

**Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie**



**Zusammenfassende  
Erklärung**

gemäß § 9 Bundesgesetz  
über die strategische Prüfung  
im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

**betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung**

**Traisental Straße**

**INHALT:**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Gesetzesentwurf und Einleitung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z1).....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs. 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (SP-V-G, § 9 Abs. 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs. 1 Z2 a).....</b> | <b>7</b>  |
| <b>3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b).....</b>  | <b>10</b> |
| <b>4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs. 1 Z2 e) .....</b>  | <b>13</b> |
| <b>5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs. 2).....</b>   | <b>15</b> |
| <b>6. Ergebnis der strategischen Prüfung .....</b>   | <b>15</b> |

## 1. Gesetzesentwurf und Einleitung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z1)

### 1.1. Gesetzesentwurf

Die vorliegende strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für die vorgeschlagene Netzveränderung „Errichtung einer Traisental Straße: Knoten A 1 / S 33 bis B 18“ durchgeführt.

Der darauf basierende entsprechende geprüfte Gesetzesentwurf besteht darin, dass das Verzeichnis II des Bundesstraßengesetzes (BStG) abgeändert bzw. um die folgende Textzeile ergänzt wird:

**S34 Traisental Schnellstraße: Knoten St. Pölten (A1, S33) – Wilhelmsburg/Nord (B20)**

### 1.2. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der durchgeführten strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G).

Damit wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt.

Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971, auf Verordnung gemäß §1 Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des Schifffahrtsgesetz §15 zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegenetz Österreichs festgelegt.

### 1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung (in Form einer Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU))
- Untersuchung sonstiger Auswirkungen

- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit
- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-G
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

#### **1.4. Initiator**

Für die gegenständliche Netzveränderung „Errichtung einer Traisental Straße: Knoten A 1 / S 33 bis B 18“ tritt das Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten auf.

#### **1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung**

Traisental Straße: Knoten A 1 / S 33 bis B 18 (Titel des übermittelten Umweltberichts)

#### **1.6. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich**

Stellt ein Initiator den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest (z.B. ein Bundesland stellt den Bedarf für eine hochrangige Bundesstraße fest), so hat er diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieser den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzesentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine aktualisierte Version des Gesetzesentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts und der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung nicht zwingend einen entsprechenden Ministerratsvortrag zur gesetzlichen Verankerung der geplanten Netzveränderung im Anhang zum Bundesstraßengesetz nach sich ziehen muss, da der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung

der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Ziff. 4 SP-V-G zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vor der Vorlage an den Ministerrat noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs. 1 SP-V-G) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Ziff. 4 lit. a bis j), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

### **1.7. Grundlagen**

(1) Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt. Zusätzlich wird den Grundsätzen der Transparenz, der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Einbeziehung von Umweltaspekten in die strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl. Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

Ein wichtiger Teil der SP-V, der gemäß der vorliegenden EG-Richtlinie durchzuführen ist, besteht in der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung. Durch diese Prüfung können kostenintensive Fehlplanungen rechtzeitig erkannt und mögliche Fehlentwicklungen verhindert werden. Durch die im Rahmen der SP-V erhobenen Informationen hinsichtlich der erheblichen negativen und positiven Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung erhalten die Entscheidungsträger eine sachliche Basis für ausgewogene und nachhaltige Entscheidungen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Probleme in Projektgenehmigungsverfahren unter anderem dadurch entstehen, dass keine über eine rein projektbezogene Kosten-Nutzen-Analyse hinausgehenden Vorprüfungen durchgeführt werden. So werden noch während des späteren Genehmigungsverfahrens von Projekten insbesondere die Fragen der untersuchten Alternativen oder des grundsätzlichen Bedarfs seitens der Öffentlichkeit eingebracht. Auf der Projektebene können diese auf der strategischen Ebene angesiedelten Fragen jedoch in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr geklärt werden. Diese Fragestellungen hinsichtlich des Nutzens, des Bedarfs, der

Alternativenprüfung sowie hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen sind ihm im Rahmen der, der Projektebene vorgelagerten Entscheidungen für eine Netzveränderung zu diskutieren und zu lösen. Im Rahmen der SP-V werden diese strategischen Festlegungen getroffen.

