt, weist auf fundamentale Mängel hin, die nicht den strukturellen Veränderungen durch Geschwindigkeitserhöhung im System entsprechen! Der Verkehrsaufwand der im Modell, wenn auch nur gering, sinkt (im MIV laut Modell der strategischen Prüfung für den Planfall 2.1 um 1,05%, vgl. SP-V, Seite 88), steigt in Wirklichkeit, und die im Verkehr aufgewendete Zeit bleibt zumindest konstant.

Die strategische Prüfung zur S34 bildet durch allgemeine modelltheoretische Mängel die Realität nur ungenügend ab. So werden beispielsweise die nicht motorisierten Modi „Gehen“ und „Radfahren“ aus den Modellberechnungen ausgeblendet. Da diese Modelluntersuchungen jedoch den Kosten-Nutzen-Analysen zu Grunde liegen und diese alle Verkehrsarten gleichzeitig und gleichwertig berücksichtigen müssen, fehlen wesentliche Entscheidungsgrundlagen. Dadurch finden nachhaltige Möglichkeiten, um die Verkehrsbelastung in den betroffenen Ortschaften zu reduzieren, neben den Aus- und Neubauszenarien, keine Beachtung. Dies stellt eine ungenügende Abbildung der Realität des Verkehrssystems dar. Zeiteinsparungen von jenen, die mechanische Transportsysteme benutzen, werden aufsummiert und als volkswirtschaftlich positiv betrachtet, während die durch die Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbundenen Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für das Gehen und Radfahren bei der Entscheidungsfindung ausgeklammert werden. Durch Ausblenden der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen kann einer allumfassenden verkehrsübergreifenden Betrachtungsweise nicht Folge geleistet werden. Die Darstellung einer „intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung“, wie sie im SP-V Gesetz nach §6 Abs2 Z3 gefordert wird, erfolgt nicht im gewünschten Ausmaß und führt zu einer Verfälschung der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung. Eine zeitliche Reihung der Maßnahmen bei verschiedenen Verkehrsträgern nicht berücksichtigt.

Diese Prioritätenreihung hat aber unmittelbare Auswirkungen auf den Modal Split im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus. <sup>1</sup>

### **Kosten-Nutzen-Untersuchung**

Wiederholt wird auf den hohen Nutzen der Schnellstraßen-Alternativen aufgrund der Reduktion der Reizeit- und Unfallkosten hingewiesen. Die Empfehlung für die Schnellstraße laut Umweltbericht orientiert sich im Gegensatz zu §5 Z4 des SP-V-Gesetzes - „Erzielung eines möglichst hohen, gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses“- an der Maximierung eines gesamtwirtschaftlichen Nutzens (vgl. Kapitel 12.4).

Die Alternative „Lokale Umfahrungen“ (PF 1.1) hat ein beinahe doppelt so hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis als die Alternative „Schnellstraße“ (PF 2.1) –11,110 zu 6,445, bei annähernd gleichen Kosten-Summen-Kriterium (317,840 zu 393,948) - (vgl. S.167). Diese Variante schneidet wesentlich günstiger bei den Investitions-, Betriebs- und Erhaltungskosten ab.

### **Wohlfahrtsgewinn**

Als Indikator 1.5. wird dem Straßenausbau ein so genannter „Wohlfahrtsgewinn“ durch induziertem Verkehr unterstellt (es erfolgen keine Angaben über den Anteil des induzierten Verkehrs). Aufgrund der international wissenschaftlich anerkannten Tatsache eines konstanten Reisezeitbudget wird jedoch nicht nur ein Teil, sondern die gesamte individuell gesparte Reisezeit reinvestiert. Da Mobilität nur Mittel zum Zweck und nie Selbstzweck ist, steht hinter jedem Weg ein Wegezweck. Diese Zwecke der Mobilität (als Zahl der Wege je Zeiteinheit) haben sich in den vergangenen Jahrzehnten trotz Erhöhung der Geschwindigkeiten jedoch nicht verändert. Somit kann eben kein neuer gesellschaftlicher (oder individueller) Wohlfahrtsgewinn daraus gezogen werden. Aufsummiert individuell eingesparte Reisezeit resultiert im System in nichts anderem als in einer Raumausdehnung und damit in abnehmender Effizienz des Raum- und Verkehrssystems bei zunehmendem Ressourcenverbrauch.

Wachstum des motorisierten Verkehrs entsteht also dadurch, dass mit den zunehmenden Geschwindigkeiten die pro Ortsveränderung zurückgelegten Strecken immer länger werden. (vgl. auch Pfeleiderer 2009<sup>2</sup>). Damit einher gehen steigende Kosten durch erhöhte Lärmbelastung, Schadstoffausstoß, Unfälle und Flächenverbrauch.

### **Zur Bewertung der Umweltauswirkungen**

Neben den grundlegenden Mängeln zur Kosten-Nutzen-Rechnung und den bisher erläuterten Tatsachen im Zusammenhang zwischen Wegedistanzen und Geschwindigkeit, führen durch Straßenbau induzierte Geschwindigkeitserhöhungen zwangsläufig zu einem Anstieg des Verkehrsaufwandes mit all seinen ökologischen und volkswirtschaftlichen Kosten. Sowohl die Erheblichkeitseinstufung als auch die Bewertungen des Beitrages der geprüften Alternativen zu einer

<sup>1</sup> Vgl. Frey H., Rauh W.: Geplante Straßenbauprojekte in Niederösterreich und Kärnten Analyse auf deren ökologische Verträglichkeit und Wirtschaftlichkeit; Hintergrundbericht, VCÖ, 2005

<sup>2</sup> Pfeleiderer R., Das Phänomen Verkehr

„nachhaltigen Entwicklung“ weisen eine beliebige und nicht nachvollziehbare Gewichtung der Bewertungsfaktoren auf. Dass sich beispielsweise der Bau einer Schnellstraße in einem Tal „stark positiv“ auf Luft und klimatische Faktoren auswirken sollte (auch im Bezug zum Referenzplanfall), kann wohl nur als Sarkasmus gewertet werden und widerspricht allen Erfahrungswerten der vergangenen Jahrzehnte wo ähnliche Straßenausbauten realisiert wurden. Dies gilt auch für den Indikator „Ressourcen“, auf dessen Nachhaltigkeitsdimension der Bau der Westtrasse der S34 gering positive Auswirkungen haben sollte.

Ein wesentlicher Bestandteil in der Argumentation für den Straßenausbau beruht auf dem Indikator der „Erreichbarkeit“. Erreichbarkeit ist aber keinesfalls ein Nachhaltigkeitsindikator. Deshalb ist seine Verwendung bei der Bewertung einer nachhaltigen Entwicklung unzulässig! Die Nachhaltigkeitsdimension einer „sozialen Gesellschaft“ wird nicht von den Erreichbarkeiten regionaler oder überregionaler Zentren bestimmt, sondern vom Versorgungsgrad mit sozialen und wirtschaftlichen Einrichtungen in unmittelbarer Nähe! (Im Umweltbericht wird als Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung die Verbesserung der Erreichbarkeit im Untersuchungsraum genannt. (s. SP-V, Seite 259)

### Zur Wahl der Planfälle

Aufgrund des derzeit bestehenden Ausbaugrades der B20 (vor allem zwischen Wilhelmsburg und St.Pölten) und der parallel geführten Strecke der Traisentalbahn sind Investitionen in den öffentlichen Verkehr alleine nicht in der Lage eine ausreichende Verkehrsverlagerung hin zum ÖV zu bewirken. Unter Kenntnis der beschriebenen Wirkungsmechanismen im Verkehrssystem ist es notwendig (wollte man tatsächlich eine sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltige Alternative prüfen) Kombinationsmaßnahmen ÖV-motorisierter Individualverkehr (MIV) mit Maßnahmen zur Reduktion der Reisegeschwindigkeiten im MIV unter Berücksichtigung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer vorzunehmen.

Es scheint offensichtlich, dass somit von den privaten Planungsbüros, welche von der ASFINAG mit der Prüfung und Erstellung der Berichte zur strategischen Prüfung beauftragt wurden, **eben im Sinne des Auftraggebers**, konsequente Alternativvarianten nicht im Detail untersucht und geprüft werden.

Die einer strategischen Prüfung zugrundeliegende Fragestellung, die beispielsweise auch für Alternativszenarien heranzuziehen wäre, müsste dahingehend die Frage beantworten, wie die derzeitigen Verkehrsströme effizienter und nachhaltiger bewältigt werden könnten, unter Berücksichtigung von übergeordneten Zielen, u.a. des NÖ Raumordnungsgesetzes, der Alpenkonvention und internationalen Verpflichtungen zur Treibhausgasreduktion. Maßnahmen im Verkehrssystem müssen sich an diesen Zielsetzungen orientieren. Kommt es zu Widersprüchen, wären entsprechende Alternativen zu entwickeln.

### Widersprüche zu den formulierten Zielsetzungen (vgl Sp-V, Seite 27)

- Eine „Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Bahn“ bedarf in erster Linie einer Aufwertung dieser als attraktives Verkehrsmittel. Der Bau einer Schnellstraße verstärkt Zersiedelung und wirkt kontraproduktiv auf eine geordnete Siedlungsentwicklung.

- Eine „Verbesserung und Attraktivierung des ÖV im Personen- und Güterverkehr“ kann, wie bereits beschrieben, nur durch Maßnahmen zur Reduktion der Reisegeschwindigkeit im MIV erfolgen. Diese Zielsetzung wird mit der empfohlenen Variante 2.1. nicht erreicht.
- Die Traisentalbahn bietet die Voraussetzungen, bestehende und zukünftige Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Ertüchtigung der Infrastruktur zu bewältigen und damit die „vorhandenen und künftigen Infrastrukturkapazitäten“ optimal zu nutzen.
- Der Erhöhung der Fahrtweiten wirken kontraproduktiv auf das Ziel der „Minimierung der künftigen Belastungen der Bevölkerung.“
- Der Bau der Schnellstraße stellt einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild und einen enormen Verbrauch am Schutzgut Boden dar. Das formulierte Ziel der „Minimierung der Eingriffe in den Naturraum: Arten- und Biotopschutz“ wird nicht eingehalten.

### Methodische Fehler

Auf Seite 57 der Strategischen Prüfung wird Verkehr als „ein unmittelbares Ergebnis bestehender Strukturen“ beschrieben. Diese verkürzte Aussage weist auf die Mängel im Verständnis im Umgang mit komplexen Systemen hin. In erster Linie bestimmt die Art des Verkehrssystem, und vor allem dessen Geschwindigkeit, die Strukturen. So wie Konzernstrukturen, Shopping Center, Massentourismus oder „gated communities“ zum Autoverkehr passen, so orientieren sich der lokale Nahversorger, kleine Geschäftsstrukturen, das Gemeindepostamt, beschäftigungsintensive, kleinteilige Wirtschaftsstrukturen und Qualitätstourismus am nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr. Das Verkehrssystem bestimmt entscheidend die strukturellen Rahmenbedingungen des Raumes.

Quelle: (Wermuth, 1973) S. 62

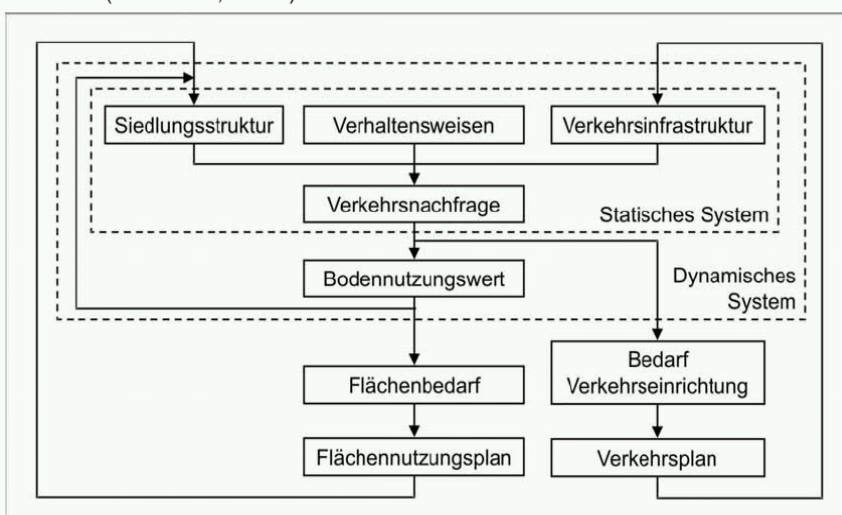


Abbildung 1: Der Siedlungsraum stellt ein dynamisches, rückgekoppeltes Gesamtsystem dar. Die heute zur Anwendung kommenden Verkehrsmodelle betrachten lediglich das statische System und berechnen auf diesen die Prognosen.<sup>3</sup>

