



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0003-I/PR3/2013
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR
13874 /AB
25. April 2013
zu 14089 /J

Wien, am 26. April 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 26. Februar 2013 unter der **Nr. 14089/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend übertriebene Verkehrsprognosen als Grundlage für die Aufnahme der S34 ins Bundesstraßengesetz und ASFINAG-Gesetz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie erklären Sie die offensichtlich stark übertriebenen Prognosewerte zum Verkehrsaufkommen auf der B20 in der SP-V des BMVIT zur S 34 von 2005, auf deren falscher Basis das Projekt S 34 damals in den Anhang des Bundesstraßengesetzes gelangte?*

Die Prognosewerte der SP-V aus dem Jahr 2005 basieren auf den seinerzeitigen Annahmen der zukünftigen Entwicklung wie etwa der damaligen ÖROK-Bevölkerungsprognose 2021, welche sehr hohe Steigerungsraten der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung aufwies. Neben diesen allgemeinen Strukturdaten waren und sind auch die umfangreichen lokalen Entwicklungen - etwa mit den Betriebsgebieten NOE Central und Wörth - bei der Erstellung der Verkehrsprognose zu beachten.



Zu Frage 2:

- *Wie erklären Sie, dass trotz der davon abweichenden Zahlen in der neuerlichen SP-V zur S 34 von 2009 die Frage der Hochrangigkeit in dieser unter Ihrer Verantwortung entstandenen SP-V nicht neu geprüft und beurteilt wurde?*

Gemäß Bundesverfassungsgesetz Art. 10 Abs. 9 B-VG und § 1 Abs. 2 BStG ist die „Bedeutung für den Durchzugsverkehr“ charakteristisch für die Bundesstraße als funktionelles Netzelement. Mit dem gegenständlichen Vorhaben der S 34 Traisental Schnellstraße wird Verkehr aus zahlreichen zum Teil hoch belasteten Ortsdurchfahrten abgezogen und auf dem hochrangigen Verkehrsträger gebündelt. Der Straßenzug erhält Bedeutung für den Durchzugsverkehr und kann als „Element des Bundesstraßennetzes“ charakterisiert werden.

Mit dem Projekt der S 34 erfolgt weiters eine Verbesserung der Anbindung der Landeshauptstadt St. Pölten an die A 1 West Autobahn (Spange B 1 – A 1) sowie des regionalen Zentrums Wilhelmsburg. Durch die Errichtung des geplanten Knotens St. Pölten West schließt die S 34 direkt an die bestehende A 1 West Autobahn an.

Gemäß SP-V-Leitfaden besteht eine weitere wesentliche Eigenschaft eines hochrangigen Netzelements darin, dass „es eine hohe Verkehrsnachfrage befriedigt“, sprich entsprechend hohe Verkehrszahlen aufweist. Deshalb müssen vorgeschlagene Netzveränderungen zumindest eine definierte Nachfrage im Bestand bzw. in der Prognose aufweisen. Das geplante Vorhaben der S 34 Traisental Schnellstraße weist gemäß der aktuellen Verkehrsuntersuchung, die gegenüber der Verkehrsuntersuchung zur SP-V 2005 überarbeitet wurde, im höchstbelasteten Abschnitt in den Modellrechnungen zu Folge ca. 37.000 Kfz/24h auf und überschreitet damit im Hinblick auf das Kriterium der Verkehrsnachfrage den SP-V-Grenzwert von 24.000 KFZ/24h.

Zu Frage 3:

- *Welche Konsequenzen werden Sie aus den aufgrund dessen in der aktuellen TU-Wien-Studie „Verkehrsaufkommen B 20“ für eine S-34-Umsetzung belegten „grundlegenden Mängel(n) einer fundierten Basis zur unabhängigen Entscheidungsfindung“ ziehen?*

Die SP-V 2009 wurde dem Stand der Technik und den einschlägigen Richtlinien und Leitfäden (SP-V-Leitfaden, RVS) entsprechend erstellt. Die Grundlagen der Verkehrsuntersuchung und die Verkehrsprognosen wurden auf über 80 Seiten umfangreich erläutert.



Die zitierte Studie der TU Wien (Dr. Frey) nimmt Bezug auf die „Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) S 34“, welche im Jahr 2009 fertiggestellt wurde (als Analysejahr war 2005, als Prognosejahr 2025 abgebildet). Die Höhe des Verkehrsaufkommens stellte dabei - wie oben dargestellt - nur eine von mehreren maßgeblichen Entscheidungsgrößen für die letztendlich von meinem Ressort festgestellte „Hochrangigkeit“ der Verbindung und damit für die Beurteilung der Notwendigkeit der Realisierung der S 34 dar.

Die auf sämtlichen Bestandsstrecken dokumentierten Abnahmen des Verkehrsaufkommens in Folge der „Wirtschaftskrise“ der Jahre 2008 und 2009 waren selbstverständlich ebenso für das Projektgebiet schlagend, wie die danach wieder einsetzenden höheren Zunahmen. Diese verkehrliche Entwicklung, als einer von vielen Aspekten, vermag jedoch vor dem Hintergrund der Projektziele die grundsätzliche Notwendigkeit der S 34 nicht in Frage zu stellen.

