

Strategische Prüfung B317

Titel:

Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, Umweltbericht

Kurze Inhaltsbeschreibung

Die Bundesstraße B317 soll im Bereich zwischen Scheifling und Klagenfurt als Schnellstraße mit 2+2 Fahrstreifen ausgebaut und in das österreichische Bundesstraßengesetz aufgenommen werden. Dazu ist laut SP-V Gesetz die Durchführung einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) erforderlich. Dazu wurde vom ZIS+P eine Richtlinie ausgearbeitet. Die SP-V für die B317 war auch ein Pilotprojekt um die Anwendbarkeit und Qualität dieser Richtlinie zu überprüfen.

Auftraggeber:

ASFINAG
Rotenturmstraße 5 – 9; PF 983
1011 Wien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion II, Abteilung Planung und Umwelt
Stubenring 1
A-1010 Wien

Projektlaufzeit:

2006

Kooperationspartner

Bearbeitung Raumplanung – Umwelt: Günter Tischler, DI
Bearbeitung Landschaftsplanung – Umwelt: Freiland: Hans-Jörg Raderbauer, DI und Brigitte Griesser, DI

Verfasser:

G. Sammer, o. Univ.Prof. DI. Dr.
G. Röschel, DI. Dr.
C. Gruber, DI.
G. Sammer, Mag.

Ergebnisse:

Das SP-V Gesetz schreibt die Untersuchung von unterschiedlichen Alternativen zur Lösung des Verkehrsproblems vor. Es wurden neben der Null-Variante (Bestand) vier Alternativen entwickelt, die im Detail untersucht wurden. (Schnellstraßenausbau, Errichtung lokaler Umfahrungen, betrieblicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Hochleistungs(HL)-Bahnausbau).

Das Ergebnis der strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) ist eine Überprüfung der Zweckmäßigkeit und der Umweltverträglichkeit von verschiedenen Ausbaualternativen der Verbindung Scheifling – Klagenfurt nach verschiedenen Bewertungsverfahren. Es wird dabei die gesamtwirtschaftliche Zweckmäßigkeit, die Umweltauswirkungen, der Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung und die verkehrliche Wirksamkeit der Alternativen offen gelegt. Aus der Summe der Einzelergebnisse können die einzelnen Alternativen beurteilt und die Beste (volkswirtschaftlich effizienteste) für eine detaillierte Planung ausgewählt werden.

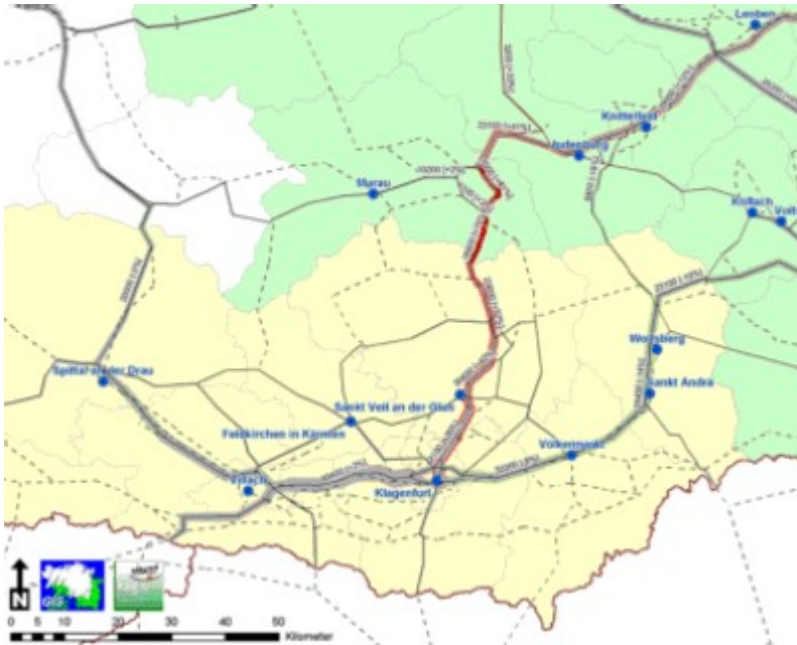


Abbildung: KFZ-Verkehrsbelastung der Alternative Schnellstraße 2015

ALTERNATIVE 3 „ÖV BETRIEBLICH“		
BEWERTUNG DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ZWECKMÄSSIGKEIT	Indikatoren	Veränderung der gesamtwirtschaftliche Kosten gegenüber der Null-Alternative in Mio. Euro für den Zeitraum 2010 bis 2030
	Indikator 1.1: Investitionskosten	0
	Indikator 1.2: Betriebs- und Erhaltungskosten Infrastruktur	0
	Indikator 1.3: Verkehrsmittelbetriebskosten	364
	Indikator 1.4: Reisezeitkosten	-57
	Indikator 1.5: Konsumentenrente induz. Verkehr	-3
	Indikator 1.6: Unfallkosten	-14
	Indikator 1.7: Abgaskosten	-11
	Indikator 1.8: Lärmkosten	3
	Summe „Kosten“: Indikator 1.1 und 1.2	0
	Summe Indikator 1.3 bis 1.8 (negativer Nutzen)	284
WERTSYNTHESE (IN BEZUG ZUR NULL-ALTERNATIVE)		
Bezugszeitraum 2010 bis 2030	NKV - Nutzen-Kosten - Verhältnis	Nicht berechnet
	KS – Kosten-Summen – Kriterium in Mio. €	-284
Anmerkungen:		
Die Alternative 3 ist durch die hohen Verkehrsmittelbetriebskosten des zusätzlichen ÖV-Angebotes und die geringe ÖV-Verkehrsnachfrage aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sehr ungünstig. Einen zusätzlichen Effekt hat die Koralmbahn, die ab 2017 die ÖV-Nachfrage über den Neumarkter Sattel stark verringert.		

Abbildung: KFZ-Verkehrsbelastung der Alternative Schnellstraße 2015; Quelle ZIS+P