

# Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



## Zusammenfassende Erklärung

gemäß § 9 Bundesgesetz  
über die strategische Prüfung  
im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

**betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung**  
***S34 Traisental Schnellstraße:***  
***St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten/West (A1)***  
***– Wilhelmsburg/Nord (B20)***

## INHALT

1. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1).....	3
1.1. Gesetzesentwurf.....	3
1.2. Gesetzliche Grundlagen .....	3
1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.....	3
1.4. Initiatorin .....	4
1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung.....	4
1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen .....	4
1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich .....	4
1.8. Grundlagen .....	5
1.9. Ablauf der strategischen Prüfung .....	6
2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a) .....	7
2.1. Begründung des Vorschlags für eine Netzveränderung .....	7
2.2. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen .....	7
2.3. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz und Zielkonflikte .....	7
2.4. Würdigung und Berücksichtigung .....	9
3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b).....	10
3.1. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren .....	10
3.2. Stellungnahmen der Umweltstellen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit .....	10
3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates .....	18
4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e).....	19
4.1. Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt.....	19
4.2. Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen .....	19
5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2).....	21
6. Ergebnis der strategischen Prüfung .....	22

## 1. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1)

### 1.1. Gesetzesentwurf

Die gegenständliche strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für die vorgeschlagene Netzveränderung „S34 Traisental Schnellstraße: St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten/West (A1) – Wilhelmsburg/Nord (B20)“ durchgeführt:

Der darauf basierende, geprüfte Gesetzesentwurf besteht darin, dass das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes (BStG) wie folgt abgeändert wird:

Das derzeit gesetzlich verankerte Netzelement

**S34 Traisental Schnellstraße:**

**Knoten St. Pölten (A1, S33) – Wilhelmsburg/Nord (B20)**

soll durch das folgende Netzelement ersetzt werden

**S34 Traisental Schnellstraße:**

**St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten West (A1) – Wilhelmsburg Nord (B20)**

### 1.2. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der durchgeführten strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz). Damit wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt. Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971, auf Verordnung gemäß §1 Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des Schifffahrtsgesetz §15 zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegenetz Österreichs festgelegt.

### 1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung (in Form einer Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU))
- Untersuchung sonstiger Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit

- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

#### 1.4. Initiatorin

Für die gegenständliche Netzveränderung tritt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH auf.

#### 1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung

*S34 Traisental Schnellstraße:*

*St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten West (A1) – Wilhelmsburg Nord (B20)*

#### 1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen

Die Initiatorin begründet den Vorschlag für eine Netzveränderung damit, dass die Realisierung der vom Gesetzgeber im Bundesstraßengesetz verankert Linienführung der S34 Traisental Schnellstraße aus mehreren Gründen nicht vorteilhaft erscheint, wie sich aus Studien zum Vorprojekt ergeben hätten. Daher wurde ein Vorschlag für eine Netzveränderung eingebracht, welcher eine Linienführung westlich der B20 ermöglichen würde.

Folgende Netzveränderungen/Planfälle wurden untersucht:

- Rechtliche Null-Alternative (P0 + S34)
- Alternative „lokale Umfahrungen“ Planfall 1.1
- Alternative „lokale Umfahrungen“ Planfall 1.2
- Alternative „lokale Umfahrungen“ Planfall 1.3
- Alternative „Schnellstraße“ Planfall 2.1 (Variante West) – entspricht der vorgeschlagenen Netzveränderung
- Alternative „Schnellstraße“ Planfall 2.2
- Alternative „ÖV betrieblich“ Planfall 3
- Kombinations-Alternative Planfall 5.1
- Kombinations-Alternative Planfall 5.2
- Kombinations-Alternative Planfall 5.3

Ziel des Umweltbericht war es nachzuweisen, dass sich die vorgeschlagene Netzveränderung besser dazu eignet die vorangestellten Ziele zu erreichen als eine der untersuchten Alternativen.

#### 1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

Stellt ein Initiator den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest (z.B. ein Bundesland stellt den Bedarf für eine hochrangige Bundesstraße fest), so hat er diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts

nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, übrige von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffene Initiatoren und Initiatorinnen sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieses den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzesentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine – gegebenenfalls – aktualisierte Version des Gesetzesentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts und der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung nicht zwingend einen entsprechenden Ministerratsvortrag zur gesetzlichen Verankerung der geplanten Netzveränderung im Anhang zum Bundesstraßengesetz nach sich ziehen muss, da das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor der Vorlage an den Ministerrat noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs 1, SP-V-Gesetz) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Abs 4 lit. a bis j, SP-V-Gesetz), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

## 1.8. Grundlagen

Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt. Zusätzlich wird den Grundsätzen der Transparenz, der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Einbeziehung von Umweltaspekten in die strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl. Art. 4 Abs 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

Ein wichtiger Teil der SP-V besteht in der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung. Durch diese Prüfung können kostenintensive Fehlplanungen rechtzeitig erkannt und mögliche Fehlentwicklungen verhindert werden. Durch die im Rahmen der SP-V erhobenen Informationen hinsichtlich der erheblichen negativen und positiven Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung erhalten die Entscheidungsträger eine sachliche Basis für ausgewogene und nachhaltige Entscheidungen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Probleme in Projektgenehmigungsverfahren unter anderem dadurch entstehen, dass keine über eine rein projektbezogene Kosten-Nutzen-Analyse hinausgehenden Vorprüfungen durchgeführt werden. So werden noch während des späteren Genehmigungsverfahrens von Projekten insbesondere die Fragen der untersuchten Alternativen oder des grundsätzlichen Bedarfs seitens der Öffentlichkeit eingebracht. Auf der Projektebene können diese auf der strategischen Ebene angesiedelten Fragen jedoch in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr geklärt werden. Diese Fragestellungen hinsichtlich des Nutzens, des Bedarfs, der Alternativenprüfung sowie hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der, der Projektebene vorgelagerten Entscheidungen für eine Netzveränderung zu diskutieren und zu lösen. Im Rahmen der SP-V werden diese strategischen Festlegungen getroffen.

Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden jeder Person zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor.

Das SP-V-Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

## **1.9. Ablauf der strategischen Prüfung**

### 5. Mai 2009

Beschluss zur Einleitung einer SP-V der vorgeschlagenen Netzveränderung

### 20. Mai 2009:

Veröffentlichung des Umweltberichts auf der Homepage des BMVIT ([www.bmvit.gv.at/spv](http://www.bmvit.gv.at/spv)).

Schaltung von Anzeigen in den Lokalteilen des Kuriers und der Kronen Zeitung

Beginn der Frist zur Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme für jede Person

### 1. Juli 2009:

Ende der Stellungnahmefrist

Begutachtung der Stellungnahmen

Erstellung der zusammenfassenden Erklärung

### 09. Dezember 2009:

Fertigstellung des Gesetzesentwurfs zur vorgeschlagenen Netzveränderung

Abschluss der strategischen Prüfung

Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung

## **2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)**

### **2.1. Begründung des Vorschlags für eine Netzveränderung**

Die Initiatorin hat den Vorschlag für eine Netzveränderung begründet. Die Initiatorin ist der Ansicht, dass der im Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz artikulierte Auftrag des Gesetzgebers, eine S34 Traisental Schnellstraße zu realisieren nur dann umweltverträglich und wirtschaftlich ausgeführt werden kann, wenn die vorgeschlagene Netzveränderung rechtlich verankert wird. Der Vorschlag für eine Netzveränderung wird darüber hinaus damit begründet, dass er der Erreichung jener Ziele dient, welche mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrsnetz verbunden sind (siehe Kapitel 2.3).

### **2.2. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen**

Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen erheblichen Auswirkungen, insbesondere solche auf die Umwelt, bzw. solche Auswirkungen, die sich aus Projekten ergeben könnten, die sich aus der Realisierung der Netzveränderung ergeben könnten, wurden im Umweltbericht ausführlich und detailliert von sachkundigen Ingenieurkonsulenten und Fachexperten untersucht und dargestellt. Die erheblichen Auswirkungen erscheinen zum gegenwärtigen Zeitpunkt beherrschbar, eine mangelnde Umweltverträglichkeit von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar, die Umweltverträglichkeit wird jedoch in späteren Planungsschritten nachzuweisen sein.

### **2.3. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz und Zielkonflikte**

Die Initiatorin weist nach, dass die vorgeschlagene Netzveränderung zur Erreichung jener Ziele beitragen kann, die mit einem hochrangigen Bundesverkehrsnetz verbunden sind. Gemäß Umweltbericht sind dabei folgende Anmerkungen hervorzuheben. Laut §5 Z4 Lit. a bis j des SP-V-Gesetzes muss die vorgeschlagene Netzveränderung die folgenden, mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrsnetz verbundenen Ziele berücksichtigen:

*a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen*

Die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung zeigen, dass die Alternative Schnellstraße West (P 2.1) die höchsten Nutzenwerte bringt und somit unter diesem Aspekt ein nachhaltiger Personen- und Güterverkehr sichergestellt wird. Hinsichtlich der nachhaltigen ökonomischen Entwicklung weist die Alternative Schnellstraße im Gegensatz zur Alternative ÖV betrieblich und den Kombinations-Alternativen positivere Werte auf. Überdies sind bei der Alternative Schnellstraße West (P 2.1) unter Berücksichtigung der dementsprechenden Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Weiters können durch die Alternative Schnellstraße West

(P 2.1) die Erreichbarkeiten und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden und die Regionalentwicklung stark positiv beeinflusst werden.

*b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs*

Die S 34 Traisental Schnellstraße selbst ist nicht Teil des hochrangigen europäischen Straßennetzes. Hinsichtlich der Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft bezüglich der Verwirklichung des Wettbewerbes spielt die S 34 durchaus eine Rolle. Durch die qualitativ hochwertige Anbindung des Traisen- und Gölsentales wird die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen (grenzüberschreitend tätigen) Industrie- und Gewerbebetriebe nachhaltig sichergestellt.

*c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen*

Durch die im Rahmen des Kapitels 8.2 aufgelisteten Ausgleichsmaßnahmen, mit denen die mit der Durchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundene Umweltauswirkungen verhindert, verringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen, stellen ein hohes Umweltschutzniveau sicher.

*d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft*

Die Bewertung der sozialen Nachhaltigkeit zeigt, dass die S 34 Traisental Schnellstraße einen sehr deutlich positiven Einfluss besonders auf die geplante Regionalentwicklung, auf die Verkehrssicherheit und die Qualität der Erreichbarkeit hat.

