

---

o.Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr.techn.

---



**Hermann Knoflacher**  
Zivilingenieur für Bauwesen



---

3414 Maria Gugging, Hütersteig 6

---

Maria Gugging, Juni 2006

# Stellungnahme zur B 334 Traisental Straße

durchgeführt im Auftrag

von



Stadtgemeinde Wilhelmsburg  
Hauptplatz 13  
A-3150 Wilhelmsburg  
Tel.: +432746/2315-0

# Inhaltsverzeichnis

<b>AUFGABENSTELLUNG</b> .....	<b>1</b>
<b>VORBEMERKUNG</b> .....	<b>1</b>
<b>ÜBERPRÜFUNG DER ZIELE</b> .....	<b>1</b>
NÖ RAUMORDNUNGSGESETZ 1976.....	1
ZUSAMMENFASSENDE ZIELSETZUNGEN DER BEABSICHTIGTEN NETZVERÄNDERUNG .....	6
WEITERE ZIELSETZUNGEN .....	7
ALPENKONVENTION .....	11
<b>BESTAND</b> .....	<b>14</b>
STRAßENVERKEHR .....	14
BAHNVERKEHR .....	14
FAZIT .....	15
<b>PLANFÄLLE</b> .....	<b>15</b>
PLANFALL 2 .....	15
PLANFALL 4 .....	15
<b>PROGNOSE</b> .....	<b>15</b>
WACHSTUMSRATEN .....	15
AUSWERTUNG DER ZÄHLSTELLEN .....	15
FAZIT .....	16
<b>VERKEHRSMODELL</b> .....	<b>17</b>
<b>RISIKOANALYSE</b> .....	<b>17</b>
RISIKOIDENTIFIZIERUNG .....	18
RISIKOBEWERTUNG.....	18
FAZIT .....	19
<b>KOSTEN-NUTZEN-RECHNUNG</b> .....	<b>20</b>
<b>LANDWIRTSCHAFT, TOURISMUS UND UMWELT</b> .....	<b>23</b>
ENTWERTUNG DER LANDSCHAFT.....	23
LÄRM .....	23
FEINSTAUB.....	23
<b>STADTGEMEINDE WILHELMSBURG</b> .....	<b>25</b>
<b>SCHLUSSBEMERKUNG</b> .....	<b>26</b>
<b>ANHANG</b> .....	<b>28</b>
SCHALLDRUCKPEGEL (dB) DER VERSCHIEDENEN VARIANTEN: .....	29
ÜBEREINKOMMEN ZUM SCHUTZ DER ALPEN (ALPENKONVENTION) .....	30
JÄHRLICHE WACHSTUMSRATEN IM VERKEHR.....	39

## Aufgabenstellung

Das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik wurde von der Stadtgemeinde Wilhelmsburg ersucht, das vorliegende Projekt der Traisentalstraße im Hinblick auf seine Auswirkungen für die Gemeinde Wilhelmsburg zu überprüfen und zum Projekt Stellung zu nehmen.

An Unterlagen wurden zur Verfügung gestellt:

- Eine Stellungnahme der Stadtgemeinde Wilhelmsburg zur Verbindungsspanne A1 zur B 20, „B 334 – Entwurf – Kurzform“
- Ein Schreiben aus dem Jahr 1997 an die NÖ Landesregierung betreffend das NÖ Landesverkehrskonzept
- Eine Projektpräsentation vom 8. August 2005 vom Amt der NÖ Landesregierung, „B 334 Traisentalstraße“
- Ein Übersichtsplan M 1:5.000, „B 334 Traisentalstraße Abschnitt 1, Lageplan der Variante A“
- Ein Umweltbericht zur strategischen Prüfung im Verkehrsbereich im Auftrag der NÖ Landesregierung, „Traisental Straße, Abschnitt Knoten A 1 / S 33 bis B 18“

## Vorbemerkung

Neben den von der Gemeinde Wilhelmsburg bereits dargestellten Argumenten zum bestehenden Projekt, bezieht sich die Analyse und Überprüfung auf die vorliegenden Projektunterlagen. Die Projektunterlagen werden hinsichtlich ihrer Gesetzeskonformität sachlich überprüft und eigene Berechnungen vorgenommen, um die Entscheidungsgrundlagen des vorgelegten Projektes zu überprüfen.

## Überprüfung der Ziele

### **NÖ Raumordnungsgesetz 1976**

Prüfung anhand der Leitziele des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes.

Der Vollständigkeit halber wird das NÖ Raumordnungsgesetz angeführt. Die generellen Leitziele werden entsprechend der Gesetzestechnik deshalb an den Anfang gestellt, weil sie von grundlegender Wichtigkeit sind und alle übrigen Bestimmungen dominieren bzw. vorgeben. Diese übergeordneten Leitziele wurden im Zuge der Bearbeitung der Entscheidungsgrundlagen für die Traisentalstraße mit Indikatoren versehen, um zu prüfen, ob eine Verletzung dieser wichtigen Leitziele der Raumordnung vorliegt.

Überall wo Verletzungen der Raumordnungsziele vorliegen, wurden diese rot und fett markiert.

#### **1 - Generelle Leitziele:**

**a) Vorrang der überörtlichen Interessen vor den örtlichen Interessen.**

**Berücksichtigung der örtlichen Interessen bei überörtlichen Maßnahmen.**

*Abstimmung der Ordnung benachbarter Räume (grenzüberschreitende Raumordnung).*

Der verkehrlich kritische Bereich der Traisentalstraße liegt im Querschnitt Wilhelmsburg. Die Interessen der Gemeinde Wilhelmsburg sollten daher gemäß dem ersten Leitziel des NÖ Raumordnungsgesetzes berücksichtigt werden, was nicht der Fall war. Dies wird belegt einerseits durch die Stellungnahme der Gemeinde Wilhelmsburg, andererseits durch die objektiv nachvollziehbaren verkehrsgeografischen und –topografischen Verhältnisse im Querschnitt des Traisentales auf Höhe der Gemeinde Wilhelmsburg.

Jedes Straßenbauvorhaben ist ein Eingriff in den Raum und hat daher hinsichtlich der Raumwirkungen überprüft zu werden.

### **b) Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf**

- **schonende Verwendung natürlicher Ressourcen.**

Zu den natürlichen Ressourcen des Raumes gehört nicht nur das Landschaftsbild, sondern auch die lebende oder von der Landwirtschaft aktiv genutzte Oberfläche, der lebenserhaltende, fruchtbare Boden.

„Große Teile der projektrelevanten Gebiete sind als „Landwirtschaftliche Vorrangzone“ ausgewiesen. Die Erhaltung der Ressource (fruchtbarer) Boden als Träger der Primärproduktion gewinnt aus der Tatsache der nicht möglichen Wiederherstellung (tatsächlicher Verbrauch) und ihrer weltweiten Verknappung eine besondere Bedeutung. Hochwertige und -produktive Ackerböden stellen die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Landwirtschaft dar, eine "conditio sine qua non", deren Erhaltung höchste Priorität für die Landwirtschaft hat, weil sie eben ein begrenztes Gut sind.“ (Umweltbericht, S. 242)

Für die erwartete Verkehrsbelastung ist keine vierspurige Straße notwendig. Trotzdem wird aus formalen Gründen, um eine Finanzierung durch die ASFiNAG zu gewährleisten, eine vierspurige Straße geplant und damit gegen dieses wichtige, generelle Leitziel verstoßen. Außerdem liegt ein Verstoß gegen die wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel vor, über die die ASFiNAG ja verfügt, da für eine Verkehrsbelastung von (im Maximalfall und der sehr unwahrscheinlichen Annahme) 24.000 Fahrzeugen in 24 Stunden eine vierspurige Straße geplant ist.

- *Sicherung mineralischer Rohstoffvorkommen*

- **nachhaltige Nutzbarkeit.**

Wie könnte eine nachhaltige Nutzung von Straßenbauten in Zeiten von „Peak Oil“ und dem damit verbundenen Anstieg der Treibstoffpreise ausschauen?

- **sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen.**

Neue Verkehrsbauten mit Erhöhung der Geschwindigkeit führen zu erhöhtem Verkehrsaufwand, das heißt zu mehr Kraftfahrzeugkilometern und damit zu einem erhöhten Energieaufwand aufgrund der physikalischen Gesetzmäßigkeiten des Universums.

- **wirtschaftlichen Einsatz von öffentlichen Mitteln.**

Das Projekt widerspricht, wie bereits ausgeführt, dem wirtschaftlichen Einsatz öffentlicher Mittel, weil es Varianten und Verkehrslösungen gibt, die mit wesentlich geringerem öffentlichen Mitteleinsatz nicht nur das gleiche Ziel, sondern sogar bessere Ziele erreichen können.

Das Verhältnis von Erhaltungskosten zu Verkehrsstärke wird durch den Bau einer Schnellstraße verdoppelt, das heißt, die neue Infrastruktur ist wirtschaftlich zweimal so ineffizient wie die alte Bundesstraße<sup>1</sup>.

### **c) Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass**

- **gegenseitige Störungen vermieden werden.**

Das Projekt der Traisental Schnellstraße widerspricht auch diesen wichtigen Leitzielen, weil, wie selbst im Gutachten des Projektes angeführt, massive Störungen des Bodens,

---

<sup>1</sup> Erhaltungskosten Bestand = 0,78 Mio. € Verkehrsstärke Bestand = 20.000 Kfz/24h; Erhaltungskosten Bestand+Ausbau = 2,82 Mio. € Verkehrsstärke Bestand+Ausbau = 36.000 Kfz/24h

des Naturhaushaltes, aber auch massive Beeinträchtigungen heutiger Ruhezeiten entstehen.

„Generell sind Jagd und Wildpopulation stark von im Gebiet vorkommenden Waldflächen und Strukturelementen abhängig. Aus jagdlicher Sicht ist ein Aufrechterhalten der Wildwechsel sowie der Einstands- und Äsungsflächen von großer Bedeutung. Die Durchschneidung bzw. Störung der Wanderkorridore ... bedeutet aber meist eine Verschlechterung der Situation durch Einschränken der Migrationsmöglichkeiten.“ (Umweltbericht, S. 244)

- ***sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen.***

Sämtliche Ziele des Verkehrs in diesem Gebiet liegen außerhalb der Trasse, weil sich die Wirtschaftsräume nicht entlang dieser Trasse befinden, sondern entlang der bestehenden Traisentalstraße entwickelt und dort auch Bestand haben. Sie haben außerdem den Vorteil, dass sie durch die Schiene ebenso gut erreicht werden. Die Trasse führt fast ausschließlich durch landwirtschaftliches Gebiet und hat keinen Ziel- und Quellverkehr zu bedienen. Der Standort dieser Trassenführung entspricht nicht den Bedürfnissen des Raumes.

#### ***d) Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen.***

Durch den Bau und Betrieb einer Schnellstraße werden weder Gebiete mit besonderer Standorteignung, wie landwirtschaftliche Nutzflächen, Wälder oder Siedlungsgebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen freigehalten, noch Gebiete für deren Zweck gesichert.

#### ***e) Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf***

- ***möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen.***

Das Projekt erhöht das Gesamtverkehrsaufkommen anstatt es zu vermindern, wie es vom Gesetz her gefordert wird.

- ***Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben).***

Die Trasse widerspricht den Zielen der Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben, das ist die Eisenbahn. Das Projekt minimiert die Marktchancen der Eisenbahn und widerspricht eindeutig sowohl den Auflagen des NÖ Raumordnungsgesetzes wie auch den gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen einer Systemoptimierung.

- ***möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr.***

Aufgrund der Erhöhung von Geschwindigkeiten erhöhen sich die Umweltkonflikte und die Sicherheit verringert sich, weil auch die Geschwindigkeit im Bestand durch die Entlastungen ansteigt. Im Gesamtsystem kommt es damit zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit. Es liegt daher ein krasser Widerspruch zu diesem Leitziel des NÖ Raumordnungsgesetzes vor.

#### ***f) Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.***

Die Trassenführung bewirkt geradezu das Gegenteil, diese relativ empfindliche Landschaft erfährt durch die Trassenführung eine massive Verschlechterung.

„Die wesentlichen Auswirkungen ... auf das Landschaftsbild werden durch die Errichtung eines neuen Verkehrsträgers im Traisental verursacht. Es ist ... mit einer verbleibenden Restbelastung aufgrund der Sichtbarkeit der Verkehrsanlage und dem Verlust von bestehenden Landschaftselementen zu rechnen...“ (Umweltbericht, S. 252)

**g) Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung (Wanderwege, Promenaden, Freibadeplätze und dergleichen).**

Eine Schnellstraße bildet einen bedeuteten Einschnitt in die Landschaft und damit unüberwindbare Barrieren und Hindernisse für Mensch und Tier.

*h) Unterstützung von Nationalparks durch Maßnahmen der Raumordnung im Umland dieser Nationalparks.*

**i) Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Sicherung bzw. Ausbau der Voraussetzungen für die Gesundheit der Bevölkerung insbesondere durch**

- *Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes als Lebensgrundlage für die gegenwärtige und künftige Bevölkerung;*
- *Sicherung des natürlichen Wasserhaushaltes einschließlich der Heilquellen;*
- *Sicherung der natürlichen Voraussetzungen zur Erhaltung des Kleinklimas einschließlich der Heilkimate und Reinheit der Luft;*
- *Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit Trinkwasser sowie einer geordneten Abwasser- und Abfallbeseitigung;*
- *Berücksichtigung vorhersehbarer Naturgewalten bei der Standortwahl für Raumordnungsmaßnahmen;*
- *Schutz vor Gefährdungen durch Lärm, Staub, Geruch, Strahlungen, Erschütterungen u.dgl.;*
- *Sicherstellung der medizinischen Versorgung.*

Die geplante Schnellstraße führt zu einem größeren Verkehrsaufkommen und ist damit durch zusätzliche Emissionen der Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung in NÖ abträglich. Außerdem führt die geplante B 334 zu sozialen Unsicherheiten, da sich dank der schnellen und „attraktiven“ Anbindung St. Pölten oder Wien als Magnet für Arbeitsplätze, Ausbildung, Einzelhandel u.v.m. erweisen und die gesamte Region „aussaugen“ werden.

**j) Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotop sowie Berücksichtigung der Europaschutzgebiete.**

Das geplante Projekt zerschneidet bestehende Grünlandbereiche und Biotop in einem besonders sensiblen Gebiet in der Nähe dicht bebauter Zonen wie des Traisental und der Landeshauptstadt.

**2 - Besondere Leitziele für die überörtliche Raumordnung:**

*a) Ausreichende Versorgung der Regionen mit technischen und sozialen Einrichtungen.*

*b) Festlegung von Raumordnungsmaßnahmen*

- *zur Unterstützung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung*
- *zur Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung und einer umweltgerechten Entsorgung*
- *für die Abstimmung von Verkehrserfordernissen*

*c) Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente.*

*d) Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf die anderen Nutzungsansprüche.*

### **3 - Besondere Leitziele für die örtliche Raumordnung:**

a) *Planung der Siedlungsentwicklung innerhalb von oder im unmittelbaren Anschluss an Ortsbereiche.*

**b) *Anstreben einer möglichst flächensparenden, verdichteten Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, sowie Bedachtnahme auf die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und dem verstärkten Einsatz von Alternativenergien.***

Entlang von Autobahn- und Schnellstraßen-Knoten finden Konzernstrukturen, Dank der gesteigerten „Erreichbarkeiten“, geeignete Ansiedlungsmöglichkeiten in Form von Shopping Centers, Themen- und Businessparks.

