

**Gutachterliche Stellungnahme zum Umweltbericht der  
Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) zum Projekt „S 34 Traisen-  
talschnellstraße“ aus Sicht der rechtlichen und fachlichen  
Vorgaben des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention**

Erstellt von: Dipl. Ing. Robert Unglaub  
(Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger)

Adresse:

TECHN. BÜRO ARCHI NOAH  
LANDSCHAFTS-, RAUMPLANUNG UND UVP  
DI Robert Unglaub  
A-9133 Miklauzhof Proboj 2  
Tel.: +43/4237/23007  
E-mail: [unglaub@archi-noah.at](mailto:unglaub@archi-noah.at)



Im Auftrag der Bürgerinitiative  
Stopp Transit S 34

Proboj, im Juni 2009



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Verwendete Unterlagen und Literatur.....</b>	<b>3</b>
<b>Vorbemerkung.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Aufgabenstellung.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Für die Aufnahme der S 34 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes relevante Bestimmungen der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle.....</b>	<b>4</b>
2.1 Rechtscharakter der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle.....	4
2.2 Das Gesamtprojekt der hochrangigen Straßenverbindung und das Anwendungsgebiet der Alpenkonvention.....	5
2.3 Die relevanten normativen Vorgaben.....	6
<b>3. Berücksichtigung der normativen Vorgaben der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls im Umweltbericht der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) zur S 34.....</b>	<b>8</b>
3.1 Zu VerkProt Art 8 (1) und Art 11 (1 und 2).....	8
3.1.1 Anwendbarkeit auf das Vorhaben S 34.....	8
3.1.2 Exkurs: Begründung der Aufnahme der S 34 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes.....	9
3.1.3 Fazit.....	11
3.2 Kriterien der Zulässigkeit von hochrangigen Straßenprojekten für den inneralpinen Verkehr sowie bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigende Zielvorgaben.....	11
3.3 Berücksichtigung im Umweltbericht der SP-V.....	12
3.3.1 Zweckmäßigkeitsprüfung und Risikoanalyse.....	13
3.3.1.1 Fazit.....	14
3.3.2 Kriterien der Zweckmäßigkeit bzw. Zulässigkeit.....	14
3.3.2.1 Fazit.....	18
3.3.3 Auswahl und Definition der Alternativen.....	19
3.3.3.1 Fazit.....	20
<b>4. Anmerkungen zur Plausibilität der Bewertung der Umweltauswirkungen.....</b>	<b>21</b>
4.1 Definition der Erheblichkeitsstufen.....	21
4.2 Umweltaspekt Lärmemissionen und – immissionen.....	22
4.3 Luft / Klimatische Faktoren - Umweltaspekt Luft.....	22
4.4 Umweltaspekt Bevölkerung / Siedlungsraum / Sachgüter.....	22
4.5 Fazit.....	23



## Verwendete Unterlagen und Literatur

- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG: Strategie Niederösterreich – Landesentwicklungskonzept. St. Pölten 2004.
- AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG: Umweltbericht Strategische Prüfung im Verkehrsbereich Traisental Straße Abschnitt Knoten A 1 / S 33 bis B 18. St. Pölten 2005.
- ASFINAG: Umweltbericht Strategische Prüfung – Verkehr S 34 Traisental Schnellstraße St. Pölten / Hafing (B1) - Knoten St. Pölten / West (A1) - Wilhelmsburg Nord (B20). Wein 2009.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT: Die Alpenkonvention: Handbuch für ihre Umsetzung., Wien 2007.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE: Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichtes im Rahmen der strategischen Prüfung – Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (SP-V-Leitfaden). Version 2.1, Wien 2006.
- CUYPERS, S.: Die Alpenkonvention und ihr Verkehrsprotokoll: Völkerrechtliches Maßnahmenpaket im innerstaatlichen Wirkungsgefüge. In: Schriftenreihe der Institute Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft Straßen und Verkehrswesen der TU Graz, Heft Nr 32. Graz 2005.
- CUYPERS, S.: Umsetzung der Alpenkonvention - insbesondere an konkreten Beispielen aus der Alpenstadt des Jahres 2005. Vortrag auf der Fachtagung: Juristische Umsetzung der Alpenkonvention - Erfahrungen aus Bayern und Österreich“. Sonthofen 7. November 2005.
- HASSLACHER, P.: Vademecum Alpenkonvention. Hrsg.: Österreichischer Alpenverein. Innsbruck 2005.
- KNOFLACHER, H.: Stellungnahme zur B 334 Traisental Straße. I. A. der Stadtgemeinde Wilhelmsburg. Maria Gugging 2006.
- RESCH, R.: Kleinregionales Entwicklungskonzept Traisen-/Gölsental. Schlussbericht. Graz 2004.
- SOMMER, A. Strategische Umweltprüfung: Vom Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle. Hrsg: Lebensministerium, Wien 2005.



## **Vorbemerkung**

Es ist darauf hinzuweisen, dass in den folgenden Ausführungen auch immer wieder auf den rechtlichen Rahmen eingegangen wird, dennoch keine eigenen rechtlichen Beurteilungen vorgenommen werden können und sollen. Erläuterungen zur Rechtslage dienen nur der Identifizierung der relevanten Sachfragen und ihrer fachlichen Beurteilung.

## **1. Aufgabenstellung**

Die Bürgerinitiative „Stopp Transit S 34“ hat das Ingenieurbüro ARCHI NOAH, DI Robert Unglaub beauftragt eine gutachterliche Stellungnahme zum Umweltbericht im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) für die geplante S 34 vom Knoten St. Pölten West A1 nach Wilhelmsburg Nord zu verfassen. Den Schwerpunkt der Überprüfung bilden die rechtlichen und fachlichen Vorgaben der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle insbesondere das Verkehrsprotokoll.

Ausgehend von den einzelnen für diesen Planungsfall relevanten rechtlichen Bestimmungen wird der vorliegende Umweltbericht daraufhin überprüft, ob

- diese grundsätzlich überhaupt berücksichtigt wurden (Vollständigkeitsprüfung) und wenn ja,
- ob die Darstellungen und Ergebnisse bezogen auf die einzelnen Bestimmungen schlüssig und nachvollziehbar sind (Plausibilitätsprüfung).

## **2. Für die Aufnahme der S 34 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes relevante Bestimmungen der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle**

### **2.1 Rechtscharakter der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle**

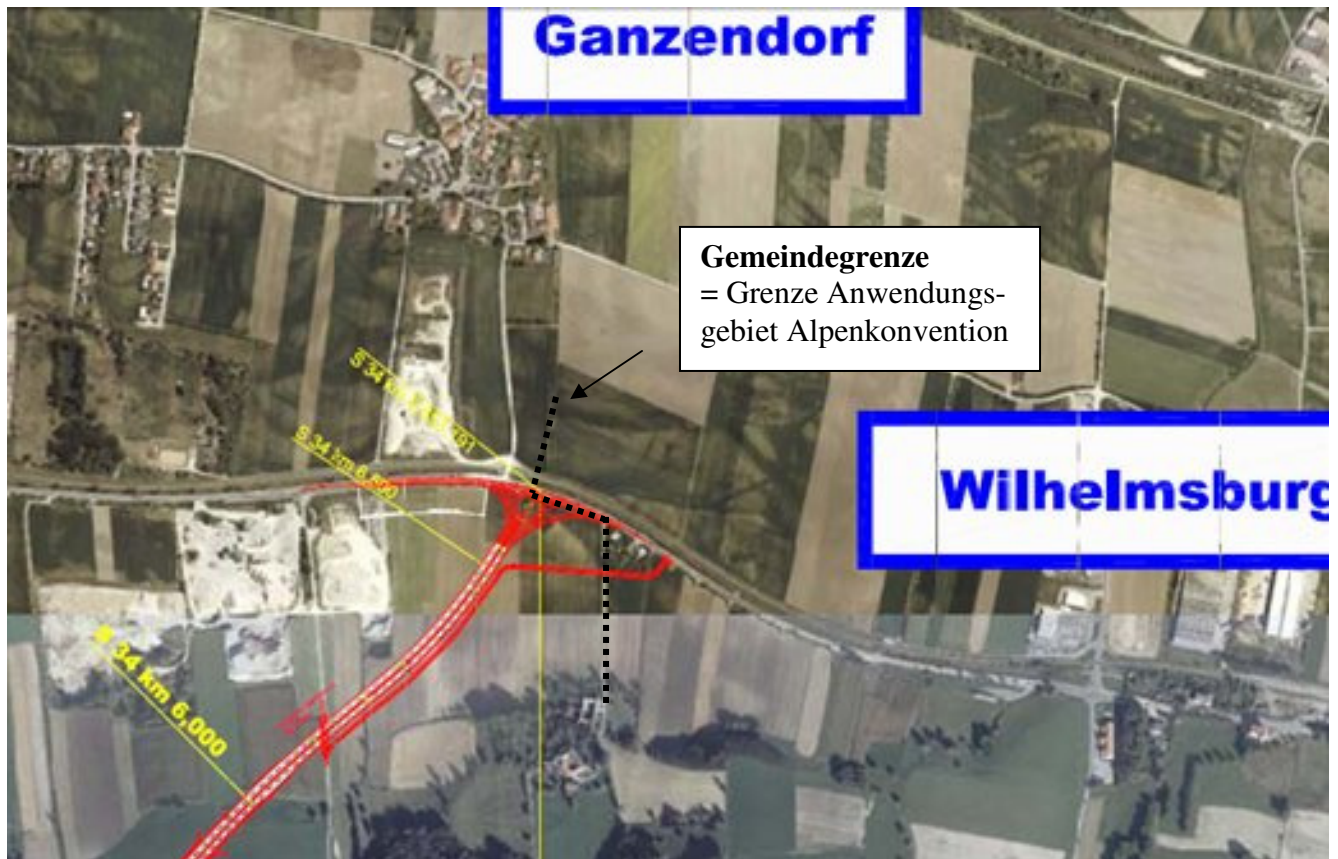
Es können und sollen an dieser Stelle keine detaillierten Erläuterungen zum Rechtscharakter und zur Anwendbarkeit der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle in Österreich erfolgen. Hier kann auf die Judikatur insbesondere des VfGH, die Fachliteratur und die Anwendungsfälle in der Behördenpraxis verwiesen werden.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Protokolle der Alpenkonvention grundsätzlich unmittelbar anwendbar sind und im Range eines Bundesgesetzes stehen.



