

Partizipation in Genehmigungsverfahren für Bundesstraßen: Fallbeispiel S 34 Traisental Schnellstraße

Bachelorarbeit 2023

Leonhard Ulrici

Abstract

Eine nachhaltige Mobilitätswende in Österreich erfordert die Errichtung der notwendigen Infrastruktur für den Ausbau des ÖPNV. In dieser Arbeit wird deshalb anhand des Fallbeispiels der S 34 Traisental Schnellstraße der Genehmigungsprozess für das hochrangige Verkehrsnetz analysiert und dabei auf allgemeine Kritik an dem Verfahren und die Schwierigkeiten für Bürger:inneninitiativen (BI) und Umweltschutzorganisationen (UO) sich gegen die Wahl der Schnellstraße als Variante auszusprechen eingegangen.

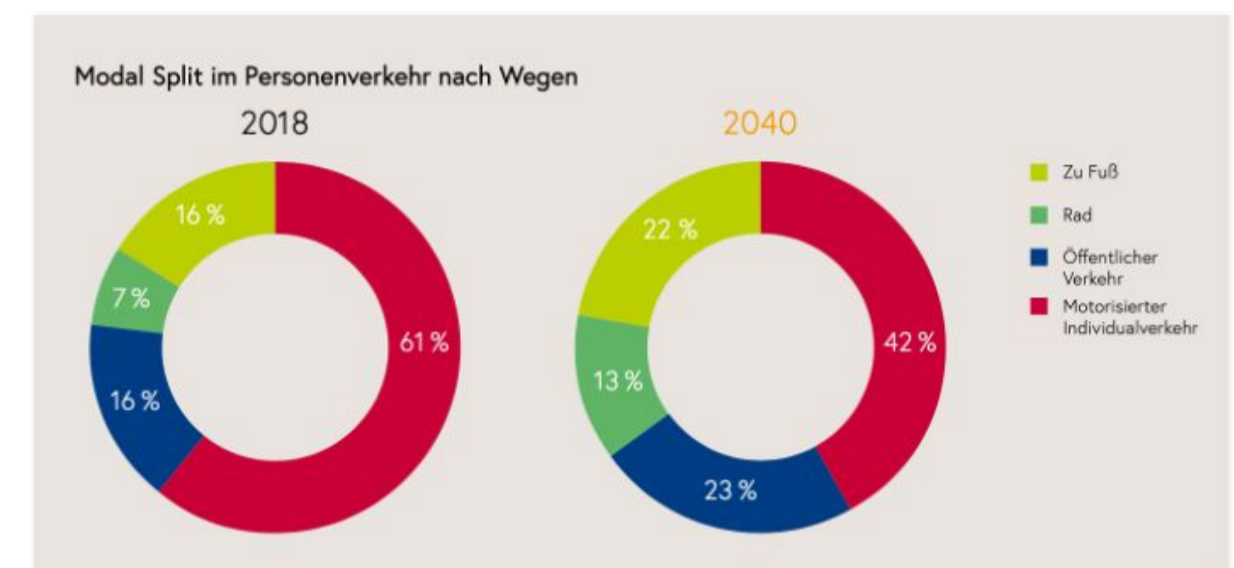


Abbildung I: Notwendige Entwicklung des Modal Splits gemäß dem "Mobilitätsmasterplan 2030"

Daten und Methoden

Im ersten Teil der Arbeit wurde ausgehend von entsprechender Literatur die Bedeutung von Infrastruktur für eine Mobilitätswende und die notwendige Beteiligung der Öffentlichkeit an den Genehmigungsverfahren erörtert. Anschließend wurde sich mit den gesetzlichen Bestimmungen der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Verfahren auseinandergesetzt. Der Genehmigungsprozess zur S 34 Traisental Schnellstraße wurde anhand der veröffentlichten Dokumente der zuständigen Ministerien rekonstruiert. Für die allgemeine Kritik an dem Verfahren und der Analyse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben Stellungnahmen von Experten Hintergrundgespräche mit an dem Verfahren beteiligten Personen herangezogen, die im Kontext der Arbeit durchgeführt wurden.