**c) *Sicherung und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheiten, insbesondere als Hauptstandort zentraler Einrichtungen, durch Erhaltung und Ausbau einer Vielfalt an Nutzungen (einschließlich eines ausgewogenen Anteils an Wohnnutzung), der Bedeutung als zentraler Handels- und Dienstleistungsstandort, als Schwerpunkt für Kultur- und Verwaltungseinrichtungen, als attraktiver Treffpunkt für die Bewohner angrenzender Siedlungsbereiche, als touristischer Anziehungspunkt.***

Wie aus mehreren Untersuchungen, u.a. der Kaufkraftstromanalyse in OÖ, zu entnehmen ist, verlieren periphere Gebiete durch die gesteigerte Erreichbarkeit von Zentren Kaufkraft, Arbeitsplätze und Entwicklungsmöglichkeiten an diese Zentren, wo diese nicht von der lokalen Wirtschaft, sondern von internationalen Konzernen genutzt werden. Das Projekt entspricht daher nicht der kleinräumigen Wirtschaft im Traisental, sondern ist dazu angetan, diese weiterhin zu unterminieren und zu schwächen, zugunsten der Standortvorteile internationaler Konzerne im Schnittpunkt mit der Westautobahn. Es ist ein Projekt gegen die Wirtschaft Niederösterreichs. Beweise dafür siehe Kapitel Zusammenfassende Zielsetzungen der beabsichtigten Netzveränderung.

d) *Klare Abgrenzung von Ortsbereichen gegenüber der freien Landschaft.*

e) *Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Wasserversorgung und einer ordnungsgemäßen Abwasserentsorgung.*

**f) *Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft (Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen). Sicherung von bestehenden Betriebsstandorten und Gebieten mit einer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben sowie von Gebieten mit Vorkommen mineralischer Rohstoffe (einschließlich ihres Umfeldes) vor Widmungen, die diese Nutzung behindern. Räumliche Konzentrationen von gewerblichen und industriellen Betriebsstätten innerhalb des Gemeindegebietes. Bedachtnahme auf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses bei Betriebs- und Industriezonen.***

Siehe Ziel 3.c)

**g) *Verwendung von, für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung besonders gut geeigneten Böden für andere Widmungen nur dann, wenn geeignete andere Flächen nicht vorhanden sind. Langfristige Vorsorge für Krisenzeiten und Erhaltung der Kulturlandschaft.***

Da es Varianten und Verkehrslösungen gibt, die ohne den Verbrauch von land- und forstwirtschaftlichen Flächen auskommen, widerspricht der Bau der Trasse auch diesem Ziel.

h) *Sicherung der Verfügbarkeit von Bauland für den gewidmeten Zweck durch geeignete Maßnahmen wie z.B. auch privatrechtliche Verträge.*

i) *Festlegung von Wohnbauland in der Art, dass Einrichtungen des täglichen Bedarfes, öffentliche Dienste sowie Einrichtungen zur medizinischen und sozialen Versorgung günstig zu erreichen sind. Sicherstellung geeigneter Standorte für diese Einrichtungen.*

j) *Planung eines Netzes von verschiedenartigen Spiel- und Freiräumen für Kinder und Erwachsene. Zuordnung dieser Freiräume, sowie weiterer Freizeit- und Erholungseinrichtungen (Parkanlagen, Sportanlagen, Naherholungsgebiete u.dgl.) zu dem festgelegten oder geplanten Wohnbauland in der Art, dass sie ebenfalls eine den Bedürfnissen angepasste und möglichst gefahrlose Erreichbarkeit aufweisen.*

k) *Erhaltung und Entwicklung der besonderen Eigenart und kulturellen Ausprägung der Dörfer und Städte. Bestmögliche Nutzung der bestehenden Siedlung (insbesondere die Stadt- und Ortskerne) durch geeignete Maßnahmen (Stadt- und Dorferneuerung).*

## **Fazit**

Das vorliegende Projekt der B 334 widerspricht in einem derart krassen Ausmaß den Leitziele der NÖ Raumordnung, dass es in einem Rechtsstaat allein aus gesetzlichen Gründen nicht ernstlich in Erwägung gezogen werden dürfte. Falls es dennoch in Erwägung gezogen würde, müssen massive, sachlich solide, fundierte Unterlagen zur Verfügung stehen, die in überzeugender Weise diesen massiven Widerspruch zu den elementaren grundlegenden Zielen des NÖ Raumordnungsgesetzes, das der Zukunftssicherung und Lebenserhaltung der Bevölkerung dienen soll, widerlegen kann. Dies wird im Folgenden überprüft.

## **Zusammenfassende Zielsetzungen der beabsichtigten Netzveränderung**

In der Darstellung der Ausgangslage durch die Projektbetreiber werden Ziele für die Netzveränderung genannt.

Die wichtigsten Ziele der beabsichtigten Netzveränderung sind:

- ***Verbesserung der Durchlässigkeit und Erhöhung der wirtschaftlichen Dynamik im NÖ Zentralraum um die Landeshauptstadt St. Pölten***
- ***Verbesserung der Erreichbarkeit des NÖ Zentralraumes und der Landeshauptstadt St. Pölten sowie der A 1 aus dem Süden***
- ***Förderung der Entwicklungsachse Krems - St. Pölten - Traisen - Lilienfeld***
- ***Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B 20 vom Durchgangsverkehr***

Damit sind folgende erwartete Nutzen verbunden:

- ***Höhere regionale Wertschöpfung durch Betriebsansiedlungen***
- ***Erhöhung der Lebensqualität in den Orten entlang der B 20 infolge Verlagerung des Durchgangsverkehrs.***
- ***Verbesserte Erreichbarkeit des Naturraumpotenzials im südlichen Niederösterreich zur Attraktivierung des Tourismus***

Es gibt keinen Beweis, dass durch dieses Projekt die wirtschaftliche Dynamik im NÖ Zentralraum durch die Landeshauptstadt St. Pölten verbessert werden kann. In keiner der Ausführungen in den Projektunterlagen ist dieser Beweis erbracht.

Das Ziel „Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentralraumes vom Süden her“ berücksichtigt nicht die Bedürfnisse der Gemeinden im Süden. Wie u.a. aus der Kaufkraftstromanalyse in OÖ zu entnehmen ist, verlieren periphere Gebiete Kaufkraft, Arbeitsplätze und Entwicklungsmöglichkeiten an die Zentren, wo diese nicht von der lokalen Wirtschaft, sondern von internationalen Konzernen genutzt werden. Das Projekt entspricht daher nicht der kleinräumigen Wirtschaft im Traisental, sondern ist dazu angetan, diese weiterhin zu unterminieren und zu schwächen, zugunsten der Standortvorteile internationaler Konzerne im Schnittpunkt mit der Westautobahn. Es ist ein Projekt gegen die Wirtschaft Niederösterreichs.



Beweise dafür sind zu finden in:

- Kaufkraftstromanalyse OÖ, 2003<sup>2</sup>;
- ECMT Round Table 119, 2002, „Transport and Economic Development“;
- Studie BAK Basel Economics, 2005, „Globale und Kontinentale Erreichbarkeit: Resultate der Modellerweiterung“;
- Gather M., 2005, „Fernstraßeninfrastruktur und regionalwirtschaftliche Entwicklung - Ergebnisse aus Thüringen und ihre Übertragbarkeit“)

Die Entwicklungsachse Krems – St. Pölten – Traisen – Lilienfeld kann, wenn man sie zukunftsorientiert behandelt, in erster Linie durch eine Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs gefördert werden. Dafür sind auch im Generalverkehrsplan im Investitionspaket 1a Mittel in Höhe von € 58,1 bzw. im Investitionspaket 2 € 109 Millionen vorgesehen. Die vorliegende Trasse wird weder im GVP-Ö vorgesehen, noch wird sie die Entwicklungsachse Krems – St. Pölten fördern, sondern lediglich Vorteile für internationale Großbetriebe im Zentralraum St. Pölten bzw. entlang der Westautobahn bringen und alle übrigen Gebiete benachteiligen.

Das Ziel „Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten entlang der B20 vom Durchzugsverkehr“ trifft nur auf den 1. Abschnitt zu, bei Wilhelmsburg und allen dahinter liegenden Ortschaften wird dieses Projekt gerade das Gegenteil auslösen, es kommt zu einer stärkeren Belastung der Ortsdurchfahrt durch den Durchzugsverkehr.

Diese der Realität widersprechenden Ziele werden von den Projektbetreibern offensichtlich in Unkenntnis der Wechselbeziehungen zwischen Verkehrssystem und Wirtschaftsstrukturen einseitig und unrichtig interpretiert. Durch die Förderung von zentralen Großstrukturen entsteht keine Erhöhung der regionalen Wertschöpfung, sondern eine Erhöhung der regionalen Wertabschöpfung in das Ausland.

Eine Erhöhung der Lebensqualität in den Orten entlang der B20 widerspricht der Realität, da die entlang der B20 liegende Orte ab Wilhelmsburg nach Süden keine Entlastung, sondern stärkere Belastung erfahren werden und durch die Parallelführung zur bestehenden Traisentalstraße heute noch unbelastete Ortsteile in Zukunft stärkere Abgas-, Feinstaub- und Lärmbelastungen erleiden werden. Die erwarteten Nutzen sind daher nicht nur spekulativ, sondern irreführend dargestellt.

Die Attraktivierung des Tourismus entspricht weder der internationalen Entwicklung, noch den Entwicklungszielen qualitativ hochwertiger Tourismusorte. Alle qualitativ hochwertigen Tourismusorte versuchen Autoverkehr zu vermeiden, die Trasse bewirkt das Gegenteil.

Die Trasse verstärkt das Risiko für den Verlust des Qualitätstourismus im Traisental.

## ***Weitere Zielsetzungen***

### **JORDES+**

JORDES+ zielt auf eine gesamtheitliche und sektorübergreifende Strategie, wobei die Zusammenarbeit von Städten und Regionen gefördert werden soll. Die Entwicklung der Region wird unter dem Aspekt der „Biosphärenregion und grünen Mitte“ gestellt. Umweltverträgliche Verkehrssysteme und nachhaltige Entwicklung von Standorten sollen dabei vorrangig gestärkt werden.

Es ist daher ziemlich leichtfertig zu sagen, dass „die Errichtung eines hochrangigen Verkehrsträgers im gegenständlichen Untersuchungsraum in keinem Widerspruch zu JORDES+ steht“ (Umweltbericht, S. 19). Wie „das Vorhaben die Ziele einer dezentralen Siedlungsstruktur, Zusammenarbeit zwischen Städten und Regionen sowie die Partnerschaft zwischen Stadt und Land unterstützt“ (Umweltbericht, S. 19) wird noch zu beweisen sein.

---

<sup>2</sup> Ein Projekt der Wirtschaftskammer Oberösterreich in Kooperation mit dem Land Oberösterreich

Die Zielvorstellungen und Rechtsvorgaben auf internationaler Ebene sind sachlich nicht nachvollziehbar, da die Orte übergreifende Strategie, als gesamtheitlicher Sektor, gerade im Widerspruch zu den Wirkungen dieses Projektes steht.

### **Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001**

Die regionalen Entwicklungsziele sind vorrangig auf folgende Bereiche gerichtet:

- **Dezentrale Landesentwicklung, Stärkung der strukturschwachen Regionen und ihrer Zentren,**
- **Räumliche Industrieentwicklung und Anpassung altindustrialisierter Regionen,**
- **Ausgleich von Standortnachteilen in ländlichen Gebieten und peripheren Regionen.**

Entwicklung und Stärkung der Ortschaften und Regionen steht diametral dem 4-streifigen Bundesstraßenneubau entgegen.

Wenn durch bessere Straßenanbindung die Menschen in Wien und St. Pölten Arbeit finden, wird die räumliche Industrieentwicklung und Anpassung schwer durchführbar sein.

Standortnachteile kann man durch eine Schnellstraßenanbindung an das nächste Zentrum „überspielen“, aber der erhoffte Ausgleich wird ausbleiben, da alle, die sich das entsprechende Verkehrsmittel leisten können, in diesen angebundenen Zentren ihre Zeit verbringen und ihr Geld ausgeben werden.

Sogar im ÖROK Kapitel: „Sicherung von Erreichbarkeiten“ wird wie folgt argumentiert.

*ÖROK (352): Netzerergänzungen auf der Straße sollten sich auf die Verknüpfung der österreichischen Hauptknoten mit den entsprechenden Knoten in den mittel- und osteuropäischen Nachbarländern sowie die Entlastung von Ballungsräumen und Ortskernen beschränken. Kapazitätserweiterungen sind gegen mögliche unerwünschte Nebenwirkungen wie Neuverkehr abzuwägen. Jedenfalls lehnt Österreich im Rahmen der Alpenkonvention die Errichtung neuer Transitkorridore im Alpenraum dezidiert ab.*

*ÖROK (353): Es wird auch weiterhin ein wichtiges Ziel sein, einen möglichst hohen Anteil des Verkehrs auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern abzuwickeln. Dazu gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit von Wasserstraße und Schiene generell und möglichst auch auf kürzeren Strecken zu stärken. Neben wettbewerbsfähigen Fahrpreisen und Transportkosten sind dafür im Personenverkehr kurze Fahrtzeiten, Pünktlichkeit und Komfort, im Güterverkehr Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Verfolgbarkeit nötig.*

Aus dem eben Zitierten lassen sich eigentlich NUR Widersprüche ableiten.

### **Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö)**

Die vorgeschlagene Netzerergänzung dieser Schnellstraße bis nach Wilhelmsburg ist im GVP Österreich 2002 nicht enthalten.

Aus der Tatsache, dass die Traisentalstraße nicht im GVP-Ö erwähnt wird, kann nicht automatisch ein Freibrief für den Bau der Schnellstraße abgeleitet werden (vgl. Umweltbericht, S 21).

Das Projekt steht demnach im Widerspruch zum GVP-Ö. Hingegen sind für den Bahnausbau zwischen Krems – St. Pölten – Lilienfeld und Herzogenburg – St. Pölten im Investitionspaket 1a 58,1 Millionen Euro budgetiert und im Investitionspaket 2 109 Millionen Euro festgelegt.

Das heißt die Trasse steht in krassem Widerspruch zu in diesem Bereich zukunftsorientierten und richtigen Zielsetzungen des GVP-Ö.

### **Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm 1973**

Die Gemeinden Lilienfeld und Traisen sind als zentrale Orte der Stufe 3 und 2 klassifiziert. Diese Ortschaften sind ausgewiesene Schulstädte. Schulstädte bzw. die Nutzer der Schulen, die Schüler, sind vorrangig mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Daher wäre es auch aus dieser Sicht sinnvoll den öffentlichen Verkehr zu attraktivieren.

Abgesehen davon ist es auch heute schon möglich, dass Erledigungen in der Landeshauptstadt von allen Landesbewohnern innerhalb eines Tages gemacht werden können.

### **Regionales Raumordnungsprogramm NÖ Mitte**

Als Ziele dieses Raumordnungsprogrammes sind zu nennen:

- Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.
- Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente, sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
- Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.
- Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.
- Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.

Um diesen Zielen entsprechen zu können, werden verschiedenste Maßnahmen gesetzt.

- Um die Grünlandbereiche zu erhalten, wurden Regionale Grünzonen abgegrenzt. Innerhalb dieser ist die Widmung von Bauland unzulässig bzw. dürfen nur jene Grünlandnutzungsarten festgelegt werden, die die raumgliedernde und siedlungstrennende Wirkung oder Naherholungsfunktion nicht gefährden.
- Durch Siedlungsgrenzen soll die künftige Baulandwidmung begrenzt werden. Hierbei wird zwischen zwei Arten von Siedlungsgrenzen unterschieden. Einerseits jene entlang einzelner Bereiche, die durch Baulandwidmungen nicht überschritten werden darf, andererseits jene, die bestehende Siedlungsgebiete zur Gänze umschließen und innerhalb derer die gewidmete Baulandmenge nicht vergrößert werden darf.
- Weiters werden in dem Raumordnungsprogramm Eignungszonen und Standorte für die Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe festgelegt.
- Außerdem werden im Kartenteil relevante Grundwasservorkommen ersichtlich gemacht, um das Grundwasser in diesen Bereichen besonders zu schützen.