Vergleicht man die Wege/Werktag im Untersuchungsgebiet (eng) zwischen den Schnellstraßen-Alternativen und den betrieblichen Maßnahmen im ÖV (aber auch zur Nullvariante), zeigt sich eine

<sup>3</sup> Wermuth M., Genauigkeit von Modellen zur Verkehrsplanung, Veröffentlichung des Institutes für Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig, Heft 12

Verlagerung der Binnen- und Ziel-/Quellverkehrs zum Durchgangsverkehr. Mit anderen Worten steigt im Falle der Realisierung einer Schnellstraße der Transitverkehr an, während jene Wege mit Quelle und/oder Ziel im Traisental zurückgehen. Ein Indikator dafür, dass ehemals regionalwirtschaftliche Wertschöpfung im Tal nach dem Bau der Schnellstraße durch dieses hindurch, bzw. an diesem vorbeifließt.

### Zu den Modellannahmen und Prognosen

Abschätzungen über das zukünftige Verkehrsaufkommen (im Jahr 2025) sowie der daraus abgeleitete Nutzen mittels aufsummierter individueller Reisezeiteinsparungen resultiert aus der Prognostizierung des zukünftigen Motorisierungsgrades. Dabei spielt das verfügbare Haushaltseinkommen eine wesentliche Rolle. Unter Berücksichtigung der Begrenztheit natürlicher Ressourcen sowie der Entwicklung der Energiepreise können die derzeitigen Prognosen nicht einfach fortgeschrieben werden. Die den Ausgleichsfunktionen (Gompertz) erscheinen willkürlich unter Berücksichtigung der Sättigungsgrade, die auch im internationalen Vergleich nichts anderes als die Wechselwirkung zwischen Siedlungs- und Verkehrssystem widerspiegeln. Die Abbildungen 5.3.2.9-3 und 5.3.2.9-3 zeigen diesen Sättigungsgrad der Motorisierung seit dem Jahr 2003 und die deutliche Abweichung zu den verwendeten Ausgleichsfunktionen.

### Zu den Zielsetzungen

In der strategischen Prüfung werden u.a. die Verbesserung der Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes und der Landeshauptstadt St. Pölten sowie der A 1 aus dem Süden als Zielsetzungen formuliert.

Unter Zugrundelegung des Gravitationsansatzes im Verflechtungsmodell verringert der Bau der Schnellstraße den Widerstand zwischen Wilhelmsburg und St.Pölten erheblich. Damit ist in jedem Fall ein Ansteigen der Verkehrsmengen verbunden. Würde die Hypothese stimmen, dass lediglich eine Verlagerung, aber kein bzw. nur unbedeutender Mehrverkehr entstehen würde, müsste die Strukturen der durch die Schnellstraße verbundenen Orte im gleichen Ausmaß, mit dem der Widerstand kleiner wird, abnehmen. Somit resultiert aus der angestrebten hochrangigen Verkehrsverbindung in erster Linie eine Strukturschwächung der nun besser verbundenen Orte (vgl. Knoflacher 1997<sup>4</sup>)

Auch die Europäische Union formuliert den Abbau von regionalen Disparitäten als ausdrückliches Ziel auf allen Ebenen.<sup>5</sup> Daraus wird fälschlicherweise abgeleitet, dass es notwendig sei, durch ein hochrangiges Straßennetz, in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligte Regionen an bereits existierende Ballungsräume anzuschließen. Dass dieser Anschluss auf Kosten der schwächeren Regionen geht, wird nicht berücksichtigt. Durch den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen, werden die Raumwiderstände zwischen wirtschaftlich potenten Regionen und ländlichen Räumen derart vermindert, dass die Zentralräume auf Kosten der Regionen gewinnen. Diese ziehen Arbeitsplätze und Bevölkerung aus den kleineren Gemeinden ab. Dies gilt für Regionen mit einer

<sup>4</sup> Knoflacher H., Landschaft ohne Autobahnen, 1997

<sup>5</sup> Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich 2005, Umweltbericht Seite 40

Distanz ab etwa 50 Kilometer von der Kernstadt des jeweiligen Zentralraumes. Fälschlicherweise wird dies als Beitrag zu einer sozialen Nachhaltigkeit angesehen.<sup>6 7</sup>