(2) Das SP-V Gesetz sieht generelle Regelungen zur Durchführung einer SP-V vor. Detaillierte Regelungen für die Durchführung einer SP-V können bei Bedarf in einer Verordnung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden. Dies ermöglicht es, aktuelle Erkenntnisse, die sich aus der Durchführung Strategischer Prüfungen ergeben, zu berücksichtigen und damit flexibel auf neue Anforderungen zu reagieren. Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden jedermann zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor.

Das SP-V Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

### **1.8. Ablauf der strategischen Prüfung**

#### 28. September 2005:

Einlangen des Umweltberichts im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

#### 30. September 2006:

Veröffentlichung des Umweltberichts auf der Homepage des bmvits ([www.bmvit.gv.at/SPV](http://www.bmvit.gv.at/SPV)).

Schaltung von Anzeigen in den Lokalteilen des Kuriers und der Kronen Zeitung

Beginn der Frist zur Stellungnahme für jede Person unter [spv@bmvit.gv.at](mailto:spv@bmvit.gv.at) .

#### 11. November 2005:

Ende der Stellungnahmefrist, Erstellung der zusammenfassenden Erklärung

## 2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs. 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (SP-V-G, § 9 Abs. 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs. 1 Z2 a)

Bewertungsaspekte der Alternativen im Rahmen des Umweltberichts:

- Bewertung der Umweltverträglichkeit
- Gesamtwirtschaftliche Überprüfung der Zweckmäßigkeit
- Verkehrsfunktionale Analyse
- Bewertung des Beitrages der Alternativen zu einer nachhaltigen Entwicklung

Im vom Initiator vorgelegten - Umweltbericht wird festgehalten, dass die erheblichen Umweltauswirkungen der zur Realisierung empfohlenen Alternative beherrschbar sind und einer gesetzlichen Verankerung des Planentwurfs unter Berücksichtigung von Überwachungs- und Begleitmaßnahmen nicht entgegenstehen.

### 4.3.3.3 Zusammenfassende Bewertung der voraussichtlichen Raum- und Umweltauswirkungen

|                           | MIV 0, ÖV 0                | MIV 0, ÖV+             | Schnellstraße, ÖV 0        | Schnellstraße, ÖV+         |
|---------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Siedlungsraum             | deutliche Verschlechterung | Verschlechterung       | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Wirtschaftsraum           | Verschlechterung           | Verschlechterung       | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Freizeit und Erholung     | deutliche Verschlechterung | deutliche Verbesserung | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Bodennutzungen            | neutral                    | neutral                | deutliche Verschlechterung | deutliche Verschlechterung |
| Sach- und Kulturgüter     | Verschlechterung           | neutral                | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Lärm                      | neutral                    | neutral                | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Luft                      | neutral                    | neutral                | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Klima                     | neutral                    | neutral                | Verschlechterung           | Verschlechterung           |
| Naturraum und Ökologie    | neutral                    | neutral                | deutliche Verschlechterung | deutliche Verschlechterung |
| Wasser                    | neutral                    | neutral                | deutliche Verbesserung     | deutliche Verbesserung     |
| Orts- und Landschaftsbild | neutral                    | neutral                | neutral                    | neutral                    |

deutliche Verbesserung
  Verbesserung
  neutral
  Verschlechterung
  deutliche Verschlechterung

Abbildung: Quelle Umweltbericht

Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung wurden folgende Planfälle untersucht:

### Planfall PF1 MIV 0 / ÖV 0 2020 (Nullszenario)

Im Planfall PF 1 MIV 0 / ÖV 0 2020 wird davon ausgegangen, dass weder im Straßennetz (MIV) noch im Öffentlichen Verkehrsnetz (ÖV) Ausbaumaßnahmen gesetzt werden

#### **Planfall PF2 MIV 0 / ÖV+ 2020**

Der Planfall PF 2 MIV 0 / ÖV Ausbau 2020 (Alternative „Schieneninfrastrukturmaßnahme und betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr“) geht davon aus, dass nicht im Straßennetz (MIV) sondern im Öffentlichen Verkehrsnetz (ÖV) Attraktivierungsmaßnahmen gesetzt werden.