*e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen*

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung zeigt, dass die S 34 Traisental Schnellstraße eine sehr deutlich positive Kostendifferenz und ein sehr hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

*f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger*

Die Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße dient tendenziell der Erhaltung und Stärkung des Verkehrsträgers Straße. Die Vorteile und Chancen des Verkehrsträgers Schiene werden wegen der stark unterschiedlichen Größenordnungen der beiden Verkehrsträger im Untersuchungsgebiet nur indirekt betroffen.

*g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten*

Die Verkehrsmodellberechnungen belegen, dass die vorhandenen Kapazitäten an der B 20 Mariazeller Straße in der Null-Alternative deutlich ausgelastet sind. Die Kapazitäten im Schienenverkehr weisen noch Reserven auf, sind aber nicht in der Lage, die Engpässe im Straßenverkehr umfassend zu beseitigen. Ausschließlich die Alternative Schnellstraße kann (im Gegensatz zu den Alternativen lokale Umfahrungen und Bestandsausbau) Kapazitätsreserven über den Prognosehorizont hinaus sicherstellen.

*h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern*

Die Interoperabilität und Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird durch die S 34 Traisental Schnellstraße nur mittelbar verändert.

*i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen Verhältnisses*



Die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung belegen, dass durch die S 34 Schnellstraße die höchsten Nutzenwerte bzw. ein sehr hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann.

*j) Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen*

Durch die Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße wird und soll kein direkter Anschluss an das Verkehrswegenetz eines Nachbarstaates sichergestellt werden.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bewertungen sind hinsichtlich der empfohlenen Alternative Schnellstraße West (P 2.1) keine wesentlichen Zielkonflikte absehbar, da mit den vorgeschlagenen Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen (siehe auch Kapitel 8.4) für die angestrebte Netzveränderung eine weitgehende Ausräumung allfälliger Konflikte gewährleistet werden kann.

## 2.4. Würdigung und Berücksichtigung

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kommen die Verfasser des Umweltberichts und die Initiatorin zur Empfehlung, dass die vorgeschlagene Netzveränderung unter Einbeziehung sämtlicher gewonnenen Erkenntnisse weiter zu verfolgen wäre. Die potentiell negativen, erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung können durch Ausgleichsmaßnahmen beherrscht bzw. beseitigt werden, weshalb diese Alternative als voraussichtlich umweltverträglich angesehen werden kann. Darüber hinaus wird im von der Initiatorin vorgelegten Umweltbericht festgestellt, dass die dem Umweltbericht vorangestellten Ziele bzw. die Lösungen bestehender Probleme im gegenständlichen Untersuchungsraum mit den Mitteln des Öffentlichen Verkehrs nicht erreicht werden können. Darüber hinaus kann die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung gemäß den Angaben im Umweltbericht zur Erreichung jener Ziele beitragen, die mit einem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz gemäß § 5 ,SP-V-Gesetz verbunden sind beitragen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt diese fachlich fundiert erscheinenden Aussagen zur Kenntnis und stellt fest, dass sie für eine Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat auch den bereits im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz in der geltenden Fassung artikulierte Auftrag des Bundesgesetzgebers eine S34 Traisental Schnellstraße als Bundesstraße verankert zu wissen, zu berücksichtigen. Es liegt in der Kompetenz des Bundesgesetzgebers Straßenzüge durch Aufnahme in ein Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz zu Bundesstraßen zu erklären.

Die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz, die Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 c, SP-V-Gesetz sowie die Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 a, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

### 3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)

#### 3.1. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren

Es trafen keine Stellungnahmen übriger betroffener Initiatoren und Initiatorinnen ein.

#### 3.2. Stellungnahmen der Umweltstellen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Als einzige der befassten Umweltstellen hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Möglichkeit genutzt, eine Stellungnahme zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht abzugeben. Da sich die Inhalte der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und die Stellungnahme des BMLFUW inhaltlich überschneiden, wird im Folgenden eine gemeinsame Diskussion der eingebrachten Themenstellungen vorgenommen.

In Summe sind rund 170 Stellungnahmen eingetroffen, wovon allerdings einige doppelt oder mehrfach eingebracht wurden. Einigen Stellungnahmen lagen auch Unterschriftenlisten bei. Bis auf eine zustimmende und zwei neutrale nahmen die Stellung beziehenden Personen eine ablehnende Haltung gegenüber der vorgeschlagenen Netzveränderung ein.

Ziel der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich SP-V ist es, in erster Linie eine qualitative Analyse der Stellungnahmen durchzuführen, die Quantität ist weniger Ausschlag gebend, dennoch wird sie an dieser Stelle beschrieben. Darüber hinaus ist anzumerken, dass häufig wiederkehrend gleiche Themen angesprochen wurden. 98% der Stellung nehmenden Personen lehnen die vorgeschlagene Netzveränderung ab (1 Pro, 2 Neutrale). 36% der Stellung nehmenden Personen deuten direkt oder indirekt eine hohe persönliche negative Betroffenheit durch die vorgeschlagene Netzveränderung an.

Es ist erkennbar, dass sich ein relativ hoher Anteil der Stellung nehmenden Personen mit dem Umweltbericht bzw. mit der vorgeschlagenen Netzveränderung eingehend beschäftigt hat. In inhaltlicher Hinsicht decken sich die eingebrachten Punkte größtenteils mit jenen, die seitens der Umweltstelle Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft angemerkt wurden. Insgesamt wurden folgende für die Gesamtabwägung relevante Themenstellungen und Kritikpunkte im Rahmen von Stellungnahmen der Öffentlichkeit bzw. des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft aufgeworfen, wobei darauf hingewiesen wird, dass es sich bei der gegenständlichen Auseinandersetzung um eine verkürzte Darstellung der Argumente handelt, um dem rechtlich verankerten Charakter einer Zusammenfassenden Erklärung zu entsprechen.

*In Stellungnahmen wird ausgeführt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung keinen hochrangigen Charakter aufweise, da sie in erster Linie dem Lokalverkehr und nicht dem Durchzugsverkehr diene. Auch im Umweltbericht könne die Bedeutung für den Durchzugsverkehr nicht nachgewiesen werden.*

Im Rahmen der Gesamtabwägung hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie allerdings den bereits im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz in der geltenden Fassung artikulierten Auftrag des Bundesgesetzgebers eine S34 Traisental Schnellstraße als Bundesstraße verankert zu wissen, zu berücksichtigen. Es liegt in der

Kompetenz des Bundesgesetzgebers Straßenzüge durch Aufnahme in ein Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz zu Bundesstraßen zu erklären.

*Stellung nehmende Personen merken an, dass die vorgeschlagene Linienführung der S34 für die meisten jetzigen Benutzer der B20 ein großer Umweg wäre. Diese wären Pendler, die entweder nach St. Pölten oder nach Wien fahren würden, sie (über 80% der Fahrzeuge) würden die S34 in der Linienführung West daher gar nicht annehmen. Es würde daher auch zu keiner Entlastung der bestehenden B20 kommen.*

Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist dazu anzumerken, dass die vorgeschlagene Netzveränderung mit Verkehrsmodellberechnungen hinterlegt ist, welche von sachkundigen Experten erstellt wurden und welche davon ausgehen, dass es zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Untersuchungsregion kommt, welche den Vorschlag für die Realisierung einer hochrangigen Verkehrsverbindung rechtfertigt.

*Stellung nehmende Personen merken an, dass die untersuchte Alternative „Lokale Umfahrungen“ im Rahmen der SP-V erheblich besser abschneiden würde als die vorgeschlagene Netzveränderung „S34 West“. So wäre nicht nur das Kosten-Nutzen-Verhältnis besser, auch würden durch geringe Geschwindigkeiten und geringere Eingriffsmaßnahmen weniger negative Auswirkungen entstehen. Im Rahmen der Stellungnahmen werden auch zahlreiche Vorschläge für Lokalmaßnahmen unterbreitet, wie etwa Kriechspuren für den Langsamverkehr u. ä..*

Im Rahmen der Gesamtabwägung ist allerdings der bereits im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz in der geltenden Fassung artikulierte Auftrag des Bundesgesetzgebers eine S34 Traisental Schnellstraße als Bundesstraße verankert zu wissen, zu berücksichtigen. Darüber hinaus deuten die von sachkundigen Verkehrsexperten angestellten Verkehrsprognosen darauf hin, dass lokale Maßnahmen nicht ausreichend erscheinen, den erwarteten Verkehrszuwachs aufzunehmen.

*In Stellungnahmen wird ausgeführt, dass die Alternativenauswahl nicht zufriedenstellend erfolgt sei und dass insbesondere Alternativen des Öffentlichen Verkehrs beim Alternativenvergleich nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.*

Diesen Ausführungen ist entgegen zu setzen, dass die Berücksichtigung des Öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Alternativenprüfung aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie dem strategischen Niveau der Untersuchung insgesamt entspricht und damit in ausreichender Weise erfolgt ist. Diese Beurteilung muss dadurch gestützt werden, dass sowohl die ÖBB als Infrastrukturbereitsteller auch das Land Niederösterreich als Besteller von Verkehrsdienstleistungen mit der vorgeschlagenen Netzveränderung ebenso wie mit dem detaillierten Umweltbericht hiezu befasst bzw. diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt wurde. Da jedoch keine Stellungnahmen eintrafen muss im Konnex mit den jeweiligen und als bekannt vorauszusetzenden regionalverkehrs- bzw. unternehmenspolitischen Zielsetzungen festgestellt werden, dass offenbar keine Spannungsfelder oder Korrekturnotwendigkeiten im Bereich der Definition der Alternativen und deren Bewertung identifiziert werden konnten.

*In Stellungnahmen wird ausgeführt, dass der Untersuchungsraum in Bezug auf die Auswirkungen auf Luft und Klima zu knapp gewählt worden sei.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt demgegenüber die Ansicht, dass der gewählte Untersuchungsraum, welcher bereits im Zuge der Konsultationsphase unter Einbeziehung der Umweltstellen definiert wurde, dem Charakter der vorgeschlagenen Netzveränderung entspricht und die für die Untersuchung erforderlichen Kriterien erfüllt.

*In Stellungnahmen wird der hohe Schuldenstand der ASFINAG angesprochen und die „Verschwendung von Steuergeld“ kritisiert, die durch den geringen Bedarf im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage eigentlich nicht gerechtfertigt wäre. Eine einigermaßen betriebswirtschaftliche Begründung der Netzveränderung sei nicht möglich. Im Rahmen der Stellungnahmen wird auch darauf hingewiesen, dass die Region vergleichsweise geringe Einwohnerzahlen aufweise.*

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird diesbezüglich darauf verwiesen, dass die ASFINAG über einen geschlossenen Finanzierungskreislauf verfügt und dass sämtliche Ausgaben durch fahrleistungs- und zeitabhängige Benutzungsentgelte gedeckt werden. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Verankerung einer Bundesstraße üblicherweise mit einem langfristigen Planungshorizont verbunden ist. Betriebswirtschaftliche Momentaufnahmen können entsprechend nicht übermäßig gewichtet bewertet werden und müssen auch in einem langfristigen gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang gesehen werden. Darüber hinaus postulieren die erstellten Verkehrsprognosen eine überdurchschnittlich positive Regional- und Wirtschaftsentwicklung, welche letztlich auch eine entsprechende Verkehrsnachfrage nach sich zieht.

*In Stellungnahmen wird ausgeführt, dass Reisezeitgewinne nicht monetär positiv bewertet in die Berechnung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens eingeführt werden dürften, weil sie lediglich zu einem Anwachsen des Verkehrs führen würden. Jeder Gewinn an Reisezeit würde sofort in längere Wege investiert werden. Diese würde auch dadurch bestätigt, dass der Wert des Reisezeit pro Tag seit hundert Jahren etwa gleich geblieben sei.*

Tatsächlich führen Reisezeitgewinne zu einer Erweiterung des Aktionsradius des Menschen und damit zu einer verbesserten, im internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb relevanten (Human-)Ressourcenallokation und zu einem Abbau von Wohlstandsgefällen, gleich wohl durch die damit verbundene gestiegene Wegeleistung, meist auch negativ empfundene Auswirkungen zu verzeichnen sind. Die Ursachen für die Nachfrage nach Verkehrsleistungen sind unterschiedliche Verteilung von Rohstoffvorkommen und natürlichen Produktionsmöglichkeiten im Raum, Arbeitsteilung, Großproduktion bzw. Nutzung von Skalenerträgen sowie Aktivitäten des Staates und der Bürger. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist grundsätzlich grenzenlos, die Nachfrage schier unbegrenzt, ob sie effektiert wird, ist eine Frage der Verkehrstechnik und der Preise von Mobilitätsdienstleistungen sowie des Einkommens. Niedrige Transportkosten im Güterverkehr erhöhen den Wettbewerbsdruck und führen damit zu steigender Produktivität und fördern Innovationen. Ein verbessertes Personenverkehrsangebot mehrt die Wohlfahrt privater Haushalte, es kommt zur großräumigen Angleichung von Preisen, Arbeitsbedingungen und Lohnniveau. Insgesamt ergibt ein verbessertes Verkehrsangebot fallende Preise und damit steigende Realeinkommen. Steigende Realeinkommen vermehren die Nachfrage, beschleunigen das Wirtschaftswachstum und erhöhen die Beschäftigung. Die entsprechenden Berechnungen werden von sachkundigen Experten erstellt und sind daher als wichtige

Entscheidungsgrundlage im Rahmen der Gesamtabwägung entsprechend gewichtet eingeführt zu berücksichtigen.

*Im Rahmen der Stellungnahmen wird kritisiert, dass durch die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung die von Österreich vorangetriebene Alpenkonvention bzw. das Verkehrsprotokoll hiezu verletzt werden könnte.*

Österreich hat durch Annahme des, im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturen relevanten Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention auf die Realisierung neuer hochrangiger Straßen im Bereich des alpenquerenden Verkehrs verzichtet und sich verpflichtet Straßen im inneralpinen Bereich lediglich unter bestimmten Voraussetzungen zu realisieren, jedoch unter Beachtung der Bestimmung des Art. 8 des Verkehrsprotokolls.

Nach Art. 8 Abs 2 des Verkehrsprotokolls ist das Recht der Vertragsstaaten, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls (das ist der 31.10.2000) im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, nicht präjudiziert („Rückwirkungsverbot“). Das Verkehrsprotokoll ist demgemäß auf Projekte, die zum 31.10.2000 im Rahmen der österreichischen Rechtsordnung beschlossen waren bzw. für die der Bedarf gesetzlich festgestellt war, nicht anzuwenden.

Nach der Systematik des Bundesstraßenrechts in Österreich werden Straßenzüge durch Aufnahme in ein Verzeichnis (Verzeichnis 1 Bundesstraßen A - Bundesautobahnen, Verzeichnis 2 Bundesstraßen S - Bundesschnellstraßen) des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) zu Bundesstraßen erklärt.

Die S 34 Traisental Schnellstraße als zum 31.10.2000 im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthaltener (und folglich im Rahmen der österreichischen Rechtsordnung beschlossener) Straßenzug fällt daher nicht in den Anwendungsbereich des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

