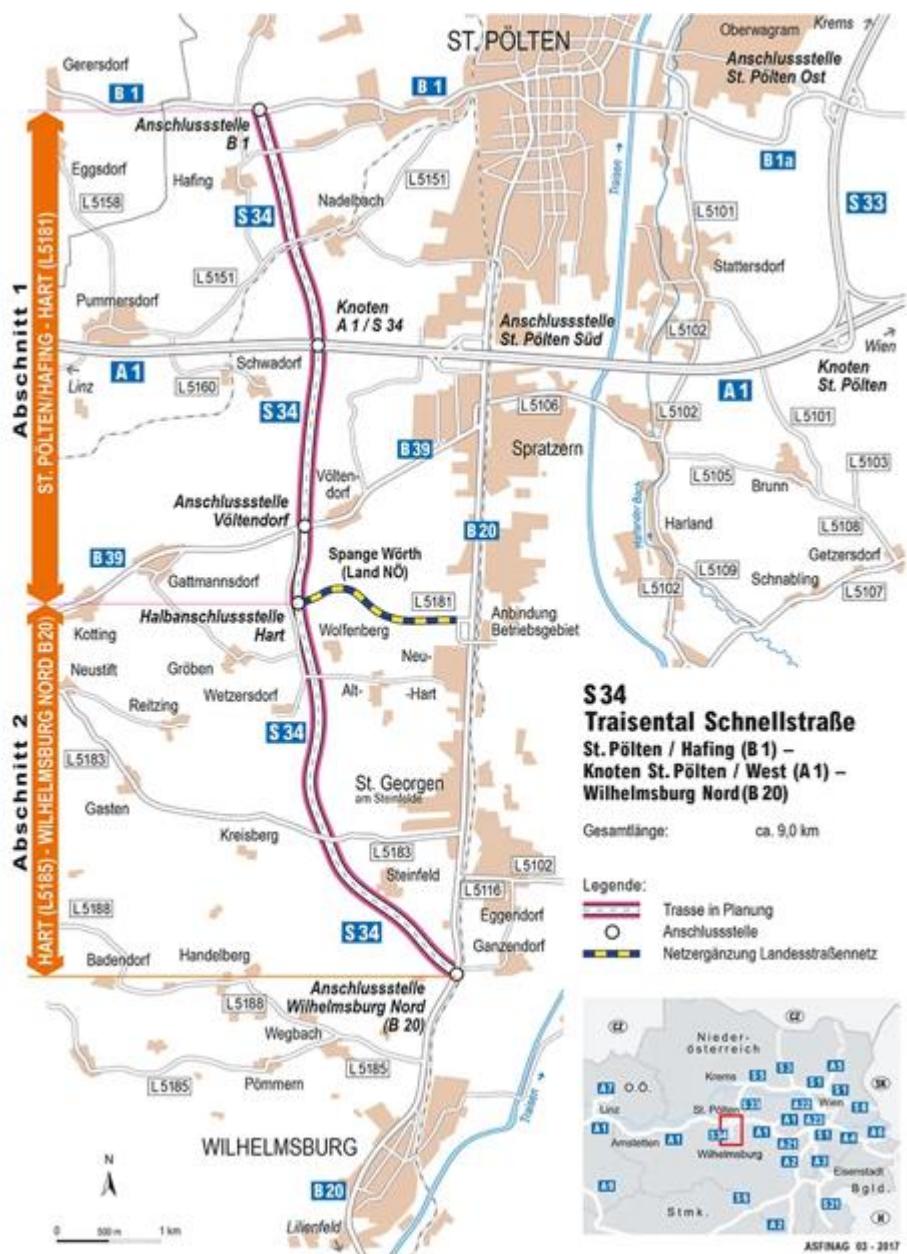


Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte
PROJEKTDATENBLATT
Bericht zur Vorlage an das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

S 34 TRAISENTAL SCHNELLSTRASSE
ST. PÖLTEN B 1 - WILHELMSBURG B 20



INHALTSVERZEICHNIS

0 Veranlassung	4
1 Projekt – Steckbrief	5
2 Das Projekt	8
2.1 Kurzbeschreibung	8
2.2 Eckdaten	11
2.3 Verkehrsprognose	11
2.4 Projektziele	12
2.5 Verfahrensstand	13
2.5.1 UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)	13
2.5.2 BVwG – Verfahren (UVP, 2. Instanz)	13
2.5.3 Verfahren vor den Höchstgerichten (Bund - VwGH, VfGH)	13
2.5.4 Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)	14
2.5.5 BVwG – Verfahren (Landesrechte, 2. Instanz)	14
2.5.6 Verfahren vor den Höchstgerichten (Landesrechte - VwGH, VfGH)	14
2.5.7 SP-V	14
2.5.8 Exkurs Genehmigungslage Spange Wörth	14
2.5.9 Conclusio	16
2.6 Historie und Variantenauswahl	16
2.6.1 Korridoruntersuchung (2004–2005)	16
2.6.2 Vorprojekt (2005)	16
2.6.3 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (2005–2006)	16
2.6.4 Variantenuntersuchungen und Planungen ASFINAG (2006–2008)	16
2.6.5 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (2008–2009)	17
2.6.6 Zusammenfassung Vorprojekt 2010	17
2.6.7 Verbesserungen zum Vorprojekt 2010	17
2.6.8 Begründung der Variantenauswahl	17
3 Prüfkriterien	19
3.1 Wirtschaftlichkeit	19
3.1.1 Gesamtkosten	19
3.1.2 Gesamtkosten / km	19
3.1.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung	19
3.2 Effizienz	21
3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)	21
3.2.2 Entlastungswirkung	22
3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten	23
3.2.4 Erfüllung Planungsziele	24

3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN	26
3.3 Effizienz: Volkswirtschaftliche Impulssetzung	27
3.3.1 Grundlagen	27
3.3.2 Bauphase	27
3.3.3 Betriebsphase	29
3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase	30
3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	31
3.4 Nachhaltigkeit	34
3.4.1 Ökologische Aspekte	34
3.4.2 Ökonomische Aspekte	37
3.4.3 Soziale Aspekte	37
4 Schlussfolgerungen	41
5 Erstellung	42

0 VERANLASSUNG

Vorliegende Aufbereitung stellt eine Zusammenschau wesentlicher Projekteckdaten des Projektes S 34 Traisental Schnellstraße dar, welche als Grundlage für weitere Entscheidungen durch das Bundesministerium Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) auf Basis des Entschließungsantrags einzelner Abgeordnete zum Nationalrat betreffend die „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ (26.03.2025) dienen kann.

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulsetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.

...weiters:

Das Regierungsprogramm sieht vor, dass „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen (z.B. S 1 Spange), schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Ebenso sieht das Regierungsprogramm vor, dass „für das weitere aktuelle ASFINAG Bauprogramm eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.“

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

1 PROJEKT – STECKBRIEF

S 34 Traisental Schnellstraße St. Pölten / Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten / West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)															
Projektbeschreibung	<u>Bundesland: Niederösterreich</u> Neubau einer 9 km langen hochrangigen Straßenverbindung im Westen von St. Pölten zwischen der B 1 Wiener Bundesstraße im Norden über einen Knoten mit der A°1 West Autobahn bis zur B 20 Mariazeller Straße bei Wilhelmsburg Nord. Durch die künftige Verlagerung des Durchzugsverkehrs von der B 20 auf die S°34 werden die bestehenden Belastungen in den Ortschaften minimiert und eine leistungsfähige und sichere Anbindung an die A°1 sichergestellt.														
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes sowie dessen bessere Anbindung an die A 1 West Autobahn in Richtung Wien bzw. Linz • Verringerung der Trennwirkung entlang der bestehenden B 20 • Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten • Errichtung einer hochwertigen, dem Stand der Technik entsprechenden, Straßenverkehrsinfrastruktur im niederösterreichischen Zentralraum nach Süden ausgerichtet • Optimale Kosteneffizienz durch verkehrsabhängige Realisierung der S 34 • Minimierung der künftigen Belastung des Schutzwesens Mensch (Lärm und Luftschadstoffe) • Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen (Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen) • Minimierung der künftigen Belastung bei den Schutzwerten Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild 														
Eckdaten	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Streckenlänge</td><td style="padding: 5px;">rd. 9 km (Errichtung in 2 Verwirklichungsabschnitten (VWA))</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Länge VWA 1</td><td style="padding: 5px;">rd. 5 km, von Anschlussstelle B 1 – Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth);</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Länge VWA2</td><td style="padding: 5px;">rd. 4 km, von Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth) – Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Streckencharakteristik</td><td style="padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> • Freie Streckenführung mit 25 Kunstbauten • Kein Tunnel, keine Unterflurtrassen </td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Anzahl Knoten/ Anschlussstellen</td><td style="padding: 5px;">1 KN, 3 ASt, 1 HASt, Anschlussstelle B 1, Knoten St. Pölten/ West (A1), Anschlussstelle Vötendorf, Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth), Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)</td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Regelquerschnitt</td><td style="padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> • 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt A 1 – B 39 (VWA1) • 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen in den Abschnitten B 1 – A 1 und B 39 – L5181 (Spange Wörth) (VWA1) • 2+1 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt L 5181 (Spange Wörth) – B 20 (VWA2) </td></tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Verkehrsprognose</td><td style="padding: 5px;"> Prognostizierter DTVw (2030, Kfz/24h) <ul style="list-style-type: none"> • B 1 – A 1: 19.300 • A 1 - B 39: 33.800 </td></tr> </table>	Streckenlänge	rd. 9 km (Errichtung in 2 Verwirklichungsabschnitten (VWA))	Länge VWA 1	rd. 5 km, von Anschlussstelle B 1 – Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth);	Länge VWA2	rd. 4 km, von Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth) – Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)	Streckencharakteristik	<ul style="list-style-type: none"> • Freie Streckenführung mit 25 Kunstbauten • Kein Tunnel, keine Unterflurtrassen 	Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	1 KN, 3 ASt, 1 HASt, Anschlussstelle B 1, Knoten St. Pölten/ West (A1), Anschlussstelle Vötendorf, Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth), Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)	Regelquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> • 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt A 1 – B 39 (VWA1) • 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen in den Abschnitten B 1 – A 1 und B 39 – L5181 (Spange Wörth) (VWA1) • 2+1 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt L 5181 (Spange Wörth) – B 20 (VWA2) 	Verkehrsprognose	Prognostizierter DTVw (2030, Kfz/24h) <ul style="list-style-type: none"> • B 1 – A 1: 19.300 • A 1 - B 39: 33.800
Streckenlänge	rd. 9 km (Errichtung in 2 Verwirklichungsabschnitten (VWA))														
Länge VWA 1	rd. 5 km, von Anschlussstelle B 1 – Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth);														
Länge VWA2	rd. 4 km, von Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth) – Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)														
Streckencharakteristik	<ul style="list-style-type: none"> • Freie Streckenführung mit 25 Kunstbauten • Kein Tunnel, keine Unterflurtrassen 														
Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	1 KN, 3 ASt, 1 HASt, Anschlussstelle B 1, Knoten St. Pölten/ West (A1), Anschlussstelle Vötendorf, Halbanschlussstelle Hart (L5181 Spange Wörth), Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)														
Regelquerschnitt	<ul style="list-style-type: none"> • 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt A 1 – B 39 (VWA1) • 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen in den Abschnitten B 1 – A 1 und B 39 – L5181 (Spange Wörth) (VWA1) • 2+1 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt L 5181 (Spange Wörth) – B 20 (VWA2) 														
Verkehrsprognose	Prognostizierter DTVw (2030, Kfz/24h) <ul style="list-style-type: none"> • B 1 – A 1: 19.300 • A 1 - B 39: 33.800 														

		<ul style="list-style-type: none"> • B 39 – L 5181: 21.700 • L 5181 - B 20: 13.600
	Teil des TEN-V	nein
	Lückenschluss	nein
Verfahren	UVP	<p>abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt UVP- Bescheid GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVVS-ALG/2019 vom 21.10.2019 BVwG -Erkenntnis W102 2227523 1/193E vom 06.04.2021 Abweisungen von Revisionen und Beschwerden durch VwGH und VfGH</p>
	Materienrechte	<p>abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt Genehmigung WST1-U-716/060-2021 vom 12.03.2021 BVwG Erkenntnis W102 2242510-1/82E vom 06.10.2022 Abweisungen von Revisionen und Beschwerden durch VwGH und VfGH</p>
	SPV	Ja, Änderung des Anhanges zum Bundesstraßengesetz am 22.04.2010
	sonstige	-
Projektstatus	möglicher Baustart	2029
	Bauprojekt	noch nicht begonnen
	Einreichprojekt	abgeschlossen
Wirtschaftlichkeit	Gesamtkosten	~ 289 Mio. €
	Gesamtkosten / km	~ 32 Mio. €
	besondere kostenbestimmende Faktoren	keine
Effizienz	Entlastungswirkung Hauptrouten	Entlastung der Ortsgebiete an der B 20 (Spratzern, St. Georgen, Völtendorf) sowie der Landes- und Gemeindestraßen nördlich und südlich der L 5181 Spange Wörth
	Wirkung Erreichbarkeiten	Reduktion werktägliche Reisezeit um 5% gegenüber Referenzplanfall 2030 Δ ~63.400.000 €/Jahr
	Erfüllung Planungsziele	vollständig erreicht
Nachhaltigkeit	Ökologische Aspekte - Fläche und Boden	<p>Flächenverbrauch gesamt</p> <ul style="list-style-type: none"> • VWA1: rd 56 ha • S 34 Gesamt (VWA1 + VWA2): rd 82 ha <p>Neuversiegelung</p> <ul style="list-style-type: none"> • VWA 1: rd. 18 ha • S 34 Gesamt (VWA1 + VWA2): rd. 25ha
	Ökologische Aspekte - Schutzgebiete	Geringe Auswirkungen, nur randliche Berührung Vogelschutzgebiet Pielachtal und FFH Gebiet NÖ Alpenvorlandflüsse
	Ökologische Aspekte - Ökologische Ausgleichsflächen	Ökologische Maßnahmenflächen VWA1: <ul style="list-style-type: none"> • rd. 49,3 ha (~9,86 ha pro km)