## 2.2 Das Gesamtprojekt der hochrangigen Straßenverbindung und das Anwendungsgebiet der Alpenkonvention

Nach den vorliegenden Detailplänen berührt der Zubringer (der selbst Teil des hochrangigen Straßenprojekts ist) von der B 20 zur geplanten S 34 das Alpenkonventionsgebiet (siehe Abb.). Abgesehen davon, entfaltet das geplante Projekt alle verkehrlichen, sozialen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen auch im Anwendungsgebiet der Alpenkonvention, obwohl es fast zur Gänze außerhalb dieses Gebiets liegt.



Quelle: ASFINAG Vorprojekt S 34

Gleichzeitig ist dieses Projekt auch **untrennbar** mit seiner **Fortführung nach Traisen** verknüpft und war von Anfang an als Gesamtprojekt geplant (siehe SP-V B 334 Traisentalstraße). Der Abschnitt von Wilhelmsburg nach Traisen befindet sich zur Gänze innerhalb des Anwendungsgebietes der Alpenkonvention. Die Trennung in zwei Teilstücke beruht nur auf der gewählten Aufteilung der Zuständigkeit zwischen dem Land Niederösterreich und dem Bund. Die S 34 soll von der ASFINAG finanziert und betrieben werden, der Abschnitt Wilhelmsburg - Traisen soll in Landeskompentenz bleiben.

Der homepage der Niederösterreichischen Landesregierung (<http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOel/>) ist über den aktuellen Stand der Planung des Teilstücks Wilhelmsburg – Traisen folgendes zu entnehmen:

*„Bei der Anschlussstelle an der B 20 Mariazeller Straße in Wilhelmsburg Nord, schließt die B 334 in geradliniger Verlängerung an die S 34 Traisental Schnellstraße an, wobei in diesem Bereich eine Fahrstreifenreduktion vom vierstreifigen Querschnitt der S 34 auf den zweistreifigen Querschnitt der Landesstraße B 334 stattfindet.*



*Die B 334 quert die B 20 und die Leobersdorfer Bahnlinie in Hochlage. Nach einem Rechtsbogen wird die B 334 in Parallellage zur Traisen geführt. Nach der Traisenquerung taucht die Trasse in den ersten Tunnel unter dem Dingelberg ein, der nach ca. 1.150 m im vorderen Kreisbachtal auftaucht und dieses ca. 120 m in Tieflage quert. Der anschließende Tunnel weist eine Länge von ca. 4.500 m auf und taucht im Gölsental mit einer kurzen Dammstrecke wieder auf. Östlich der Traisensiedlung bindet die B 334 in Form eines Kreisverkehrs in die B 18 Hainfelder Straße an.“*

Der geplante Ausbauzustand dieses Straßenabschnitts in geradliniger Verlängerung der S 34 sowie die Tatsache, dass zwischen Wilhelmsburg-Nord und Traisen (9,4 km) keine Anschlussstelle zu den Ortschaften im Traisental vorgesehen ist, charakterisiert diese Straße **eindeutig als hochrangig**. Die Definition hochrangiger Straßen des Art 2 Verkehrsprotokoll (VerkProt) der Alpenkonvention schließt auch 2-streifige Straßen ein, wenn sie in ihrer **Verkehrswirkung** hochrangigen Straßen **ähnlich** sind. Dies trifft auf diesen Straßenabschnitt zweifelsfrei zu, da der örtliche Verkehr aufgrund der nicht vorhandenen Anschlüsse an die entlang der Strecke gelegenen Ortschaften nicht bedient wird und die Straße somit dem regionalen und überregionalen Durchzugsverkehr dient.

Der Straßenabschnitt der S 34 vom Knoten St. Pölten West A1 nach Wilhelmsburg Nord ist somit ein Teilstück einer geplanten - im Sinne der Definition des VerkProt der Alpenkonvention - hochrangigen Straßenverbindung, die ihre verkehrlichen Wirkung und verkehrspolitischen Ziele nur gemeinsam als Gesamtvorhaben erreichen kann.

**Daher wird in den folgenden Ausführungen zwar ausschließlich auf den Abschnitt S 34 eingegangen - der ja auch Gegenstand des anhängigen SP-V-Verfahrens ist - grundsätzlich wird jedoch immer der enge Zusammenhang zum Gesamtvorhaben vorausgesetzt. Eine isolierte Betrachtung der Wirkung beider Streckenabschnitte entspräche weder den faktischen Gegebenheiten noch den rechtlich und fachlichen Anwendungsvoraussetzungen der Alpenkonvention und ihrer Protokolle.**

### **2.3 Die relevanten normativen Vorgaben**

Folgende Bestimmungen der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls (VerkProt) sind für den gegenständlichen Fall besonders relevant:

#### **Voraussetzungen und Bedingungen für Planung und Bau großer Verkehrsinfrastruktur bzw. hochrangiger Straßen im Alpenraum:**

##### VerkProt Art. 8 (1)

*Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.*

##### VerkProt Art 11 (1)

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

##### VerkProt Art 11(2)

*Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn*

*a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen durch*



*Vornahme entsprechender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,  
b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können,  
c) die Zweckmäßigkeitprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist und  
d) den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.*

## **Ziele und Kriterien als Maßstäbe der Zweckmäßigkeit und Verträglichkeit:**

### Alpenkonvention Art 2 lit j

*Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgenden Gebieten ergreifen:*

*j) Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.*

### VerkProt Art 3

(1) Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken

- a) den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass
  - aa) der Verbrauch von Ressourcen auf ein Maß gesenkt wird, welches sich soweit möglich innerhalb der natürlichen Reproduktionsfähigkeit bewegt;
  - bb) die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert;
  - cc) die Stoffeinträge in die Umwelt auf ein Maß begrenzt werden, das Beeinträchtigungen ökologischer Strukturen und natürlicher Stoffkreisläufe vermeidet;
- b) den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass
  - aa) die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird;
  - bb) die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden;
  - c) den Belangen der Wirtschaft derart Rechnung zu tragen, dass
    - aa) die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden;
    - bb) die optimale Auslastung der vorhandenen Infrastruktur gefördert wird;
    - cc) die Arbeitsplätze der wettbewerbsfähigen Betriebe und Unternehmen in den einzelnen Wirtschaftssektoren gesichert werden;
  - d) aufgrund der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.

(2) In Übereinstimmung mit den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen, die

- a) den unterschiedlichen naturräumlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen;
- b) die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen beschränken.



