

# **Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen**

GZ. 2021-0.747.473

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Gesamtumsetzung: Sektionen II Mobilität & IV Verkehr

Wien, November 2021

### **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind  
ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger  
Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums für  
Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Energie, Innovation und Technologie ausgeschlossen ist.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an  
[ii-sl@bmk.gv.at](mailto:ii-sl@bmk.gv.at) und [iv-sl@bmk.gv.at](mailto:iv-sl@bmk.gv.at).

## Inhalt

<b>Ausgangslage und Ziele .....</b>	<b>5</b>
Klimaziele und -strategien .....	5
Rahmenbedingungen für Straßenbauvorhaben des Bundes .....	7
<b>Vorgehensweise und Ablauf .....</b>	<b>11</b>
<b>Rechtliche Grundlagen für das Bauprogramm .....</b>	<b>12</b>
<b>Empfehlungen des Rechnungshofs .....</b>	<b>14</b>
<b>Klimapolitische Rahmenbedingungen und Ziele .....</b>	<b>16</b>
Pariser Klimaabkommen .....	16
Der europäische Grüne Deal .....	17
Das österreichische Regierungsprogramm 2020–2024 .....	19
<b>Mobilitätsmasterplan 2030 .....</b>	<b>21</b>
<b>Transeuropäische Netze für Verkehr (TEN-V) .....</b>	<b>26</b>
<b>Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) .....</b>	<b>32</b>
Grundsätzliches zur SP-V .....	32
Ablauf .....	33
Praxis und SP-V Leitfaden .....	35
Ausblick .....	36
<b>Verkehrssicherheits-Strategie .....</b>	<b>38</b>
<b>Evaluierte Projekte und ihre Abhängigkeiten .....</b>	<b>40</b>
Teil 1: Neubauprojekte .....	40
Teil 2: Kapazitätserweiterungsprojekte .....	40
<b>Methodik .....</b>	<b>42</b>
<b>Schlussfolgerungen für Neubauprojekte .....</b>	<b>48</b>
A 5 Nord/Weinviertel Autobahn – Poysbrunn – Staatsgrenze Vollausbau .....	48
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn (VA1 und VA2 inkl. Tunnel Donau Lobau) .....	53
A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze .....	79
S 34 Traisental Schnellstraße .....	87
A 12 Inntal Autobahn – Tschirganttunnel .....	91
SP-V – Waldviertel Autobahn / Europaspange .....	96
SP-V – Osttangente Linz .....	100
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Spange Seestadt .....	104

S 3 Weinviertler Schnellstraße – Nord .....	111
S 8 Marchfeld Schnellstraße (Abschnitte West und Ost) .....	114
S 10 Mühlviertel Schnellstraße (Abschnitte Mitte und Nord).....	121
S 18 Bodensee Schnellstraße.....	128
A 22 Donauufer Autobahn – Verlängerung.....	134
S 36 Murtal Schnellstraße TA1 – Lückenschluss.....	136
S 37 Klagenfurter Schnellstraße in der Steiermark und in Kärnten .....	141
<b>Schlussfolgerungen für Kapazitätserweiterungsprojekte.....</b>	<b>146</b>
<b>Ausblick .....</b>	<b>148</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>149</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>150</b>
<b>Quellen.....</b>	<b>151</b>

# Ausgangslage und Ziele

Mit Blick auf die Klimakrise tragen wir alle eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes und künftiger Generationen. Die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen sind die größte Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die rasante Geschwindigkeit, mit der die Erderhitzung voranschreitet, unterstreicht das Erfordernis einer raschen und tiefgreifenden Umgestaltung der globalen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

