

Traisental Schnellstraße

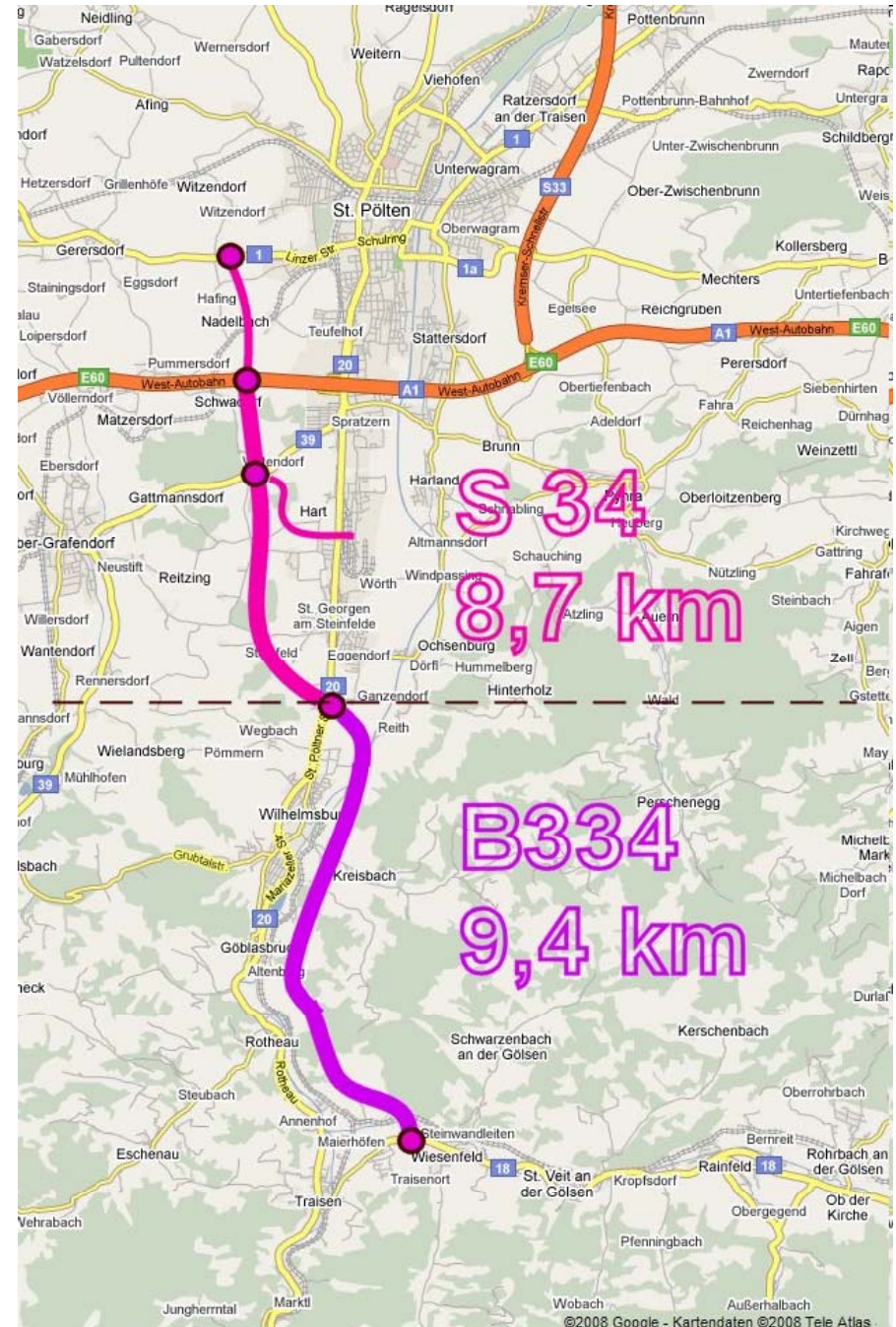
231.017 Verkehrspolitik



Johannes Hatzl 0726934
Eva Purkarthofer 0726496

S34 – B334

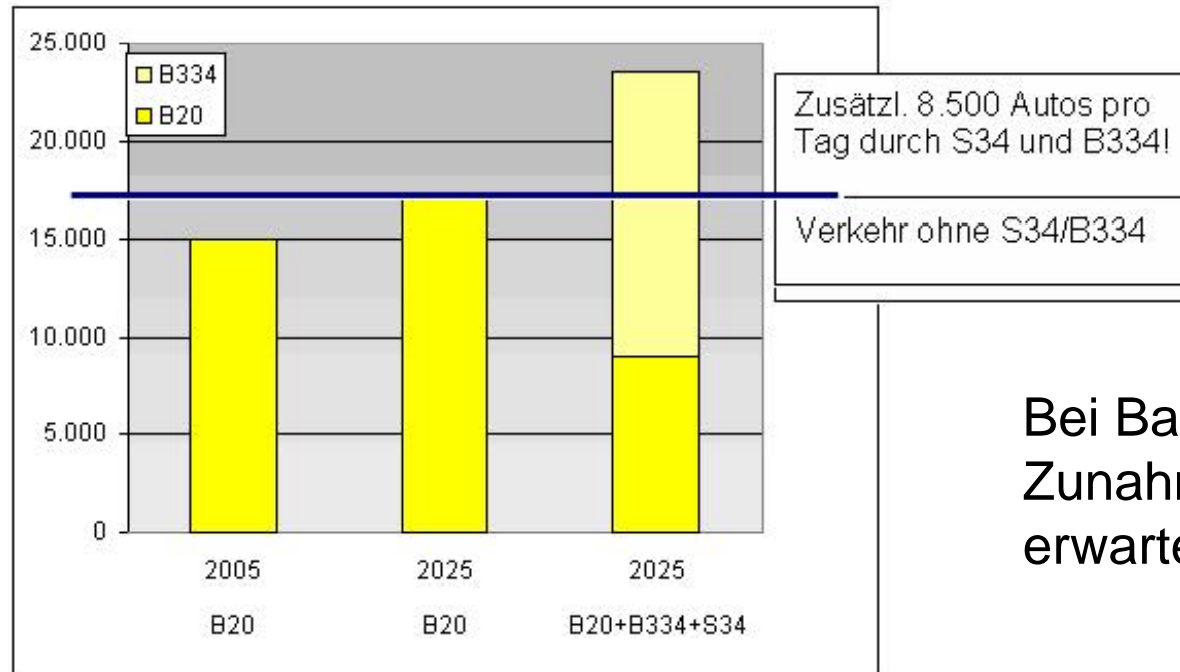
- Erste Planungsaktivitäten schon 1970
- 2005 und 2009 Strategische Prüfung
- S34 - von Asfinag finanziert und geplant, vom Autobahnknoten St.Pölten Ost bis vor Wilhelmsburg
- B334 - vom Land finanziert, von Wilhelmsburg bis Traisen
- 2009/2010 Einreichprojekt und Detailausarbeitung
- 2010 Durchführung der UVP und Rechtsgrundlagen
- 2010/2011 Ausschreibung
- 2010 – 2014 Bauarbeiten
- 2014 frühestmögliche Verkehrsfreigabe



Ziele der Schnellstraße formuliert durch die **ASFINAG**

- Verbesserung der Erreichbarkeit des niederösterreichischen Zentralraumes und der Landeshauptstadt St. Pölten sowie der A 1 in Richtung Wien bzw. Linz aus dem Süden
- Minderung der Trennwirkung entlang der bestehenden B20
- Minimierung der künftigen Belastung des "Schutzgutes Mensch" durch Lärm und Luftschadstoffe
- Minimierung der künftigen Belastung bei den "Schutzgütern" Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Unfallhäufigkeiten
- Errichtung einer hochwertigen, dem Stand der Technik entsprechenden Straßenverkehrsinfrastruktur im niederösterreichischen Zentralraum nach Süden ausgerichtet

Verkehrsaufkommen & Zeitersparnis



Bei Bau der Schnellstraße
Zunahme um bis zu **30%** zu
erwarten!

Beispiel: Traisen (Kreisverkehr) - St.Pölten (Europaplatz)

auf B20 (Stand heute)

17,4 km 23,1 Min

über B334 – S34 – B20

22,7 km 21,0 Min

Streckenzunahme: 5,3 km

Zeitersparnis: nur 2 Minuten!