Eine Nutzungseinschränkung ist noch erwähnenswert:

- **Die Widmung Verkehrsfläche ist innerhalb der Regionalen Grünzonen nur dann zulässig, wenn die raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion nicht gefährdet wird.**

Immerhin:

„Die Festlegungen des Regionalen Raumordnungsprogrammes (Siedlungsgrenzen, regionale Grünzonen, landwirtschaftliche Vorrangzonen etc.) sind für die Trassenfestlegung relevant, etwaige Beeinträchtigungen durch einen hochrangigen Verkehrsträger müssen hintangehalten werden.“ (Umweltbericht, S. 24)

Das Raumordnungsprogramm sollte nicht nur für die Trassenführung Relevanz haben, sondern vielmehr die Grundlage liefern, dass durch die geplante Schnellstraße die meisten der oben genannten Ziele nicht erreicht werden können.

## **Projekt w.i.N Strategie Niederösterreich, Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich: Prinzipien, Grundsätze und Ziele einer integrierten Raumentwicklung**

Hier einige Ziele und Prinzipien des Landesentwicklungskonzeptes:

Nachhaltige und ökologische Raumnutzung, Bewusstseinsbildung für alltägliches Handeln, Sicherung und Entwicklung der jeweiligen landschaftlichen Eigenart, Netzwerk von Gebieten mit besonderem Schutzbedürfnis, dynamischer Naturschutz, funktionelle Verbindung von Freiräumen, Kulturlandschaft und kulturelles Erbe,

Erhaltung regionaler Kreisläufe, Sicherung der Lebensgrundlage „Wasser“, Vermeidung von Schadstoffeinträgen,

nachhaltige Abfall- und Kreislaufwirtschaft,

Multifunktionalität und Nutzungsmischung, klar abgegrenzte, gegliederte Siedlungsstrukturen, Harmonie mit der Kulturlandschaft, Erhaltung der Orts- und Stadtkerne, Siedlungen als kompakte Raumeinheiten, flächensparende Siedlungsentwicklung, Minimierung des lokalen motorisierten Individualverkehrs, Ausrichtung auf effizienten Umgang mit Energie, Angebot von Grünräumen, aktive Bodenpolitik,

Erhaltung einer flächendeckenden Bewirtschaftung durch bäuerliche Familienunternehmen, Sicherung der Qualität, Herkunft und Vielfalt der Lebensmittel,

Erhaltung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit, Unterstützung der KMUs,

möglichst wohnortnahe Versorgung, Unterstützung der regionalen Entwicklung, Vermeidung räumlicher Barrieren,

Verkehr vermeiden, Prinzip der kürzesten Wege, Verkehr verlagern, Verkehr sparen, Fußgängerkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr als Vorrangsystem, öffentlicher Nahverkehr,

Qualitäts- und Strukturverbesserung, Strategien für die Regionalisierung des Angebots,

**Der Neubau einer Schnellstraße widerspricht jedem einzelnen dieser Ziele.**

„Laut Landesentwicklungskonzept (LEK) soll die Achse Krems - St. Pölten - Traisen/Lilienfeld (Schnellstraßen S 33 und S 34) zur Entlastung des Ballungsraumes Wien innerhalb der Großregion Ostösterreich beitragen. Das LEK repräsentiert den konsentrierten politischen Willen des Landes, jedoch ohne rechtsverbindlichen Charakter.“ (Umweltbericht, S. 27)

Es ist nicht ganz klar, wie eine Autobahn (4 streifiger Ausbau!) von Krems bis Lilienfeld „zur Entlastung des Ballungsraumes Wien innerhalb der Großregion Ostösterreich (...)“ beitragen soll.

### **Kleinregionales Entwicklungskonzept Traisen- / Gölsental**

Laut diesem Entwicklungskonzept sollen die Gemeinden einen durch einen Ausbau der Straßeninfrastruktur ausgelösten Kaufkraftabfluss hinnehmen.

Als Vertreter der Gemeinde sollte man versuchen, seine Gemeinde zu schützen und nicht den Zentren ausliefern.

Weiters wird hier wieder von einer flächenhaften Versorgung des öffentlichen Verkehrs gesprochen. Genauere Beschreibung der Maßnahmen und deren quantitativen Wirkungen werden allerdings nicht in der Studie berücksichtigt.

### **Fazit**

„Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der bei hochrangigen Verkehrsinfrastrukturprojekten üblichen siedlungsraumrelevanten Vorkehrungen (Mindestabstände, Lärmschutzeinrichtungen, etc.) **es zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der örtlichen Zielvorstellungen und Rechtsvorgaben kommt.** Die tatsächliche Einhaltung der Mindestabstände, sowie die Planung von Ausgleichsmaßnahmen

für den Siedlungsraum muss im Vor- bzw. Einreichprojekt erfolgen, da im Rahmen der „Strategischen Prüfung - Verkehr“ lediglich ein Korridor ausgewiesen wird.“ (Umweltbericht, S. 32)

Kein Kommentar!

### ***Alpenkonvention***

Die Alpenkonvention ist ein internationales Übereinkommen zum Schutz des Naturraums und zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung in den Alpen. Die Konvention legt ferner großes Augenmerk auf die Sicherung der wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der einheimischen Bevölkerung in den Unterzeichnerstaaten.

In Österreich seit 06.03.1995 in Kraft, gehören weite Teile Österreichs dazu. Unter anderem folgende Regionen in Niederösterreich:

- Mostviertel-Eisenwurzen,
- Niederösterreich-Süd,
- **Sankt Pölten**,
- Wiener Umland/Nordteil,
- Wiener Umland/Südteil

Der langfristige Schutz der natürlichen Ökosysteme, die nachhaltige Entwicklung in den Alpen, und der Schutz der wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der ansässigen Bevölkerung sind die wichtigsten Ziele der Alpenkonvention. Die Konvention erreicht dies durch Festlegung von Prinzipien für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Alpenraum. Um diese Ziele zu erreichen, sind die Vertragsparteien aufgefordert, geeignete Maßnahmen auf nachstehend angeführten zwölf Sachbereichen zu ergreifen:

- Raumplanung und nachhaltige Entwicklung
- Naturschutz und Landschaftspflege
- Berglandwirtschaft
- Bergwald
- Bodenschutz
- Tourismus und Freizeit
- Energie
- Verkehr
- Streitbeilegung
- Bevölkerung und Kultur \*
- Wasserhaushalt \*
- Luftreinhaltung \*
- Abfallwirtschaft\*

\*) noch zu erarbeitende Protokolle

Das Ausführungsprotokoll "Verkehr" wurde im Rahmen der VI. Alpenkonferenz in Luzern, am 30. und 31. Oktober 2000 angenommen.

Das generelle Ziel des Protokolls, zu welchem sich die Vertragsparteien verpflichtet haben, lässt sich wie folgt definieren:

Die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik ( Art. 1), welche

- **die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist (Art. 1, Abs. 1, lit. a),**
- **zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums beiträgt (Art. 1, lit. b),**
- **die Auswirkungen, die die Rolle und die Ressourcen des Alpenraums sowie den Schutz seiner Kultur- und Naturlandschaften gefährden, soweit wie möglich mindert (Art. 1, lit. c)**
- **den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet (Art. 1, lit. d),**
- **faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern gewährleistet (Art. 1, lit. e),**
- **im Sinne des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips umgesetzt wird (Art. 1, Abs. 2).**

Die Vertragsparteien haben sich verpflichtet, eine Reihe von spezifischen Maßnahmen zu ergreifen, die im Protokoll festgehalten sind. Diese können auf drei Ebenen umgesetzt werden:

1. Strategien, Konzepte und Planungen: mit Bezug auf die allgemeine verkehrspolitische Strategie, verpflichten sich die Parteien:

- eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs im Rahmen eines grenzüberschreitenden, aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerks umzusetzen (Art. 7, Abs. 1);
- bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen durchzuführen (Art. 8). Insbesondere verpflichten sich die Vertragsparteien bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, sich vorab mit den Vertragsparteien zu konsultieren, es sei denn, es handelt sich um Vorhaben, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls schon beschlossen waren (Art. 8, Abs. 2),

2. Technische Maßnahmen: die Vertragsparteien verpflichten sich zu folgenden technischen Maßnahmen:

- **die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern (Art. 9);**
- **die besondere Eignung der Eisenbahn zur Bewältigung des Langstreckenverkehrs und das Eisenbahnnetz (für den Transport auf Schienen) für die wirtschaftliche und touristische Erschließung des Alpenraums besser auszunutzen (Art. 10);**
- die Schifffahrt vermehrt zu nutzen, um den Anteil des Transitgüterverkehrs auf dem Landweg zu verringern (Art. 10, Abs. 2);
- **auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr verzichten (Art. 11, Abs. 1);**

- hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr nur dann zu verwirklichen, wenn alle, unter Artikel 11, Absatz 2 angeführten, Bedingungen erfüllt werden;
- die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken (Art. 12);
- das Absetzen und Abspringen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten (Art. 12);
- das öffentliche Verkehrssystem von den alpennahen Flughäfen in die verschiedenen Alpenregionen zu verbessern, um in der Lage zu sein, die Verkehrsnachfrage zu befriedigen, ohne die Umweltbelastung zu erhöhen (Art. 12, Abs. 2);
- **die verkehrlichen Auswirkungen von Erschließungen neuer touristischer Anlagen vorab zu prüfen und, soweit erforderlich, Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen (Art. 13),**
- **verkehrsberuhigte und verkehrsfreie Zonen zu schaffen und zu erhalten, autofreie Tourismusorte einzurichten sowie Initiativen für eine autofreie Anreise und einen autofreien Aufenthalt von Urlaubsgästen zu fördern (Art. 13, Abs. 2),**
- **das Verursacherprinzip anzuwenden und die Entwicklung und Anwendung eines Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten zu unterstützen. Dadurch lassen sich schrittweise Abgabensysteme einführen, die es erlauben, auf gerechte Weise die wahren Kosten zu decken (Art. 14).**

3. Monitoring und Kontrolle: die Vertragsparteien verpflichten sich zu folgenden Maßnahmen mit Bezug auf das Monitoring und die Kontrolle:

- **den Stand und die Entwicklung des Angebots und der Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen sowie die Reduktion der Umweltbelastungen, nach einem einheitlichen Muster, in einem Referenzdokument festzuhalten und periodisch zu aktualisieren, um die Ergebnisse der Umsetzungsmaßnahmen zu überprüfen (Art. 15),**
- **Umweltqualitätsziele festzulegen, um eine Nachhaltigkeit im Verkehr zu erzielen und über Standards und Indikatoren zu verfügen, welche den spezifischen Verhältnissen des Alpenraums angepasst sind und um die Entwicklung der Belastungen auf die Umwelt und die Gesundheit durch den Verkehr zu bemessen (Art. 16).**

### **Anwendung der Alpenkonvention am Beispiel Vinschgau**

Für sämtliche Planungen im Vinschgau gilt die Alpenkonvention. Die Alpenkonvention verbietet den Bau weiterer leistungsfähiger Straßen durch die Alpen. Dies ist bei allen Maßnahmen im Zuge der Verkehrslösungen im Vinschgau Grundlage der Überprüfungen und der Entscheidungen. Wenn daher Ausbaumaßnahmen zu erfolgen haben, um Ortskerne zu entlasten, sind alle Projekte hinsichtlich ihrer Auswirkungen anhand der Artikel der Alpenkonvention sorgfältig quantitativ und qualitativ zu prüfen und zu bewerten.

### **Fazit**

Auch dieses Regelwerk (komplett im Anhang) scheint keine Bedeutung für Infrastrukturplanungen in Niederösterreich zu haben, das Projekt widerspricht den meisten der angeführten Punkte.

## **Bestand**

### ***Straßenverkehr***

„Die B 20 erfüllt gegenwärtig eine wichtige regionale bis überregionale Funktion zur Erschließung des Traisentalles in Richtung St. Pölten. Im Jahr 2003 zeigen sich auf der B 20 jahresdurchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken von rd. 12.000 Kfz/24h im Bereich Traisen und rd. 20.000 Kfz/24h im Bereich St. Georgen/Steinfeld. Die B 39 mündet südlich der A1 mit rund 13.000 Kfz/h in die B 20, die B 18 mündet weiter südlich bei Traisen mit rd. 10.000 Kfz/24h in die B 20. Die Landesstraßen im Untersuchungsgebiet erfüllen im Wesentlichen örtliche bis regionale Funktion.“ (Umweltbericht, S. 52)

### **Verkehrsarten**

85% PKW, 7% Schwerverkehr, 7% Lieferwagen, 1% einspurige Fahrzeuge.

### **Fahrtzweck**

45% Arbeit, 24% dienstliche und private Erledigungen, 13% Freizeit, 11% Einkauf, 7% Ausbildung.

### **Pendler**

„Bei gemeindeweiser Betrachtung des Pendlerverhaltens lässt sich feststellen, dass die Landeshauptstadt mit 16.551 Einpendlern im Jahr 1991 der wichtigste Arbeitsstandort im Traisental war (auf einen Auspendler kommen vier Einpendler bei 2.133 Arbeitsstätten im Jahr 1991). Diese Bedeutung hat sich bis zum Jahr 2001 nicht verändert. Mit 24.866 Einpendlern, das entspricht einem Plus von 50,24% von 1991 bis 2001, hat St. Pölten seine Stellung als regional bedeutendste Einpendlergemeinde stark ausgebaut. Zum Stichtag der Volkszählung 2001 wies St. Pölten 2.711 Arbeitsstätten auf, was einem Plus von rund 27% entspricht.

Die größten Anteile an Einpendlern (2001) - abgesehen von der Landeshauptstadt - weisen die Gemeinden Lilienfeld (1.409 Einpendler) und Traisen (1.117 Einpendler) auf. Neben den meisten Einpendlern, weist St. Pölten auch die höchste Zahl an Auspendlern auf, jedoch wuchs die Zahl der Auspendler in der letzten Dekade nicht so stark wie jene der Einpendler. Die Veränderung lag bei rund +24%. Einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Auspendlern verzeichnen dagegen die Gemeinden Wilhelmsburg (1.995 Auspendler), St. Veit/Gölsen (1.293 Auspendler) und Pyhra (1.100 Auspendler).

In der Dekade 1991 - 2001 ist die Zahl der Ein- und Auspendler der Region deutlich gestiegen und zwar bei den Auspendlern um +22,43%, bei den Einpendlern sogar um +46,92%. Beide Werte liegen klar über dem niederösterreichischen Durchschnitt.“ (Umweltbericht, S. 88)

### ***Bahnverkehr***

„Parallel zu den wichtigen Straßenverbindungen verlaufen auch Bahnverbindungen. Die Südost Bahn stellt die wichtigste Verbindung im Öffentlichen Verkehr zwischen Lilienfeld und St. Pölten dar. Die Fahrgastzahlen aus dem Jahr 1999 zeigen ein Fahrgastaufkommen auf der Südost Bahn zwischen 2.900 FG/Tag (St. Pölten-Traisen) und 700 FG/Tag (Traisen-Leobersdorf). Der Ast Traisen-Freiland weist rd. 700 FG/Tag auf. Die Mariazeller Bahn verbucht im Abschnitt St. Pölten-Obergrafendorf 1.600 FG/Tag und im Abschnitt Obergrafendorf-Mariazell 1.000 FG/Tag. Der Ast Obergrafendorf-Wieselburg weist 200 GF/Tag auf. Die Fahrgastzahlen sind in Abbildung 8 ersichtlich.“ (Umweltbericht, S. 52)



## **Fazit**

Ein Potential von mindestens 50% der Pendler ist auf die Schiene verlagerbar<sup>3</sup>, dies wird von den Projektbetreibern nicht berücksichtigt.

45% der Fahrten sind Fahrten zur Arbeit und 7% sind Ausbildungsverkehr. Damit finden diese Fahrten regelmäßig statt und sind auf die Schiene verlagerbar.