## Klimaziele und -strategien

Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben das Pariser Klimaabkommen vom Dezember 2015 geschlossen unterzeichnet und sich damit zur Erreichung der dort verankerten Ziele verpflichtet, welche im Einklang mit den wissenschaftlichen Erkenntnissen des Weltklimarates (IPCC) stehen. Dieses Abkommen hat zum Ziel, die globale Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu beschränken, wenn möglich soll die Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius begrenzt werden. Für Industrieländer bedeutet dies einen weitgehenden Ausstieg aus fossilen Energieträgern bis spätestens Mitte des Jahrhunderts. Im Verkehrssektor ist aus heutiger Sicht ein vollständiger Umstieg auf Erneuerbare Energien erforderlich, da die Dekarbonisierung anderer Sektoren deutlich schwieriger werden wird (Umweltbundesamt, 2021). Etwaige Emissionsgutschriften aus Senken werden vor allem für die Landwirtschaft benötigt, um insgesamt Netto-Null Emissionen zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Dezember 2019 der European Green Deal veröffentlicht. Dabei handelt es sich um ein Konzept der Europäischen Union mit dem Ziel, bis 2050 die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren und somit als erster Kontinent klimaneutral zu werden (Umweltbundesamt, 2021).

Im Rahmen der jüngsten UN-Klimakonferenz in Glasgow 2021 bestätigten die 200 teilnehmenden Staaten einstimmig das 1,5 Grad-Ziel und sagten zu, die entsprechenden nationalen Klimaschutzpläne bis Ende 2022 zur Erreichung dieses Ziels nachzuschärfen.

Das Regierungsprogramm 2020-2024 der österreichischen Bundesregierung gibt ein Ziel vor, das weitgehend mit den europäischen Vorgaben und dem Pariser Klimaabkommen einhergeht und die Notwendigkeit nach raschem Handeln deutlich unterstreicht. So soll die Klimaneutralität im Jahr 2040 sektorübergreifend erreicht werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn im Mobilitätssektor eine radikale Trendwende bei den Treibhausgasemissionen – die Mobilitätswende – erfolgt.

Karte und Kompass für diese Trendwende stellt der im Jahr 2021 vom BMK veröffentlichte Mobilitätsmasterplan 2030<sup>1</sup> (BMK, 2021c) dar. Er basiert auf der Analyse, dass im Jahr 2040 bei ganzheitlicher Betrachtung für den Sektor Verkehr nur eine bestimmte Menge an erneuerbarer Energie zur Verfügung steht und für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und somit dem Verlagerungspotential bestimmte Grenzen gesetzt sind (lange Vorlaufzeiten, Geschwindigkeit der Umsetzung, Gesamtvolumen der Projekte). Um mit der zur Verfügung stehenden Energie ein Auslangen zu finden, müssen zum einen die energieeffizientesten Technologien zum Einsatz kommen. Zum anderen muss der Gesamtenergieeinsatz im Verkehr deutlich reduziert werden. Der Mobilitätsmasterplan 2030 baut deshalb auf drei Säulen auf: dem Vermeiden von Verkehr, dem Verlagern auf energieeffiziente Verkehrsträger und der Verbesserung innerhalb der Verkehrsträger. Der Backcasting-Ansatz des Mobilitätsmasterplans 2030 legt dar, dass ein 2040 dekarbonisierter Landverkehr in Österreich einen Bruch des bisherigen Wachstumspfad bei den Verkehrsleistungen des Straßenverkehrs bedingt, ein Stabilisieren auf das heutige Niveau beim Straßengüterverkehr und einen Rückgang auf das Niveau der 1990er Jahre beim PKW-Verkehr. Diese im Mobilitätsmasterplan 2030 beschriebene Mobilitätswende hat zwangsläufig Konsequenzen auf die Ausgestaltung der Bauprogramme für Straßeninfrastruktur des Bundes.