## VerkProt Art 7

*(1) Im Interesse der Nachhaltigkeit verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches*

- a) Verkehrsträger, -mittel und -arten aufeinander abstimmt sowie die Intermodalität begünstigt;*
- b) im Alpenraum bestehende Verkehrssysteme und -infrastrukturen unter anderem durch den Einsatz von Telematik bestmöglich nutzt und dem Verursacher, nach Belastungen differenziert, externe Kosten und Infrastrukturkosten anlastet;*
- c) mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt;*
- d) die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschließt und nutzt.*

*(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen bestmöglich vorzunehmen*

- a) zur Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren sowie*
- b) in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutze der Menschen und der Umwelt;*
- c) zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger auch auf der Grundlage der bestverfügbaren Technologie;*
- d) die Verkehrssicherheit zu erhöhen.*

## **3. Berücksichtigung der normativen Vorgaben der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls im Umweltbericht der Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) zur S 34**

### **3.1 Zu VerkProt Art 8 (1) und Art 11 (1 und 2)**

#### **3.1.1 Anwendbarkeit auf das Vorhaben S 34**

Die vorgesehene Straßenverbindung soll in Form einer 4-streifigen hochrangigen Schnellstraße umgesetzt werden. Sie soll somit Bestandteil des höchstrangigsten Straßennetzes in Österreich werden und unterliegt daher entsprechend dem UVP-G 2000 der UVP-Pflicht. Somit sind Artikel 8 (1) und 11 (2) VerkProt anzuwenden und die daraus erwachsenden Verpflichtungen im Rahmen der Projektplanung - einschließlich der Schaffung ihrer gesetzlichen Voraussetzungen (Aufnahme in das Bundesstraßengesetz) - und der Projektumsetzung (Projektbewilligung im Rahmen des UVP-Verfahrens) zu erfüllen.

Die Frage, ob auch Art 11 (1), der ein Verbot des Baus neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr ausspricht, für das gegenständliche Straßenvorhaben relevant ist, erscheint auf den ersten Blick leicht zu beantworten. Da es sich nicht um einen Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz handelt und lediglich eine Straße mit einer Streckenlänge von 8,7 km errichtet werden soll, kann es sich gemäß Definition des Art 2 VerkProt nur um eine inneralpine Straßenverbindung handeln, die auch Verkehre mit Ziel oder Quelle außerhalb des Alpenraums einschließt.

In der Begründung für die Hochrangigkeit der Straße im aktuellen Umweltbericht zur S 34 wird jedoch auf die Ausführungen des Umweltberichts zur SP-V Traisentalstraße aus dem Jahr 2005 verwiesen. Die Hochrangigkeit wird hier mit der Bedeutung der Straße als überregionale Fernverbindung gerechtfertigt. So heißt es auf S. 39:

*„Die geplante Traisental Straße liegt in einer gedachten Achse Graz (Landeshauptstadt) - Bruck/Kapfenberg (überregionales Zentrum) – Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) – St. Pölten (Landeshauptstadt) – Krems (überregionales Zentrum) - Stockerau/Hollabrunn (regionale*





*Zentren, Bezirkshauptstädte) - Znojmo / Jihlava (ausländisches, überregionales Zentrum). Für sich allein betrachtet, entspricht die geplante Netzerweiterung im Abschnitt Lilienfeld (regionales Zentrum, Bezirkshauptstadt) – St. Pölten (Landeshauptstadt) nicht den Kriterien für die Festlegung von Bundeskompetenz. Bei überregionaler Betrachtungsweise und in Zusammenhang mit der weiterführenden Verbindung von St. Pölten über Krems (überregionales Zentrum) in die ausländischen Zentren Znojmo / Jihlava im Norden, ist die geplante Netzerweiterung jedoch der Verbindungsfunktion II zuzuordnen. Aus strategischer Sicht des Initiators ist sie als abschließende Ergänzung der Infrastruktur in der Großregion St. Pölten gerechtfertigt.“*

Hier wird versucht, die Aufnahme als hochrangige Straßenverbindung in das Bundesstraßengesetz mit einer angeblich geplanten hochrangigen alpenquerenden Verbindung zwischen Graz und Znojmo / Jihlava (Tschechische Republik) zu rechtfertigen. Eine solche hochrangige Verkehrsachse ist jedoch in keinen offiziellen Dokumenten verzeichnet. Diese Achse gehört weder zum TEN-Netz der EU, noch ist sie im Generalverkehrsplan Österreichs aus dem Jahr 2002 enthalten.

Diese neue hochrangige Straßenverbindung würde den Tatbestand des Art. 11 (1) VerkProt erfüllen. D.h., ein derartiges Projekt wäre aufgrund der Verletzung des Verbotstatbestands dieser Bestimmung von vornherein auszuschließen. Wäre die S 34 tatsächlich ein Bestandteil dieses Gesamtvorhabens bzw. ihre Hochrangigkeit ohne den Bezug auf diese hochrangige alpenquerende Achse nicht zu rechtfertigen, so würde auch bereits das gegenständlich geplante Teilstück der S 34 dem Art 11 (1) VerkProt widersprechen.

### **3.1.2 Exkurs: Begründung der Aufnahme der S 34 in den Anhang des Bundesstraßengesetzes**

Es stellt sich an dieser Stelle aus fachlicher Sicht die Frage, wie denn für diesen 8.7 km langen Straßenabschnitt überhaupt die Hochrangigkeit zu begründen ist, da diese ja Grundvoraussetzung zur Aufnahme in das Bundesstraßengesetz ist. Im SP-V-LEITFADEN DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE werden 3 Kriterien genannt, die jedes für sich erfüllt sein muss, um die Aufnahme in das hochrangige Bundesstraßennetz zu rechtfertigen (S. 17):

- a) *Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundeshauptstädte/ Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland) mit den Subkriterien eines maximal vertretbaren Umwegfaktors oder der Entlastung einer bestehenden parallelen Verbindung im bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz;*
- b) *Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland);*
- c) *Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung.*

Zu a)

Wie oben bereits ausgeführt, wird im Umweltbericht der SP-V Traisentalstraße des Jahres 2005 versucht die Hochrangigkeit des Straßenabschnittes Wilhelmsburg – A1 mit einer übergeordneten Achse Graz - Znojmo / Jihlava zu begründen.

Die tatsächlichen Verhältnisse sprechen jedoch eindeutig gegen die Erfüllung dieses Kriteriums, da der Anschluss von Wilhelmsburg oder bei weiterem hochrangigen Ausbau der Traisentalstraße von Traisen jedenfalls keine Verbindung zwischen Landeshauptstädten bzw. von einer Landeshauptstadt mit der Bundeshauptstadt oder einer Landeshauptstadt mit einem gleichrangigen ausländischen Zentrum darstellt.



Zu b)

Auf Seite 19 und 20 des o.g. SPV-LEITFADENS wird erläutert unter welchen Bedingungen dieses Kriterium als erfüllt gilt:

*„Eine zentrale Eigenschaft eines hochrangigen Verkehrswegenetzes besteht darin, dass es aus Knoten und Verbindungen besteht und keine Stichverbindungen enthält.... Dieses Kriterium (2.) wird dann erfüllt, wenn sich die vorgeschlagene Netzveränderung in das bestehende hochrangige Bundesverkehrswegenetz eingliedert und sowohl am Anfangs- als auch am Endpunkt schneidet oder in anderer Form direkt an dieses Netz anschließt.“*

Da es sich im gegenständlichen Fall eindeutig um eine Stichverbindung handelt - auch wenn die Straßenverbindung bis Traisen (B 334) verlängert würde - wird dieses Kriterium nicht erfüllt.

Zu c)

Der SPV-LEITFADEN führt zu diesem Kriterium folgendes aus (S. 20):

*„Als Indikator des Kriteriums dient der jährliche durchschnittliche Tagesverkehr (aller Wochentage) der Prognose am Ende des Nutzungszeitraumes auf dem am schwächsten belasteten Streckenabschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung.....*

*Das Kriterium gilt dann als erfüllt, wenn der relevante Indikator für die Verkehrsnachfrage die folgenden Grenzwerte im Untersuchungszeitraum überschreitet:*

*Straßenverbindung: Querschnittsbelastung über 24.000 KFZ pro 24h...“*

Auch dieses Kriterium wird bei weitem nicht erfüllt. Für den gesamten Abschnitt zwischen Wilhelmsburg und der Anschlussstelle B 39 (ca 6,5 km) erreicht die tägliche Verkehrsbelastung nach Prognose 2025 für den Planfall Schnellstraße Korridor West des UMWELTBERICHTS (S.100) nur Werte um 20.500 Kfz/24 h. Das bedeutet einen JDTV von 19.229 Kfz/24 h.

D.h. nur in einem kurzen Teilstück von rd. 2 km werden 24.000 KFZ/24 h (ca. 39.000 KFZ/24 h) überschritten.