*In Stellungnahmen werden fehlerhafte und nicht nachvollziehbare Verkehrsprognosen und zu hohe Annahmen im Umweltbericht zur vorgeschlagenen Netzveränderung kritisiert. Für die Stellung nehmenden Personen scheint es, als würde die Errichtung der S34 West eine nicht unerhebliche Menge an zusätzlichem Verkehr erzeugen, der in der Nullalternative nicht existiere. Außerdem würden die Werte auf zu alten und daher überholten Basisdaten beruhen.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie merkt dazu an, dass die vorgelegten Verkehrsprognosen von fachkundigen Ingenieurkonsulenten nach dem Stand der Technik erstellt wurden. Daher ist anzunehmen, dass diese einem entsprechenden Qualitätsanspruch genügen. Darüber hinaus stellen die gemeinschaftsrechtlich relevante Gesetzgebung ebenso wie die Auslegung der Richtlinien im Bereich der strategischen Umweltprüfung klar, dass im Zuge strategischer Prüfungen auf vorhandenes Material und auf vorhandene Informationen zurückzugreifen ist.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes durch die damit verbundene Förderung des Individualverkehrs den Zielen im Hinblick auf die Reduktion von treibhausgasrelevanten Emissionen widerspricht.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt die Ansicht, dass durch die Verflüssigung des Verkehrs, zu der es auf einer hochrangig ausgebauten Straße

im Vergleich zu einer überlasteten Lokalstraße kommt, eine Reduktion der treibhausgasrelevanten Emissionen kommen kann und zwar insbesondere im Hinblick auf die hohen Verkehrszuwächse, die von den Verkehrsprognostikern postuliert werden.

*In Stellungnahmen wird befürchtet, dass es durch die Errichtung einer S34 in der vorgeschlagenen Form zu einer Zerstörung des „Biotops Truppenübungsplatz Völtendorf“ kommen könnte. Zahlreiche seltene oder gefährdete Arten seien dort beheimatet, die Einstufung als Natura 2000 Gebiet werde gefordert bzw. dessen mangelnde Nichteinstufung als solches angezeigt.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung auf einer strategischen Planungsebene erfolgt und daher genaue Aussagen über die spätere Linienführung von sich möglicherweise aus der Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekten nicht möglich sind. Die Verankerung einer Bundesstraße in einem Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz gibt jenen Spielraum, der es ermöglicht, ökologisch sensiblen Bereichen in späteren Detailplanungen auszuweichen oder notwendige Ausgleichsmaßnahmen frühzeitig zu planen und zu setzen. Diese Frage wird im Laufe von sich möglicherweise aus einer etwaigen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Umweltverträglichkeitsprüfungen zu klären sein.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass der Umweltbericht keine korrekte Aufarbeitung des Themas „Nachhaltigkeit“ vornimmt.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie kann sich dieser Kritik nicht anschließen. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgt die Aufarbeitung des Themas Nachhaltigkeit nach den im SP-V-Gesetz festgelegten Prinzipien und ermöglicht eine umfassende Gesamtabwägung der Für und Wider vor der Entscheidung, ob die vorgeschlagene Netzveränderung weiterverfolgt werden soll oder nicht.

*In den Stellungnahmen wird kritisiert, dass es zu keiner ernsthaften Auseinandersetzung mit den im SP-V-Gesetz verankerten Zielen, die mit einer Netzveränderung erreicht werden sollen kommt. Vielmehr würde die vorgeschlagene Netzveränderung im Widerspruch zu den Zielen stehen.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass aus dem Umweltbericht zur vorgeschlagenen Netzveränderung klar hervorgeht, welche Ziele die mit einer vorgeschlagenen Netzveränderung erreicht werden sollen, im Zuge der Gesamtabwägung als vordringlich eingestuft werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass jede Entscheidung für die Einbringung eines Vorschlags zur Veränderung des hochrangigen Bundesverkehrswegeetzes einer Gesamtabwägung bedarf, im Rahmen derer Zielkonflikte aufzuarbeiten, darzustellen und durch Entscheidung aufzulösen sind.

*In den Stellungnahmen wird die mangelnde Darstellung der Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung kritisiert. Der einzige Nutzen der S34 West wäre die Regionalentwicklung, aber selbst dieser Nutzen wird im Rahmen der Stellungnahmen in Frage gestellt.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass der Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung im Rahmen des Umweltberichts in ausreichendem Ausmaß dargestellt und damit der Vorschlag für eine Netzveränderung begründet werden konnte. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für

Verkehr, Innovation und Technologie den bereits artikulierten Auftrag des Gesetzgebers zu berücksichtigen, eine S34 Traisental Schnellstraße im gegenständlichen Untersuchungsraum zu realisieren.

*Die Stellung nehmenden Personen merken an, dass die Lage der vorgeschlagenen Netzveränderung dazu führen würde, dass sich unter dem Einfluss der häufigen Westwindwetterlagen im Raum um St. Pölten die Luftqualität erheblich verschlechtern würde und zudem durch die vorgeschlagene Netzveränderung erheblich mehr Personen von der verschlechterten Luftqualität betroffen wären als durch die anderen Alternativen. Insbesondere wird das Thema „Feinstaub“ angesprochen.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass aus der gesetzlichen Verankerung einer vorgeschlagenen Netzveränderung keine derart genaue Lagebeschreibung abgeleitet werden kann, welche Aussagen zur Veränderung der Luftqualität in jener Detailschärfe erlauben, wie sie im Rahmen der Stellungnahmen postuliert werden. Sowohl die Lage späterer Netzelemente, welche sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben können ebenso wie deren technische Ausgestaltung haben maßgeblichen Einfluss auf Emissions- und Immissionssituation und können daher erst im Rahmen späterer Planungsschritte wie etwa der Vor- und Einreichprojektierung definitiv behandelt werden. Hinzuzufügen ist, dass die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen für Projekte, welche sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben, sicher stellt, dass die Umweltverträglichkeit der Maßnahmen gewährleistet werden kann.

