

Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat–Süßenbrunn

Strategische Prüfung Verkehr – Scoping Dokument

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Sektion IV - Verkehr

Wien, 2022.

Inhalt

Einleitung	5
Ausgangssituation – Planungshistorie Wiener Außenring-Schnellstraße S 1.....	5
Geänderte Rahmenbedingungen	8
Vorschlag der Netzveränderung	10
Inhalt und Ziele der Netzveränderung	10
Exkurs: Neuer SP-V Leitfaden 2022.....	12
Begründung der Netzveränderung.....	13
Exkurs: TU Studien	15
Nutzen der Netzveränderung.....	17
Allgemeine Ziele und Beziehung zu Plänen und Programmen	18
Beziehung zu Plänen und Programmen	18
Internationale Ebene.....	19
Nationale Ebene	20
Länder Ebene.....	21
Ziele des Umweltschutzes	22
EU Ebene	22
Nationale Ebene	23
Länder Ebene.....	23
Ziele gemäß § 5 Z. 4 SP-V-Gesetz	24
Methodische Festlegungen	25
Systemabgrenzung	25
Räumliche Systemabgrenzung	25
Zeitliche Systemabgrenzung	28
Inhaltliche Systemabgrenzung	28
Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen	30
Methodischer Zugang für die Auswirkungsbeurteilung.....	31
Bewertungsrahmen für die Auswirkungsbeurteilung.....	31
Methoden zur Auswirkungsbeurteilung	33
Vorgehen zur Gegenüberstellung der Auswirkungen und Beurteilung.....	36
Maßnahmen	37

Alternativen.....	38
Nullalternative.....	38
Alternativen.....	39
forcierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs.....	39
Ausbau der Infrastrukturen für die aktive Mobilität.....	40
Ergänzungen im niederrangigen Straßennetz.....	40
Verkehrslenkende Maßnahmen	40
Besonderheiten und zu erwartende Herausforderungen der SP-V.....	42
Quellenverzeichnis.....	44
Abkürzungen.....	46

Einleitung

Ausgangssituation – Planungshistorie Wiener Außenring-Schnellstraße S 1

Die Planungen zur Wiener Außenring-Schnellstraße S 1 (i.F. mit „S 1“ bezeichnet) (Abbildung 1), bestehend aus den Verwirklichungsabschnitten VA 1 (von Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf) und VA 2 (Tunnel Donau Lobau bis Knoten Schwechat), reichen zurück bis in die 1990er-Jahre. Im Jahr 2003 wurde das sogenannte SUPerNOW-Verfahren als strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt (TRAFICO et al., 2003). Die in diesem Vorhaben untersuchten Szenarien beinhalteten unterschiedliche Annahmen zur Stadtentwicklung von Wien und zur Angebotsplanung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Die SUPerNOW kam dabei zum Schluss, dass verstärkte Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (ÖV) zwar zur Verkehrsreduktion v.a. des Pendlerverkehrs beitragen können, für eine „ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung“ der Region sprachen sich die Autorinnen und Autoren aber klar für eine 6. Straßendonauquerung und eine Nordostspange aus. Die Querung wurde in Form eines Tunnelbaus empfohlen.¹

Es folgte 2009 die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung durch die ASFINAG BMG und im Jahr 2011 wurden geänderte Unterlagen zur Umsetzung des Vorhabens in zwei Verwirklichungsabschnitten (VA 1 und VA 2) seitens der ASFINAG nachgereicht (S 1 Schwechat – Süßenbrunn; Lobau-Autobahn). Es folgten der Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und ein rechtskräftiger UVP-Bescheid. Noch nicht abgeschlossen sind derzeit die Materienverfahren nach dem Naturschutzgesetz und nach dem Wasserrechtsgesetz zu VA 2, gegen die Bescheide sind Beschwerden beim BVwG anhängig. Die Planungen zur S 1 im 1. Verwirklichungsabschnitt (VA 1; Gr. Enzersdorf – Süßenbrunn) stehen darüber hinaus im Zusammenhang mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße (i.F. mit „S 8“ bezeichnet) sowie der S 1 Spange Seestadt Aspern

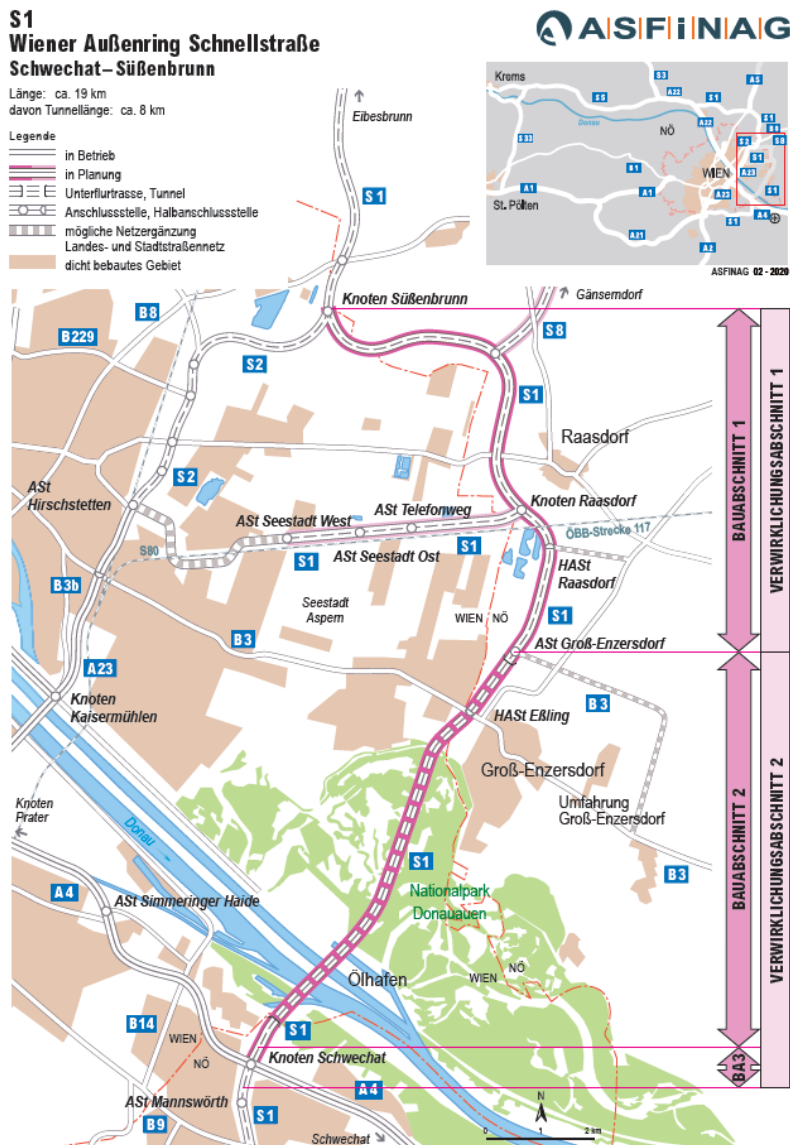
¹ fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv_Studien/SUPer_NOW/sup_er_now_endbericht_02_1_.pdf

(i.F. mit „S 1 Spange“ bezeichnet) – und damit im Weiteren auch mit der Stadtstraße Aspern.

- Status zur S 1 Spange: Der UVP-Bescheid (1. Teilkonzentration) ist rechtskräftig. Der naturschutzrechtliche Bescheid (2. Teilkonzentration) ist beim BVwG angefochten und somit noch nicht rechtskräftig.
- Status zur S 8 West: Mit Beschluss des BVwG vom 13.9.2021 (W109 2220586-1/414E) wurde der UVP-Bescheid (erstinstanzliche Bescheid) vom 16.4.2019 aufgehoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides ans Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als zuständige UVP-Behörde zurückverwiesen. Das BMK hat das Ermittlungsverfahren fortgesetzt und von der ASFINAG die Vorlage ergänzender Unterlagen eingefordert.

In der UVP zur S 1 wurden gem. § 12 Abs. 1 UVP-G 2000 auch fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen getroffen. Die Prüfung erfolgte allerdings gem. den Anforderungen auf Projektebene im Hinblick auf ausgewählte bundes- und landesgesetzliche räumliche Festlegungen und Vorgaben der örtlichen und überörtlichen Raumplanung.

Abbildung 1: Projektdetails zur Planung der S 1 von Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf sowie der Tunnel Donau Lobau bis Knoten Schwechat (Quelle: ASFINAG²)



² asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-spange-seestadt-aspem

Geänderte Rahmenbedingungen

Die mit einer hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur verbundenen Planungsziele haben seit Beginn der Initiierung der S 1 einen starken Wandel erfahren und die Rahmenbedingungen in der strategischen Verkehrsplanung wurden grundlegend neu ausgerichtet. Auf Basis des Pariser Klimaabkommens von 2015 (Begrenzung der globalen Erderwärmung auf maximal 1,5 Grad Celsius) wurde 2019 der „European Green Deal“ (EC, 2019) eingeführt, dessen Ziel der Reduktion der Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null im Jahr 2050 mit Hilfe des „Fit for 55“ Pakets an reformierten und neuen Richtlinien und Verordnungen erreicht werden soll. Zudem gab es bei der UN-Klimakonferenz 2021 in Glasgow das erneute Bekenntnis zur gemeinsamen Erreichung des Übereinkommens von Paris. Für den Beitrag des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs wurden mit der Veröffentlichung der „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ (EC, 2020) konkrete klimarelevante Ziele benannt. Gleichzeitig gibt der „European Green Deal“ auch den Rahmen zum Schutz der Biodiversität und des Bodens vor, welche als schützenswerte Bestandteile bei der Erreichung der Klimaziele angeführt werden. Strategische Zielpfade der EU bieten die Biodiversitätsstrategie für 2030 und die Bodenstrategie.