		<ul style="list-style-type: none"> • Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:0,88 • Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:1,7 <p>Ökologische Maßnahmenflächen VWA1 + VWA2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rd. 70,32 ha (~7,8 ha pro km) • Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:0,85 • Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:2,8
	Ökologische Aspekte - Vernetzung	Vernetzung wiederhergestellt durch Wildquerungshilfen (z.B. 3 Grünbrücken, 2 Wildunterführungen)
	Ökonomische Aspekte	Verbesserung innerregionale Erreichbarkeiten
	Soziale Aspekte - Immissionsschutz	Entlastungen Lärm/Luft im siedlungsnahmen Raum an der B 20 und B 39
	Soziale Aspekte - Verkehrssicherheit	Verringerung des Unfallpotentials
Volkswirtschaftliche Impulssetzung	Bauphase	Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von 190 Mio. € geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund 70 Mio. €.
	Betrieb	Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 110 Mio. €, wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.
	Barwert	Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund 265 Mio. €, der einem Kostenbarwert von 235 Mio. € gegenübersteht.
	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	Nicht monetär abgebildet sind zusätzliche positive Aspekte wie Verkehrssicherheit, Stauvermeidung, Unfallrisiko oder Lebensqualität.
Sonstiges	Abhängigkeiten Drittprojekte	<ul style="list-style-type: none"> • Keine, bei gleichzeitiger Errichtung VWA1+VWA2 • bedingt, bei Errichtung VWA1 (bindet in Spange Wörth ein) <p><u>Status Spange Wörth:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • BVwG zu UVP + Materienrechte laufend • VwGH, VfGH und EUGH laufend • Baustart offen
Schlussfolgerung	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung sind aus Sicht der ASFINAG gegeben.	

2 DAS PROJEKT

S 34 Traisental Schnellstraße

St. Pölten / Hafing (B 1) - Knoten St. Pölten / West (A 1) - Wilhelmsburg Nord (B 20)

2.1 KURZBESCHREIBUNG

Neubau einer 9 km langen hochrangigen Straßenverbindung im Westen von St. Pölten zwischen der B 1 Wiener Bundesstraße im Norden über einen Knoten mit der A°1 West Autobahn bis zur B 20 Mariazeller Straße bei Wilhelmsburg Nord. Durch die künftige Verlagerung des Durchzugsverkehrs von der B 20 auf die S°34 werden die bestehenden Belastungen in den Ortschaften minimiert und eine leistungsfähige und sichere Anbindung an die A°1 sichergestellt.

Die Umsetzung des Vorhabens ist in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen und genehmigt. Ein sofortiger Vollausbau ist möglich.

1. Verwirklichungsabschnitt:

Ausgangspunkt der Trasse ist die B 1 westlich des Stadtgebietes von St. Pölten. Von hier aus verläuft die S 34, teilweise im Einschnitt, östlich am Siedlungsgebiet von Hafing vorbei. Etwa bei km 1,3, westlich vom Siedlungsgebiet Nadelbach, quert die Trasse die L 5151 sowie die Linie der ÖBB (Mariazeller Bahn). Die S 34 befindet sich hier in Dammlage. Für die Trasse der S 34 wird im Bereich der A 1 West-Autobahn ein neuer Knoten (etwa bei A 1 km 60,22) errichtet. Bei ca. km 2,9 überfährt ein Wirtschaftsweg die Trasse der S 34, rund 340 m weiter südlich ist eine etwa 35 m breite Wildquerungshilfe vorgesehen. Bei ca. km 4,0 quert die Trasse die Landesstraße B 39 und wird dort mit ebendieser durch die ASt Völtendorf angebunden. Im Bereich von ca. km 4,1 wird der Völtendorfer Flugplatz gequert (etwa in diesem Bereich liegt auch der lt. § 38 Anflugsektor lt. BGBl. 313 Zivilflugplatz-Verordnung-ZTV 1972 frei zu haltende Luftraum für die in diesem Umfeld startenden und landenden Zivilflugzeuge). Die Trasse der S 34 wird hier im Einschnitt geführt und erhält aus oben genannten Gründen eine Überplattung.

Bei km 4,8 wird der Netzschluss für die erste Betriebsphase in Form eines Kreisverkehrs mit der L 5181 (HAST Hart) hergestellt.

2. Verwirklichungsabschnitt:

Von der HAST Hart kommend schwenkt die Trasse hier von der Nord-Süd-Richtung mit einem leichten Linksbogen ab. In diesem Abschnitt befindet sich auch eine Brücke in Form einer Wildquerungshilfe. Die Trasse umfährt westlich mit einer Geraden das Siedlungsgebiet von Wolfenberg. Bei ca. km 5,2 quert eine Gemeindestraße die noch im Einschnitt liegende Trasse der S 34. In weiterer Folge wird das Siedlungsgebiet

von Wetzersdorf mit einem Rechtsbogen umfahren. Die Trasse verläuft nach dem Siedlungsgebiet von Wetzersdorf weiter in einem Rechtsbogen bis zu einer geplanten Wildquerungshilfe und durchläuft mit einem Linksbogen im Einschnitt das Waldstück zwischen Wetzersdorf und Froschenthal.

Bei ca. km 7,1 quert die Trasse der S 34 die L 5183 und ca. 100 m danach den „Kricklbach“ bei Froschenthal. Die S 34 befindet sich in diesem Bereich in Dammlage. Ab ca. km 7,4 liegt die Trasse im Einschnitt und quert mit einem Linksbogen bei km 7,6 einen Wirtschaftsweg. Der weitere Verlauf der S 34 führt südlich von Steinfeld in einem leichten Rechtsbogen am Siedlungsgebiet von Poppenberg vorbei. Etwa bei km 8,2 ist eine ca. 30 m breite Wildquerungshilfe über die S 34 geplant. Bei ca. km 8,4 quert die in Dammlage befindliche Trasse der S 34 einen Wirtschaftsweg bei Poppenberg. Der weitere Trassenverlauf führt bei Gittelhof vorbei bis zur Anschlussstelle der S 34 mit der B 20 weiter.

Die Anbindung an die B 20 erfolgt etwa bei km 8,9 mit einem Kreisverkehr.

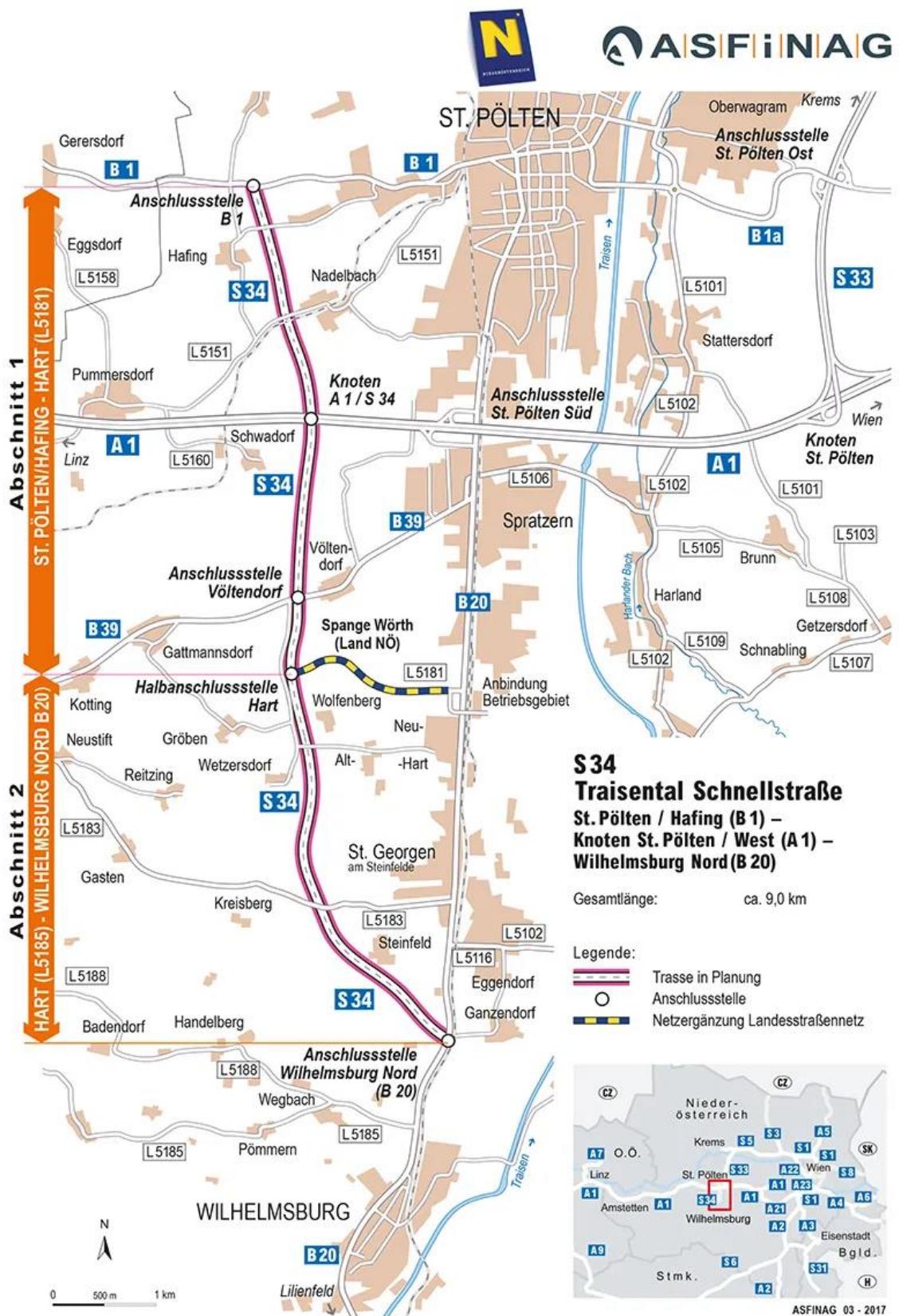


Abbildung 2-1: Streckengrafik S 34 Traisental Schnellstraße

2.2 ECKDATEN

- **Streckenlänge**

- ca. 9 km in 2 Verwirklichungsabschnitten
- Verwirklichungsabschnitt 1:
 - Anschlussstelle B 1 – Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth); rd. 5 km,
- Verwirklichungsabschnitt 2:
 - Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth) – Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20); rd. 4 km
- keine Tunnelstrecken

- **Anzahl Knoten, ASt.**

- Anschlussstelle B 1
- Knoten St. Pölten/ West (A 1)
- Anschlussstelle Völtendorf
- Halbanschlussstelle Hart (L 5181 Spange Wörth)
- Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord (B 20)

- **Regelquerschnitt**

- 2 + 2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt A 1 – B 39
- 2 + 2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen in den Abschnitten B 1 – A 1 und B 39 – L5181 (Spange Wörth)
- 2+1 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt L 5181 (Spange Wörth) – B 20

2.3 VERKEHRSPROGNOSSE

Die aktuelle Verkehrsprognose im Untersuchungsgebiet geht von einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2030 aus (Verkehrsleistung ca. + 35 %). Wird die zu erwartende Verkehrs nachfrage auf das Bestandsnetz ohne Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße sowie L 5181 Spange Wörth umgelegt, so kommt es zu noch stärkeren Leistungsfähigkeitseinschränkungen an der B 20 Mariazeller Straße, als aktuell schon bestehen. Dies führt zu einem massiven Ausweichverkehr vor allem von der B 20 ins untergeordnete Netz der Landes- und Gemeindestraßen (+ 47 %). Mit Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße und der L 5181 Spange Wörth können große Teile des Prognoseverkehrs auf die neue, leistungsfähige Trasse gebündelt werden.

Die Verkehrsprognose zeigt im Maßnahmenplanfall (2030 VWA2) nachstehende Verkehrszahlen.