Ergebnisse

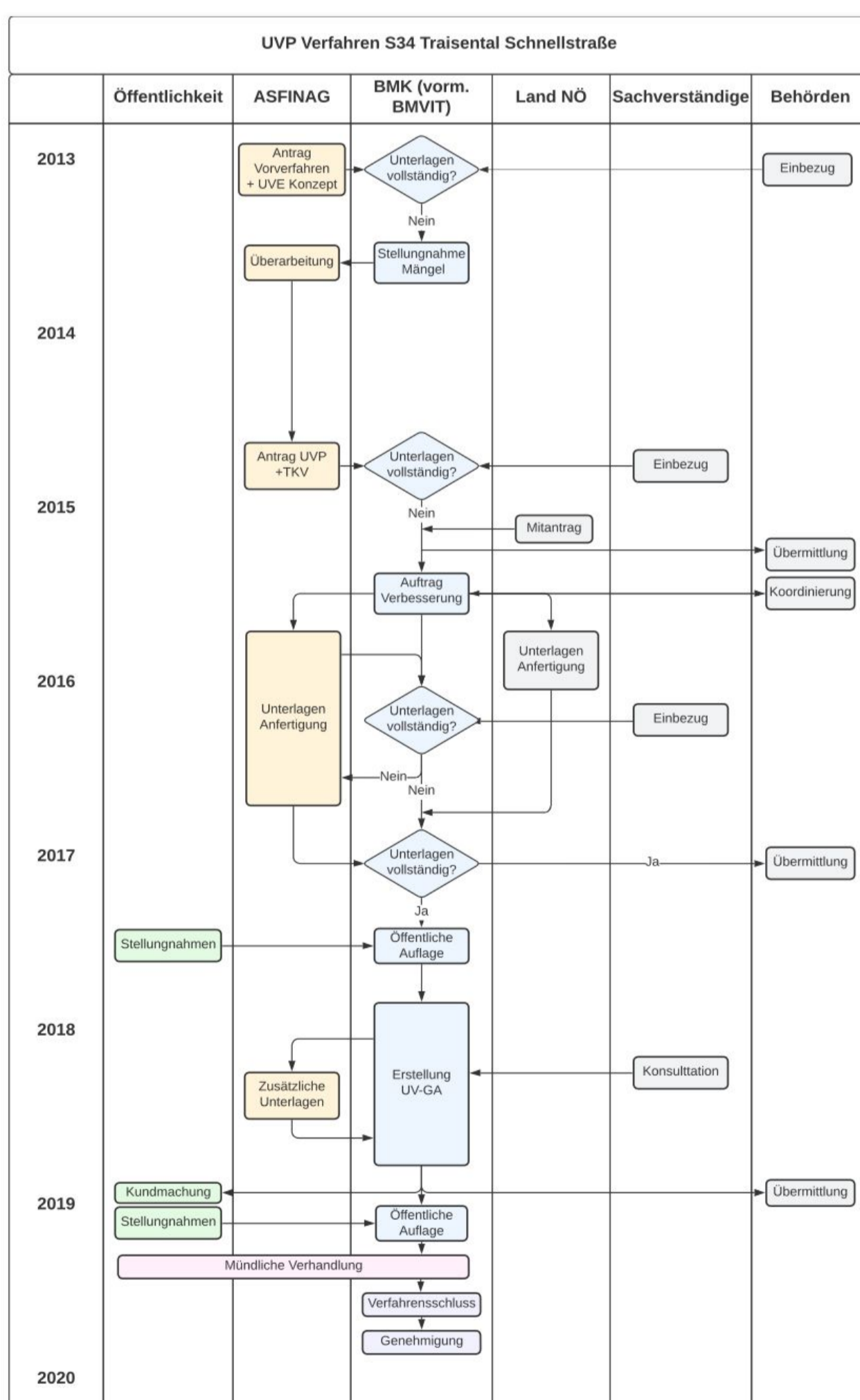


Abbildung 2: Prozessgrafik der UVP

- **Allgemeine Kritik an der Argumentation der Projektwerber:innen**
Die Notwendigkeit eine hochrangige Verkehrsverbindung zu errichten wird von Expert:innen und dem Rechnungshof angezweifelt. Zudem schätzen die von der *ASFINAG* erstellten Prognosen das Verkehrswachstum zu hoch ein und mögliche Alternativen wie der Ausbau des ÖPNV oder eine lokale Umgehungsstraße wurden nicht hinreichend geprüft. Die Bewertung fand vorrangig nach wirtschaftlichen Maßstäben statt, wobei ein Handeln im eigenen Interesse einzelner Akteure nicht ausgeschlossen werden kann.
- **Herausforderungen für BI und UO im Partizipationsprozess:**
Durch eine unzulängliche Beteiligung der Öffentlichkeit während der SP-V war es für BI und UO in dem Genehmigungsprozess nicht möglich, sich gegen die von der *ASFINAG* vorgestellte Variante auszusprechen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird zudem durch den knappen zeitlichen Rahmen für die Auseinandersetzung mit den Anträgen, den gesamten zeitlichen Aufwand, die notwendigen finanziellen Mittel, die eine Beteiligung erfordern, und den Schwellenwert für UO erheblich erschwert. Für die vom Bauvorhaben betroffenen Kritiker:innen führte der Genehmigungsprozess durch die fehlende Wirksamkeit des eigenen Handelns auch zu einer erheblichen psychischen Belastung.

Conclusio

Anhand des Fallbeispiels der S 34 Traisental Schnellstraße wurde gezeigt, dass die Beteiligungsrechte für BI und UO keine echte Mitsprachemöglichkeit in den Genehmigungsverfahren für das hochrangige Verkehrsnetz ermöglichen. Darüber hinaus geht die Öffentlichkeitsbeteiligung mit erheblichen Schwierigkeiten einher. Die S 34 Traisental Schnellstraße trägt nach heutigen und auch damaligen Maßstäben nicht zu einer Mobilitätswende bei und sollte nach ökologischen Aspekten nicht in dieser Form gebaut werden. Zu diesem Schluss kommt auch die "Evaluierung des Bauprogramms" der *ASFINAG* durch das BMK.