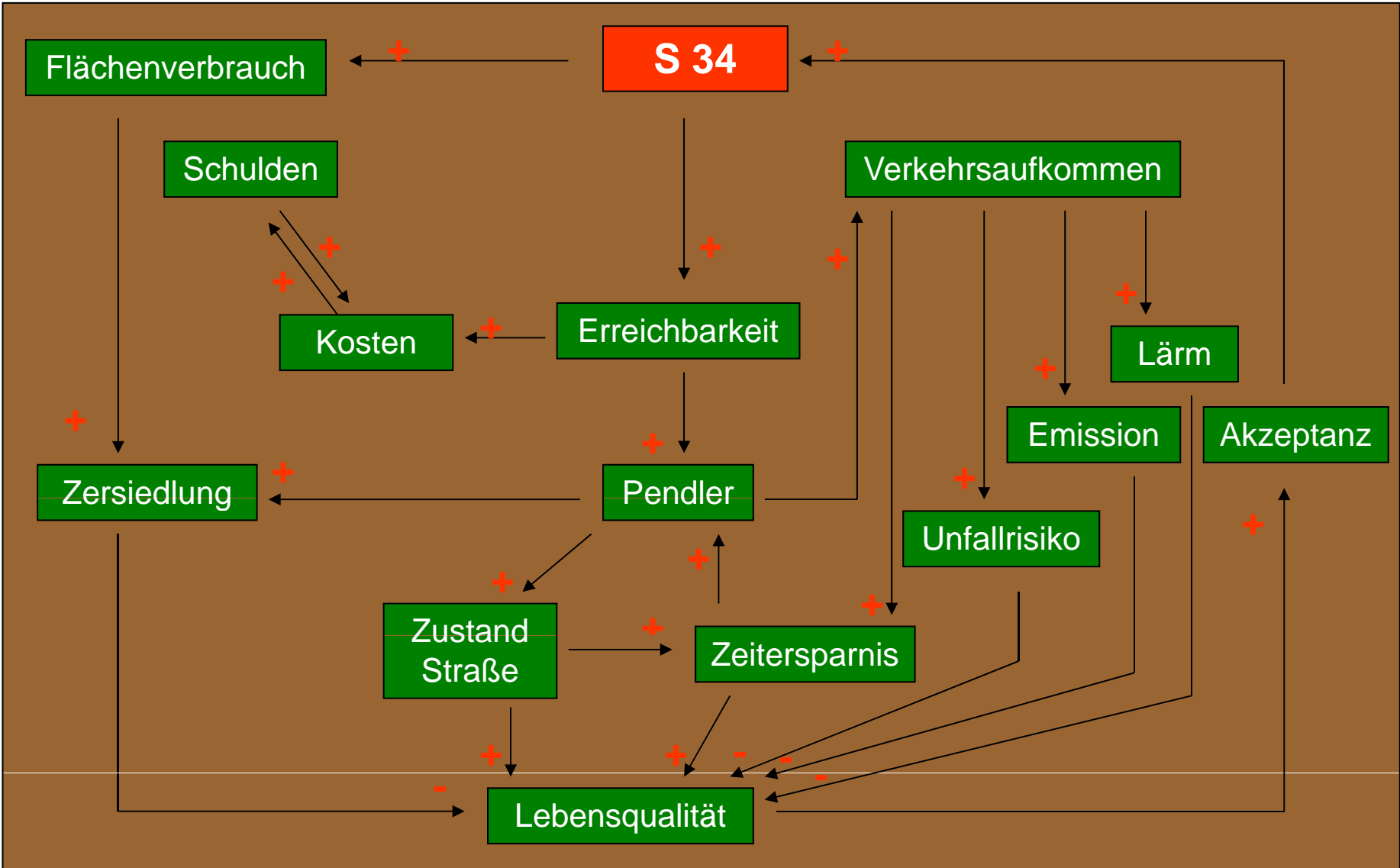
Quelle: Bürgerinitiative STOPP.TRANSIT.S34