Mit diesen Zielsetzungen in Einklang wurden auch auf nationaler Ebene die Weichen zur Neuausrichtung bestehender strategischer Planungsdokumente in Hinblick auf die Erreichung der Klima-, Boden- und Biodiversitätsziele gestellt, welche im Regierungsprogramm 2020-2024³ (Bundeskanzleramt, 2020) skizziert wurden. Für den Verkehrssektor wurde dafür im Jahr 2021 der Mobilitätsmasterplan 2030⁴ (BMK, 2021a) veröffentlicht, der den Weg Österreichs zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 entsprechend den Vorgaben des Pariser Klimavertrags vorgibt.

Diese geänderten Rahmenbedingungen gaben den Anlass, bestehende Planungen im hochrangigen Bundesstraßennetz einer grundlegenden Evaluierung zu unterziehen. In den veröffentlichten Schlussfolgerungen zur Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms (BMK, 2021b) im Dezember 2021⁵ wurde seitens des BMK befunden, dass eine Verwirklichung bzw. Ausführung der Wiener Außenring Schnellstraße S 1 zwischen dem Knoten Schwechat (A 4) und dem Knoten Süßenbrunn

³ bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf

⁴ bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

⁵ bmk.gv.at/dam/jcr:2196bd8a-cc6e-4e61-b625-ed2f29f621c2/ASFANAG-Bauprogramm_Schlussfolgerungen_20211129.pdf

(A 2) erhebliche Auswirkungen durch zusätzliche Verkehrsbelastungen auf Umwelt, Klima und Raumstrukturen zur Folge habe. Mit der Schaffung des sogenannten Regionenrings und der S 1 als Teilstück davon im Osten würde das Straßennetz im Umland Wiens zudem eine erhebliche Kapazitätserweiterung zur Folge haben. Eine Kapazitätserweiterung eines Ausbauprojekts in dieser Größenordnung würde unweigerlich zu einer Attraktivierung und Zunahme des Straßenverkehrs im Gesamtnetz führen, was jedenfalls im Widerspruch zu den internationalen, EU-weiten und nationalen Klima-Zielsetzungen hinsichtlich der Treibhausgas-Reduktion im Verkehrssektor stünde.

Vorschlag der Netzveränderung

Inhalt und Ziele der Netzveränderung

Der Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, bringt in seiner Funktion des befugten Initiators den Vorschlag für eine Netzveränderung gem. § 4 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) ein,

- den Straßenzug der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat (A 4) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 2, „Lobautunnel“) aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes zu streichen und
- den Straßenzug der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 1) durch eine SP-V ergebnisoffen dahingehend zu untersuchen, ob der Straßenzug zur Gänze oder teilweise aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes gestrichen werden, oder keine Änderung des Verzeichnisses des BStG erfolgen soll.

Die vorgeschlagene Netzveränderung betrifft gem. § 2 SP-V-Gesetz eine Änderung des bundesweiten hochrangigen Straßenverkehrswegenetzes und ist daher einer strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) nach SP-V-Gesetz zu unterziehen. Die Prüfung erfolgt durch den Vergleich mit multimodalen Alternativen (siehe Kapitel Alternativen) und unter Berücksichtigung von geplanten Verkehrsvorhaben wie S 8 Marchfeld Schnellstraße und S 1 Spange Seestadt Aspern inkl. Stadtstraße Aspern.

Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung sollen Ziele erreicht werden, welche im Umweltbericht gem. § 6 Abs. 2 Z. 1 SP-V-Gesetz erläutert werden.

Das **Hauptziel** der vorgeschlagenen Netzveränderung ist eine nachhaltigere und klimafreundlichere Verkehrslösung statt der S 1 als Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralen Mobilität bis 2040. Daneben ergeben sich weitere, folgende Ziele:

- Veränderung des Modal Splits in der Region zugunsten öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehrs und der damit verbundenen positiven Auswirkungen auf Mensch und Umwelt;

- Vermeidung des – durch eine hochrangige Lösung verkehrlicher Probleme – im Untersuchungsgebiet induzierten Neuverkehrs und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt;
- Verkehrliche Entlastung des Untersuchungsgebiets;
- Verringerung der Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung;
- Vermeidung jeglicher Auswirkungen auf das Natura 2000 Gebiet;
- Sicherstellung verkehrsinfrastruktureller Rahmenbedingungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung und der Berücksichtigung der Standortattraktivität Wiens;
- Unterstützung bei der Erreichung allgemeiner verkehrspolitischer Ziele auf Bundes- und Landesebene (z. B. Modal Split-Ziele, Klima- und Energieziele im Mobilitäts- und Verkehrsbereich);
- Effizienter und kostensparender Mitteleinsatz im Verkehrsinfrastrukturausbau.

Zudem soll mithilfe der SP-V geprüft werden, ob bzw. inwieweit die mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gem. § 5 Abs. 4 SP-V-Gesetz, die im S 1 Planungsprozess bisher noch nicht berücksichtigt wurden, durch die im BStG enthaltene S 1 Wiener Außenring Schnellstraße erfüllt werden. Die im UVP-Verfahren beschriebenen Ziele der S 1 werden im Umweltbericht aus strategischer Sicht beleuchtet und einer kritischen Auseinandersetzung im Kontext der aktuellen Ziele der umweltrelevanten Pläne und Programme unterzogen. Der angestrebten Prüfung liegen die Annahmen bzw. Erkenntnisse zu Grunde, dass einerseits mit dem beabsichtigten und gesetzlich verankerten Bau der S 1 Außenring Schnellstraße inklusive des Lobaustunnels eine verkehrliche Entlastung von überbeanspruchter Verkehrsinfrastruktur und raumentwicklungssichernde Wirkung stattfinden soll, zum anderen dass das zur Lösung des Verkehrsproblems angesetzte Vorhaben in starkem Gegensatz zu übergeordneten Zielsetzungen im Bereich Klima, Boden und Biodiversität steht.

Der Initiator ersucht um die Einleitung einer SP-V zur Prüfung der vorgeschlagenen Netzveränderung gem. § 1 SP-V-Gesetz, um den Gehalt und Mehrwert der vorgeschlagenen Netzveränderung zu erörtern und im Anschluss einen auf den Ergebnissen des Umweltberichts und der öffentlichen Beteiligung basierenden Vorschlag per Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen. Das vorliegende Scoping-Dokument bildet die Grundlage der gem. § 4 SP-V-Gesetz durchzuführenden Konsultationen vor Erstellung des Umweltberichts. Der Umweltbericht wird sich in seiner Gestaltung auf die Empfehlungen des neuen, derzeit in Überarbeitung befindlichen SP-V Leitfadens stützen, um den aus den geänderten Rahmenbedingungen hervorgehenden, neuen Anforderungen gerecht zu werden.

Exkurs: Neuer SP-V Leitfaden 2022

Der SP-V-Leitfaden gibt Initiatoren von Netzveränderungen Anhaltspunkte zur Gestaltung der Inhalte für den Umweltbericht, in welchem der Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen der Netzveränderung nachzuweisen sind. Der bisherige SP-V-Leitfaden wurde vom Bundesministerium im November 2018 veröffentlicht. Gegenwärtig handelt es sich beim SP-V-Leitfaden um eine rechtlich unverbindliche Hilfestellung zur Erstellung des Umweltberichts und zur Präzisierung der Inhalte für die Verwendung durch Initiatorinnen und Initiatoren von Netzveränderungen gemäß SP-V-Gesetz im Rahmen der Durchführung von Strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich.

Aufgrund von Änderungen der Anforderungen und Ziele an die strategische Infrastrukturentwicklung, insbesondere hinsichtlich der Klimaziele im Rahmen der EU-Klimaschutzmaßnahmen (Klimabericht, Lastenteilungsverordnung 2018/842 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018), der im Mobilitätsmasterplan 2030 dargelegten Ziele aber auch der im Regierungsprogramm definierten Ziele zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme befindet sich der vorliegende, im November 2018 publizierte SP-V Leitfaden derzeit in Überarbeitung, da momentan hauptsächlich verkehrliche und verkehrsleistungsorientierte Ziele im Vordergrund stehen und Bereiche wie Klima, Boden und Umweltfaktoren dem Charakter einer Umweltprüfung nach nicht ausreichend behandelt werden.

Der überarbeitete Leitfaden soll Initiatorinnen und Initiatoren aktualisierte Anhaltspunkte zur Gestaltung der Inhalte für einen Umweltbericht gemäß SP-V Gesetz geben, die vor allem eine stärkere Berücksichtigung der strategischen Umweltdimension wie klimaschutzbezogene Aspekte und vertiefte ökologische Zielsetzungen im Rahmen eines SP-V Prozesses beinhalten. Zusätzlich sollen die Empfehlungen des RH-Bericht 2018/33 bzw. dessen follow-up Analyse 2021/ 33, vor allem in Hinblick auf die verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung im Rahmen einer SP-V, analysiert und eingearbeitet werden.

Begründung der Netzveränderung

Die als maßgebender Beitrag des Lösungsansatzes zur Behebung verkehrlicher Probleme im Zielgebiet gedachte Maßnahme – die Schließung des sogenannten Regionenrings durch die S 1 – erfüllt aus Sicht des Initiators weder die aktuellen Zielsetzungen des Klimaschutzes und der Reduktion der Flächeninanspruchnahme und der Bodenversiegelung, noch unterstützt ein Streckenneubau dieser Art mittelfristig nachhaltig die aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen auf Landes- und Bundesebene. Aus den folgenden Gründen erscheint dem Initiator die Durchführung einer SP-V notwendig:

1. Für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich wurden sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene wichtige Ziele zur Erreichung der angestrebten Treibhausgasreduktion gemäß den Pariser Klimazielen beschlossen (bspw. im European Green Deal, der Sustainable and Smart Mobility Strategy, dem Mobilitätsmasterplan 2030). In der Studie „Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich“ des Umweltbundesamts (UBA, 2021) wird festgehalten, dass der Ausbau hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen die Zielerreichung übergeordneter Zielsetzungen im Bereich Klima, Boden und Biodiversität erschwert. Als Hauptgrund wird mitunter genannt, dass der Ausbau hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur zu einer Attraktivierung des Straßenverkehrs führe und somit in Summe zu einer Zunahme der Verkehrsmenge – insbesondere dann, wenn kein gleichwertiges Angebot für Verkehrsmittel des Umweltverbundes errichtet würde.

Die Flächeninanspruchnahme des Gesamtprojekts sowie insbesondere die CO₂-Emissionen des induzierten Verkehrs als auch die Gesamt-CO₂-Emission des Projekts (einschließlich der Emissionen in der Bauphase) im Tunnelabschnitt des Verwirklichungsabschnitts VA 2 zwischen Schwechat und Groß-Enzersdorf („Lobautunnel“) werden im Bericht kritisch hervorgehoben. Die Autobahn würde außerdem ein äußerst sensibles Naturschutzgebiet untertunneln und beim Bau des Tunnels wären deutliche Auswirkungen auf das Natura 2000 Gebiet zu erwarten.

In Zusammenhang mit den Bedenken auf die Auswirkungen auf das sensible Ökosystem des Nationalparks Donau-Auen ist darum vor allem der VA 2 mit der Errichtung eines Lobautunnels als eine nicht zeitgemäße und unzuträgliche Netzerweiterung zu sehen. Auf Basis der vorliegenden Indizien legt der Initiator der

vorliegenden, vorgeschlagenen Netzveränderung im Rahmen einer SP-V Alternativen vor, welche eine Streichung des VA 2 und eine niederrangige Redimensionierung in Teilen oder zur Gänze des VA 1 beinhalten.

2. Sowohl verkehrs- also auch klimapolitische übergeordnete Strategien und Pläne auf Bundes- und Landesebene geben Modal Split Ziele vor,
 - a) für deren Einhaltung der Beitrag einer Verkehrslösung mit niederrangiger Straßeninfrastruktur bzw. verstärktem ÖV-Ausbau in der Zielregion jenes eines Ausbaus des hochrangigen Verkehrswegenetzes klar zu bevorzugen wäre, da im Allgemeinen der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit zusätzlicher hochrangigern Straßeninfrastruktur an Attraktivität gewinnt (Fahrzeitvorteil), was erfahrungsgemäß zu Verschiebungen des Modal Split zugunsten MIV führt (eine definitive Untersuchung wird im Rahmen der Modellrechnungen zum Umweltbericht erfolgen) und
 - b) bei deren Einhaltung der stark verringerte MIV-Anteil eine hochrangige Verkehrsinfrastruktur nicht mehr benötigen würde, da das bestehende Verkehrsnetz keiner Überlastung mehr unterliegen würde.
 - c) Aktuelle verkehrliche Studien (siehe Exkurs: TU Studien) unter Berücksichtigung aktueller Programme und Zielsetzungen geben den Rückschluss, dass die verkehrliche Notwendigkeit der Schließung des sogenannten Regionenrings durch die S 1 nicht gegeben ist.
3. Für die gesetzliche Verankerung der S 1 im BStG wurde keine strategische Prüfung im Sinne des SP-V-Gesetzes durchgeführt, da diese gesetzliche Grundlage – die Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG der Europäischen Union („SUP-Richtlinie“) in Österreich mit dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) – dafür erst 2005 geschaffen wurde. Zwar wurde im Jahr 2003 das sogenannte SUPerNOW-Verfahren als strategische Umweltprüfung durchgeführt. Dieses wies jedoch (i) im Gegensatz zu einer SP-V in der Szenarientwicklung und -bewertung deutlich stärker gewichtete Aspekte der Raum- und Wirtschaftsentwicklung im Zielgebiet auf, als dies für eine SP-V angemessen wäre, (ii) in den abschließenden Schlussfolgerungen der Studie die Empfehlung „für eine ausgeglichene wirtschaftliche Entwicklung unverzichtbare 6. Straßendonauquerung“ auf, obwohl diese Maßnahme nicht Teil des erstgereihten Szenarios 3 war, welchem

„die Erfüllung nahezu aller Umwelt - und vieler Raum- und Verkehrsziele“ zugestanden wurde.

Zudem haben sich Annahmen in den Entscheidungsgrundlagen für die Errichtung der S 1 zum Teil als nicht zutreffend herausgestellt. Darunter fallen z. B. die Annahmen bzgl.

- der Entwicklung des Motorisierungsgrades, welcher in Niederösterreich und dem Burgenland deutlich schwächer als prognostiziert verlief, während in Wien sogar eine Trendumkehr hin zu einem sinkenden Motorisierungsgrad stattfand.
- eines real konstant bleibenden Fahrpreises für öffentlichen Verkehr. Seither gab es u.a. die Einführung der Wiener Linien Jahreskarte und des Klimatickets.
- einer in Bezug auf Preis und räumliche Ausdehnung auf dem Stand von 2011 bleibender Parkraumbewirtschaftung in Wien, also für die Bezirke 1-9, 20 und 15 rund um die Stadthalle. Im März 2022 wurde die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend vereinheitlicht.

Somit weist die übergeordnete Verkehrsplanung im Zielgebiet als auch die durchgeführten Verfahren zur S 1 wie die SUPerNOW keine umfassende verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der verkehrlichen Problematik auf. Diese wäre Gegenstand und Aufgabe einer SP-V. Im UVP-Verfahren zur S 1 wurde gem. UVP-Gesetz die Wirkung eines konkreten Projekts geprüft und die Vor- und Nachteile von Trassenvarianten dargestellt.

Exkurs: TU Studien

In Folge der Evaluierung der Bauprojekte der ASFINAG beauftragte das BMK das Institut für Verkehrswissenschaften Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien mit Studien um Alternativen zum im Bundesstraßennetz vorgesehenen Ausbau der S 1 zu entwickeln und zu bewerten.

In der 2021 beauftragten Studie „Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S 1“⁶ erfolgte vorerst eine Bestandaufnahme und kritische Analyse der zur Infrastrukturentwicklung im Planungsgebiet vorliegenden Studien. Neben den Studien, die die Basis für die

⁶ fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Endberichte/2021-Erreichbarkeit-bei-Verzicht-auf-Lobautunnel-Bericht.pdf

Entscheidung zugunsten der Realisierung der S 1 in der heute verordneten Form bildeten, fließt in die Betrachtung auch die Studie der TU-Wien von 2017 ein, die die Auswirkungen unterschiedlicher Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen beurteilte. Die Studie 2021 baute auf diesen Modellrechnungen auf und ergänzte zwei weitere Infrastruktur- bzw. Angebotsplanfälle, die eine Umsetzung von jenen Teilen der S 1 unterstellen, die für die Anbindung der Stadtstraße erforderlich sind. Es wurde keine Realisierung der S 1 zwischen dem Knoten Schwechat und dem Knoten Raasdorf angenommen, und jeweils einmal mit und einmal ohne einem erweiterten ÖV Angebot geplant. 2022 wurde als Ergänzung die Studie „Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S 1 – vertiefende Variantenuntersuchung“⁷ beauftragt. In den Planfalluntersuchungen dieser Studie wird unterstellt, dass die Ziele, die die Stadt Wien in ihren beschlossenen Strategien (STEP 2025⁸ bzw. Smart Klima City Strategie Wien⁹) hinsichtlich des Modal Splits der Wege in Wien (Ziel: MIV-Anteil am Binnenverkehr 15%) bzw. hinsichtlich der Stadtgrenzen überschreitenden Wege (Ziel: Halbierung des Anteils an PKW-Pendler:innen) erreicht werden. Unter diesen Annahmen werden unterschiedliche Varianten der Umsetzung der S 1 als niederrangige Straße untersucht, aber auch untersucht, ob die Kapazitäten des ÖV für die vorgesehenen Verlagerungen ausreichen.

Die Untersuchungen zeigen folgendes auf:

- Die Zielsetzungen, die die Stadt Wien in ihren strategischen Dokumenten zur langfristigen Mobilitätsentwicklung festgelegt hat, stehen in eklatantem Widerspruch zur Realisierung der S 1 in der derzeitigen Form. Werden die Ziele erreicht, sind die zusätzlichen Kapazitäten im Straßennetz nicht erforderlich. Die Erreichbarkeit der Stadtentwicklungsgebiete kann aus einer Kombination von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und niederrangiger Straßeninfrastruktur sichergestellt werden. Umgekehrt stehen die Wirkungen der Realisierung der S 1 in der derzeitigen Form den Zielsetzungen der Stadt entgegen.
- Die Annahmen der Entscheidungsgrundlagen zugunsten der Errichtung der S 1 in der derzeit vorgesehenen Form sind nicht mehr zutreffend, wobei die Veränderungen gegenüber den bisherigen Prognosen in Richtung weniger PKW-Verkehr wirken. Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre in der Region wieder.

⁷ fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Endberichte/2022-Erreichbarkeit-bei-Verzicht-auf-Lobautunnel-Vertiefung-Bericht.pdf

⁸ wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025

⁹ wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie

- Die Realisierung der S 1 in der derzeit geplanten Form ist hinsichtlich der Erreichung der Klimaziele eindeutig kontraproduktiv.
- Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs und eine Forcierung der Radinfrastruktur stellt eine realistische Alternative zum hochrangigen Straßenbau dar.

Nutzen der Netzveränderung

Die zu erwartenden Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben sich aus den direkten Nutzen mit unmittelbarem verkehrlichen Bezug der vorgeschlagenen Alternativen gegenüber einer (zumindest teilweisen) Nicht-Realisierung des S 1-Ausbau, sowie indirekten Nutzen als Folge der erwarteten verkehrlichen Veränderungen.

