



BMVIT
Sektion II – Infrastruktur
Abteilung II/GV – Gesamtverkehr und Infrastrukturfinanzierung
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 1 711 62 - 65 1701
Fax.: +43 1 711 62 - 65 1799
E-Mail: II-gv@bmvit.gv.at

bmvit

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

BMVIT-323.102/0006-II/GV/2007

DVR:0000175

An
Herrn [REDACTED]
[REDACTED]
3150 Wilhelmsburg
[REDACTED]
per E-mail

Wien, am 22. März 2007

Betreff: Ihre Nachricht vom 14. März 2007 auf www.bmvit.gv.at

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

wir bestätigen den Erhalt Ihres Schreibens vom 14. März 2007 betreffend die Verkehrssituation im Traisental in Zusammenhang mit der S34 Traisental Schnellstraße.

Die S 34 wurde im vergangenen Jahr nach Durchführung einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) auf Initiative des Landes Niederösterreichs durch Beschluss des Parlaments in das Verzeichnis II des Bundesstraßengesetzes aufgenommen. Zuvor war die vorgeschlagene Veränderung des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes vom Land Niederösterreich initiiert, ein umfangreicher Umweltbericht zu den möglichen erheblichen Auswirkungen im Positiven wie im Negativen erstellt und eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt worden. Die Anzahl der Rückmeldung im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung war im Vergleich zu den anderen vier parallel durchgeführten strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich außerordentlich hoch, wobei sich eine überdurchschnittlich hohe Zustimmungsrage ergab. Etwa 97% der über 400 eingelangten Stellungnahmen befürworteten die Verankerung einer S34 im Bundesstraßengesetz.

Dynamik mit Verantwortung

Abgeschlossen wurde die strategische Prüfung – Verkehr mit der Veröffentlichung einer Zusammenfassenden Erklärung (siehe auch <http://www.bmvit.gv.at/spv>).

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kamen die Verfasser des Umweltberichts im Auftrag des Initiators Land Niederösterreich zur Empfehlung, dass das Szenario „Errichtung einer Schnellstraße ohne Attraktivierungsmaßnahmen für den Öffentlichen Verkehr“ weiter zu verfolgen wäre, Zitat aus den Schlussfolgerungen des Umweltberichts (Kapitel 4.4, Seite 337):

„In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung weist der Planfall Schnellstraße ohne Ausbau des ÖV-Angebots als einziger ein positives Nutzen – Kosten – Verhältnis auf und übersteigt somit die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Effizienz.

Zu den Aspekten der sozialen Nachhaltigkeit leisten die Schnellstraßen-Alternativen einen positiven Beitrag. Die ökonomische Nachhaltigkeit ist in den Schnellstraßen-Alternativen mit Ausnahme geringer Einschränkungen hinsichtlich Forstwirtschaft / Jagd gegeben. Hinsichtlich der ökologischen Nachhaltigkeit stehen für die Schnellstraßen-Alternativen positive Beiträge in den Kriterien Luft und Lärm negative Beiträge insbesondere im Kriterium Klima gegenüber. Zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit für das Kriterium Naturraum und Ökologie ist ein hohes Maß an Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Die Beurteilung der voraussichtlichen Raumauswirkungen zeigt in Summe deutliche Vorteile der Schnellstraßen-Alternativen gegenüber den ÖV- Ausbau Alternativen. Bei den Umweltauswirkungen weist das Kriterium Naturraum und Ökologie die deutlichsten potentiellen Verschlechterungen auf wobei in nachfolgenden Planungsschritten durch die konkrete Trassenfestlegung diese so weit wie möglich zu reduzieren sind, sodass aus heutiger Sicht erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden können.

Da die Erreichung der raumrelevanten Ziele mit reinem ÖV- Ausbau nicht möglich ist, und potentielle ökologische Probleme als lösbar erscheinen, wird der Ausbau als Schnellstraße empfohlen, wobei die Kombination mit Maßnahmen im ÖV die besten Raumwirkungen aufweist und gegenüber dem ausschließlichen Schnellstraßenausbau eine geringe Reduktion umweltrelevanter Belastungen erzielt werden kann. Maßnahmen im ÖV sind daher auch trotz geringerer gesamtwirtschaftlicher Effizienz anzustreben.“

In weiterer Folge wurde die Regierungsvorlage zur Änderung des Bundesstraßengesetzes an das Parlament zur weiteren Behandlung übermittelt, das letztlich den verbindlichen Beschluss für die

Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung fasste. Der genaue Zeitraum der Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist derzeit noch nicht absehbar, da mit der Verankerung einer hochrangigen Verkehrsverbindung im Bundesstraßengesetz nur festgelegt wird, dass diese zu errichten ist, jedoch nicht in welchem Zeitraum.

Die S34 ist im Verlauf „Knoten St. Pölten (A1, S33) bis Wilhelmsburg/Nord (B20) festgelegt. Das bedeutet eine Fortsetzung auf hochrangiger Ebene ist derzeit nicht gesetzlich verankert. Die vorgeschlagene Netzveränderung ist in erster Linie für den lokalen Verkehr von Bedeutung. Darüber hinaus darf angemerkt werden, dass der transitierende Verkehr nur einen geringen Bruchteil des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht. Der weitaus größte Teil des Straßenverkehrs in Österreich wird von Berufspendlern, im Zuge von Einkaufs- und Erledigungsfahrten und im Freizeitverkehr verursacht. Dementsprechend liegt es in erster Linie an der Bevölkerung selbst, ihr eigenes Verkehrsverhalten einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen, wenn in Summe ein Weniger an Straßenverkehr gefordert wird.

Es ist fest zu stellen, dass gerade das Traisental im Vergleich mit anderen ländlichen Regionen von einer überdurchschnittlich guten Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel profitiert. Eine Analyse der Fahrzeiten zeigt, dass mit dem Schienenverkehr zum Teil erheblich geringere Fahrzeiten von Traisen in das Zentrum von St. Pölten realisiert werden können, als im motorisierten Individualverkehr, insbesondere wenn Verzögerungen durch Staus mit einberechnet werden. Möglicherweise ist jedoch eine Verdichtung des Angebots notwendig, um mehr Pendler von der Nutzung der Eisenbahn zu überzeugen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verantwortung für das lokale Verkehrsangebot und damit die Bestellung von Regionalverkehrsdienstleistungen im Verantwortungsbereich der Länder bzw. der Gemeinden liegt. Das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999 sieht vor, dass der Bund im Gegenzug dazu für die Sicherstellung des Grundangebots (basierend auf dem Fahrplanjahr 1999/2000) verantwortlich ist, auch wenn der Bund weiterhin im Zuge des Finanzausgleichs und anderer finanzieller Ströme weiterhin einen bedeutsamen Beitrag zu Erhaltung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs leistet – allein über die Verteilung der Mittel entscheiden Länder und Gemeinden. Das bedeutet, dass wir Sie bezüglich Ihres Wunsches nach einer Attraktivierung des öffentlichen

Regionalverkehrs ersuchen dürfen, sich an das Land Niederösterreich als bestellende Stelle des öffentlichen Verkehrsangebotes zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen
Abteilung II/GV

DI Franz Schwammenhöfer

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
DI Florian Matiasek
Tel: +43 1 71162- 65 1703
E-mail: florian.matiasek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt