

Fakten zum geplanten Bau der Schnellstraße S34

- **Den Verkehrsszenarien** mit rasch zunehmendem Verkehr (Grundvoraussetzung für den geplanten Bau einer S 34) ist entgegenzusetzen, dass das **Verkehrsaufkommen seit dem Jahre 2000 beim PKW-Verkehr (Pendler) leicht gesunken ist (rd. -2 % gegenüber dem Jahr 2000) und der LKW-Verkehr stark rückläufig ist** (zwischen 14 bis max 25 % - alles offizielle Zahlen des Landes NÖ). **Damit entfällt aber auch das stets angeführte Argument für den notwendigen Bau der geplanten Schnellstraße S 34, der jährlichen Verkehrszunahme von 3 – 5%, 60 bis 100 %.**

Ausgenommen von diesem Trend war die B 39, wo bedingt durch die Einführung des „road-pricing“ der LKW-Verkehr anfänglich über 20% zugenommen hat (**Mautflucht**), jetzt aber wieder rückläufig ist (offensichtlich keine erhoffte Ersparnis) – **dieser LKW-Verkehr könnte jedoch mit einer S 34 wieder zunehmen** – bedingt durch eine einfachere und kürzere Anbindung.

- **Zwischen Wien und Salzburg** gibt es mit der Verknüpfung der A1 - A9 das einzige Autobahnkreuz. Nun soll ein weiteres für die **Schnellsackstraße S 34** mit einer Gesamtlänge von 9,0 km **in Worten „neun Kilometer“** errichtet werden.
- **Die Fläche des geplanten Autobahnkreuzes** ist so groß, dass die **4 Nachbarorte** Völtendorf, Schwadorf, Pummersdorf und Nadelbach darin Platz finden.
- **Im Autobahnkreuz befinden sich 5,7 km Straßenkilometer**, mit den Kollektorspuren zur Anschlussstelle St. Pölten Süd **über 8,0 km**. Allein mit diesem Aufwand könnten sinnvollere Lösungen (z.B. Adaptierung bestehender Infrastrukturen mit Errichtung einer normalen Autobahnanschlussstelle) gefunden werden.
- **Die Fläche des geplanten Autobahnkreuzes** mit der Anschlussstellen Völtendorf und Zubringer Industriegebiet, **ist wesentlich größer als die Fläche der gesamten geplanten Schnellstraße S34**
- **Der Zubringer vom Industriegebiet zur S34** und weiter zur A1 (Verkehrsaufteilung ca.70% Richtung Wien und 30% Richtung Linz) **erzwingt zusätzlich zu fahrende Kilometer (Umwege), denen kein Nutzen gegenübersteht** – in Summe **14 Millionen Kilometer** pro Jahr und Kosten für die Verkehrsteilnehmer in einer Höhe von mehr **12 Millionen Euro**, ohne einen Nutzen daraus zu ziehen und belastet zusätzlich die Umwelt mit vermeidbaren **4.200 Tonnen CO²**, Feinstaub, Mikroplastik, Lärm etc.

- Um die Verkehrsteilnehmer zu diesem Umweg zu zwingen, sind lt. den Projektverantwortlichen, gemäß persönlichen Gesprächen, künstliche Hindernisse auf der Traisentalstraße B20 geplant – Verkehrsinseln, Ampelschaltungen etc.

- Maximal 12.800 Fahrzeuge auf das Jahr 2025, bzw. 13.800 auf das Jahr 2030 hochgerechnet (gem. aktueller Verkehrsanalyse der ASFINAG - Verkehrsuntersuchung Einlage 4.1) werden die S34 ab Völtendorf (Anschlussstelle Wörth) Richtung Wilhelmsburg benützen – **lt. den gesetzlichen Vorgaben für hochrangige Verkehrsverbindungen ist eine Mindestanzahl von 24.000 vorgegeben, somit leitet sich Berechtigung für eine/diese hochrangige Verkehrsverbindung ab.** Dagegen werden 17.900 Fahrzeuge die B39 Pielachtalstr. durch die teilweise Verlagerung des Verkehrs benützen und damit die Ortsdurchfahrt Ober-Grafendorf mit nahezu 13.000 Fahrzeugen belasten – **somit ein gleich großes Verkehrsaufkommen, für das eine Schnellstraße gebaut werden soll. Wo bleibt hier die Relation!!!!!!! Ober-Grafendorf wird ohne Rücksicht auf Verluste mit Verkehr zugeschüttet.**