Direkte Nutzen:

- Stark verringerte Umweltauswirkungen wie Lärm- und Luftschadstoffbelastung (weder in Bau- und Betriebsphase) im Bereich der geplanten S 1 Trasse bzw. der Anschlussstellen, dadurch Steigerung der Lebensqualität in den angrenzenden Siedlungsbereichen;
- Geringere Flächeninanspruchnahme;
- Keine Eingriffe in ein Naturschutzgebiet;
- Attraktivierung des regionalen ÖV-Angebots;
- Deutliche Einsparung von Treibhausgasemissionen während der Bauphase des Lobautunnels sowie durch Vermeidung von induziertem Verkehr und verbessertem Modal Split;
- Sparsamer und nachhaltiger Mitteleinsatz im Verkehrsinfrastrukturausbau.

Indirekte Nutzen:

- Beitrag zur Erreichung aktueller, übergeordneter Ziele insbesondere des Klimaschutzes und der Verkehrspolitik;
- Gewährleistung einer verdichteten Siedlungsentwicklung mittels optimierter Erschließung von öffentlichem Verkehr und einer niederrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur;
- Verkehrsverlagerung auf Umweltverbund;
- Beitrag zur Reduktion der Gesellschaftlichen Kosten von Klimafolgen.

Allgemeine Ziele und Beziehung zu Plänen und Programmen

Beziehung zu Plänen und Programmen

Netzveränderungen im bundesweit hochrangigen Verkehrsnetz müssen übergeordnete Plänen und Programmen berücksichtigen. Gem. § 6 Abs. 2 Z. 1 SP-V-Gesetz ist daher die Darstellung der Beziehung der Netzveränderung zu relevanten Plänen und Programmen erforderlich.

Unterschieden wird zwischen Plänen und Programmen der internationalen (im Detail der im Rahmen internationaler Organisationen beschlossenen Rechtsakte, der EU-Ebene und der Ebene der länderübergreifenden Kooperationen), der Nationalen Ebene und der Länderebene. Zusätzlich werden auch Dokumente mit Zielvorgaben für die Infrastrukturplanung bzw. -errichtung behandelt, die keine Pläne und Programme im engen Sinn der SUP-Richtlinie sind, aber Relevanz für die vorgeschlagene Netzveränderung haben. Pläne und Programme auf örtlicher Ebene sind aufgrund des strategischen Charakters von Netzveränderungen nur eingeschränkt relevant und werden daher nicht näher betrachtet. Rechtliche Festlegungen im Sinne von gesetzlichen Bestimmungen werden gem. SUP-Richtlinie nicht als Programme und Pläne behandelt, fließen aber bei der Darstellung der Umweltbedingungen und der Ausarbeitung der Umweltziele ein (vgl. Kap. Ziele des Umweltschutzes).

Für eine Berücksichtigung im Umweltbericht werden nachfolgende, sowohl im Sinne der dem SP-V-Gesetz zugrundeliegenden SUP-Richtlinie, Art. 2 lit. a beschriebene Pläne und Programme, als auch sonstige einschlägige Rechtsakte in Betracht gezogen:

Internationale Ebene

Rechtsakte internationaler Organisationen

- Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung
- Agenda 21 – Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung
- Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderung
- Übereinkommen von Paris
- Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Biodiversitätskonvention)
- Übereinkommen über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Watvögel, von internationaler Bedeutung (Ramsar-Konvention)
- Übereinkommen über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau (Donauschutzübereinkommen)

EU Ebene

- Der Europäische Grüne Deal
- EUREK - Europäisches Raumentwicklungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union
- Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa
- Die erneuerte EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung
- Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU
- Sustainable and Smart Mobility Strategy
- Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem
- EU-Bodenstrategie für 2030
- EU-Biodiversitätsstrategie für 2030
- European Union Strategy for Danube Region
- European Union Strategy for Danube Region. Action Plan
- Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum
- Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO2-armen Wirtschaft bis 2050

Staaten und länderübergreifende Kooperationen

- Strategie centropo 2013+
- centropo Infrastructure Needs Assessment. Infrastruktur & Verkehrsentwicklung – Von der Strategie zur Umsetzung
- Strategischer Rahmen für die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung in centropo
- Interreg V-A Slovakia-Austria
- Aktionsplan zum Schutz des Alpen-Karpaten-Korridors
- Stadtregion + Zwischenbericht

Nationale Ebene

- Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024
- Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen (BMK, 2021)
- Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich (UBA, 2021)
- Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien – SUPerNOW
- Österreichisches Raumentwicklungskonzept - ÖREK 2030 (ÖROK 2021)
- Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung (ÖSTRAT) – ein Handlungsrahmen für Bund und Länder (BMLFUW 2010)
- ÖSTRAT - Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung, Arbeitsprogramm 2011ff des Bundes und der Länder (BMLFUW 2010)
- #mission2030 – Die Klima- und Energiestrategie der Österreichischen Bundesregierung (BMNT, BMVIT 2018)
- Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich – Periode 2021-2030 (BMNT 2019)
- Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (BMNT 2017)
- Biodiversitätsstrategie Österreich 2020+ (BMNT 2014, derzeit in Überarbeitung)
- Bioökonomiestrategie Österreich 2030 – relevante Handlungsfelder für die Flächeninanspruchnahme
- Nationales Reformprogramm 2022 (BKA 2022)
- Bodencharta 2014 (BMLFUW et al. 2014)
- Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 (BMLRT 2021)
- Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2018. Teil 1 – Autobahnen und Schnellstraßen (BMVIT 2018)

Länder Ebene

Wien

- Die Fortschrittskoalition für Wien (Regierungsübereinkommen 2020)
- Wiener Klimafahrplan (Magistrat der Stadt Wien 2022)
- Masterplan Verkehr Wien 2003, Evaluierung 2013
- Smart City Rahmenstrategie Wien 2019-2050 (Magistrat der Stadt Wien 2019)
- Smart Klima City Strategie Wien (Magistrat der Stadt Wien 2022)
- STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014) (derzeit in Überarbeitung)
- STEP 2025. Fachkonzept Grün- und Freiraum (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014)
- STEP 2025. Fachkonzept Mobilität (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014)
- STEP 2025. Fachkonzept Öffentlicher Raum (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014)
- STEP 2025. Fachkonzept Produktive Stadt (Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014)
- WIEN 2030 - Wirtschaft & Innovation (Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik 2019)
- Wiener Standortabkommen 2018 (zwischen Stadt Wien und Industriellenvereinigung)

NÖ

- Räumliches Entwicklungsleitbild Niederösterreich 2035 (2021)
- Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2015)
- Mobilitätspaket Niederösterreich 2018-2022 (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2017)
- NÖ Klima- und Energiefahrplan 2030 (Amt der NÖ Landesregierung 2019)
- NÖ Klima- und Energieprogramm 2030 (Amt der NÖ Landesregierung 2021)
- Naturschutzcharta Niederösterreich (Amt der NÖ Landesregierung 2011)
- Naturschutzkonzept Niederösterreich (Amt der NÖ Landesregierung 2015)
- Verkehrssichere Zukunft in Niederösterreich. 2013-2023 (Amt der NÖ Landesregierung 2013)
- Hauptregionsstrategie 2024. Weinviertel

- Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland Nordost, (LGBl. 66/2015)Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland Nordwest (LGBl. Nr. 65/2015)
- Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland Nord (LGBl. Nr. 64/2015)
- Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0)
- Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld
- Kleinregionales Entwicklungskonzept Wien Nord – Marchfeld West
- Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt-Marchfeld Süd
- Wirtschaftsstrategie NÖ 2025 (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2021)

Ziele des Umweltschutzes

Gem. § 6 Abs. 2 Z. 7 SP-V-Gesetz hat eine Beschreibung der für die vorgeschlagene Netzveränderung maßgeblichen Umweltschutzziele zu erfolgen. Diese Ziele des Umweltschutzes können sich

- aus Plänen und Programmen der internationalen Ebene, der nationalen Ebene und der Landesebene (vgl. Kapitel Beziehung zu Plänen und Programmen),
- aus rechtlich verankerten Bestimmungen,
- oder aus konkreten Zielsetzungen für den konkreten Untersuchungsraum ableiten.

Relevante Umweltschutzziele sind insbesondere in den nachfolgenden Gesetzen und Richtlinien festgelegt:

EU Ebene

- Verordnung (EU) Nr. 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“)
- Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG
- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG

Nationale Ebene

- Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung
- Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen
- Wasserrechtsgesetz 1959
- Forstgesetz 1975
- Immissionsschutzgesetz – Luft
- Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)

Länder Ebene

- NÖ Naturschutzgesetz 2000
- NÖ Bodenschutzgesetz
- NÖ Nationalparkgesetz
- Wiener Naturschutzgesetz

Ziele gemäß § 5 Z. 4 SP-V-Gesetz

Gem. § 5 Z. 4 SP-V-Gesetz muss die vorgeschlagene Netzveränderung folgende Ziele berücksichtigen:

- a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;
- b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;
- c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;
- d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft;
- e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;
- f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;
- g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;
- i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
- j) Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.“

Die Berücksichtigung dieser Ziele ist im Umweltbericht in Form einer Interessensabwägung darzustellen. Da es sich bei der vorgeschlagenen Netzveränderung um eine Streichung bzw. Abänderung von Streckenteilen des hochrangigen Netzes aus den BStG Verzeichnissen handelt, wird für das im Untersuchungsraum befindliche, übrige hochrangige Netz, in Zusammenwirken mit den verkehrsträgerübergreifenden Alternativen die Erreichung dieser Ziele dargestellt. Der Nachweis der Berücksichtigung erfolgt im Zuge der Auswirkungsbeurteilung aller dargestellten Alternativen, wodurch ein direkter Vergleich der Zielerreichungsgrade mit der Nullalternative in Bezug auf die Ziele gemäß § 5 Z. 4 SP-V-Gesetz ermöglicht wird.

