

14089/J XXIV. GP

Eingelangt am 26.02.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend übertriebene Verkehrsprognosen als Grundlage für die Aufnahme der S 34 ins Bundesstraßengesetz und ASFINAG-Netz

Aufgrund der Änderung der Trasse der geplanten S 34 Traisental Schnellstraße mussten 2005 und 2009 zwei Strategische (Umwelt)Prüfungen (SP-V) durchgeführt werden.

In beiden strategischen Prüfungen wurden Prognosen über die weitere Verkehrsentwicklung bei maßgeblichen Zählstellen sowie im Netz erstellt.

Speziell in der ersten, auf Betreiben des Landes NÖ vom BMVIT durchgeführten SP-V (2005), mit der die hochrangige Bedeutung als Voraussetzung einer Aufnahme ins BStG zu untermauern war, wurden basierend auf extrapolierten historischen Entwicklungen des Motorisierungsgrades ausgeprägte und wie mittlerweile belegt ist krass übertriebene Steigerungsraten des Verkehrsaufkommens auf der Mariazeller Bundesstraße B20 vorausgesagt. Nur auf Grundlage dieser Prognosezahlen konnte die Aufnahme der S 34 ins Bundesstraßengesetz erreicht werden.

Anstelle dieser für die Verankerung und weitere Planung als hochrangige Straße unabdingbaren „Hochrechnungen“ in den damaligen „Prognosen“ ist jedoch die erwartbare, der regionalen Bevölkerungsentwicklung und der Ölpreisentwicklung entsprechende Stagnation beim Verkehrsaufkommen eingetreten. So lag im Jahr 2010 die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung unter den Werten von 2000 und 2003 statt weit darüber wie 2005 prognostiziert.

Die Prognosen in der zweiten SP-V (2009) sind zwar (noch) weniger transparent, aber auch in den Ergebnissen weniger übertrieben – da die Frage der Hochrangigkeit aber nicht auf Basis der niedrigeren neuen Verkehrs-Zahlen neuerlich geprüft wurde, sondern dazu auf die alte SP-V mit ihren überhöhten Prognosezahlen verwiesen wurde, wurde der aufgrund der Fakten gebotene Planungsstopp samt Herausnahme aus dem hochrangigen, vom Bund zu finanzierenden Bundesstraßennetz A+S vermieden und letztlich der für die Gestaltung des Anhangs des Bundesstraßengesetzes verantwortliche Bundesgesetzgeber letztlich getäuscht.

Eine aktuelle Untersuchung der TU-Wien („Verkehrsaufkommen B20“) stellt vor diesem Hintergrund (und angesichts der in den Strategischen Prüfungen selbst enthaltenen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Aussage, dass bei Errichtung der S 34 60% mehr Straßenverkehr im Korridor als im Planfall Null ohne S 34 fließen soll) unter anderem fest:

„Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung sind aus den bisherigen Entwicklungen der Verkehrsbelastung nicht zu begründen.“

„Die Widersprüche, die sich aus der Zusammenschau der Inhalte der beiden strategischen Prüfungen zur S34 ergeben, lassen auf die grundlegenden Mängel einer fundierten Basis zur unabhängigen Entscheidungsfindung schließen.“

„Es wird nachdrücklich empfohlen, die zweifellos vorhandenen alternativen Bewältigungsstrategien nicht nur qualitativ, sondern in notwendigem Ausmaß auch quantitativ in der strategischen Prüfung in den Alternativszenarien zu berücksichtigen.“

„Gleichzeitig sind alle Grundlagen der Modellberechnungen in den strategischen Prüfungen offenzulegen, um eine faire und seriöse Information aller Betroffenen zu ermöglichen und Entscheidungsfindungen nachvollziehbar zu machen.“

Die von den 2005er-Legitimierungs-Prognosen weit abweichenden Verkehrs-Fakten im Raum südlich von St.Pölten und diese sehr deutliche Experten-Kritik am Vorgehen des BMVIT im Zusammenhang mit Strategischen (Umwelt)Prüfungen von hochrangigen Straßenbauprojekten im allgemeinen und bei der S34 im Besonderen muss zu Konsequenzen führen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 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?
- 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?
- 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?
- 4) Sind Ihnen die klar gegen eine Umsetzung der S34 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?
- 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?