In eine ähnliche Richtung eines gesamtheitlichen und verkehrsträgerübergreifenden Ansatzes gehen auch Empfehlungen des Rechnungshofes (Rechnungshof Österreich, 2021). Basierend auf dem Verkehrsmodell Österreich wäre verstärkt in Richtung einer – durch das Ministerium unter einem gesamtstaatlichen Blickwinkel gesteuerten – verkehrsträgerübergreifenden Planung der hochrangigen Verkehrsnetze in Österreich zu agieren. Dabei sollte das Ministerium auf einer hohen Aggregationsebene Planungen für alle Verkehrsträger erstellen, die zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen notwendig sind. Weiters hatte der Rechnungshof in seinem Vorbericht (Rechnungshof

---

<sup>1</sup> <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan.html>

Österreich, 2018) dem Ministerium empfohlen, auch zukünftig bei sich ändernden Rahmenbedingungen die Priorisierung geplanter Netzveränderungen im hochrangigen Verkehrsnetz zu überprüfen. Vor diesem Hintergrund stellt die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 zur Erreichung der kürzlich verschärften europäischen Klimaziele zweifellos eine geänderte Rahmenbedingung im Sinne der Empfehlung des Rechnungshofes dar.

Ein weiterer Ansatzpunkt zur gesamtheitlichen Betrachtung kommt aus der Optimierung der Gesamtkosten für das hochrangige Straßennetz. Vor dem Hintergrund steigender Kosten für die Errichtung und Instandhaltung – insbesondere für Tunnelprojekte – und auch der derzeit von der Allgemeinheit getragenen Folgekosten für Klima, Flächeninanspruchnahme, etc. ist in strategischen Ausbauplänen auf diesen Aspekt ebenfalls verstärkt Augenmerk zu richten.

Neben den klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen auf nationaler und EU-Ebene gilt es bei strategischen Entscheidungen zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auch aktuelle Umweltzielsetzungen zu berücksichtigen, dies betrifft neben dem Schutz der Bevölkerung auch insbesondere den Schutz von wertvollen Böden, Naturräumen und biologischer Vielfalt. So ist etwa die Erhaltung gesunder Böden eine wesentliche aktuelle Herausforderung im Umweltschutz. Nur durch entsprechende Schutzmaßnahmen und die Eindämmung der Flächeninanspruchnahme können Österreichs Böden, die ihre Funktionen insbesondere zur Produktion von Lebensmitteln oder im Klimaschutz erfüllen, für künftige Generationen erhalten werden<sup>2</sup>.

## **Rahmenbedingungen für Straßenbauvorhaben des Bundes**

Das österreichische Bundesstraßennetz ist im Bundesstraßengesetz (BStG 1971) definiert. In den zwei Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes wird der grundsätzliche Verlauf der Autobahnen und Schnellstraßen definiert. Das Bundesstraßengesetz gibt damit den generellen Auftrag zur Errichtung der Autobahn oder Schnellstraße und legt folgende Grundsätze für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung der Bundesstraßen fest:

---

<sup>2</sup> Vgl. Umweltbundesamt 2021

*„§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.“*

Das Bundesstraßengesetz definiert damit das Bundesstraßennetz, nennt aber keine Fristen für die Umsetzung und geht auch nicht auf die Ausgestaltung ein.

Die Umweltverträglichkeit eines Straßenprojektes wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) geprüft. Dabei wird hinterfragt, ob das Vorhaben Vorgaben und Grenzwerte für die Nutzer der Straße und die Umwelt und Anrainer im Umfeld des Projektes erfüllt. Weder die generelle Sinnhaftigkeit des Projektes noch dessen „Klimaverträglichkeit“, aber auch nicht, ob Ziele durch andere Maßnahmen, etwa den Ausbau anderer Verkehrsträger, besser erreicht werden können, sind Gegenstand der UVP.

Auf nationaler Ebene gibt das Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz (UVP-G 2000) den Rahmen für die Inhalte der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vor. Detailliertere Angaben zu den inhaltlichen Erfordernissen je Schutzgut bzw. Fachbereich sind in den diversen Leitfäden des BMK enthalten, z. B. UVE-Leitfaden 2019 (Umweltbundesamt, 2021).