Der von diesen Zielsetzungen erwartete Nutzen der höheren regionalen Wertschöpfung sowie der Erhöhung der Lebensqualität „infolge Verlagerung des Durchgangsverkehrs“ (!) kann mit dem Bau einer Schnellstraße nicht erreicht werden. Vorallem der regionale Lkw-Verkehr wird bei mittelfristig freiwerdenden Kapazitäten aufgrund der Bemaßung der Schnellstraße weiterhin die B20 benützen. Durch weitere Betriebsansiedelungen entlang der Autobahn kann es zu wesentlich höheren Verkehrsaufkommen auf der B20 kommen.

Eine Attraktivierung des Tourismus mit dem Bau einer Autobahn in einem Tal in Verbindung zu bringen, kann nicht nachvollzogen werden. Zukünftige Voraussetzungen für die Anprechbarkeit von Potenzialen im Qualitätstourismus werden zunichte gemacht. Die Erreichbarkeit eines Tourismusgebietes bestimmt keinesfalls seine Qualität!

Durch Missachtung der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen und der unberücksichtigten Auswirkungen der geplanten Varianten auf ihr Mobilitätsverhalten und ihrer Verkehrsteilnahme werden einzelne Punkte des SP-V Gesetzes §5 Abs 4 konterkariert.

- a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen
- b) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft
- c) Erhaltung der komparativen Vorteile aller am Verkehr teilnehmenden Menschen.
- d) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten
- e) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern

Auf die Nichterfüllung der Erzielung eines möglichst hohen, gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde im Absatz zum Kosten-Nutzen hingewiesen. Die Alternative „lokale Umfahrungen“ weist im Planfall 1.1 (Variante West) gegenüber der faktischen Null-Alternative hohen Nutzen (Kosten-Nutzen-Differenz) bzw. das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis aller untersuchten Alternativen auf. Das hohe NK-Verhältnis resultiert aus hohem Nutzen (Verringerung der Reisezeitkosten) und vergleichsweise geringen Kosten (Investitions-, Betriebs- und Erhaltungskosten der Infrastruktur). Der hohe Nutzen der Schnellstraßen-Varianten Planfall 2.1. sowie 2.2. können lediglich durch die Reisezeiteinsparungen begründet werden.

#### Widerspruch zu Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger:

Im Umweltbericht wird darauf hingewiesen, dass die Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße tendenziell der Erhaltung und Stärkung des Verkehrsträgers Straße dient. „Die Vorteile und Chancen des Verkehrsträgers Schiene werden wegen der stark unterschiedlichen Größenordnungen der beiden Verkehrsträger im Untersuchungsgebiet nur indirekt betroffen.“ (Seite 285)

<sup>6</sup> Vergleiche VCÖ Wissenschaft & Verkehr 4/2003, Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur

<sup>7</sup> Vgl. Frey H., Rauh W.: Geplante Straßenbauprojekte in Niederösterreich und Kärnten Analyse auf deren ökologische Verträglichkeit und Wirtschaftlichkeit; Hintergrundbericht, VCÖ, 2005

## Umweltaspekte

Wesentliche Ziele/Wirkungsfaktoren wurden gemäß SP-V – Gesetz §6 (2) Z8 richtig erfasst. Der Bau einer Schnellstraße im Traisental widerspricht jedoch diesen Zielen.

- Abbau von Barrierewirkungen und Zerschneidungseffekten
- Minimierung der Bodenversiegelung
- Schutz und Erhaltung hochwertiger landwirtschaftlicher Böden
- Verminderung der Emission von Treibhausgasen
- Erhaltung bzw. Beibehaltung des Charakters der bestehenden traditionellen Kulturlandschaft
- Vermeidung einer Verfremdung des Landschaftsbildes
- Erhaltung und Sicherung der Erholungsfunktion der Landschaft mit ihrem touristischen Potential