#### **Planfall PF3 MIV Schnellstraße / ÖV 0 2020**

Im Planfall PF 3 MIV Schnellstraße / ÖV 0 2020 (Alternative „übergeordnete Straße“) wird davon ausgegangen, dass im Straßennetz (MIV) das geplante Ausbauprojekt „Traisental Schnellstraße“ fertig gestellt ist. Im Öffentlichen Verkehrsnetz (ÖV) werden keinerlei Ausbaumaßnahmen gesetzt.

#### **Planfall PF4 MIV Schnellstraße / ÖV+ 2020**

Der Planfall PF4 MIV Schnellstraße / ÖV+ 2020 (Alternative „Kombinations-Alternative“) setzt voraus, dass wie im Planfall 3 das geplante Ausbauprojekt „Traisental Schnellstraße“ fertig gestellt ist, zusätzlich erfolgt jedoch eine Attraktivierung im Öffentlichen Verkehrsnetz.

Planfälle, die einen Ausbau im untergeordneten Netz beinhalten, wurden nicht untersucht.



|                                 | Komponente                  | PF 2                      | PF 3                         | PF 4                        |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|-----------------------------|
|                                 |                             | MIV 0 / ÖV<br>Ausbau 2020 | Schnellstraße /<br>ÖV 0 2020 | Schnellstraße /<br>ÖV+ 2020 |
| <b>Kosten</b>                   | Erhaltungskosten            | 1,180.000                 | 2,040.000                    | 3,220.000                   |
|                                 | Investitionskosten          | 3,150.000                 | 14,860.000                   | 18,010.000                  |
|                                 | <b>Summe Kosten</b>         | <b>4,330.000</b>          | <b>16,900.000</b>            | <b>21,230.000</b>           |
| <b>Nutzen</b>                   | Fahrzeugbetriebskosten      | -1,172.729                | -5,350.195                   | -6,312.892                  |
|                                 | Zeitkosten                  | 1,142.516                 | 17,842.390                   | 18,502.923                  |
|                                 | Wohlfahrtsgewinne/-verluste | 68.717                    | 3,206.436                    | 3,238.203                   |
|                                 | Unfallkosten                | 342.969                   | 2,763.097                    | 3,017.406                   |
|                                 | Abgaskosten                 | -67.819                   | -1,354.273                   | -1,362.847                  |
|                                 | Lärmkosten                  | 0                         | 143.226                      | 143.226                     |
|                                 | <b>Summe Nutzen</b>         | <b>313.654</b>            | <b>17,250.681</b>            | <b>17,226.020</b>           |
| <b>Kosten-Summen-Kriterium</b>  |                             | <b>-4,016.346</b>         | <b>350.681</b>               | <b>-4,003.980</b>           |
| <b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b> |                             | <b>0,07</b>               | <b>1,02</b>                  | <b>0,81</b>                 |

Tabelle 82: Gesamtwirtschaftliche Bewertung 2020 [€/Jahr]

Abbildung: Quelle Umweltbericht

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kommen die Verfasser des Umweltberichts zur Empfehlung, dass die Schnellstraße ohne ÖV unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit weiter zu verfolgen wäre. Die potentiell negativen, erheblichen Umweltauswirkungen dieser Variante könnten durch Ausgleichsmaßnahmen beseitigt werden, weshalb diese Alternative als umweltverträglich angesehen werden kann.

Darüber hinaus wird im vom Initiator vorgelegten Umweltbericht festgestellt, dass die dem Umweltbericht vorangestellten Ziele bzw. die Lösungen bestehender Probleme im gegenständlichen Untersuchungsraum mit den Mitteln des Öffentlichen Verkehrs nicht erreicht werden können.

Die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs. 1 Z2 b, SP-V-G, die Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs. 1 Z2 c, SP-V-G sowie die Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs. 1 Z2 a, SP-V-G konnte damit erfolgen.

