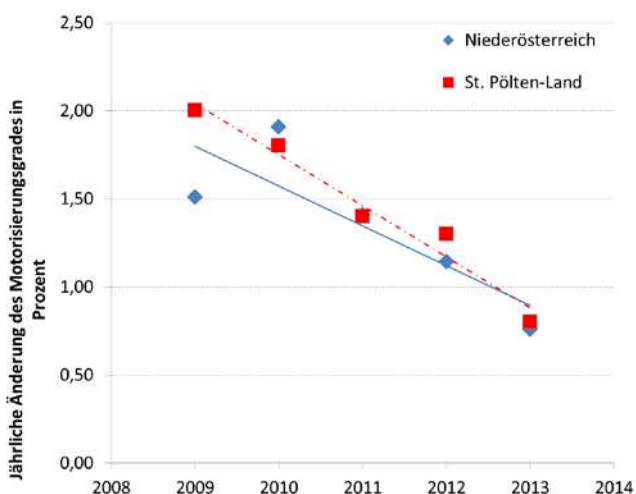


Betreff: Schnellstraße S34, Verkehrliche Entwicklung - Traisental

Wesentliche Basis für Ausbauentscheidungen im Straßennetz bilden üblicherweise Verkehrsprognosen für den entsprechenden Straßenzug. Dazu werden zunächst Analysen der vorliegenden Trends durchgeführt. In Einzelfällen werden im kleinräumigen Straßennetz bereits geplante siedlungsstrukturelle Maßnahmen wie Betriebsgebiete, Freizeitzentren oder auch Wohngebiete als Begründung berücksichtigt.

Verkehrsdaten, die durch die ASFINAG für den Bereich der geplanten Schnellstraße S34 zur Verfügung gestellt wurden, zeigen für die letzten Jahre den - im gesamtösterreichischen Straßennetz feststellbaren (!) - **Trend, dass die meisten Straßenabschnitte mittlerweile Sättigungstendenzen aufweisen, d.h. jährlich zurückgehende Wachstumsraten aufweisen.** Diese Trends sind in engem Zusammenhang mit den Sättigungen bei den Motorisierungsgraden zu sehen sind.

Die Daten der ASFINAG zur B 20 zeigen, dass z.B. an der Zählstelle 2052, Traisen, B 20 Mariazellerstraße (km 18,441) die Verkehrsmenge des Jahres 2013 praktisch jener des Jahres 2000 entspricht (+0,01%). An der Zählstelle 0225, St. Georgen am Steinfelde (km 6,4) liegt die Verkehrsmenge des Jahres 2013 sogar -1,35% unter den Werten des Jahres 2000. Selbst auf der Westautobahn (A1-km 50,3 - zwischen St. Pölten und Wien) lagen die Verkehrsmengen im Jahr 2013 um -3,9% unter denen des Jahres 2008 (bei einer kontinuierlichen jährlichen Abnahme). Die Zählstelle km 67,35 (ebenfalls A1) weist seit 2008 nur mehr ein durchschnittliches jährliches Wachstum von lediglich 1% auf. **Die Wachstumstrends im Straßenverkehr (sowie die Kapazitätsauslastung der Straßenzüge) können daher nicht als Begründung des Baues einer Traisental-Schnellstraße herangezogen werden.**



Zahlen zurück. **Der Bezirk St. Pölten-Land verhält sich diesbezüglich ähnlich wie Niederösterreich gesamt (siehe Bild).**

Ein wesentlicher Grund liegt im Ausbau des öffentlichen Verkehrs, dessen Wirksamkeit unter anderem auch in Folge der Reduktion der Kaufkraft im letzten Jahrzehnt immer größer wird. Es ist daher auch in der Prognosetätigkeit - auf Grund der klaren Trends bezüglich wesentlicher Einflussgrößen - nicht nur **unsinnig von wesentlichem zukünftigem Wachstum im Straßenverkehr auszugehen**, sondern **es sind in den Prognosen zukünftig Korridoransätze zu verfolgen welche Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr gleichermaßen** - und deren Änderungswirkungen auf den Modal Split - **berücksichtigen**.

Im Falle der Berücksichtigung eventueller zukünftiger Betriebsansiedelungen uä. sind selbstverständlich in den Prognosen alle Maßnahmen der Raumplanung wie z.B. die Abstimmung mit guter Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs (z.B. Betriebs – und Wohngebiete nur mehr in 300 bis max. 500m - © VMin. Doris Bures - Entfernung von einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs) oder andere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement zu berücksichtigen. Weiters ist auch zu berücksichtigen, dass zu den immer drängender werdenden Zielsetzungen die Reduktion von Treibhausgasen wie CO₂ gehört.

Auf Grund der Trends im Gesamtverkehrssystem sowie der lokalen Trends (Verkehrsmengen, Motorisierungsgraden, etc.) im Einklang mit den Zielsetzungen der Siedlungs-, und Umweltplanung ist daher der Bau einer Schnellstraße keinesfalls zu rechtfertigen.

Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun (e.h.)
Dez. 2014

Diplomierter Umwelttechniker
Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung
Mitglied des Forums österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz
Ausschussvorsitzender der österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr