

Hintergrundbericht

# Geplante Straßenbauprojekte in Niederösterreich und Kärnten

Analyse auf deren ökologische Verträglichkeit  
und Wirtschaftlichkeit

Bearbeitet von:  
Harald FREY  
Wolfgang RAUH

Wien, im November 2005

# Inhalt

Inhalt.....	1
Einleitung .....	3
Zusammenfassung.....	4
Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr in den Untersuchungsgebieten der Strategischen Prüfungen.....	5
Traisental-Schnellstraße.....	6
Marchfeld-Schnellstraße .....	7
Weinviertler-Schnellstraße.....	8
Ausbau der Bundesstraße B317 zwischen Klagenfurt und Scheiffling.....	9
Allgemeines.....	10
Übersicht des aktuellen Autobahnnetzes.....	10
Die Kosten des Autobahnbaus .....	12
Kosten und Nutzen zusätzlicher Infrastruktur.....	13
Verkehrsinfrastruktur ist nicht alleiniger Standortfaktor .....	13
Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur .....	14
Autobahnen und Schnellstraßen in Bau .....	16
Autobahnen und Schnellstraßen in Planung .....	16
Schnellstraßen im strategischen Prüfungsverfahren .....	18
Was ist die Strategische Prüfung Verkehr (SP-V)? .....	18
Autobahnbau erzeugt lokale Disparitäten .....	19
Autobahnbau stärkt regionale Disparitäten.....	19
Warum Straßenausbau interregionale Disparitäten verstärkt .....	20
Neue Schnellstraßen erhöhen Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr .....	22
Negative Entwicklung des Modal-Splits des Pendelverkehrs in Kärnten .....	22
Traisental Straße.....	24
Verkehrsprognosen .....	24

Kosten-Nutzen-Analysen .....	26
Externe Kosten des induzierten Verkehrs berücksichtigen .....	27
CO <sub>2</sub> – Ausstoß.....	29
Unfallzahlen.....	29
Kosten .....	30
Flächenverbrauch .....	30
Marchfeld–Schnellstraße .....	32
Keine Entlastungen durch den Bau der Schnellstraße.....	35
Auswirkungen auf die Umwelt.....	36
Weinviertler Schnellstraße B303 .....	38
Bundesstraße B317 als geplante Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt .....	41
Ausgleichsmaßnahmen .....	42
Umweltauswirkungen.....	43
Lkw-Transitverkehr wird stark zunehmen .....	44
Widerspruch zur Alpenkonvention .....	44
Transitroute Nord – Süd .....	45
Verkehrsentwicklung an den Ostgrenzen – Grenzabschnitte .....	47
Allgemeine modelltheoretische Mängel.....	47
Lösungsvorschläge des VCÖ.....	50
Quellenangaben.....	52

# Einleitung

Erstmalig wird in Österreich ein Strategisches Prüfungsverfahren im Verkehr durchgeführt, bevor Straßenbauvorhaben in das Bundesstraßengesetz aufgenommen werden.

Fünf hochrangige Straßenprojekte mit insgesamt rund 200 Kilometern Länge werden im Zuge dieses Verfahrens geprüft.

Rechtliche Basis dafür ist die Umsetzung der EU-Richtlinie (2001/42/EG), die vorsieht, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetzgeber beziehungsweise Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen.

Bei der Strategischen Prüfung Verkehr sollen die Auswirkungen von geplanten Veränderungen im hochrangigen Verkehrsnetz untersucht werden. Ziel ist es, dass Umweltauswirkungen, verkehrsträgerübergreifende Alternativen, Nutzen und sonstige Auswirkungen der geplanten Netzveränderung geprüft und dokumentiert werden, sowie welche Überwachungsmaßnahmen und sonstige Vorgaben sich für allfällige aus der Netzveränderung folgender Projekte ergeben.

Im Rahmen dieser VCÖ-Untersuchung werden einerseits grundlegende Fakten, sowie Rahmenbedingungen für Infrastrukturausbau in Österreich dargestellt. Andererseits werden vier hochrangige Projekte detailliert untersucht: Die Traisental-Schnellstraße zwischen Traisen und St.Pölten, die Marchfeld-Schnellstraße zwischen der nordöstlichen Wiener Stadtgrenze bei Süßenbrunn und der slowakischen Grenze bei Marchegg und die Weinviertler Schnellstraße zwischen Stockerau und Kleinhaugsdorf in Niederösterreich sowie der Ausbau der bestehenden Bundesstraße B317 zwischen Klagenfurt und Scheifling in Kärnten. Diese Projekte wurden im erstmaligen Strategischen Prüfungsverfahren (SP-V) eingereicht. Im weiteren werden Teilbereiche von vier Projekten im SP-V detailliert untersucht.

# Zusammenfassung

Eine strategische Prüfung von geplanten Projekten im hochrangigen Straßennetz zum frühest möglichen Zeitpunkt durch die Umsetzung der EU-Richtlinie (2001/42/EG) wird begrüßt. Allerdings wird kritisiert, dass einerseits die Zielsetzungen zwar an ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Leitlinien orientiert sind, andererseits bei den Planungen und den Kosten-Nutzen-Analysen darauf unzureichend Rücksicht genommen wird.

Die vorliegenden strategischen Prüfungen orientieren sich nicht an dem formulierten Ziel der EU-Richtlinie nach Artikel 1 sondern an den bekannten Aussagen und Werkzeugen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Strategische Prüfung wurde in den vorliegenden Projekten wie eine „vorgezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung“ behandelt und ist somit eine Fehlinterpretation des SP-V Gesetzes und der EU-Richtlinie.

Die vorliegenden strategischen Prüfungen bilden durch modelltheoretische Mängel die Realität nur ungenügend ab. So werden beispielsweise die nicht motorisierten Modi Gehen und Radfahren aus den Modellberechnungen ausgeblendet. Da diese Modelluntersuchungen jedoch den Kosten-Nutzen-Analysen zu Grunde liegen und diese nach Meinung des VCÖ alle Verkehrsarten gleichzeitig und gleichwertig berücksichtigen müssten, fehlen wesentliche Entscheidungsgrundlagen. Dadurch finden nachhaltige Möglichkeiten, um die Verkehrsbelastung in den betroffenen Ortschaften zu reduzieren, neben den Aus- und Neubauszenarien, keine Beachtung. Dies stellt eine ungenügende Abbildung der Realität des Verkehrssystems dar. So werden beispielsweise Zeiteinsparungen von jenen, die mechanische Transportsysteme benutzen aufsummiert und als volkswirtschaftlich positiv betrachtet, während die durch die Ausbaumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbundenen Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für das Gehen und Radfahren bei der Entscheidungsfindung ausgeklammert werden. Instrumente, die eine Überprüfung der Prognosen und Modelle zulassen, werden nicht angeführt, obwohl die Modelle Schwankungsbreiten bis zu 43 Prozent aufweisen und damit keine eindeutigen Aussagen zulassen, gleichzeitig auf ihnen jedoch die Nutzen-Kosten-Rechnungen basieren. <sup>1</sup>

Durch Ausblenden der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen kann einer allumfassenden verkehrsübergreifenden Betrachtungsweise nicht Folge geleistet werden. Die Darstellung einer „intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung“, wie sie im SP-V Gesetz nach §6 Abs2 Z3 gefordert wird, erfolgt nicht im gewünschten Ausmaß und führt zu einer Verfälschung der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung.

Zusätzlich zu der hohen Streubreite der langfristigen Verkehrsprognosen wird eine zeitliche Reihung der Maßnahmen bei verschiedenen Verkehrsträgern nicht berücksichtigt. Diese Prioritätenreihung hat aber unmittelbare Auswirkungen auf den Modal Split im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus.

### **Damit ergibt sich eine verzerrte Abbildung der Wirkungen des realen Verkehrssystems im Modell:**

- hoher monetär bewerteter Nutzen der Straßenbauvorhaben durch wissenschaftlich nicht korrekt aufsummierte Zeiteinsparungen und Wohlfahrtsgewinne<sup>2</sup>
- der Öffentliche Verkehr wird unterbewertet, externer Nutzen des Öffentlichen Verkehrs, der außerhalb des Untersuchungsgebietes entsteht, wird nicht berücksichtigt
- es kann nicht nachvollzogen werden, ob die „Optimalvariante“ bei Attraktivierungsmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr untersucht wurden
- externe Kosten des motorisierten Individualverkehrs, wie Staukosten oder Unfallkosten, die außerhalb des Untersuchungsgebietes anfallen, werden nicht berücksichtigt
- umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen von Umweltbeeinträchtigungen werden vom Ausbau abhängig gemacht
- Umweltauswirkungen nach SP-V Gesetz werden im Umweltbericht mit wirtschaftlichen Auswirkungen vermischt
- Flächenverbrauch und Schutzgut Boden werden ungenügend berücksichtigt
- Globale gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, wie etwa die Steigerung des Rohölpreises werden in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt. Damit ergeben sich überproportional hohe Wachstumsraten

### **Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr in den Untersuchungsgebieten der Strategischen Prüfungen**

Basis der weiteren Berechnungen und Darstellungen bilden die Daten der Verkehrsleistung und des Verkehrsaufwandes<sup>a</sup> nach den Modellberechnungen in den Strategischen Prüfungen. Basierend auf diesen Daten wurde die Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeiten im Untersuchungsgebiet auf Grund des geplanten Baus der Schnellstraße berechnet. Ausgehend von einem linearen Zusammenhang zwischen Reisegeschwindigkeiten und Reiseweiten wurden die Steigerungen der Verkehrsleistung berechnet. Damit verbunden ist die Zunahme an CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Zeitgewinn wurde, anders als in den Modellberechnungen der SP-V, auf eine Fahrt pro Person bezogen, und in Minuten angegeben. Eine aufsummierte, monetäre Darstellung von Zeitkosten kann als wissenschaftlich überholt betrachtet werden. Alle Projekte weisen für die Variante „Schnellstraßenbau“ einen sehr hohen Flächenverbrauch auf.

---

<sup>a</sup> In den vorliegenden Strategischen Prüfungen wird zwischen Verkehrsleistung, angegeben in Kfz-Kilometern pro 24 Stunden, und Verkehrsaufwand, als Kfz-Stunden pro 24 Stunden angegeben, unterschieden. Dieser Unterschied besteht in der einschlägigen Fachliteratur nicht. Die Verkehrsleistung entspricht damit de facto dem Verkehrsaufwand. Im Weiteren wird dennoch der Begriff Verkehrsleistung als Beschreibung des Verkehrsaufwands herangezogen.

## Traisental-Schnellstraße

Der Bau der Traisental Schnellstraße führt eindeutig zu höherem Verkehrsaufwand und damit zu steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Zeitgewinn pro Fahrt und pro Person ist durch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr rund fünf Mal so hoch als beim Bau der Schnellstraße. Unter Berücksichtigung des Flächenverbrauchs und der zusätzlichen Erhaltungs- und Investitionskosten die die Verwirklichung der Schnellstraße bedeuten, kann diese Variante als ineffizient bezeichnet werden.

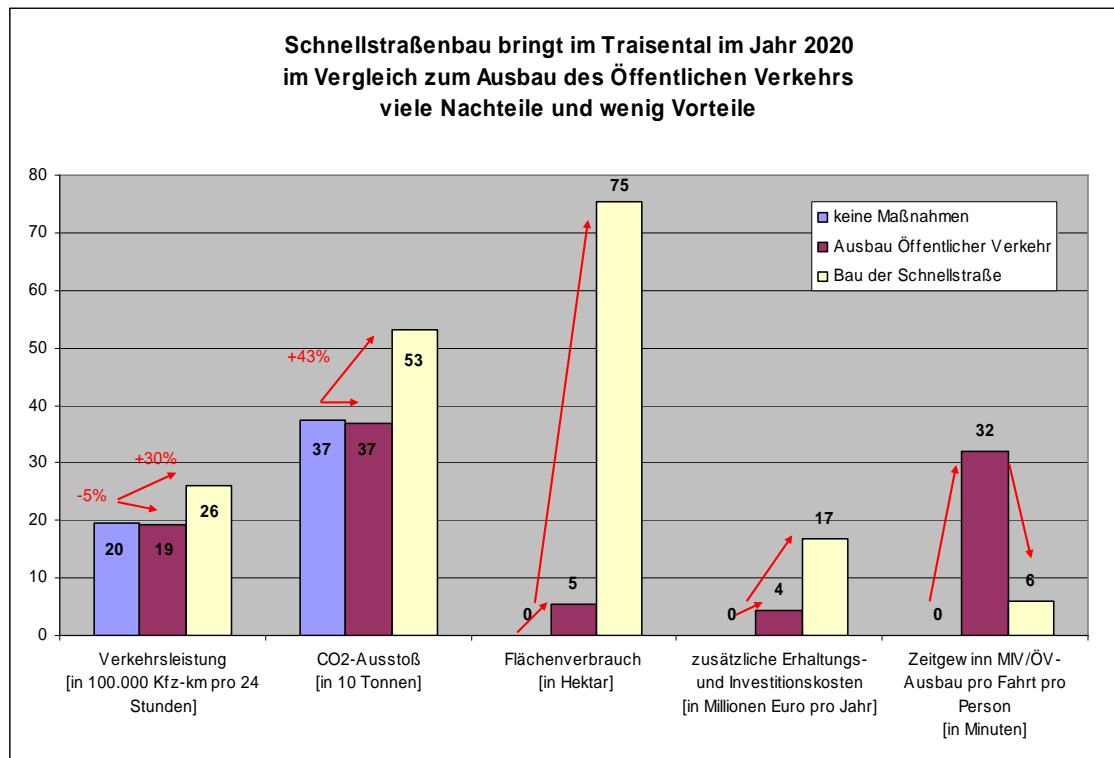


Abbildung 1: Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr im Untersuchungsgebiet Traisental im Jahr 2020. Quelle: Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at), Berechnung VCÖ 2005

## Marchfeld-Schnellstraße

Beim Projekt Marchfeld-Schnellstraße kann durch Investitionen in den Öffentlichen Verkehr der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Jahr 2020 im Vergleich zum Szenario, das keine Maßnahmen vorsieht, reduziert werden. Entscheidend ist, dass mit einem Bruchteil der zusätzlichen Erhaltungs- und Investitionskosten, die der Bau der Schnellstraße verursacht, durch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr mehr als doppelt so viel Zeit pro Fahrt und pro Person eingespart werden kann.

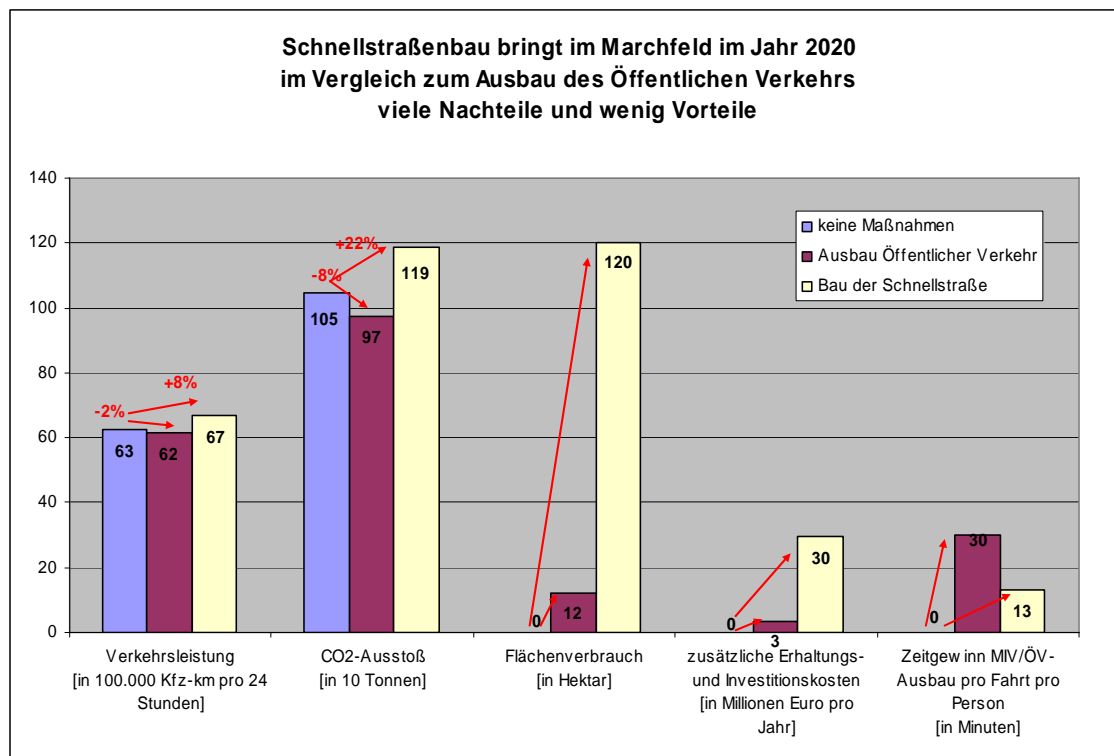


Abbildung 2: Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr im Untersuchungsgebiet Marchfeld im Jahr 2020. Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at), Berechnung VCÖ 2005



## Weinviertler-Schnellstraße

Beim Projekt der Weinviertler-Schnellstraße kann durch Investitionen in den Öffentlichen Verkehr der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Jahr 2020 im Vergleich zum Szenario, das keine Maßnahmen vorsieht, reduziert werden. Entscheidend ist vor allem, dass durch es durch den Anstieg des Verkehrsaufwandes im Untersuchungsgebiet bedingt durch den Bau der Weinviertler Schnellstraße auch zu einem massiven Ansteigen der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 56 Prozent kommt. Bei einem Bruchteil der zusätzlichen Erhaltungs- und Investitionskosten, die der Bau der Schnellstraße verursacht, kann durch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr mehr als doppelt so viel Zeit pro Fahrt und pro Person eingespart werden.

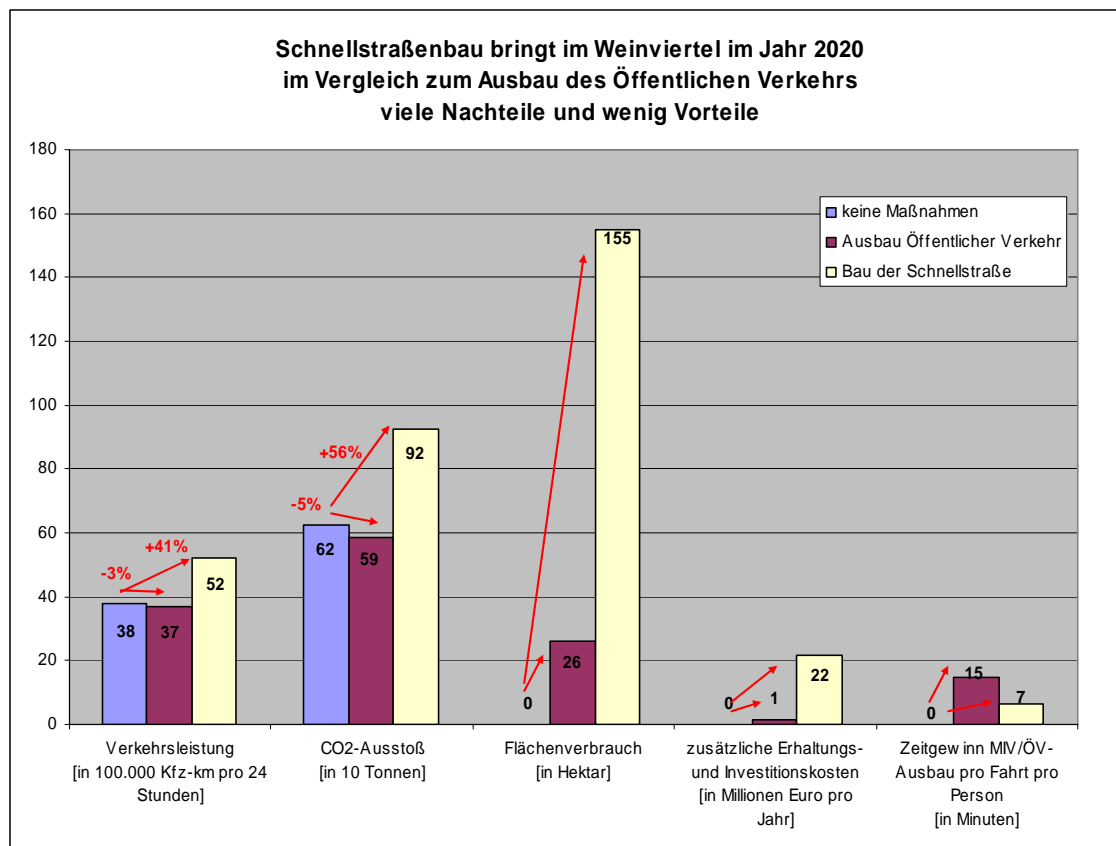


Abbildung 3: Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr im Untersuchungsgebiet Weinviertel im Jahr 2020. Quelle: Weinviertel Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at), Berechnung VCÖ 2005

## Ausbau der Bundesstraße B317 zwischen Klagenfurt und Scheifling

Beim Ausbau der Bundesstraße B317 zwischen Klagenfurt und Scheifling beziehen sich die Steigerungen des Verkehrsaufwandes lediglich auf den Bereich der Bundesstraße B317 im Bereich des Perchauer Sattels. Die Veränderung der Abgaskosten sowie der zusätzlichen Erhaltungs- und Investitionskosten bezieht sich auf das in der strategischen Prüfung untersuchte Gebiet. Durch ein sehr groß angenommenes Einflussgebiet im Bericht zur Strategischen Prüfung, kommt es laut Verkehrsmodell zu einem Anstieg der Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr von lediglich 0,20 Prozent. Kleinräumig kommt es jedoch zu einer extrem hohen Zunahme an Belastungen der Bevölkerung. Die angenommenen hohen Verkehrsmittelbetriebskosten durch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr können nicht nachvollzogen werden. Etwaige Nutzen dieser Maßnahmen werden in der strategischen Prüfung nicht berücksichtigt.