Methodische Festlegungen

Systemabgrenzung

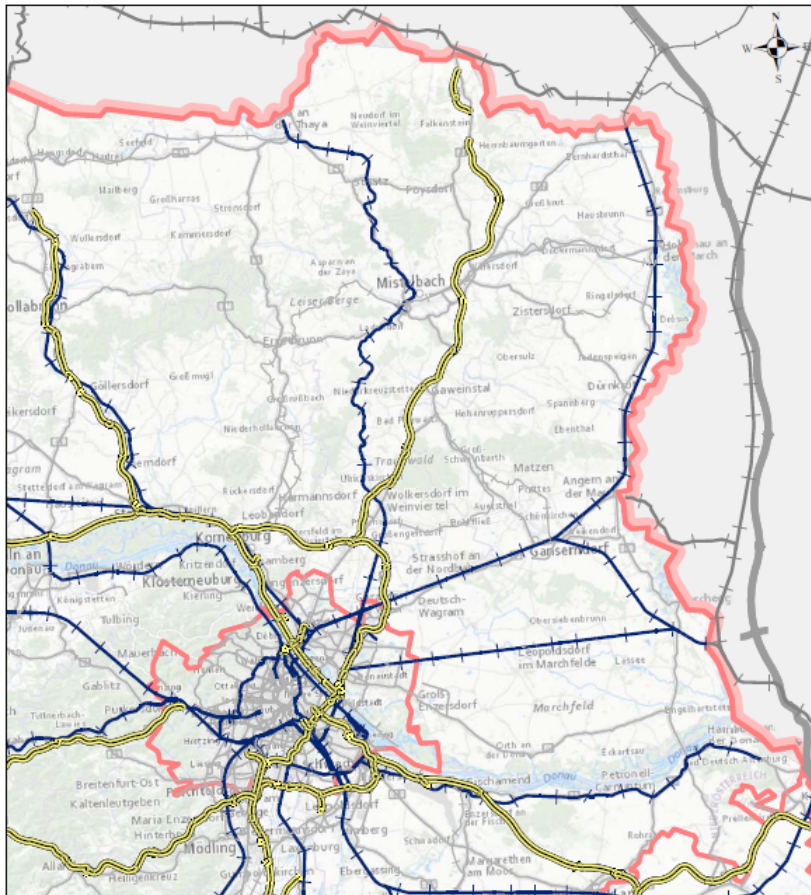
Räumliche Systemabgrenzung

Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsraums wird durch einen funktionalen und einen engen Untersuchungsraum bestimmt.

Der **funktionale Untersuchungsraum** (Abbildung 2) hat vorrangig Netzbezug und umfasst den Teil des hochrangigen Verkehrsnetzes, für den sich durch die vorgeschlagene Netzveränderung relevante verkehrlichfunktionale Veränderungen ergeben können. Für diesen Raum erfolgt eine Untersuchung der indirekten Umweltauswirkungen, bspw. von Klimawirkungen, der verkehrlichen Auswirkung auf das Gesamtverkehrsnetz sowie großräumiger wirtschaftlicher Effekte.

Der funktionale Untersuchungsraum wie in der Karte dargestellt reicht bis an die Grenzen zu Tschechien und der Slowakei, da in den angrenzenden Ländern keine erheblichen Auswirkungen anzunehmen sind. Dies wurde bereits in den Genehmigungsverfahren zur S 1 dargelegt.

Abbildung 2: funktionaler Untersuchungsraum



Hintergrund: Basemap.at

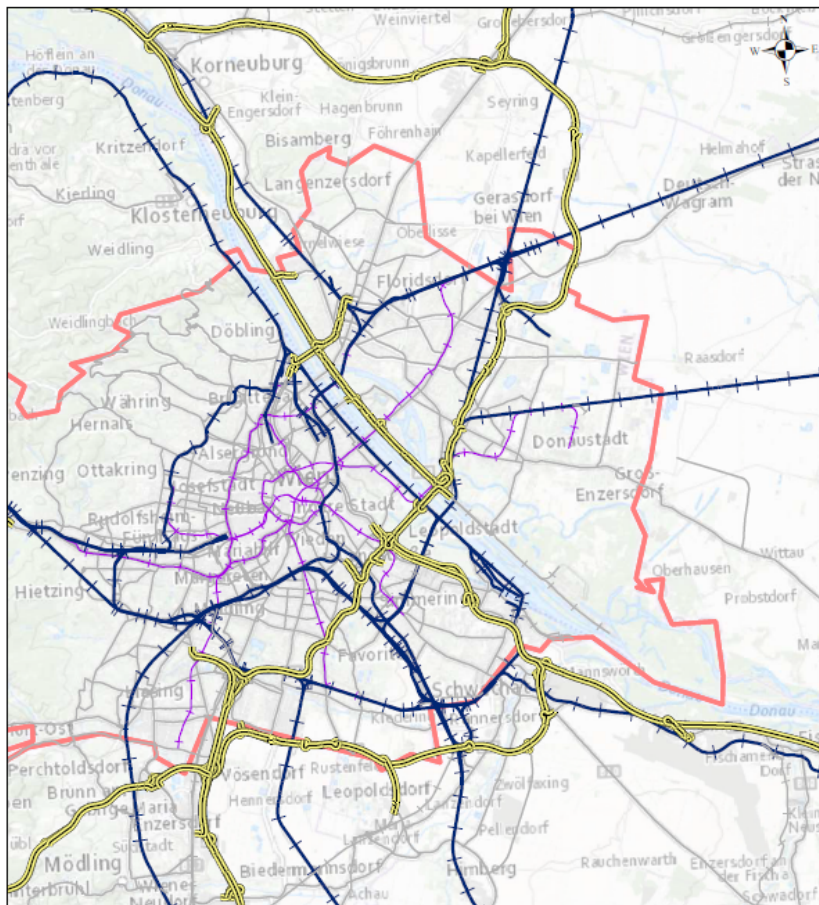
Legende

- Autobahn & Schnellstraßen
- Straße hochrangig Ausland
- Landesstraßen B und L
- Wesentliche Bahnstrecken Inland
- Sonstige Bahnstrecken Inland
- Wesentliche Bahnstrecken Ausland
- Bundesländergrenzen
- Staatsgrenze

Der **enge Untersuchungsraum** (Abbildung 3) hat vorrangig Raumbezug und ist als jener Raum definiert, auf welchen sich die unmittelbaren regionalen Auswirkungen der Netzveränderung bzw. der Nullalternative entfalten können. Er beinhaltet - wie in der Karte dargestellt - das östliche Wien inkl. Umgebung. Für diesen Raum erfolgt eine Untersuchung der direkten Umweltauswirkungen wie bspw. Flächenbeanspruchung, Immissionsbelastung, Eingriffe in Schutzgebiete, regionale Mobilitätsauswirkungen, die mögliche Beeinflussung räumlicher Entwicklungen, lokale wirtschaftliche Effekte sowie die Kosteneffizienz des Einsatzes öffentlicher Mittel für Verkehrsinfrastruktur.

Die Abgrenzung des engeren Untersuchungsraumes basiert einerseits auf den vorhergegangenen Untersuchungen und Genehmigungsverfahren zur S 1 und andererseits auf den durch die Studien der TU zur „Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S 1“ untersuchten regionalen verkehrlichen Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz.

Abbildung 3: enger Untersuchungsraum



Hintergrund: Basemap.at

Legende

- Autobahn & Schnellstraßen
- Landesstraßen B und L
- wesentliche Bahnstrecken
- sonstige Bahnstrecken
- U-Bahn
- Bundesländergrenzen

Zeitliche Systemabgrenzung

Aus den nachfolgend dargelegten Überlegungen wird der Prognosehorizont mit 2040 festgelegt:

- Der Prognosehorizont orientiert sich an der verkehrlichen Wirkung der vorgeschlagenen Netzveränderung, einschlägige Richtlinien geben einen Prognosehorizont von 15 Jahren vor.
- In der derzeit in Ausarbeitung befindlichen Verkehrsprognose 2040 wurde der Prognosehorizont mit 2040 festgelegt.
- Sowohl die in den Alternativen vorgeschlagenen Maßnahmenbündel aus zusätzlichem ÖV-Ausbau, Verkehrslenkungsmaßnahmen und ergänzenden niederrangigen Straßenlösungen als auch die Maßnahmen der Nullalternative würden bis 2040 ihre volle verkehrliche Wirkung erzielen.

Inhaltliche Systemabgrenzung

Verkehrssystem

Die Untersuchung der vorgeschlagenen Netzveränderung verfolgt einen ergebnisoffenen, multimodalen Ansatz unter Berücksichtigung von ÖV-Ausbau in Verbindung mit (erforderlichen) niederrangigen Straßenlösungen, sowie Fahrrad- und Fußgänger:innen-Infrastruktur. Neben rein infrastrukturellen Maßnahmen werden geplante und mögliche verkehrslenkende Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt und bewertet. Darunter sind unter anderem Parkraumbewirtschaftung, Preisgestaltung für den ÖV, Ausbau von multimodalen Angeboten, Sharing-Systeme und fiskale Maßnahmen zu subsumieren. Neben der Personenmobilität wird auch der Güterverkehr in der (multimodalen) Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Modellierung bzw. bei der Alternativengestaltung entsprechend berücksichtigt werden.

Auswirkungen

Die inhaltliche Systemabgrenzung in Bezug auf die Untersuchungsmethodik zur Erhebung der Umweltbedingungen und zur Auswirkungsbetrachtung sind dem Kap. Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen und dem Kap. Methodischer Zugang für die Auswirkungsbeurteilung zu entnehmen.

Für die Prüfung der geplanten Netzveränderung bzw. allenfalls die Umsetzung der Nullalternative relevant sind jedenfalls die in den letzten Jahren in sämtlichen Zieldokumenten zunehmend in den Fokus rückenden Themen wie die Sicherstellung einer klimaneutralen Mobilität, die Eindämmung der Flächenbeanspruchung oder der Schutz der Biodiversität. Diese Themen sind nicht neu, doch durch die zunehmend sichtbarer werdende Problematik der klimatischen Veränderungen und der Konsequenzen, die sich daraus ergeben, sind gerade auch Veränderungen im Verkehrssystem zukünftig verstärkt in diesem Licht zu betrachten.