- S 34 im Abschnitt ASt B 1 – Knoten St. Pölten / West (A 1) ~19.300 Kfz/24 h (DTVW)
- S 34 im Abschnitt Knoten St. Pölten / West (A 1) – ASt Völtendorf ca. 33.800 Kfz/24 h (DTVW)
- S 34 im Abschnitt ASt Völtendorf – HASt Hart (L 5181) ca. 21.700 Kfz/24 h (DTVW)
- S 34 im Abschnitt HASt Hart – ASt Wilhelmsburg / B 20 ca. 13.600 Kfz/24 h (DTVW)
- Spange Wörth (L 5181) ca. 6.400 Kfz/24 h (DTVW)
- B 20 in St. Georgen eine Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Kfz/24 h (DTVW)
- B 20 in Spratzern ca. 20.400Kfz/24 h (DTVW)
- B 20 nördlich der ASt St. Pölten Süd ca. 35.700 Kfz/24 h (DTVW)

Im Vergleich zum Referenzplanfall 2030 (kein Ausbau) reduziert sich der Verkehr an der B 39 in Völtendorf Verwirklichungsabschnitt 2 (Endausbau S 34 und Errichtung L 5181) um ca. – 12.400 Kfz/24h (DTVW).

An der B 20 Mariazeller Straße verringert sich in diesem Planfall die Verkehrsstärke gegenüber dem Referenzplanfall sowohl nördlich als auch südlich der Spange Wörth. Die Reduktion beträgt auf der B 20 ca. – 6.400 Kfz/24h im Jahr 2030. Bei St. Georgen tritt im an der B 20 eine Verringerung von ca. – 6.800 Kfz/24h auf. Auf den Landes- und Gemeindestraßen sind sowohl nördlich als auch südlich der L 5181 Spange Wörth Reduktionen zu erwarten (bis ca. 2.500 Kfz/24 h am Querschnitt).

2.4 PROJEKTZIELE

Generelles Vorhabenziel

Generelle Zielsetzung und Motivation der S 34, Traisental Schnellstraße, ist eine umfassende und nachhaltige Lösung dringender verkehrlicher Probleme im Zentralraum NÖ im Bereich des Individualverkehrs.

Aufgrund der Überlastung der bestehenden Landesstraße B 20 im Südraum der Landeshauptstadt St. Pölten resultieren täglich, vor allem in den Morgen- und Abendspitzenzeiten, hohe Reisezeitverluste und erhebliche Umweltbelastungen (Lärm/Luft) in den dicht besiedelten Bereichen entlang der B 20, die sich auch in der Luftgütesituation im Bereich der Landeshauptstadt St. Pölten manifestieren, ist die Errichtung der S 34 unbedingt erforderlich.

Verkehrliche und bauliche Ziele

- Verbesserung der Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes sowie dessen bessere Anbindung an die A 1 West Autobahn in Richtung Wien bzw. Linz
- Verringerung der Trennwirkung entlang der bestehenden B 20
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten
- Errichtung einer hochwertigen, dem Stand der Technik entsprechenden, Straßenverkehrsinfrastruktur im niederösterreichischen Zentralraum nach Süden ausgerichtet
- Optimale Kosteneffizienz durch verkehrsabhängige Realisierung der S 34

Raum- und Umweltziele

- Minimierung der künftigen Belastung des Schutzwesens Mensch (Lärm und Luftschadstoffe)
- Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen (Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen)
- Minimierung der künftigen Belastung bei den Schutzwerten Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild

2.5 VERFAHRENSSTAND**2.5.1 UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)**

Der **UVP-Genehmigungsbescheid des BMVIT** zum Vorhaben S 34 Traisental Schnellstraße vom 21.10.2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVVS-ALG/2019 („Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie Bewilligungen nach dem Forstgesetz 1975 und dem Wasserrechtsgesetz 1959“) liegt vor. Die UVP-Genehmigung umfasst **beide Verwirklichungsabschnitte** der S 34.

2.5.2 BVwG – Verfahren (UVP, 2. Instanz)

Dagegen erhoben Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen und Nachbarn Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht (**BVwG**). Das BVwG bestellte zum Teil neue Sachverständige zur Beurteilung der fachlichen Vorbringen und führte eine mehrtägige mündliche Verhandlung durch. Die erhobenen Beschwerden, Stellungnahmen und – auf Basis von Sachverständigenfragen – vorgenommenen Projektverbesserungen wurden im Rahmen dieser mündlichen Verhandlung erörtert.

Mit Erkenntnis vom 06.04.2021, W102 2227523 1/193E, bestätigte das BVwG die UVP-Genehmigung für die S 34, schrieb zusätzliche Auflagen vor und wies im Übrigen die Beschwerden ab. Damit wurde die UVP-Genehmigung rechtskräftig.

2.5.3 Verfahren vor den Höchstgerichten (Bund - VwGH, VfGH)

Gegen die Entscheidung des BVwG erhoben wurden außerordentliche Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof (**VwGH**) und Beschwerden an den VfGH erhoben. Der VwGH hat die ao Revisionen mit Beschlüssen vom 15.11.2021, Ra 2021/06/0122-0124, und vom 15.06.2023, Ra 2023/06/0029-0030, jeweils zurückgewiesen. Der VfGH hat die Behandlung der erhobenen Beschwerden mit Beschlüssen vom 07.12.2022, E 2013/2021, und vom 14.12.2022, E 1970/2021 und E 1984/2021, jeweils abgelehnt.

Die teilkonzentrierte UVP-Genehmigung im Vollzugsbereich des Bundes ist rechtskräftig und unanfechtbar.

2.5.4 Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)

Mit **UVP-Genehmigungsbescheid** vom 12.03.2021, WST1-U-716/060-2021, erteilte die **NÖ LReg** für die S 34 Traisental Schnellstraße die teilkonzentrierte UVP-Genehmigung im Vollzugsbereich des Landes (insb nach dem NÖ NSchG und NÖ Straßengesetz). Auch diese UVP-Genehmigung umfasst **beide Verwirklichungsabschnitte** der S 34.

2.5.5 BVwG – Verfahren (Landesrechte, 2. Instanz)

Gegen diesen Bescheid erhoben Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen und Nachbarn Bescheidbeschwerden an das **BVwG**. Diese Beschwerden sowie vorgenommene Projektverbesserungen wurden im Rahmen einer mündlichen Verhandlung beim BVwG erörtert.

Mit Erkenntnis vom 06.10.2022, W102 2242510-1/82E, hat das BVwG die teilkonzentrierte UVP-Genehmigung der NÖ LReg bestätigt, zusätzliche Auflagen vorgeschrieben und die Beschwerden im Übrigen abgewiesen. Damit wurde die teilkonzentrierte UVP-Genehmigung der NÖ LReg rechtskräftig.

2.5.6 Verfahren vor den Höchstgerichten (Landesrechte - VwGH, VfGH)

Gegen die Entscheidung des BVwG wurde außerordentliche Revision beim **VwGH** und Beschwerde beim **VfGH** erhoben. Der VwGH hat die ao Revision mit Beschluss vom 06.02.2023, Ra 2022/06/0264-0308, zurückgewiesen. Der VfGH hat die Beschwerde mit Beschluss vom 13.06.2023, E 3117/2022 zurückgewiesen bzw ihre Behandlung abgelehnt.

Auch die **teilkonzentrierte UVP-Genehmigung im Vollzugsbereich des Landes** ist **rechtskräftig und unanfechtbar**.

2.5.7 SP-V

Nach Abschluss der SP-V und dem Beschluss der Novelle zum BStG im März 2010 erfolgte die Änderung des Anhangs zum Bundesstraßengesetz am 22.04.2010. Dem Vorprojekt 2010 (Variante Völtendorf West) wurde durch das BMK im September 2012 bedingt und im Oktober 2014 unbedingt zugestimmt.

2.5.8 Exkurs Genehmigungslage Spange Wörth

Die **NÖ LReg** hat mit **UVP-Genehmigungsbescheid** vom 12.11.2019, WST1-U-663/045-2019, die UVP-Genehmigung für das Landesstraßenvorhaben L5181 Spange Wörth im **vollkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren nach dem 2. Abschnitt** des UVP-G erteilt.

Dagegen haben zwei Umweltorganisationen, eine Bürgerinitiative sowie mehrere Nachbarn Beschwerde an das **BVwG** erhoben.

Eine am 18.06.2020 durchgeführte mündliche Verhandlung diente der Klärung der Frage, ob die Vorhaben „S 34 Traisental Schnellstraße“ und „Landesstraße L 5181 Spange Wörth“ ein einheitliches Vorhaben bilden.

Das BVwG war vorläufig der Ansicht, dass die Spange Wörth mit der S 34 Traisental Schnellstraße in so engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehe, dass gemäß § 2 Abs 2 UVP-G ein einheitliches Vorhaben vorliege.

Nach Durchführung der mündlichen Verhandlung teilte das BVwG am 26.06.2020 mit, dass es nicht mehr von einem einheitlichen Vorhaben (und damit nicht mehr von einer Unzuständigkeit der NÖ LReg zur Spange Wörth) ausgehe.

Im weiterhin beim BVwG anhängigen Beschwerdeverfahren geht es nun im Wesentlichen um die Frage der Wirksamkeit der vorhabensimmanenten CEF-Maßnahmen. Das BVwG ist derzeit der Rechtsansicht, dass die CEF-Maßnahmen für den Mittelspecht und die Fledermäuse zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe nicht wirksam seien und die UVP-Genehmigung daher nur unter den artenschutzrechtlichen Voraussetzungen des § 20 Abs 4 NÖ NSchG erteilt werden könne.

Der vom BVwG bestellte gerichtliche SV für Naturschutz bestätigte in seinem Gutachten vom 14.11.2023 sowie in der mündlichen Verhandlung vom 11.01.2024 die Wirksamkeit der der CEF-Maßnahmen für den Mittelspecht. Es gebe derzeit jedoch noch keine wissenschaftliche Dokumentation über die Wirksamkeit dieser CEF-Maßnahme in einem spezifischen Projekt.

Im Februar 2024 hat das BVwG das Beschwerdeverfahren unterbrochen und dem **EuGH** zwei Fragen zur Auslegung der Vogelschutz-RL vorgelegt. Der EuGH wird nun im Vorabentscheidungsverfahren (C-131/24 *Virus ua*) klären, (i) ob der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand des Störens nicht erfüllt ist, wenn zwar ein Exemplar gestört wird, jedoch durch eine CEF-Maßnahme jede Auswirkung auf die Zielsetzung des Art 2 Vogelschutz-RL vermieden wird, und (ii) ob für den Nachweis der Wirksamkeit einer CEF-Maßnahme eine wissenschaftliche Dokumentation erforderlich ist oder ob ein nachvollziehbar und schlüssig begründetes Gutachten eines gerichtlich bestellten Sachverständigen ausreicht.

Die Republik Österreich, das Land NÖ, die Stadt St. Pölten, ASFINAG sowie die beschwerdeführenden Parteien im BVwG-Verfahren haben jeweils eine Stellungnahme beim EuGH eingebracht. Weiters haben auch das Königreich Schweden sowie die Tschechische Republik Stellungnahmen abgegeben.

Der EuGH hat das Vorabentscheidungsverfahren mit Beschluss vom 19.11.2024 bis zur Urteilsverkündung in der Rechtssache C-784/23 *Voore Mets ua* ausgesetzt. In jenem Verfahren hat die Generalanwältin am 06.02.2025 ihre Schlussanträge erstattet. Am 01.08.2025 hat der EuGH in der Rechtssache C-784/23 *Voore Mets ua* sein Urteil verkündet und am 07.08.2025 mitgeteilt, dass die Schlussanträge des Generalanwalts zum Vorabentscheidungsverfahren „Spange Wörth“ am 18.09.2025 (in einer öffentlichen Sitzung) vorgetragen. Die Verkündung des Urteils wird in einem gesonderten Termin erfolgen. Ein Datum hierfür ist noch nicht bekannt. Wann die Entscheidung des EuGH und (anschließend) des BVwG im Verfahren zur Spange Wörth ergehen werden, ist ebenso nicht bekannt.

2.5.9 Conclusio

In Summe liegen daher **alle (UVP-) Bewilligungen** zur **S 34 rechtskräftig und unanfechtbar** vor.

Die Bewilligungen der Spange Wörth liegen noch nicht rechtskräftig und unanfechtbar vor. Ein Baubeginn der S 34 Traisental Schnellstraße ist auch ohne der Spange Wörth möglich.

2.6 HISTORIE UND VARIANTENAUSWAHL

2.6.1 Korridoruntersuchung (2004–2005)

Im Zuge der Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/42/EG wurde eine strategische Umweltprüfung (SUP) notwendig. Diese umfasste eine verkehrsträgerübergreifende Korridoruntersuchung für das Traisental bis zur B 18 in Traisen. Ziel war es, die Auswirkungen verschiedener Trassenführungen auf Umwelt, Raumordnung und Verkehr zu analysieren und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung zu schaffen.

2.6.2 Vorprojekt (2005)

Das Vorprojekt wurde als Grundlage für die Genehmigung durch das BMVIT erstellt. Es beinhaltete die Überprüfung mehrerer Trassenvarianten (A–E) sowie drei Knotenvarianten. Die Auswahl erfolgte auf Basis einer Wirkungsanalyse, wobei die Variante A mit Knotenvariante 3 als technisch und wirtschaftlich am geeignetsten bewertet wurde.

