

Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S1

Executive Summary der beiden durchgeführten Studien

Untersuchungsgegenstand

Gegenstand der Studien war die Darstellung und Bewertung von Alternativen zur Nordostumfahrung Wiens inkl. S1 Spange Seestadt und „Stadtstraße“ Wien in Hinblick auf die Erreichbarkeit der Stadtentwicklungsgebiete im Nordosten Wiens und die zu erwartenden Belastungen im Straßen- und ÖV-Netz. Auf Basis und unter Verwendung jenes Verkehrsmodells, mit dem bereits 2016 die Auswirkungen des Lobautunnels auf die Stadt Wien im Auftrag der Stadt untersucht worden sind, wurden in Summe sechs neue Szenarien berechnet und zwei weitere qualitativ eingeordnet (vgl. Abbildung 1). Dabei wurde einerseits untersucht, wie sich die ausschließliche Realisierung des Verwirklichungsabschnitts 1 (S1 Süßenbrunn – Groß-Enzersdorf inkl. der Spange S1 und der „Stadtstraße“) mit bzw. ohne ÖV-Ausbau und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf die Verkehrsmengen im Raum Wien auswirken würde. Andererseits wurden vier Szenarien berechnet, die von einer Zielerreichung der Modal Split-Ziele der Stadt Wien gemäß STEP 2025 und Smart Klima City Strategie Wien ausgehen und eine bedarfsgerechte Redimensionierung der geplanten Schnellstraßen enthalten. Alle Szenarien wurden schließlich in Bezug auf die Zielsetzungen der Stadt Wien und des Bundes bewertet und untereinander verglichen.

Der Güterverkehr wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit mit dem Vorprojekt nicht im Modell berücksichtigt. Eine Abschätzung der Größenordnung und der Relevanz für die Fragestellungen ist allerdings aufgrund vorliegender Verkehrszählungen möglich.

Kernaussagen

- Die Annahmen in den Entscheidungsgrundlagen für die Errichtung der S1 (UVP Lobautunnel, 2011) haben sich zum Teil als nicht zutreffend herausgestellt: u. a. sind die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr real gesunken (365 Euro Ticket, Klimaticket), die Parkraumbewirtschaftung in Wien wurde flächendeckend ausgeweitet, und der Motorisierungsgrad in Wien ist im Gegensatz zum erwarteten Anstieg deutlich gesunken.
- Die Ziele der Wiener Stadtregierung sehen bis 2030 eine Reduktion des MIV Modal Split in Wien von 27% auf 15% und eine Halbierung des stadtgrenzenüberschreitenden MIV vor, was einer Reduktion der Kfz-Wege in Wien von ca. 40-45% entspricht. Auf diese Verkehrsmengen wäre eine zukunftsfähige Infrastruktur (im gesamten Stadtgebiet) zu dimensionieren.
 - Wird diese reduzierte MIV-Verkehrsnachfrage angenommen, führt das selbst im Szenario ohne Straßenausbau trotz teilweise deutlicher Bevölkerungszuwächse v.a. in den Stadtentwicklungsgebieten zu einer flächendeckenden Entlastung im gesamten Wiener Straßennetz (vgl. Abbildung 2). Lediglich die unmittelbaren Erschließungsstraßen der Seestadt (Ostbahnbegleitstraße und Seestadtstraße) sowie die Hausfeldstraße würden stärker, aber innerhalb der Kapazitätsgrenzen, belastet. Zusätzliche Kapazitäten im hochrangigen Straßennetz sind somit nicht erforderlich.
 - Der angenommene Modal Shift führt vor allem im stadtgrenzenüberschreitenden ÖV zu deutlichen Fahrgastzuwächsen, die größtenteils im STEP 2025-Zielnetz aufgenommen werden können (vgl. Abbildung 3). Lediglich auf der Stadlauer Ostbahnbrücke wird die Kapazität im Bestand deutlich überschritten.
 - Die starke Wirkung dieser Ziele betreffend die Reduktion des Pkw-Verkehrs erübrigt für grundsätzliche Aussagen auch eine detaillierte Betrachtung des Güterverkehrs in Kapazitätsbetrachtungen, zumal der Schwerverkehrsanteil im A- und S-Netz in und um Wien zählstellenspezifisch – aber über die Jahre relativ konstant – zwischen 4 % und 16 %, im Hauptstraßennetz zwischen 3 % und 8 % liegt.
- Die Modellrechnungen zeigen, dass eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nur durch eine Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr (ÖV) und Maßnahmen wie eine flächendeckende (inzwischen umgesetzte) Parkraumbewirtschaftung erreicht wird. Eine gleichzeitige Umsetzung von Straßenbauprojekten schwächt diesen Effekt ab.

- Der Bau der geplanten Straßenprojekte fördert die MIV-Erreichbarkeit der Stadtentwicklungsgebiete in der Donaustadt. Der Großteil der MIV-Erreichbarkeitsgewinne entsteht allerdings im nordöstlichen Wiener Umland, was raumstrukturelle Effekte erwarten lässt (dezentrale Betriebsansiedelungen, Zersiedelung), die verstärkten Ressourcenverbrauch, Flächeninanspruchnahme und induzierten Kfz-Verkehr nach sich ziehen und somit gegen die Klima- und Mobilitätsziele auf Bundes- und Landesebene wirken.
- Bei Entfall der 12. Donauquerung auf Wiener Stadtgebiet (der Lobautunnel wäre die 6. Straßenquerung) verlieren die restlichen Abschnitte (VA1, Spange S1) ihre hochrangige Verkehrsbedeutung. Die Legitimation der Ausführung als Bundesstraßen bzw. die generelle Notwendigkeit dieser Straßen ist aus verkehrlicher Sicht somit in Frage zu stellen.
- Der Bau der Straßenprojekte Lobauautobahn (S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn), S1 Spange und „Stadtstraße“ widerspricht den verkehrs- und klimapolitischen Zielen auf Bundes- und Stadtebene.

Abbildung 1 Überblick über die Szenarien und die jeweils umgesetzten Maßnahmen

	Szenario	Bevölkerung/ Siedlungsstruktur	„Stadtstraße“	S1 Spange Seestadt	S1 Abschnitt Raasdorf- Süßenbrunn (VA1- Nord)	S1 Abschnitt Groß- Enzersdorf – Raasdorf (VA1-Süd)	S1-Donauquerung Schwechat - Groß Enzersdorf (VA2)	S8 Marchfeld- schnellstraße	ÖV Ausbauoffensive (B+)	Zusätzlicher ÖV-Ausbau (B++)	Flächendeckende Parkraum- bewirtschaftung	Nachfrage- modellierung
Studie (2016)	A	Bestand 2015										Angebotsseitige Nachfrageermittlung
	B	Prognose 2030										
	B+	Prognose 2030							•		•	
	C	Prognose 2030	•	•	•	•	•	•				
	D	Prognose 2030	•	•	•	•	•	•	•		•	
	E	Prognose 2030	•					•				
F	Prognose 2030	•					•	•		•		
Studie 1 (2021)	G	Prognose 2030	•	•	•							
	H	Prognose 2030	•	•	•				•		•	
	VA1	Prognose 2030	•	•	•	•			•		•	
B++	Prognose 2030							•	•	•		
Studie 2 (2022)	Neu 1	Prognose 2030	•*	•*	•*			•*	•	•**	•	Modal-Split-Ziel- gerechte Vorgabe der Nachfrage
	Neu 2	Prognose 2030	•*	•*	•*	•*		•*	•	•**	•	
	Neu 3	Prognose 2030	•	•					•	•**	•	
	Neu 4	Prognose 2030							•	•**	•	

* bedarfsgemäße Redimensionierung

** nur Straßenbahnverlängerung Groß-Enzersdorf und Expressbuslinien

Abbildung 2 MIV-Verkehrsentlastung (grün) und -mehrbelastung (rot) ohne zusätzlichen Straßenbau unter Berücksichtigung des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der Erreichung der Wiener Modal Split-Ziele (Vergleich 2030 mit 2020) (Szenario neu 4 vs. Szenario A)

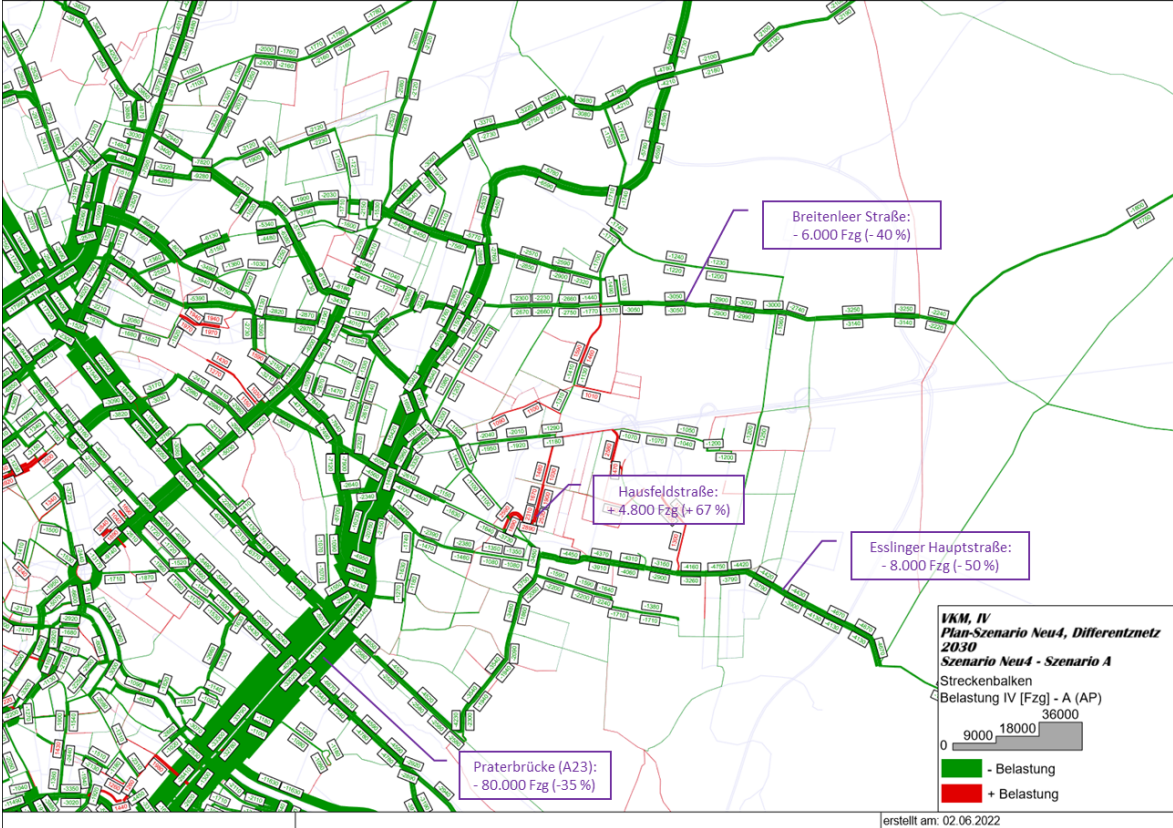


Abbildung 3 ÖV-Verkehrsentlastung (grün) und -mehrbelastung (rot) mit verstärktem ÖV-Ausbau unter Berücksichtigung des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der Erreichung der Wiener Modal Split-Ziele (Vergleich 2030 mit 2020) (Szenario neu 1-4 vs. Szenario A)

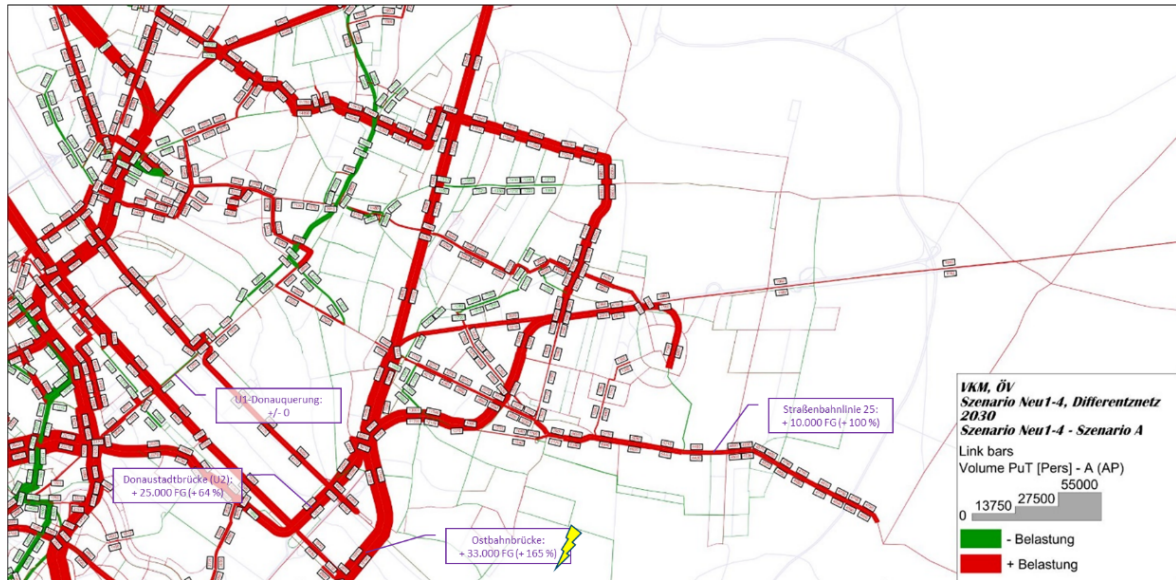


Abbildung 4 Bewertung der Szenarien nach den Kategorien Modal Split, Klimawirkung (MIV-km in Wien), ressourcensparende Raumstrukturen, Flächenverbrauch, Ressourcenverbrauch Herstellung und Betrieb