Mögliche negative Auswirkungen

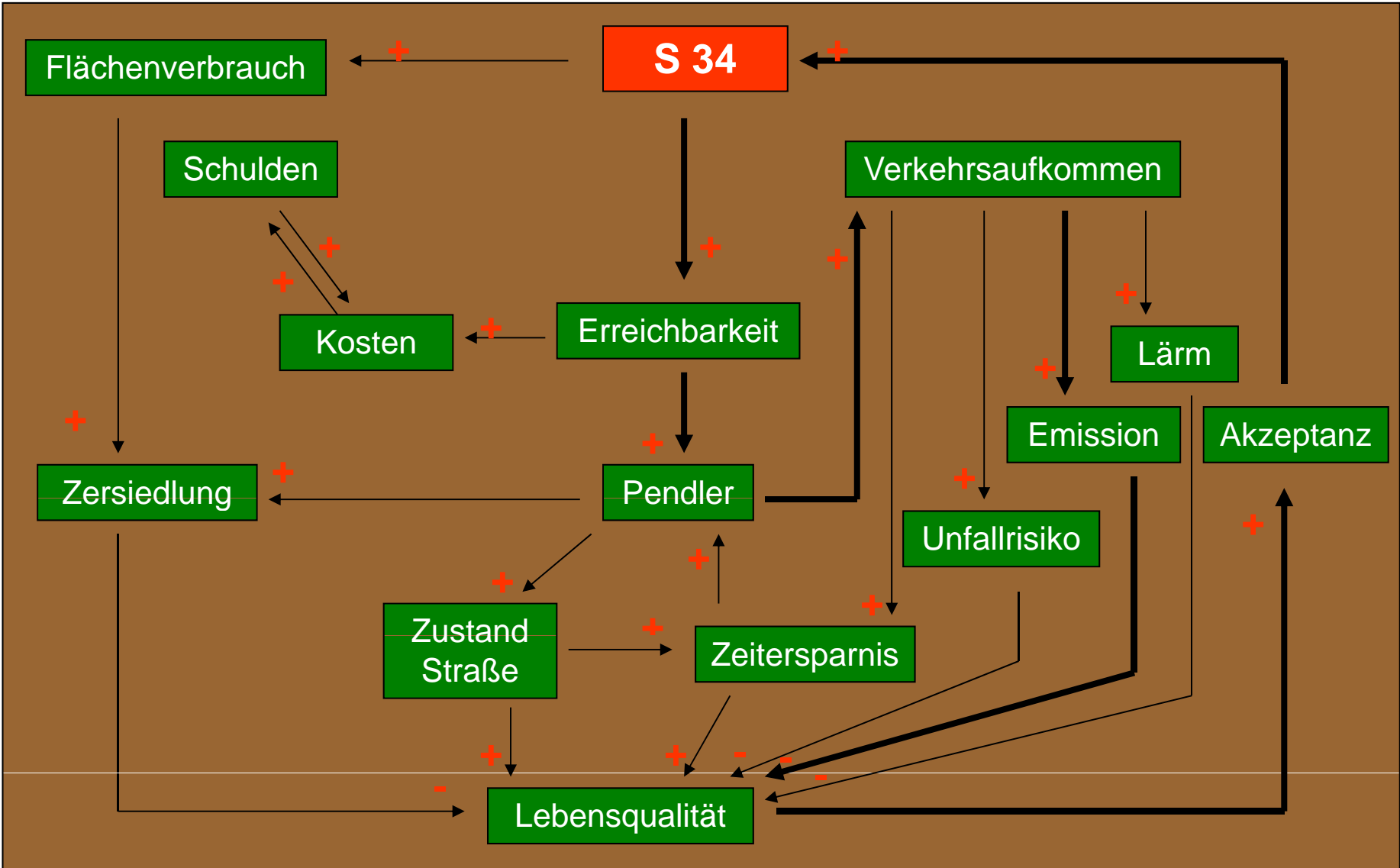
- Erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung
- Neue Transitroute, Zunahme des LKW-Verkehrs
- Höherer Spritverbrauch durch längere Wegstrecke
- Geringe Zeitersparnis
- Hohe Bau- und Erhaltungskosten (ca. 350 Mio. für beide Projekte)
- Zusätzlicher Flächenverbrauch