2.6.3 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (2005–2006)

Im Rahmen der SP-V wurde die S 34 als Schnellstraße von der A 1 bis zur B 20 empfohlen. Die Prüfung zeigte, dass diese Variante sowohl aus verkehrlicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht die höchste Zielerfüllung aufwies. Die Trasse wurde daraufhin wieder in das Bundesstraßengesetz aufgenommen.

2.6.4 Variantenuntersuchungen und Planungen ASFINAG (2006–2008)

Die ASFINAG verglich zwei Hauptvarianten: Ost und West. Die Variante West schnitt hinsichtlich der Umweltkriterien besser ab, da sie weniger Siedlungsraum, Sach- und Kulturgüter sowie Freizeitflächen beeinträchtigte. Zudem war sie kostengünstiger und einfacher in Bau und Betrieb. Die Variante West wurde daher zur Weiterverfolgung empfohlen.

2.6.5 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (2008–2009)

Diese SP-V verglich mehrere Alternativen:

- Null-Alternative
- Lokale Umfahrungen / Bestandsausbau
- Schnellstraße
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr
- Schieneninfrastrukturmaßnahmen

Die Schnellstraße wurde als einzige Alternative mit hoher Zielerfüllung in Bezug auf Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und wirtschaftliche Entwicklung bewertet. Die Westvariante wurde erneut als bevorzugte Lösung bestätigt.

2.6.6 Zusammenfassung Vorprojekt 2010

Zwei Varianten wurden detailliert untersucht: Völtendorf Ost und Völtendorf West. Beide führten zu Entlastungen im untergeordneten Straßennetz. Die Variante West zeigte jedoch Vorteile bei Raumplanung, Flächenverbrauch, Umweltverträglichkeit und Kosten. Sie wurde daher als Vorzugsvariante festgelegt.

2.6.7 Verbesserungen zum Vorprojekt 2010

Nach Einreichung des Vorprojekts beim BMVIT wurden 2011 ergänzende Nachweise gefordert. Diese wurden in überarbeiteten Unterlagen berücksichtigt. Die Variante Völtendorf West blieb weiterhin die bevorzugte Lösung.

2.6.8 Begründung der Variantenauswahl

Die Entscheidung zugunsten der Variante Völtendorf West basiert auf einer Vielzahl fachlicher, wirtschaftlicher und umweltbezogener Kriterien:

Umwelt- und Raumverträglichkeit

- Geringere Flächenbeanspruchung
- Keine Zerschneidung größerer Siedlungseinheiten
- Weniger betroffene Sach- und Kulturgüter
- Keine hochwertigen Freizeit- oder Erholungsräume betroffen
- Kein Eingriff in das Hochwasserregime der Traisen

Wirtschaftlichkeit

- Die Westvariante ist rund 50 Mio. € günstiger als die Ostvariante
- Geringere Bau- und Betriebskosten durch kürzere Trassenführung und weniger Kunstbauten

Technische Vorteile

- Bessere Massendisposition mit annäherndem Massenausgleich
- Einfachere Anbindung an bestehende Infrastruktur
- Verbesserte Erreichbarkeit des NÖ-Zentralraums

Gesamtbewertung

Die Variante Völtendorf West erfüllt die Anforderungen an eine nachhaltige, wirtschaftliche und umweltverträgliche Verkehrsverbindung am besten. Sie wurde daher von Bund, Land Niederösterreich und ASFINAG als Realisierungsvariante festgelegt

3 PRÜFKRITERIEN

3.1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei 289 Millionen Euro. Gemäß aktueller Bauprogrammsplanung P62 ist ein Baubeginn mit 2029 möglich.

3.1.2 Gesamtkosten / km

Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ~32 Mio Euro.

Es gibt keine besonderen kostenbestimmenden Faktoren, da der Trassenverlauf vorwiegend als Freilandstrecke erfolgt.

- Keine Tunnel / UFT
- 2 + 1 Regelquerschnitt im Verwirklichungsabschnitt 2
- 25 Kunstbauten

3.1.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Im Rahmen des Vorprojekts und Untersuchungen, die diesem vorgeschaltet sind, wurde schrittweise die nunmehr genehmigte Trassenführung hergeleitet. Die SP-V, die letztlich zu einer Aufnahme der S 34 in das BStG führte, hat eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung zum Gegenstand. Das bedeutet, dass neben der letztlich empfohlenen Lösung der Errichtung einer Bundesstraße auch Lösungen im öffentlichen Verkehr geprüft wurden.

Aufbauend auf diesem Schritt wurden in einem Vorprojekt Straßen-Lösungen als Varianten aufbereitet und verglichen, was wiederum zu jener Trassenführung geführt hat, die nunmehr der Genehmigung zu Grunde liegt.

Diese Auswahlschritte folgen jeweils den Prinzipien der RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Darin werden mehrere Prozesse und Methoden beschrieben, wie eine solche Auswahl derart erfolgen kann, dass eine insgesamt beste Lösung zur weiteren Bearbeitung und als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen werden kann.

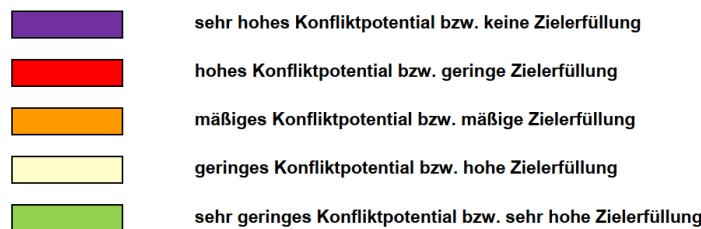
Dazu werden neben den Themen Verkehr und Verkehrssicherheit, die meist die wesentlichen Ziele bei der Umsetzung einer Verkehrsinfrastruktur abbilden, auch raum- und umweltrelevante Themen bewertet. Diese Themen bzw. Kriterien fließen ein, um ein gesamthaftes Bild der Wirkungen zu erzeugen und so frühzeitig möglichen Umweltfolgen abschätzen zu können, da auch diesen ein öffentliches Interesse zukommt (Schutz der menschlichen Gesundheit, Trinkwasser- und Hochwasserschutzschutz, Bodenverbrauch, Klimaschutz, Naturschutz, usgl.). Darüber hinaus kann in diesem Planungsschritt sichergestellt werden, dass eine Trasse

weiterverfolgt wird, die keine grundsätzlichen Genehmigungshindernissen und -risiken entgegensteht. Eine wesentliche weitere Entscheidungskomponente sind – selbstverständlich – die Kosten.

BEURTEILUNGASPEKT	THEMENBEREICH	KRITERIUM	NULLVARIANTE	VARIANTE VÖLTENDORF OST	VARIANTE VÖLTENDORF WEST
MENSCH, RAUM UND UMWELT	Immissionen	Lärm	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Luftschadstoffe	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Übereinstimmung mit überörtlichen räumlichen Festlegungen	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Übereinstimmung mit der örtlichen Raumplanung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Neue Optionen in der Siedlungs- u. Wirtschaftsentwicklung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Flächenbeanspruchung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Trennwirkung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Sach- und Kulturgüter	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Naturraum und Ökologie	Orts- und Landschaftsbild	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Freizeit und Erholung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Jagd	Gewässerökologie	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Landwirtschaft	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Forstwirtschaft	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Hydrologie, Hydrogeologie und Altlasten	Jagd u. Wildökologie	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Oberflächengewässer	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Hochwasserschutz	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Grundwasser	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Klima	Altlasten, Verdachtsflächen	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Globales Klima	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Lokales Klima	■■■■■	■■■■■	■■■■■
VERKEHR	Verkehrswirksamkeit	Belastungsänderungen im Netz	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Verkehrssicherheit	Erreichbarkeiten	■■■■■	■■■■■	■■■■■
KOSTEN UND REALISIERUNG	Herstellungskosten	Unfälle mit Personenschäden	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Laufende Kosten	Investitionskosten	■■■■■	■■■■■	■■■■■
	Bau und Realisierung	Bauliche und betriebliche Erhaltung	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Massenbilanz	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		Realisierungsrisiko	■■■■■	■■■■■	■■■■■

Abbildung 3-1: Vorprojekt S 34 Wirkungsanalyse 2010

Der Vergleich, der Anforderungen der später zu erstellenden Umweltverträglichkeitserklärung berücksichtigt und auch eine „Nullvariante“ vergleicht, bewertet unabhängig in jedem Kriterium nach folgendem Beurteilungsschema:



Die Gegenüberstellung nach RVS ermöglicht eine vollständige, nachvollziehbare und plausible Erarbeitung einer Trassenempfehlung, die erst durch die Zusammenschau aller Kriterien möglich wird.

Die günstigste Lösung ist nicht geeignet, wenn diese hinsichtlich der verkehrlichen Zielsetzung nicht tauglich ist oder hohe Genehmigungsrisiken birgt.

Die verkehrlich beste Lösung ist nicht zielführend, wenn diese ungleich teurer als eine ebenfalls sehr gute Lösung ist oder deutlich negative Umwelteinwirkungen zeigt.

Die wesentlichen Auswahlgründe auf Basis der Untersuchungen im Vorprojekt sind in Kap. 2.6.8 angeführt. Die angesprochene methodische Gegenüberstellung, die auch im Rahmen des Einreichprojekts dokumentiert wurde, hat die Variante Völtendorf West als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen. In Abwägung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltwirkungen und unter Berücksichtigung der Kosten stellt sich diese Lösung als **die insgesamt beste und somit auch als wirtschaftliche Lösung** dar.

3.2 EFFIZIENZ

Der Begriff „Effizienz“ in Zusammenhang mit einem neuen Straßenprojekt bezieht sich darauf, wie gut die eingesetzten Ressourcen – wie Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft – genutzt werden, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es geht also darum, das Projekt so durchzuführen, dass möglichst viel Nutzen bei möglichst geringem Aufwand erzielt wird.

Der Unterschied zwischen Effektivität und Effizienz liegt darin, worauf der Fokus liegt. Effektivität beschreibt, ob ein Ziel überhaupt erreicht wird. Es geht also darum, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Effizienz hingegen bezieht sich darauf, wie gut die Ressourcen genutzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Es geht darum, das Ergebnis mit möglichst geringem Aufwand oder Kosten zu erzielen. Kurz gesagt: Effektivität ist das „Ob“ (Erreichen des Ziels), während Effizienz das „Wie“ (optimale Nutzung der Ressourcen bei der Zielerreichung) beschreibt.

Dass der angestrebte Effekt, der Nutzen und damit die Zielerreichung im Sinne der definierten Zielsetzung für das Vorhaben eintritt, ist durch die im Rahmen der Projektentwicklung erbrachten Untersuchungen und Nachweise belegt.

3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)

Die Investitionskosten sind die unter Berücksichtigung von Nutzungsdauer und Verzinsung auf die relevanten jährlichen Betrachtungszeiträume umgerechneten gesamten Investitionen. Die Investitionskosten repräsentieren somit den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen jährlichen Ressourcenverzehr (jährlicher Wertverlust der Infrastruktur).

Investitionskosten der Infrastruktur umfassen alle Kosten für die Herstellung eines Verkehrswege inklusive der Kosten für die Umsetzung etwaiger Schutz-, Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Investitionskosten umfassen ferner die eigentlichen Planungskosten sowie darüber hinaus die während der Planungs- und Bauzeit seitens des Planungsträgers anfallenden Kosten (Verfahrensabwicklung, Öffentlichkeitsarbeit, Projektkontrolle, Bauüberwachung und -abrechnung), sofern diese Kosten eindeutig einem Vorhaben zurechenbar sind.

Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Nutzungsintensität (Fahrten, km-Leistung, usw.) kann allerdings nicht allein über einen Vorhabensabschnitt beurteilt werden, sondern muss auf Grund der verkehrlichen Wirkung im relevanten Netz mit allen Be- und v.a. auch Entlastungen über einen Zeitraum bewertet werden. Eine schlichte Darstellung Gesamtkosten pro durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Bundesstraßenabschnitt ergibt folglich kein korrektes Bild über die Effizienz. Darüber hinaus werden neben verkehrlichen Effekten weitere Nutzen erzielt, weshalb die Effizienz für die Bau- und Betriebsphase neben der verkehrlichen Wirkungen noch

weitere Aspekte berücksichtigt. Dies ist in Kap. 3.3 dokumentiert. Die alleinige verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrsinfrastruktur wird in den folgenden Kapiteln behandelt.

3.2.2 Entlastungswirkung

Es zeigt sich, dass die S 34 Traisental Schnellstraße und die Spange Wörth zu Entlastungen der B 20 Mariazeller Straße sowie der B 39 Ober-Grafendorfer Straße führen.

An der B 39 in Völtendorf reduziert sich der Verkehr im Verwirklichungsabschnitt 2 (Endausbau S 34 und Errichtung L 5181) gegenüber dem Referenzplanfall (kein Ausbau) um ca. – 12.400 Kfz/24h (DTVW) sowohl im Jahr 2023 als auch im Jahr 2030.