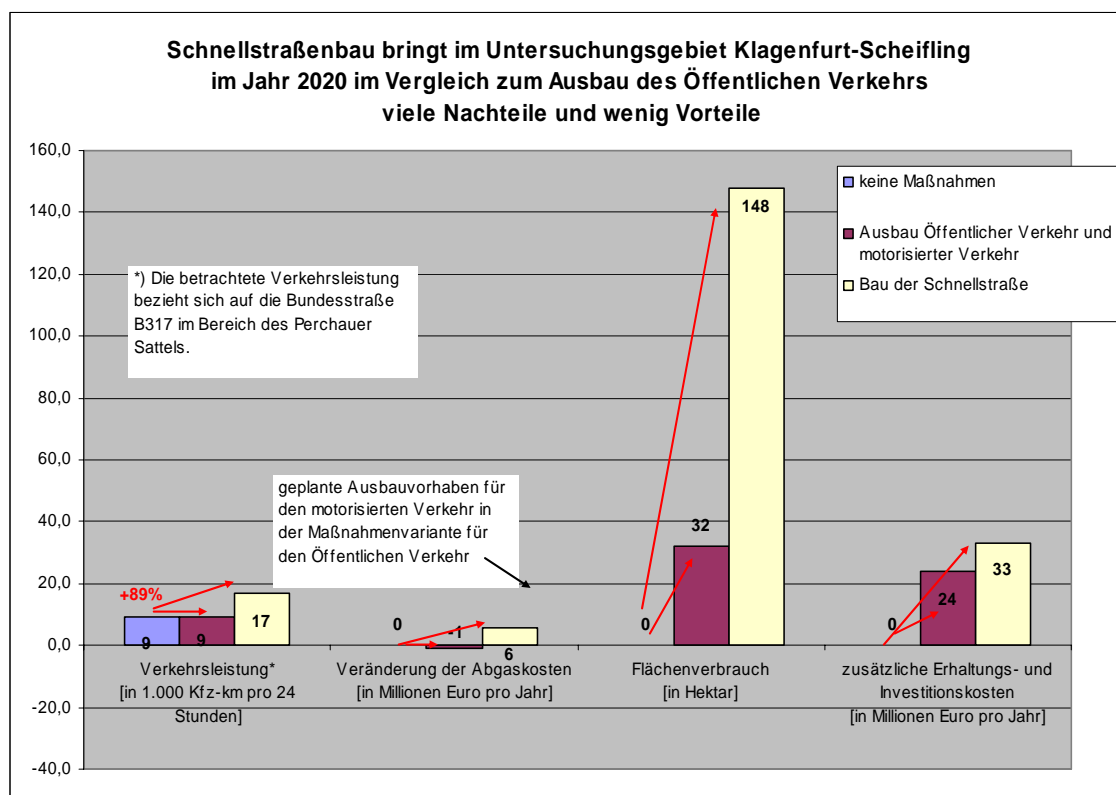


Abbildung 4: Vergleichende Darstellung verschiedener Indikatoren von geplanten Maßnahmen im Verkehr im Untersuchungsgebiet der Bundesstraße B317 zwischen Klagenfurt und Scheifling im Jahr 2020. Quelle: Strategische Prüfung Verkehrsbereich für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at), Berechnung VCÖ 2005

# Allgemeines

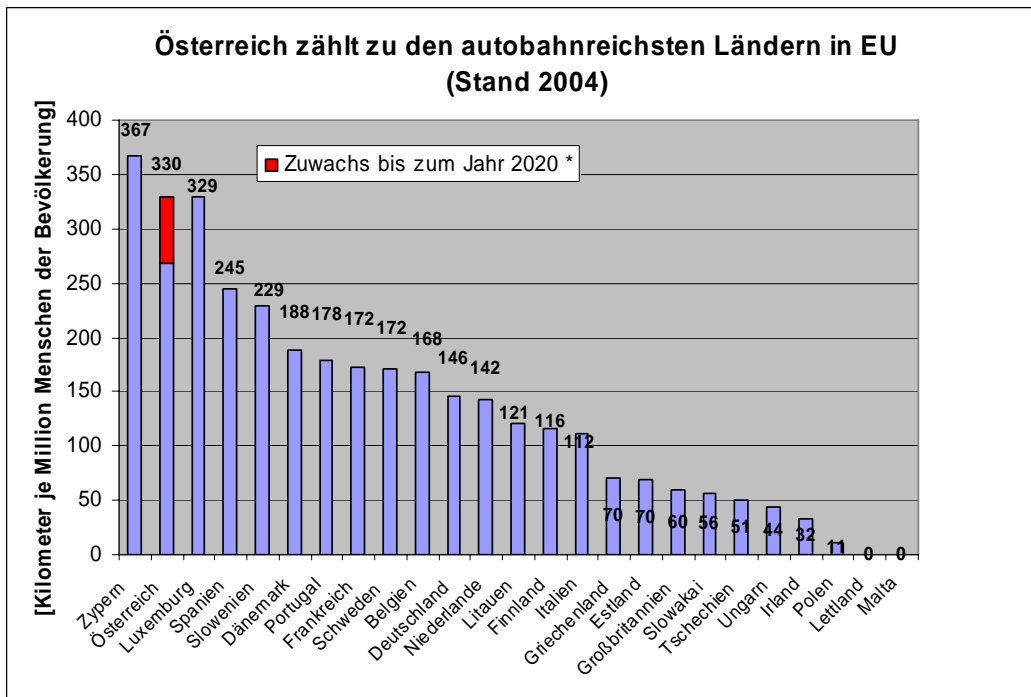
## Übersicht des aktuellen Autobahnnetzes

Die Länge des Autobahn- und Schnellstraßennetzes in Österreich beträgt zurzeit rund 2.174 Kilometer. Davon sind 140 Kilometer Sondermautstrecken. Rund 315 Kilometer Autobahn und Schnellstraße sind offiziell geplant oder befinden sich bereits im Bau. Weitere rund 200 Kilometer sind derzeit im Stadium der Strategischen Prüfung. Bei Betrachtung sämtlicher Autobahn- und Schnellstraßenkilometer hat Österreich bezogen auf die Bevölkerungszahl bereits jetzt das zweitdichteste Netz hochrangiger Straßen innerhalb der EU-Länder. Dies wird sich durch die massiven Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor allem zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs noch verstärken. Damit wird Österreich im Jahr 2020 nach Zypern das Land mit den meisten Autobahnkilometern je Million Menschen der Bevölkerung innerhalb der Europäischen Union sein, wenn davon ausgegangen wird, dass die anderen EU-Länder ihr Autobahnnetz nicht oder nur geringfügig ausbauen. Gefördert durch das dichte Autobahnnetz wird vor allem auch der Transitverkehr durch Österreich.

Österreich weist im Jahr 2005 mit rund 270 Kilometer Autobahn oder Schnellstraße pro Million Menschen ein überproportional dichtes hochrangiges Straßennetz auf. Damit hat Österreich ein fast doppelt so dichtes Autobahnnetz wie Deutschland (146 Kilometer pro Million Menschen). Mit rund 330 Kilometer Autobahn oder Schnellstraße pro Million Menschen wird Österreich nach Fertigstellung der geplanten Bauvorhaben hinter Zypern an zweiter Stelle liegen, falls Zypern und Luxemburg bis dahin keine zusätzlichen Autobahnkilometer bauen.

Innerhalb der Bundesländer Österreichs besitzen Kärnten und Niederösterreich nach Fertigstellung der geplanten Straßenbauprojekte einen Sonderstatus.

Kärnten besitzt bereits jetzt mit 44 Kilometer Autobahn oder Schnellstraße pro 100.000 Menschen das dichteste Netz in Österreich und wird nach Ausbau der Friesacher Bundesstraße B317 zwischen Scheifling und Klagenfurt diesen Wert auf 57 Kilometer Autobahn oder Schnellstraße pro 100.000 Menschen steigern. Die Autobahn- und Schnellstraßendichte in Vorarlberg beträgt mit rund 18 Kilometer pro 100.000 Menschen weniger als ein Drittel der Kärntens.



\* Bei der Verwirklichung geplanter Projekte, unter Berücksichtigung, dass andere EU-Länder nicht ausbauen

Abbildung 5: Innerhalb der EU-25 hat Österreich im Jahr 2005 nach Zypern und Luxemburg die dritthöchste Autobahndichte - nach dem Jahr 2020 wird Österreich hinter Zypern europaweit das Land mit den meisten Autobahn- und Schnellstraßenkilometer sein, wenn davon ausgegangen wird, dass die anderen Länder bis dahin keine weiteren Autobahnkilometer bauen.<sup>3</sup> Quelle: Europäische Kommission; Grafik: VCÖ 2005

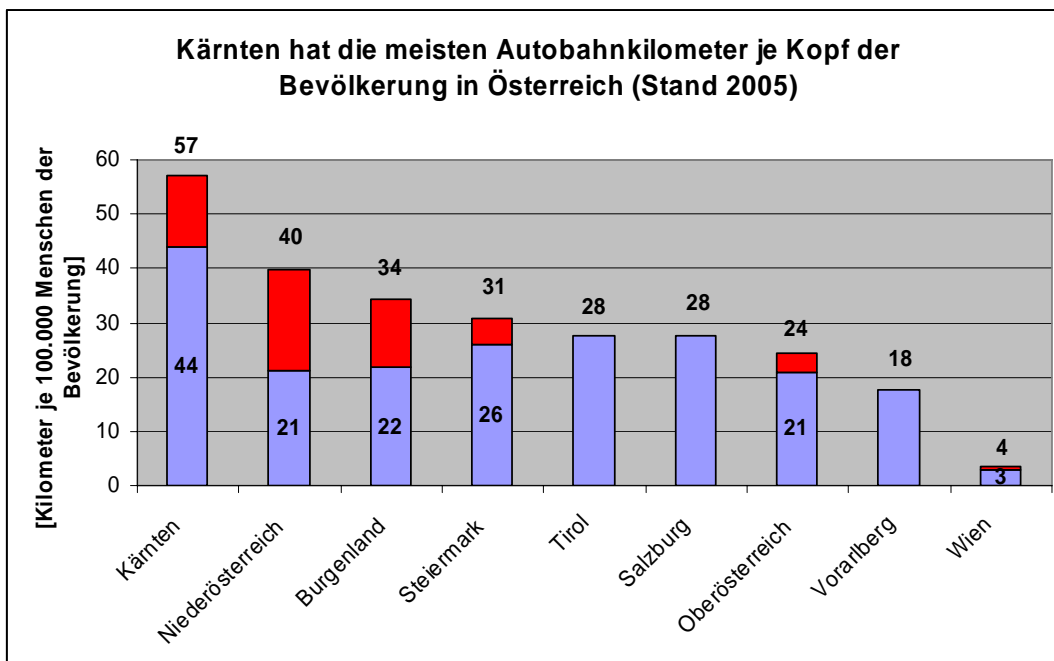


Abbildung 6: Im Jahr 2005 haben in Österreich Kärnten, Tirol und Salzburg die meisten Autobahnkilometer bezogen auf die Bevölkerung. Bis ins Jahr 2020 werden Kärnten und Niederösterreich ihre Autobahn- und Schnellstraßendichte weiter erhöhen. Quelle: Eurostat; Grafik: VCÖ 2005

## Die Kosten des Autobahnbaus

Die Infrastrukturkosten des Straßenverkehrs in Österreich betragen etwa 5,4 Milliarden Euro pro Jahr. Die Kosten setzen sich aus Errichtungskosten, Betriebskosten und jährlichen Abschreibungen zusammen. 21 Prozent dieser Kosten, also 1,3 Milliarden Euro entfallen auf Autobahnen und Schnellstraßen. Den Kosten der Straßen-Infrastruktur stehen Einnahmen in der Höhe von 4,5 Milliarden Euro gegenüber. Um zu beurteilen, ob der Nutzen eines Straßenprojektes dessen Kosten überwiegt, werden auch externe Kosten berücksichtigt. Das sind beispielsweise Kosten, die durch höhere Umweltbelastung oder durch mehr Verletzte infolge von Verkehrsunfällen entstehen. Während die Unfall- und Infrastrukturkosten auf den Landes- und Gemeindestraßen überwiegen, fallen mehr als 70 Prozent der Klimakosten auf Autobahnen, Schnell- und Bundesstraßen an. Im Straßenverkehr beträgt der Kostendeckungsgrad aller Fahrzeuge und aller Straßen 31 Prozent. Das heißt, dass mehr als zwei Drittel aller Kosten von der Allgemeinheit getragen werden. Auf Autobahnen und Schnellstraßen werden insgesamt nur 57 Prozent der Kosten gedeckt. Die bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen belasten die Allgemeinheit in Österreich derzeit mit Kosten in der Höhe von jährlich rund 1,4 Milliarden Euro.

### Kosten und Einnahmen aus dem Straßenverkehr

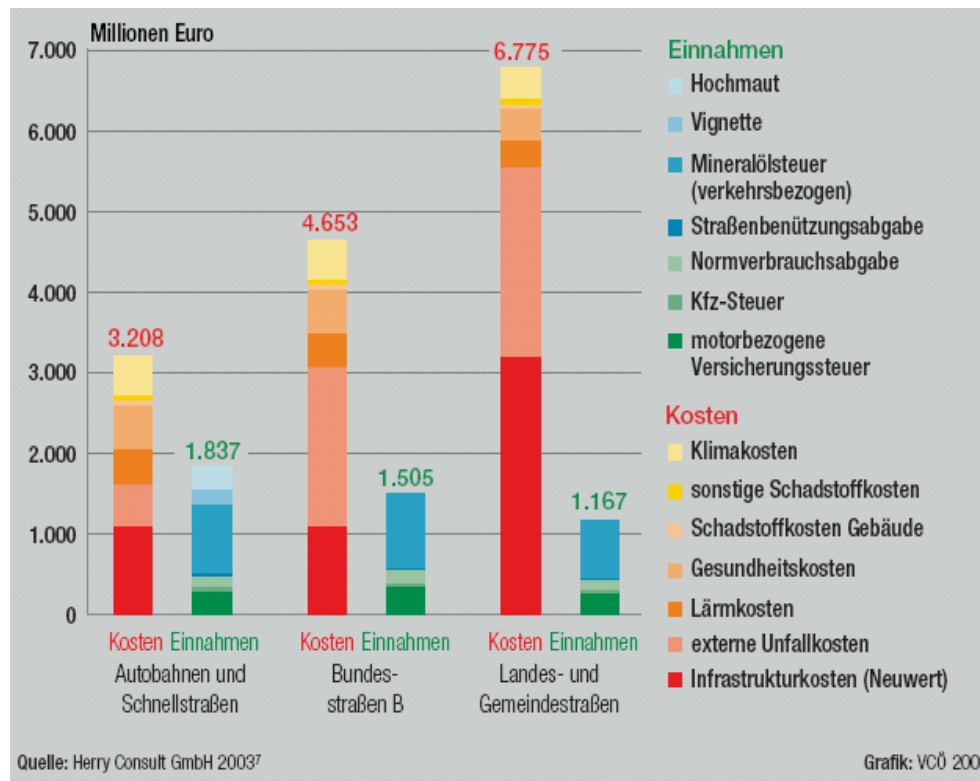


Abbildung 7: Im Straßenverkehr stehen hohen Kosten geringe Einnahmen gegenüber

## Kosten und Nutzen zusätzlicher Infrastruktur

Infrastruktur unterliegt dem Gesetz steigender Grenzkosten und fallenden Grenznutzens. Das heißt, jeder zusätzliche Autobahn- und Schienenkilometer bringt tendenziell weniger Nutzen bei steigenden Kosten. Ab einer Autobahnnetzlänge in Österreich über 1.600 Kilometern übersteigen die Grenzkosten eindeutig den Nutzen. Darüber hinaus kann jeder Euro, der für Verkehrsinfrastruktur ausgegeben wird, nicht für andere private oder öffentliche Zwecke verwendet werden. Durch den stark fallenden Grenznutzen, muss die Frage gestellt werden, ab welchem Ausbaustandard, ein Euro, der in Infrastrukturausbau gesteckt wird, weniger bringt, als ein Euro, der in Ausbildung oder ins Gesundheitswesen investiert wird.

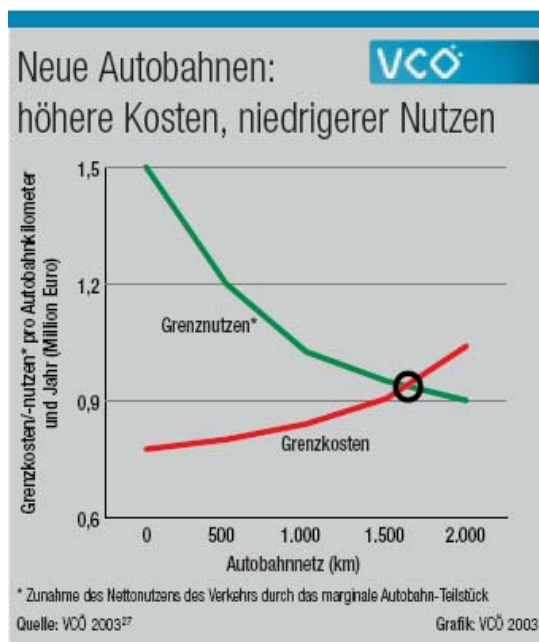


Abbildung 8: Ab einer Netzlänge von etwa 1.600 km des Autobahn- und Schnellstraßennetz sind in Österreich die Kosten höher als der Nutzen pro Autobahnkilometer.

## Verkehrsinfrastruktur ist nicht alleiniger Standortfaktor

Selbst große Unterschiede des Ausbaugrades haben in den Industriestaaten mit bereits ausreichend ausgebauter Verkehrsinfrastruktur keinen messbaren Einfluss mehr auf die Wirtschaftsentwicklung des jeweiligen Landes. Aus den Wirtschaftsdaten lässt sich kein Zusammenhang erkennen. So hat Großbritannien in den Jahren von 1985 bis 2001 ein vergleichbares Wirtschaftswachstum wie Österreich aufzuweisen, besitzt aber nur rund ein Viertel der Autobahnkilometer pro Einwohner beziehungsweise Einwohnerin wie Österreich. Die Niederlande weisen mit einer geringeren Autobahndichte ein doppelt so hohes Wirtschaftswachstum im Vergleichszeitraum auf. Irland besitzt mit dem kleinsten Autobahnnetz der EU 15-Staaten die höchsten Zuwachsraten des Brutto-Inland-Produktes pro Kopf zwischen den Jahren 1985 und 2001. Wesentlich wichtiger für Unternehmen sind Kriterien wie Ausbildungsniveau oder Innovationspotential, hier kann aber in Österreich durch die hohen Infrastrukturkosten und externen Kosten des Straßenbaus nicht mehr ausreichend investiert werden.

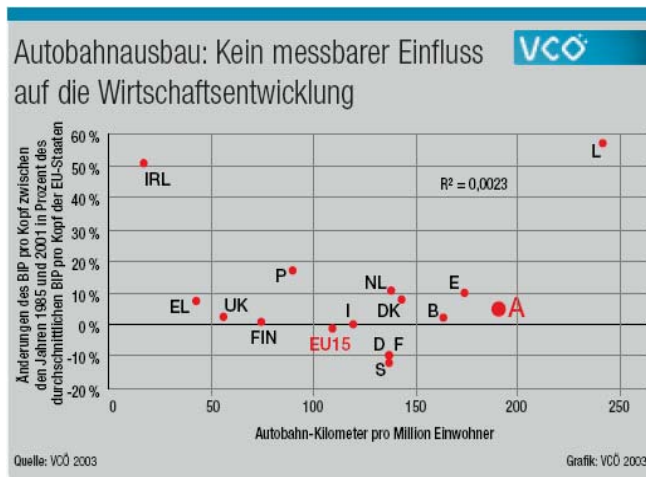


Abbildung 9: Durch Autobahnausbau kann ab einer bestimmten Dichte der Verkehrsinfrastruktur kein messbarer Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung eines Landes fertig gestellt werden.

## Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur

Grundsätzlich kann zwischen Beschäftigungseffekten beim Bau, hier sind die Arbeitsplätze aufgrund der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, und Beschäftigungseffekten im Betrieb von Verkehrsinfrastruktur, unterschieden werden. Beim Bau von Verkehrsinfrastruktur müssen neben den direkten Effekten (durch die Vergabe von Aufträgen an die Bauwirtschaft, Planer, etc.) auch indirekte (Beschäftigung zur Erstellung der nötigen Vorleistungen für die direkten Effekte) und induzierte Effekte berücksichtigt werden. Den induzierten Effekten liegt die Kreislaufüberlegung zugrunde, dass Beschäftigte ihr Einkommen wieder ausgeben und durch diese Konsumausgaben wieder Arbeitsplätze schaffen.

Entscheidend für die Darstellung der Gesamt- und Verteilungseffekte ist die richtige Systemabgrenzung. Wird diese zu eng gewählt werden Verluste von Arbeitsplätzen nicht im ausreichenden Maße dargestellt.

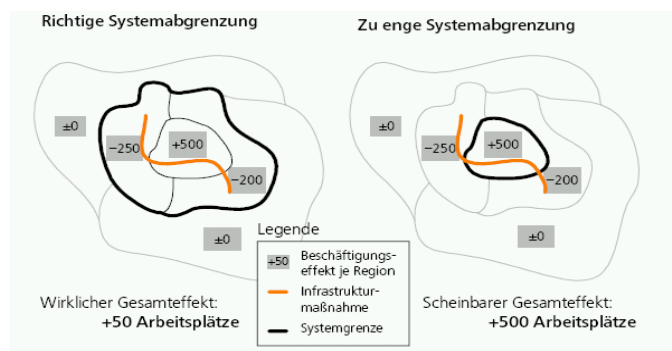


Abbildung 10: Richtige und falsche Systemabgrenzung bestimmen die tatsächlichen und scheinbaren Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur. Quelle: „Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen“, R.Haller, Wien, 2005

Innerhalb der Bauwirtschaft hat der Straßenbau seit Mitte der 1950er Jahre immer die niedrigsten Beschäftigungswirkungen. Der Mythos der Beschäftigungsschaffung durch Fernstraßenbau beruht auf den Verhältnissen der frühen 1950er Jahre und ist bis heute in den Köpfen vieler Politiker aktuell. Tatsächlich liegen jedoch die höchsten Beschäftigungseffekte im niederrangigen Straßennetz, in Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und in der Verkehrsinfrastruktur des Öffentlichen Verkehrs.

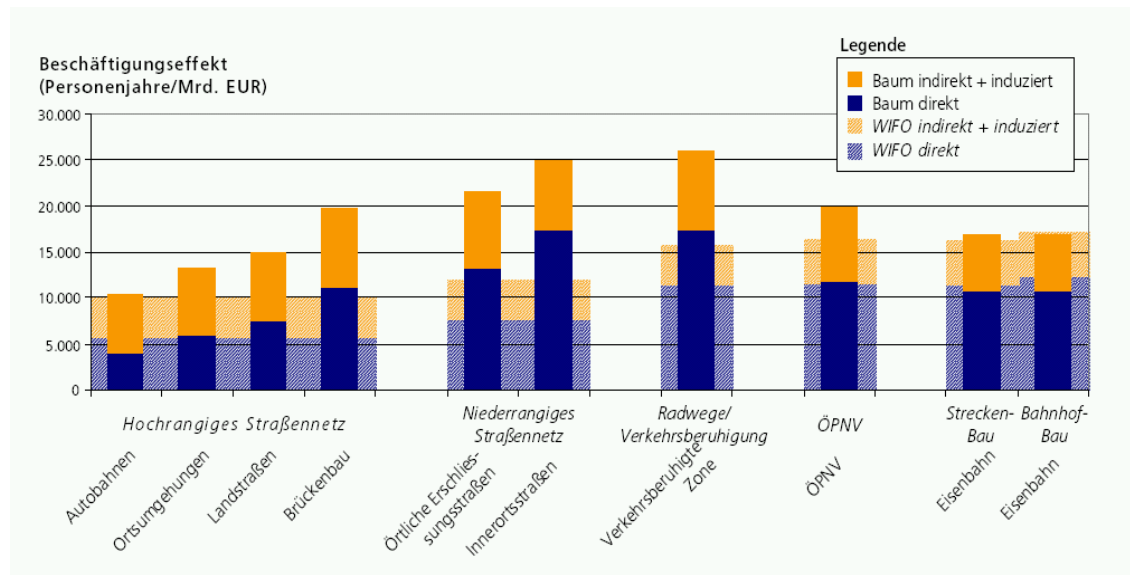


Abbildung 11: Autobahnbau erzielt den niedrigsten Beschäftigungseffekt der beschriebenen Verkehrsinfrastruktur. Die Beschäftigungswirkungen durch Verkehrsberuhigung und im niederrangigen Straßennetz sind entscheidend. Die Beschäftigungseffekte im Öffentlichen Verkehr liegen rund doppelt so hoch, als bei Autobahnen oder Schnellstraßen. Quelle: „Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen“, R.Haller, Wien, 2005

Vergleicht man regionale Beschäftigungseffekte, ist der Unterschied zwischen hochrangigen Straßenbau und Maßnahmen für den Langsamverkehr noch größer. Durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Rahmen der Dorferneuerung im Bundesland Salzburg sind 92 Prozent der direkten Beschäftigungseffekte im Bundesland verblieben, während dies im Vergleich beim Arlberg Straßentunnel lediglich nur 37 Prozent waren.<sup>4</sup>



## Autobahnen und Schnellstraßen in Bau

In Österreich werden derzeit zahlreiche Autobahnen und Schnellstraßen ausgebaut. Dazu zählen die Südautobahn (A2), Tauernautobahn (A10), Pyhrnautobahn (A9), Inntalautobahn (A12), Mühlkreisautobahn (A7) und Arlberg Schnellstraße (S16). Zu den Ausbauten kommen die Neubauten Nordost-Autobahn (A6) und die Wiener Außenring Schnellstraße (S1). Die Brucker Schnellstraße (S35) wird als Lückenschluss zwischen Pyhrnautobahn (A9) und Semmering Schnellstraße (S6) gebaut. Hinzu kommt noch die Verlängerung der Wiener Nordbrücke um rund 1,5 Kilometer.

Nr.	Name	Von – Nach Verbindung	Länge	Kosten
A6	Nordost-Autobahn	Spange A 4 – Kittssee	22 Kilometer	185 Millionen Euro
S1	Wiener Außenring Schnellstraße	Vösendorf - Schwechat	16,5 Kilometer	430 Millionen Euro
S35	Brucker Schnellstraße	Stausee Zlatten - Röthelstein	7 Kilometer	210 Millionen Euro
A22	Donauufer Autobahn	Verlängerung Nordbrücke	1,5 Kilometer	100 Millionen Euro
		<b>Summe:</b>	<b>47 Kilometer</b>	<b>925 Millionen Euro</b>

Tabelle1: Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen im Jahr 2005 in Österreich. Nicht berücksichtigt wurden Ausbaumaßnahmen im Zuge baulicher Erhaltung und Instandsetzungen.

## Autobahnen und Schnellstraßen in Planung

Derzeit befinden sich 14 weitere Autobahn- und Schnellstraßenprojekte in Planung. Ihre Länge umfasst rund 285 Kilometer und die projektierten Kosten betragen etwa 6,3 Milliarden Euro. Zu ihnen zählen kostenintensive Projekte wie die Wiener Außenring-Schnellstraße (S1), mit zirka 2,3 Milliarden Euro das teuerste Projekt. <sup>5</sup>

Nr.	Name	Von – Nach Verbindung	Länge [in km]	Kosten [in Millionen Euro]	Projektstadium
A3	Südost Autobahn	Knoten Eisenstadt - Klingenbach	11	Keine Angaben	Vorprojekt
A 5	Nord Autobahn	Knoten Eibesbrunn - Drasenhofen	60	550	Umweltverträglichkeitsverfahren
A 14	Rheintal Autobahn	Pfänder Tunnel	7	Keine Angaben	Trassengenehmigungsverfahren
A 22	Donauufer Autobahn	Kaisermühlen - Ölhafen	5,5	700	Einreichprojekt
A 26	Linzer Autobahn	Westring Linz	8,5	585	Behördernverfahren
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße	Schwechat - Knoten Korneuburg (A22)	43	2.300	Einreichprojekt
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße	Umfahrung Süßenbrunn	4,5	115	Umweltverträglichkeitsprüfung
S 5	Stockerauer Schnellstraße	Donaubücke Traismauer - Krems Ost	6,6	26,6	Vorprojekt
S 6	Semmering Schnellstraße	Ganzsteintunnel	2,1	46,5	Behördernverfahren
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Riegersdorf - Heiligenkreuz	30	485	Umweltverträglichkeitsprüfung
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweikersdorf - Wulowitz	38	935	Umweltverträglichkeitsverfahren
S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt - Schützen/Geb.	10	75	Umweltverträglichkeitsverfahren
S 31	Burgenland Schnellstraße	Oberpullendorf - Rattersdorf	14	85	Umweltverträglichkeitsverfahren
S 33	Kremser Schnellstraße	Donaubücke Traismauer	21	90	Umweltverträglichkeitsprüfung
S 36	Murtal Schnellstraße	Judenburg - Scheiflinger Ofen	22	240	Vorprojekt
		<b>Summe:</b>	<b>284,7</b>	<b>6.338,7</b>	

Tabelle 2: Geplanter Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich im Jahr 2005

Quelle: Internet: [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

# Schnellstraßen im strategischen Prüfungsverfahren

## Was ist die Strategische Prüfung Verkehr (SP-V)?

Laut SP-V Gesetz ist für die Aufnahme einer neuen Straße in das Bundesstraßengesetz eine Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) durchzuführen. Diese Prüfung steht am Beginn des Straßenplanungsprozesses auf der Ebene einer Voruntersuchung. Erst bei einem positiven Bescheid ist der weitere Planungs- und Verfahrensablauf inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung wie bisher durchzuführen.

Zu den von der Asfinag geplanten Autobahnen und Schnellstraßen kommen noch vier Projekte, die sich derzeit im Stadium der strategischen Prüfung befinden und im Weiteren rund 200 Kilometer Schnellstraßen in Niederösterreich und Kärnten umfassen sollen. Als Weinviertler Schnellstraße, Traisental Schnellstraße und Marchfeldstraße werden in Niederösterreich rund 120 Kilometer neue Schnellstraßen gebaut. In Kärnten soll die bestehende Bundesstraße B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt auf rund 75 Kilometer geführt werden.

Nr.	Name	Von- Nach Verbindung	Länge	Kosten
S3	Weinviertler Schnellstraße	Knoten Stockerau/West (A22) – Hollabrunn- Staatsgrenze bei Kleinhaugsdorf	60 Kilometer	453 Millionen Euro
S8	Marchfeld Schnellstraße	Knoten bei Raasdorf (S1) – Staatsgrenze bei Marchegg	35 Kilometer	490 Millionen Euro
S34	Traisental Schnellstraße	Knoten A1 /S33 bis B18	23 Kilometer	382 Millionen Euro
S37	Klagenfurter Schnellstraße	Scheifling – Friesach –Knoten Klagenfurt/Nord (A2)	74 Kilometer	686 Millionen Euro
A24	Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl	Knoten Hanssonkurve (A23)- Knoten Rothneusiedl (S1)	3 Kilometer	390 Millionen Euro
		<b>Summe:</b>	<b>195 Kilometer</b>	<b>2.401 Millionen Euro</b>

Tabelle 3: Geplante Schnellstraßen im strategischen Prüfungsverfahren. Quelle: [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

Insgesamt sind in Österreich rund 480 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen mit einem Gesamtvolumen von rund 8,3 Milliarden Euro in Planung. Der Anteil der Schnellstraßen-Projekte, die sich zur Zeit noch im Stadium der strategischen Prüfung befinden, wird mehr als zwei Milliarden Euro betragen.

## Autobahnbau erzeugt lokale Disparitäten

Der Anteil der im Kernraum der Stadtregionen Österreichs wohnenden Bevölkerung hat zwischen den Jahren 1961 und 2001 kontinuierlich abgenommen.<sup>6</sup> Im gleichen Zeitraum nahm der Anteil der im nahen Umland der Städte lebenden Menschen zu. Besonders deutlich ist diese Entwicklung um die Städte Linz, Graz, Innsbruck, Wien und Salzburg.

Durch Flächenwidmungen, fehlende Raumordnungskonzepte und Infrastrukturausbauten wurde dieser Trend verstärkt. Vor allem Einkaufszentren, Baumärkte und Möbelhäuser profitieren vom hohen Erreichbarkeitspotenzial und ziehen damit gleichzeitig Kaufkraft aus der Kernstadt ab.

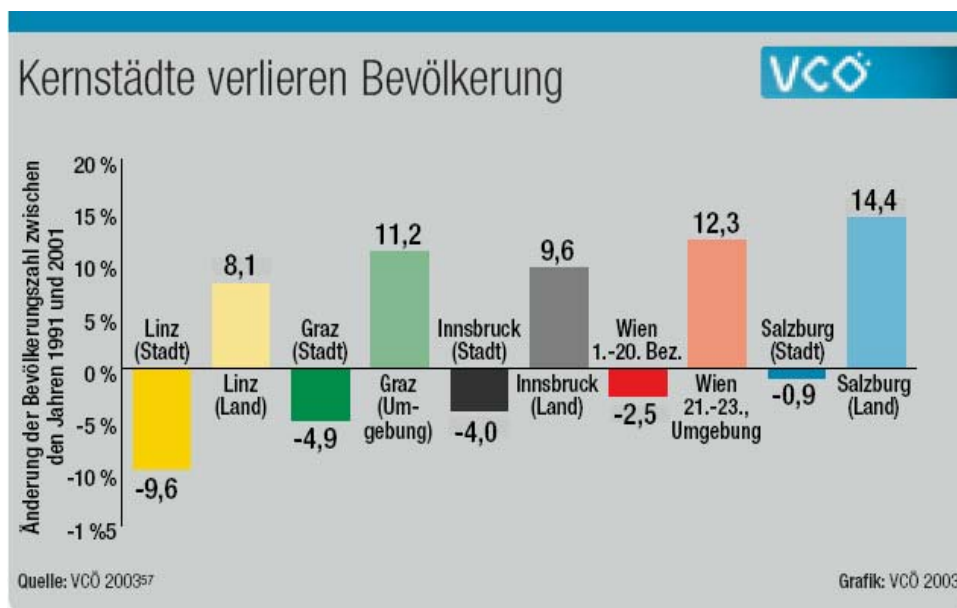


Abbildung 12: Die Bevölkerung zieht aus den Kernstädten in den „Speckgürtel“ der Ballungsräume. Dort steigt das Angebot an Arbeitsplätzen und die Belastung durch den Verkehr ist geringer als in der Stadt.<sup>7</sup>

## Autobahnbau stärkt regionale Disparitäten

Die Europäische Union formuliert den Abbau von regionalen Disparitäten als ausdrückliches Ziel auf allen Ebenen.<sup>8</sup> Daraus wird fälschlicherweise abgeleitet, dass es notwendig sei, durch ein hochrangiges Straßennetz, in wirtschaftlicher Hinsicht benachteiligte Regionen an bereits existierende Ballungsräume anzuschließen. Dass dieser Anschluss auf Kosten der schwächeren Regionen geht, wird nicht berücksichtigt. Durch den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen, werden die Raumwiderstände zwischen wirtschaftlich potenten Regionen und ländlichen Räumen derart vermindert, dass die Zentralräume auf Kosten der Regionen gewinnen. Diese ziehen Arbeitsplätze und Bevölkerung aus den kleineren Gemeinden ab. Dies gilt für Regionen mit einer Distanz ab etwa 50 Kilometer von der Kernstadt des jeweiligen Zentralraumes. Fälschlicherweise wird dies als Beitrag zu einer sozialen Nachhaltigkeit angesehen.<sup>9</sup>

Beispielsweise kam es durch den Autobahnbau im Salzburger Lungau zu einer Abnahme der Arbeitsplätze in der Region um 9,4 Prozent während in der Umgebung der Stadt Salzburg (dem Zentralraum) diese um 4,9 Prozent zunahm. Diese Erreichbarkeitsverbesserungen führen zur Ausweitung der zentralen Erreichbarkeitszonen aber gleichzeitig auch zu Abwanderung der Bevölkerung von den Städten ins Umland.

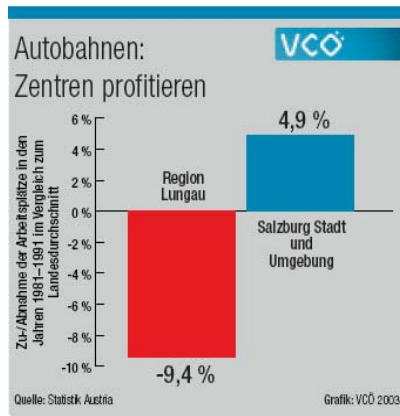


Abbildung 13: Seit Ende der 1970er Jahre hat der isolierte Lungau im Bundesland Salzburg Autobahnanschluss. Die Folge: Wirtschaftskraft ist verstärkt vom Lungau in die Zentren abgeflossen.

Der Gürtel um die Landeshauptstadt Salzburg hat die Wirtschaftskraft aus den umgebenden Regionen abgezogen. Die Region Lungau war bis vor 30 Jahren besonders schlecht erreichbar. Es konnte jedoch kein signifikanter wirtschaftlicher Langzeiteffekt durch die Anbindung an das europäische Autobahnnetz beobachtet werden. Die Zahl der Arbeitsplätze entwickelte sich vor und nach dem Autobahnbau so wie in anderen vergleichbaren Regionen Salzburgs.

### Warum Straßenausbau interregionale Disparitäten verstärkt<sup>10</sup>

Warum Straßenausbau regionale Disparitäten verstärkt, ist jederzeit aus einer Anwendung des allgemeinen Gleichgewichtsmodells auf benachbarte Regionen ableitbar.

Nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage steigen die Preise für knappe Faktoren und sinken jene für reichlich angebotene. Übertragen auf das Gleichgewicht zwischen zentralen und peripheren Märkten bedeutet das dann Folgendes:

Im Zentrum wird wegen der günstigen Erreichbarkeit von Arbeitskräften sowie Konsumentinnen und Konsumenten und der daraus resultierenden Größenvorteile mehr investiert als in peripheren Regionen.

Dadurch steigt die Nachfrage nach Arbeitskräften und damit die Löhne in den Zentren, während in der Peripherie die Löhne sinken.

Durch die Wanderung (bzw. das Pendeln) von Arbeitskräften von der Region ins Zentrum wird das Sinken der Löhne in der Peripherie und das Steigen der Löhne im Zentrum begrenzt. Durch steigende Immobilienpreise im Zentrum bzw. durch die Kosten des Pendelns wird der weitere Zuzug bzw. das Einpendeln von Arbeitskräften begrenzt.

Der Arbeitsmarkt stabilisiert sich damit bei einem bestimmten Lohngefälle zwischen Zentrum und Region.

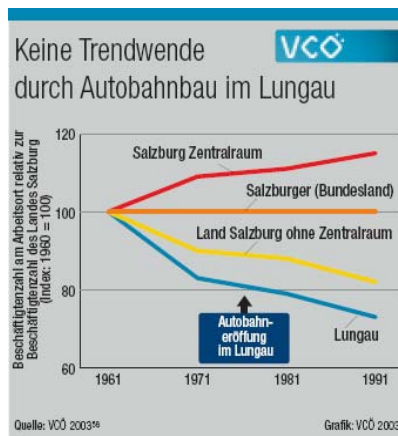


Abbildung 14: Es lässt sich durch den Autobahnbau im Lungau kein erkennbarer Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung und keine Steigerung der Beschäftigtenzahl am Arbeitsort erkennen.

### Gleichgewicht der Investitionstätigkeit stellt sich ein

Durch das Steigen der Löhne im Zentrum und das Sinken in der Peripherie sinkt der Investitionsanreiz im Zentrum während er in der Peripherie steigt. Damit wird das Investitionsgefälle zwischen Zentrum und Peripherie begrenzt. Es stellt sich ein Gleichgewichtsverhältnis der Investitionen ein, das sich nach dem Gleichgewichtsverhältnis der Löhne und der sonstigen Standortfaktoren (Erreichbarkeit) zwischen Zentrum und Peripherie richtet.

### Straßenausbau verändert das Gleichgewicht zu Lasten der Region

Straßenausbau macht Pendeln billiger. Geringere Zeitkosten veranlassen zusätzliche Arbeitskräfte aus der Peripherie in die Stadt zu pendeln. Löhne im Zentrum sinken während sie in der Peripherie steigen. Der Investitionsanreiz im Zentrum nimmt zu, während er in der Peripherie sinkt. Das Zentrum gewinnt Arbeitsplätze, während die Peripherie solche verliert.

### Interregionales Gleichgewicht nicht mit Gleichgewicht innerhalb des Ballungsraumes verwechseln

Der hier gezeigte allgemeine Gleichgewichtsansatz gilt für Regionen mit Distanzen ab etwa 50 Kilometer von der Kernstadt des jeweiligen Zentralraumes. Dieses Gleichgewicht darf nicht damit verwechselt werden, was im nahen Umland – bis etwa 20 Kilometer von der Kernstadt passiert. Hier wird durch Straßenausbau – vor allem durch tangentielle Autobahnen – die Zone optimaler Erreichbarkeit und damit der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit vom Zentrum in den „Speckgürtel“ um die Stadt verlagert. Die Stadt passt ihre Dimensionen dem neuen Optimum von Agglomerationskosten und –nutzen an. Es handelt sich um Veränderungen innerhalb des Ballungsraumes und nicht – wie oben – um Veränderungen des Gleichgewichtes zwischen Peripherie und Zentrum.

## Neue Schnellstraßen erhöhen Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr

Nach den Ausbaumaßnahmen würden Kärnten und Niederösterreich österreichweit die dichtesten Autobahnnetze bezogen auf die Zahl der Einwohnenden besitzen. Diese Maßnahmen werden auch Auswirkungen auf die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs in diesen Bundesländern haben und diesbezügliche derzeitige negative Trendszenarien fortschreiben beziehungsweise verstärken. Durch Attraktivitätssteigerungen im Öffentlichen Verkehr ohne weitere Ausmaßnahmen im Bereich des motorisierten Verkehrs kann diese Entwicklung beeinflusst werden, wie das positive Beispiel Vorarlberg zeigt.

Während Niederösterreich zwischen den Jahren 1990 und 2000 den Anteil des Mobilitätsverbundes Bus, Bahn, Gehen und Radfahren an der aufgewandeten Verkehrsleistung halten konnte, so ist in den darauf folgenden zehn Jahren bedingt durch die Ausbaumaßnahmen für den privaten motorisierten Individualverkehr mit einer Verschiebung von zumindest zwei Prozent der Verkehrsleistung vom Mobilitätsverbund zum motorisierten Individualverkehr zu rechnen.

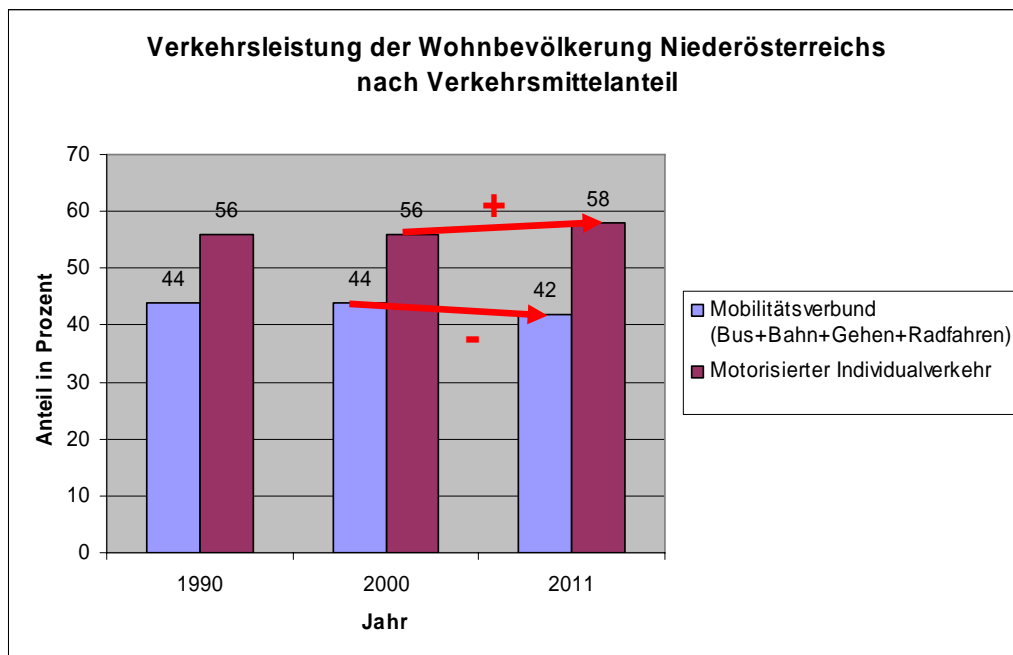


Abbildung 15: Auch gemessen an der Verkehrsleistung sind die Anteile des Mobilitätsverbundes im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr stark rückläufig. Quelle: „10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept“, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten.<sup>11</sup>

### Negative Entwicklung des Modal-Splits des Pendelverkehrs in Kärnten

In Niederösterreich und Kärnten hat der Öffentliche Verkehr weiter Anteile am gesamten Pendelverkehr verloren. Lediglich Wien und Vorarlberg konnten ihre Anteile steigern. Obwohl Kärnten im Jahr 1991 noch gleichauf mit Vorarlberg lag, konnte es seinen Anteil an Pendelnden im Öffentlichen Verkehr nicht halten. Der Anteil der mit Öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit

Pendelnden ging um fünf Prozentpunkte zurück. Kärnten ist damit heute das Schlusslicht in Österreich.

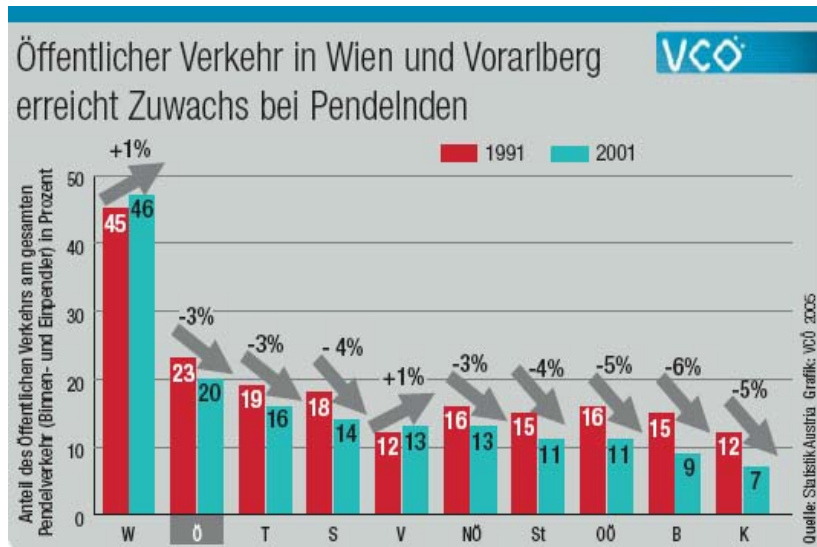


Abbildung 16: In Wien und Vorarlberg fahren heute mehr Personen mit öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit (innerhalb und außerhalb des Wohnortes). Die Ursache liegt vor allem an der Verbesserung des Angebots des Öffentlichen Verkehrs.

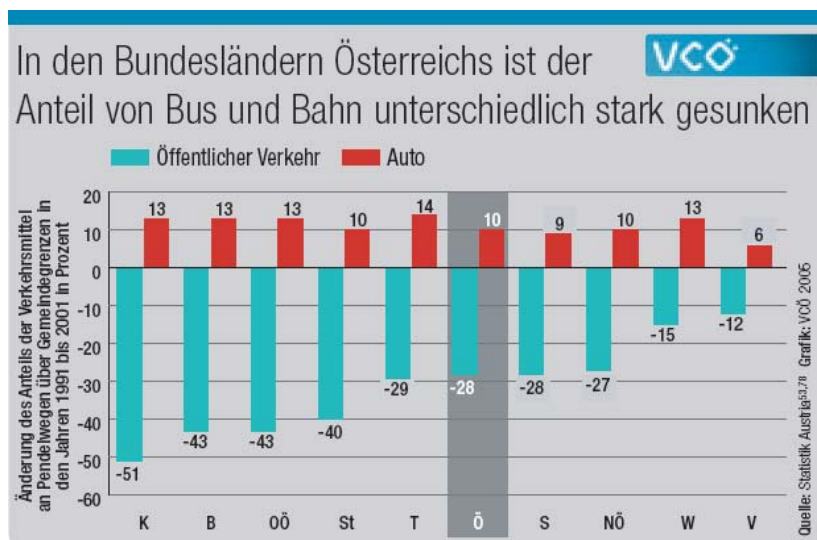


Abbildung 17: Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, die außerhalb des Wohnortes arbeiten und den Öffentlichen Verkehr benutzen, ist in Kärnten in den letzten zehn Jahren am stärksten gesunken.



## Traisental Straße<sup>12</sup>

Die geplante Traisental Schnellstraße soll zwischen der Bundesstraße B18 in Höhe der Ortschaft Traisen bis zur Westautobahn (A1) geführt werden. Im Strategischen Prüfungsverfahren wurde für die Variante, die den Neubau der Schnellstraße vorsieht, ein vierstreifiger Ausbau mit Richtungstrennung und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h geplant. Anschlusspunkt soll der bestehende Knoten mit der Schnellstraße S33 östlich von St.Pölten sein.



Abbildung 18: Verlauf der Trasse der geplanten Traisental-Schnellstraße zwischen der Westautobahn A1 beim Anschlussknoten mit der Schnellstraße S33 und der Bundesstraße B18 bei Traisen.

Die Traisental-Schnellstraße wird als Entlastung der bestehenden Bundesstraße (B20) geplant, die eine bestehende jahresdurchschnittliche Belastung von rund 12.000 Kfz pro 24 Stunden im Bereich Traisen und rund 20.000 Kfz pro 24 Stunden im Bereich Sankt Georgen / Steinfeld aufweist. Die Traisental-Schnellstraße wird nicht im Generalverkehrsplan Österreich erwähnt, das Landesentwicklungskonzept sieht die Achse der Schnellstraße S33 und den Bau der Schnellstraße S34 als Entlastungsmaßnahmen des Ballungsraumes Wien an.

### Verkehrsprognosen

Die Wachstumsraten der Verkehrsbelastung liegen laut SP-V Bericht für die Bundesstraße B20 bei rund einem Prozent pro Jahr, mit fallender Tendenz. Ab dem Jahr 2006 werden die Wachstumsraten unter 0,5 Prozent liegen.

In den Unterlagen des Strategischen Prüfungsverfahrens werden vier Planfälle zum Zeitpunkt des Jahres 2020 untersucht. Dem Nullplanfall werden dabei die Varianten „Bau einer Schnellstraße ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrs“, sowie die Varianten „Ausbau des öffentlichen Verkehrs ohne Schnellstraße“ und „Bau der Schnellstraße und Ausbau des öffentlichen Verkehrs“ gegenübergestellt. Die Null-Alternative entspricht dem bestehenden beziehungsweise im Untersuchungszeitraum zu erwartenden Zustand.

Grundlage der Entscheidung im Bericht zum Strategischen Prüfungsverfahren ist die Kosten-Nutzen-Analyse. Hier werden die Erhaltungs- und Investitionskosten den Fahrzeugbetriebskosten, den „Zeitkosten“, den „Wohlfahrtsgewinnen“, sowie den Unfall-, Abgas- und Lärmkosten gegenübergestellt und die Planfälle mit dem Nullplanfall verglichen.

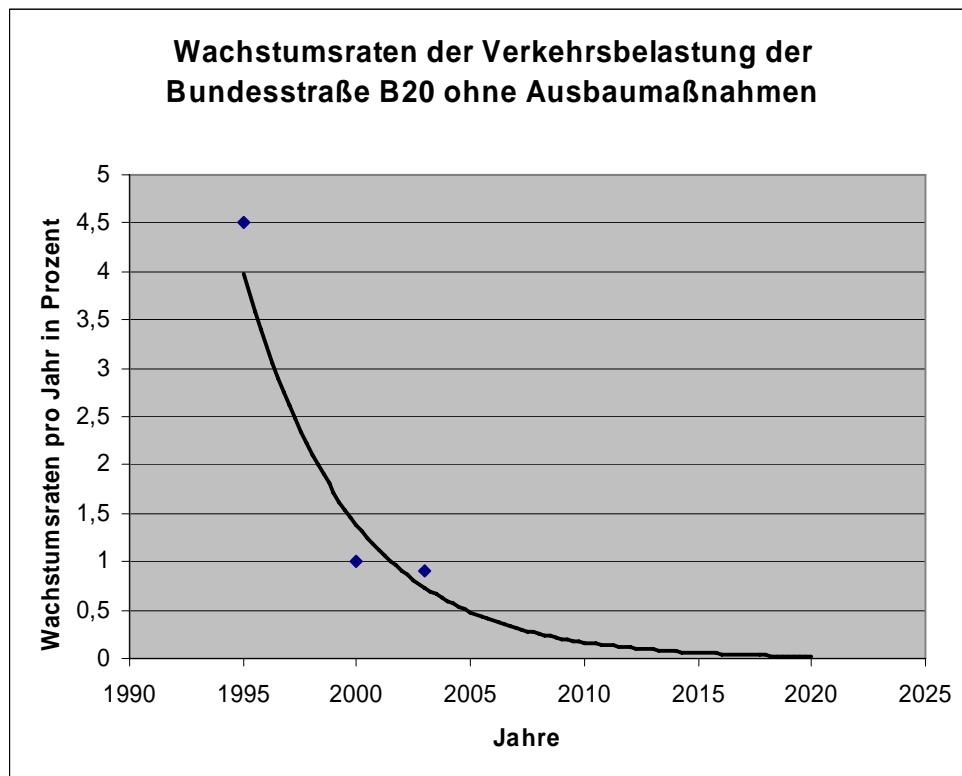


Abbildung 19: Die Wachstumsraten der Verkehrsbelastung der Bundesstraße B20 werden bis zum Jahr 2020 auf Nullwachstum sinken. Ist damit eine Ausbaumaßnahme gerechtfertigt?

Quelle: Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Lediglich der Planfall „Bau einer Schnellstraße – ohne Ausbaumaßnahmen des Öffentlichen Verkehrs“ besitzt in dieser Analyse ein positives Kosten-Summen-Kriterium. Dies ergibt sich aus einem theoretischen 47-fachen Wohlfahrtsgewinn für die Bevölkerung, der aus dem induzierten Neuverkehr resultieren soll. Externe Kosten des Neuverkehrs, die an Quelle und Ziel verursacht werden, wurden nicht berücksichtigt. So werden zum Beispiel Staukosten, die in St.Pölten durch Mehrverkehr verursacht werden nicht berechnet.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr im Bereich von St.Pölten wird, bedingt durch den Bau der Traisental – Schnellstraße, stark wachsen. Eine Zunahme um 33 Prozent im Vergleich zum

Nullplanfall wird im Korridor modelliert. Eine Alternative zu diesem Szenario würde sich durch Attraktivierungen im Öffentlichen Verkehr ergeben, die auch im direkten Vergleich zur Null – Alternative eine Reduktion der Verkehrsstärken in diesem Bereich von sieben Prozent prognostizieren.

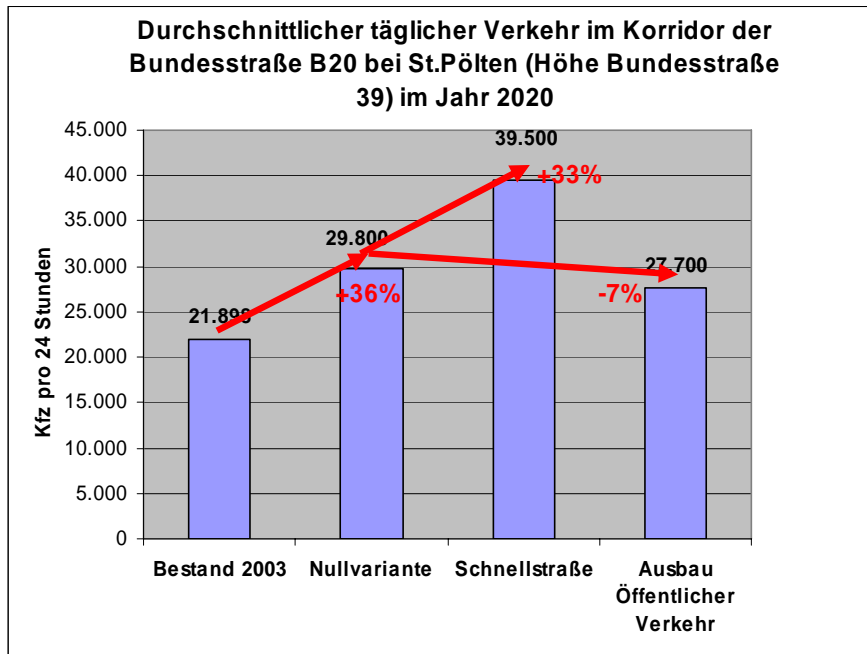


Abbildung 20: Durch den Bau einer Schnellstraße wächst der Verkehr im Raum St.Pölten massiv an. Durch den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs kann der durchschnittlich tägliche Verkehr im Jahr 2020 gesenkt werden.

Quelle: Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

## Kosten–Nutzen–Analysen

Bei Kosten-Nutzen-Analysen werden nach Festlegung der Ziele und der zugehörigen Kriterien die Vor- und Nachteile des Verkehrs in einem Wirkungsmodell quantitativ und qualitativ erfasst und monetär bewertet. Kosten und Nutzen werden saldiert, ein Plannullfall und mehrere Prognosefälle ermittelt. Als Beurteilungskriterien werden das Verhältnis von Nutzen und Kosten herangezogen. In die Analyse fließen neben den Infrastrukturkosten (Bau, Finanzierung, Erhaltung und Infrastrukturbetrieb) auch Änderungen externer Kosten bestehender Verkehrsströme sowie externe Kosten eines allfälligen Mehrverkehrs ein, der durch das Projekt bewirkt wird.

Der Nutzen eines Verkehrsinfrastruktur-Projektes besteht in der Senkung der Kosten bestehender (!), nicht zukünftiger, Verkehrsströme beispielsweise durch verringerte Reisezeit oder durch verringerte Fahrzeug-Betriebskosten sowie im Netto-Nutzen allfälliger zusätzlicher Verkehre. Ein behaupteter Nutzen von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, der über diesen, in der SP-V Untersuchung einberechneten, verkehrlichen Nutzen hinaus geht, müsste ein externer Nutzen des Verkehrs sein und dieser existiert nach ökonomischer Lehrmeinung nicht.<sup>13</sup>

## Externe Kosten des induzierten Verkehrs berücksichtigen



Abbildung 21: Die schematische Darstellung zeigt ein Beispiel für die Änderung von Kosten und Nutzen durch Straßenausbau. Der Schaden durch externe Kosten des Verkehrs (Wohlfahrtsverlust) kann sich bereits durch einen relativ geringen ausbaubedingten Verkehrszuwachs verdreifachen.

Aufgrund der Neubaumaßnahmen wurde im Untersuchungsgebiet eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs um rund 36 Prozent in den Jahren 2005 bis 2020 angenommen. Die Reisezeitgewinne sollen laut den Unterlagen zum Strategischen Prüfungsverfahren durch den Bau der Schnellstraße 17 mal höher liegen, als bei Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehr. Dieser Nutzen ergibt sich durch wissenschaftlich nicht korrektes Aufsummieren relativ kleiner Zeitgewinne pro Weg im gesamten Untersuchungsgebiet für die entsprechenden Verkehrsnutzer im Jahr 2020. Dies hat zur Folge, dass die rund sechs Minuten Zeiteinsparung pro Fahrt im motorisierten Individualverkehr in der Kosten-Nutzen-Analyse besser bewertet werden, als die Variante, die einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs vorsehen würde, die eine Zeitersparnis von rund 30 Minuten pro Fahrt bedeuten würde.