Grundsätzlich verlangt § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 die Darstellung der von der Projektwerberin geprüften alternativen Lösungsmöglichkeiten in Grundzügen und die Begründung der Auswahl. Nähere Informationen dazu sind in § 1 Abs. 1 Z 3 enthalten.

Bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines anderen Eingriffs in Privatrechte vorgesehen ist (insbesondere Trassenvorhaben), sind gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 die Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Die nicht ausgewählten Varianten sind in groben Zügen so darzulegen, dass die umweltrelevanten Auswahlgründe für das eingereichte Projekt deutlich herausgearbeitet werden. Sie sind jedoch nicht einer UVP zu unterziehen.

Diese Verpflichtung zur Prüfung von Alternativen dient zur Nachvollziehbarkeit der ausgewählten Trasse, schließt jedoch nicht unbedingt die Prüfung anderer Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung alternativer Verkehrsträger mit ein. Eine solche Prüfung ist jedenfalls Teil einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V).

Strategische, verkehrsträgerübergreifende Betrachtungen sind grundsätzlich dann erforderlich, wenn eine Änderung des Bundesstraßennetzes angestrebt wird. In diesem Fall ist seit dem Jahr 2005 eine „Strategische Prüfung – Verkehr“ (SP-V) gemäß Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) durchzuführen. Das SP-V Gesetz spannt grundsätzlich einen Rahmen auf, der eine umfassende Bewertung der Wirkung von Netzveränderungen und umfassende Betrachtung von Alternativen ermöglicht.

Eine im Rahmen der SP-V untersuchte Netzveränderung muss dabei folgende Zielsetzungen berücksichtigen (§5 Abs. 4 SP-V-G):

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

Die SP-V Verfahren, die in den letzten Jahren durchgeführt wurden und zum Bundesstraßengesetz in der derzeit gültigen Form geführt haben, haben den Fokus auf die verkehrliche Bedeutung und Wirkung der Netzveränderung und auf deren lokale und regionale Umweltauswirkungen gesetzt. Der Beitrag der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. der untersuchten Alternativen zur Dekarbonisierung des Verkehrs und zur Mobilitätswende stand aber nicht im Fokus der Untersuchungen. Darüber hinaus war vor dem Jahr 2005 keine SP-V für Netzveränderungen in der Bundesverkehrsinfrastruktur notwendig, weswegen für einen Großteil der im Bundesstraßengesetz verankerten Projekte keine SP-V durchgeführt wurde.

Das derzeit vorliegende Bundesstraßengesetz und die zugrundeliegenden SP-V Verfahren haben den damaligen Vorgaben und Zielsetzungen entsprochen. Aufgrund der sich laufend verschärfenden Klimakrise sind diese Vorgaben bzw. daraus abgeleitete Rahmenbedingungen und Planungsrichtlinien aber heute dringend zu hinterfragen und werden daher aktuell überarbeitet. Der Umstand, dass ein Projekt im Bundesstraßengesetz enthalten ist, sagt deshalb nichts darüber aus, ob es vor dem Hintergrund heutiger Herausforderungen sinnvoll und notwendig ist, selbst wenn dafür in der Vergangenheit schon eine SP-V bzw. eine UVP durchgeführt wurde.

Dass Änderungen im Bundesstraßengesetz zweckmäßig und sinnvoll sein können, wurde bereits in Folge der Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise gezeigt. Damals wurden Abschnitte von hochrangigen Straßen aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes genommen, da es gelungen war, in Gesprächen mit den Ländern insgesamt wirtschaftlichere und ökologischere Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse zu finden. Eine derartige Vorgehensweise ist somit durchaus bewährt und in Hinblick auf die Erfüllung der übergeordneten Zielsetzungen angemessen.