An der B 20 Mariazeller Straße verringert sich in diesem Planfall die Verkehrsstärke gegenüber dem Referenzplanfall sowohl nördlich als auch südlich der Spange Wörth. Die Reduktion beträgt auf der B 20 in Stratzen ca. – 7.200 Kfz/24h im Jahr 2023 sowie ca. – 6.400 Kfz/24h im Jahr 2030. Bei St. Georgen tritt im Prognosejahr 2023 an der B 20 eine Verringerung von ca. – 7.700 Kfz/24h am Querschnitt auf. Im Jahr 2030 beträgt die Reduktion gegenüber dem Referenzplanfall ca. – 6.800 Kfz/24h. Auf den Landes- und Gemeindestraßen sind sowohl nördlich als auch südlich der L 5181 Spange Wörth Reduktionen zu erwarten (bis ca. 2.500 Kfz/24 h am Querschnitt).

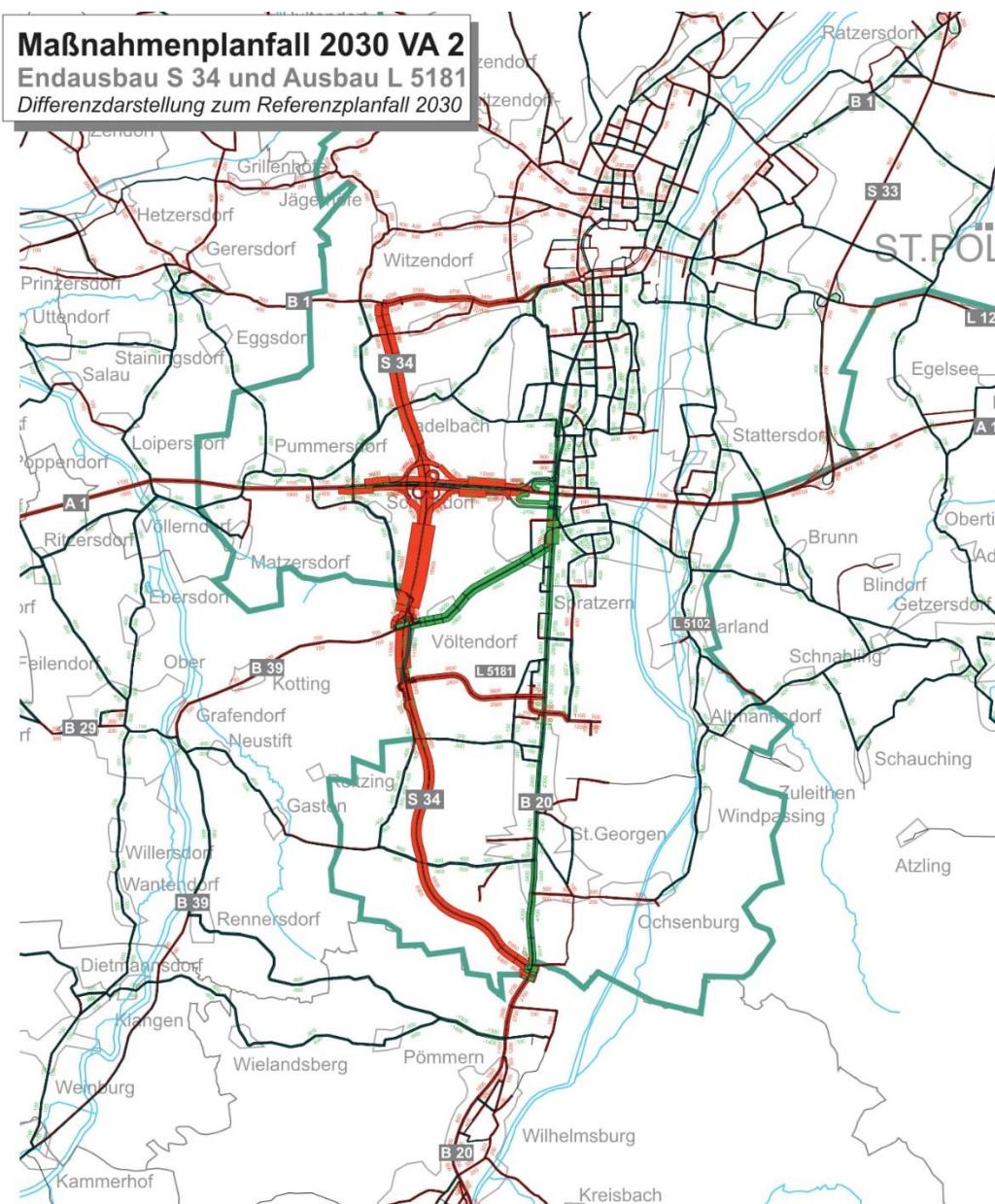


Abbildung 3-2: Differenzdarstellung Verkehr Planfall Endausbau 2030 [arealConsult]

3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten

Die Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeiten bildet sich in den monetarisierten Reisezeiten ab.

Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur in den dargestellten Planfällen wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen werden dadurch deutlich geringere Fahrzeiten erzielt als im untergeordneten Netz, insgesamt kommt es somit zu einer Verringerung der Reisedauer.

Durch die allgemeine Verkehrszunahme und die damit verbundenen hohen Auslastungen erhöhen sich die Reisezeitsumme im Gesamtverkehr im Referenzplanfall im Jahr 2030 auf 124.490 Kfz-h (+ 71 %). Im Maßnahmenplanfall 2030 VWA 2 (Endausbau S 34 / Ausbau L 5181) verringert sich demgegenüber die werktägliche Reisezeitsumme gegenüber dem Referenzplanfall 2030 täglich um etwa - 6.660 Kfz-h das bedeutet eine Einsparung von 5 %.

Als monetarisierte Wert gehen diese Einsparungen wie folgt ein:

Zusammenfassung Zeitkosten				
Planfall	Reisezeitkosten € / Jahr	Transportzeitkosten € / Jahr	Summe € / Jahr	Nutzen € / Jahr
Referenzplanfall R 2030	€ 983.781.400	€ 216.897.400	€ 1.200.678.800	-
Maßnahmenplanfall VA2 2030 (End)	€ 935.061.300	€ 202.228.900	€ 1.137.290.200	€ 63.388.600

Anmerkung: Reisezeitkosten beziehen sich auf Personenverkehr, Transportzeitkosten beziehen sich auf Güterverkehr.

Abbildung 3-3: Zusammenfassung Zeitkosten sowie Nutzen [€/Jahr] gemäß RVS 02.01.22, gerundet [Quelle: Nutzen-Kosten-Analyse; arealConsult 2025]

3.2.4 Erfüllung Planungsziele

Die aktuelle Verkehrsprognose im Untersuchungsgebiet geht von einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2030 aus (Verkehrsleistung ca. + 35 %). Wird die zu erwartende Verkehrs nachfrage auf das Bestandsnetz ohne Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße sowie L 5181 Spange Wörth umgelegt, so kommt es zu noch stärkeren Leistungsfähigkeitseinschränkungen an der B 20 Mariazeller Straße, als aktuell schon bestehen. Dies führt zu einem massiven Ausweichverkehr vor allem von der B 20 ins untergeordnete Netz der Landes- und Gemeindestraßen (+ 47 %). Mit Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße und der L 5181 Spange Wörth können große Teile des Prognoseverkehrs auf die neue, leistungsfähige Trasse gebündelt werden.

Ziele	Zielerfüllung	
Verkehrliche und bauliche Ziele		
Verbesserung der Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes sowie dessen bessere Anbindung an die A 1 West Autobahn in Richtung Wien bzw. Linz	<p>Die Variante Völtendorf West 2025 führt ebenfalls zu Entlastungen im untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz und zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsleistung im untergeordneten Straßennetz. Die Erreichbarkeiten verbessern sich im Vergleich zur Nullvariante 2025, die Reisezeiten im Straßenverkehr werden ebenfalls reduziert.</p> <p>Ein Ausbau der S 34 Traisental Schnellstraße verbessert die Erreichbarkeiten insbesondere des St. Pöltn Zentralraums und trägt sowohl zur Erhöhung des wirtschaftlichen</p>	

	Entwicklungspotentiales für den Untersuchungsraum als auch zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsräumen zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg und den damit verbundenen Potentialen für die Innenentwicklung bei.	
Verringerung der Trennwirkung entlang der bestehenden B 20	Die verkehrlich bedingte Trennwirkung an der B 20 aber auch an der B 39 wird durch die deutliche Reduktion der Verkehrsbelastung reduziert.	
Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten	Mit Umsetzung der S 34 kann das Unfallpotential gegenüber dem Vergleich ohne S 34 gesenkt werden.	
Errichtung einer hochwertigen, dem Stand der Technik entsprechenden, Straßenverkehrsinfrastruktur im niederösterreichischen Zentralraum nach Süden ausgerichtet	Ist durch Bescheid bestätigt	
Optimale Kosteneffizienz durch verkehrsabhängige Realisierung der S 34	Herleitung einer auch hinsichtlich Investitionskosten wirtschaftlichen Lösung im Rahmen des Vorprojekts. Abschnittsweise Umsetzung in jeweils verkehrswirksamen Abschnitten unterstützt das Erreichen dieses Ziels.	
Raum- und Umweltziele		
Minimierung der künftigen Belastung des Schutzwesens Mensch (Lärm und Luftschadstoffe)	Durch Entlastungswirkungen im Bestandsnetz (siehe Verkehrsuntersuchung und Zielerreichung) einerseits und durch die bemessenen (aktiven und passiven) Schutzmaßnahmen werden die Belastungen mit der S 34 reduziert.	
Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen (Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen)	Entsprechend den Beurteilungen im Rahmen der UVE wurden umfangreiche Maßnahmen im Zuge des Vorhabens definiert und auch um weiterführende Auflagen im Zuge der Verfahren ergänzt.	
Minimierung der künftigen Belastung bei den Schutzwesens Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild	Entsprechend dem UVP-Bescheid und den Bescheiden aus den Materienrechtsverfahren ist bestätigt, dass die Belastungen auf alle Umweltschutzwesens im Sinne der Umweltverträglichkeit, Wasserschutz, Natur- und Landschaftsschutz minimiert wurden.	

3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN

S 34 ist kein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Mit der S 34 wird im Westen von St. Pölten eine Verbindung zwischen B 1 und A 1 geschaffen, wodurch für den Durchzugsverkehr ein Lückenschluss zum hochrangigen Straßennetz erfolgt.

Die S 34 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes und hat – wie auch in den Projektzielen definiert – seinen überwiegenden Nutzen im NÖ-Zentralraum.

3.2.5.1 Kritische Infrastruktur

Die ASFINAG und ihre Projekte sind Teil des Österreichischen Programmes zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) und dem Sektor Transport und Verkehr zugeordnet.

Am 2. April 2008 hat die österreichische Bundesregierung das Österreichische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) beschlossen. Im aktuellen Masterplan APCIP 2014 sind strategische Zielsetzungen festgelegt, die in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit von kritischen Infrastrukturen vor Gefährdungen durch Naturkatastrophen, technische Unfälle, menschliches Versagen, Terrorismus und ähnlichen zu bewahren und einen hohen Grad an Versorgungssicherheit sicherzustellen.

3.3 EFFIZIENZ: VOLKSWIRTSCHAFTLICHE IMPULSSETZUNG

3.3.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Aufbereitungen im nachfolgenden Unterkapitel 3.3.2 Bauphase wurden die Gesamterrichtungskosten sowie die Kostenstruktur für die S 34 Traisental Schnellstraße gesamthaft zusammengestellt.

Die der Berechnung zugrunde liegenden, ansetzbaren Gesamtkosten inklusive „Unvorhergesehenum“ betragen rund 264 Mio. €. Bis zum eigentlichen Baubeginn wird eine Erhöhung der nominellen Kosten (durch allgemeine Inflation und bauspezifische Preisentwicklungen) um 25 Mio. € angesetzt („Gleitung“). Für die einzelnen Gewerke (Freiland, Brücke, EM etc.) wurden auf Basis von ASFINAG-Abrechnungen spezifische Güterstrukturen abgeleitet, die als Eingangsdaten für die folgende Simulation der Bauphaseneffekte verwendet wurden.

	Basis-kosten	Unvorher-gesehenes	Gleitung
Grundeinlöse	30.1	-	-
Projektierung	31.8	6.9	4.2
Projektmanagement	5.0	1.1	0.7
Baukosten	149.3	32.5	19.6
Baukosten Freiland	79.8	17.4	10.5
Baukosten Brücke	51.4	11.2	6.7
Baukosten Nebenanlagen / Lärmschutz	18.1	3.9	2.4
Baukosten Tunnel OBW/GBW	-	-	-
EM - Elektromaschinelle Maßnahmen	5.9	1.3	0.8
Gesamtkosten	222.1	41.8	25.2

Abbildung 3-4: Gesamterrichtungskosten und Kostenstruktur S 34 Traisental Schnellstraße (in Mio. €) [Quelle ASFINAG 2025]

3.3.2 Bauphase

Simuliert wurde die Bauphase der S 34 mit dem regionalen Input-Outputmodell ASCANIO, das die ökonomischen Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun österreichischen Bundesländern (sowie dem Ausland) modelliert. Zu diesen Verflechtungen zählen neben den direkten Effekten (die bei den von der ASFINAG beauftragten Unternehmen auftreten) auch die indirekten sowie die produktionsbezogenen induzierten Effekte. Die indirekten Wirkungen ergeben sich durch den Produktionskreislauf (die direkt beauftragten Unternehmen kaufen von anderen Betrieben Vorleistungen – Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen etc. – zu; diese Betriebe kaufen ihrerseits bei Dritten Vorleistungen zu usw.) Die produktionsbezogenen induzierten Effekte ergeben sich aus den Abschreibungen der im Produktionskreislauf beschäftigten Unternehmen, die zu entsprechenden Ersatzinvestitionen führen.