*Stellung nehmende Personen befürchten, dass es durch die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung zur Entwicklung einer „Transitlawine“, also gewissermaßen zu einem starken Ansteigen des Fernverkehrs, kommen würde.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass der Begriff „Transitverkehr“ in den eingehenden Stellungnahmen nicht in ausreichendem Maße determiniert wird, um eine sachlich fundierte Auseinandersetzung mit dem Themenpunkt einleiten zu können. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist im Übrigen darauf hin, dass aus den Darstellungen im Umweltbericht klar hervor geht, dass die vorgeschlagene Netzveränderung in erster Linie für den Regionalverkehr von Bedeutung ist und vergleichsweise geringe durchschnittliche Fahrtweiten aufweist. Entsprechend muss die in diesem Zusammenhang geäußerte Kritik „Transitlawine“ zurückgewiesen werden.

*Die Stellung beziehenden Personen merken an, dass die Lage der vorgeschlagenen Netzveränderung dazu führen würde, dass zahlreiche Personen von zusätzlichen Luftschadstoff- und Lärmimmissionen erheblich betroffen wären. Darüber hinaus wären touristisch genutzte Naherholungsgebiete in Gefahr ebenso wie Grundwasserreserven. Der Landschaftsschutz wäre nicht ausreichend berücksichtigt worden und in wildökologischer Sicht gäbe es ebenso Bedenken. In weiteren Stellungnahmen wird etwa auch eine persönliche Betroffenheit durch die Entwertung eigener Grundstück sowie der Verlust landwirtschaftlicher Flächen befürchtet.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass aus der gesetzlichen Verankerung einer vorgeschlagenen Netzveränderung keine derart genaue Lagebeschreibung abgeleitet werden kann, welche Aussagen zur Veränderung der Luftqualität in jener Detailschärfe erlauben, wie sie im Rahmen der Stellungnahmen

postuliert werden. Sowohl die Lage späterer Netzelemente, welche sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben können ebenso wie deren technische Ausgestaltung haben maßgeblichen Einfluss auf Emissions- und Immissionsituation und können daher erst im Rahmen späterer Planungsschritte wie etwa der Vor- und Einreichprojektierung definitiv behandelt werden. Hinzuzufügen ist, dass die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen für Projekte, welche sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben, sicher stellt, dass die Umweltverträglichkeit der Maßnahmen gewährleistet werden kann.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass die Fortsetzung der S34 auf Landesstraßenebene, die B334 nicht im Zuge der SP-V berücksichtigt worden bzw. mit untersucht worden wäre.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass es prinzipiell nicht für Elemente des Landesstraßennetzes bzw. für dessen bauliche Ausgestaltung verantwortlich ist. Es weist jedoch darauf hin, dass bestehende und in Plan befindliche, untergeordnete Straßennetzelemente bei der Untersuchung berücksichtigt wurden.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass es durch die aktuelle Wirtschaftskrise zu einem erheblichen Verkehrsrückgang kommen würde, der die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung in Frage stellen würde.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass Entscheidungen über die Gestaltung des hochrangigen Verkehrswegenetzes Österreichs von langfristigem Charakter sind und nicht durch kurzfristige Einbrüche der Nachfrage in Frage gestellt werden können.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass Umweltziele insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt worden sind.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass Umweltziele im Umweltbericht in ausreichendem Maße berücksichtigt worden sind wie auch aus den Inhalten des ausführlichen Umweltberichts abzulesen ist.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass die Bewertung der Umweltauswirkungen nicht nachvollziehbar seien.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Bewertung der Umweltauswirkungen der strategischen Ebene der Untersuchung entsprechend fachlich kompetent vorgenommen und außerordentlich anschaulich und qualitativ hochwertig dargestellt wurde.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass Auswirkungen während der Bauphase bzw. das Thema Abfall nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass Auswirkungen auf Ebene der Projektdurchführung wie Auswirkungen während der Bauphase, welche im Rahmen einer strategischen Untersuchung entweder gar nicht oder nur in einem sehr kursorischem Ausmaß definiert werden können, in späteren Planungsschritten zu untersuchen und darzustellen sind.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass bei der Maßnahmendefinition gravierende Lücken auftreten.*



Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Maßnahmendefinition fachlich kompetent und der strategischen Ebene der Untersuchung entsprechend vorgenommen wurde.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass bei der Monitoringmaßnahmen entweder fehlen oder nur lückenhaft dargestellt sind.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Darstellung der Monitoringmaßnahmen fachlich kompetent und der strategischen Ebene der Untersuchung entsprechend vorgenommen wurde.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass bei der die nichttechnische Zusammenfassung mangelhaft und unverständlich sei.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die nichttechnische Zusammenfassung anschaulich und auch für den Laien klar verständlich ausgearbeitet ist.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht ausreichend untersucht bzw. dargestellt wurden.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch auf strategischer Ebene fachlich kompetent vorgenommen und außerordentlich anschaulich und qualitativ hochwertig dargestellt wurde.