Bemerkenswert ist, das im Kapitel 6 „Nachweis der Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung“ des Umweltberichts die Kriterien als erfüllt angesehen oder kurzerhand für nicht anwendbar erklärt werden:

*„Dieses Kriterium der funktionell hochrangigen Verbindung ist im vorliegenden Fall inhaltlich nur bedingt anzuwenden, da die Hochrangigkeit bereits seinerzeit in der SP-V B 334 aus dem Jahr 2005 nachgewiesen wurde und die B 334 als S 34 Traisental Schnellstraße (bis dato) im Anhang des Bundesstraßengesetzes aufgenommen ist.“ (S. 124)*

*„Das Kriterium (2) kann im vorliegenden Fall nur bedingt angewendet werden, da die derzeit im BStG enthaltene S 34 Traisental Schnellstraße im Abschnitt St. Pölten bis Wilhelmsburg keinen direkten Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz ermöglicht.“ (S. 125)*

*„Das Kriterium (3) wird im vorliegenden Fall erfüllt, da die betrachtete S 34 Traisental Schnellstraße im höchstbelasteten Abschnitt im Prognosehorizont 2025 den Modellrechnungen zu Folge ca. 39.000 Kfz/24h aufweisen wird. Diese Verkehrsstärke liegt weit über den Werten, die zum Teil heute im Autobahn- und Schnellstraßennetz erreicht werden (z. B.: A 10, S 4, S 5 etc.), und kann somit als ausreichend zur Begründung für eine neue hochrangige Verkehrsverbindung angesehen werden.“ (S. 125)*



### 3.1.3 Fazit

Nach den anerkannten fachlichen Regeln speziell in Gestalt des vom Verkehrsministeriums und der ASFINAG herausgegebenen Leitfadens zur SP-V **verfehlt die geplante S 34 den Nachweis der Hocharrangigkeit bei weitem**. Dies steht in krassem Gegensatz zu den Aussagen der Umweltberichte zur S 34 und zur B 334 Traisentalstraße. Zusätzlich ist auch anzumerken, dass diese Straßenverbindung **weder im österreichischen Generalverkehrsplan noch im europäischen TEN-Netz verzeichnet ist**.

### 3.2 Kriterien der Zulässigkeit von hocharrangigen Straßenprojekten für den inneralpinen Verkehr sowie bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigende Zielvorgaben

Nachdem in den bisherigen Ausführungen zu den Art 8 und 11 VerkProt auf die Fragen des Anwendungsgebiets der Alpenkonvention und die Definition der Funktion des geplanten Straßenabschnitts eingegangen wurde, sollen im folgenden auf die an die Zulässigkeit eines großes Straßenprojekt bzw. an eine neue hocharrangige Straßenverbindung für den inneralpinen Verkehr zu knüpfenden fachlichen Anforderungen eingegangen werden.

In den Art 8 und 11 VerkProt sind Verpflichtungen und Bedingungen enthalten, die die Planung und Umsetzung eines Straßenprojekts erfüllen muss, um überhaupt zulässig zu sein.

#### a) Durchführung einer Zweckmäßigkeitprüfung und Risikoanalyse gem Art 8 (1) und 11 (2) VerkProt

In Art 2 VerkProt wird erläutert, was unter einer Zweckmäßigkeitprüfung zu verstehen ist. Im Einzelnen soll

- die verkehrspolitische Notwendigkeit des geplanten Vorhabens abgeklärt sowie
- die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen erfasst werden.

#### b) Kriterien der Zweckmäßigkeit bzw. Zulässigkeit

Art 11 (2) und Art 3 und 7 definieren u.a. die verkehrspolitischen Ziele und damit wichtige Vorgaben, die bestimmen, wann eine Straßenplanung bzw. ein Straßenprojekt zweckmäßig und verkehrspolitisch notwendig ist sowie die Risiken beherrscht werden. Diese Fokussierung der Zweckmäßigkeitprüfung und Risikoanalyse auf die Erfüllung bzw. Berücksichtigung der Ziele des VerkProt ist in Art 8 (1) ausdrücklich festgelegt.

Ein hocharrangiges Straßenprojekt kann demnach nur verwirklicht werden, wenn folgende Ziele und Bedingungen erfüllt werden:

- Verkehrsbedingte Belastungen sind auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs auf die Schiene.....(Alpenkonvention Art 2 lit j)
- Ein Neubau hocharrangiger Straßen kann nur verwirklicht werden, wenn die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- und Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastruktur und die Verbesserung des kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden kann. (VerkProt Art 11 (2) lit b)
- Den Raumordnungsplänen und –programmen ist Rechnung zu tragen (lit c)



Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der Planung und Errichtung eines hochrangigen Straßenprojekts für den inneralpinen Verkehr sind im Sinne der Zweckmäßigkeitprüfung und Risikoanalyse (siehe Art 8 (1) VerkProt) vor allem auch folgende Ziele für das gegenständliche Planungsvorhaben zu berücksichtigen:

- den Belangen der Umwelt ist derart Rechnung zu tragen, dass der Verbrauch an Ressourcen auf ein Maß gesenkt wird, welches sich soweit wie möglich innerhalb der natürlichen Reproduktion bewegt (Art 3 (1) lit a)
- den Belangen der Gesellschaft ist derart Rechnung zu tragen, dass die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird (Art 3 (1) lit b aa)
- die Gesundheit des Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden (Art 3 lit b bb).
- Umsetzung eines Verkehrsnetzwerkes, welches mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf die jeweils umweltverträglicheren Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt. (Art 7 (1) lit c)
- Die Reduktionspotenziale im Verkehrsaufkommen sind zu erschließen und zu nutzen (Art 7 (1) lit d)

Einschränkend wird in Art 11 (3) VerkProt darauf hingewiesen, dass aufgrund spezifischer Verhältnisse in Teilräumen des Alpenraums nicht überall eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist und daher in diesen Randgebieten auch die Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr notwendig sind.

Insbesondere diese Einschränkung in Art 11 (3) macht deutlich, dass im **Regelfall** der öffentliche Verkehr (ÖV) und andere umweltverträgliche Verkehrsträger **Vorrang** vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) genießen und nur in für den ÖV nicht effizient zu bedienenden Randregionen auch der MIV ausreichend zu berücksichtigen ist.

Das bedeutet, dass die Planung und Errichtung einer hochrangigen Straße für den inneralpinen Verkehr und die damit einhergehende Forcierung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs erst dann in Frage kommt, wenn **alle anderen möglichen Lösungen des gegebenen Verkehrsproblems - vor allem in Gestalt der Verbesserung des ÖV aber auch der Adaptierung der vorhandenen Straßenverkehrsinfrastrukturen - keine Bewältigung der Probleme bringen würden**, bzw. diese Alternativen nicht effizient betrieben werden könnten (z.B. aufgrund zu geringer Siedlungsdichte für einen effektiven ÖV).

### 3.3 Berücksichtigung im Umweltbericht der SP-V

Grundsätzlich ist die SP-V bzw. die SUP ein sehr geeignetes Instrument, um zu überprüfen, ob ein geplantes hochrangiges inneralpines Straßenprojekts die o.g. Anforderungen der Alpenkonvention und ihrer Protokolle erfüllen kann.

Dies setzt voraus, dass im Rahmen des Prüfverfahrens diese in der Alpenkonvention formulierten Prüfkriterien und Zielvorgaben - erforderlichenfalls durch Konkretisierung auf das jeweilige Projekt – auch tatsächlich Gegenstand der Untersuchungen und fachlichen Bewertungen sind.



### 3.3.1 Zweckmäßigkeitprüfung und Risikoanalyse

Kapitel 7 des Umweltberichts widmet sich der vergleichenden Bewertung der sog. „gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit“ der unterschiedlichen Alternativen. Somit wird zumindest der Begriff „Zweckmäßigkeit“ auch im Umweltbericht verwendet. Wie im Folgenden noch aufgezeigt wird, steht die Zweckmäßigkeit wie sie im Umweltbericht definiert wird, dem VerkProt zugrunde liegenden Verständnis von Zweckmäßigkeit jedoch diametral entgegen.

Im Rahmen der im Umweltbericht dargestellten „gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeitprüfung“ soll mit Hilfe einer Nutzen-Kosten-Analyse diejenige Lösungsalternative identifiziert werden, die das beste Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen aufweist. Die entscheidenden Faktoren, die die Bewertung der Alternativen maßgeblich beeinflussen und die verkehrlichen Lösungen, die den Bau einer 4-streifigen Schnellstraße beinhalten, an erster Stelle reihen, sind die **Reisezeitkosten** und der **Wohlfahrtsgewinn / -verlust durch induzierten Verkehr**.

Hier zeigen sich deutliche Unvereinbarkeiten zwischen den Kriterien der Zweckmäßigkeit des Umweltberichts und den Zielvorgaben bzw. Kriterien der Alpenkonvention und ihrer Protokolle. Während im Verkehrsprotokoll die Reduktion des Straßenverkehrs durch Verlagerung - insbesondere auf die Schiene - und auch die Nutzung und Erschließung der Reduktionspotenziale im Gesamtverkehrsaufkommen als Ziel und damit als positiver Nutzen zu definieren sind, wird im Umweltbericht der durch die verkehrlichen Maßnahmen (z.B. Bau der Schnellstraße) induzierte zusätzliche Straßenverkehr als Wohlfahrtsgewinn bilanziert (vgl. UMWELTBERICHT S. 136).