Keine Berücksichtigung in den Kosten-Nutzen-Analysen finden jedoch die Auswirkungen auf alle, die Neubaustrecke umgebenden Strukturen. Diese werden ausgeblendet, in diesen werden aber wesentliche Kosten durch den neu induzierten Verkehr verursacht. Die umliegenden Regionen wären aus Kosten-Nutzen-Sicht nur dann vernachlässigbar, wenn dort optimale Marktbedingungen bestehen würden. Das ist aber nicht annähernd der Fall. Es wird nicht berücksichtigt, dass zum Beispiel ein Fahrzeug in St.Pölten dort zusätzliche Kosten von 2.000 bis 4.000 Euro pro Fahrt verursacht.

Eines der Hauptargumente innerhalb der Kosten-Nutzen-Rechnung im Straßenverkehr stellt der durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit verbundene Nutzen dar. Dieser resultiert aus den aufsummierten verkürzten Reisezeiten. Obwohl die Durchschnittsgeschwindigkeiten in den Bundesländern Österreichs stark unterschiedlich sind, bleibt die Zahl der Wege pro Tag pro Person in den Bundesländern annähernd gleich.<sup>14</sup>

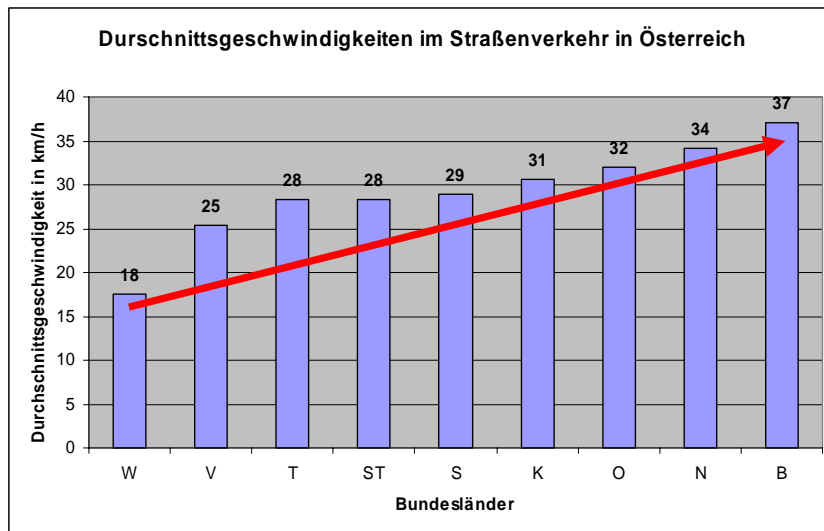


Abbildung 22: Wien und Vorarlberg haben innerhalb Österreich die niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeiten.  
Quelle: „Verkehr in Zahlen 2002“, Max Herry

Die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht demnach nicht die Mobilität der Verkehrsteilnehmer. Ganz das Gegenteil ist der Fall. In den Bundesländern mit den niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeiten werden am meisten Wege pro Tag pro Person zurückgelegt. Durch den Straßenausbau kommt es zu einer Geschwindigkeitserhöhung des motorisierten Individualverkehrs im Untersuchungsgebiet, der jedoch nicht zu einer Erhöhung der Mobilität (Zahl der Wege pro Tag pro Person) der Bevölkerung führt. Das heißt, dass die durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit eingesparte Zeit nicht für das Zurücklegen neuer Wegezwecke verwendet wird, sondern schlichtweg zur Erhöhung der Reiseweiten führen muss. Es kann damit keinen nachhaltigen volkswirtschaftlichen Nutzengewinn durch Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeiten geben.

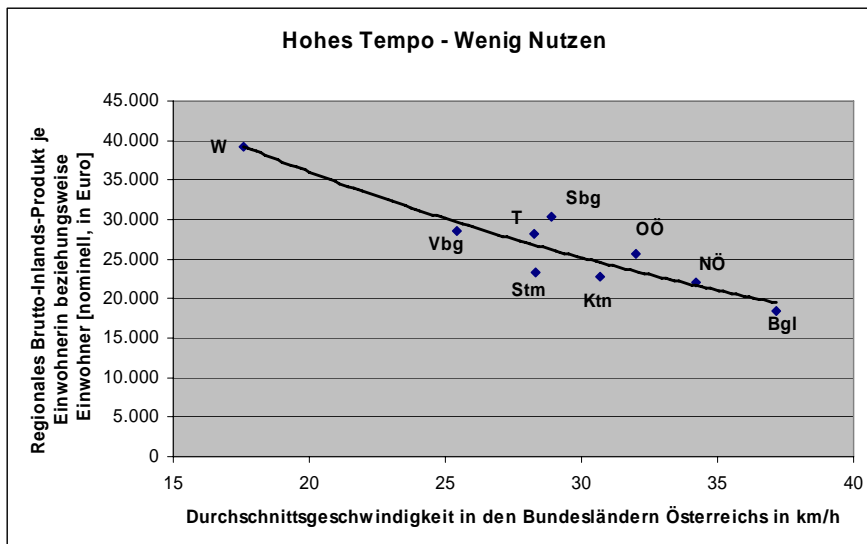


Abbildung 23: Hohe Geschwindigkeit korreliert negativ mit dem regionalen Brutto-Inlands-Produkt eines Bundeslandes. Quelle: <http://wko.at>, Bundesländer Basisdaten, „Verkehr in Zahlen 2002“, Max Herry

## CO<sub>2</sub> – Ausstoß

Der CO<sub>2</sub> Ausstoß wird im Jahr 2020 durch den Bau der Traisental-Schnellstraße im Untersuchungsgebiet 422 Tonnen pro Tag betragen. Heute beträgt der Ausstoß an CO<sub>2</sub> im Untersuchungsgebiet rund 290 Tonnen pro Tag, ausgehend von einer Verkehrsleistung von 1.287.700 Kfz Kilometern pro Tag<sup>15</sup> und einem CO<sub>2</sub> Ausstoß von 230 Gramm pro Kilometer. Dies bedeutet einen Mehrausstoß an CO<sub>2</sub> um 33 Tonnen pro Tag im Vergleich zur Variante, die eine Stärkung des Öffentlichen Verkehrs vorsieht und lediglich ein Ansteigen der Kohlendioxid – Emissionen um eine Tonne pro Tag im Vergleich zur Null-Variante vorsieht. Dies würde ein weiteres Abweichen von den international vereinbarten Klimaschutzziele bedeuten und eine mögliche Einhaltung dieser Ziele unmöglich machen.

Die Gemeinde Langenlois in Niederösterreich hat im Gegensatz dazu gezeigt, dass durch steuernde Maßnahmen im Verkehrsbereich eine **Reduktion** des **Kohlendioxid-Ausstoßes** um fünf Prozent möglich ist.

## Unfallzahlen

Der im Strategischen Prüfungsverfahren verwendete Indikator, die Unfallrate, drückt die Unfälle mit Personenschäden je einer Million Kfz-Kilometer aus. Dies ist problematisch, denn durch die steigenden Verkehrsleistungen muss die Unfallrate als längenabhängige Größe automatisch sinken. Die Verkehrsleistung steigt durch die Geschwindigkeitserhöhung.

Außerdem wird die Verkehrsleistung über das Jahr 2020 hinaus auch im untergeordneten Straßennetz durch die frei werdenden Kapazitäten und die dadurch bewirkte Attraktivitätssteigerungen massiv anwachsen. Durch steigende Weglängen jener, die die Straße benützen, und durch höhere Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit beim Bau der Schnellstraße im Vergleich zu den anderen Varianten sinken.

Darüber hinaus wurden in den SP-V-Untersuchungen die externen Unfallkosten des induzierten Verkehrs nicht berücksichtigt.

## Kosten

Die Erhaltungs- und Investitionskosten der Traisental Schnellstraße sind etwa viermal so hoch wie die Kosten für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Auch die Erhaltungskosten des Planfalles „Ausbau des Öffentlichen Verkehrs“ liegen 42 Prozent unter denen der Schnellstraße.

Der Öffentliche Verkehr kostet unter Berücksichtigung externer Kosten, volkswirtschaftlich weniger als die Hälfte des Straßenverkehrs. Pro Person, die statt mit dem Auto mit Bus oder Bahn in einem Ballungsraum zur Arbeit pendelt, werden der Allgemeinheit Kosten in der Höhe von durchschnittlich 1.400 Euro im Jahr erspart.<sup>16</sup>

Auch können die Berechnungen des Nutzens für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in der SP-V-Untersuchung hinsichtlich ihrer geringen Höhe nicht nachvollzogen werden, da ein Großteil des Nutzens durch vermiedene externe Kosten außerhalb des Projektgebietes entsteht.

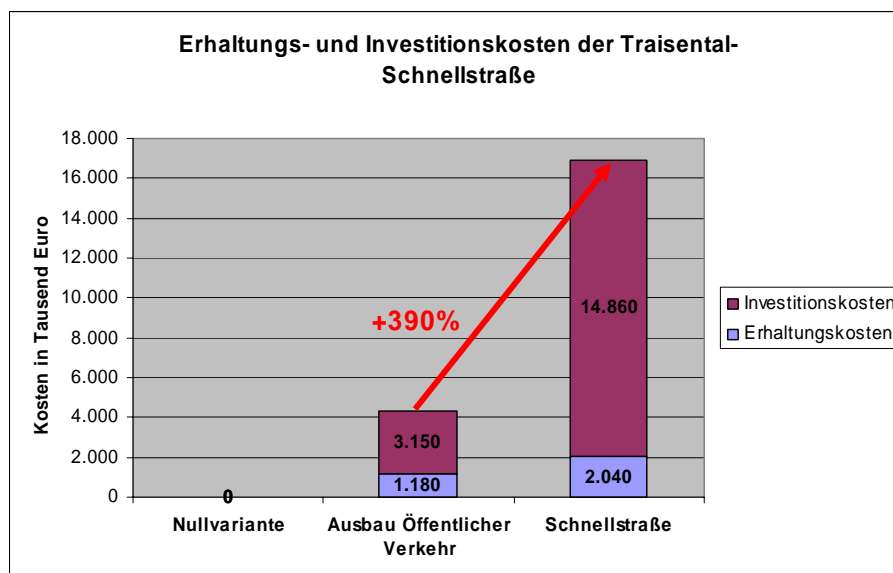


Abbildung 24: Erhaltungs- und Investitionskosten der Traisental-Schnellstraße sind rund viermal so hoch wie die Kosten für jene Variante, die einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs forcieren würde.

Quelle: Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, S. 217; [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at),

## Flächenverbrauch

Keine Beachtung bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung im strategischen Prüfungsverfahren findet der Flächenverbrauch. Die Ausbauvarianten für den Öffentlichen Verkehr, die unter anderem einen zweigleisigen Ausbau der Strecke St.Pölten Hauptbahnhof nach Alpenbahnhof und der Strecke von Kreisbach nach Rotheau vorsehen, werden nach konservativen Schätzungen eine Fläche von rund 52.500 Quadratmetern beanspruchen. Dagegen wird der Flächenverbrauch für den Bau der

Schnellstraße zumindest 70 Hektar in Anspruch nehmen. Darin sind noch nicht Anschlussstellen und Knoten sowie Ausgleichsbaumaßnahmen, wie etwa Retentionsbecken, enthalten. Es zeigt sich, dass der Flächenverbrauch für den Bau der Schnellstraße weit mehr als das zehnfache der Fläche zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs benötigt.

Entsprechend der EU-Richtlinie nach Artikel 5 und dem SP-V-Gesetz (§6 Abs 2 Z8) hat die Strategische Prüfung auch die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden zu berücksichtigen. Bodenschutz wird nur im Zusammenhang mit seiner Nutzungsfunktion (Land- und Forstwirtschaft) im thematischen Bereich: Mensch - Bodennutzungen berücksichtigt.



## Marchfeld–Schnellstraße

Der Marchfeld–Schnellstraße<sup>17</sup> wird eine Verbindungsfunktion zwischen Wien und Bratislava zugeordnet werden. Dazu wird davon ausgegangen, einen Netzschluss zwischen der geplanten Wiener Außenring-Schnellstraße (S1) und der Slowakischen Autobahn D2 einschließlich einer hochrangigen Marchquerung als Schnellstraße zu schaffen. Hier wurden drei Führungen überlegt, die Variante „Schnellstraße Mitte Süd“ wird in der Kosten-Nutzen-Analyse am besten bewertet.

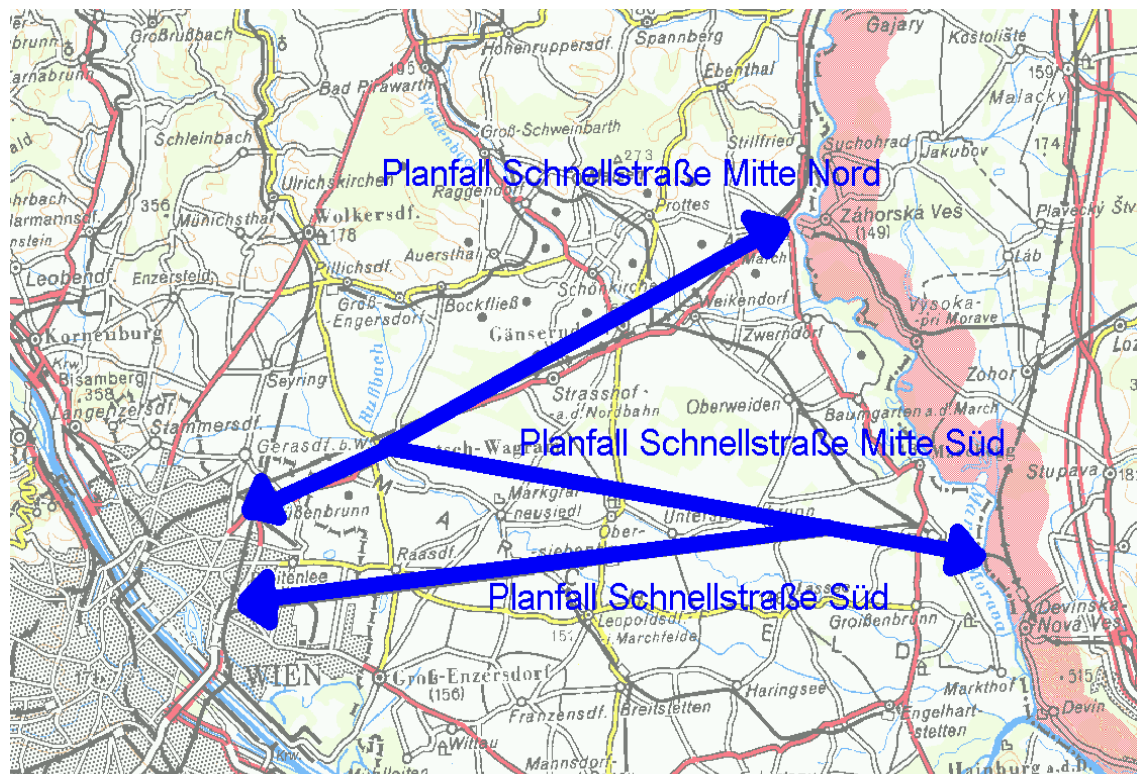


Abbildung 25: Mögliche Führung unter Anbindung der Bundesstraße B8 mit einem Schnellstraßen – Grenzübergang in Marchegg

Im Bericht zur Strategischen Prüfung der Marchfeld – Schnellstraße werden unter anderem folgende Ziele formuliert:

- Reduktion des Auspendelverkehrs aus den Gemeinden
- Verbesserung der Lebensqualität
- Vermeidung von Zersiedelung
- Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (!), Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Bahn
- Reduktion der Belastung mit Luftschadstoffen
- Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen, klimaverträgliche Verkehrsabwicklung
- Die natürlichen Lebensgrundlagen und das kulturelle Erbe der Region sind nachhaltig zu schützen

In der Null-Variante wird davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2020 keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden. Weitere Planfälle berücksichtigen Ausbaumaßnahmen im Öffentlichen Verkehr, den Bau von lokalen Umfahrungen sowie den Bau einer Schnellstraße inklusive geplanter Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr. Grundlage für das Modell der Verkehrserzeugung und den Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 bildet die Annahme, dass durch das Szenario Schnellstraße die Steigerungsrate der Arbeitsplatzentwicklung um rund 1,5 Prozent höher angenommen wurde, weil davon ausgegangen wird, dass der Bau der Schnellstraße einen wesentlichen Arbeitsimpuls in der Region bringen sollen. Nicht berücksichtigt wird aber die Arbeitsplatzverlagerung vom Zentrum und von den wirtschaftlich schwächeren Regionen in den entstehenden Zentralraum, da die Betriebe auf die verbesserten Erreichbarkeiten mit Betriebsverlagerungen reagieren.

Im Vergleich zum Szenario „Null-Planfall“ weisen die Planfälle für den Bau von lokalen Umfahrungen sowie dem Neubau einer Schnellstraße massive Steigerungen der Querschnittsbelastungen in vielen Streckenabschnitten auf. So steigt die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße B49 südlich von Zwerndorf im Planfall „Schnellstraße Mitte Süd“ um 166 Prozent. Auch die Streckenbelastungen der Bundesstraßen B3 und B49 werden in diesen Planfällen stark ansteigen. Im Vergleich dazu beträgt die maximale Querschnittsbelastung bei Ausbau des Öffentlichen Verkehrs nur 109 Prozent, steigt also lediglich um neun Prozent. Eindeutig ist, dass durch den Bau einer Schnellstraße wenige Gemeinden ihre Verkehrsbelastung mittelfristig reduzieren können (Obersiebenbrunn), es aber im gesamten Untersuchungsgebiet zu einer massiven Zunahme des Pkw und Lkw-Verkehrs kommt.

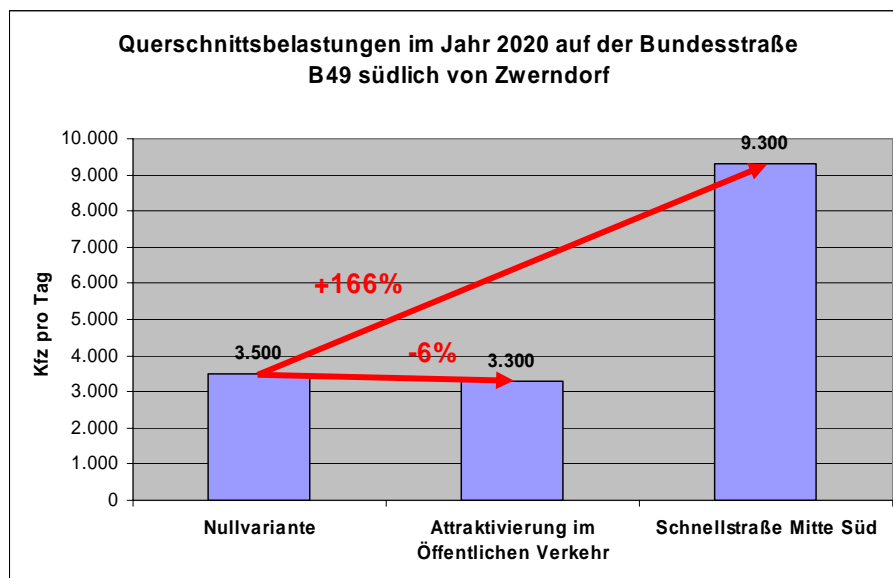


Abbildung 26: Querschnittsbelastungen im Jahr 2020 auf der Bundesstraße B49 südlich von Zwerndorf  
 Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

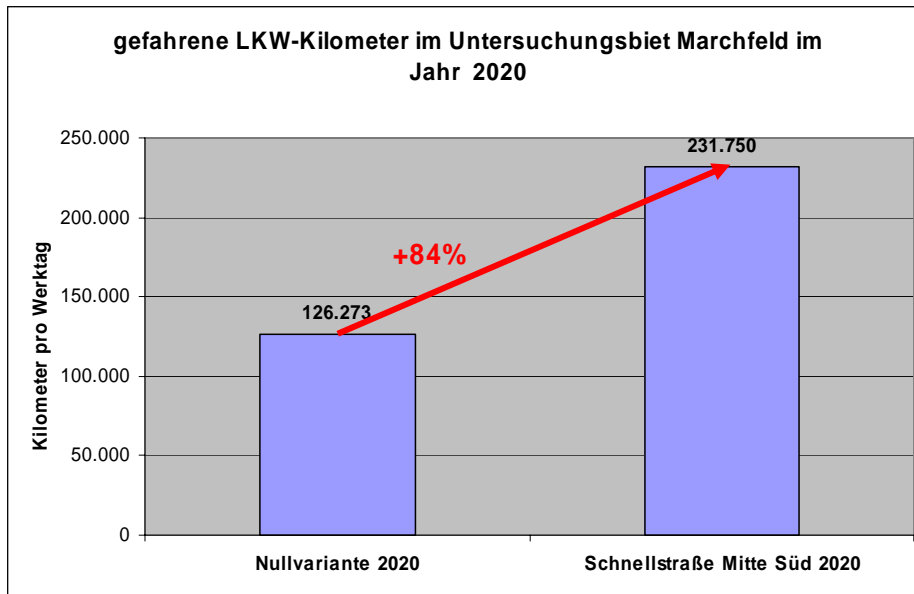


Abbildung 27: Die Kilometerleistung der Lkw im Untersuchungsgebiet wird massiv ansteigen. Damit verbunden sind eine Verschlechterung der Lebensqualität der Bevölkerung durch Abgase und Verkehrslärm.

Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

Da im Untersuchungsgebiet die zurückgelegten Kfz-Kilometer durch den Bau einer Schnellstraße um 56 Prozent steigen werden, wird es dadurch zu massiven Mehrbelastungen der Bevölkerung durch Abgase, Lärm und Unfällen kommen. Außerdem gilt es zu beachten, dass es auch in diesem sehr konservativ angenommenen Szenario zu einer Steigerung der gefahrenen Lkw-Kilometer um 84 Prozent kommen wird.

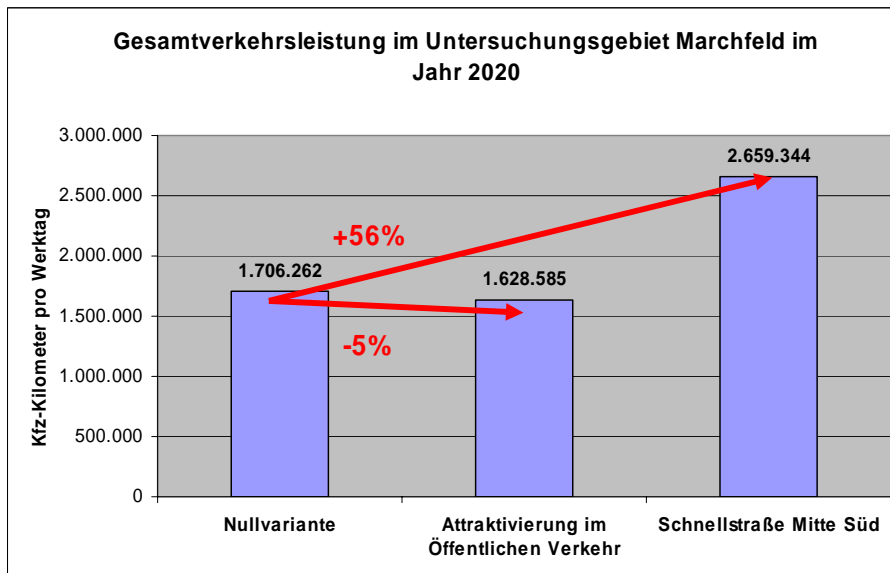


Abbildung 28: Die gefahrenen Kfz – Kilometer werden durch den Neubau einer Schnellstraße im Untersuchungsgebiet massiv ansteigen. Damit verbunden sind enorme Belastungen der Bevölkerung durch Lärm, Abgase und Stau.

Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

## Keine Entlastungen durch den Bau der Schnellstraße

### Keine Entlastungen im Ortsgebiet

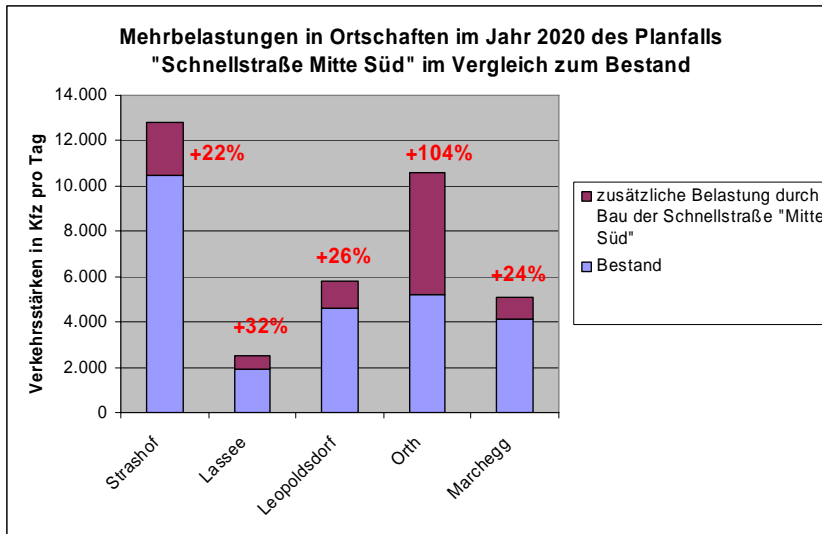


Abbildung 29: In den Ortschaften im Marchfeld kommt es durch den Bau der Schnellstraße zu Mehrbelastungen  
Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

### Keine Entlastungen auf den Freilandstrecken

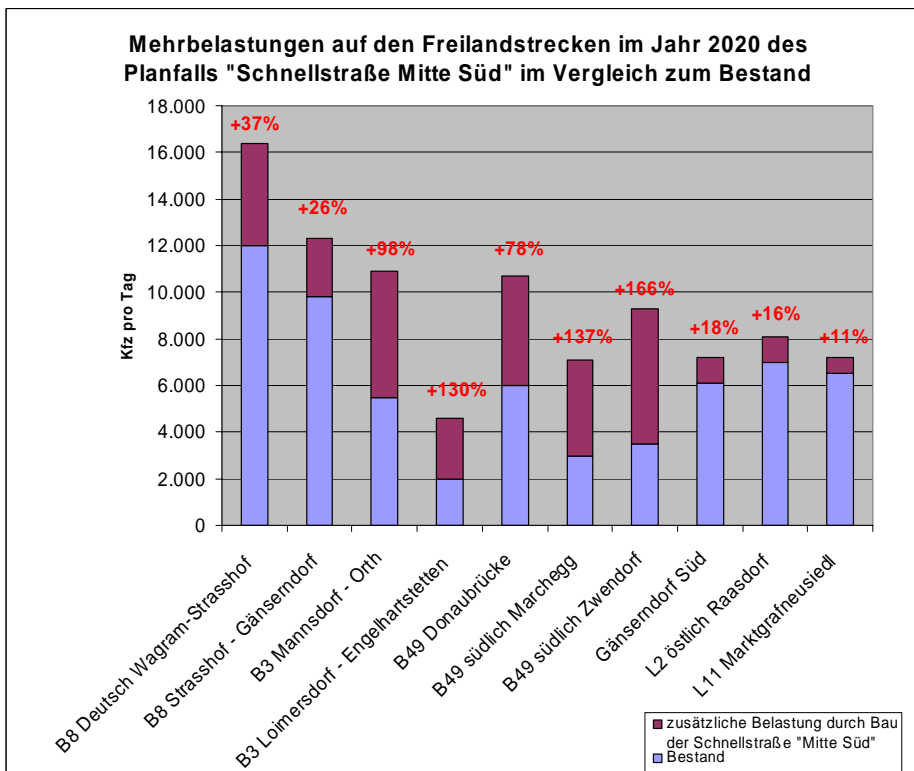


Abbildung 30: Auch außerhalb der Ortschaften kommt es zu hohen Mehrbelastungen durch den Bau der Schnellstraße nach der in der Nutzen-Kosten-Analyse bestbewerteten Variante Schnellstraße „Mitte Süd“  
Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

Zur Berechnung der Verkehrsleistung in der Kosten-Nutzen-Analyse der Strategischen Prüfung zur Marchfeldstraße wurde das Untersuchungsgebiet gegenüber der Verkehrsuntersuchung ausgeweitet. Dieser „Trick“ hat zur Folge, dass sich im Planfall „Bau der Schnellstraße“ im großräumigen Untersuchungsgebiet geringere Verkehrsleistungen im Vergleich zur Nullvariante ergeben. Eine Reduktion um mehr als 120.000 Kfz-Kilometer pro 24 Stunden entspricht nicht den Wirkungen im realen System und spiegelt mangelnde Systemkenntnis und Modellschwächen wider. Steigt die Verkehrsleistung durch den Bau der Schnellstraße Mitte Süd im Untersuchungsgebiet Marchfeld noch pro Werktag um 56 Prozent an, kommt es durch die Ausweitung des Untersuchungsgebietes für die Kosten-Nutzen-Analyse zu dieser Reduktion. Hier wurden „neue Einwohner“ und „neue Betriebsansiedelungen“ angenommen, ohne zu beachten, dass diese aus den Zentren auf Grund der neuen, verbesserten Erreichbarkeiten abwandern. Werden die Investitions- und Erhaltungskosten pro Jahr der Varianten Neubau der Schnellstraße und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs betrachtet, so ergeben sich rund neunmal so hohe Kosten für den Bau der Schnellstraße.

### Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die wesentlich höhere Verkehrsleistung, die mit dem Bau einer Schnellstraße erbracht wird, sind auch massive Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Der Ausstoß an CO<sub>2</sub> im Jahr 2020 wird im Untersuchungsgebiet Marchfeld mit 612 Tonnen pro Tag mehr als 1,5 mal so hoch sein wie durch den Ausbau von Öffentlichen Verkehr oder der Null-Variante. In diesem Fällen kann mit rund 375, beziehungsweise 392 Tonnen CO<sub>2</sub> gerechnet werden.

Auch der Flächenverbrauch der Variante „Schnellstraße Mitte Süd“ ist mit geschätzten 1,2 Millionen Quadratmetern etwa zehn mal so hoch, wie bei Ausbaumaßnahmen im Öffentlichen Verkehr.

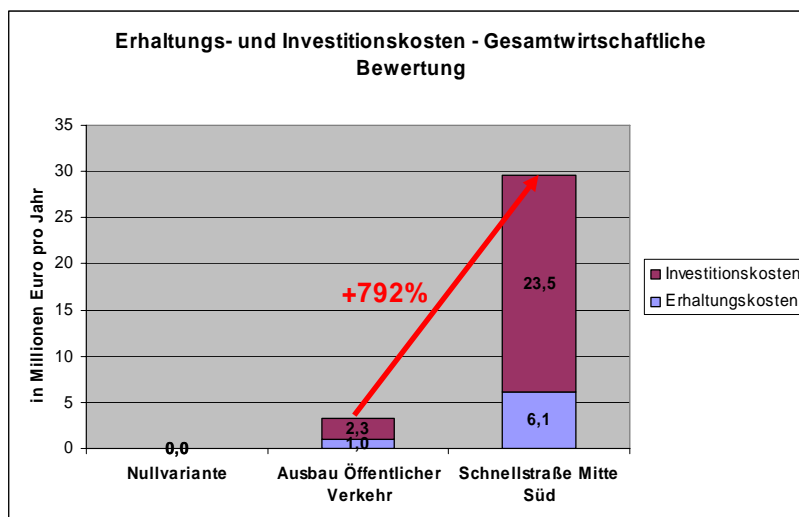


Abbildung 31: Die Erhaltungs- und Investitionskosten der Schnellstraße pro Jahr (mit dem Bezugsjahr 2020) sind mit 29,6 Millionen Euro mehr als neunmal so hoch die der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, www.bmvit.gv.at

Unter Betrachtung eines monetär verwertbaren Nutzens ergibt sich für die Ausbauvariante des Öffentlichen Verkehrs ein mehr als doppelt so hohes Nutzen-Kosten-Verhältnisses als für die bestbewertete Maßnahme zum Ausbau der Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs

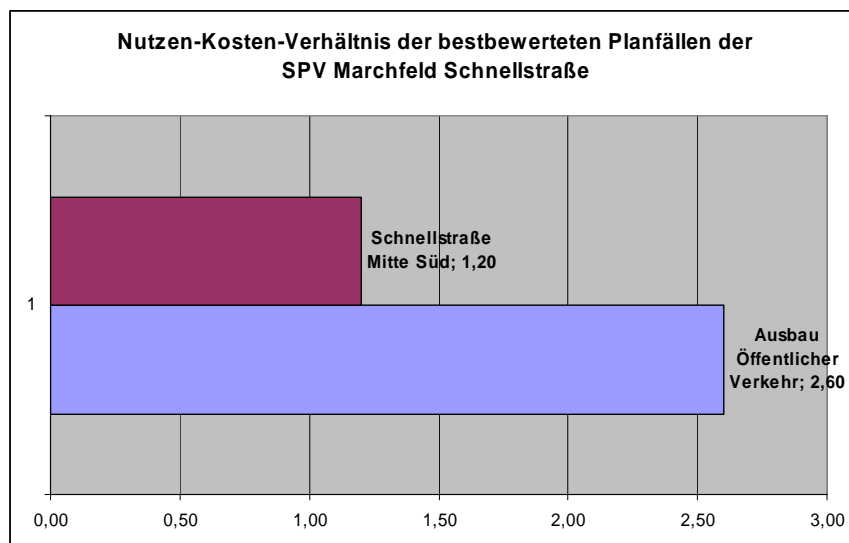


Abbildung 32: Das Nutzen – Kosten – Verhältnis für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist mehr als doppelt so hoch, wie das des Neubaus einer Schnellstraße.

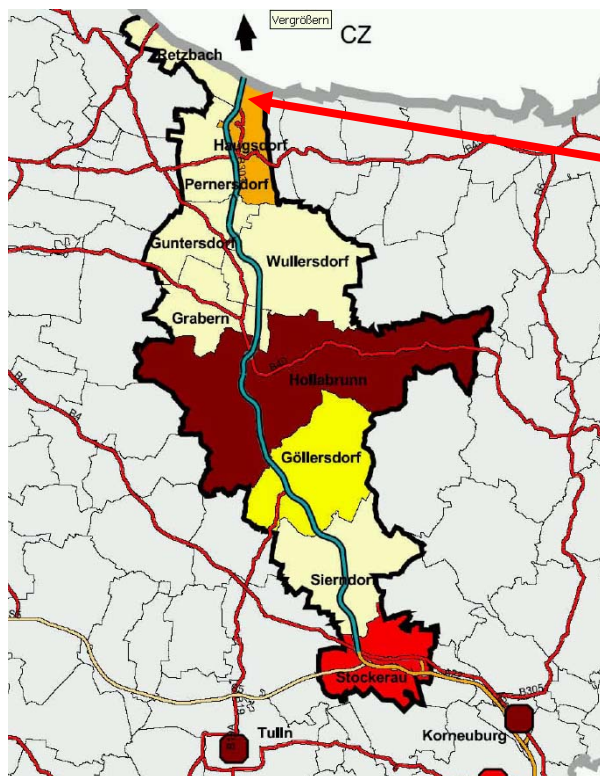
Quelle: Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Obwohl der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs als Variante im Nutzen-Kosten-Verfahren das beste Verhältnis von Nutzen und Kosten besitzt, wird der Bau der Schnellstraße bevorzugt, da dieser mit rund 35,5 Millionen Euro pro Jahr einen etwa siebenmal so hohen monetär bewerteten Nutzen laut Strategischen Prüfungsverfahren aufweist. Der monetäre Nutzen durch Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs wird lediglich mit rund 8,6 Millionen Euro bewertet.

Durch den möglichen Bau der Marchfeld Schnellstraße müssten auch die Berechnungen der Verkehrsprognosen und Kosten-Nutzen-Analyse für die Autobahn A6 erneuert werden, da im Planfall „Schnellstraße Mitte Süd“ von einer Reduktion der Verkehrsbelastung auf der A6 um 8.000 Fahrzeuge pro Tag ausgegangen wird, was die Rentabilität dieser Einrichtung für den Bund gefährdet.

Ein Zufall ist auch, dass der favorisierte Planfall „Schnellstraße Mitte Süd“ zufällig derjenige ist, der die geringste Länge für die vom Land Niederösterreich zu finanzierenden Straßenanteile aufweist.

## Weinviertler Schnellstraße B303



ENDE

Auf Seite der Tschechischen Republik hat eine fortgesetzte Schnellstraße die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bestanden. Hier wird es lediglich lokale Ortsumfahrungen geben.

Abbildung 33: Verlauf der Bundesstraße B303 die zur Schnellstraße ausgebaut werden soll

Geplant ist der Vollausbau beziehungsweise je nach Planfall der Halbausbaue der bestehenden B303 zwischen Stockerau und Kleinhaugsdorf.<sup>18</sup> Für die Prognosen der Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 2020 wurde davon ausgegangen, dass zahlreiche geplante Straßenbauvorhaben bis dahin realisiert sein werden. Unter anderem die umstrittene Donaubrücke Traismauer, sowie die Wiener Außenring-Schnellstraße S1 und die Wiener Nordrand-Schnellstraße S2.

Entscheidend für dieses Projekt ist, dass es auf tschechischer Seite nicht fortgesetzt werden wird. In der tschechischen Umweltverträglichkeitsprüfung wird richtigerweise auf die „Überbewertung der positiven Auswirkungen auf die sozioökonomische Lage der Bevölkerung und der Unterschätzung der negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft“ hingewiesen. Dieser methodische Fehler findet sich ebenfalls in der strategischen Prüfung der Weinviertler Straße auf österreichischer Seite. Anders als in Österreich wurde von Seiten der Tschechischen Republik klar formuliert, dass sozioökonomische Verbesserungen nicht auf Kosten von Kompromissen beim Umweltschutz erzielt werden dürfen.

Durch das Überangebot an Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr in Niederösterreich hat in diesem Bundesland in den letzten Jahrzehnten ein überproportionales Wachstum an zurückgelegten Kfz-Kilometer bei bundesweit zweithöchstem Motorisierungsgrad stattgefunden. Der weitere Bau von Autobahnen und Schnellstraßen wird diese Entwicklung verstärken. In der Strategischen Prüfung wird dies nur ungenügend berücksichtigt. Eine Ausweitung der Betriebslänge des hochrangigen Straßennetzes um zehn Prozent führt längerfristig



zu einer Erhöhung des Kfz-Bestandes um 4 Prozent.<sup>19</sup> Entscheidend ist, dass diese Entwicklung beeinflusst werden kann.

Dennoch wird in den Verkehrsprognosemodellen von einem unrealistisch hohen Verkehrswachstum ausgegangen, das nicht den realen Entwicklungen entspricht. Sowohl die Zuwachsraten des durchschnittlichen täglichen Verkehrs am Grenzübergang Kleinhaugsdorf als auch die des Lkw-Schwerverkehrs auf der Strecke von Kleinhaugsdorf bis zur Wiener Stadtgrenze sind massiv rückläufig und werden bis zum Jahr 2020 Nullwachstum erreichen. Bei steigenden Treibstoffkosten in den nächsten Jahren wird dieses Nullwachstum bereits früher erreicht werden.