- Am 14.12.2012 verkündete Frau BM Doris Bures, dass sie darauf drängen, wird den öffentlichen Verkehr durch optimierte Umstiegsmöglichkeiten (kurze Wartezeiten) attraktiver zu gestalten. Sinnvoll angewandt eine echte Alternative zur S34. **Bestätigt wird dies auch durch das Gutachten der TU-Wien vom 26.08.2012**, in dem der aktuelle Verkehrsfluss mit den Tagesganglinien aufgezeigt und analysiert wird. Daraus ist auch ersichtlich, dass auf der Traisentalstraße nur im Bereich der Morgen- und Abendstunden ein verstärktes Verkehrsaufkommen durch den Pendlerverkehr besteht. **Dieser wäre bei sinnvollem Ausbau der Traisentalbahn, mit der von Frau BM Doris Bures angekündigten Initiative auf optimierte Anschlussmöglichkeiten mit kurzen Wartezeiten – bereits teilweise umgesetzt, allerdings verbunden mit Schließung von Haltestellen im Bereich von bevölkerungsreichen Gebieten - leicht zu beherrschen.**

Bei einem Kappen dieser Morgen- und Abendverkehrspitze (Pendler) würde eine S34 überhaupt nicht mehr zur Diskussion stehen.

- Auch drängte damals Frau BM Doris Bures immer wieder darauf, den Verkehr auf die Schiene zu bringen – bestätigt durch ein Schreiben an den Verein „Umwelt-Lebenswert Ober-Grafendorf“ und unzählige Presseaussendungen – mit dem geplanten Bau einer S 34 wird hier aber genau das Gegenteil erreicht!
- Dazu ist noch anzuführen, dass bei der „Strategischen Prüfung“ zur S34 eine Einbindung der öffentlichen Verkehrsmittel (Schieneninfrastruktur) **bewusst ausgeklammert wurde. Ein klarer Widerspruch zur politischen Zielsetzung – Verlagerung des Individualverkehrs hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, was auch immer wieder verstärkt vom BMVIT eingefordert wird.**

Darüber hinaus gibt es aus der Sicht der Landschaft, Landschaftsschutz, Erhalt von Landwirtschaftlichen Flächen und Umweltschutz einige ganz gravierende Argumente, die gegen den Bau der S34 sprechen.

- Es gehen rund 80 Hektar (**800.000 m²**) wertvolles Ackerland & Landwirtschaftliche Flächen verloren. Davon hat allein die Verknüpfung der S 34 (**Sackschnellstraße** mit ca. 9,00 km Gesamtlänge) mit der A 1 (Westautobahn) einen Anteil von rund 35 Hektar (40 Hektar mit

eingerechnet die nicht mehr sinnvoll nutzbaren Flächen. Für die geplante erste Ausbauphase B 1 bis Anschlussstelle Völtendorf liegt das Verhältnis 40 zu 20 Hektar, somit nimmt die Autobahnknotenfläche wesentlich mehr als die Hälfte der gesamten Schnellstraßenfläche ein. **Wie ist dies zu verantworten!**

- o Die geplante Streckenführung der S 34 durchschneidet in ihrem südlichen Bereich ein Gebiet, dass gem. „Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm NÖ -Mitte“ 8000/76 Stammverordnung 14/02 2002-01-31 und 8000/76-1 1. Novelle 19/06 2006-02-27 als „Erhaltenswerter Landschaftsteil“ festgelegt ist.
- o Das größte Waldgebiet von St. Pölten (Reitzersdorfer Wald) wird mittig durchschnitten – Erfahrungen zeigen, dass durch solche massive Schneisenbildung, in einem von Starkwinden betroffenen Gebiet, die Gefährdung für den verbleibenden Restwaldbestand sehr hoch ist.
- o Die Hochterrasse westlich des Traisentales im Bereich der geplanten Streckenführung hat ein sehr sensibles Grundwassersystem, das durch massive Einschnitte und Tunnelbauwerke, erheblich gestört würde. Bedingt durch den tiefen Einschnitt (Untertunnelung des bestehenden Flugplatzes) kommt es zu einer massiven Grundwasserabsenkung mit einer Reichweite von nahezu 1,8 Kilometer (gem. den Projektunterlagen ASFINAG), in diesem Bereich liegen Anwesen, die nur über Brunnen und nicht über öffentliche Wasserleitungsnetze versorgt werden. Schon jetzt sind in einem Teilbereich der geplanten S 34, durch die Errichtung der Güterzugsumfahrung Brunnen (Trink und Nutzwasser) trockengefallen und es mussten kostenintensive Ersatzmaßnahmen getroffen werden.