Monetär am stärksten zu Gunsten der Alternative „Schnellstraße“ wirken sich die „Reisezeitsparungen“ aus. Für die geplanten 8,7 km Schnellstraße ergibt sich aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit gegenüber einer normalen 2-streifigen Landesstraße über die gleiche Strecke eine Reisezeitverkürzung von rd. 5 Minuten. Bei längeren Fahrten z.B. eines LKW's von 50 km oder mehr fällt eine Verkürzung der Fahrzeit von 5 min praktisch nicht ins Gewicht, da sie innerhalb des normalen Schwankungsbereichs der Fahrzeiten liegen würde. Gleichzeitig sind für die 8,7 km Schnellstraße zusätzliche Mautkosten zu entrichten.

Bei kürzeren regionalen Fahrten, wie z.B. einer Fahrt von Wilhelmsburg nach St. Pölten kann die Zeitersparnis aufgrund der längeren Fahrtstrecke z.B. über die Schnellstraße „Variante West“ auch wesentlich geringer ausfallen. So beträgt sie für diese Strecke nur etwa 2 min (13 anstatt 15 min).

Die Gleichsetzung der eingesparten Reisezeit mit eingesparten Kosten ist unter Fachleuten sehr umstritten, insbesondere wenn es, wie im gegenständlichen Fall, nur um Minuten geht. Innerhalb des Gesamtverkehrssystems handelt es sich nur um unerhebliche und marginale Effekte. Bei verkehrsträgerübergreifender Betrachtung erscheinen sie gänzlich ungeeignet. Während für den Fahrer eines KFZ die Reisezeit praktisch nicht für andere Tätigkeiten nutzbar ist, da das Lenken eines Autos die ganze Aufmerksamkeit erfordert, können bei der Fahrt mit öffentlichen Transportmitteln, insbesondere der Eisenbahn, andere Arbeiten oder Tätigkeiten verrichtet werden. Die aufgewendete Zeit bringt hier im Gegensatz zum Lenken eines Fahrzeugs einen zusätzlichen Nutzen, so dass auch bei längerer Dauer gegenüber einer Autofahrt diese nicht einfach über die benötigte Fahrzeit als Kostenfaktor verrechnet werden kann.

Außerdem berücksichtigen die Reisezeitkosten auch nicht den Zusammenhang zwischen der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit in einem Raum und der damit verbundenen ständig zunehmenden Entfernungen zu den Mobilitätszielen. Hohe Reisegeschwindigkeiten verändern die Raum- und Wirtschaftsstrukturen insbesondere in ländlichen Gebieten. Die Zentren



werden gestärkt, Raumfunktionen auf wenige Standorte konzentriert (z.B. durch die Errichtung von Einkaufszentren), die Peripherie weiter geschwächt. Zu den Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, sowie damit verbunden auch zu den Arbeitsplätzen, sind immer größere Distanzen zurückzulegen, die die Zeitersparnis durch die höhere Reisegeschwindigkeiten i.d.R. vollständig kompensieren (vgl. Knoflacher 2008).

Kap. 11 des Umweltberichts enthält eine sog. Chancen-Risiken-Analyse. Hier wird in sehr oberflächlicher und z.T. nicht nachvollziehbarer Form versucht abzuschätzen, wie sich veränderte Rahmenbedingungen, wie z.B. höheres oder geringeres Wirtschaftswachstum oder die Annahme zukünftiger Nutzungseinschränkungen für Verbrennungsmotoren, auf die Bewertung der Alternativen auswirken würde. Es soll an dieser Stelle nicht näher auf die Ergebnisse dieser Einschätzungen eingegangen, sondern kurz erläutert werden, ob diese Analyse den Anforderungen an die nach Art 8 (1) und 11 (2) VerkProt verpflichtend durchzuführende Risikoanalyse entspricht.

Wie oben bereits ausgeführt, ist auch die Risikoanalyse, ebenso wie die Zweckmäßigkeitprüfung, den Zielen des Verkehrsprotokolls verpflichtet. D.h., die Risikoanalyse muss sich im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität und verkehrlichen Entwicklung mit den im Verkehrsprotokoll genannten Zielen und Kriterien auseinandersetzen. Diese sind in Kap 3.2 bereits ausführlich dargestellt. Im Rahmen einer Risikoanalyse gilt es speziell auch langfristig die Risiken abzuschätzen, die die Erreichung der Zielvorgaben gefährden können und wie diesen wirksam begegnet werden kann. Wie bereits für die Zweckmäßigkeitprüfung gilt auch für die Risikoanalyse des Umweltberichts, dass wesentliche und konkrete Ziele des VerkProt, wie z.B. die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, keine Rolle spielen und nicht einmal erwähnt werden.

### 3.3.1.1 Fazit

Die im Umweltbericht enthaltene „gesamtwirtschaftliche Zweckmäßigkeitprüfung“ und „Chancen-Risiken-Analyse“ **entsprechen in keiner Weise den inhaltlichen Vorgaben des VerkProt**. Wesentliche und konkrete Zielvorgaben sowie Kriterien für einen nachhaltigen Verkehr als Maßstab für die Zweckmäßigkeit und Beherrschung möglicher Risiken eines hochrangigen Straßenprojekts bleiben unberücksichtigt. Die Nicht-Berücksichtigung der Zielvorgaben des in Österreich im Gesetzesrang stehenden VerkProt steht auch im **Widerspruch zur SUP-Richtlinie** der Europäischen Gemeinschaft (Richtlinie 2001/42/EG vom 27.06.2001), die in Anhang I sehr konkret die Inhalte des Umweltberichts vorgibt und unter lit e ausdrücklich zur Darstellung der *„...auf internationaler oder gemeinschaftlicher Ebene oder Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Plan oder das Programm von Bedeutung sind...“* verpflichtet. Außerdem ist darzulegen, *„...wie diese Ziele und alle Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder Programms berücksichtigt wurden.“*

Auch das **österreichische SP-V Gesetz** sieht zumindest die Darlegung der für die vorgeschlagene Netzveränderung **„maßgeblichen Umweltziele“** vor (§ 6 (2) Z 7 SP-V Gesetz).

### 3.3.2 Kriterien der Zweckmäßigkeit bzw. Zulässigkeit

Im Folgenden wird untersucht, wie die im Umweltbericht definierten Alternativen im Hinblick auf die in Kap. 3.2 dargestellten Kriterien der Zweckmäßigkeit bzw. Zulässigkeit für die Planung und Umsetzung einer hochrangigen Straßenverbindung zu bewerten sind.

Diese Kriterien und Bedingungen können wie folgt thematisch geordnet werden:



- a) Ein Neubau hochrangiger Straßen kann nur verwirklicht werden, wenn die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten und die Verbesserung des kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden kann.  
 Die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen soll auf möglichst energie- und raumsparende sowie umweltschonende Weise gewährleistet werden.  
 Verlagerung der Transportleistungen von der Straße auf die Schiene bzw. möglichst auf das umweltverträglichste Verkehrsmittel.  
 Begünstigung intermodaler Transportsysteme.
- b) Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen auf ein für Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume erträgliches Maß.  
 Senkung des Verbrauchs an natürlichen Ressourcen auf ein Maß, welches sich soweit wie möglich innerhalb der natürlichen Reproduktion bewegt.
- c) Den Raumordnungsplänen und –programmen ist Rechnung zu tragen
- d) Die Gesundheit des Menschen soll nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden
- e) Die Reduktionspotenziale im Verkehrsaufkommen sind zu erschließen und zu nutzen

Zu a) Ein Neubau hochrangiger Straßen kann nur verwirklicht werden, wenn.....

Alternative / Variante	Ziel / Kriterium Erfüllungsgrad	Kommentar
Faktische Nullvariante	neutral	Grundsätzlich kann bei allen Varianten, die keinen Neubau einer hochrangigen Straße vorsehen, ein Verstoß gegen die normativen Vorgaben des VerkProt ausgeschlossen werden, so dass die Einstufung „stark negativ“ nicht in Frage kommt. Die Schnellstraßenalternativen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit unvereinbar mit dem VerkProt, da aus den verkehrstechnischen und sonstigen projektbezogenen Daten des Umweltberichts keine Hinweise darauf enthalten sind, dass andere, raum- und energiesparendere sowie recourscenschonendere Verkehrslösungen nicht effizient betrieben werden könnten. Die Bewertung der Alternativen „ÖV betrieblich“ und „Kombinationsalternative“ wird nur mit „gering positiv“ bewertet, da die Forcierung des ÖV nur halbherzig betrieben werden soll und eine wirksame Umweltentlastung der Ortschaften nicht zu erwarten ist.
Lokale Ortsumfahrungen Variante West	gering negativ	
Lokale Ortsumfahrungen Variante Ost	gering negativ	
Bestandsertüchtigung	neutral	
Schnellstraße Variante West	stark negativ	
Schnellstraße Variante Ost	stark negativ	
ÖV betrieblich	gering positiv	
Kombinationsalternative	gering positiv	

Es ist hier ergänzend anzumerken, dass „...die Voraussetzungen des Art. 11 Abs 2 lit. a) bis d) ... zur Genehmigung eines entsprechenden Straßenbauvorhabens kumulativ vorliegen müssen.“ (CUYPERS 2005, S. 39). Konkret bedeutet dies vor allem, dass im Rahmen der SP-V der Nachweis erbracht werden muss, dass es zum geplanten Bau einer Schnellstraße keine Alternative gibt, die die Bedürfnisse nach Transportleistung durch

- einen Ausbau des ÖV,



- eine Verbesserung der Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten,
- eine Verbesserung des Kombinierten Verkehrs,
- weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen oder
- eine Kombination dieser Maßnahmen

erfüllen kann.