### **3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)**

#### **3.1. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren**

Die ASFINAG weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Strecke in dieser Form keine sinnvolle Netzergänzung im ASFINAG Streckennetz darstelle, sondern ausschließlich der Regionalschließung des Traisentals diene. Außerdem müsse im konkreten Fall noch geprüft werden, ob durch die Straße nicht die Alpenkonvention verletzt wird.

Die ASFINAG habe die Verkehrsdaten bzw. Errichtungskostenschätzung der SP-V dazu genutzt, eine betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projektes durchzuführen. Dabei wäre ein negativer Barwert in der Höhe von € 303 Mio. ermittelt worden.

#### **3.2. Stellungnahmen der Umweltstellen**

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hält in seiner Stellungnahme fest, dass der Umweltbericht hinsichtlich der Darstellung sowie Bewertung der Umweltauswirkungen inhaltliche Mängel aufweist und dass die Berücksichtigung von Umweltauswirkungen nicht ausreichend erfolgt sei. Aus dem Bericht sei nicht nachzuvollziehen, wie die empfohlene Netzveränderung zur Erreichung wichtiger umweltpolitischer Zielsetzungen und Verpflichtungen im Klima-Luftbereich (EU-Richtlinien Luftqualität, IG-Luft, Kyoto-Protokoll, Klimastrategie, NEC-RL, etc.) beitrage. Grundsätzlich wäre aus umweltpolitischen Überlegungen heraus die regionale Erschließung durch kleinräumige, lokale Straßenverbindungen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten sinnvoll. Weiters wird die Alpenkonvention und das zugehörigen Verkehrsprotokoll nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Bedeutung der Traisental Straße als Verbindung zum Typ 1 Netz und andere hochrangigen Zentren im In- und Ausland könne nicht erkannt werden, da es sich bei der untersuchten Straße nur um eine Verbindung einer Bezirksstadt mit 3000 Einwohnern mit der Landeshauptstadt handle. Für die im Umweltbericht angedachte Achse „Graz – Bruck – St. Pölten – Krems – Stockerau – Znojmo/Jihlava“ wäre der Untersuchungsbereich des Umweltberichts jedenfalls zu eng gewählt.

Weiters wird angemerkt, dass der Umweltbericht in folgenden Bereiche grundsätzliche Mängel enthält: zu unspezifische Darstellung der Umweltziele, fehlende bzw. ungenügende Darstellungen in den Bereichen Abfall, Luft und Klima, Landwirtschaft, Naturraum und Umwelt und Boden. Darüber hinaus sei das Schutzgut „menschliche Gesundheit“ nicht ausreichend behandelt, Monitoringmaßnahmen fehlten gänzlich. Die Anwendung einer Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen der strategischen Prüfung sei in Frage zu stellen. Hinsichtlich der Beschreibung der Umweltauswirkungen werden Unklarheiten kritisiert. Insgesamt seien Wechselwirkungen, Folgewirkungen und kumulative Umweltauswirkungen nicht nachvollziehbar dargestellt. Zusammenfassend wird festgestellt, dass das gezogene

Resümee sowie die Schlussfolgerungen keine integrierte Gesamtbewertung darstellen würden, die in der Abwägung des Alternativenvergleiches für eine Empfehlung transparent und nachvollziehbar wären.

Die Wiener Magistratsabteilung MA22 (Umweltschutz) stellt in Ihrer Stellungnahme fest, dass keine Einwände bestehen würden.

### **3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates**

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

### **3.4. Weitere Stellungnahmen**

Eingangs ist festzuhalten, dass eine Reihe inhaltlich im wesentlichen identer, teilweise sogar wortgleicher Stellungnahmen eingegangen sind. Aus einem offensichtlichen Fehlverständnis der strategischen Prüfung heraus wurden teilweise auch umfangreiche Unterschriftenlisten bzw. Stellungnahmen mit oft identem Wortlaut übermittelt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass für die Berücksichtigung der Stellungnahmen deren inhaltliche Qualität (erkennbare Befassung mit vorgeschlagener Netzveränderung und Umweltbericht) entscheidend ist und nicht die Anzahl der eingelangten zustimmenden oder ablehnenden Stellungnahmen.

### **Klassifizierung der Stellungnahmen**

Die Grundgesamtheit der jeweiligen positiven bzw. negativen Stellungnahmen wurden zur Sichtung und Behandlung - ohne sie dabei einer Wertung zu unterziehen - grob in "thematisch/fachlich befasst" bzw. "allgemeine Stellungnahme" geteilt.

### **Zustimmende Stellungnahmen**

Es wurden zahlreiche Stellungnahmen abgegeben, die sich größtenteils deckungsgleich aus folgenden Gründen für die Schnellstraßenvariante aussprachen. Durch eine Schnellstraße würde die Erreichbarkeit der Region, sowie die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die mit einer Schnellstraße einhergehende Entlastung der Ortszentren wird aus Immissionsicht stark begrüßt.

### **Ablehnende Stellungnahmen**

Es wurden auch mehrere Stellungnahmen abgegeben, die eine Errichtung der Schnellstraße S34 als negativ betrachten. Kritisiert wird, dass eine Realisierung sicherlich zu keiner Verbesserung im Bereich der Luftschadstoffe führen würde und somit auch ein negativer Beitrag zum Klimaschutzabkommen gegeben sei. Die bessere Nutzung des

Tourismuspotentials in der Region durch eine Schnellstraße würde durch, eben diese Maßnahme dieses Potential reduzieren. Die bessere Erreichbarkeit, vor allem der Landeshauptstadt hätte auch einen Kaufkraftabfluss aus der Region zur Folge. Andere Stellungnahmen bezweifeln, dass durch die Schnellstraße eine Entlastungswirkung in den Ortskernen gegeben sei. Eine Optimierung der Straßeninfrastruktur in diesem Ausmaß würde zusätzlich zu einer weiteren Konkurrenz für die Schiene führen und damit die angestrebten Verlagerungseffekte konterkarieren. Die Tatsache, dass die S34 nicht im GVP-Ö erwähnt wird, stehe ebenfalls im Widerspruch zu ihrer Realisierung.

Weiters werden modelltheoretische Mängel ins Treffen geführt. Die Aufsummierungen von Zeiteinsparungen und Wohlfahrtsgewinnen führe zu scheinbar hohen Nutzen des Straßenbauvorhabens, während der Öffentliche Verkehr, auf Grund der nicht Berücksichtigung des Nutzens außerhalb des Korridors, unterbewertet würde. Ebenso sein externe Kosten des motorisierten Individualverkehrs nicht berücksichtigt worden, wobei zusätzlich keine Attraktivierungsmaßnahmen im ÖV bei der Optimalvariante untersucht wurden. Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen von Umweltbeeinträchtigungen würden nur vom Ausbau abhängig gemacht werden und der Flächenverbrauch sowie das Schutzgut Boden nur ungenügend berücksichtigt. Die Wirtschaftsauswirkungen würden mit den Umweltauswirkungen vermischt und globale gesamtwirtschaftliche Entwicklungen wie etwa die Steigerung des Rohölpreises nicht berücksichtigt. Der Umweltbericht zeige auch klar, dass die ÖV-Varianten die geringsten Kosten verursache. Zusätzlich führe die Errichtung einer Schnellstraße nicht zur Stärkung der Region sondern zum Gegenteil, nämlich größeren Disparitäten. In einer weiteren Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass der Untersuchungsraum für den Umweltbericht bis in den steirischen Raum (Mur/Mürztal S6) ausgedehnt und die Steiermark in die Erstellung des Umweltberichts miteinbezogen hätte werden müssen. In der vorgeschlagenen Form sei die Netzveränderung somit nicht dazu geeignet, das hochrangige Bundesverkehrswegenetz nutzbringend zu ergänzen.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Meinungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht berücksichtigt werden können und damit einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte

enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene der Netzveränderung – systemimmanent – nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs. 1 Z2 b, SP-V-G ist damit erfolgt.