Szenario	B	B+	C	D	E	F	G	H	VA1*	B++*	Neu 1	Neu 2	Neu 3	Neu 4
Modal Split [Anteil Umweltverbund]	0,0	1,1	-0,1	0,8	-0,1	0,9	-0,1	0,9	0,9	1,4	3,0	3,0	3,0	3,0
Klimawirkung [MIV-km gesamt Wien]	0,0	0,7	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0	0,6	0,6	0,8	3,0	3,0	3,0	3,0
Ressourcensparende Raumstrukturen	0,0	0,8	-1,5	-0,8	-0,5	0,3	-1,0	-0,3	-0,5	1,3	-0,3	-0,4	0,3	0,8
Erreichbarkeit ÖV urban [Abdeckung mit ÖV]	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0	2,0	2,0	3,0	2,2	2,2	2,2	2,2
Erreichbarkeit ÖV rural [Abdeckung mit ÖV]	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Erreichbarkeit MIV urban [Erhöhung der Straßenkapazität]	0,0	0,0	-3,0	-3,0	-1,0	-1,0	-2,0	-2,0	-2,5	0,0	-2,0	-2,0	-1,2	0,0
Erreichbarkeit MIV rural [Erhöhung der Straßenkapazität]	0,0	0,0	-3,0	-3,0	-1,0	-1,0	-2,0	-2,0	-2,5	0,0	-2,5	-2,8	-1,0	0,0
Flächenverbrauch [km ² für Verkehrsflächen]	0,0	-0,5	-3,0	-3,0	-1,0	-1,0	-2,0	-2,0	-2,5	-0,5	-2,5	-2,8	-1,8	-0,5
Ressourcenverbrauch Herstellung & Betrieb	0,0	-1,0	-3,0	-3,0	-2,0	-2,0	-2,5	-2,5	-2,8	-1,5	-2,0	-2,5	-2,2	-1,1

*qualitative Bewertung

Empfehlungen

Die durchgeführten Studien haben gezeigt, dass eine Erreichung der strategischen Ziele der Stadt Wien eine massive Entlastung des Straßennetzes vom motorisierten Individualverkehr zur Folge hätte und damit jeglicher hochrangige Straßenbau aus verkehrstechnischer Sicht zu hinterfragen ist. Sie haben auch gezeigt, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen wie die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im bisher beschlossenen Ausmaß nicht ausreichend für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien wäre. Diese Lücke gilt es in enger Kooperation zwischen Stadt Wien und Bund zu schließen.

Die Ziele der Stadt Wien sind aus Sicht der Erreichung der Klimaziele richtig und essenziell. Auch wenn die Erreichung zusätzliche Maßnahmen erfordert, muss dringend von einer Aufweichung abgeraten werden. Von Seiten der Stadt Wien laufen derzeit bereits einige Initiativen in diese Richtung, welche aber konsequent weiter auszubauen und umzusetzen sind. Ebenso sind die Bestrebungen auf den „übergeordneten“ Ebenen – Bund und europäische Ebene – fortzusetzen und zu forcieren, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Die Maßnahmen dazu sind in zahlreichen Dokumenten (vgl. STEP 2025, Smart Klima City Strategie Wien, Wiener Klimafahrplan, Sachstandsbericht Mobilität, Mobilitätsmasterplan 2030, Liste kontraproduktiver Anreize und Förderungen des BMK, WIFO-Studie „Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr“, UWD-Working Paper „Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich“) dargelegt.

Im Rahmen der Studien wurden auch methodische Empfehlungen formuliert, um zukünftige Straßenverkehrsprojekte in Einklang mit den Klimazielen zu bringen.

Die beiden Studien sind von der Homepage der TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik abzurufen:

- Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S1
<https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Endberichte/2021-Erreichbarkeit-bei-Verzicht-auf-Lobautunnel-Bericht.pdf>

- Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der S1 – vertiefende Variantenuntersuchung
<https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Endberichte/2022-Erreichbarkeit-bei-Verzicht-auf-Lobautunnel-Vertiefung-Bericht.pdf>

Impressum oder Rückfragehinweis oder Datenschutzinfo

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Stand: 3. Oktober 2022

Sektion IV – Verkehr

E-Mail: iv-sl@bmk.gv.at

Erstellt von

Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Ao.Univ.Prof. Univ. Prof. Mag. Dr. Günter Emberger

Telefon: +43 1 58801-23112

E-Mail: guenter.emberger@tuwien.ac.at

Erstellt am: 3. Oktober 2022