	Bestand Straße	Potential	Pers auf Schiene
Im Bereich Traisen:	12.000 Kfz/24h	6.000	7.200
Im Bereich St. Georgen	20.000 Kfz/24h	10.000	12.000

Der Schwerverkehr beträgt 7%, also ist vorwiegend der regionale und lokale Verkehr und rechtfertigt keinen Ausbau einer übergeordneten Straße.

## **Planfälle**

### **Planfall 2**

Die Auswirkungen einer Verbesserung des Bahnverkehrs, unter anderem eine Entlastung des Straßenverkehrs, wie sie heute international üblich sind, werden im Projekt unterlassen. Der Bahnverkehr wird nicht gleichwertig behandelt.

### **Planfall 4**

PF 4 ist aus einer Betrachtung des Gesamtsystems nicht sinnvoll. Entweder der ÖV wird attraktiviert oder der MIV, je nach den politischen Zielsetzungen, aber nicht beides. Das Grundpotential, die Einwohner der Ortschaften, wird ja durch einen Ausbau nicht verdoppelt. Das führt dazu, dass die geplante Straßeninfrastruktur dem öffentlichen Verkehr Kunden wegnimmt und zu dem nicht zukunftsorientierten motorisierten Individualverkehr verlagert.

## **Prognose**

### **Wachstumsraten**

„Von 1995 bis 2000 lag die jährliche Steigerung der Verkehrsstärken im Gesamtverkehr DTVW zwischen 1,4% (B 39) und 8,1% (A 1). Die Zuwachsraten von 2000 bis 2003 lagen zum Teil bereits deutlich niedriger (z.B. 1,3% B 39 und 2,4% A 1).

Die jährlichen Zuwächse der Prognose liegen bis 2020 je nach Straßenabschnitt zwischen 1,5% (B 20) und 5,3% (S 33).“ (Umweltbericht, S. 172)

### **Auswertung der Zählstellen**

Im Zusammenhang mit den Daten der Zählstellen, die im Umweltbericht auf Seite 46f angeführten werden, von „Wachstum“ zu sprechen, ist alles andere als objektiv.

Am Beispiel der B 20 Mariazeller Straße (Abbildung 1) wird die Entwicklung, die für alle genannten Zählstellen ähnlich verläuft, dargestellt.

<sup>3</sup> Es wird mit einem Besetzungsgrad von 1,2 Pers / Kfz gerechnet.

### Nr. 52, B 20 Mariazeller Straße

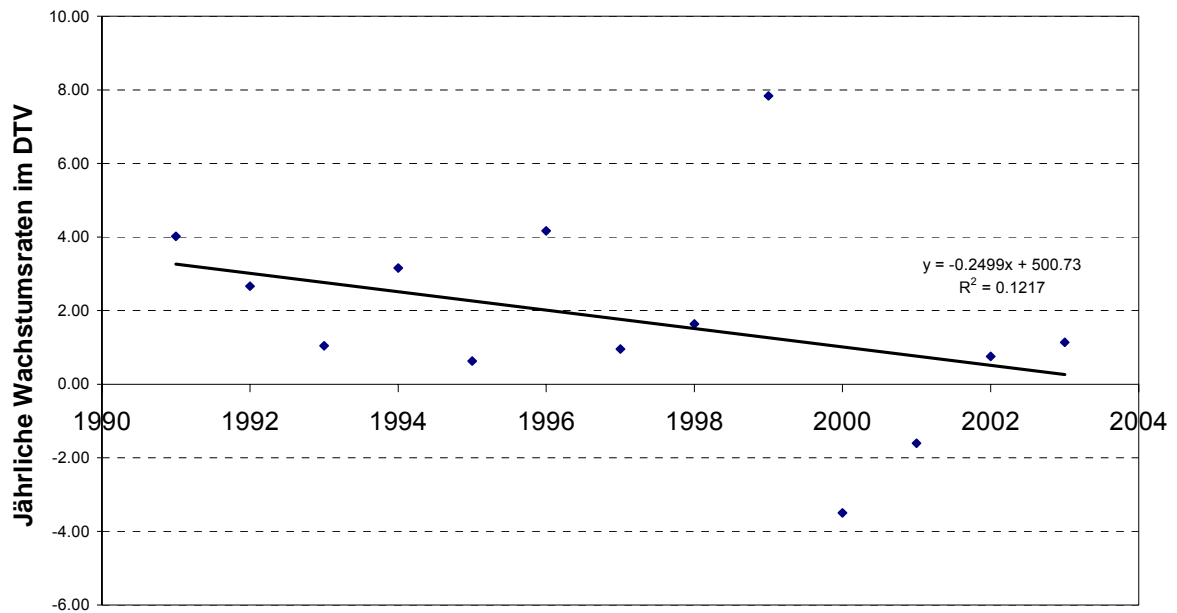


Abbildung 1: Jährliche Wachstumsraten auf der B 20

### Fazit

Die Abschätzung der Verkehrsmenge entspricht nicht dem aktuellen Stand über die zukünftige Verkehrsentwicklung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Auswertung der genannten Zählstellen deutet darauf hin, dass die jährlichen Zuwachsraten gegen null gehen oder sogar negativ werden. Dabei spielen aber steigende Benzinpreise und andere restriktive Bedingungen noch keine Bedeutung.

## **Verkehrsmodell**

### **Verkehrsmittelwahl**

Die Verkehrsmittelwahl ist nicht nachvollziehbar.

Es scheint aber, als würden Benzinpreissteigerungen im Verkehrsmittelwahlverhalten nicht mitberücksichtigt.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Berechnung für den Öffentlichen Verkehr ist fachlich unzulässig und falsch! Es widerspricht der Erfahrung, die mittlere Wartezeit bei einem „60 Minuten Intervall mit 30 Minuten“ anzusetzen. Dies würde bedeuten, dass Benutzer des Öffentlichen Verkehrs nicht in der Lage wären, Fahrpläne zu lesen. Aus diesem Grund ist auch die Annahme „15 Minuten mittlere Wartezeit bei einem 30 Minuten Intervall“ schlichtweg falsch.

Es ist leider nicht auszumachen, wo diese langen Wartezeiten noch in die Berechnungen eingeflossen sind.

## **Risikoanalyse**

Eine Risikoanalyse ist ein systematisches Verfahren, um Risiken umfassender zu bewerten, komplexe Zusammenhänge transparent zu machen und Unsicherheiten oder Wissenslücken anzusprechen.

Eine Risikoanalyse umfasst grundsätzlich folgende Phasen:

- Risikoidentifizierung

In dieser Phase geht es um die Identifizierung und Lokalisierung möglicher Angriffspunkte und Gefahrenstellen.

- Risikobewertung
- Risikomanagement

Das Risikomanagement besteht im Allgemeinen aus einer Ursachenidentifikation und einer Maßnahmenplanung.

Die Ergebnisse der Risikobewertung werden benutzt, um über den Umgang mit dem Risiko zu entscheiden. In weiterer Folge ist es auch eine wichtige Aufgabe, die Ursachen des Risikos zu identifizieren, um darauf optimal reagieren zu können.

Wenn das Risiko reduziert werden muss, hat das Risikomanagement die geeignetste(n) Maßnahme(n) dafür zu wählen, dies können entweder Präventiv-Maßnahmen sein oder Korrektiv-Maßnahmen. Die Präventiv-Maßnahmen haben das Ziel, das Risiko schon im Vorfeld auszuschalten. Korrektive Maßnahmen befassen sich mehr mit der Schadensbegrenzung, um ein realisiertes Risiko so gering wie möglich zu halten.

Im Rahmen dieses Berichtes werden eine Risikoidentifizierung und Risikobewertung vorgenommen.

## Risikoidentifizierung

### Investitionskosten, externe Kosten

	MIV	Bahn
Investitionskosten [Mio. €]	382,4	81,03
Externe Kosten <sup>4</sup> [Mio. €]: Externe Unfallkosten, Umweltkosten	780,0 <sup>5</sup>	57,8 <sup>6</sup>
<b>Summe</b>	<b>1.162,4</b>	<b>138,8</b>

### „Peak Oil“

Die Erdölproduktion hat in folgenden Ländern (Auswahl) ihren Höhepunkt bereits überschritten:

1955 Österreich

1968 Deutschland

1971 USA (von M. King Hubbert 1956 vorausberechnet)

1999 Großbritannien

Viele Wissenschaftler diskutieren noch über den Zeitpunkt, aber über die Tatsache, dass die weltweite Erdölproduktion „in den nächsten Jahren“ ihren Höhepunkt überschritten haben wird, sind sich alle Experten einig<sup>7</sup>.

Auch die Öffentlichkeit nimmt immer mehr Notiz davon, wie immer mehr Filme (z.B. „The End of Suburbia“, 2004; „Escape from Suburbia“, 2006), TV-Shows (z.B. BBC), Magazine (z.B. National Geographic Magazin) und verschiedenste Zeitungsartikel zeigen.

Auch über die Folgen sind sich Wissenschaftler noch lange nicht einig. Aber dass sich das Überschreiten des Gipfels der Erdölproduktion auf den Benzinpreis auswirken wird, gilt als gesichert. Vorboten sind schon heutzutage bei den kleinsten Krisen zu bemerken.

Wie sensibel das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf Preissteigerungen ist, kann aus einer Studie von Todd Litman<sup>8</sup> entnommen werden. Aber auch das Beispiel der Schweiz zeigt, wie sich Preissteigerungen auf den Güterverkehr auswirken, nämlich gesteigerte Effizienz und geringeres Verkehrsaufkommen. Dem steigenden Ölpreis kann nur dann nicht mehr mit Schleichwegen und Umwegen entkommen werden.

Ob die Steuerzahler dann noch immer so „dankbar“ ihren Politikern gegenüber sein werden, die große Straßeninfrastrukturprojekte mit Steuergeldern, die anderswo dringender gebraucht worden wären, realisiert haben, ist zu bezweifeln.

## Risikobewertung

### B 334

Das Risiko für den Steuerzahler ist im PF 3, Bau der 4-streifigen Schnellstraße, 8,5-mal höher als im PF 2, Ausbau der Bahninfrastruktur. Dieses Risiko gilt aber nur für den jetzigen

<sup>4</sup> Vgl: Verkehr in Zahlen 2002, Herry, BMVIT; Kapitel 11, Seite 198ff.

<sup>5</sup> Die externen Kosten für Autobahn und Schnellstraße sind mehr als das Doppelte der Investitionskosten.

<sup>6</sup> Die externen Kosten der Bahn sind 13,5-mal niedriger als die der Straße.

<sup>7</sup> M. KING HUBBERT AND HIS HEIRS: A HUBBERT PEAK HALF-BIBLIOGRAPHY

<http://quasar.unibas.ch/~fisker/401/oil/hubbheir.html>, besucht am 6. Juni 2006

<sup>8</sup> Transportation Elasticities - How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior, 2006, Victoria Transport Policy Institute, <http://www.vtpi.org/elasticities.pdf>.

Zeitpunkt. Alle Rahmenbedingungen die sich zukünftig ändern könnten, wie z.B. der Ölpreis, sind hier noch nicht berücksichtigt und würden die Differenz vervielfachen.

### **Verkehrsmanagement**

Eine zeitgemäße Planung für den Planfall 2, würde sich nicht nur auf den Schieneninfrastrukturausbau und Eilzugbetrieb, wie in „Alternative ‚Schieneninfrastrukturmaßnahmen und betriebliche Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr‘“, Umweltbericht, S. 163f, konzentrieren, sondern, wie im Folgenden beschrieben, weit darüber hinausgehen.

Um das Risiko für die jetzige und zukünftige Bevölkerung der Region zu minimieren, wird ein „umfassendes Verkehrsmanagement“ empfohlen.

Das Ziel muss sein, alle Tätigkeiten, die in der Stadtgemeinde Wilhelmsburg erledigt werden können, auch in Wilhelmsburg zu erledigen.

Dafür muss die Zeit in der Stadtgemeinde gebunden werden. Dies erreicht man damit, dass die Infrastruktur und das Ortsbild für den Fußgänger und Radfahrer derart attraktiviert werden, dass eine Verschiebung hin zum „Umweltverbund“ stattfindet.

Die Haltestellen von Bus oder Bahn dürfen nicht als Notwendigkeit angesehen werden, sondern müssen als Bindeglied zwischen den einzelnen Verkehrsmodi so einfach und informativ wie möglich gestaltet werden. Ausreichende Fahrradparkplätze, Kioske und Geschäfte sind eine Selbstverständlichkeit.

Der Fahrplan der Bahn darf nicht nur auf „Fahrtzeitverkürzung“ – für einen Zeitgewinn von wenigen Minuten – optimiert werden, sondern muss auch ein möglichst großes Potential von Fahrgästen ansprechen. Eine Anbindung der regionalen Buslinien muss auf den Bahnfahrplan abgestimmt werden (ev. Taktung).

Durch die in der Gemeinde gebundene Zeit, bekommt die lokale Wirtschaft das notwendige Potential zu wachsen und notwendige Arbeitsplätze zu schaffen.

Das Verkehrsmanagement sollte dahingehend konzipiert sein, das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zu maximieren und das Aufkommen aus oder in die Gemeinde auf das notwendigste Maß durch Erhöhung der Widerstände zu reduzieren.

### **Fazit**

Eine Risikoabschätzung, unter Berücksichtigung der sich ändernden Verhältnisse der Energieversorgung und der daraus resultierende Ölpreis, fehlt im Projekt. Außerdem wurde es unterlassen, quantitative Nachweise von Verkehrsmanagementmaßnahmen zur Bewältigung der Verkehrssituation im Raum, unter Einbeziehung der Gemeinden, der lokalen Wirtschaft, unter Berücksichtigung der kurz-, mittel- und langfristigen Folgewirkungen und wirtschaftlichen Effekte zu führen.

## Kosten-Nutzen-Rechnung

Der Nutzen in der Kosten-Nutzen-Rechnung besteht im Allgemeinen aus den Zeitkosten – den monetarisierten Zeiteinsparungen – und den Wohlfahrtsgewinnen. Beides wird hier näher beleuchtet.

### Zeiteinsparung

Seit Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gilt es als erwiesen, dass durch Geschwindigkeitserhöhung im System keine Zeit gespart wird, sondern die zurückgelegten Distanzen länger werden und als eine Folge davon die Siedlungsstrukturen „ausdünnen“. Dies ist dadurch erklärbar, da jedes System abhängig von den Randbedingungen ein gewisses konstantes Reisezeitbudget aufweist.<sup>9</sup> Der einzige Verkehrsteilnehmer, welcher Zeit einsparen kann, ist der Fahrradfahrer.

Immer mehr kristallisiert sich heraus, dass durch schnellere Straßeninfrastruktur nicht Zeit eingespart wird, sondern sogar der gegenteilige Effekt eintritt, nämlich längere Fahrtzeiten für den gleichen Zweck aufgewendet werden müssen.

In diesem Zusammenhang von einem „Nutzen“ zu sprechen, zeugt von einer Unkenntnis der Materie oder aber anderer Zielvorstellungen – etwa der Nutzen der für Großkonzerne durch das „Ausbluten“ der Gemeinden entsteht.

### Wohlfahrtsgewinn

„Durch eine Senkung der Verkehrsnutzerkosten bzw. Reisezeitkosten wird mehr Verkehr durch die Verkehrsnutzer erzeugt, das heißt ein Teil der eingesparten Verkehrsnutzer- bzw. Reisezeitkosten wird für zusätzlichen Verkehr, hier gemessen in Verkehrsleistung, aufgewendet. Aus der Sicht der Verkehrsnutzer entsteht durch diesen induzierten Neuverkehr ein Nutzeneffekt bzw. Wohlfahrtsgewinn, anderen Falls würden sie nicht die Entscheidung für diesen Verkehrskonsum treffen.“ (Umweltbericht, S. 212)

Dafür dass die Verkehrsnutzer mehr Zeit im Verkehr verbringen müssen, da keine lokalen Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, etc. vorhanden sind, wird hier ein Wohlfahrtsgewinn berechnet!