#### **4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs. 1 Z2 e)**

Auf Grund der Empfehlungen des Umweltberichts und der eingelangten Stellungnahmen, insbesondere jene der Umweltstellen und übriger betroffener Initiatoren werden folgende Überwachungsmaßnahmen bzw. Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte getroffen. Ausgleichsmaßnahmen werden zu diesem Zeitpunkt nur generell gefordert und werden im Zuge von Vorprojekt und Einreichprojekt noch laufend zu konkretisieren sein.

##### **Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt:**

- Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen);
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern (z.B. längere Brücke, Trassenverlegungen an nicht sensiblen Bereiche, möglichst kurze senkrechte Querungen);
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Ökologische Ausgleichsflächen in Form mehrstufiger Schutzpflanzungen zur Auskämmung von Luftschadstoffen bzw. als Lärm- und Wind- und Erosionsschutz);

##### **Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen:**

- Die vorgeschlagene Netzveränderung ist nur weiterzuverfolgen, wenn bei daraus resultierenden Projekten auch im Hinblick auf allfällige Kostensteigerungen weiterhin

eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung). Zudem muss der positive volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung auch im weiteren Projektfortschritt nachgewiesen werden.

- Für jene Abschnitte der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. den daraus resultierenden Projekten, die nur einen geringen Bundesnutzen (Funktion für den Durchzugsverkehr) abdecken, ist eine dem Nutzenanteil angemessene Kostenbeteiligung des jeweiligen Nutznießers zu vereinbaren.
- Bei der Umsetzung allfälliger sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte ist die betriebswirtschaftliche Situation der ASFINAG zu berücksichtigen. Die Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist abschnittsweise und abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten der ASFINAG von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorzunehmen.
- Auf Grund der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung und der geringen zu erwartenden Verkehrsbelastung, ist die Dimensionierung des Querschnitts dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen anzupassen. Eine Überdimensionierung ist zu vermeiden.
- Bei der Positionierung von Anschlussstellen ist deren Notwendigkeit für den Durchzugsverkehr nachzuweisen. Zudem sind die Erfordernisse der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (Bemautung der Streckenabschnitte) und der Verkehrssicherheit (Verflechtungsstrecken, Linienführung) zu berücksichtigen.
- Das Zweckzuschussgesetzes (§ 4) betreffend den Zuschuss des Bundes an die Länder für die übertragenen Bundesstraßen B ist auf Grund der veränderten Form und Funktion des untergeordneten Netzes zu evaluieren. Der geringere Aufwand der Bundesländer für Bau, Betrieb und Instandhaltung für das untergeordnete Straßennetz ist bei einer Novellierung des Zweckzuschussgesetzes zu berücksichtigen.
- Dem Land Niederösterreich wird empfohlen im Rahmen seiner Kompetenz für die überörtliche Raumplanung die Freihaltung der für das Verkehrsprojekt potentiell direkt notwendigen Grundflächen, sowie die Freihaltung der potentiell unmittelbar von Immissionen betroffenen Flächen vom Siedlungsbau, zu überwachen.

Gemäß SP-V-G § 9 ist dafür Sorge zu tragen, dass die angeführten Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß § 9 Abs. 1 Z2 e, SP-V-G eingehalten werden bzw. die angeführten Überwachungsmaßnahmen gemäß § 9 Abs. 1 Z2 d, SP-V-G getroffen werden.

## 5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs. 2)

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

## 6. Ergebnis der strategischen Prüfung

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung

- des vom Initiator vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-G,
- der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs. 4, SP-V-G und
- der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs. 3, SP-V-G) sowie unter der Voraussetzung der verbindlichen Einhaltung
- der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-G) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen

der Empfehlung des Umweltberichts und dem Ersuchen des Initiators an, im Korridor zwischen dem Knoten St. Pölten und dem Traisental die Errichtung einer hochrangigen Straßenverbindung (Schnellstraße) gemäß SP-V-G anzustreben und eine Ergänzung des Verzeichnisses des Bundesstraßengesetzes um folgende Bestimmung zu betreiben:

***S34 Traisental Schnellstraße: Knoten St. Pölten (A1, S33) – Wilhelmsburg/Nord (B20)***