In Summe werden lt. Projektunterlagen ASFINAG dem Boden pro Jahr

Tabelle 1: Berechnung des gesamten Grundwasserandrangs im Bereich Flugfeld Völtendorf nach Projektsangaben

km 3,83 - km 4,00	170	0,025	4,25
km 4,00 - km 4,40	400	0,04	16
km 4,40 - km 4,76	360	0,04	14,4
Abschnitt	Abschnitts- länge [m]	Grundwasser- andrang [L/s pro lfm]	Grundwasserandrang abschnittsbezogen [L/s]
Gesamt:	930		34,65

eine Grundwassermenge von rd. 10 Millionen Liter entzogen

- o Der Bereich Völtendorf - ehemaliger Truppenübungsplatz - verfügt über eine europaweit wertvolle und einzigartige Fauna und Flora. Die Stadt St.Pölten erwarb diese Fläche mit eine sehr hohe Summe Geld unter dem Titel „Naherholungsraum und grüne Lunge für die Stadt St.Pölten“ wohl

wissend, dass ein erheblicher Teil davon für die geplante Errichtung der Schnellstraße S 34 benötigt wird. Was gibt das für einen Sinn und wie ist dies den „Steuerzahlenden Bürgern“ zu erklären.

- Im Jahr 2006 wird entgegen der grundsätzlichen Festlegung, den nicht mehr benötigten Garnisonsübungsplatz Völtendorf als Gesamtfläche zu verkaufen, die Gesamtfläche geteilt und eine Teilfläche, für den am GÜPL befindlichen Flugplatz herausgemessen und zum Verkauf angeboten. Die Landwirte die im Rahmen des „Dritten Reiches“ diese Grundflächen zwangsverkaufen mussten bzw. enteignet wurden, erhielten trotz einer angemessenen Angebotssumme keinen Zuschlag.
- Zeitgleich mit dem Verkauf erfolgte aber auch die Planung für eine S 34 West, für die der Flugplatz ein erhebliches Hindernis darstellt. **Die neue Planung sieht nunmehr eine Untertunnelung des Flugplatzes vor, mit einem Kostenaufwand der bis zu 40 mal so hoch ist als der Verkaufserlös für das Grundstück, dies alles auf Kosten des Steuerzahlers.**

Dazu ist noch zu vermerken, dass beide Aktivitäten – Verkauf des Grundstückes und Planung/Bau der S 34 in Bundeskompetenz liegen!

- Ergänzend ist noch festzuhalten, dass im gesamten geplanten Projektbereich keine sinnvollen Möglichkeiten für Fußgänger- und Radquerungen vorgesehen sind. Siehe auch

„UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN S 34 Traisental Schnellstraße St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20“

3.4.4 Fuß- und Radwege, Nebenstraßen sowie landwirtschaftliche Wege werden durch den Bau der S 34, wie bereits ausgeführt durchschnitten. Von diesen Wegeunterbrechungen ist auch der Fuß- und Radwegeverkehr betroffen. Die im Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen werden gemäß UVP-Teilgutachten 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit als nicht ausreichend erachtet, ein funktionsfähiges Fuß- und Radwegenetz wieder herzustellen. Aus diesem Grund sind für den Verwirklichungsabschnitt 1 und für den Endausbau (Verwirklichungsabschnitt 2) zusätzliche Maßnahmen zur Sicherstellung eines funktionsfähigen Fuß- und Radwegenetzes erforderlich (siehe Teilgutachten 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit und Maßnahmenkatalog im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsgutachten



Ing. Herwig Handler
(gf.Obmann Stv.)