*In Stellungnahmen wird vermutet, dass sowohl das SP-V-Gesetz als auch die Vollziehung des SP-V-Gesetzes nicht gemeinschaftsrechtskonform seien.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich geltender Rechtsbestand ist. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sind gegenwärtig keine Spannungsfelder oder gar Widersprüche zu gemeinschaftsrechtlichem Rechtsbestand erkennbar. Diese Kritik geht häufig davon aus, dass die hinter der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich SP-V stehenden sogenannte „SUP-Richtlinie“ als Instrument zur Verhinderung von Entscheidungen zu verwenden sei. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Hauptaufgabe einer strategischen Prüfung darin besteht, die Entscheidungsgrundlagen in einer konkreten Fragestellung der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und damit für transparente Entscheidungsprozesse zu sorgen, in welchen die möglichen erheblichen Auswirkungen einer Entscheidung ausführlich und anschaulich dargestellt werden. Die Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie besteht darin, die Entscheidung im Rahmen einer Gesamtabwägung vorzubereiten, welche der Gesetzgeber in weiterer Folge zu treffen hat.

*In Stellungnahmen wird kritisiert, dass die zusammenfassende Beurteilung und die Empfehlung im Umweltbericht nicht nachvollziehbar seien.*

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vertritt hingegen die Ansicht, dass die Empfehlung der Initiatorin, die vorgeschlagene Netzveränderung weiterzuverfolgen, gut begründet erscheint.

### 3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Meinungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht aufgearbeitet und im Rahmen des Möglichen berücksichtigt werden konnten und einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene der Netzveränderung systemimmanent nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

## **4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e)**

Auf Grund der Empfehlungen des Umweltberichts und der eingelangten Stellungnahmen, insbesondere jener der Umweltstellen und übriger betroffener Initiatoren werden folgende Überwachungsmaßnahmen bzw. Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte getroffen. Ausgleichsmaßnahmen werden zu diesem Zeitpunkt nur generell gefordert und werden im Zuge von Vorprojekt und Einreichprojekt noch laufend zu konkretisieren sein.

### **4.1. Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt**

- Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen);
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern (z.B. längere Brücke, Trassenverlegungen an nicht sensiblen Bereiche, möglichst kurze senkrechte Querungen);
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Ökologische Ausgleichsflächen in Form mehrstufiger Schutzpflanzungen zur Auskämmung von Luftschadstoffen bzw. als Lärm- und Wind- und Erosionsschutz);

### **4.2. Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen**

- Die vorgeschlagene Netzveränderung ist nur weiterzuverfolgen, wenn bei daraus resultierenden Projekten auch im Hinblick auf allfällige Kostensteigerungen weiterhin eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung). Zudem muss der positive volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung auch im weiteren Projektfortschritt nachgewiesen werden.
- Für jene Abschnitte der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. den daraus resultierenden Projekten, die nur einen geringen Bundesnutzen (Funktion für den Durchzugsverkehr) abdecken, ist eine dem Nutzenanteil angemessene Kostenbeteiligung des jeweiligen Nutznießers zu vereinbaren.
- Bei der Umsetzung allfälliger sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte ist die betriebswirtschaftliche Situation der ASFINAG zu berücksichtigen. Die Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist

abschnittsweise und abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten der ASFINAG von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorzunehmen.

- Auf Grund der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung und der geringen zu erwartenden Verkehrsbelastung, ist die Dimensionierung des Querschnitts dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen anzupassen. Eine Überdimensionierung ist zu vermeiden.
- Bei der Positionierung von Anschlussstellen ist deren Notwendigkeit für den Durchzugsverkehr nachzuweisen. Zudem sind die Erfordernisse der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (Bemautung der Streckenabschnitte) und der Verkehrssicherheit (Verflechtungsstrecken, Linienführung) zu berücksichtigen.
- Dem Land Niederösterreich wird empfohlen im Rahmen seiner Kompetenz für die überörtliche Raumplanung die Freihaltung der für das Verkehrsprojekt potentiell direkt notwendigen Grundflächen, sowie die Freihaltung der potentiell unmittelbar von Immissionen betroffenen Flächen vom Siedlungsbau, zu überwachen.

Gemäß § 9, SP-V-Gesetz ist dafür Sorge zu tragen, dass die angeführten Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemäß § 9 Abs 1 Z2 e, SP-V-Gesetz eingehalten werden bzw. die angeführten Überwachungsmaßnahmen gemäß § 9 Abs 1 Z2 d, SP-V-Gesetz getroffen werden.

## **5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2)**

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

§ 9 Abs 2, SP-V-Gesetz ist daher nicht anzuwenden.

## 6. Ergebnis der strategischen Prüfung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung des von der Initiatorin vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz, der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen, der übrigen betroffenen Initiatorinnen und der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs 3, SP-V-Gesetz) sowie unter Beachtung der Einhaltung der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-Gesetz) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen der Empfehlung des Umweltberichts und dem Vorschlag der Initiatorin an, im Gebiet zwischen dem St. Pölten und Wilhelmsburg die Errichtung einer hochrangigen Straßenverbindung (Schnellstraße) gemäß SP-V-Gesetz anzustreben und eine Ergänzung bzw. Änderungen des Verzeichnisses 2 des Bundesstraßengesetzes um folgende Bestimmung zu betreiben:

Das derzeit gesetzlich verankerte Netzelement

***S34 Traisental Schnellstraße:***

***Knoten St. Pölten (A1, S33) – Wilhelmsburg/Nord (B20)***

soll durch das folgende Netzelement ersetzt werden

***S34 Traisental Schnellstraße:***

***St. Pölten/Hafing (B1) – Knoten St. Pölten/West (A1) – Wilhelmsburg/Nord (B20)***