Die gesamten Errichtungskosten (inklusive „Unvorhergesehenes“, aber ohne Gleitung) betragen 264 Mio. €. Diese sind aktuell (im Fall einer fiktiven Errichtung im Jahr 2024) im Produktionsprozess mit gut 190 Mio. € an österreichischer Wertschöpfung verbunden, durch die etwa 2.100 Beschäftigte (entsprechend 1.850 Vollbeschäftigte) ausgelastet werden. Das damit verbundene Aufkommen an Sozialversicherungsabgaben wird auf 40 Mio. € geschätzt, das Steueraufkommen auf nicht ganz 30 Mio. € (wovon nach aktuellem Finanzausgleich 18 Mio. € beim Bund verbleiben). Die größten Wirkungen werden für die Standortregion Niederösterreich ermittelt, über regionale Handelsströme werden aber in allen Bundesländern positive Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung (sowie – nicht zuletzt über den Finanzausgleich – auf die Einnahmen aus dem Steueraufkommen der Gebietskörperschaften) erwartet.

	Impact [Mio. €]	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Sozialversicherungs- abgaben	Steueraufkommen	Steuerverteilung nach FAG		
							Bund	Länder	Gemeinden
Burgenland	0	3	50	50	1	0	0	0	0
Kärnten	0	3	50	50	1	0	0	0	0
Niederösterreich	263	118	1.300	1.200	27	21	1	3	
Oberösterreich	0	13	150	150	3	2	1	1	
Salzburg	0	3	50	50	1	0	0	0	
Steiermark	0	11	150	100	2	1	1	1	
Tirol	0	4	50	50	1	0	0	0	
Vorarlberg	0	1	0	0	0	0	0	0	
Wien	0	34	300	250	6	4	1	1	
Gesamt	263	191	2.100	1.850	40	29	18	5	6

Abbildung 3-5: direkte und indirekte Effekte der S 34 nach Bundesländern – Bauphase [Quelle ASFINAG und WIFO]

Eine ähnliche Ausbreitung der Wirkungen über die unmittelbar beauftragten Branchen hinaus wird für die sektoralen Wirkungen ermittelt: für das Baugewerbe, den größten Empfänger der direkten Ausgaben (vor Sachgütern und unternehmensnahen Dienstleistungen), werden zwar die größten Brancheneffekte ermittelt, ihr Anteil an den Gesamteffekten beträgt aber nur rund ein Drittel (ihr Anteil an den direkten Aufträgen ist ca. doppelt so hoch). Im Verkehrssektor sind auch die Eigenleistungen der ASFINAG (für Projektmanagement) enthalten. Die Effekte in den konsumnahen Branchen – Einzelhandel, Gastronomie, Wohnungswesen – werden von der Annahme getrieben, dass die Ausgaben für die Grundeinlöse über die Zeit vollständig in den privaten Konsum fließen.

Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZA	Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZA
A Land- und Forstwirtschaft	1	25	25	K Finanz- und Versicherung	5	50	25
B Bergbau	2	25	0	L Grundstücks- und Wohnungswesen	12	25	25
C Herstellung von Waren	22	225	200	M Freiberufliche/techn. DL	26	375	300
D Energieversorgung	2	0	0	N Sonst. wirtschaftl. DL	12	200	175
E Wasserver- u. Abfallentsorgung	3	25	25	O Öffentliche Verwaltung	1	25	0
F Bau	72	725	700	P Erziehung und Unterricht	1	25	25
G Handel	13	200	150	Q Gesundheits- und Sozialwesen	1	25	25
H Verkehr	12	100	100	R Kunst, Unterhaltung und Erholung	0	0	0
I Beherbergung und Gastronomie	2	50	25	S Sonst. Dienstleistungen	1	25	25
J Information und Kommunikation	3	25	25	T Private Haushalte	0	0	0
Gesamt				Gesamt	191	2,100	1,850

Abbildung 3-6: direkte und indirekte Effekte der S 34 nach Wirtschaftsbranchen – Bauphase (Wertschöpfung in Mio. €) [Quelle ASFINAG und WIFO]

3.3.3 Betriebsphase

Die Standorteffekte der S 34 in der Betriebsphase wurden mit dem EcoAustria Regionalmodell simuliert. Dieses Modell umfasst mehr als 150 NUTS-3-Regionen¹ in Mitteleuropa, darunter alle österreichischen Regionen sowie angrenzende Gebiete in Bayern, der Schweiz, Norditalien, Slowenien, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Im Zentrum des Modells steht der Erreichbarkeitsindikator, der auf einem gravitationsbasierten Ansatz beruht: Regionen gewinnen an Attraktivität, je besser sie an überregionale Wirtschaftszentren mit hoher Wirtschaftsleistung angebunden sind. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur – wie im Fall der S 34 – verkürzen die Reisezeiten zwischen den Regionen. Dadurch erhöht sich die Standortqualität der betroffenen Regionen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und Wertschöpfung führt. Das Regionalmodell bildet diesen Zusammenhang explizit ab und erlaubt es, die wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur für einzelne NUTS-3-Regionen, sondern auch für Bundesländer und die Volkswirtschaft insgesamt abzuschätzen. In einem weiteren Schritt werden schließlich die daraus resultierenden Steuer- und Abgabenrückflüsse für Bund, Länder und Gemeinden berechnet, sodass die volkswirtschaftlichen Wirkungen einer Maßnahme umfassend dargestellt werden können.

Die Wirkungen der ASFINAG-Baumaßnahme S 34 in der Betriebsphase – also die Reisezeitverbesserungen, die sich aus dem Projekt ergeben – wurden auf Basis von Verkehrsmodellen durch Verkehrsplanungsbüros ermittelt, deren Ergebnisse über die ASFINAG den Autoren dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Auf Basis dieser Modelle ergeben sich Reisezeitgewinne durch den Ausbau der S 34 zwischen St. Pölten und

¹ NUTS-Regionen sind eine territoriale Gliederung der Europäischen Union (EU) nach der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS), die eine einheitliche Erhebung und Analyse von regionalen Daten ermöglicht. Die NUTS-3 Regionen sind die kleinste Einheit dieser Gliederung. Die Zahl der Bevölkerung dieser regionalen Einheit liegt zwischen 150.000 und 800.000, wobei auch größere Einheiten möglich sind (in Österreich etwa Wien). Insgesamt gibt es in Österreich 35 NUTS-3 Einheiten.

Wilhelmsburg, die eine überwiegend regionale Wirkung auf die Erreichbarkeit von St. Pölten aufweisen und die auch zum Teil in benachbarten Regionen feststellbar ist. Die auf dieser Basis ermittelten Wirkungen auf die Wirtschaftsleistung ist entsprechend regional begrenzt und relativ gering (vgl. Abbildung 3-7).

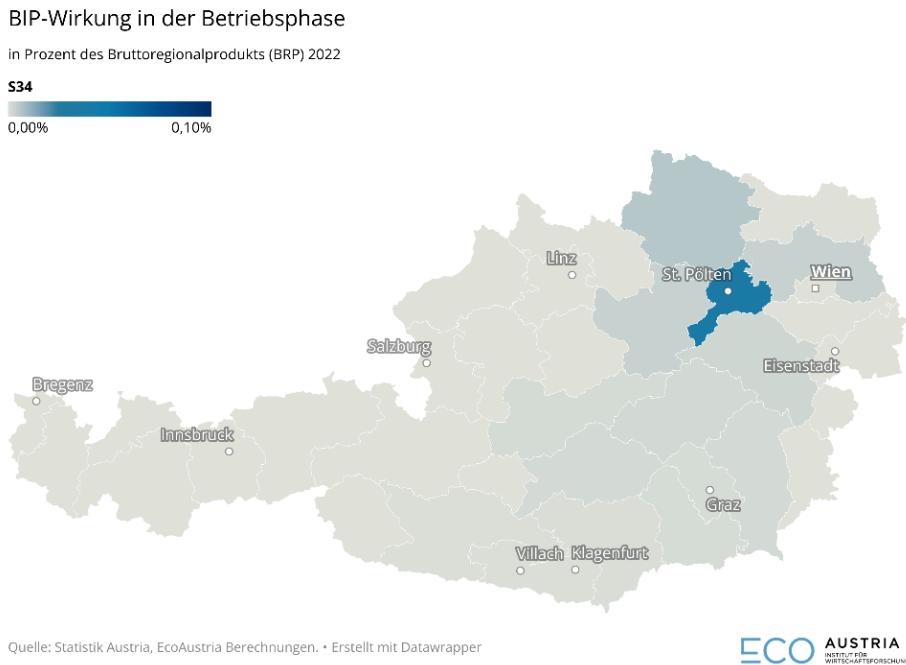


Abbildung 3-7: S 34 – Räumliche BRP-Wirkung in der Betriebsphase [Quelle Eco Austria]

Betrachtet man die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahren des Betriebs ab 2034, ergibt sich ein Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich im ersten Jahr des Betriebs in Höhe von 5,5 Mio. Euro, der über die ersten 30 Jahre des Betriebs auf 7,3 Mio. Euro ansteigt. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf im ersten Jahr auf rund 2,4 Mio. Euro geschätzt. Kumuliert man die Wertschöpfungseffekte über die ersten 30 Jahre des Betriebs, ergibt sich ein kumulativer Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich in Höhe von 90 Mio. Euro. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf kumulativ rund 40 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommen noch etwa rund 20 Mio. €, kumuliert über diese Periode, an Wertschöpfungseffekten (sowie gut 5 Mio. € an damit verbundenen Steuern und Abgaben), die sich aufgrund der Instandhaltung der Infrastruktur ergeben.

3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase weisen definitorisch unterschiedliche Zeitbezüge auf. Um die Wirkungen vergleichbar (und summierbar) zu machen, werden die Wertschöpfungsströme zum einen realisiert (d.h. um die Inflation korrigiert) sowie auf das Bezugsjahr 2025 abdiskontiert; als Diskontsatz werden dabei 3,3 % angenommen².

² Dieser Wert wird auch ASFINAG-intern verwendet

Die Wirkungen der Bauphase werden gleichmäßig über die Errichtungsperiode aufgeteilt; die jährlichen Effekte der anschließenden Betriebsphase werden über eine Betriebsperiode von 30 Jahren angesetzt. In diese Betriebsperiode inkludiert sind jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten von gut 1 Mio. €³; die damit zusammenhängenden Wertschöpfungswirkungen sind in den Ergebnissen für die Betriebsphase inkludiert.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt
Gesamtkosten	215	20	235
Wertschöpfung	155	110	265
Steuern & Abgaben	55	45	100

Abbildung 3-8: Abdiskontierte Kosten- und Wertschöpfungsströme (in Mio. €, Bezugsjahr 2025) [Quelle ASFINAG, WIFO und Eco Austria]

Bezogen auf 2025 belaufen sich die Kosten inklusive Betriebsausgaben auf 235 Mio. €. Damit ist in der Bauphase eine Wertschöpfung von (ebenfalls bezogen auf 2025) insgesamt rund 150 Mio. € verbunden. In der folgenden Betriebsphase wird über einen Projekthorizont von 30 Jahren eine kumulierte Wertschöpfung von insgesamt rund 110 Mio. € induziert; gemeinsam mit der Bauphase also 265 Mio. €.

Das mit Bau und Betrieb der S 34 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf etwa 100 Mio. € geschätzt.

3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Aspekte, die in gegenständlicher Untersuchung nicht monetär bewertet wurden und daher im Folgenden nur überblicksmäßig dargestellt werden.

- **Staukosten:** Dies sind die augenfälligsten „Zusatzkosten“ des Verkehrs. Sie sind in erster Linie individuelle Zeitkosten; andere Kostenarten (v.a. zusätzliche Emissionen) sind nur von untergeordneter Bedeutung. Im Prinzip können diese Zeitkosten auch relativ einfach monetarisiert werden: die Summe der Zeit, die jeder „Stauteilnehmer“ im Stauverbringt, multipliziert mit dessen (evtl. individuell unterschiedlichen) Kosten pro Zeiteinheit sollte die Gesamtkosten eines Staus ergeben. Das Problem dabei sind aber die Kosten pro Zeiteinheit – die aber nicht konstant sind, sondern sich für zumindest drei Gruppen an Verkehrsteilnehmern deutlich unterscheiden: den Berufsverkehr, den Freizeitverkehr, sowie – als „Mittelweg“ – der Berufspendelverkehr. Für den Berufsverkehr stellen Staukosten eindeutig verlorene Wirtschaftsleistung dar – der Installateur, der eine halbe Stunde im Stau steht (oder anderweitig verkehrsbedingt verliert), kann in dieser halben Stunde keinen Auftrag ausführen; die Zeitkosten entsprechen hier im wesentlichen seinem Stundensatz. Der Freizeitverkehr ist hingegen mit keinen direkten wirtschaftlichen Verlusten verbunden – hier kommt allenfalls „Zeitpräferenz“ zum Tragen: die Zahlungsbereitschaft dafür, NICHT eine bestimmte Zeit im Stau verbringen zu müssen. Der Berufspendelverkehr liegt irgendwo dazwischen – (noch) nicht verlorene Arbeitszeit, aber doch mehr

³ Diese ergeben sich aus Erfahrungswerten der ASFINAG pro km Fahrstreifen bzw. pro Tunnel-km.

als reine Freizeitkosten. Es ist klar, dass die so berechneten Staukosten enorm abhängig sind von eben dieser Wahl der Zeitkosten. Die Kosten eines einzigen Staus können aber jedenfalls auf mehrere Hunderttausend Euro und mehr geschätzt werden.