Allgemeine Rahmenbedingungen

Die langfristigen sozioökonomischen Entwicklungen, die in engem Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung eines Raums stehen, lassen sich nicht so ohne weiters vorhersagen.

Grundsätzlich handelt es sich um einen Raum mit einer in den letzten Jahrzehnten hohen Entwicklungsdynamik. Es kam zu Suburbanisierungsprozessen in den nordöstlichen Wiener Gemeindebezirken sowie in den angrenzenden Umlandgemeinden in Form von verstärkten Betriebsansiedlungen und überdurchschnittlich hohem Bevölkerungszuzug. Dies steht in Zusammenhang mit großflächigen Baulandausweisungen und -angeboten für Wohnen und Betriebe. Ein weiteres Bevölkerungswachstum im Ballungsraum Wien, gerade auch im Nordosten, ist auch für die Zukunft anzunehmen, wobei das Wachstum in den letzten Jahren in Wien insgesamt langsamer vorangegangen ist, als noch vor einigen Jahren erwartet. Es ist davon auszugehen, dass sich Verkehrsinfrastrukturprojekte, wie die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße verstärkend auf die beschriebenen Tendenzen in der Region auswirken würden.

Es ist davon auszugehen, dass durch die Umsetzung der geplanten verkehrlichen und räumlichen Maßnahmen der Stadt Wien mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2040 der Motorisierungsgrad im Sinne der Zielsetzungen der Stadt Wien u. a. gem. Wiener Klimafahrplan im Ballungsraum weiter abnimmt bzw. abnehmen soll. Eine Abnahme bspw. des Motorisierungsgrads ist bereits jetzt bemerkbar.

Diese Annahmen werden im Umweltbericht mit konkreten Prognosen zu hinterlegen sein. Durch den notwendigen Fokus auf qualitative Bewertungsmethoden ist eine gesamtwirtschaftliche Überprüfung der Zweckmäßigkeit nicht vollständig möglich. Grobe

Angaben zu Kosten werden aber insofern gemacht, als sie eine Beurteilungsgrundlage für die Einschätzung zum effizienten und sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel bilden.

Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen

Unter dem Begriff Umweltbedingungen sind die relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustands der voraussichtlich erheblich beeinflussten Räume zu verstehen. Unabhängig davon, ob es sich bei der vorgeschlagenen Netzveränderung um ein Streichen oder Hinzufügen von Netzelementen handelt, sind die aktuellen Umweltbedingungen darzustellen. Die Auswirkungen des Baus der im BStG verankerten Schnellstraße sowie allfälliger Alternativen dazu werden im Kapitel Auswirkungsbeurteilung beleuchtet.

Um die Gesamtheit aller ökologischen, sozialen und ökonomischen Belange, auf die sich die Netzveränderung auswirken kann, darzustellen, wird die Darstellung der Umweltbedingungen in einen funktionalen und einen engen Untersuchungsraum unterteilt, wie bereits im vorherigen Kapitel skizziert.

Im **funktionalen Untersuchungsraum** werden bevorzugt Themenbereiche angesprochen, welche nur geringen oder keinen konkreten Raumbezug aufweisen. Umso wichtiger ist es, in diesem Bereich Themen zu beleuchten, die in einem Zusammenhang mit einer nachhaltigen bzw. zukunftsfähigen Entwicklung des Gesamtverkehrssystems stehen. Beispielsweise werden in diesem Zusammenhang Aussagen über die klimatische Situation, die Verkehrssituation, die räumliche Entwicklung oder die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen getätigt. Die Darstellung der im funktionalen Untersuchungsraum gewonnenen Informationen wird vorrangig textlich und mit Hilfe von entsprechenden Kartenabbildungen erfolgen.

Im **engen Untersuchungsraum** werden jene Aspekte und die Wechselwirkungen untereinander behandelt, welche eine Sensibilität gegenüber der physischen Umsetzung der bereits im BStG verankerten Netzveränderung bzw. einer Alternative aufweisen. Es werden Aspekte behandelt wie:

- klimatische Faktoren
- biologische Vielfalt, Fauna und Flora
- Boden (u.a. Flächenbeanspruchung und Versiegelung)
- Wasser

- Landschaft
- Gesundheit des Menschen und Luft
- Bevölkerung (v.a. hinsichtlich der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, der Bevölkerungsentwicklung und des regionalen Wirtschaftsgefüges)
- Sachwerte und das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze

Von der gem. SP-V Leitfaden 2018 vorgesehenen Ausweisung von Raumwiderständen kann abgesehen werden, da sich die gegenständliche Netzveränderung und die Alternativen in einem räumlich bereits eng definierten Korridor befinden. Es ist daher nicht zielführend, großmaßstäblich Räume zu definieren, in denen Vorhaben mit mehr oder weniger Genehmigungsrisiko umzusetzen wären. Vielmehr sind die Umweltbedingungen für den definierten Korridor auf einer der SP-V angemessenen, raumstrukturell abstrakten Ebene darzustellen und die Einstufung der Sensibilität als Grundlage für die Beurteilung möglicher Auswirkungen heranzuziehen. Für die Ermittlung der Umweltbedingungen im funktionalen und engen Untersuchungsraum werden bereits vorhandene schriftliche Quellen herangezogen.

Methodischer Zugang für die Auswirkungsbeurteilung

Bewertungsrahmen für die Auswirkungsbeurteilung

Im Umweltbericht wird auf Basis der in Kapitel „Allgemeine Ziele und Beziehung zu Plänen und Programmen“ genannten internationalen und nationalen Vorgaben und Rahmenbedingungen und den Zielen aus § 5 Z. 4 SP-V Gesetz ein Zielsystem entwickelt. Das Zielsystem umfasst alle relevanten Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Z. 8 SP-V-Gesetz, die auch bei der Darstellung der Umweltbedingungen behandelt werden. Es dient als Bewertungsrahmen für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung.

Die Ziele werden hierarchisch in einige wenige Oberziele und mehrere Unterziele gegliedert, wobei mehrere Unterziele je einem Oberziel zugeordnet werden (Tabelle 1). Oberziele werden möglichst abstrakt und ohne expliziten Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsfragen formuliert. Im Gegensatz dazu können die Unterfragen einen direkten Bezug zu Verkehrsfragen aufweisen, auch in Verbindung mit Kriterien und Indikatoren. Entsprechend den Empfehlungen des SP-V-Leitfadens können als Ordnungsrahmen für die

Oberziele die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit) herangezogen werden:

- Ökologische Ziele umfassen Ziele zum Schutz des Klimas, der natürlichen Lebensgrundlagen, der nachhaltigen Nutzung und Schonung der Ressourcen und dem Erhalt der Umweltqualität.
- Ökonomische Ziele umfassen Ziele, die die Stärkung und Sicherung der ökonomischen Stabilität in Österreich und in der Region bezwecken und auf die Zunahme von Wohlstand und Gemeinwohl abstellen.
- Soziale Ziele umfassen Ziele, die den Menschen, die Qualität seines Lebensumfelds, Gerechtigkeit, Sicherheit und Wohlbefinden zum Inhalt haben.

Tabelle 1: Aufbau des Zielsystems als Bewertungsrahmen für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung

Ökologische Ziele	Oberziel A1	Unterziel A1.1
		Unterziel A1.x
	Oberziel Ax	Unterziel Ax.1
		Unterziel Ax.x
Ökonomische Ziele	Oberziel B1	Unterziel B1.1
		Unterziel B1.x
	Oberziel Bx	Unterziel Bx.1
		Unterziel Bx.x
Soziale Ziele	Oberziel C1	Unterziel C1.1
		Unterziel C1.x
	Oberziel Cx	Unterziel Cx.1
		Unterziel Cx.x

Als Bewertungsrahmen für die Beurteilung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung sowie der dargestellten Alternativen dient das obengenannte Zielsystem mit seinen Ober- und Unterzielen.

Im abgesteckten Bereich, werden die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen für die jeweils kleinste Einheit des Zielsystems (Unterziel) ermittelt und dargestellt. Die Betrachtung der einzelnen Themenbereiche erfolgt differenziert für den engen und den funktionalen Untersuchungsraum. Die so ermittelten Ergebnisse werden zur besseren Vergleichbarkeit der einzelnen Alternativen in Zielerreichungsgrade umgewandelt. Die Zielerreichungsgrade geben an, inwieweit eine Alternative hinsichtlich des zugehörigen Prüfkriteriums zu- oder abträglich ist (Tabelle 2). Als Referenzfall für die Bewertung („Nullalternative“) wird der laut BStG vorgesehene Ausbau der Strecke zwischen Süßenbrunn und Schwechat in Form der vorliegenden Planungen und Genehmigungsbescheide herangezogen.

Tabelle 2: Darstellung der Zielerreichungsgrade

++	Erhebliche Verbesserung im Vergleich zur Nullalternative
+	Verbesserung im Vergleich zur Nullalternative
0	Keine/irrelevante Veränderung im Vergleich zur Nullalternative
-	Verschlechterung im Vergleich zur Nullalternative
--	Erhebliche Verschlechterung im Vergleich zur Nullalternative

Methoden zur Auswirkungsbeurteilung

Für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen wird ein qualitativer Bearbeitungszugang in Form einer Wirkungsanalyse (WA) gewählt. Es geht nicht um eine inhaltliche Detailschärfe, diese ist in der in einer SP-V gewählten großräumigen Betrachtung von Auswirkungen nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Vielmehr gilt es, Plausibilitätsannahmen zu treffen und mögliche Wirkungszusammenhänge zwischen Auswirkungen, mit bestehenden Vorbelastungen oder mit anderen Planungen z. B. in Bezug auf Immissionen oder Flächenbeanspruchung aufzuzeigen. Allerdings ist hinsichtlich des verkehrlichen Mengengerüsts über geeignete Modellierungen eine Quantifizierung von Wirkungen vorgesehen. Die Alternativen werden zusätzlich hinsichtlich der zeitlichen Umsetzbarkeit etwa betreffend die Konsumation vorhandener Genehmigungen zu bewerten sein.