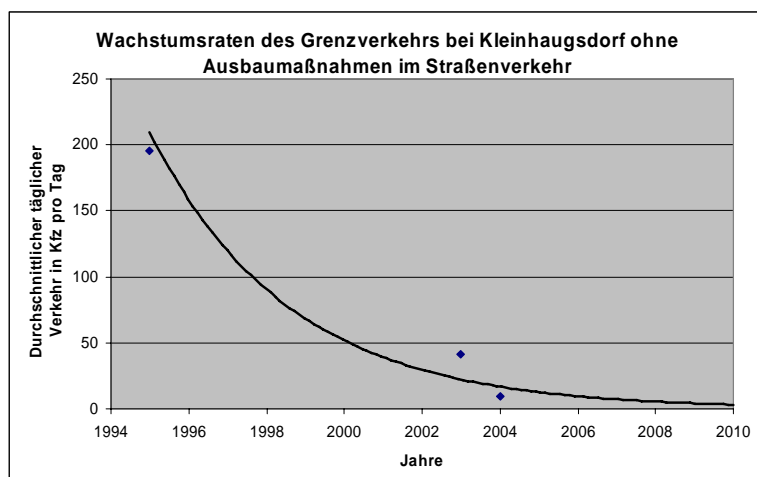


Abbildung 34: Die Wachstumsraten des Grenzverkehrs bei Kleinhaugsdorf sind stark rückläufig. Ausbaumaßnahmen bei einem Verkehrs-Nullwachstum im Jahr 2020 bleiben unbegründet.<sup>20</sup>

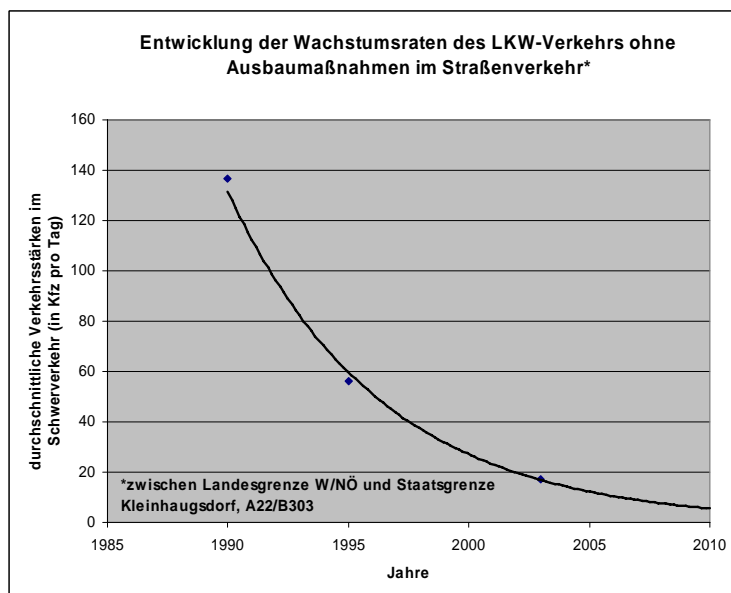


Abbildung 35: Die Wachstumsraten des Schwerverkehrs zwischen Kleinhaugsdorf und der Wiener Stadtgrenze sind rückläufig. Dem Lkw-Verkehr steht ein ausreichend hohes Angebot an alternativen Routen zur Verfügung. Bei Ausbaumaßnahmen kommt es zu einer gegenläufigen Entwicklung beim Verkehrswachstum.<sup>21</sup>



Unter Beachtung dieser Entwicklung und gleichzeitiger Betrachtung der vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke auf der Bundesstraße B303, welche auf 75 Prozent der Streckenlänge unter 15.000 Kfz pro 24 Stunden im Jahr 2004 lag, widersprechen Ausbeziehungsweise Neubaumaßnahmen eindeutig dem SP-V Gesetz. Hier wird im §5 Abs.4 lit. e) die „Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten“ als Ziel angeführt. Der Bau einer Schnellstraße bei vorhandenen Verkehrsstärken nördlich von Hollabrunn von rund 8.000 Kfz pro 24 Stunden entspricht nicht der verlangten optimalen Nutzung.

Als Lösungsalternativen wurden neben den Ausbauvarianten für den motorisierten Straßenverkehr auch die Null-Variante und die Variante eines Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs betrachtet. Ähnlich wie bei den Kosten-Nutzen-Untersuchungen der anderen Bauvorhaben werden auch hier, fachlich falsch, aufgrund der Reizeitgewinne und der sinkenden Verkehrsleistung sehr hohe Wohlfahrtsgewinne und Nutzenkomponenten berechnet.

In der Modellberechnung der Strategischen Prüfung zur Weinviertler Schnellstraße ergibt sich im Falle einer Realisierung des Baues einer Schnellstraße eine Reduktion der prognostizierten Verkehrsleistung im Jahre 2020 um rund 19 Prozent. Durch den Bau dieser Schnellstraße sollen also im Untersuchungsgebiet gefahrene Kilometer sowohl im Personenverkehr als auch im Straßengüterverkehr eingespart werden. Tatsächlich sind die Verkehrsleistung ebenso wie die Motorisierung gleichzeitig zur Zahl der Autobahnkilometer angestiegen.

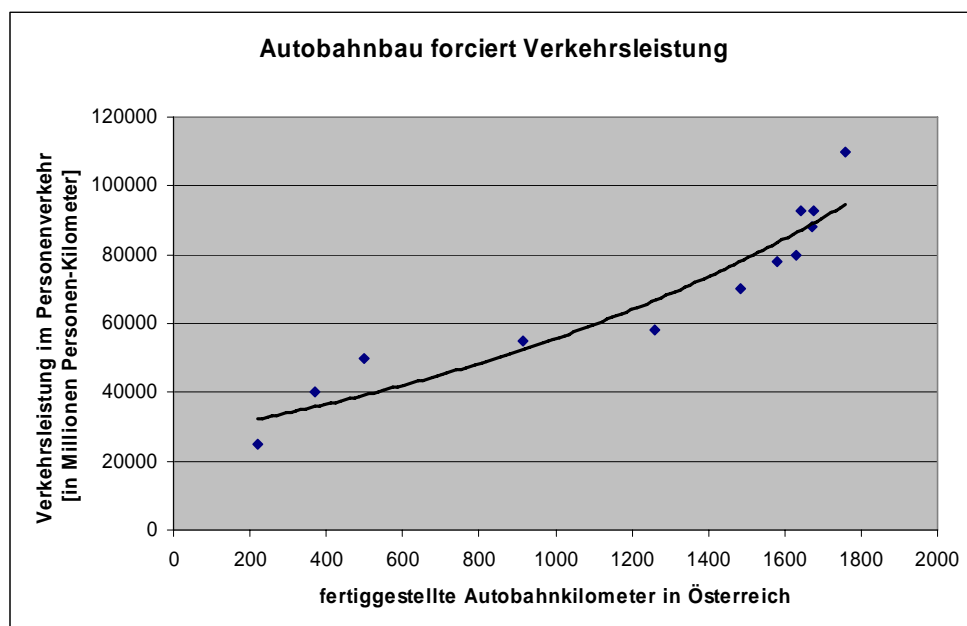


Abbildung 36: Je mehr Autobahnkilometer fertiggestellt wurden, desto mehr wuchs die Verkehrsleistung im Personenverkehr. Hochrangige Straßen erzeugen steigende Verkehrsleistungen! Quelle: „Verkehr in Zahlen 2002“, Max Herry, Verkehrs-Notizen, <http://members.a1.net/wabweb/>, Umweltbundesamt 2003

## Bundesstraße B317 als geplante Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt

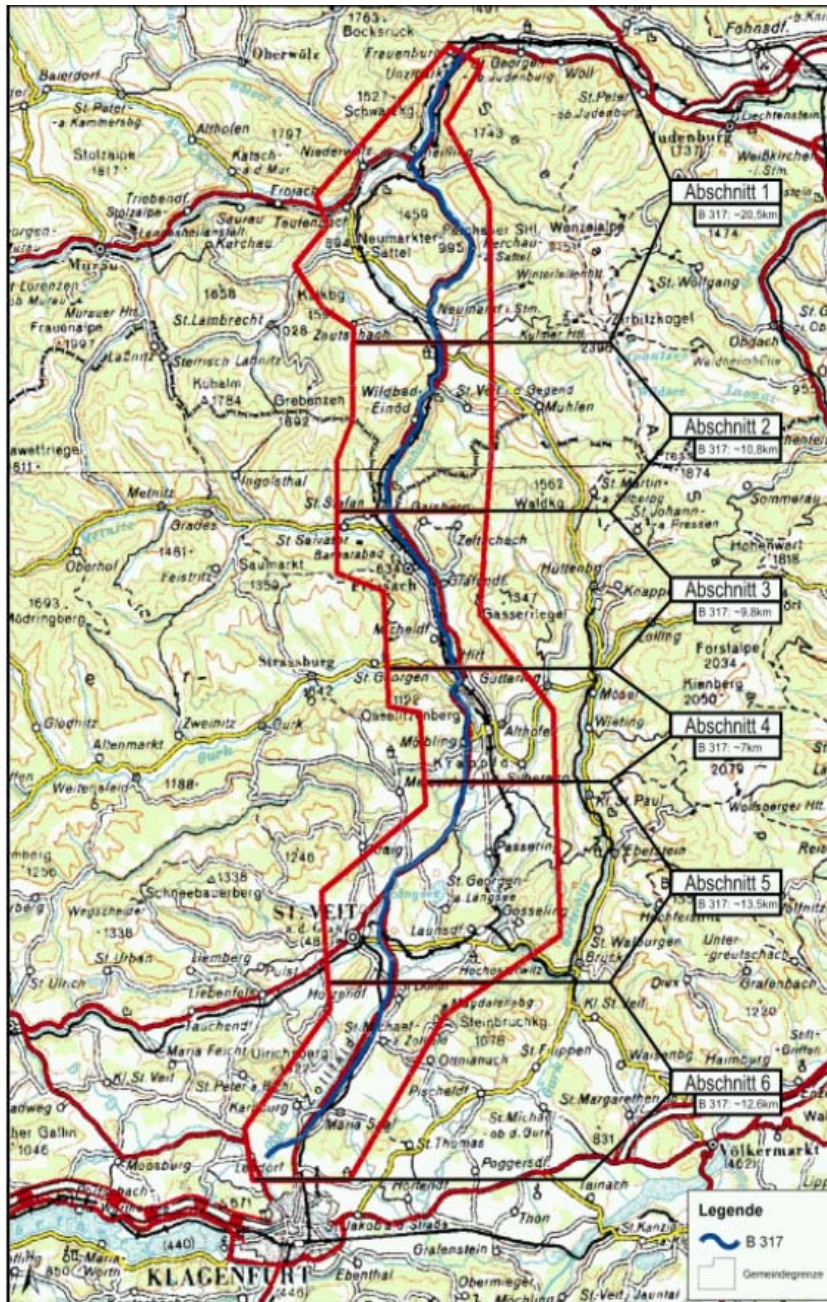


Abbildung 37: Korridor für den Ausbau der Bundesstraße B317 als Schnellstraße

Quelle: Strategische Prüfung Verkehrsbereich für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt

Derzeit besteht die Absicht, die Bundesstraße B317 Friesacher Straße von Scheifling bis Klagenfurt als Bundesstraße in das Bundesstraßengesetz aufzunehmen. Damit wäre auch ein Ausbau der Bundesstraße B317 zwischen Scheifling und Judenburg als Schnellstraße verbunden.

Untersucht wurden neben der Null-Variante, der Bau einer Schnellstraße mit 2+2 Fahrstreifen und Mitteltrennung, lokale Umfahrungen von Ortschaften, einer betrieblichen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit einer Taktverdichtung des Bahnverkehrs auf der bestehenden Bahnstrecke, sowie dem Ausbau der Strecke von Scheifling nach Klagenfurt als Hochleistungsbahn.<sup>22</sup>

Einzig der Bau einer Schnellstraße wird im Prüfungsverfahren mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,08) bewertet. Alle anderen Alternativen, wie etwa eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs werden als „ungünstig“ beschrieben. Diese Aussage wird mit der geringen Verkehrsnachfrage im Öffentlichen Verkehr begründet. Die Investitionskosten der als „günstig“ beschriebenen Variante des Schnellstraßenbaus mit 686 Millionen Euro stehen rund 30 Millionen Euro an Investitionskosten für die Taktverdichtung im öffentlichen Verkehr gegenüber. Durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten wird dennoch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,08 erreicht. Jedoch erscheint die Veränderung der Zielerträge gerade bei den Indikatoren „Reisezeitkosten“ und „Konsumentenrente des induzierten Verkehrs“ mit +43 Prozent bis -44 Prozent extrem groß.

Unter Beachtung dieser Schwankungsbreite kann sich ebenso ein Nutzen-Kosten Verhältnis von 0,47 ergeben, und damit die volkswirtschaftliche Rentabilität als negativ bewertet werden (235 Millionen Euro an zusätzlichen Kosten im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2030).

Der Nutzen einer Attraktivierung im Öffentlichen Verkehr wird als „gering“ betrachtet und wurde mit zusätzlichen Kosten von 284 Millionen Euro errechnet.

Gleichzeitig wird bei der Null-Variante und der Variante zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs angenommen, dass trotz steigendem Verkehrsaufkommen in den nächsten 25 Jahren an der Bundesstraße B317 keine Maßnahmen zur Reduktion der Umweltbelastungen durchgeführt werden (lokale Ortsumfahrungen, Lärmschutzmaßnahmen). Dies stellt eine völlig unrealistische Annahme dar, da sowohl in Kärnten als auch in der Steiermark zur Entlastung von Ortszentren und Wohngebieten bereits jetzt neue Ortsumfahrungen geplant oder gebaut werden. Deren Auswirkungen werden vor allem unter Berücksichtigung des 25-jährigen Prognosehorizonts nicht beachtet.

## Ausgleichsmaßnahmen

Dass die Belastungen für die Bevölkerung durch den Bau der Schnellstraße und damit bedingtem Verkehrszuwachs von rund 60 Prozent dennoch unter jenen der Varianten „Öffentlicher Verkehr“ und „Ortsumfahrungen“ liegen, entsteht durch eine unterschiedliche Rücksichtnahme auf Umweltauswirkungen. So werden der Variante „Schnellstraße“ hohe Umweltstandards mit Unterflurstrecken, umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen und ökologischen Ausgleichsmaßnahmen unterstellt, während dagegen bei der Variante „Ortsumfahrungen“ diese nur in einem weitaus geringeren Umfang geplant wurden (weniger Unterflurstraßen, Tunnels, etc.). Obwohl lokale Ortsumfahrungen im Vergleich zur Variante „Schnellstraße“ ein um 60 Prozent geringeres Verkehrsaufkommen, geringeren Flächenverbrauch und geringere bauliche Eingriffe in die Umwelt bedeuten, führt die erwähnte willkürliche Auswahl der Annahmen in manchen Planungsabschnitten zu verfälschten Ergebnissen.

## Umweltauswirkungen

Durch den Bau der Schnellstraße wird das Verkehrsaufkommen gegenüber der Null-Variante im Jahr 2030 um 60 Prozent höher liegen. Dennoch wird die Alternative 1 „Schnellstraße“ als umweltverträglich bewertet, die untersuchte Variante, die den Ausbau des Öffentlichen Verkehr vorsieht sowie die Nullvariante werden als nicht umweltverträglich bezeichnet. Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit ist jedoch der Umweltverträglichkeitsprüfung vorbehalten. Zweck der SP-V nach §1 Abs 2 ist jedoch die Prüfung der Umweltauswirkungen.

Im SP-V Gesetz (§6 Abs2 Z8) wird definiert, was unter „Umweltauswirkungen“ zu verstehen ist. Wirtschaftliche Gesichtspunkte werden nicht aufgelistet, dennoch finden sich im Umweltbericht im Kapitel „Ergebnis der Bewertung der Umweltverträglichkeit der Alternativen“ auch wirtschaftliche Argumentationen:

„Bei Ortsumfahrungen ist jedoch davon auszugehen, dass einerseits nur Mindestumweltstandards eingehalten und andererseits positive Auswirkungen wie z.B. Verbesserungen der Wohn- und Wirtschaftsstandortqualität nur in untergeordnetem Ausmaß erreicht werden können....(S.9).

Auch bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit – Themenbereich Mensch / Siedlungsraum / Sachgüter werden wirtschaftliche Gesichtspunkte fälschlicherweise in den Vordergrund gestellt. So haben alle hier angeführten und positiv bewerteten Auswirkungen für die Umwelt negative Folgen. Erhöhte gewerbliche Entwicklungspotenziale, Verbesserung insbesondere der (über)regionalen Erreichbarkeit, Verlagerung von Gewerbeentwicklungen an Anbindungen an die Ortsumfahrungen sind keine Umweltauswirkungen nach SP-V Gesetz.

Durch die unterschiedlich angenommenen Ausgleichsmaßnahmen in den jeweiligen Varianten, dem Einbeziehen von ökonomischen Gesichtspunkten in den Bereich der Umweltauswirkungen nach SP-V Gesetz und einer nicht eindeutigen Definition der Wertstufen im Verfahren der Wertanalyse kommt es zu nicht nachvollziehbaren, verfälschten Ergebnissen im Umweltbericht.

So wird im Themenbereich „Mensch-Bodennutzung“ im Umweltbericht<sup>23</sup> die Erheblichkeit der Umweltauswirkungen sowohl für die Nullvariante als auch der Alternative „Schnellstraße“ mit „mäßig“ eingestuft, obwohl die Nullvariante keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden aufweist, die Schnellstraße aber Flächen durch den Ausbau und im Bereich von Knoten in Anspruch nimmt.

Durch den massiven Flächenverbrauch einer Schnellstraße werden die Schutzfunktionen, die dem Boden unter anderem nach der Alpenkonvention zugerechnet werden können, nicht berücksichtigt:

- Lebensraum für Tiere, Pflanzen und sonstige Organismen
- Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium

Bereits heute bestehen keine gravierenden Erreichbarkeitsdefizite der regionalen und überregionalen Zentren in der betroffenen Planungsregion. Die Mindestreichbarkeiten der regionalen und überregionalen Zentren (30 beziehungsweise 60 Minuten) werden bereits erfüllt.

Lkw-Transitverkehr wird stark zunehmen

Im Zusammenhang mit der bereits hochrangig ausgebauten Straßenverbindung Semmering Schnellstraße (S6) und der Schnellstraße S36 hat der geplante Ausbau der Bundesstraße B317 eine große Bedeutung für den übergeordneten alpenquerenden Fernverkehr. Vor allem im Bezug auf die europäischen Verkehrskorridore zwischen Polen, der Slowakei, Ungarn und Italien, Slowenien und den westlichen Balkanstaaten sowie Deutschland, Tschechien und Italien, Slowenien und den westlichen Balkanstaaten stellt die Bundesstraße B317 eine attraktive Transitroute dar.

Widerspruch zur Alpenkonvention

Österreich hat sich durch Unterzeichnung und Ratifizierung der Alpenkonvention ausdrücklich zu diesem Protokoll bekannt. Die geplante Schnellstraßenverbindung widerspricht dem Artikel 11 (1) des Protokolls Verkehr der Alpenkonvention:

„Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“

Die B317 widerspricht auch den wichtigsten allgemeinen Zielen der Alpenkonvention:<sup>24</sup>

- Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen auf ein Maß, das für Menschen, Pflanzen und Tiere sowie deren Lebensräume erträglich ist,
- verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene u.a. durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen.



## Transitroute Nord – Süd

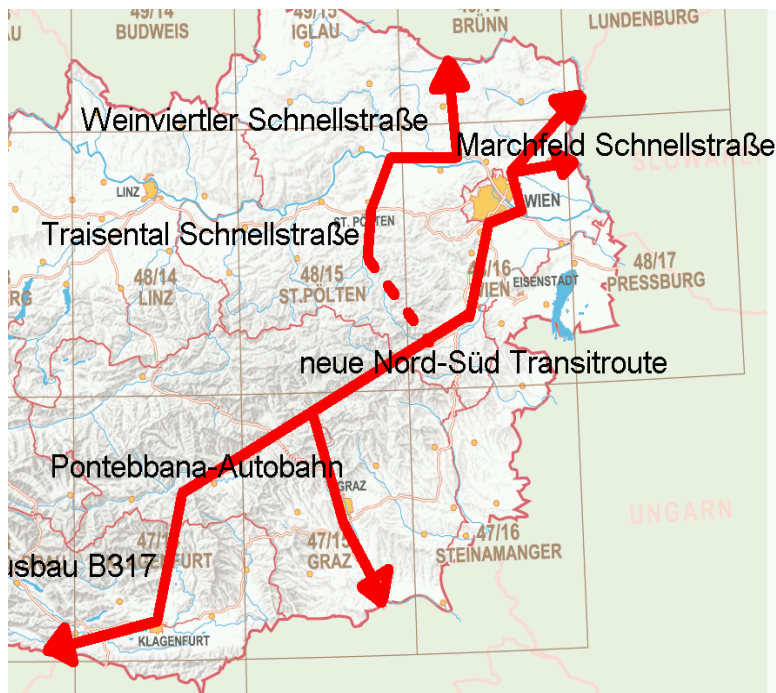


Abbildung 38: Durch den Bau neuer Teilstücke ist sukzessive eine neue Nord-Süd Transitroute im Entstehen, die massive Belastungen für die Bevölkerung bedeutet. Durch eine neue Nordost-Südwest-Achse, der Pontebbana Autobahn wird der Semmering im Osten Österreichs durch den Transitverkehr zur zweiten Brenner Autobahn.

Durch die Planung und den Bau der Weinviertler Schnellstraße sowie der Traisental Schnellstraße wird in Verbindung mit der Kremser Schnellstraße (S33) und der Donaubrücke Traismauer eine neue Nord-Süd-Transversale gebaut werden. Der Ausbau der Kremser Schnellstraße sowie der Donaubrücke Traismauer und Ausbaumaßnahmen der Semmering Schnellstraße (S6) und Lückenschlüsse der Bruckner Schnellstraße (S35) sind Teil dieser Transitroute.

