

## **Entscheidung zur Traisental Schnellstraße S34 baut auf unseriösen Verkehrsberechnungen auf**

Utl.: Widersprüche strategischer Prüfungen zur S34 =

Wien (OTS) - Verstöße gegen die Leitlinien des Raumordnungsgesetzes (ROG) NÖ, gegen die wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel, eine enorme Umweltbelastung des ohnehin bereits im Feinstaubsanierungsgebiet liegenden St. Pölten und gravierende Fehler im Rahmen der Strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) 2005 bzw. 2009, die das Verkehrsaufkommen untersuchte und bewertete: Mehr als ernüchternd fällt die aktuelle Beurteilung des Straßenprojekts der ASFINAG "Traisental Schnellstraße S34" seitens aktueller seriöser wissenschaftlicher Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen auf der B20 der TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, (Studie DI Dr. Harald Frey) aus.

Zur Vorgeschichte: Was auf den NÖ Landesplänen bereits im Jahre 1995 als geplante Nord-Süd-Transitstrecke von Tschechien Richtung Steiermark und Kärnten (S36/37) führen sollte, wird nun auf der ASFINAG-Website als erster Bauabschnitt "Abschnitt Nord; 5 km; St. Pölten/Hafing (B1) nach Hart" mit Baubeginn 2015 angepriesen ([www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)). Ein zweiter Bauabschnitt, der "nach 2017 geplant ist", soll um ganze 4 km, bis nach Wilhelmsburg Nord, weiterführen und dort enden. Das ist das Ergebnis eines Bauprojekts, das stets als notwendige Entlastung der B20 beworben wird. Kostenvoranschlag der ASFINAG für den ersten Bauabschnitt: 120 Millionen Euro.

Zuverlässigen Quellen zufolge kommen noch Kosten für die Erweiterung der A1 um die Korridor Spuren vom Knoten S34/A1 zur Autobahnab- und -auffahrt St. Pölten-Süd dazu, die in der aktuellen Planung nicht aufscheinen.

Fakten für ein ökonomisch und ökologisch unverantwortliches Projekt, dessen vorliegende Projektunterlagen der ASFINAG gesetzeskonformen und strukturveränderten Überprüfungen nicht Stand halten, liegen auf dem Tisch. Vereine und Bürgerinitiativen, "Lebenswertes Traisental", "Stopp.Transit S34", "Umwelt Lebenswert Ober-Grafendorf" und "ZUUM" beschäftigen sich seit Jahren mit dem geplanten Bau der Traisental Schnellstraße S34 und beauftragten die TU Wien mit einer Gegenüberstellung von bisherigen Prognosen aus den

strategischen Prüfungen 2005 und 2009 der ASFINAG und aktuellen Zähldaten aus 2012 der TU Wien zur Verkehrsbelastung auf der B20.

Das Ergebnis: Die Prognosewerte der strategischen Prüfungen von 2005 sind deutlich überhöht und nachweislich nicht eingetreten. So zeigt beispielsweise die Analyse der Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der automatischen Zählstelle bei Traisen (km 18,4) eine deutliche Stagnation seit dem Jahr 2000 bzw. ein Absinken seit dem Jahr 2003. Seitens der ASFINAG wurde von jährlichen Zuwächsen bis 2020 von 1,5 % auf der B20 ausgegangen, was einer Verkehrsbelastung von rund 17.400 KFZ/24 Stunden des durchschnittlichen täglichen Verkehrs entspräche. Die strategische Prüfung der ASFINAG ergab jedoch im Jahr 2009 an dieser Zählstelle 13.669 KFZ (Juni); das von der TU Wien gemessene Verkehrsaufkommen betrug im vergleichbaren Monat im Vorjahr 13.234 KFZ (Pikant: Diese Zahlen decken sich mit den laufenden, aktuellen Verkehrszählungen des Landes NÖ). Weder eine signifikante Änderung, noch eine extreme Steigerung des Verkehrsaufkommens hatten sich ergeben.

Vergleicht man die Werte der strategischen Prüfung 2005 mit jenen von 2009 der ASFINAG und den tatsächlichen Werten aus 2012, so ergeben sich deutliche Abweichungen. Es kann klar festgestellt werden, dass die Annahmen und Prognosen aus dem Jahr 2005 nicht der tatsächlichen Entwicklung entsprechen. Allerdings wurde die Prognose von 2005 für die Feststellung der hochrangigen Bedeutung der Straße herangezogen, um sie durch die ASFINAG errichten lassen zu können. Bei der strategischen Prüfung 2009 wurde bewusst auf diese, mittlerweile als zu hoch angesetzt erwiesenen, Werte zurückgegriffen, ohne eine neuerliche Überprüfung anzudenken. Durch die neuesten Zahlen wird belegt, dass die Entlastungswirkung, die behauptet wird, sich durch das Nichteintreten der Verkehrssteigerung in das Gegenteil verkehrt, also durch den Bau der Straße eine zusätzliche Belastung um bis zu 60 % des Verkehrsaufkommens entstünde.

Mit zunehmender räumlicher Nähe zu St. Pölten sind geringe Zuwächse beim Verkehrsaufkommen auf der B20 in den vergangenen Jahren zu verzeichnen, insbesondere der Berufspendelverkehr in der Früh- und Abendspitze ist erkennbar, doch ist kein nennenswerter Trend daraus abzuleiten. Eine Entlastung wäre durch die Anbindung an attraktive öffentliche Verkehrsmittel mühelos zu erzielen.

Fazit: Die Widersprüche, die sich aus der Zusammenschau der Inhalte der beiden strategischen Prüfungen zur S34 seitens der ASFINAG ergeben, zeigen grundsätzliche Mängel für eine fundierte Basis zur

unabhängigen Entscheidungsfindung. Die TU Wien empfiehlt, die Grundlagen der Modellberechnungen der ASFINAG in den strategischen Prüfungen offenzulegen, um eine seriöse Information der Betroffenen zu ermöglichen. Eine weitere Attraktivierung des Straßenverkehrs durch Kapazitätserweiterungen führt zu einer Erhöhung der Gesamt-KFZ-Verkehrsbelastung Traisental und widerspricht nationalen und internationalen Zielsetzungen. Ein entsprechendes Potenzial zur Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel (Bahn) liegt gerade durch den erhöhten Pendlerverkehr nach St. Pölten vor; die dadurch erkennbaren Verkehrsspitzen wären durch Kapazitäten und Reserven im Schienenverkehr im Traisental problemlos zu bewältigen.

~

Rückfragehinweis:

Bernhard Higer | Higer@biss.at | 0664-3260660

www.s34.at

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/15255/aom>

\*\*\* OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER  
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT \*\*\*

OTS0014 2013-03-01/08:42

010842 Mär 13

Link zur Aussendung:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20130301\\_OTS0014](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20130301_OTS0014)