In einer SP-V sind alle Alternativen im Hinblick auf Ihre Auswirkungen gleichwertig darzustellen. Die Vergleichbarkeit der Alternativen ist höher zu bewerten als eine

möglichst detaillierte Aussageschärfe. Bei der Untersuchung der Auswirkungen wird in der Untersuchungstiefe zudem zwischen dem funktionalen und dem engen Untersuchungsraum unterschieden. Mit der Ermittlung und Beschreibung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen im Umweltbericht wird den Anforderungen von § 6 Abs. 2 Z. 3 und Z. 8 SP-V-Gesetz entsprochen.

Exkurs: Allgemeine Überlegungen zur Auswirkungsbeurteilung und den Modellierungsansätzen der verkehrlichen Auswirkungen

Stark verallgemeinert sind drei Dimensionen von Auswirkungen zu betrachten:

Auswirkungen, die durch die Infrastruktur per se hervorgerufen werden, das sind z. B. Flächeninanspruchnahme oder Zerschneidung von Ökosystemen, Treibhausgasemissionen in der Bauphase.

Unmittelbare verkehrliche Auswirkungen die durch den Betrieb bzw. die Nutzung der Infrastruktur induziert werden; einerseits z. B. Reisezeitgewinne und Erreichbarkeitsvorteile und andererseits Lärm- und Abgasbelastungen, Energieverbrauch oder Treibhausgasemissionen. Änderungen im Mobilitätsverhalten sind dabei umfassend und verkehrsträgerübergreifend zur berücksichtigen.

Durch das Vorhandensein bzw. die Nutzung der Infrastruktur sind aber auch sekundäre Auswirkungen zu betrachten, etwa Änderungen in der Raumstruktur, die selbst entsprechende verkehrliche Auswirkungen aufweisen.

Die Beurteilung der durch die Infrastruktur unmittelbar hervorgerufenen Auswirkungen erfolgt in qualitativer Weise, da für eine umfassende Quantifizierung im Rahmen einer SP-V keine ausreichende Planungstiefe vorliegt.

Die Beurteilung der unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen soll quantitativ unter Verwendung eines geeigneten multimodalen Verkehrsmodells erfolgen. Das Modell muss in der Lage sein, fachlich belastbare Abschätzung der Verkehrsentwicklung sowie der verkehrlichen Auswirkungen von verkehrslenkenden, infrastrukturellen und angebotsseitigen Maßnahmen zu liefern. Neben einer „klassischen“ Verkehrsmodellierung, die zumindest die Stufen der Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittel- und Routenwahl gemäß dem Stand des Wissens umfasst, sind aufgrund der strategischen Dimension der Entscheidung sowie der oben

dargelegten sekundären Wirkungsdimensionen hinsichtlich Verkehrsinfrastruktur und Raumentwicklung nach Möglichkeit auch Modellansätze zur Anwendung zu bringen, die versuchen einen Zusammenhang zwischen dem Verkehrssystem und der räumlichen Entwicklung, aber auch Rückkoppelungen zwischen unterschiedlichen Einflussgrößen abzubilden, s.g. Systemdynamische Modelle.

Das BMK beabsichtigt, für die gegenständliche SP-V einer Empfehlung des Rechnungshofes¹⁰ zu folgen und das bundesweite Tool „Verkehrsmodell Österreich (VMÖ)“ als wesentliches Instrument zur Bewertung verkehrlicher Wirkungen einzusetzen. Dabei ist vorgesehen, das derzeit in Überarbeitung bzw. Neuerstellung befindliche Verkehrsmodell Österreich als Grundlage der Verkehrsprognose Österreich 2040+ zu verwenden. Das Modell umfasst den Personen- und Güterverkehr, ist multimodal, berücksichtigt den Stand des Wissens in der Verkehrsmodellierung auf hohem Niveau und erfüllt sowohl methodisch als auch hinsichtlich der räumlichen Auflösung (300 Zonen in Wien) und der räumlichen Abdeckung (weite Teile Europas) die räumlichen Anforderungen an die gegenständliche SP-V. Zusätzlich soll das Modell MARS-UBA des Umweltbundesamtes, ein systemdynamisches Modell, zur Plausibilisierung von Maßnahmenwirkung und Abschätzung räumlicher Effekte eingesetzt werden.

Das Modell MARS-UBA wird einerseits als Plausibilisierungsinstrument für die Wirkung von verkehrspolitischen Maßnahmen verwendet. Der Einsatz des systemdynamischen Modells, das bei der Untersuchung von Maßnahmen Rückkoppelungen von unterschiedlichen Einflussgrößen ermöglicht, soll hier die Wirkungsermittlung aus dem Verkehrsmodell Österreich plausibilisieren bzw. auch um strukturändernde Wirkungen ergänzen.

Ein wesentlicher Input von MARS-UBA sind andererseits Auswirkungen von Maßnahmen wie z. B. von Infrastrukturausbauten auf die Raumstruktur. Diese Ergebnisse können mit dem Verkehrsmodell Österreich rückgekoppelt werden.

¹⁰ Berichte des Rechnungshofes, Reihe Bund 2018/33

https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsinfrastruktur_Bund.pdf bzw. 2021/33

https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home_7/Verkehrsinfrastruktur.pdf

Vorgehen zur Gegenüberstellung der Auswirkungen und Beurteilung

Die ermittelten Zielerreichungsgrade werden für die Alternativen übersichtlich in einer Tabelle zusammengefasst (Tabelle 3). In weiterer Folge werden die Gesamtbewertungen der verschiedenen Alternativen gegenübergestellt und ihre Vor- und Nachteile eingehend beleuchtet. Abschließend wird für jede Alternative eine Gesamtbewertung in Form einer zusammenfassenden textlichen Beurteilung vorgenommen. Als Ergebnis wird eine begründete Empfehlung für eine der Alternativen bzw. die Beibehaltung/Abänderung des BStG abgegeben.

Tabelle 3: Gegenüberstellung und beispielhafte Bewertung der Alternativen (NA: Nullalternative, A: Alternativen 1 bis x)

Ziele			Alternativen			
			NA	A1	A2	Ax
Ökologische Ziele	Oberziel A1	Unterziel A1.1	+	++	--	--
		Unterziel A1.x	0	+	--	-
	Oberziel Ax	Unterziel Ax.1	+	+	0	-
		Unterziel Ax.x	0	+	-	0
Ökonomische Ziele	Oberziel B1	Unterziel B1.1	-	0	--	0
		Unterziel B1.x	-	-	-	+
	Oberziel Bx	Unterziel Bx.1	+	0	0	0
		Unterziel Bx.x	+	0	0	+
Soziale Ziele	Oberziel C1	Unterziel C1.1	++	++	--	0
		Unterziel C1.x	++	+	-	0
	Oberziel Cx	Unterziel Cx.1	+	++	-	+
		Unterziel Cx.x	0	++	--	+

Maßnahmen

In erster Linie als Vorgabe bzw. Empfehlungen für nachfolgende Planungsschritte werden gem. § 6 Abs. 2 Z. 9 SP-V-Gesetz allgemeine Maßnahmen und Umsetzungshinweise zur Verhinderung, Einschränkung oder zum Ausgleich von negativen Auswirkungen formuliert. Diese betreffen jene Wirkungsbereiche, die sich aus infrastrukturellen und verkehrslenkenden Maßnahmen und Projekten ergeben, welche mit der vorgeschlagenen Netzveränderung in Zusammenhang stehen. Außerdem werden Monitoringmaßnahmen angeführt und auf bestehende Monitoringsysteme (z. B. MMP Monitoring) verwiesen, welche zur Überwachung von Umweltwirkungen und der Zielerreichung der Netzveränderung dienen.

Alternativen

Im Rahmen der SP-V soll gemäß § 6 Abs. 3 Z. 3 SP-V-Gesetz eine „intermodale und netzwerkübergreifende Alternativenprüfung“ durchgeführt werden. In dem besonderen Fall der Streichung von Streckenzügen werden der Nullalternative – zur (zumindest teilweisen) Substituierbarkeit des Bundesstraßenvorhabens – Alternativenbündel bestehend aus Maßnahmen im niederrangigen Straßennetz, ÖV-Ausbau und Verkehrslenkung gegenübergestellt und bewertet. Auch dies ist eine Besonderheit der geplanten SP-V, da der Vorschlag der Netzveränderung aus Alternativen (d.h. den Handlungsoptionen auch außerhalb des Bundesstraßennetzes) besteht, welche im Verlauf der SP-V konkretisiert und untersucht werden. Für die vorgeschlagene Netzveränderung sind weder die Wasserstraße (keine Lösung für Personenmobilität) noch der Flugverkehr (siehe räumliche Systemabgrenzung) relevant und daher nicht Teil der weitergehenden Untersuchungen.

Nullalternative

Aus dem speziellen Fall einer SP-V für die Herausnahme eines konkreten Vorhabens aus dem Bundesstraßengesetz ergeben sich auch besondere Anforderungen an die inhaltliche Abgrenzung der Untersuchungen. Die Nullalternative beschreibt im konkreten Fall nicht nur die Fortschreibung des aktuellen Umweltzustands bis zum Prognosezeitpunkt, sie beinhaltet u. a. den laut BStG vorgesehenen Ausbau der Strecke zwischen Süßenbrunn und Schwechat (VA 1 + VA 2) in Form der vorliegenden Planungen und Genehmigungsbescheide, sowie jene Maßnahmen, die unabhängig vom Vorschlag der Netzveränderung beabsichtigt sind. Es ist davon auszugehen, dass folgende Infrastrukturvorhaben gem. Nullalternative bis 2040 in Betrieb und verkehrlich wirksam sind bzw. wären:

- S 1 Nord (VA 1)
- Lobautunnel (VA 2)
- S 8 (West, Ost)
- S 1 Spange

- A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn bis Staatsgrenze – Vollausbau mit grenzüberschreitendem Lückenschluss der tschechischen Autobahn D52 von der Staatsgrenze bis Pohořelice
- Stadtstraße Aspern¹¹
- alle ÖV-Projekte, die beschlossen sind:
 - Bahnprojekte gemäß derzeit gültigem ÖBB Rahmenplan mit besonderer Relevanz, z. B. Ausbau der Nordbahn, der Marchegger Ostbahn, S-Bahn-Stammstrecke inkl. Adaptierung der Zulaufstrecken, 4-gleisiger Ausbau Meidling–Mödling, Pottendorfer Linie, Flughafenspanne oder der Verbindungsbahn Meidling–Hütteldorf;
 - fix geplante Maßnahmen Stadt Wien¹², wie z. B. neue Straßenbahnlinie 27 (Verbindung Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse bis Aspang Nord), Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 durch die Seestadt Aspern, Donauefeldtangente, U-Bahnbau: Ausbau U2 U5.