Für die Ex-Ante-Abschätzung der (vermiedenen) Stauzeiten (und damit Staukosten) ist eine umfassende Analyse der neuen Verkehrssituation mithilfe eines geeigneten Verkehrsmodells notwendig.

- **Reisegeschwindigkeit:** ihre Auswirkungen gleichen Stauzeiten insofern, als auch hier die Kosten in Form von „Zeit“ anfallen; insofern gelten ähnliche Überlegungen wie bei der Abschätzung der Staukosten.
 - **Verkehrssicherheit, Unfallkosten:** Unterschiede in der Sicherheit von Straßenvarianten drücken sich in der Zahl von Unfällen sowie den damit verbundenen Verletzten und Getöteten aus. Für alle diese gibt es (wenn auch nach Anwendungsfall sehr uneinheitliche) Schätzwerke, sodass die hier zu erwartenden Kosten(reduktionen) zumindest theoretisch gut einer monetären Bewertung zugeführt werden könnten, falls die entsprechenden Unfallzahlen abgeschätzt werden können.
 - **Treibstoffverbrauch und Emissionen:** mit Emissionen sind nicht nur Luftschadstoffe gemeint; sie umfassen auch Feinstaub (Russpartikel, Reifen- und Bremsenabrieb⁴) oder Lärmemissionen. Ihre monetäre Abschätzung ist theoretisch zumindest ansatzweise möglich: für manche Luftschadstoffe gibt es direkte Preise (etwa bei Kohlendioxid); für Feinstaub und auch Lärmbelastung gibt es medizinische Untersuchungen über ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung, so dass auch hier zumindest theoretisch eine Abschätzung der wirtschaftlichen Kosten möglich ist.
- Die Wirkung eines Straßenneubaus auf diese Emissionen kann dabei in vielerlei Richtungen laufen: die Verringerung von Stauzeiten ist aber jedenfalls positiv für alle diese Dimensionen. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit kann aber etwa auch durchaus zu Erhöhungen des Treibstoffverbrauchs sowie aller Emissionsarten führen.
- **Auswirkung auf Betriebs- bzw. Erhaltungskosten:** diese stellen unmittelbar monetäre Kostenarten dar. Neu- oder Umbau von Straßenzügen kann durch bessere Ausgestaltung zu Einsparungen bei den Folgekosten – Betriebskosten (Winterdienst, Erhaltung etc.) bzw. Reparaturkosten – führen; diese Kosten können nicht extern abgeschätzt werden, sondern müssten direkt durch den Projektbetreiber ermittelt werden.
 - **Stärkung der internationalen Standortqualität:** Ähnlichen Gedanken wie dem EcoAustria Regionalmodell zugrundeliegend, könnte die internationale Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, wenn etwa ein Standort in Mitteleuropa besser an einem internationalen Hafen oder global relevanten Transporthub angebunden wird. Damit würde sich auch die Möglichkeit zur Integration in globale Wertschöpfungsketten verbessern und die

⁴ Reifen- und Bremsenabrieb sind beträchtliche Feinstaubquellen, die auch bei alternativen Antriebssystemen nicht vermieden werden können.

Standortqualität steigern. Der derzeit vorliegende Fokus auf Mitteleuropa blendet diesen Kanal zum Teil aus.

- **Arbeitsmarkteffekte:** zwar bildet das EcoAustria Regionalmodell in seiner aktuellen Form auch Arbeitsmarkteffekte zum Teil ab, da durch die Verbesserung der Verbindungen zu anderen Regionen der Pendelradius steigt und somit entlegenere Regionen besser an Zentren anbindet, jedoch werden aktuell nicht explizit regionale Arbeitsmarktspezifika berücksichtigt.

Bessere Anbindung an Wirtschaftsstandorte und damit bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist zum einen positiv für den Arbeitsmarkt (mehr Angebot für Arbeitgeber und Arbeitnehmer), kann aber auf der anderen Seite zu weiterer Zersiedelung beitragen.

3.4 NACHHALTIGKEIT

Im Zuge der Planung und Errichtung von Straßenneubauprojekten ist auch ein wesentlicher Fokus auf Nachhaltigkeit zu legen. Dies insbesondere, um den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten aber auch die Lebensqualität für alle Beteiligten zu verbessern und eine gerechte und inklusive Gesellschaft zu fördern. Langlebige Bauweisen und Optimierung von Bauprozessen können ebenfalls einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Nachfolgende Übersicht stellt eine Zusammenschau der projektbezogenen Aspekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit dar.

3.4.1 Ökologische Aspekte

3.4.1.1 Schutz natürlicher Ressourcen

Die S 34 Traisental Schnellstraße wurde unter Berücksichtigung des Standes der Technik, der Vorgaben von RVS und Normen dimensioniert. Der Flächenverbrauch durch das Vorhaben ergibt sich insbesondere aus den (sicherheits-) technischen Anforderungen wie etwa Fahrbahnbreiten, Erfordernis von Abstellstreifen, Wiederherstellung Wegeverbindungen, Lärmschutzmaßnahmen, ordnungsgemäße Entwässerung usw. Neben den Vorgaben hinsichtlich des Stands der Technik wurden die Planungen unter Berücksichtigung von möglichst geringem Flächenverbrauch und Beschränkung auf das unbedingt erforderliche Ausmaß interdisziplinär mit allen Fachbereichen durchgeführt. Im Zuge des Planungsprozesses war ein möglichst ressourcenschonender Umgang mit Boden und Fläche eine grundlegende Planungsprämisse.

- Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.
- Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen
- Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden als Lärmschutzwände ausgeführt, wodurch sich ein geringerer Flächenbedarf als bei Lärmschutzdämmen ergibt.
- Für die Bauphase wurde eine Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial und Oberboden vor Ort. Überschussmassen von Oberboden und wertvolle Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.
- Durch sorgsame Zwischenlagerung des Ober-, Zwischen- und Unterbodens können im rekultivierten Baufeld die Bodenfunktionen nach Abschluss der Bauphase sowie auf den unbefestigten und

rekultivierten Flächen des Bauwerkes (Böschungen, Grünbücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden

- In der Maßnahmenplanung der ökologischen Maßnahmenflächen wurde Rest- und Zwickelflächen sowie auch Synergien aus den unterschiedlichen Fachbereichen berücksichtigt.

Folgender Flächenverbrauch ergibt sich durch das Vorhaben:

Boden und Fläche

Flächenverbrauch

S 34 gesamt
S 34 VWA 1

Betriebsphase

82,32 ha
55,66 ha

Neuversiegelung

S 34 gesamt
S 34 VWA 1

Betriebsphase

24,86 ha
18,03 ha

Wasser

Die Straßenwässer werden gesammelt, gereinigt und in die Vorfluter verbracht. Die Winterwässer werden zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf kleine Vorfluter durch Chlorid ausschließlich in die Traisen und in die Pielach geleitet.

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens erfolgt eine Gewässerverlegung des Nadelbaches, des Kricklbaches, des Steinfeldbaches sowie eines Gerinnes beim Handelberg. Durch Neugestaltung des Uferbereichs nach Herstellung der wasserbaulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung des gewässerspezifischen Leitbildes erfolgt die Herstellung durch naturnahe Gewässergestaltung mit entsprechender Bepflanzung zur Beschattung.

3.4.1.2 Biodiversität

Europaschutzgebiete

Das Vorhaben liegt in einer Entfernung von etwa 660 m zu den Natura 2000-Gebieten FFH-Gebiet „Niederösterreichische Alpenvorlandflüsse“ (Gesamtgröße 70 km²) und „Vogelschutzgebiet Pielachtal“ (Gesamtgröße 10 km²).

Ein direkter Eingriff durch das Vorhaben besteht in der kleinräumigen Flächenbeanspruchung für die Errichtung des Ausleitungskanals, der zuerst 250 m außerhalb entlang der Natura 2000-Gebietsgrenze verläuft und im Weiteren 150 m innerhalb des Natura 2000 Gebiets quert sowie für das Auslaufbauwerk an der Pielach (Flächenverbrauch durch das Bauwerk etwa 20-24 m²), in Form geringfügiger Gehölzentnahme im Ufergehölz sowie aufgrund Immissionen während der Bauphase in Form von Lärm im Nahbereich. Weiters erfolgt der Eintrag von Chlorid im Rahmen des Entwässerungsbetriebes der S 34. Die Auswirkungen wurden aufgrund der äußerst geringfügigen Flächeninanspruchnahme und aufgrund der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Reinigung der Straßenwässer vor Einleitung, zeitliche Einschränkungen bei Fällungen von Gehölzen bzw. bei der Errichtung) im Zuge der Naturverträglichkeitsprüfung als geringfügig und hinsichtlich Erhaltungsziele und der Schutzobjekte als nicht erheblich eingestuft.

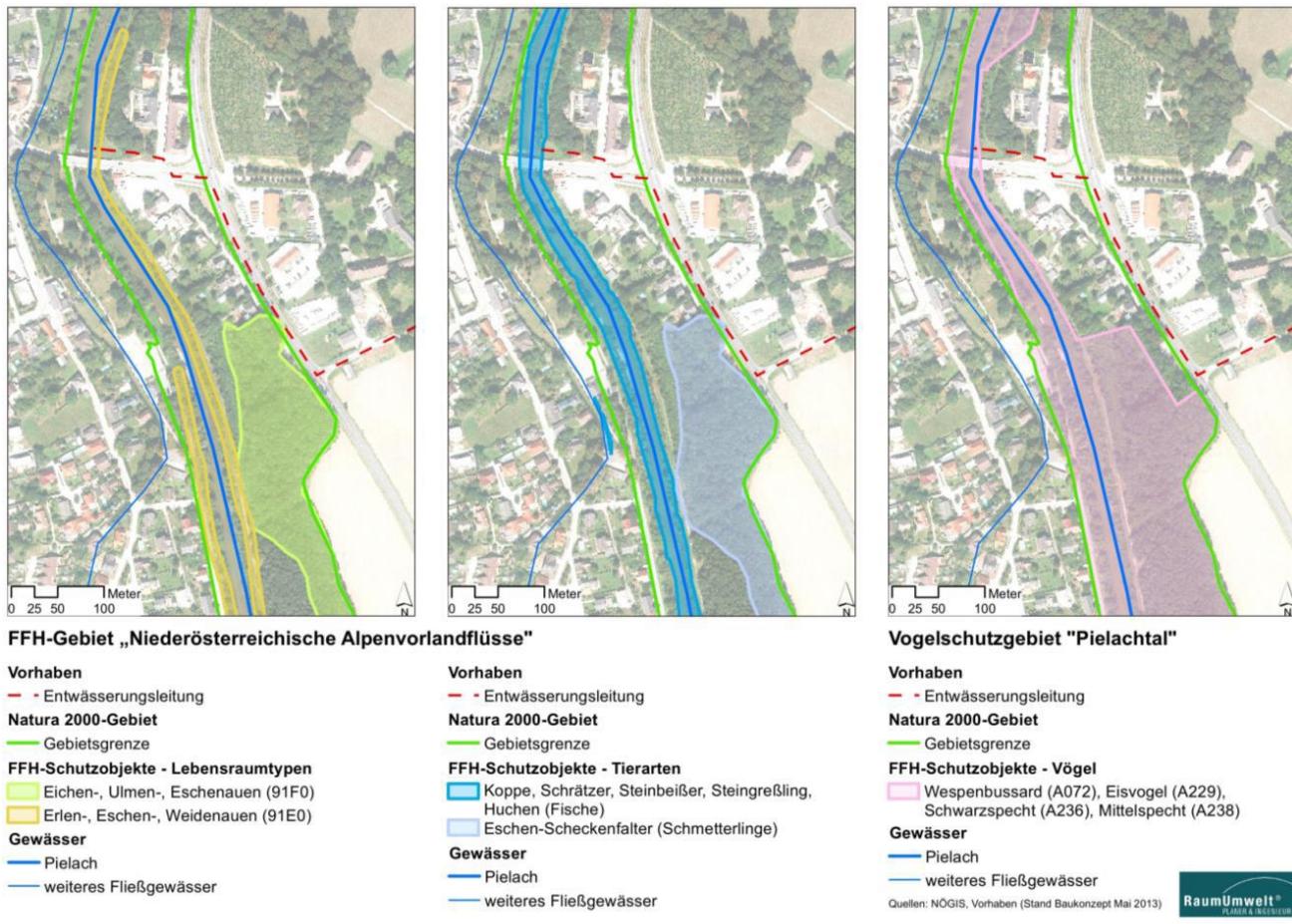


Abbildung 3-9: Lebensraumtypen und Arten im engeren Planungsraum (Quelle: NÖGIS, Baukonzept –Stand Mai 2013)

Vernetzung

Durch die Errichtung des Vorhabens kommt es zu Änderungen im Raumgefüge was sowohl hinsichtlich des Schutzbutes Mensch als auch hinsichtlich des Schutzbutes Biologische Vielfalt zu Trennwirkungen führen kann. Dahingehend wurden nachstehende Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

- Aufrechterhaltung des Straßen- und Wegenetzes für den untergeordneten motorisierten Verkehr, landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung sowie für die Naherholung (Wander- und Radwege).
- Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 5 Wildquerungshilfen
- Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen (Gehölzstreifen, Strukturpflanzungen, technische Leitelemente (Amphibienleiteinrichtung, Wildschutzaun)).