Die ASFINAG hat dessen ungeachtet die Verkehrsuntersuchung für das aktuell in Ausarbeitung befindliche Einreichprojekt komplett neu erarbeitet. Als Basisjahr wird nun das Jahr 2011 abgebildet, und für die Prognose wurde das sogenannte „Low-Growth-Szenario“ mit deutlich abgeschwächten Wachstumsraten herangezogen. Dafür wurden im Jahr 2011 neben den vorhandenen Zählraten aus den Dauerzählstellen eigens noch Verkehrsbefragungen und Zählungen durchgeführt. Sämtliche Untersuchungen wurden mit hohem Aufwand betrieben und entsprechen dem Stand der Technik.

Das UVP-Verfahren soll Mitte 2013 eingeleitet werden, in diesem Zusammenhang wird auch die Verkehrsprognose als maßgebliche Grundlage für zahlreiche Auswirkungsbeurteilungen (etwa Lärm und Luft) von der UVP-Behörde und deren Sachverständigen eine strengen Prüfung unterzogen.

Zu Frage 4:

- *Sind Ihnen die klar gegen eine Umsetzung der S 34 sprechenden Fakten – für einen autobahnähnlichen Schnellstraßenbau ungenügendes, stabil stagnierendes Verkehrsaufkommen, geschönte bzw. praxisfremd hochgerechnete bzw. intransparente und fachlich nicht nachvollziehbare Prognosewerte in entscheidenden BMVIT-Verfahren – bekannt?*



Die S 34 Traisental Schnellstraße ist ein wichtiges Straßenprojekt zur Verbesserung der Erreichbarkeiten des niederösterreichischen Zentralraumes. Durch die S 34 wird eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung des Traisentals an die hochrangige Verkehrsverbindung A 1 West Autobahn sichergestellt. Dies erhöht die Attraktivität von Betriebsstandorten südlich von St. Pölten maßgeblich. Darüber hinaus sprechen auch Aspekte des Anrainerschutzes sowie der Verkehrssicherheit für eine Umsetzung des Vorhabens: Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von den Ortschaften entlang der B 20 auf die S 34 können etwa bestehende und künftige Belastungen der Bevölkerung (Luftschadstoffe und Lärm) deutlich reduziert werden.

Mit der Realisierung der S 34 werden zusammenfassend folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verbesserung der Erreichbarkeit des niederösterreichischen Zentralraumes und der Landeshauptstadt St. Pölten sowie der A 1 in Richtung Wien bzw. Linz aus dem Süden
- Minderung der Trennwirkung entlang der bestehenden B 20
- Minimierung der künftigen Belastung des "Schutzgutes Mensch" durch Lärm und Luftschadstoffe
- Minimierung der künftigen Belastung bei den "Schutzgütern" Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten
- Errichtung einer hochwertigen, dem Stand der Technik entsprechenden Straßenverkehrsinfrastruktur im niederösterreichischen Zentralraum nach Süden ausgerichtet.

Alle bisher im Zusammenhang mit der S 34 Traisental Schnellstraße aufbereiteten Untersuchungen (SP-V, Variantenuntersuchung, Vorprojekt, Einreichprojekt) wie auch volkswirtschaftliche Betrachtungen sprechen für die Umsetzung der S 34. Wie in der Antwort zu Frage 3 dargestellt, hat die ASFINAG dessen ungeachtet die Verkehrsuntersuchung für das aktuell in Ausarbeitung befindliche Einreichprojekt komplett neu erarbeitet. Dafür wurden im Jahr 2011 neben den vorhandenen Zählraten aus den Dauerzählstellen eigens noch Verkehrsbefragungen und Zählungen durchgeführt.

Zu Frage 5:

- *Werden Sie auf Basis dieser Fakten der Feststellung der Expertenuntersuchung der TU Wien „Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung sind aus den bisherigen Entwicklungen der Verkehrsbelastung nicht zu begründen.“ folgen und das Projekt S 34, das noch dazu massiven Mehrverkehr bringen und die parallele Bahnstrecke schwächen statt stärken würde, stoppen? Wenn nein warum nicht?*

Die mit dem Vorhaben verbundenen Projektziele (siehe Antwort zu Frage 3) wie auch die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen widersprechen den „Feststellungen“ der Expertenuntersuchung der TU Wien. Die Analyse von maßgebenden Zählstellen im Planungsraum zeigt, dass in den letzten Jahren durchwegs auch Steigerungen aufgetreten sind (Zählstellen Nr. 415 und 423 an der A 1 West Autobahn Zunahmen zwischen 2009 und 2011 von jeweils +6% [+3.900 Kfz/24h] sowie Zählstelle Nr. 2271 B 20 Mariazeller Straße Zunahme zwischen 2008 und 2010 von +5% [+1.500 Kfz/24h]).

Maßnahmen zur Förderung der Traisental Bahn (Leobersdorfer Bahn) stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der S 34.

Doris Bures