Wenn diese alternativen Maßnahmen nicht ausreichen sollten, wäre im Rahmen der Zweckmäßigkeit auch zu prüfen, ob andere straßenverkehrstechnische Lösungen, wie z.B. der Bestandsausbau der B 20 einschl. kurzer Ortsumfahrungen nach den Kriterien des Verkehrsprotokolls nicht wesentlich zweckmäßiger ist, als der Bau einer hochrangigen Straße.

**Erst wenn alle diese Prüfungen zu dem Ergebnis führen würden, dass nur der Bau einer Schnellstraße eine Lösung des Verkehrsproblems bringt und alle anderen Alternativen nicht zielführend und zweckmäßig im Sinne des Verkehrsprotokolls wären, wären die Voraussetzungen zum Bau einer Schnellstraße für den inneralpinen Verkehr im Sinne der normativen Vorgaben des Verkehrsprotokolls erfüllt.**

Zu b) Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen.....

Alternative / Variante	Ziel / Kriterium Erfüllungsgrad	Kommentar
Faktische Nullvariante	gering negativ	Trotz der gewissen Entlastungseffekte, die die Umfahrungsstraßen bzw. die Schnellstraßenvarianten den Ortschaften an der B 20 bringen, überwiegen hier bei weitem die negativen Effekte von Verkehrslösungen die den gegenüber allen anderen relevanten Verkehrsträgern besonders (energie)ineffizienten, endliche fossile Ressourcen verschwendenden und prinzipiell durch hohe Umweltbelastungen gekennzeichneten motorisierten Individualverkehr forcieren. Legt man das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Umweltberichts der Alternative „Schnellstraße“ an den Ortsdurchfahrten zu Grunde, so werden die durch den Verkehrsrückgang in den Ortsgebieten erzielbaren Entlastungen z.B. bei den Lärmimmissionen nur etwa 2, 5 dB betragen. Ab ca. 2 dB(A) werden Änderungen der Schallimmissionen überhaupt erst wahrgenommen. Diesen relativ <b>geringen Entlastungseffekten stehen hohe Belastungseffekte (Landschaft, Naturraum, Ressourcen) durch den Straßenneubau gegenüber.</b> Zu erwähnen sind auch die <b>bauzeitlichen Beeinträchtigungen</b> , die im Umweltbericht überhaupt keine Berücksichtigung finden. Hier sind die Schnellstraßenvarianten am schlechtesten zu bewerten, da durch den 4-spurigen Ausbau z.B. am meisten Landschaft und Boden verbraucht wird und für die zahlreichen Tunnelstrecken enorme Energiemengen benötigt werden, die wiederum mit entsprechenden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen verbunden sind.
Lokale Ortsumfahrungen Variante West	stark negativ	
Lokale Ortsumfahrungen Variante Ost	stark negativ	
Bestandsertüchtigung	gering negativ	
Schnellstraße Variante West	stark negativ	
Schnellstraße Variante Ost	stark negativ	
ÖV betrieblich	neutral	
Kombinationsalternative	neutral	





Zu c) Den Raumordnungsplänen und –programmen ist Rechnung zu tragen

Alternative / Variante	Ziel / Kriterium Erfüllungsgrad	Kommentar
Faktische Nullvariante	neutral	<p>Im Rahmen dieser Stellungnahme konnte nur in folgende Raumordnungspläne /-konzepte Einblick genommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Raumordnungsprogramm Niederösterreich Mitte und</li> <li>- Kleinregionales Entwicklungskonzept Traisen....</li> </ul> <p>Im rechtsverbindlich verordneten Raumordnungsprogramm wird die Schnellstraße S 34 bzw. der Ausbau der B 334 nicht genannt. Stattdessen wird für <b>Straßenprojekte auf mögliche Konflikte mit den landwirtschaftlichen Vorrangzonen, der Siedlungsentwicklung und den Grünzonen hingewiesen.</b></p> <p>Im Kleinregionalem Entwicklungskonzept, das keine Rechtsverbindlichkeit besitzt, wird der Ausbau der B 334 von Eschenau bis Wilhelmsburg gefordert.</p> <p>In dem einzigen vorliegenden rechtsverbindlichen Raumordnungsplan ist kein Ausbau der B 20 vorgesehen, im Gegenteil es wird auf die potentiellen Konflikte von Straßenneubauten mit andren Raumbelangen hingewiesen. Aus diesem Grund werden alle Alternativen, die einen durchgehenden Straßenneubau (Alternative „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“) beinhalten mit „stark negativ“ bewertet.</p>
Lokale Ortsumfahrungen Variante West	stark negativ	
Lokale Ortsumfahrungen Variante Ost	stark negativ	
Bestandsertüchtigung	neutral	
Schnellstraße Variante West	stark negativ	
Schnellstraße Variante Ost	stark negativ	
ÖV betrieblich	neutral	
Kombinationsalternative	neutral	

Zu d) Die Gesundheit des Menschen soll nicht gefährdet....

Alternative / Variante	Ziel / Kriterium Erfüllungsgrad	Kommentar
Faktische Nullvariante	neutral	<p>Besondere Belastungsschwerpunkte, die auch gesundheitliche Risiken bergen, sind zum einen das Stadtgebiet von St. Pölten, das als Luftbelastungsgebiet nach UVP-G ausgewiesen ist, aber auch der Nahbereich aller stark befahrenen Straßen aufgrund der hohen verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmimmissionen. Der Bau einer Schnellstraße führt gegenüber den anderen Alternativen insgesamt im UG zur relativ stärksten Zunahme des Kfz-Verkehrs, der auch zu Mehrverkehr im Stadtgebiet von St. Pölten führen wird und somit im Luftbelastungsgebiet tendenziell mit höheren Immissionen als bei allen anderen Alternativen gerechnet werden muss. Andererseits entlastet die Schnellstraße sowie auch die Alternative „lokale Ortsumfahrungen“ voraussichtlich den Nahbereich der bisher hochbelasteten Ortsdurchfahrten relativ am stärksten. Da sich bei den zur Auswahl stehenden Alternativen entweder <b>Be- und Entlastungseffekte aufwiegen werden bzw. keine erheblichen Be- noch Entlastungseffekte einstellen werden</b>, sind alle der gleichen Wertstufe „neutral“ zugeordnet.</p> <p>Hinsichtlich der Verkehrsunfallgefahren besteht das größte Potenzial zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit in der Verlagerung möglichst großer Anteile des Straßenver-</p>
Lokale Ortsumfahrungen Variante West	neutral	
Lokale Ortsumfahrungen Variante Ost	neutral	
Bestandsertüchtigung	neutral	
Schnellstraße Variante West	neutral	
Schnellstraße Variante Ost	neutral	
ÖV betrieblich	neutral	
Kombinationsalternative	neutral	



		<p>kehrts auf die Schiene bzw. den ÖV, da die Eisenbahn aber auch der Bus gegenüber dem MIV ein signifikant geringeres Unfallrisiko pro Personenkilometer aufweist. Schnellstraßen bergen gegenüber Landstraßen und Stadtstraßen ein geringeres Unfallrisiko, führen jedoch insgesamt zu relevanten Erhöhungen der Verkehrsdichte durch induzierten Verkehr und als mittel bis langfristige Folge durch Schaffung von „Raumstrukturen der langen Wege“. Da sowohl der direkte induzierte Verkehr als auch der langfristig erzeugte Zusatzverkehr der Alternative „Schnellstraße“ auch auf normalen Land- und Stadtstraßen stattfindet, steht dem <b>geringeren Unfallrisiko auf der Schnellstraße ein erhöhtes aufgrund der größeren Verkehrsdichte im Umfeld gegenüber.</b></p>
--	--	--

e) Die Reduktionspotenziale im Verkehrsaufkommen sind zu erschließen und zu nutzen