### Güterverkehr

Hier wird (bewusst?) mit zweierlei Maß gemessen. Einerseits wird der Güterverkehr – auch für die zukünftigen Planfälle – auf der Schiene ausgeklammert<sup>10</sup>, andererseits wird er aber bei den Zeitkosten am höchsten bewertet.

### Monetarisierung

Nachfolgende Tabelle zeigt sämtliche Nutzen- und Kostenkomponenten für die einzelnen Maßnahmenplanfälle. (Umweltbericht, S. 217)

Mit Rot unterlegt sind jene Felder, durch die der Planfall 2, die nachhaltige Lösung, an die letzte Stelle gereiht wird.

---

<sup>9</sup> Nachzulesen in (Auswahl):

- Knoflacher, H. (1986): Kann man Straßenbauten mit Zeiteinsparungen begründen? Internationales Verkehrswesen, 38. Jg., 6: 454-457.
- Schopf, J.M. (1992): Die Geschwindigkeit im Straßenverkehr, Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung, 122-134.
- Zahavi, Y. (1979): The „UMOT“ Project, U.S. Department of Transport
- Hupkes, G. (1982): The law of constant travel time and trip-rates, Futures 14(1), 38-46.
- Marchetti, C. (1991): Building bridges and tunnels: The effects on the evolution of traffic, 189-278.
- Schafer and D. G. Victor (1997): The Future Mobility of the World Population, Discussion Paper 97-6-4, Massachusetts Institute of Technology.

<sup>10</sup> „... der Schienengüterverkehr spielt für das Untersuchungsgebiet keine wesentliche Rolle.“ (Umweltbericht, S. 50)

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

Tabelle 82: Gesamtwirtschaftliche Bewertung 2020 [€/Jahr]

### Monetarisierung – Richtig gerechnet

Nachfolgende Tabelle zeigt Nutzer- und Kostenkomponenten für die einzelnen Maßnahmenplanfälle. Nutzenkomponenten, im Sinne von Nutzen für die Gesellschaft, sind in diesem Projekt keine berücksichtigt worden.

	Komponente	PF 2	PF 3	PF 4
		MIV 0 / ÖV Ausbau 2020	Schnellstraße /ÖV 0 2020	Schnellstraße / ÖV+ 2020
<b>Kosten</b>	Erhaltungskosten	1,180.000	2,040.000	3,220.000
	Investitionskosten	3,150.000	14,860.000	18,010.000
	Unfallkosten	342.969	2,763.097	3,017.406
	Abgaskosten	67.819	1,354.273	1,362.847
	Lärmkosten	0	143.226	143.226
	<b>Summe Kosten</b>	<b>4,740.788</b>	<b>21,160.596</b>	<b>25,753,479</b>
<b>Nutzen</b>	Fahrzeugbetriebskosten <sup>11</sup>	-1,172.729	-5,350.195	-6,312.892
	Zeitkosten	0	0	0
	Wohlfahrtsgewinne/ verluste	68.717	-3,206.436	-3,238.203
	<b>Summe Nutzen</b>	<b>-1,104.012</b>	<b>-8,556.631</b>	<b>-9,551.095</b>
<b>Kosten-Summen-Kriterium</b>		<b>-5,844.800</b>	<b>-29,717.227</b>	<b>-35,304.574</b>
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis</b>		-	-	-

### Fazit

Die Kosten-Nutzenuntersuchungen sind falsch.

Bei Verwendung der gleichen Komponenten, nur richtig angeordnet, hat plötzlich der PF2 die wenigsten Kosten. Nutzen wurde keiner angeführt, aber für die Gemeinde, die Umwelt, die kleinstrukturierte Wirtschaft und nicht zuletzt für den Menschen bringt dieser Planfall, auch ohne zusätzliches Verkehrsmanagement und Umgestaltung, den meisten Nutzen.

Durch einen Trassenneubau erhöht sich durch zusätzlichen Mehraufwand an erhaltsbedürftigen, öffentlichen Flächen die Belastung der Gesellschaft im Betrieb. Das Verhältnis von Erhaltungskosten zu Verkehrsstärke wird durch den Bau einer Schnellstraße verdoppelt, d.h. die neue Infrastruktur ist wirtschaftlich zweimal so ineffizient wie der Bestand<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Einen Nutzen aus den Betriebskosten können alleine die Erdölfirmen ziehen!

<sup>12</sup> Erhaltungskosten Bestand = 0,78 Mio. € Verkehrsstärke Bestand = 20.000 Kfz/24h; Erhaltungskosten Bestand+Ausbau = 2,82 Mio. € Verkehrsstärke Bestand+Ausbau = 36.000 Kfz/24h



## **Landwirtschaft, Tourismus und Umwelt**

Obwohl nach dem NÖ Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm alle Gemeinden im Untersuchungsraum als Erholungsräume definiert werden (Abschnitt III, § 10), nimmt die Trasseführung darauf praktisch keine Rücksicht. Die Erholungseignung unmittelbar der Traisen wird durch diese Trassenführung in Mitleidenschaft gezogen. Außerdem wirken die in der Folge des Straßenbaues entstehenden großflächigen Betriebsgebiete im Traisentalboden, sowie die Straße selbst wegen ihrer technischen und verkehrlichen Infrastruktur als landschaftsbildliche Vorbelastungen und schmälern damit den Erholungswert der Landschaft entscheidend.

Da alle Gemeinden des Untersuchungsraumes unter die Kategorie „Eignungsorte“ für eine gute Eignung für Urlaubsaufenthalte fallen, werden die links und rechts der Trasse liegenden Gebiete damit massiv abgewertet. Deren wirtschaftliche zukünftige Potentiale, die damit verloren gehen, sind in den Kosten- und Nutzenabschätzungen nicht berücksichtigt worden.

### ***Entwertung der Landschaft***

Große Teile der projektsrelevanten Gebiete sind als landwirtschaftliche Vorrangzone ausgewiesen. Diese wird abgewertet und damit auch der übrige Teil massiv entwertet.

### ***Lärm***

Die durch diesen Straßenneubau erzielten Belastungen des Bestandes führen zu keiner nennenswerten Reduktion des Lärmpegels. Dies auch vor allem deshalb, weil die neu geplante Trasse aufgrund des an der Bestandstrasse liegenden Wirtschaftsraumes den LKW-Verkehr nicht wesentlich verlagern kann. Hingegen werden durch die neue Trasse heute unverlärmt Gebiete mit Urlaubsqualität massiv abgewertet.

Die im Projekt berechneten Lärmbelastungen gehen von Annahmen aus, die in der Praxis kaum wahrscheinlich sind. Aufgrund der Lkw-Maut auf vierspurigen Straßen der ASFINAG kann davon ausgegangen werden, dass der Lkw-Verkehr weiterhin die Bundesstraße (B20) benutzen wird. Damit ergibt sich nicht nur für Wilhelmsburg, sondern auch für alle Gemeinden wie St. Georgen, die zwischen Wilhelmsburg und St. Pölten auf der B20 liegen, trotz teilweiser Entlastung durch den Pkw-Verkehr und wegen der geringeren Verkehrsbelastung einer Erhöhung der Geschwindigkeiten keine Lärmentlastung, sondern im Gegenteil teilweise sogar eine Lärmpegelerhöhung. In Wilhelmsburg selbst wird der Lärmpegel durch die Maßnahme um rund 2.2 bis 2.8 Dezibel erhöht, sowohl tagsüber als auch in der Nacht, das heißt, es kommt zu einer deutlich merkbaren Lärmpegelerhöhung. Diese Lärmpegelerhöhung entspricht etwa jener Lärmpegelerhöhung wie sie aus einer Verdoppelung der Verkehrsbelastungen resultiert. Das Projekt hat daher massive gesundheitliche Nachteile für die Bewohner für Wilhelmsburg. Die der Bevölkerung in Aussicht gestellte Entlastung vom Lärm wird durch dieses Projekt nicht möglich sein (siehe Anhang: Schalldruckpegel (dB) der verschiedenen Varianten).

### ***Feinstaub<sup>13</sup>***

Aufgrund von Überschreitungen der Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft IG-L für PM10 (Feinstaub mit einer Korngröße kleiner als 10 µm) an mehreren Messstellen des NÖ Luftgüteüberwachungsnetzes wurde das Umweltbundesamt mit der Erstellung einer Stuserhebung beauftragt.

Die Studie enthält neben einer Darstellung der Emissionen von PM10 und Vorläufersubstanzen eine Beschreibung der Immissionssituation und der meteorologischen Situation, eine Herkunftsanalyse sowie Empfehlungen für die PM10-Messung und Leitlinien für Maßnahmenkataloge.

---

<sup>13</sup> Aus „Untersuchung der PM10-Immissionssituation an den Luftgütemessstellen in Niederösterreich in den Jahren 2002 und 2003“, durchgeführt vom Umweltbundesamt, Wien, April 2005.

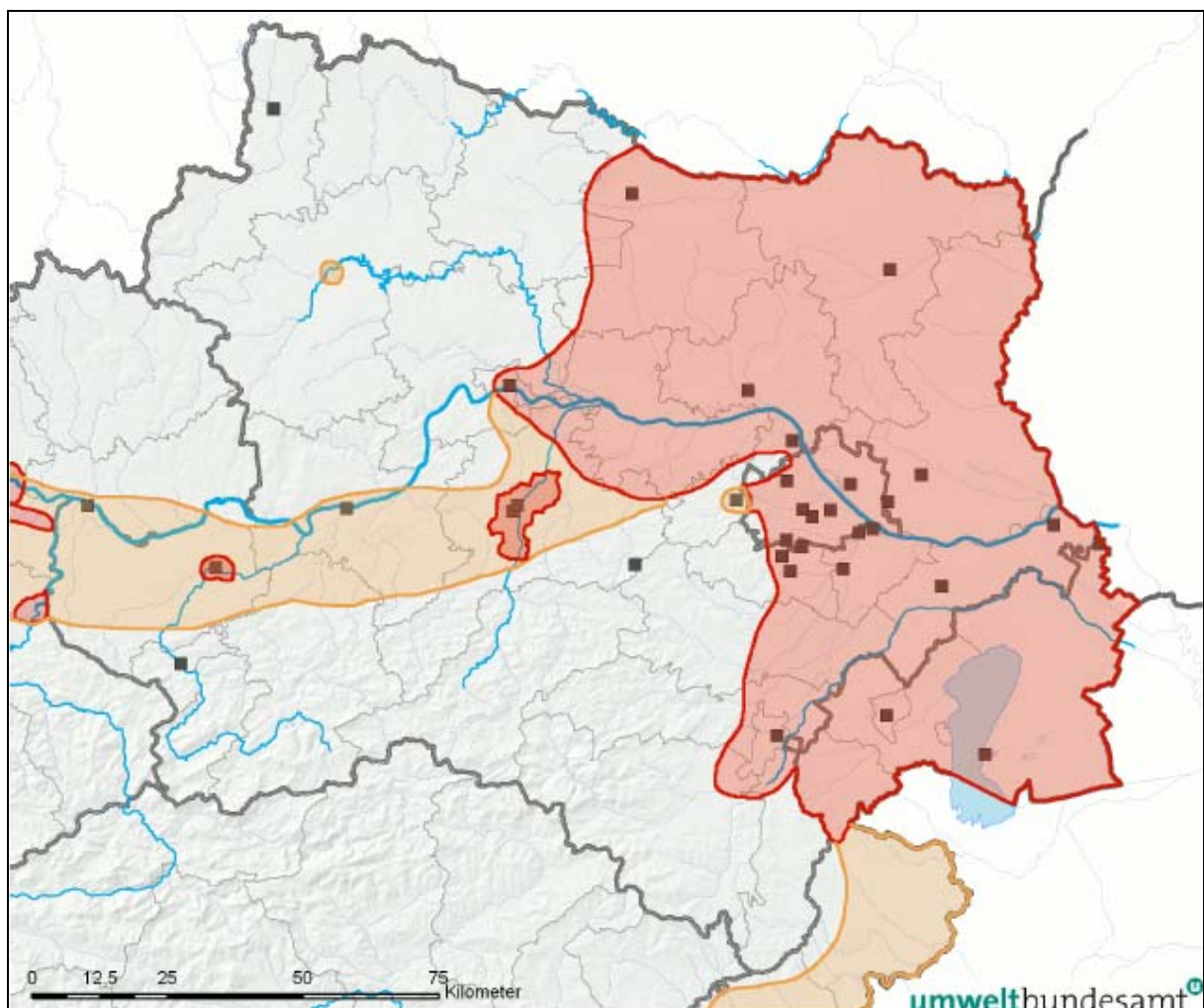
An der Messstelle in St. Pölten wurde im Jahr 2003 an „51 bis 75 Tagen“ der Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Grenzwert) überschritten.

Obwohl für Niederösterreich kein aktueller Emissionskataster vorliegt, kann angenommen werden, dass bei den primären PM<sub>10</sub>-Emissionen – wie in anderen Regionen Österreichs – der überwiegende Teil aus dem Straßenverkehr, dem Hausbrand, der Industrie, dem Off-Road-Verkehr und ev. der Landwirtschaft stammt.

In den Leitlinien für Maßnahmenkataloge wird für mögliche Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen des Straßenverkehrs folgendes zusammengestellt:

Zur Minderung der PM<sub>10</sub>-Emissionen aus dem Verkehr sind folgende einander ergänzende Ansätze zielführend:

1. Verringerung der PM<sub>10</sub>-Emission pro Kfz (d.h. der Emissionsfaktoren) durch fahrzeugtechnische Maßnahmen (Abgasnachbehandlung);
2. Verringerung der Verkehrsleistung (d.h. der Aktivität) auf der Straße.



**Abbildung 2: Abgrenzung des voraussichtlich von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebietes im Osten Österreichs; rot: von Grenzwertüberschreitungen voraussichtlich betroffene Gebiete; gelb: möglicherweise von Grenzwertüberschreitungen betroffene Gebiete, schwarze Quadrate: PM<sub>10</sub>-Messstellen.**

### Fazit

Die in dem Projekt vorgenommenen Überlegungen bezüglich der Trassenführung entsprechen nicht mehr zeitgemäßen, zukunftsorientierten, verantwortungsbewussten Planungsprinzipien im Verkehrswesen und richten sich gegen den in dieser Region angestrebten Qualitätstourismus.

## **Stadtgemeinde Wilhelmsburg**

### **Die Schnellstraße wird gebaut**

Durch den Bau der Schnellstraße wird durch die geringeren Widerstände Autoverkehr erzeugt und der Modal Split zum motorisierten Individualverkehr hin verschoben. Dies bedeutet ein vermehrtes Verkehrsaufkommen dort, wo die Schnellstraße endet, nämlich in Wilhelmsburg.

Durch den Bau der Schnellstraße wird ein jetzt schon kritischer Bereich – Wilhelmsburg – noch zusätzlich verschärft.

Bei einer sachgemäßen Folgeabschätzung – die bei diesem Projekt vollkommen unterlassen wurde – hätte diese Tatsache zu einer anderen Prioritätenreihung führen müssen.

Zuerst wären Maßnahmen im Bereich Wilhelmsburg – in diesem Fall eine Um- oder besser Unterfahmung der Gemeinde – fertig zu stellen gewesen, bevor an einen 4-streifigen Schnellstraßenneubau überhaupt zu denken wäre.

### **Die Schnellstraße wird nicht gebaut**

Durch ein sachgemäßes Management des Verkehrs (siehe Kapitel Verkehrsmanagement) wird Zeit und damit Geld in Wilhelmsburg gebunden. Die Wege, die nicht in der Stadtgemeinde erledigt werden können, werden mit einem attraktivierten Bahnverkehr bestritten. Dazu müssen auch alle öffentlichen Verbindungen (Busse, Rufbusse, Anrufsammeltaxis) auf den Fahrplan der Bahn abgestimmt werden.

Auch das Ortsbild muss so geändert werden, dass es zum Verweilen einlädt. Dazu passt eine Durchzugsstraße naturgemäß nicht mehr.

### **Fazit**

Die B334 wurde seinerzeit in das Gesetz aufgenommen, ohne dass offensichtlich die notwendigen planerischen Sachgrundlagen dafür bestanden haben. Das vorgelegte Projekt der B334, das den Abschnitt von der A1 bis knapp vor Wilhelmsburg vorsieht, lässt sich daher weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich begründen. Es widerspricht den derzeit gültigen nationalen und internationalen gesetzlichen Auflagen und Vorschriften. Die Widersprüche zur Alpenkonvention, zum Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz, zur Verfassungsbestimmung, sparsamer Verwendung der Geldmittel sowie zum Aktienrecht (da die ASFINAG die Kosten übernehmen soll) sind eklatant und können - wie die Analysen ergeben haben - sachlich auf dem heutigen Stand des Wissens nicht ausgeräumt werden, sondern werden durch die Fakten untermauert. Eine Realisierung unter diesen Bedingungen scheint daher in einem Rechtsstaat, in dem die beschlossenen Gesetze sachlich fundiert, interpretiert und umgesetzt werden, nicht möglich. Unter anderem ist dies dadurch zu begründen, dass die verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch entscheidende und wichtigste Stelle im Zuge der B20, der Abschnitt im Bereich der Gemeinde Wilhelmsburg, nicht nur nicht gelöst, sondern - falls dieses Projekt realisiert würde - zusätzlich massiv verschlechtert wird.

Das Projekt ergibt, falls es von der ASFINAG finanziert werden sollte, nur dann einen Sinn, wenn es eine Fortsetzung der vierspurigen richtungsgetretenen Fahrbahn bis zur nächsten hochleistungsfähigen Straße der A2 fortgesetzt wird. Dies würde aber eine neue Alpenquerung für eine Transitroute bedeuten und ist daher nach der Alpenkonvention grundsätzlich auszuschließen. Was bleibt ist ein verkehrsplanerisch, raumplanerisch und verkehrstechnisch nicht begründbarer Torso mit zum Teil negativen Auswirkungen auf den Zentralraum, die Traisentalgemeinden, die Gesundheit der Bevölkerung, die Zukunftssicherung der Landwirtschaft und die Entwicklungsfähigkeit der Region.

## Schlussbemerkung

Die Projektbetreiber berücksichtigen nicht die Bedürfnisse der Traisentalgemeinden, sondern sind ausschließlich auf den Zentralraum St. Pölten orientiert, ohne Rücksicht auf die Folgewirkungen dieser Gemeinden.

Es fehlt eine Analyse der zu erwartenden Strukturveränderungen als Folge verschiedener Maßnahmen - mit Hilfe geeigneter Modelle -, anhand derer die oben angeführten Ziele und Zielerreichungen bewertet werden können.

Der kritische Bereich der B20 beginnt dort, wo das Projekt endet. Nämlich im Bereich der Gemeinde Wilhelmsburg.

Aufgrund der Analyse ist nachweisbar, dass das Projekt nicht der Verkehrslösung dient, sondern dem bequemen und raschen Bau im Grünland ohne Rücksicht auf Folgewirkungen, verkehrliche Konsequenzen auf andere Verkehrsträger und ohne Rücksicht auf die betroffenen Gemeinden in der Folge dieses Projektes.

Da die bestehende B20 auch in Zukunft für den LKW-Verkehr nicht gesperrt werden kann, weil sich entlang der B20 im zu entlastenden Abschnitt wichtige Betriebe befinden, wird es aufgrund der LKW-Maut auf ASFiNAG-Strecken zu keiner Entlastung vom LKW-Verkehr auf der Bestandsstrecke kommen können. Damit hat die ASFiNAG keine Einnahmen aus diesem Streckenabschnitt und handelt damit gegen die gesetzlichen Auflagen, den Betrieb wirtschaftlich zu führen. Die Straße kann daher nicht – zumindest nicht in einem Rechtsstaat – von der ASFiNAG übernommen und gebaut werden, weil das finanzielle Risiko unter diesen Randbedingungen bei realistischer Einschätzung der Verhältnisse von einem ordentlichen Kaufmann nicht eingegangen werden kann. Im anderen Fall handelt es sich um politische Willkür im Umgang mit öffentlichen Mitteln.

## Empfehlungen

- 1) Die Planung der B334 im Abschnitt St. Pölten bzw. A1-Wilhelmsburg ist so lange zurückzustellen, bis
  - a. solide Planungsgrundlagen für eine wirksame Bewältigung des Durchgangsverkehrs in Wilhelmsburg unter den von der Gemeinde geforderten Auflagen vorhanden sind.
  - b. die Finanzierung der Lösung sichergestellt ist und diese Lösung vor der Weiterführung zur A2 bzw. nach St. Pölten realisiert wird.
- 2) Erst nach Fixierung und Kenntnis der Lösungen im Raum Wilhelmsburg ist die Planung der Weiterführung Richtung St. Pölten unter Wahrung der gesetzlichen, nationalen und internationalen Auflagen durchzuführen.
- 3) Es handelt sich bei der B334 um einen Straßenzug in einem Korridor. Dieser Korridor besteht aus B20, eventueller B334 und der Eisenbahn. Aus diesem Grund sind die Planungsprinzipien für Korridore gemäß dem Entwurf der RVS 3.7 zu berücksichtigen. Diese Planungsgrundlagen stellen sicher, dass Konflikte mit unwirtschaftlicher Geldmittelverwendung, Konflikte mit der Natur, ineffiziente Lösungen und damit kurz- und längerfristige Risiken vermieden werden.
- 4) Wegen der langfristig hohen Risiken von Projektsentscheidungen ohne planerische Grundlagen wie diese die bestehende B334 aufweist, ist ein multimodales, integratives Verkehrsmanagementsystem dem Planungsprozess zu unterlegen, bevor auf Projektebene weitergearbeitet werden kann. In diesem Prozess sind die planerischen, verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Maßnahmen zu berücksichtigen, die das Land Niederösterreich, eventuelle Investoren wie die ASFiNAG, die örtlichen Gemeinden und die Bevölkerung einbeziehen. Der Planungsprozess hat soweit wie möglich objektiviert zu werden und ist entsprechend den heutigen Anforderungen nur unter Einbeziehung der Bevölkerung von Anbeginn an durchzuführen.

- 5) Die Bevölkerung ist über die objektiven Folgewirkungen zu informieren und in die Planungen einzubeziehen. Anregungen der Bevölkerung sind aufzugreifen und zu untersuchen.
- 6) Jede Veränderung der Verkehrsanlagen durch bauliche Maßnahmen hat Auswirkungen auf die Wirtschaftsstrukturen. Die Wechselbeziehungen sind bekannt und müssen daher bei der Planung berücksichtigt und quantitativ abgeschätzt werden. Dieser Bereich der Einbeziehung der Wirtschaft und der Folgewirkungen für die Wirtschaft fehlt im vorliegenden Projekt. Schnelle und billige Verkehrssysteme wie sie etwa über die B334 angeboten werden, verfälschten immer die Wettbewerbsverhältnisse zugunsten der großen zentralen internationalen Konzerne und zum Nachteil der lokalen Wirtschaft.
- 7) Die derzeitigen Kaufkraftabflüsse sowie die Abflüsse von Arbeitsplätzen aus dem Traisental nach St. Pölten sind durch geeignete Maßnahmen in den Gemeinden mit Unterstützung des Landes zu stoppen, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Traisentalgemeinden nicht weiter zu unterminieren. Die Verkehrsplanung hat diese Zielsetzung der Stärkung der lokalen Wirtschaft zu unterstützen. Ihre Wirkungen sind quantitativ nachzuweisen.
- 8) Die Bevölkerung in den heute von der B20 zwischen Wilhelmsburg und St. Pölten liegenden Ortschaften ist über die Auswirkungen aller Varianten bezüglich Lärm und Abgase zu informieren, um nicht falsche, irreführende Hoffnungen zu wecken. Im bisherigen Projekt fehlt eine klare Zielsetzung, welche qualitativen und quantitativen Verbesserungen die einzelnen Ortschaften an der B20 durch die Maßnahmen erfahren. Die Überprüfung ergab, dass es weder zu einer merkbaren Lärmreduktion in den Orten kommen wird und außerdem die Abgasbelastung durch den Mehrverkehr als Folge dieses Projektes in diesem ohnehin stark vom Feinstaub belasteten Gebiet weiterhin erhöht wird.
- 9) Die Auswirkungen auf den Tourismus sind detailliert zu untersuchen. Der Tourismus sucht nicht Autobahnen, sondern sucht autobahnfreie Räume. Das Traisental in seiner landschaftlichen Qualität ist zu bewerten und seine zukünftige Bedeutung zu berücksichtigen. Alle zukünftigen Planungen sind bezüglich der Auswirkungen auf den Tourismus zu überprüfen, zu bewerten und zu beurteilen.
- 10) Entsprechend dem Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) hat die Eisenbahn im Traisental absolut höchste Priorität für die regionale Entwicklung und ist dementsprechend organisatorisch und wo erforderlich baulich vordringlich zu adaptieren. Da das Risiko für Fehlinvestitionen im Schienenbereich gering ist, sind Geldmittel entsprechend den Plänen des GVP Österreich dafür einzusetzen, bevor riskante Investitionen in nicht zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturen in diesem Raum getätigt werden.
- 11) Sämtliche Eingriffe in den Raum sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen gemäß dem NÖ Raumordnungsgesetz quantitativ und qualitativ durch unabhängige Experten zu überprüfen.
- 12) Die Stellungnahme der Stadtgemeinde Wilhelmsburg vom 23. 01. 1997 widerspricht weder dem Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz noch dem Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und ist deshalb zu berücksichtigen.

## **Anhang**

**Schalldruckpegel (dB) der verschiedenen Varianten**

**Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)**

**Jährliche Wachstumsraten im Verkehr**

### Schalldruckpegel (dB) der verschiedenen Varianten:

<b>L<sub>A,eq</sub> [dB]</b>												
<b>Tag</b>	<b>Bestand</b>	<b>PF1</b>	<b>PF2</b>	<b>PF3</b>		<b>PF4</b>		<b>PF-R1</b>		<b>PF-R2</b>		
<b>max 60dB</b>		<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>
	1	83.9	85.8	85.5	83.5	91.5	83.1	91.4	83.1	91.4	85.7	90.0
	2	83.1	85.2	84.9	81.3	91.2	80.8	91.1	80.8	91.1	84.4	89.7
	<b>Wilhelmsburg</b>											
	3	84.6	87.3	87.0	82.4	87.1	82.3	87.2	87.3		87.3	
	4	83.9	86.7	86.7	81.2	87.7	81.1	87.7	86.7		86.7	
	5	83.9	86.2	86.1	80.9		80.7		86.2		86.2	
	<b>Traisen</b>											
	6	83.0	85.2	85.2	85.2		85.2		85.2		85.2	
	7	81.8	83.8	83.8	83.8		83.8		83.8		83.8	
	8	<b>B18</b>	<b>B18</b>	<b>B18</b>	<b>B18</b>		<b>B18</b>		<b>B18</b>		<b>B18</b>	
		82.0	84.1	84.1	84.1		84.1		84.1		84.1	
<b>Nacht</b>	<b>Bestand</b>	<b>PF1</b>	<b>PF2</b>	<b>PF3</b>		<b>PF4</b>		<b>PF-R1</b>		<b>PF-R2</b>		
<b>max 50dB</b>		<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>	<b>B20</b>	<b>B334</b>
	1	74.2	76.1	75.8	73.8	81.8	73.5	81.8	73.5	81.8	76.1	80.4
	2	73.4	75.5	75.2	71.7	81.6	71.1	81.4	71.1	81.4	74.7	80.0
	<b>Wilhelmsburg</b>											
	3	75.0	77.6	77.3	72.7	77.5	72.6	77.5	77.6		77.6	
	4	74.2	77.0	77.0	71.6	78.0	71.4	78.0	77.0		77.0	
	5	74.3	76.5	76.5	71.2		71.1		76.5		76.5	
	<b>Traisen</b>											
	6	73.3	75.5	75.5	75.5		75.5		75.5		75.5	
	7	72.1	74.1	74.1	74.1		74.1		74.1		74.1	
	8	<b>B18</b>	<b>B18</b>	<b>B18</b>	<b>B18</b>		<b>B18</b>		<b>B18</b>		<b>B18</b>	
		72.4	74.4	74.4	74.4		74.4		74.4		74.4	

Bestand, PF1, PF2, PF3, PF4 ... Siehe Umweltbericht Traisental Straße

PF-R1 ... mit B334, ohne Umfahrung Wilhelmsburg, ohne weierführenden Tunnel

PF-R2 ... mit B334, ohne Umfahrung Wilhelmsburg, ohne weierführenden Tunnel, mit LKW-Ausweichverkehr auf B20

## **Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention)**

### **Inhalt**

#### Präambel

- [Artikel 1: Anwendungsbereich](#)
- [Artikel 2: Allgemeine Verpflichtungen](#)
- [Artikel 3: Forschung und systematische Beobachtung](#)
- [Artikel 4: Zusammenarbeit im rechtlichen, wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Bereich](#)
- [Artikel 5: Konferenz der Vertragsparteien \(Alpenkonferenz\)](#)
- [Artikel 6: Aufgaben der Alpenkonferenz](#)
- [Artikel 7: Beschlussfassung in der Alpenkonferenz](#)
- [Artikel 8: Ständiger Ausschuss](#)
- [Artikel 9: Sekretariat](#)
- [Artikel 10: Änderungen des Übereinkommens](#)
- [Artikel 11: Protokolle und ihre Änderung](#)
- [Artikel 12: Unterzeichnung und Ratifizierung](#)
- [Artikel 13: Kündigung](#)
- [Artikel 14: Notifikation](#)

#### **Präambel**

Die Bundesrepublik Deutschland  
die Französische Republik,  
die Italienische Republik,  
die Slowenische Republik,  
das Fürstentum Liechtenstein,  
die Republik Österreich,  
die Schweizerische Eidgenossenschaft  
sowie  
die Europäische Union –

im Bewusstsein, dass die Alpen einer der größten zusammenhängenden Naturräume Europas und ein durch seine spezifische und vielfältige Natur, Kultur und Geschichte ausgezeichneter Lebens-, Wirtschafts-, Kultur- und Erholungsraum im Herzen Europas sind, an dem zahlreiche Völker und Länder teilhaben,



in der Erkenntnis, dass die Alpen Lebens- und Wirtschaftsraum für die einheimische Bevölkerung sind und auch größte Bedeutung für außeralpine Gebiete haben, unter anderem als Träger bedeutender Verkehrswege,

in Anerkennung der Tatsache, dass die Alpen unverzichtbarer Rückzugs- und Lebensraum vieler gefährdeter Pflanzen- und Tierarten sind,

im Bewusstsein der großen Unterschiede in den einzelnen Rechtsordnungen, den naturräumlichen Gegebenheiten, der Besiedlung, der Land- und Forstwirtschaft, dem Stand und der Entwicklung der Wirtschaft, der Verkehrsbelastung sowie der Art und Intensität der touristischen Nutzung,

in Kenntnis der Tatsache, dass die ständig wachsende Beanspruchung durch den Menschen den Alpenraum und seine ökologischen Funktionen in zunehmender Masse gefährdet und dass Schäden nicht oder nur mit hohem Aufwand, beträchtlichen Kosten und in der Regel nur in großen Zeiträumen behoben werden können,

in der Überzeugung, dass wirtschaftliche Interessen mit den ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden müssen –

sind im Gefolge der Ergebnisse der ersten Alpenkonferenz der Umweltminister vom 9. bis 11. Oktober 1989 in Berchtesgaden wie folgt übereingekommen:

#### **Artikel 1. Anwendungsbereich**

1. Gegenstand dieses Übereinkommens ist das Gebiet der Alpen, wie es in der Anlage beschrieben und dargestellt ist.
2. Jede Vertragspartei kann bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde oder jederzeit danach eine an die Republik Österreich als Verwahrer gerichtete Erklärung die Anwendung dieses Übereinkommens auf weitere Teile ihres Hoheitsgebiets erstrecken, sofern dies für die Vollziehung der Bestimmungen dieses Übereinkommens als erforderlich angesehen wird.
3. Jede nach Absatz 2 abgegebene Erklärung kann in Bezug auf jedes darin genannte Hoheitsgebiet durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation zurückgenommen werden. Die Zurücknahme wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer folgt.

## **Artikel 2: Allgemeine Verpflichtungen**

1. Die Vertragsparteien stellen unter Beachtung des Vorsorge-, des Verursacher- und des Kooperationsprinzips eine ganzheitliche Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter ausgewogener Berücksichtigung der Interessen aller Alpenstaaten, ihrer alpinen Regionen, sowie der Europäischen Union unter umsichtiger und nachhaltiger Nutzung der Ressourcen sicher. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für den Alpenraum wird verstärkt sowie räumlich und fachlich erweitert.
2. Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgenden Gebieten ergreifen:
  - a. Bevölkerung und Kultur - mit dem Ziel der Achtung, Erhaltung und Förderung der kulturellen und gesellschaftlichen Eigenständigkeit der ansässigen Bevölkerung und der Sicherstellung ihrer Lebensgrundlagen, namentlich der umweltverträglichen Besiedlung und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Förderung des gegenseitigen Verständnisses und partnerschaftlichen Verhaltens zwischen alpiner und außeralpiner Bevölkerung,
  - b. Raumplanung - mit dem Ziel der Sicherung einer sparsamen und rationellen Nutzung und einer gesunden, harmonischen Entwicklung des Gesamttraumes unter besonderer Beachtung der Naturgefahren, der Vermeidung von Über- und Unternutzungen, sowie der Erhaltung oder Wiederherstellung von natürlichen Lebensräumen durch umfassende Klärung und Abwägung der Nutzungsansprüche, vorausschauende integrale Planung und Abstimmung der daraus resultierenden Maßnahmen,
  - c. Luftreinhaltung - mit dem Ziel der drastischen Verminderung von Schadstoffemissionen und -belastungen im Alpenraum und der Schadstoffverfrachtung von außen, auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist,
  - d. Bodenschutz - mit dem Ziel der Verminderung der quantitativen und qualitativen Bodenbeeinträchtigungen, insbesondere durch Anwendung bodenschonender land- und forstwirtschaftlicher Produktionsverfahren, sparsamen Umgang mit Grund und Boden, Eindämmung von Erosion sowie Beschränkung und Versiegelung von Böden,
  - e. Wasserhaushalt - mit dem Ziel, gesunde Wassersysteme zu erhalten oder wiederherzustellen, insbesondere durch die Reinhaltung der Gewässer, durch naturnahen Wasserbau und durch eine Nutzung der Wasserkraft, die die Interessen der ansässigen Bevölkerung und das Interesse an der Erhaltung der Umwelt gleichermaßen berücksichtigt,
  - f. Naturschutz und Landschaftspflege - mit dem Ziel, Natur und Landschaft so zu schützen, zu pflegen und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, daß die

Funktionsfähigkeit der Ökosysteme, die Erhaltung der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume, die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Leistungsfähigkeit der Naturgüter sowie Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Natur und Landschaft in ihrer Gesamtheit dauerhaft gesichert werden,

- g. Berglandwirtschaft - mit dem Ziel, im Interesse der Allgemeinheit die Bewirtschaftung der traditionellen Kulturlandschaften und eine standortgerechte, umweltverträgliche Landwirtschaft zu erhalten und unter Berücksichtigung der erschwerten Wirtschaftsbedingungen zu fördern,
  - h. Bergwald - mit dem Ziel Erhaltung, Stärkung und Wiederherstellung der Waldfunktionen, insbesondere der Schutzfunktionen durch Verbesserung der Widerstandskraft der Waldökosysteme, namentlich mittels einer naturnahen Waldbewirtschaftung und durch die Verhinderung waldschädigender Nutzungen unter Berücksichtigung der erschwerten Wirtschaftsbedingungen im Alpenraum,
  - i. Tourismus und Freizeit - mit dem Ziel, unter Einschränkung umweltschädigender Aktivitäten, die touristischen und Freizeitaktivitäten mit den ökologischen und sozialen Erfordernissen in Einklang zu bringen, insbesondere durch Festlegung von Ruhezeiten,
  - 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,
  - k. Energie - mit dem Ziel, eine natur- und landschaftsschonende sowie umweltverträgliche Erzeugung, Verteilung und Nutzung der Energie durchzusetzen und energieeinsparende Maßnahmen zu fördern,
  - l. Abfallwirtschaft - mit dem Ziel, unter besonderer Berücksichtigung der Abfallvermeidung eine den besonderen topographischen, geologischen und klimatischen Bedürfnissen des Alpenraumes angepasste Abfallerfassung, -verwertung und -entsorgung sicherzustellen.
3. Die Vertragsparteien vereinbaren Protokolle, in denen Einzelheiten zur Durchführung dieses Übereinkommens festgelegt werden.

### **Artikel 3: Forschung und systematische Beobachtung**

Die Vertragsparteien vereinbaren, auf den in Artikel 2 genannten Gebieten

- (a) Forschungsarbeiten und wissenschaftliche Bewertungen durchzuführen und dabei zusammenzuarbeiten,
- (b) gemeinsame oder einander ergänzende Programme zur systematischen Beobachtung zu entwickeln,
- (c) Forschung und Beobachtung sowie die dazugehörige Datenerfassung zu harmonisieren.

#### **Artikel 4: Zusammenarbeit im rechtlichen, wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Bereich**

1. Die Vertragsparteien erleichtern und fördern den Austausch rechtlicher, wissenschaftlicher, wirtschaftlicher und technischer Informationen, die für dieses Übereinkommen erheblich sind.
2. Die Vertragsparteien informieren einander zur größtmöglichen Berücksichtigung grenzüberschreitender und regionaler Erfordernisse über geplante, juristisch oder wirtschaftliche Maßnahmen, von denen besondere Auswirkungen auf den Alpenraum oder Teile desselben zu erwarten sind.
3. Die Vertragsparteien arbeiten mit internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Organisationen soweit erforderlich zusammen, um das Übereinkommen und die Protokolle, deren Vertragspartei sie sind, wirksam durchzuführen.
4. Die Vertragsparteien sorgen in geeigneter Weise für eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse von Forschungen, Beobachtungen und getroffene Maßnahmen.
5. Die Verpflichtungen der Vertragsparteien aus diesem Übereinkommen im Informationsbereich gelten vorbehaltlich der nationalen Gesetze über die Vertraulichkeit. Vertraulich bezeichnete Informationen müssen als solche behandelt werden.

#### **Artikel 5: Konferenz der Vertragsparteien (Alpenkonferenz)**

1. Die gemeinsamen Anliegen der Vertragsparteien und ihre Zusammenarbeit sind Gegenstand regelmäßig stattfindender Tagungen der Konferenz der Vertragsparteien (Alpenkonferenz). Die erste Tagung der Alpenkonferenz wird spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens durch eine einvernehmlich zu bestimmende Vertragspartei einberufen.
2. Danach finden in der Regel alle zwei Jahre ordentliche Tagungen der Alpenkonferenz bei der Vertragspartei statt, die den Vorsitz führt. Vorsitz und Sitz wechseln nach jeder ordentlichen Tagung der Alpenkonferenz. Beides wird von der Alpenkonferenz festgelegt.
3. Die vorsitzführende Vertragspartei schlägt jeweils die Tagesordnung für die Tagung der Alpenkonferenz vor. Jede Vertragspartei hat das Recht, weitere Punkte auf die Tagesordnung setzen zu lassen.

4. Die Vertragsparteien übermitteln der Alpenkonferenz Informationen über die von ihnen zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Protokolle, deren Vertragspartei sie sind, getroffenen Maßnahmen, vorbehaltlich der nationalen Gesetze über die Vertraulichkeit.
5. Die Vereinten Nationen, ihre Sonderorganisation, der Europarat sowie jeder europäische Staat können auf den Tagungen der Alpenkonferenz als Beobachter teilnehmen. Das gleiche gilt für grenzüberschreitende Zusammenschlüsse alpiner Gebietskörperschaften. Die Alpenkonferenz kann außerdem einschlägig tätige internationale nichtstaatliche Organisationen als Beobachter zulassen.
6. Eine außerordentliche Tagung der Alpenkonferenz findet statt, wenn sie von ihr beschlossen oder wenn es zwischen zwei Tagungen von einem Drittel der Vertragsparteien bei der vorsitzführenden Vertragspartei schriftlich beantragt wird.

#### **Artikel 6: Aufgaben der Alpenkonferenz**

Die Alpenkonferenz prüft auf ihren Tagungen die Durchführung des Übereinkommens sowie der Protokolle samt Anlagen und nimmt auf ihren Tagungen insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- (a) Sie beschließt Änderungen des Übereinkommens im Rahmen des Verfahrens des Artikels 10.
- (b) Sie beschließt Protokolle und deren Anlagen sowie deren Änderungen im Rahmen des Verfahrens des Artikels 11.
- (c) Sie beschließt ihre Geschäftsordnung.
- (d) Sie trifft die notwendigen finanziellen Entscheidungen.
- (e) Sie beschließt die Einrichtung von zur Durchführung des Übereinkommens für notwendig erachtete Arbeitsgruppen.
- (f) Sie nimmt die Auswertung wissenschaftlicher Informationen zur Kenntnis.
- (g) Sie beschließt oder empfiehlt Maßnahmen zur Verwirklichung der in Artikel 3 und Artikel 4 vorgesehenen Ziele, legt Form, Gegenstand und Zeitabstände für die Übermittlung der nach Artikel 5 Absatz 4 vorzulegenden Informationen fest und nimmt diese Informationen sowie die von den Arbeitsgruppen vorgelegten Berichte zur Kenntnis.
- (h) Sie stellt die Durchführung der notwendigen Sekretariatsarbeiten sicher.

#### **Artikel 7: Beschlussfassung in der Alpenkonferenz**

1. Soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist, fasst die Alpenkonferenz ihre Beschlüsse mit Einstimmigkeit. Sind hinsichtlich der in Artikel 6 lit. c), f) und g) genannten Aufgaben alle Bemühungen um eine Einstimmigkeit erschöpft und stellt der Vorsitzende dies ausdrücklich fest, so wird der Beschluss mit Dreiviertelmehrheit der auf der Sitzung anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien gefasst.

2. In der Alpenkonferenz hat jede Vertragspartei eine Stimme. In ihrem Zuständigkeitsbereich übt die Europäische Union ihr Stimmrecht mit einer Stimmzahl aus, die der Anzahl ihrer Mitgliedstaaten entspricht, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind; die Europäische Union übt ihr Stimmrecht nicht aus, wenn die betreffenden Mitgliedsstaaten ihr Stimmrecht ausüben.

#### **Artikel 8: Ständiger Ausschuss**

1. Ein ständiger Ausschuss der Alpenkonferenz, der aus den Delegierten der Vertragsparteien besteht, wird als ausführendes Organ eingerichtet.
2. Unterzeichnerstaaten, welche die Konvention noch nicht ratifiziert haben, haben in den Sitzungen des Ständigen Ausschusses Beobachterstatus. Dieser kann darüber hinaus jedem Alpenstaat, der diese Konvention noch nicht unterzeichnet hat, auf Antrag gewährt werden.
3. Der Ständige Ausschuss beschließt seine Geschäftsordnung.
4. Der Ständige Ausschuss bestimmt außerdem über die Modalitäten der allfälligen Teilnahme von Vertretern staatlicher und nichtstaatlicher Organisationen an seine Sitzungen.
5. Die in der Alpenkonferenz vorsitzführende Vertragspartei stellt den Vorsitz im Ständigen Ausschuss.
6. Der Ständige Ausschuss nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:
  - a. er sichtet die von den Vertragsparteien übermittelten Informationen gemäß Artikel 5, Absatz 4 zur Berichterstattung an die Alpenkonferenz,
  - b. er sammelt und bewertet Unterlagen im Hinblick auf die Durchführung des Übereinkommens sowie der Protokolle samt Anlagen und legt sie der Alpenkonferenz gemäß Artikel 6 zur Überprüfung vor,
  - c. er unterrichtet die Alpenkonferenz über die Durchführung ihrer Beschlüsse,
  - d. er bereitet inhaltlich die Tagungen der Alpenkonferenz vor und kann Tagesordnungspunkte sowie sonstige Maßnahmen betreffend die Durchführung des Übereinkommens und seiner Protokolle vorschlagen,
  - e. er setzt entsprechend Artikel, lit. e) Arbeitsgruppen für die Erarbeitung von Protokollen und Empfehlungen ein und koordiniert deren Tätigkeit,
  - f. er überprüft und harmonisiert Inhalte von Protokollentwürfen unter ganzheitlichen Aspekten und schlägt sie der Alpenkonferenz vor,
  - g. er schlägt Maßnahmen und Empfehlungen zur Verwirklichung der in dem Übereinkommen und den Protokollen enthaltenen Ziele der Alpenkonferenz vor.

7. Die Beschlussfassung im Ständigen Ausschuss erfolgt entsprechend den Bestimmungen des Artikels 7.

#### **Artikel 9: Sekretariat**

Die Alpenkonferenz kann die Errichtung eines ständigen Sekretariates mit Einstimmigkeit beschließen.

#### **Artikel 10: Änderungen des Übereinkommens**

Jede Vertragspartei kann der in der Alpenkonferenz vorsitzführenden Vertragspartei Vorschläge für Änderungen dieses Übereinkommens unterbreiten. Solche Vorschläge werden von der in der Alpenkonferenz vorsitzführenden Vertragspartei mindestens sechs Monate vor Beginn der Tagung der Alpenkonferenz, die sich mit ihnen befassen wird, den Vertragsparteien und Unterzeichnerstaaten übermittelt. Die Änderungen des Übereinkommens treten gemäß Absatz (2), (3) und (4) des Artikels 12 in Kraft.

#### **Artikel 11: Protokolle und ihre Änderung**

1. Protokollentwürfe im Sinne des Artikels 2, Absatz 3 werden von der in der Alpenkonferenz vorsitzführenden Vertragspartei mindestens sechs Monate vor Beginn der Tagung der Alpenkonferenz, die sich mit ihnen befassen wird, den Vertragsparteien und Unterzeichnerstaaten übermittelt.
2. Die von der Alpenkonferenz beschlossenen Protokolle werden anlässlich ihrer Tagungen oder danach beim Verwahrer unterzeichnet. Sie treten für diejenigen Vertragsparteien in Kraft, die sie ratifiziert, angenommen oder genehmigt haben. Für das Inkrafttreten eines Protokolls sind mindestens drei Ratifikationen, Annahmen oder Genehmigungen erforderlich. Die betreffenden Urkunden werden bei der Republik Österreich als Verwahrer hinterlegt.
3. Soweit im Protokoll nichts anderes vorgesehen ist, gelten für das Inkrafttreten und die Kündigung eines Protokolls die Artikel 10, 13 und 14 sinngemäß.
4. Für Änderungen der Protokolle gelten entsprechend die Absätze 1 bis 3.