Durch den Bau der S34 wird die Barrierewirkung erhöht. Der Flächenverbrauch der Straße beträgt das Vierfache der Bahn bei zumindest gleicher Leistungsfähigkeit (Widerspruch zur Minimierung der Bodenversiegelung und zum Schutz und zur Erhaltung hochwertiger landwirtschaftlicher Böden), die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Bahn im Personenverkehr betragen weniger als die Hälfte, im Güterverkehr weniger als ein Fünftel zur Straße (Widerspruch zum Ziel der Verminderung der Emission von Treibhausgasen).<sup>8</sup> In jedem Fall verfremdet die Schnellstraße das Landschaftsbild und wirkt kontraproduktiv auf die geforderte und notwendige Erhaltung der bestehenden Kulturlandschaft. Diese bildet in ihrer bestehenden Form eine wichtige Funktion für einen nachhaltigen Qualitätstourismus. Alle formulierten Ziele bestätigten alternative Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zur zukunftsfähigen Bewältigung der Verkehrsprobleme. Diese können nicht auf eine reduzierte Betrachtungsweise des Kosten-Nutzen-Verhältnisses auf Grundlage von Reisezeiteinsparungen begründet werden.

Wesentliche Feinstaubbelastungen treten in Österreich entlang des hochrangigen Straßennetzes und in Ballungsräumen auf. Breits jetzt ergibt sich hinsichtlich des Parameters Feinstaub PM<sub>10</sub> im Untersuchungsraum eine *hohe Vorbelastung*. (vgl Seite 204, SP-V)

Auch in der Stellungnahme des Lebensministerium (SP-V, Seite.299) wird auf die Prüfung der verkehrsträgerübergreifenden Wirkung auf den Umweltverbund hingewiesen. Darüber hinaus wird ebenfalls der Indikator „Minimierung der Reisezeitkosten“ kritisch betrachtet (SP-V, Seite 300). Eine Entscheidung basierend auf dem Nutzen-Kosten-Verhältnis fällt eindeutig für die Variante der lokalen Ortumfahrungen.

---

<sup>8</sup> Allianz pro Schiene, Umweltschonend mobil. Bahn, Auto, Flugzeug, Schiff im Umweltvergleich



## Zusammenfassung

Die vorliegende Strategische Prüfung – Verkehr zur Traisental Schnellstraße S34 stellt eine verzerrte Abbildung der Wirkungen des realen Verkehrssystems dar:

- Beharrliches Festhalten am Indikator „Zeiteinsparung“: hoher monetär bewerteter Nutzen der Straßenbauvorhaben durch wissenschaftlich widerlegte aufsummierte Zeiteinsparungen und Wohlfahrtsgewinne
- die Frage nach Maßnahmen zur bestmöglichen Zielerreichung, der Sinn einer strategischen Prüfung wird nicht beantwortet
- der Öffentliche Verkehr wird unterbewertet, Maßnahmen im Planfall wenig konkret beschrieben; keine Berücksichtigung von Busverkehr, Zubringersysteme, etc.;
- umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen von Umweltbeeinträchtigungen werden vom Ausbau abhängig gemacht
- Umweltauswirkungen nach SP-V Gesetz werden im Umweltbericht mit wirtschaftlichen Auswirkungen (Erreichbarkeit) vermischt.
- Flächenverbrauch und Schutzgut Boden werden ungenügend berücksichtigt
- Globale gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, wie etwa die Steigerung des Rohölpreises werden in den Verkehrsprognosen zum Motorisierungsgrad nicht berücksichtigt (obwohl kurz erwähnt). Damit ergeben sich überproportional hohe Wachstumsraten im Motorisierungsgrad, die Sättigungsgrade oder Einfluss des verfügbaren Haushaltseinkommen unter Berücksichtigung steigender Energie- und Rohstoffpreise außer Acht lassen.

Eine rechnergestützte Verkehrsplanung, die den Modelluntersuchungen und den Kosten-Nutzen-Analysen der Strategischen Prüfung zu Grunde liegt, hätte die Pflicht alle Verkehrsarten gleichzeitig und gleichwertig zu berücksichtigen (im Sinne der in der SP-V geforderten Intermodalität). Bei der strategischen Prüfung werden die nicht motorisierten Modi „Gehen“ und „Radfahren“ aus den Modellberechnungen ausgeblendet, eine Intermodalität in den Modellberechnungen ist nicht gegeben oder kann aus den vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend nachvollzogen werden.

Zeiteinsparungen von jenen, die mechanische Transportsysteme benutzen werden aufsummiert und als volkswirtschaftlich positiv betrachtet, während die durch die Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbundenen Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für das Gehen und Radfahren bei der Entscheidungsfindung ausgeklammert werden.