Alternative / Variante	Ziel / Kriterium Erfüllungsgrad	Kommentar
Faktische Nullvariante	neutral	<p>Hohe Lebensqualität am Wohnort sowie eine „Raumstruktur der kurzen Wege“ zur Grundversorgung aber auch zu den Arbeitsplätzen und Erholungsräumen sind wesentliche Faktoren für die Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens. Wie in anderem Zusammenhang bereits erwähnt, führt insbesondere die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Straßen des ländlichen Raumes zu signifikanten Änderungen der Raumstrukturen. Die Raumfunktionen konzentrieren sich auf wenige Standorte und „driften“ somit auseinander. Auch der Straßenverkehr von hochrangigen Straßen selbst führt aufgrund seiner großen Störungen von Landschaft und Siedlung zu Mehrwegen, da z.B. Naherholungsräume zu sehr verlärmert werden bzw. durch Zerschneidungeffekte und Störungen des Landschaftsbildes unattraktiv werden und weiter entfernt gelegene Räume aufgesucht werden müssen.</p> <p><b>Die Alternative „Schnellstraße“ steht dem Ziel Reduktion des Verkehrsaufkommens somit diametral entgegen.</b> Auch die lokalen Ortsumfahrungen Variante West und Ost führen zu ähnlichen Effekten, wenn auch weniger ausgeprägt. In der Tendenz positiv sind die Alternativen zu werten, die auch die Angebotsverbesserung des ÖV beinhalten, da hier die negativen Effekte des Straßenverkehrs tendenziell etwas weniger zum Tragen kommen</p>
Lokale Ortsumfahrungen Variante West	gering negativ	
Lokale Ortsumfahrungen Variante Ost	gering negativ	
Bestandsertüchtigung	neutral	
Schnellstraße Variante West	stark negativ	
Schnellstraße Variante Ost	stark negativ	
ÖV betrieblich	gering positiv	
Kombinationsalternative	gering positiv	

**3.3.2.1 Fazit**

Die fachliche Bewertung der im Umweltbericht definierten Alternativen und Varianten anhand der im Verkehrsprotokoll normativ vorgegebenen Ziele und Kriterien der Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit eines hochrangigen Straßenprojekts für den inneralpinen Verkehr führt zu dem Ergebnis, dass insbesondere die **Alternativen „Schnellstraße Korridor West und Ost“ bei 4 von 5 Kriterien mit „stark negativ“ zu bewerten sind.**

Es ist an dieser Stelle auch darauf aufmerksam zu machen, dass einige der hier bewerteten Zielvorgaben und Kriterien unabdingbare Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Planung und Errichtung einer hochrangigen Straße sind und daher diese Zulassungsvoraussetzungen auf der Ebene der Strategischen Prüfung unbedingt zu klären sind.



**Im Umweltbericht werden diese durch das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention rechtverbindlich vorgegebenen Kriterien bzw. Zielvorgaben jedoch nicht berücksichtigt.** Selbst im Kapitel 10 „Bewertung des Beitrags zu einer nachhaltigen Entwicklung“ wird kein Bezug zur Alpenkonvention und ihrer Protokolle hergestellt, obwohl dieses internationale Vertragswerk den zentralen Rahmen für die nachhaltige Entwicklung im gesamten Alpenraum setzt.

**Die Planung bzw. die Aufnahme der Straße in das Bundesstraßengesetz wäre somit mit großer Rechtsunsicherheit behaftet.**

### 3.3.3 Auswahl und Definition der Alternativen

Nachdem die einzelnen Alternativen einer Bewertung im Hinblick auf die Kriterien des VerkProt unterzogen wurden, ist auch die Auswahl und Definition der Alternativen zu hinterfragen und einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Herzstück der SUP ist die vergleichende Einschätzung der Umweltwirkungen verschiedener realistischer Planungsvarianten. Im Bereich Verkehr sind dabei sowohl räumliche Varianten (z.B. unterschiedliche Trassen bzw. Korridore) als auch unterschiedliche Verkehrsträger zu berücksichtigen (z.B. Befriedigung des Verkehrsbedarfs durch öffentliche Verkehrsmittel oder motorisierten Individualverkehr). Die im Rahmen der SV-P betrachteten Alternativen decken grundsätzlich ein breites Spektrum möglicher Lösungen ab (Straßenausbau, Verbesserungen des ÖV).

Entscheidend für die Beurteilung der Umweltauswirkungen der einzelnen Alternativen sind die Annahmen bzgl. der jeweiligen umweltrelevanten Projektmerkmale.

Diese Annahmen werden im Umweltbericht nicht offen gelegt. D.h. im Kap. 4.2, das die ausgewählten Alternativen näher darstellt, gibt es z.B. keine Angaben zu den wichtigsten Projektmerkmalen wie z.B.

- grobe Annahme zum Charakter der geplanten Trassen der alternativen Ortsumfahrungen und der Schnellstraße (Tunnelanteil, Unterfluranteil, Anteil Tieflage / Hochlage)
- Einbindung der Ortsumfahrungen West / Ost in das Straßennetz (z.B. kreuzungsfrei oder durch Kreisverkehrslösungen)
- geplantes Niveau des Lärmschutzes insbesondere für die Varianten der Alternative „lokale Ortsumfahrungen“ (werden Lärmschutzwände zur Schonung unmittelbar angrenzender Siedlungen errichtet? Wo sind Unterflurtrassen vorgesehen?)

Insbesondere für die Variante „Bestandsertüchtigung der bestehenden B 20 durch bauliche und verkehrstechnische sowie verkehrsorganisatorische Maßnahmen“ der Alternative „lokale Ortsumfahrungen“ ist völlig unklar, was gemeint ist. Da diese Variante der Alternative „lokale Ortsumfahrungen“ zugeordnet ist, muss davon ausgegangen werden, dass unter Bestandsertüchtigung auch der Neubau kurzer Ortsumfahrungen zur Entlastung der Ortschaften zu verstehen ist, auf dem Großteil der Strecke jedoch weiter auf dem Bestand gefahren wird. Die Bewertungen des Umweltberichts insbesondere bzgl. Lärmimmissionen lassen jedoch vermuten, dass hier tatsächlich lediglich eine wie auch immer geartete Adaptierung der vorhandenen Straße gemeint ist.

Im Rahmen einer SUP bzw. SP-V ist es sicherlich nicht erforderlich oder gar geboten für alle Alternativen und Varianten ein detailliertes Projekt auszuarbeiten. Grundlegende Annahmen bzgl. der Projektausgestaltung sind jedoch unabdingbar und im Umweltbericht offen zu legen. Da dies im gegenständlichen Fall versäumt worden ist, können die Ergebnisse der Bewertung



insbesondere hinsichtlich der Umweltauswirkungen nicht nachvollzogen werden. Die völlig unscharfe Definition der Kenngrößen und wichtigsten Merkmale der Alternativen und ihrer Varianten führen zur Beliebigkeit der Bewertungsergebnisse. Ein objektiver Vergleich der Umweltwirkungen, der sozialen Wirkungen oder ihres Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung ist somit nicht möglich.

Dies ist umso bedauerlicher, als es detaillierte Angaben zu den einzelnen Alternativen geben muss, da im Kapitel 7 „Gesamtwirtschaftliche Beurteilung der Alternativen“ sogar die jeweiligen Bau- und Betriebskosten angegeben werden (siehe S. 143-144).

Die in Kap. 3.2 dieser Stellungnahme dargestellten rechtlich verbindlichen Vorgaben des VerkProt verpflichten zur vorrangigen Lösung des Verkehrsproblems nicht durch hochrangigen Straßenneubau sondern durch verkehrliche Maßnahmen, die

- den ÖV, insbesondere die Schiene stärken und die Intermodalität verbessern (z.B. Park&Ride),
- möglichst energie- und raumsparend sowie umweltschonend sind und die auch Verkehrsreduktionspotenziale nutzen sowie
- die Gesundheitsrisiken insbesondere auch das Unfallrisiko senken.

Eine SP-V, die diesen Vorgaben gerecht werden will, muss auch Alternativlösungen einbeziehen, die unter diesen Gesichtspunkten als „vernünftig“ bezeichnet werden können (siehe SV-P Gesetz § 6 (1)). Dies trifft nur sehr eingeschränkt auf die untersuchten Alternativen und ihre Varianten zu. Dem integrierten und auf Nachhaltigkeit begründeten Ansatz der Alpenkonvention würden grundsätzlich die Alternativen „betriebliche Maßnahmen ÖV“ und die „Kombinationsalternative“ ÖV betrieblich und lokale Ortsumfahrungen entsprechen. Von besonderem Interesse wäre eine Kombinationsalternative aus betrieblichen Maßnahmen ÖV und einer Variante, die im wesentlichen die Bestandsadaptierung vorsieht, jedoch grundsätzlich keine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeiten zulässt und nur wo notwendig, mit kurzen Ortsumfahrungen, die hohe Lärmschutzstandards gewährleisten (ggf. durch Unterflurtrassen), besonders neuralgische Belastungen von Ortsgebieten stark vermindert.