Auch in diesem Zusammenhang bildet die vorliegende SP-V eine Besonderheit, da für die Nullalternative prognostizierte Verkehrs- und Umweltdaten von noch nicht umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen vorliegen.

Alternativen

Die Alternativen setzen sich aus Instrumenten unterschiedlicher verkehrlicher Planungsbereiche zusammen und beinhalten folgende sowohl verkehrsmittelspezifische als auch verkehrslenkende Maßnahmen:

Forcierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Im Bereich des Angebots im ÖV werden einerseits die bereits geplanten (siehe Nullvariante) Maßnahmen als auch darüber hinausgehende Maßnahmen (Schnellbuslinien, Verlängerung von Straßenbahnen, etc.) beispielhaft angenommen. Bei bahnseitigen ÖV-Maßnahmen werden zwei Alternativen untersucht: Angebotsverbesserungen auf Basis der Projekte des Rahmenplans 2022-27 und mögliche

¹¹ Keine hochrangige Verkehrsinfrastruktur

¹² [Straßenbahnplanung - Ausbau des Straßenbahn-Netzes \(wien.gv.at\)](https://www.wien.gv.at/straßenbahnplanung)

weitere Angebotsverbesserungen, die derzeit in Modulen im Rahmen des Zielnetzprozesses 2040 untersucht werden.

Ausbau der Infrastrukturen für die aktive Mobilität

Infrastrukturelle Maßnahmen für die aktive Mobilität werden nicht als regional verortbare, konkrete Maßnahmen entwickelt, sondern über allgemeine Parameter der Verkehrsnachfrageberechnung abgebildet. Eine konkrete Ausbildung dieser Maßnahmen würde über den Rahmen einer SP-V hinausgehen. Die Plausibilität der Annahmen wird im Rahmen des Umweltberichtes entsprechend dokumentiert, um eine grundsätzliche Umsetzbarkeit sicherzustellen (z. B. Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr).

Ergänzungen im niederrangigen Straßennetz

Das Straßennetz betreffende Alternativen gehen alle von der Prämisse aus, dass die Donauquerung der S 1 (Lobautunnel) nicht realisiert wird. Eine Umsetzung des Lobautunnels in niederrangiger Form wird ebenfalls nicht untersucht, da eine solche Ausführung ebenso nicht den Zielen und Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung entspricht.

Für die Strecke zwischen der Anschlussstelle Groß-Enzersdorf und dem Knoten Süßenbrunn wird, neben der möglichen vollständigen Ausführung als Schnellstraße, abschnittsweise eine Adaption der Ausführung als hochrangiges Straßennetzelement auf eine Ausführung in niederrangiger Form (beispielsweise als zweistreifige Straße mit niveaugleichen Knoten) geprüft, bis hin zur Prüfung der verbleibenden Strecke in komplett niederrangiger Form.

Der Verlauf von einzelnen Straßenzügen und -gestaltungen wird dabei nicht als detaillierte Trassenführung, sondern als verallgemeinerte Netzelemente ausgearbeitet, wobei abstrakt von den Verläufen der geplanten Trassen ausgegangen wird.

Verkehrslenkende Maßnahmen

Verkehrslenkende Maßnahmen werden gemäß den Annahmen der Szenarien der Verkehrsprognose 2040+ angesetzt. Darunter sind unter anderem Parkraumbewirtschaftung, Preisgestaltung für den ÖV, Ausbau von multimodalen Angeboten, Sharing-Systeme oder fiskale Maßnahmen zu subsumieren.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Rahmen des Umweltberichtes konkretisiert und zu unterschiedlichen Alternativenbündeln zusammengesetzt und bewertet. Die entsprechenden Kosten der Maßnahmen werden für Errichtung und Betrieb global abgeschätzt.

Grundsätzlich wäre gemäß SP-V Leitfaden zwischen Systemalternativen und Standortalternativen zu unterscheiden. Im Fall der Bereiche an Verkehrsträgern des dargestellten Schemas, aus welchen die Alternativen entwickelt und geprüft werden sollen, zeigt sich, dass es sich im Fall der vorgeschlagenen Netzveränderung (dem Anwendungsfall einer angestrebten Streichung aus dem BStG entsprechend) in jedem Fall um Systemalternativen handelt, da in jedem Fall als Alternative multimodale Maßnahmenbündel untersucht werden.

Besonderheiten und zu erwartende Herausforderungen der SP-V

Bei Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes, kurz Netzveränderung, ist in den meisten Fällen eine strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) durchzuführen. Die Voraussetzungen und der Ablauf einer solchen Prüfung sind im SP-V-Gesetz geregelt. Die berechtigten Initiatorinnen und Initiatoren sind in § 2 Abs. 6 SP-V-Gesetz aufgelistet. In der Vergangenheit wurden strategische Prüfungen im Verkehrsbereich unter anderem von den Ländern, der ASFINAG oder der ÖBB-Infrastruktur Bau AG initiiert. Eine Besonderheit der vorliegenden SP-V liegt darin, dass erstmals der Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, als Initiator einer solchen Prüfung auftritt.

Eine weitere Besonderheit bildet der Umstand, dass erstmals eine SP-V für die Streichung von Teilen eines Eintrags in das Verzeichnis des BStG durchgeführt wird. Seit Einführung des SP-V-G im Jahr 2005 stand in jeder SP-V stets das Hinzufügen (bzw. Verschieben) von Netzelementen als vorgeschlagene Netzveränderung im Zentrum der Prüfung. Eine SP-V mit dem Ziel der Streichung von Netzelementen als vorgeschlagenen Netzveränderung ist bis dato noch nicht durchgeführt worden, weshalb auf keine Erfahrungswerte hinsichtlich des Prozessablaufs und der Gestaltung und Ausführung des entsprechenden Umweltberichts zurückgegriffen werden kann.

Gegenüber den bisher durchgeführten SP-V unterscheidet sich die vorliegende auch darin, als dass sich die verkehrspolitischen Zielsetzungen in den letzten Jahren stark gewandelt haben. Insbesondere Themen wie Klimaschutz und Flächeninanspruchnahme haben immens an Bedeutung gewonnen.

Dies zeigt sich unter anderem im Regierungsprogramm 2020-2024 der österreichischen Bundesregierung in den Zielen, die Klimaneutralität im Jahr 2040 sektorübergreifend zu erreichen und die Flächeninanspruchnahme erheblich zu reduzieren. Für den Verkehrssektor wurde mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 ein Weg vorgezeichnet, der durch ambitionierte Maßnahmen verfolgt werden muss, will man die gesteckten Ziele erreichen. Die Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft und die vorliegende SP-V können zu solchen Maßnahmen gezählt werden.

Als Folge der Änderungen der Anforderungen und Ziele an die strategische Infrastrukturentwicklung, insbesondere hinsichtlich Klimaschutz und Flächeninanspruchnahme bzw. Bodenversiegelung, wird derzeit der 2018 publizierte SP-V Leitfaden überarbeitet. Im Rahmen der gegenständlichen SP-V wird angestrebt, die Ziele und Zwischenergebnisse des überarbeiteten SP-V Leitfadens so weit wie möglich einfließen zu lassen.

Quellenverzeichnis

Bundeskanzleramt (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK (2021a): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich;

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – BMK (2021b): Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms - Schlussfolgerungen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2018): Strategische Prüfung im Verkehrsbereich. Screening, Scoping, Umweltbericht. Leitfaden.

Emberger, G., Laa, B., Leth, U. und Ripka, I. (2021): Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S1. TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Emberger, G., Laa, B., Leth, U. und Ripka, I. (2022): Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S1 – vertiefende Variantenuntersuchung. TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

European Commission (2019). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: The European Green Deal. COM/2019/640 final.

European Commission (2020). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the Future. COM/2020/789 final.

Rechnungshof Österreich (2018). Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategien, Planung, Finanzierung (Reihe Bund 2018/33).

Rechnungshof Österreich (2021). Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategie, Planung, Finanzierung; Follow-up-Überprüfung und Covid-19-Auswirkungen (Reihe Bund 2021/33).

Republik Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024

TRAFICO, stadtländ und ÖIR. (2003): SUPerNOW Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens. Endbericht. Magistrat der Stadt Wien – MA 18. Wien.

Umweltbundesamt (UBA) im Auftrag des BMK (2021): Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich.

Abkürzungen

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASFINAG BMG	ASFINAG Baumanagement GmbH
BKA	Bundeskanzleramt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMLRT	Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
BMNT	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BStG	Bundesstraßengesetz
BStLärmIV	Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
MARS-UBA	Metropolitan Activity Relocation Simulator - Umweltbundesamt
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖSTRAT	Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung
ÖV	öffentlicher Verkehr
SP-V	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
STEP 2025	Stadtentwicklungsplan Wien 2025
SUP	Strategische Umweltprüfung
SUPerNOW	Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens
TU	Technische Universität
UBA	Umweltbundesamt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

VA	Verwirklichungsabschnitt
VMÖ	Verkehrsmodell Österreich
WA	Wirkungsanalyse

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at