Durch den Bau der Traisental Schnellstraße ist damit im Gebiet südlich der Ortschaft Traisen langfristig mit einer erhöhten Transitverkehrsbelastung zu rechnen und es ist davon auszugehen, dass dieses Teilstück als Anschluss an die Semmering Schnellstraße (S6) geplant ist. (in Abbildung 31 strichliert dargestellt). Diese stellt einen entscheidenden Abschnitt dieser Transitroute dar. Durch die geplanten Straßenprojekte in Niederösterreich und Kärnten wird es hier zu einem weiteren Anstieg der Lkw-Verkehrsbelastung am Semmering kommen, die die bisherigen Prognosen noch übertreffen. Bis zum Jahr 2010 wird sich der Lkw-Verkehr mit den bereits jetzt geplanten Projekten verdreifachen, damit wären am Semmering mehr Lkw unterwegs als heute am Brenner.

Gleichzeitig wird die Verkehrsentwicklung an den Ostgrenzen Österreichs durch den forcierten Autobahn- und Schnellstraßenausbau weiter ansteigen. Der überdurchschnittlich hohe Anstieg der Verkehrsentwicklung (Anzahl der Lkw pro 24 Stunden) nach Ungarn ist vor allem auf die gut ausgebaute Straßeninfrastruktur Ostautobahn (A4) und Südostautobahn (A3) zurückzuführen.

Darüber hinaus wird es auch mittelfristig zu Verkehrsverlagerungen kommen. So wird beispielsweise davon ausgegangen, dass durch den Bau der Marchfeld Schnellstraße, je nach Variante, die Verkehrsbelastungen durch Verlagerungswirkung auf der Nordost-Autobahn (A6) bis zu rund 6000 Kfz pro Tag reduziert werden könnten. Durch die mangelhafte Systemabgrenzungen der einzelnen Untersuchungen und ihren Wirkungen im räumlichen Verkehrssystem, wurden diese Verlagerungswirkungen bei den Kosten-Nutzen-Analysen für den Bau der Nordost-Autobahn (A6) jedoch nicht berücksichtigt. Hier könnten stark veränderte Ergebnisse der Nutzenrechnungen die Wirtschaftlichkeit des Baus in Frage stellen.

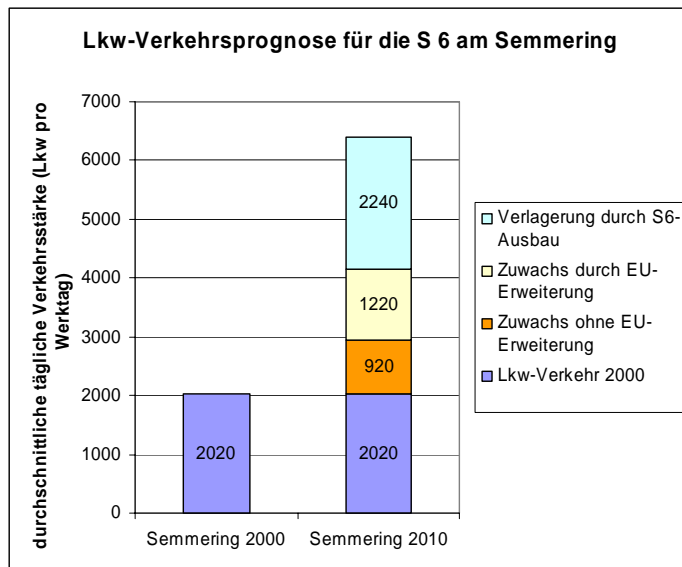


Abbildung 39: Die Verkehrsprognose für den Semmering zeigt eine Zunahme der Lkw pro Werktag um mehr als das Dreifache. Fast ein Drittel der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke kommt durch Verkehrsverlagerungen der Südautobahn (A2).<sup>25</sup> Quelle: Prognose der Lkw-Verkehrsstärke der Schnellstraße S 6 am Semmering im Jahr 2010, W.Rauh, VCÖ-Forschungsinstitut, 2002

## Verkehrsentwicklung an den Ostgrenzen – Grenzabschnitte

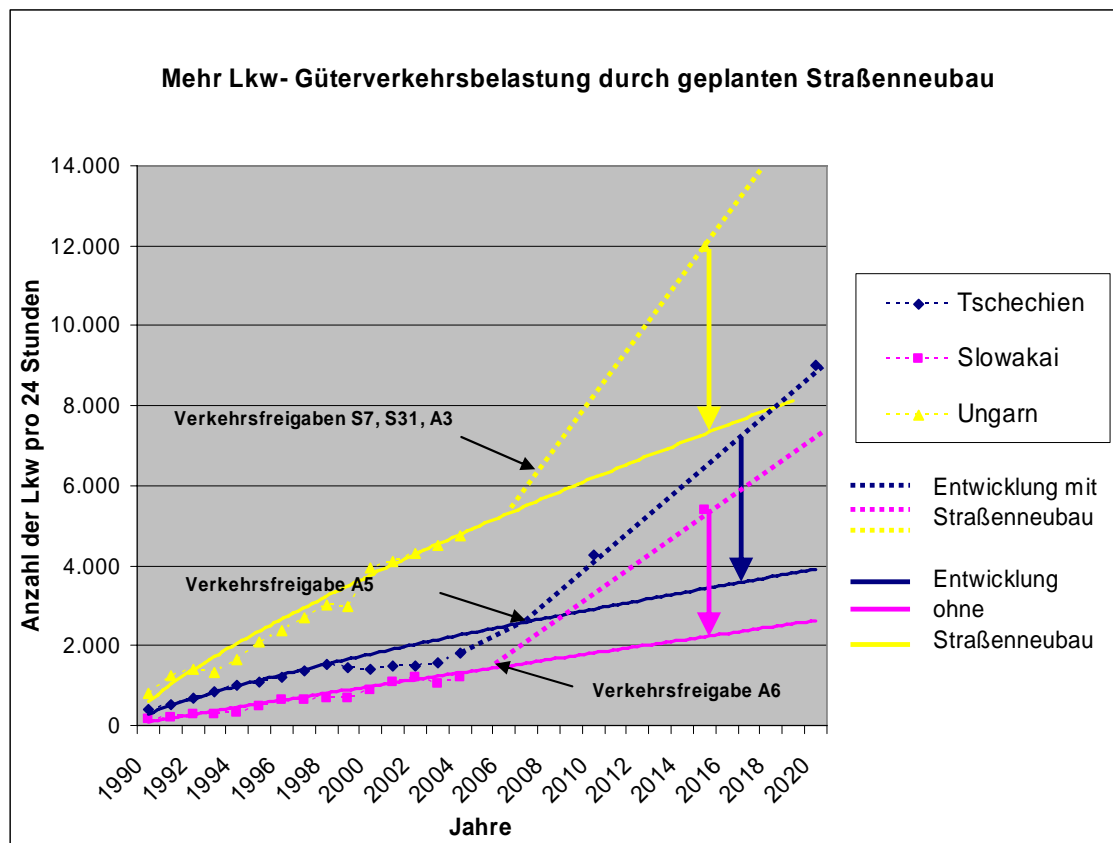


Abbildung 40: Die Verkehrsentwicklungen im motorisierten Verkehr an den Ostgrenzen weisen Steigerungsraten auf. Dies betrifft vor allem auch den Lkw-Güterverkehr. Die starke prognostizierte Zunahme des Lkw-Verkehrs von und nach Tschechien ist vor allem durch den Bau der Nord-Autobahn (A5) bestimmt. Richtung Ungarn und Slowakei sind der Neubau der Nordost-Autobahn (A6), die Verlängerung der Südost-Autobahn (A3) und der Burgenland Schnellstraße (S31) sowie der Neubau der Fürstenfelder Schnellstraße (S7) entscheidend. Diese Steigerungsraten werden durch die Realisierung der Marchfeld Schnellstraße sowie der Weinviertler Schnellstraße auch nach dem Jahr 2020 übertroffen werden. Entscheidend ist, dass diese Entwicklung auf die Ausbaumaßnahmen der vergangenen Jahrzehnte im Osten Österreichs zurückzuführen ist, andererseits wird diese durch den Straßenneubau verstärkt. Durch Ausbau und Attraktivierungsmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr, sowohl für den Lkw-Güterverkehr als auch den Pkw-Personenverkehr, kann dieser Trend beeinflusst werden. Quelle: Österreichisches Institut für Raumordnung (OIR), Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, Wien, 2002, Extrapolationen basierend auf VCÖ Berechnungen.

### Allgemeine modelltheoretische Mängel

Die moderne Verkehrsplanung hat die Aufgabe, Mobilitätsprobleme umfassend zu behandeln und integrierte Lösungen zu finden. Die Strategische Prüfung bildet hierin ein wichtiges Instrument Lösungsansätze bereits zu einem frühest möglichen Zeitpunkt zu finden.

Die rechnergestützte Verkehrsplanung, die dieser Modelluntersuchungen und den Kosten-Nutzen-Analysen der Strategischen Prüfung zu Grunde liegt, hat die Pflicht alle Verkehrsarten gleichzeitig und gleichwertig zu berücksichtigen. Bei den gegenständlichen strategischen Prüfungen werden die nicht motorisierten Modi „Gehen“ und „Radfahren“ aus den Modellberechnungen ausgeblendet. Zeiteinsparungen von jenen, die mechanische Transportsysteme benutzen werden aufsummiert und als volkswirtschaftlich positiv betrachtet, während die durch die Ausbaumaßnahmen für den



motorisierten Individualverkehr verbundenen Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für das Gehen und Radfahren bei der Entscheidungsfindung ausgeklammert werden.

Dynamische Rückkopplungen, welche vom Transportangebot auf die zukünftige Siedlungsstruktur wirken und umgekehrt werden in den Modellen nicht in adäquater Weise abgebildet. Diese Wechselwirkung kann, wenn sie nicht verstanden wird, von Planerinnen und Planern auch im Modell nicht abgebildet werden – sie ist aber von entscheidender Bedeutung.

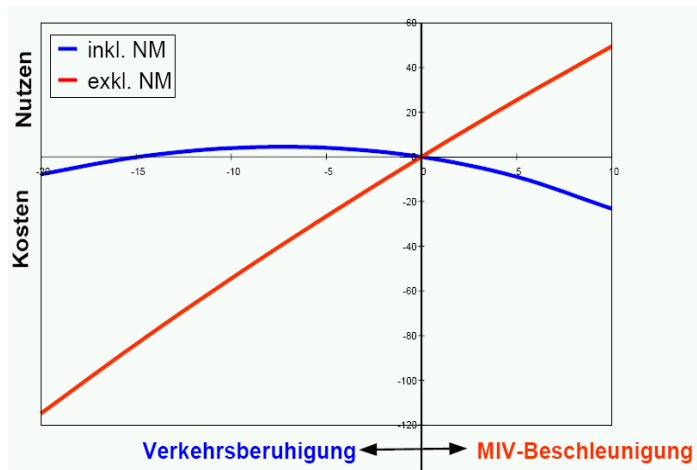


Abbildung 41: Durch Ausblenden der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen ergeben sich durch Beschleunigungsmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr positive Nutzeneffekte. Werden Gehen und Radfahren berücksichtigt, kann nur durch Verkehrsberuhigung Nutzen erzielt werden. Quelle: Pfaffenbichler, 2003

- Die nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen müssen unbedingt berücksichtigt werden
- Änderung der Zielwahl (=konstante Quelle-Ziel-Matrizen im Modell) wird nicht berücksichtigt
- Fehlende Rückkopplung zwischen Verkehr- und Raumstruktur bei der Betrachtung
- Eine Verknüpfung der Verkehrsmodelle zu Flächennutzungsmodellen und eine dynamische Betrachtungsweise sind notwendig
- Keine verkehrsübergreifende Betrachtung ist gegeben

Computerunterstützte Verkehrsmodelle müssen demnach vorsichtig eingesetzt werden. Durch die hohen Streubreiten der Hauptdatenquellen stehen und fallen diese jedoch mit den verwendeten Daten. Daher ist allen Modellergebnissen eine ausreichende Toleranzquelle zumindest zuzugestehen.

Durch Missachtung der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen und der unberücksichtigten Auswirkungen der geplanten Varianten auf ihr Mobilitätsverhalten und ihrer Verkehrsteilnahme werden einzelne Punkte des SP-V Gesetzes §5 Abs 4 konterkariert.

- a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen
- b) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft

c) Erhaltung der komparativen Vorteile aller am Verkehr teilnehmenden Menschen.

Quelle: (Wermuth, 1973) S. 62

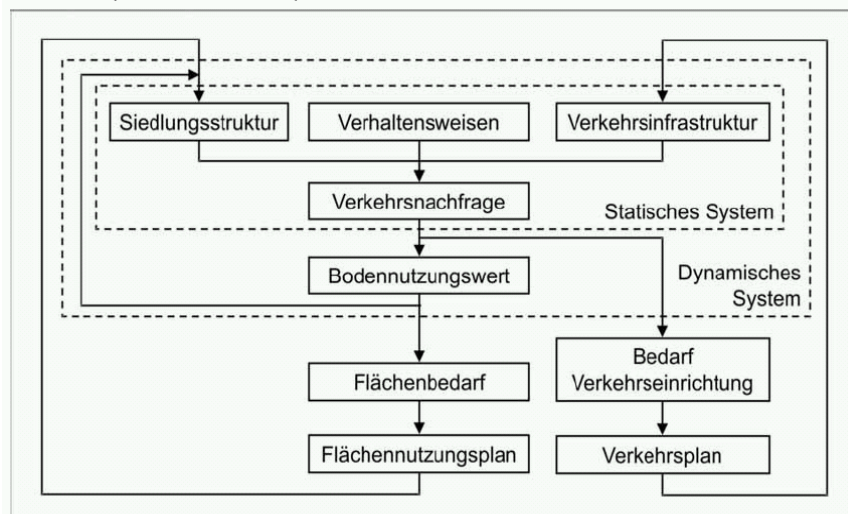


Abbildung 42: Der Siedlungsraum stellt ein dynamisches, rückgekoppeltes Gesamtsystem dar. Die heute zur Anwendung kommenden Verkehrsmodelle betrachten lediglich das statische System und berechnen auf diesen die Prognosen.<sup>26</sup>

Durch Ausblenden der nicht motorisiert am Verkehr teilnehmenden Menschen kann einer allumfassenden verkehrsübergreifenden Betrachtungsweise nicht Folge geleistet werden. Die Darstellung einer „intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung“ (§6 Abs2 Z3) erfolgt nicht im gewünschten Ausmaß und führt zu einer Verfälschung der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung.

Zusätzlich zu der bereits erwähnten hohen Streubreite der langfristigen Verkehrsprognosen wird eine zeitliche Reihung der Maßnahmen bei verschiedenen Verkehrsträgern nicht berücksichtigt. Diese Prioritätenreihung hat aber unmittelbare Auswirkungen auf den Modal Split im Untersuchungsgebiet.

## Lösungsvorschläge des VCÖ

Entscheidend für die Strategische Planung Verkehr ist, dass die Frage von Alternativen ausreichend behandelt wird. Dies würde bedeuten, dass neben den Lösungsalternativen, die meist neben der Nullvariante, den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots und den des motorisierten Individualverkehrs in entsprechenden Trendszenarien umfassen, auch die Möglichkeiten von Straßenrückbauten und Verkehrsberuhigung berücksichtigt werden. Dies erfolgt zur Zeit nicht. Gleichzeitig wird der Öffentliche Verkehr in den Kosten- Nutzen Analysen unterbewertet. Dies geschieht durch den hohen monetär bewerteten Nutzen der Straßenbauvorhaben durch Zeiteinsparungen und Wohlfahrtsgewinne und durch methodische Fehler bei Bewertung von Konzepten für den Nutzen des Öffentlichen Verkehrs, die nur im Untersuchungsgebiet betrachtet werden. Außerdem bleibt ungeklärt, ob bei den Projekten die optimale Variante für den Bahnausbau bewertet wurde.

Der VCÖ fordert, folgende Mängel im Verkehrsmodell zu beheben:

- Die nicht motorisiert am Verkehr Teilnehmenden werden nicht berücksichtigt
- Keine Änderung der Zielwahl (=konstante Quelle-Ziel-Matrizen im Modell)
- Fehlende Rückkopplung zwischen Verkehr- und Raumstruktur
- Eine Verknüpfung der Verkehrsmodelle zu Flächennutzungsmodellen ist notwendig sowie eine dynamische Betrachtungsweise erforderlich
- Keine verkehrsübergreifende Betrachtungsweise gegeben
- Projekte werden einzeln betrachtet und bewertet, haben aber im Verkehrsnetz andere Wirkungen
- Die Korridorgrößen werden beliebig gewählt, obwohl die räumlichen und verkehrlichen Wirkungen der Projekte weit über das Untersuchungsgebiet hinausgehen.
- Kosten und Nutzen auch außerhalb des Untersuchungskorridors müssen für die Verkehrsträger betrachtet werden
- Maßnahmen, die zu einer Verkehrsreduktion führen und deren Auswirkungen auf Mensch und Natur, sollten zusätzlich berücksichtigt werden.
- Globale gesamtwirtschaftliche Entwicklungen, wie etwa die Steigerung des Rohölpreises werden in den Verkehrsprognosen nicht berücksichtigt. Damit ergeben sich überproportional hohe Wachstumsraten

Entscheidend ist nach Ansicht des VCÖ, bereits am Beginn der Planungen zu klären, wie übergeordnete Ziele gewichtet sind, welcher regionale, nationale oder internationale Status ihnen zugeschrieben und wie mit ihnen umgegangen wird. In allen Strategischen Prüfungen finden Klimaschutzabkommen und regionale Schutzkonventionen untergeordnete Beachtung. Der VCÖ fordert, dass sich Planungen an diesen nachhaltigen Zielen zu orientieren haben.

Darüber hinaus fordert der VCÖ folgende Maßnahmen:

- Eindeutige Prioritätenreihung von Ausbaumaßnahmen zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs, der Fußgeher und Radfahrer

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen um die Belastungen der Bevölkerung durch den motorisierten Verkehr in den Ortschaften zu reduzieren
- Konsequente Flächenwidmung und Raumplanung und schonungsvollen Umgang mit dem Schutzgut Boden

# Quellenangaben

---

<sup>1</sup> Vergleiche [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>2</sup> Vergleiche: Winkelbauer, Stefan : Kosten-Nutzen-Analyse in der Verkehrspolitik : Maßnahmenbewertung durch Schattenpreise oder Zahlungsbereitschaft; Dissertationen der Technischen Universität Wien, 1996

<sup>3</sup> Vergleiche Europäische Kommission, Energy & Transport in figures,  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2004\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2004_en.htm)

<sup>4</sup> Vergleiche: „Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen“, R.Haller, Wien, 2005

<sup>5</sup> Vergleiche [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

<sup>6</sup> ÖSTAT/Statistik Austria 2002: Volkszählung, Wohnbevölkerung nach Gemeinden mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869

<sup>7</sup> Statistik Austria: Volkszählung – Wohnbevölkerung nach Gemeinden 2001

<sup>8</sup> Traisental Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich Umweltbericht Seite 40

<sup>9</sup> Vergleiche VCÖ Wissenschaft & Verkehr 4/2003, Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur

<sup>10</sup> Vergleiche VCÖ Wissenschaft & Verkehr 4/2003, Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur

<sup>11</sup> „10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept“, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten, Seite 12

<sup>12</sup> Vergleiche Strategische Prüfung Verkehr, Traisentalstraße, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>13</sup> „Assesing the Benefits of Transport“, European Conference of Ministers of Transport

<sup>14</sup> Vergleiche „Verkehr in Zahlen 2002“, Max Herry, 2002

<sup>15</sup> Vergleiche Strategische Prüfung Verkehr, Traisentalstraße, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>16</sup> Vergleiche VCÖ Wissenschaft & Verkehr 3/2004, Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr

<sup>17</sup> Marchfeld Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>18</sup> Weinviertel Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>19</sup> Investitionen in die Bahn- und Straßeninfrastruktur, W.Puwein, WIFO Monatsberichte 8/1999,

<sup>20</sup> Weinviertel Straße, Strategische Prüfung im Verkehrsbereich, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

<sup>21</sup> Entwicklungen der Verkehrsmengen und der Emissionen im Schwerverkehr auf wichtigen Straßen in Österreich, Österreichisches Institut für Raumplanung, 2004

<sup>22</sup> Strategische Prüfung Verkehrsbereich für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, Umweltbericht

---

<sup>23</sup> Strategische Prüfung Verkehrsbereich für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, Umweltbericht Seite 139

<sup>24</sup> Stellungnahme zum Umweltbericht der Strategischen Prüfung Verkehr für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, Forum Alpenkonvention Kärnten

<sup>25</sup> Prognose der Lkw-Verkehrstärke der Schnellstraße S 6 am Semmering im Jahr 2010, W.Rauh, VCÖ-Forschungsinstitut, 2002

<sup>26</sup> Wermuth M., Genauigkeit von Modellen zur Verkehrsplanung, Veröffentlichung des Institutes für Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig, Heft 12