Hinsichtlich der Attraktivierung des ÖV hängt das Umstiegsverhalten der Bevölkerung vom eigenen PKW auf Bahn und Bus von einer Vielzahl von Faktoren ab. Die Verbesserung der Zug- bzw. Busfrequenz ist dabei eine wichtige Maßnahme, reicht erfahrungsgemäß jedoch nicht aus, um größere Bevölkerungskreise zum Umstieg zu bewegen. Den Erläuterungen zur Alternative „ÖV betrieblich“ bzw. der „Kombinationsalternative“ ist jedoch zu entnehmen, dass nur diese rein betrieblichen Maßnahmen gesetzt werden. Ein nicht nur im Sinne der Alpenkonvention sinnvolles Konzept würde verstärkt auf die Intermodalität setzen, wie z.B. Park & Ride, Fahrradmitnahme im Zug und ggf. auch Bus, restriktives Parkraummanagement in St. Pölten, großangelegte Imagekampagnen und Aktionen für den ÖV usw. Werden solche Begleitmaßnahmen nicht ergriffen, so ist klar, dass nur wenige Leute das Auto stehen lassen werden und damit auch - wie im Umweltbericht beschrieben - voraussichtlich nur geringfügig positive Umwelteffekte auftreten werden.

### **3.3.3.1 Fazit**

Die dem Umweltbericht zu entnehmenden Definitionen und Beschreibungen der Alternativen und Varianten sind derart vage hinsichtlich ihrer umweltrelevanten Eigenschaften (z.B. Niveau des Lärmschutzes, Anteil an Tunnel- und Unterflurstrecken, Art der Adaptierung der Bestandsstrecke usw.), dass insgesamt kein objektiver Vergleich möglich ist, da wesentliche Kenngrößen und Eigenschaften der einzelnen Varianten nicht offen gelegt werden. **Somit ist ein Großteil der Bewertungen nicht nachvollziehbar.**

**Der Willkür und Beliebigkeit der Bewertungsergebnisse wird auf diese Weise großer Spielraum gegeben.**



Die Definition der Alternativen und Varianten lässt **keinen Willen erkennen auch einen im Sinne des VerkProt der Alpenkonvention vernünftigen (siehe § 6 (1) SP-V Gesetz) und erfolversprechenden Lösungsvorschlag einer objektiven Überprüfung zu unterziehen.** Eine optimierte Kombinationsalternative (Forcierung des ÖV sowie verkehrliche und Umweltentlastungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke einschl. kurzer Ortsumfahrungen) würde bei objektiver und sachgerechter Bewertung voraussichtlich hinsichtlich Umweltwirkungen und des Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung am besten gereiht werden.

#### **4. Anmerkungen zur Plausibilität der Bewertung der Umweltauswirkungen**

Im Zuge der Erarbeitung dieser gutachterlichen Stellungnahme wurden im Rahmen der Überprüfung der Aussagen des Umweltberichts auch die Bewertungen der Umweltauswirkungen auf Plausibilität untersucht. Dabei sind dem Verfasser eine Fülle von Inkonsistenzen, Widersprüchlichkeiten oder nicht nachvollziehbaren Aussagen aufgefallen, deren Erläuterung den Rahmen dieser gutachterlichen Stellungnahme sprengen würde. Die folgende Aufstellung ist daher unvollständig und soll nur einen Eindruck über die weitreichenden strukturellen und inhaltlichen Mängel des Umweltberichts vermitteln.

##### **4.1 Definition der Erheblichkeitsstufen**

Aus den Erläuterungen zur Erheblichkeitsstufe „mäßig“ wird deutlich, dass es sich hier eigentlich um die Stufe „gering“ handelt:

*„Die Erheblichkeit des Eingriffes auf das Schutzgut ist in geringem Maße gegeben.“ (S. 190)*

Diese Stufe fehlt jedoch in der nur 3-stufigen Bewertungsskala. Dies führt dazu, dass geringfügige oder nicht feststellbare Umweltwirkungen als mäßige Umweltwirkungen eingestuft werden. Diese geringfügigen Auswirkungen treten vor allem im Bereich Landschaft, Ökologie und Gewässer insbesondere bei den Alternativen auf, die keinen Neubau einer Straßenverbindung vorsehen. Sie würden demnach bei einer Gesamtbilanz in Form der Aufsummierung der jeweiligen Wertstufen der einzelnen Umweltaspekte positiver abschneiden als bei der Verwendung der 3-stufigen Skala des Umweltberichts.

**Das Fehlen der Wertstufe „gering“ wirkt sich insgesamt positiv auf die Bewertung der Alternative „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ aus.**

##### **4.2 Umweltaspekt Lärmemissionen und – immissionen**

In der Tabelle auf Seite 193 wird als positiver Wirkfaktor des Umweltaspekts Lärm die Verbesserung der Erreichbarkeit angeführt. Es bedarf keiner weiteren Erläuterung, dass Erreichbarkeitsverbesserungen weder eine Umweltwirkung im Sinne der SUP-Richtlinie darstellt noch ein Zusammenhang mit Lärmemissionen oder –immissionen ableitbar ist.

**Die Einbeziehung dieses Kriteriums wirkt sich vor allem positiv auf die Bewertung der Alternative „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ aus.**

Die Lärmentlastungswirkung entlang der Ortsdurchfahrten der B 20 der Alternativen „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ wird erheblich überschätzt. Die Belastungssituation in den Ortschaften wird demnach für diese Alternativen als „mäßig“, für die



„faktische Nullvariante“ mit „sehr hoch“ eingestuft. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsrückgangs um ca. 50-60 % wird die Lärminderung voraussichtlich z.B.

in St. Georgen - 2,5 dB,

in Spratzern - 2,4 dB

betragen.

Allgemein können Schalldruckpegeländerung erst etwa ab 2 dB (A) wahrgenommen werden. Somit bewegt sich die Entlastung in vielen Bereichen auf einem Niveau welches gerade hörbar ist und rechtfertigt somit nicht einen Differenz von 2 Wertstufen. Diese dürfte maximal 1 Wertstufe betragen.

**Die Überschätzung der Lärmentlastungswirkung wirkt sich positiv auf die Bewertung der Alternative „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ aus.**

#### 4.3 Luft / Klimatische Faktoren - Umweltaspekt Luft

Der Umweltaspekt Luft / klimatische Faktoren wird durch die Wirkfaktoren

- Verminderung der Emissionen von Luftschadstoffen,
- Verminderung der Emissionen von Treibhausgasen
- Freihaltung von lokalklimatisch bedeutenden Frischluftschneisen repräsentiert (S. 183).

Bei der Bewertung der Alternativen wird jedoch auch die Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe bewertet (S. 205). Die Luftschadstoffimmissionen werden bereits im Umweltaspekt Mensch / Gesundheit berücksichtigt. Dadurch fließen sowohl die Immissionsentlastungen der Alternative „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ entlang der Ortsdurchfahrten der B 20 als auch die als geringfügig bezeichneten zusätzlichen Immissionsbelastungen der westlich bzw. östlich der B 20 gelegenen Wohngebiete in die Bewertung mit ein, obwohl diese nicht als Kriterium definiert sind. Dadurch wird die gleiche Umweltwirkung in zwei unterschiedlichen Bewertungsbereichen berücksichtigt und somit doppelt gewichtet.

**Die Einbeziehung der Immissionen in die Bewertung dieses Umweltaspekts wirkt sich positiv auf die Einstufung der Alternativen „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ aus.**

#### 4.4 Umweltaspekt Bevölkerung / Siedlungsraum / Sachgüter

Entgegen der „guten fachlichen Praxis“ wird die Sensibilität von Gewerbegebieten gegenüber verkehrsbedingten Umweltwirkungen als hoch eingestuft. Sie stehen damit auf gleicher Stufe wie z.B. siedlungsnaher Erholungsflächen. Sachgerecht wäre eine Einstufung der Erholungsflächen in die Stufe „sehr hoch“ und der Gewerbegebiete in die Stufe „mäßig“.

**Die fehlerhafte Bewertung der Sensibilität dieser Raumnutzungen wirkt sich positiv auf die Bewertung der Alternativen „Schnellstraße“ und „lokale Ortsumfahrungen“ aus, da die Entlastungswirkungen überschätzt (mehr betroffene sensible Gebiete) und Belastungswirkungen unterschätzt (weniger belastete hoch sensible Gebiete) aus.**



## 4.5 Fazit

Die angeführten Beispiele für bewertungssystematische Defizite und fachlich inhaltliche Mängel der Bewertung der Umweltwirkungen lassen den Schluss zu, dass **der vorliegende Umweltbericht keine nachvollziehbare und sachgerechte Entscheidungsgrundlage für die Frage der Aufnahme der S 34 in das Bundesstraßengesetz bietet.**  
**Die aufgezeigten Mängel wirken sich durchwegs zugunsten der angestrebten S 34 aus.**