#### **Artikel 12: Unterzeichnung und Ratifizierung**

1. Dieses Übereinkommen liegt ab dem 7. November 1991 bei der Republik Österreich als Verwahrer zur Unterzeichnung auf.
2. Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden beim Verwahrer hinterlegt.
3. Das Übereinkommen tritt drei Monate nach dem Tag in Kraft, nachdem drei Staaten ihre Zustimmung gemäß Absatz 2 ausgedrückt haben, durch das Übereinkommen gebunden zu sein.

4. Für jeden Unterzeichnerstaat, der später seine Zustimmung gemäß Absatz 2 ausdrückt, durch das Übereinkommen gebunden zu sein, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde in Kraft.

### **Artikel 13: Kündigung**

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete Notifikation kündigen.
2. Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer folgt.

### **Artikel 14: Notifikation**

Der Verwahrer notifiziert den Vertragsparteien und Unterzeichnerstaaten

- jede Unterzeichnung,
- jede Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde,
- jeden Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens nach Artikel 12,
- jede nach Artikel 1 Absätze 2 und 3 abgegebene Erklärung,
- jede nach Artikel 13 vorgenommene Notifikation und den Zeitpunkt, zu dem die Kündigung wirksam wird.
- Zu Urkunde dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Salzburg am 7. November 1991 in deutscher, französischer, italienischer und slowenischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Staatsarchiv der Republik Österreich hinterlegt wird. Der Verwahrer übermittelt den Unterzeichnerstaaten beglaubigt Abschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

Für die Französische Republik:

Für die Italienische Republik:

Für die Slowenische Republik:

Für das Fürstentum Liechtenstein:

Für die Republik Österreich:

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

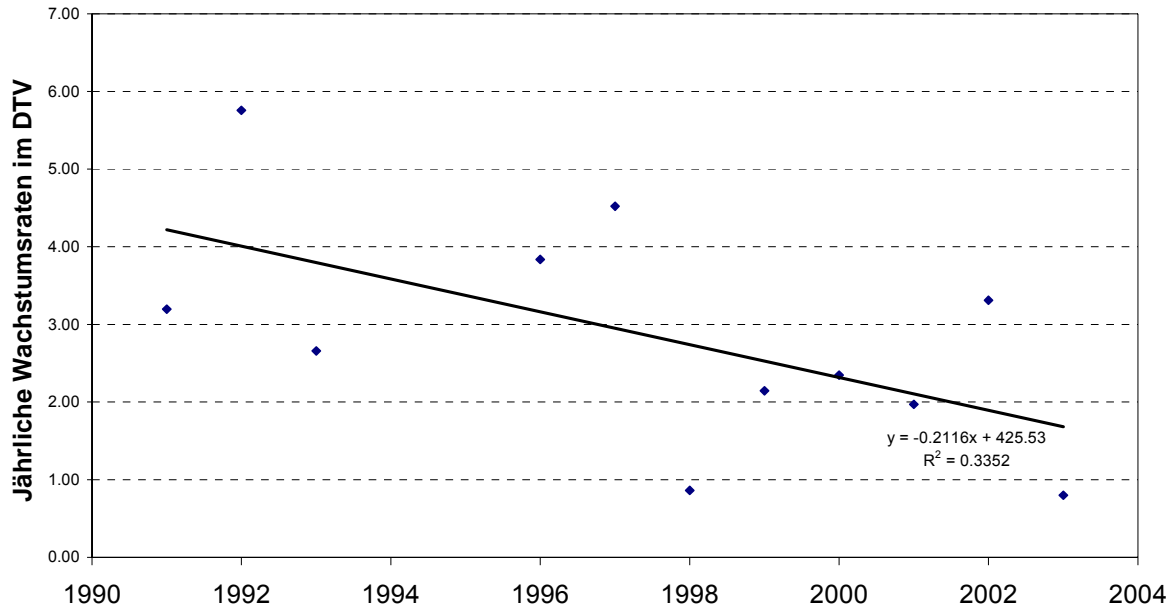
Für die Europäische Union:



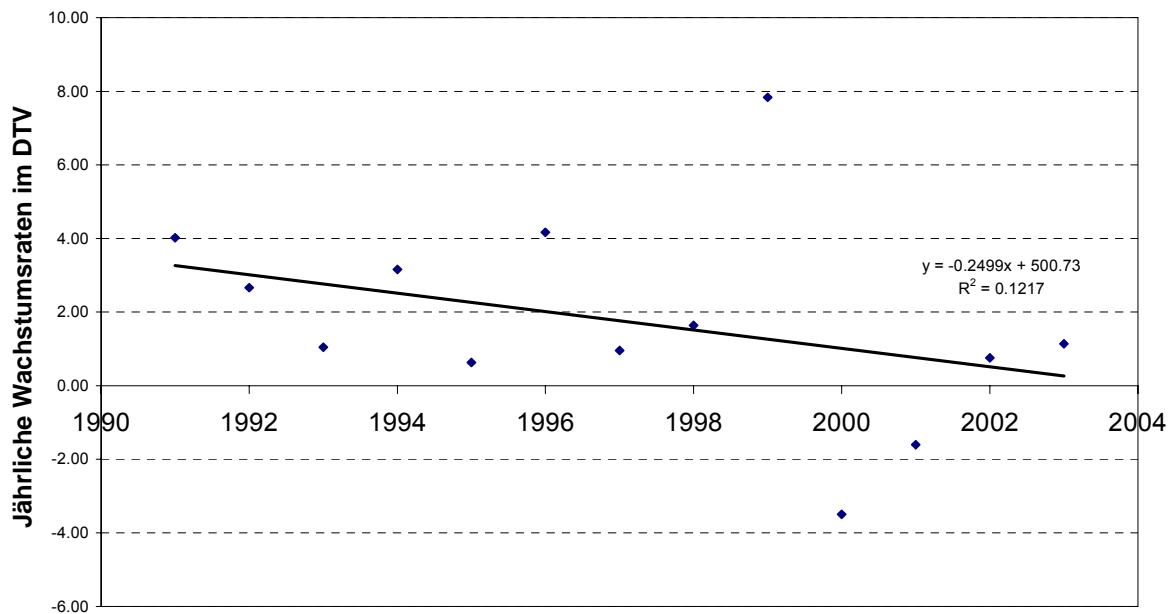
## Jährliche Wachstumsraten im Verkehr

### Im Personenverkehr

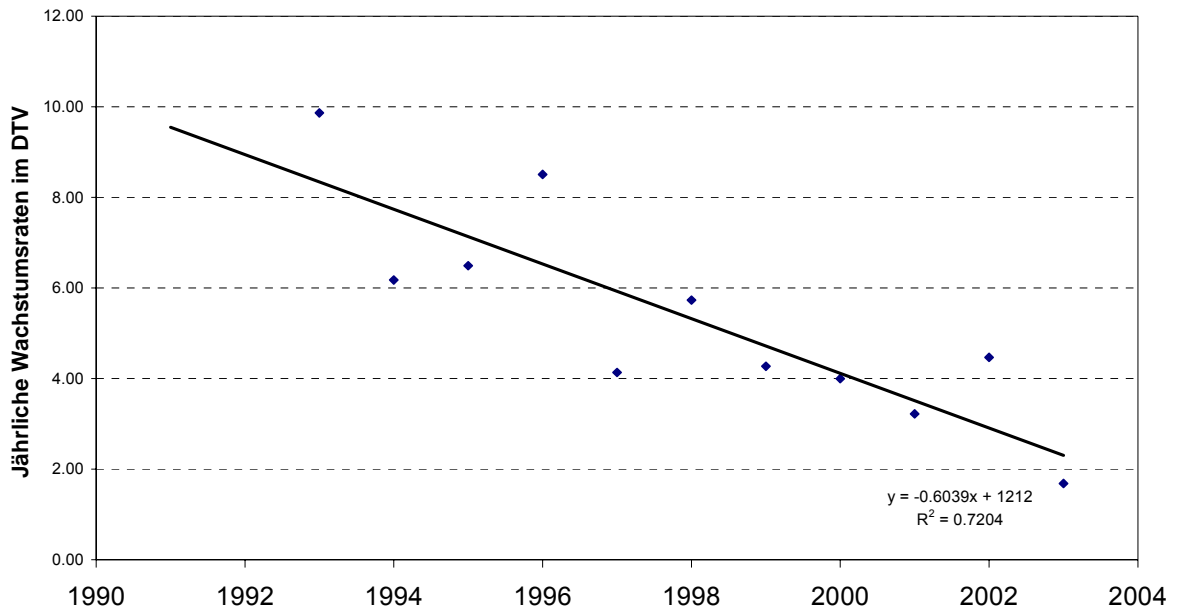
Nr. 12, B18 Hainfelder Straße



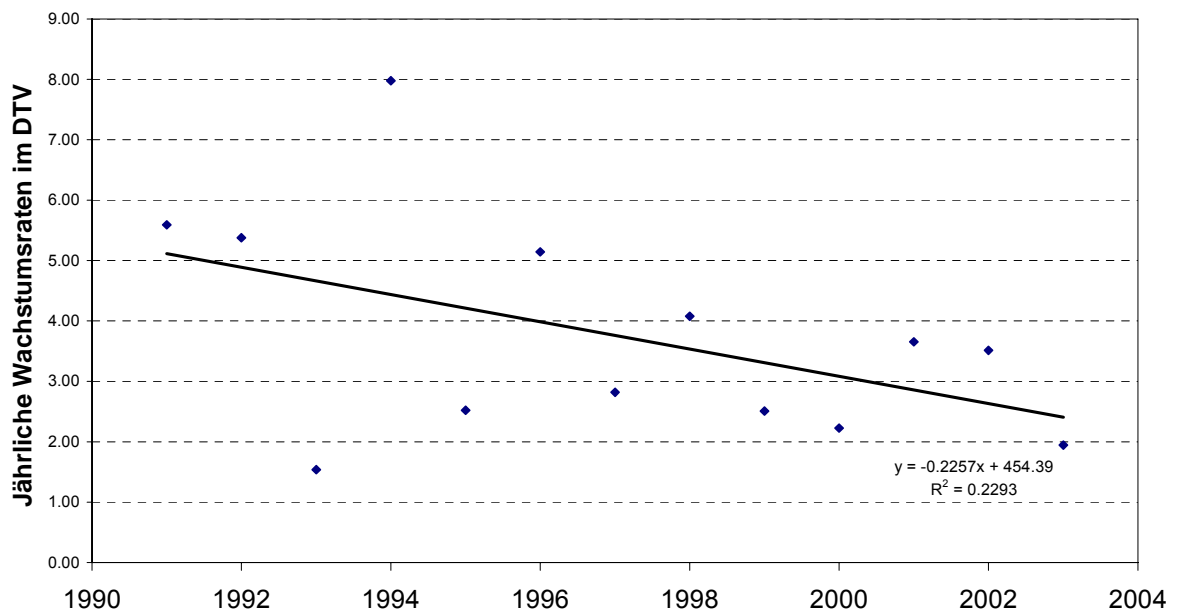
Nr. 52, B 20 Mariazeller Straße



### Nr. 114, S33 Kremser Schnellstrasse

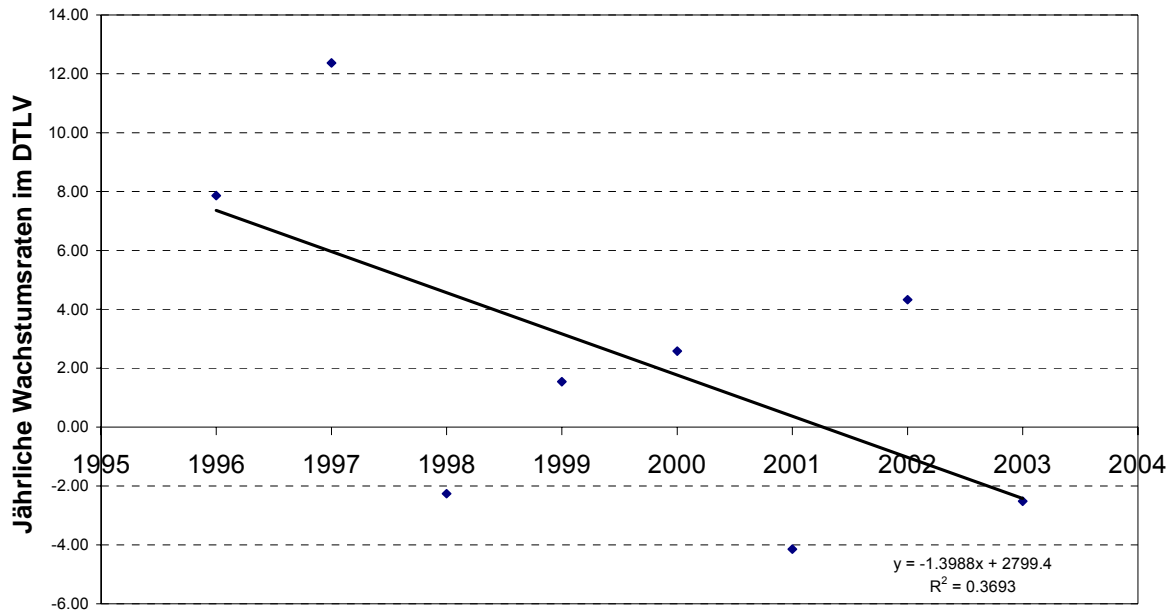


### Nr. 132, A1 West Autobahn



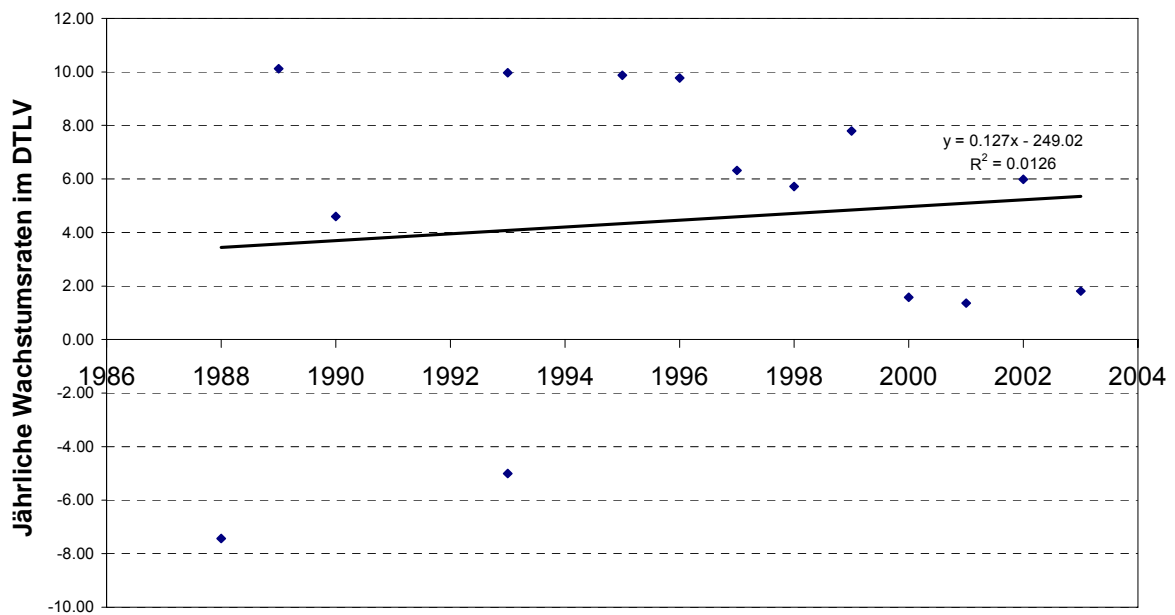
## Im Güterverkehr

### Nr. 12, B18 Hainfelder Strasse



Für die B 20 Mariazeller Straße gibt es keine Güterverkehrsmessungen.

### Nr. 114, S 33 Kremser Schnellstrasse



Wären hier nicht die zwei „Ausreißer“ in den Jahren 1988 und 1993, würde auch diese Entwicklung negativ sein.

### Nr. 132, A1 West Autobahn