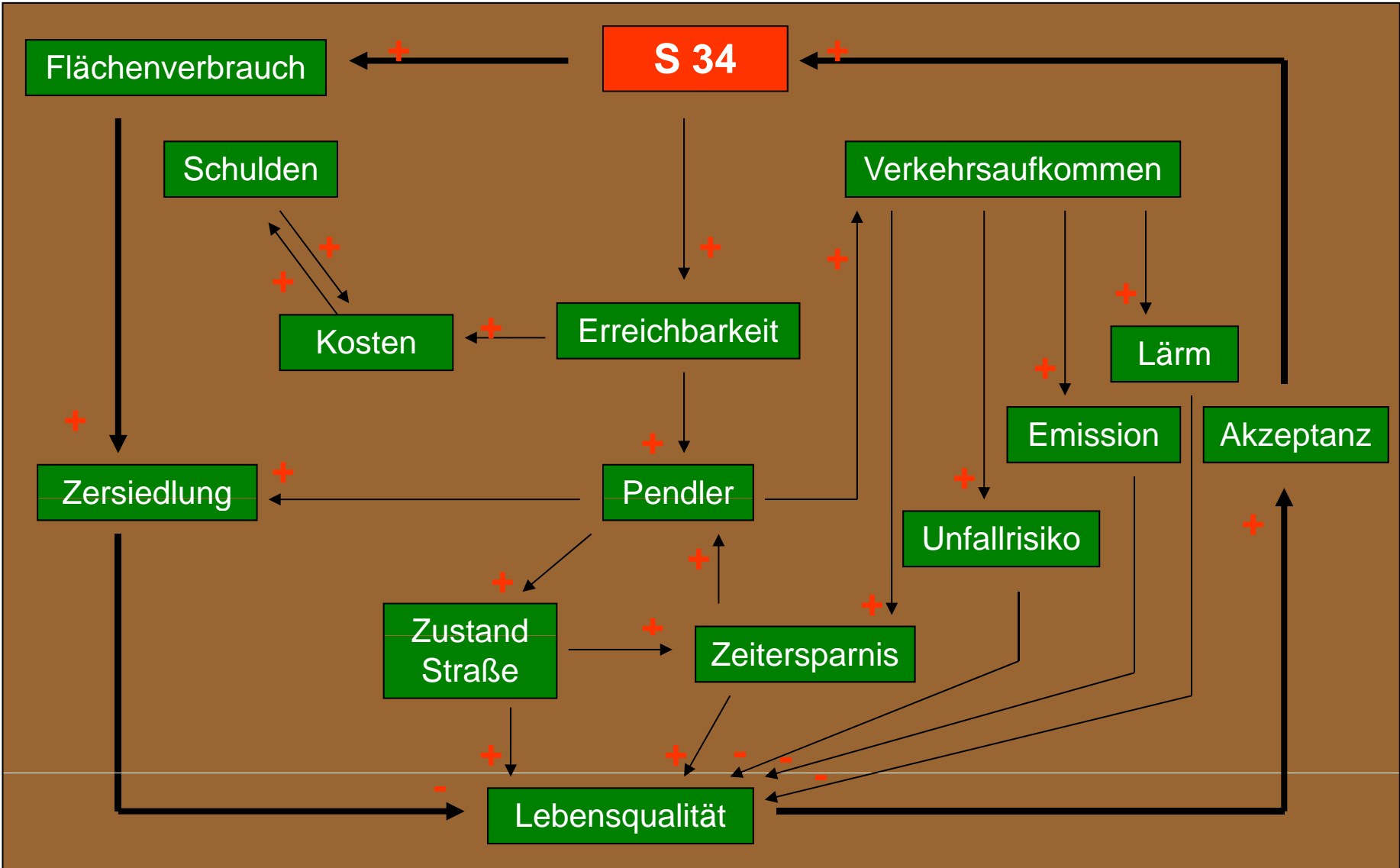
Causal Loop Diagramm



Causal Loop Diagramm



Causal Loop Diagramm



Zusammenfassung & Fazit

- Derzeit noch kein konkretes Projekt genehmigt
- Alternativen möglich z.B.
 - Lokale, kleinräumige Umfahrungen von Ortsteilen
 - Lärmschutzmaßnahmen an der B20
 - ÖV Ausbau
- Viele Gegner, wenig Akzeptanz der Bevölkerung