Dynamische Rückkopplungen, welche vom Transportangebot auf die zukünftige Siedlungsstruktur wirken und umgekehrt werden in den Modellen nicht in adäquater Weise abgebildet. Diese Wechselwirkung kann, wenn sie nicht verstanden wird, von Planerinnen und Planern auch im Modell nicht abgebildet werden – sie ist aber von entscheidender Bedeutung.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Vgl. Frey H., Rauh W.: Geplante Straßenbauprojekte in Niederösterreich und Kärnten Analyse auf deren ökologische Verträglichkeit und Wirtschaftlichkeit; Hintergrundbericht, VCÖ, 2005

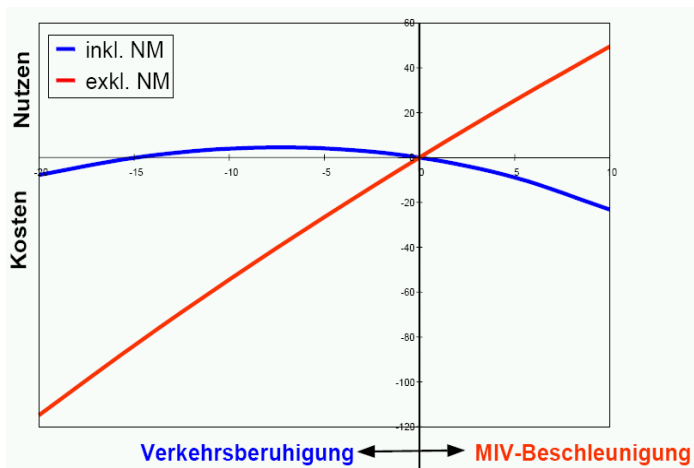


Abbildung 2: Durch Ausblenden der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen ergeben sich durch Beschleunigungsmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr positive Nutzeneffekte. Werden Gehen und Radfahren berücksichtigt, kann nur durch Verkehrsberuhigung Nutzen erzielt werden. Quelle: Pfaffenbichler, 2003

- Die nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen müssen unbedingt berücksichtigt werden
- Änderung der Zielwahl (=nicht konstante Quelle-Ziel-Matrizen) wird nicht berücksichtigt
- Fehlende Rückkopplung zwischen Verkehr- und Raumstruktur bei der Betrachtung
- Eine Verknüpfung der Verkehrsmodelle zu Flächennutzungsmodellen und eine dynamische Betrachtungsweise sind notwendig
- verkehrsübergreifende Betrachtung (Intermodalität) unter Berücksichtigung des Umweltverbundes ist nicht gegeben

## Schlussfolgerungen

Eine „Strategie“ ist ein längerfristig ausgerichtetes planvolles Anstreben einer vorteilhaften Lage oder eines Ziels. (Als „Planung“ lässt sich die gedankliche Vorwegnahme von Handlungsschritten, die zur Erreichung eines Zieles notwendig scheinen definieren. Es wird dabei berücksichtigt, mit welchen Mitteln das Ziel erreicht werden kann, wie diese Mittel angewendet werden können, und wie man das Erreichte kontrollieren kann.)<sup>10</sup>

Wendet man diese Definition auf die vorliegende Strategische Prüfung-Verkehr zur S34 an, wäre sie sprichwörtlich „auf Sand gebaut“. Eine auf Längerfristigkeit ausgerichtete Planung berücksichtigt vor allem auch die Grenzen möglicher Entwicklungen. Strategien basierend auf permanenter Ausbeutung und Verdrängung real existierender Grenzen im Bereich von Ressourcen, aber auch des Wirtschaftswachstum (wie es heute gemessen wird) missachten Entwicklungen die mittelfristig virulent werden. Sättigungsgrade im Motorisierungsgrad werden übergangen und Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte einfach extrapoliert. Die Frage welches Mittel zum Zweck und damit zur Erreichung der Ziele notwendig ist, wird nicht vom Auftraggeber der SP-V, der ASFINAG, unabhängig und seriös beantwortet werden können.

Bei keiner der bisherigen Planungen von Schnellstraßen und Autobahnen in Österreich wurden geeignete Indikatoren zur Kontrolle der Zielerreichungen definiert. Auch bei der vorliegenden Prüfung fehlen diese.

---

<sup>10</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)