Ökologische Ausgleichsflächen

Im Zuge des UVP-Verfahrens sowie der naturschutzrechtlichen Einreichung sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der S 34 umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. Folgend eine Auswahl:

- Anlage und Bestandsumwandlung artenreicher Wiesenflächen
- Anlage von Brachflächen
- Umsetzung naturnaher Gewässergestaltungen
- Anlage linearer Landschaftselemente
- Anlage von Struktur- und Gehölzpflanzungen
- Umsetzung umfangreicher Waldverbesserungsmaßnahmen

Kernstück der Maßnahmenplanung stellt die Erhaltung und Erweiterung der im Bestand bereits wertvollen Brache auf dem ehemaligen Garnisonsübungsplatzes dar. Das Gesamtmaßnahmenkonzept im Bereich des ehemaligen Garnisonsübungsplatzes umfasst rund 40 Hektar und folgende Maßnahmen:

- Die Erhaltung, Optimierung und Erweiterung von großflächigem Offenland in Form von Wiesen- und Brachflächen
- Umsetzung eines für verschiedene Arten optimierten Mahd- und Pflegeregime
- Anlage Strukturelemente wie Ersatzlaichgewässer für Amphibien und Stein- bzw. Totholzhaufen
- Errichtung einer Grünbrücke zur Lebensraumvernetzung

3.4.2 Ökonomische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsoorientiert gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurden die Regelquerschnitte in den beiden VWA's (VWA 1 = 2 + 2 teilweise mit Pannenstreifen, VWA 2 = 2 +1) auch verschieden gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen möglichst ausgeglichenen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Massenüberschuss wird möglichst verwertet oder dem Wirtschaftskreislauf zugeführt. Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden.

3.4.3 Soziale Aspekte

Lärm

Neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird an 144 Gebäuden ein Kriterium für die Errichtung eines objektseitigen Lärmschutzes ausgelöst wird, da durch den Betrieb der S 34 und L 5181 im bestehenden

Straßennetz Verlagerungen der Verkehrsströme bzw. teilweise Zunahmen der Verkehrsstärken stattfinden, welche an diesen Gebäude Erhöhungen der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehrslärm hervorrufen, welche die Grenze der Zumutbarkeit und Irrelevanz nach BStLärmIV überschreiten. In einer umfassenden Betrachtung werden jedoch großteils Entlastungen (z.B. an der B 20) prognostiziert.

Luftschadstoffe

In der Betriebsphase kommt es zu keinen Überschreitungen von Genehmigungsgrenzwerten.

Zusatzbelastungen sind im Bereich der Anschlussstelle an die B 1 und dem Zulaufbereich zwischen der Anschlussstelle und dem Stadtwald St. Pölten im Nahbereich der B 1 festzustellen. Im Bereich zwischen Knoten A 1/S 34 und Anschlussstelle Vötendorf kommt es, ausgehend von der Neubautrasse der S 34, zu den vergleichsweise größten emissionsseitigen Zusatzbelastungen. Durch die gleichzeitige Entlastung im siedlungsnahen, nachgeordneten Netz (insb. L 5181 und B 39) resultieren immissionsseitig in Summe deutlich niedrigere Zusatzbelastungen.

Zu wesentlichen Entlastungen und somit zu den vorgenannten Verbesserungen bezüglich der Belastung durch Luftschadstoffe kommt es im gesamten Bereich der B 20 zwischen dem Gewerbegebiet Hart/Wörth bis St. Georgen und der Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord.

Der Bereich des vorbelasteten Gebietes für NO₂ am Europaplatz wird in weiten Teilen entlastet. Lediglich im Bereich des Zulaufbereichs der B 1 zum Kreisverkehr Europaplatz kommt es zu leichten, für alle Schadstoffparameter jedoch irrelevanten Zusatzbelastungen an den Wohngebäuden.

Veränderung von Standortpotentialen

Die Erreichbarkeit des Bezirkes Lilienfeld aus dem St. Pölter Raum ist bislang mit der B 20 schon gegeben. Jedoch trägt der Ausbau der S 34 Traisental Schnellstraße dazu bei, die Erreichbarkeiten peripherer Regionen zu optimieren und die Standortqualitäten im Bezirk Lilienfeld zu verbessern.

Generell ist durch das Vorhaben der S 34 Traisental Schnellstraße mit einer Verbesserung der innerregionalen Erreichbarkeitsverhältnisse - insbesondere mit der Landeshauptstadt St. Pölten zu rechnen. Dadurch kann auch eine weitere Stärkung der Landeshauptstadtfunktion von St. Pölten abgeleitet werden.

Positive Auswirkungen sind hinsichtlich der Aufwertung der Standortqualität des Wirtschaftsraumes St. Pölten zu erwarten, da hier noch Bauland Gewerbe- und Industriegebietspotentiale nicht ausgeschöpft sind.

Eine Verbesserung der Entwicklungspotentiale auf kleinregionaler Ebene ergeben sich durch die Entlastung für die jetzt stark belasteten Siedlungssachse entlang der B 20 Mariazeller Straße zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg. Diese liegt im unmittelbaren Einzugsgebiet von St. Pölten, verfügt damit über eine gute Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Einrichtungen im Verwaltungsbereich, Gesundheitswesen und Bildungssystem. Der Ausbau der S 34 Traisental Schnellstraße bietet diesem Siedlungsraum neue Entwicklungsperspektiven hinsichtlich der auf nationaler und Landesebene geforderten Prinzipien und Ziele der kompakten Siedlungsentwicklung (ÖREK 2001, NÖ LEK 2004). In diesem Gebiet können Entwicklungspotentiale aufbauend auf das Konzept der dezentralen Entwicklung und Innenentwicklung genutzt werden und die unterschiedlichen Funktionen (Wohnen, Industrie und Gewerbe, etc.) durch

Verkehrsentspannung und verbesserte Erreichbarkeit aufgewertet werden, da der überregionale Verkehr künftig entlang der neuen Verkehrsachse ausgelagert und gebündelt werden kann.

Übereinstimmung mit der Raumplanungskonzepten

In Raumordnungs-Plänen und Programmen auf Landesebene wird der Ausbau der S 34 Traisental Schnellstraße zur Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen zentralen Orten (vor allem der Landeshauptstadt St. Pölten) als konkretes Ziel definiert.

Der Ausbau der S 34 Traisental Schnellstraße weist auch insbesondere mit den Zielen der Perspektiven in regionaler und kleinregionaler Hinsicht für die Hauptregionen 2005 – NÖ Mitte und der Gemeindekooperation Traisental-Gölsental eine hohe Zielerfüllung insbesondere hinsichtlich der "Infrastrukturplanung" aus.

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung von höchstrangigen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen (siehe die unten stehende Abbildung). Die geringeren Unfallraten auf Autobahnen- und Schnellstraßen sind unter anderem bedingt durch:

- Anbauten- und Kreuzungsfrei
- Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen
- Spezifische Sicherheitseinrichtungen
- Kein Langsamverkehr

Eine Verlagerung von Fahrten von Freilandstraßen oder dem Ortsgebiet auf Bundesstraßen A und S bewirkt eine rechnerische Verringerung der Unfallzahlen. Dies wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und NKUs ermittelt und nachgewiesen.

	Bundesstraßen A und S	Sonstige Freilandstraßen	Straßen im Ortsgebiet	Alle Straßen
(1) Getötetenraten [Anzahl Getötete/Mio Kfz-km]	0,0038	0,0175	0,0106	0,0106
(2) Schwerverletztenraten [Anzahl Schwerverletzte/Mio Kfz-km]	0,0433	0,2159	0,2964	0,1762
(3) Leichtverletztenraten [Anzahl Leichtverletzte/Mio Kfz-km]	0,1124	0,4722	1,3165	0,5804
(4) UPS-Raten [Anzahl UPS/Mio Kfz-km]	0,0990	0,4971	1,3048	0,5811
(5) Unfallkostenraten [EUR/Kfz-km]	0,0366	0,1762	0,2734	0,1532

*Abbildung 3-10: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkosten nach standardisierten Straßentypen (2009);
Anmerkung: UPS = Unfälle mit Personenschaden [Quelle: RVS 02.01.11 Nutzen-Kosten-Untersuchungen]*

Demnach ergeben sich rechnerisch gemäß RVS 02.01.11 Unfallkosten von:

- 36.600 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Bundesstraßen A und S
- 176.200 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Sonstige Freilandstraßen
- 273.400 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Straßen im Ortsgebiet

Zusätzlich zur Verbesserung der Unfallzahlen verbessert sich durch eine neue Straßeninfrastruktur und damit erhöhte Kapazität im Straßennetz meist auch die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Netz. "Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs" bezeichnet das Ziel, den Verkehrsfluss auf den Straßen reibungslos und ununterbrochen zu gestalten, ohne dass es zu unnötigen Behinderungen oder Staus kommt. Dieser Grundsatz zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer:innen so wenig wie möglich behindert oder belästigt werden, was im Sinne einer effizienten und funktionalen Verkehrsführung – in diesem Falle des motorisierten Individualverkehrs – steht. Die Vermeidung von Störungen und Behinderungen im Verkehrsfluss führt zu einer Verringerung von Stresssituationen, was die Verkehrssicherheit verbessert. Es bedeutet auch, dass ein reibungsloser, zügiger und störungsfreier Ablauf des Verkehrs angestrebt wird, der aber nicht die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Regierungsprogramm (Februar 2025) sieht u.a. vor „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen, (z.B. S1 Spange) schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Mit der Entschließung des Nationalrates vom 26. März 2025 wird die Regierung aufgefordert „dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulsetzung zu prüfen“.

Wie in den vorliegenden Darstellungen und ergänzenden Untersuchungen (WIFO und EcoAustria) zum Projekt dargelegt, hat die Prüfung ergeben, dass beim Neubauprojekt S 34 Traisental Schnellstraße die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulsetzung aus Sicht der ASFINAG gegeben ist.

5 ERSTELLUNG

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Dabei wurde auf die von den jeweiligen Fachexperten erarbeiteten Untersuchungen und Unterlagen zu den Genehmigungsverfahren aus folgenden Fachbereichen zurückgegriffen:

- 1) Technische Straßenplanung und Entwässerungsplanung;
- 2) Verkehrsuntersuchungen;
- 3) Verkehrssicherheitsauditierung;
- 4) Brücken- und Objektplanung;
- 5) Raumplanung;
- 6) Sach- und Kulturgüter;
- 7) Orts- und Landschaftsbild;
- 8) Freizeit- und Erholungsnutzungen;
- 9) Luft und Klima;
- 10) Naturraum und Ökologie für Tiere und Gewässer;
- 11) Naturraum und Ökologie für Pflanzen;
- 12) Boden;
- 13) Wald- und Wildökologie;
- 14) Forstwirtschaft;
- 15) Jagd;
- 16) Altlasten und Verdachtsflächen, Abfallwirtschaft;
- 17) Geologie,
- 18) Hydrologie und Hydrogeologie;
- 19) Oberflächengewässer
- 20) Schalltechnik;
- 21) Erschütterungen;
- 22) Maßnahmen- und Begleitplanung;
- u.a.m.

Die Koordination und Zusammenstellung der Unterlagen erfolgte koordiniert durch ILF Consulting Engineers Austria GmbH (Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck) als Projektsteuerung mit Schwerpunkt auf die technischen Aspekte und durch BEITL ZT GmbH (Möllwaldplatz 4/21, 1040 Wien) als Umweltkoordination mit Schwerpunkt auf die umweltrelevanten Aussagen.

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen, wurden zur ergänzenden Beantwortung der Frage aus dem Entschließungsantrag wirtschaftsbezogene Untersuchungen erstellt. Dies erfolgte durch:

- 1) Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)
Zentrale Arsenal, Objekt 20, 1030 Wien
- 2) ECO Austria – Institut für Wirtschaftsforschung / Regionale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaft
Am Heumarkt 10, 1030 Wien