Bei der Einvernehmensherstellung zu den Kostenplänen 2020 der ASFINAG zwischen Bundesministerium für Finanzen (BMF) und BMK wurde seitens BMF mit Schreiben vom 23.04.2020 das Einvernehmen unter der Maßgabe erteilt, dass „...Für die Kostenpläne 2021ff: Redimensionierung des Bauprogramms – eine Erhöhung der A+S-Raten [...] durch Reduktionen beim Neubau zu kompensieren“ sei. Grund dafür waren die steigenden Erhaltungsaufwendungen für das A+S-Netz zufolge Größe und Altersstruktur des Bestands.

Aus den oben genannten Gründen ist die Evaluierung der Bauprojekte der ASFINAG aus Sicht des BMK alternativlos und notwendig.

# Vorgehensweise und Ablauf

In Anlehnung an die zuletzt im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise durchgeführten Projektevaluierungen wurde für den vorliegenden Bericht zunächst von den Fachexpertinnen und –experten des BMK und der ASFINAG eine Projektauswahl getroffen bzw. eine Bewertung der Bauprojekte der ASFINAG durchgeführt. Dabei wurden auch Ansätze für eine verkehrsträgerübergreifende Planung und volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt – anders als bei der Evaluierung im Jahr 2010, deren Fokus vor allem auf einer rein betriebswirtschaftlichen Bewertung lag. Darüber hinaus wurde das Umweltbundesamt mit einer Studie zur „Fachlichen Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben“ beauftragt. Das Ergebnis der Studie soll die bereits vorliegenden Evaluierungsunterlagen ergänzen bzw. gemeinsam mit diesen die Basis für die Ableitung von Entscheidungen zur weiteren, projektbezogenen Vorgehensweise bieten. Im Zusammenhang damit steht eine Auseinandersetzung mit den Anforderungen an die Verkehrsmodellierung unter dem Einfluss neuer verkehrspolitischer Maßnahmen und unter Berücksichtigung der Klimarelevanz, der Biodiversität sowie der Flächeninanspruchnahme.

Gegenständlicher Bericht stellt nun die Schlussfolgerungen für die evaluierten ASFINAG Projekte auf Basis der zuvor genannten Grundlagen dar und soll in weiterer Folge als Basis für die Überarbeitung des Bauprogrammes herangezogen werden.

# Rechtliche Grundlagen für das Bauprogramm

Die Erstellung des Bauprogramms der ASFINAG basiert auf folgenden rechtlichen Grundlagen:

## **§ 10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz lautet wie folgt:**

*„In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenussvertrag ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Recht einzuräumen, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Zielvorgaben zu setzen und eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen. Insbesondere ist vorzusorgen, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt und ihm jährlich im Vorhinein die Plan-Gewinn- und Verlustrechnung und Plan-Bilanz vorgelegt werden.“*

## **§ 10 ASFINAG-Gesetz lautet wie folgt:**

*„Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hat nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz erteilten Ermächtigung dafür Sorge zu tragen, daß der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Aufrechterhaltung der Liquidität und des Eigenkapitals notwendigen Mittel zur Verfügung stehen, soweit die Aufgaben in den jährlich im Vorhinein mit dem Bund abgestimmten Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen umfasst sind.“*

## **Punkt IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag lautet wie folgt:**

*„Der Bund ist berechtigt, der ASFINAG und ihren Tochtergesellschaften Zielvorgaben hinsichtlich der verkehrs-, sicherheits- und bautechnischen Ausgestaltung sowie umweltschutzbezogener Maßnahmen zu setzen und eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen. Dem Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bleibt die Erlassung der für die technische Durchführung entsprechend den im Bereich der Wirtschaftsverwaltung des Bundes anzuwendenden Vorschriften vorbehalten. Die ASFINAG hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben*

*nach Artikel II § 2 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz einen sechsjährigen Rahmenplan, der die jahresweise geplanten Investitionen samt den für Erhaltung und den Betrieb erforderlichen Ausgaben umfasst, sowie darauf aufbauend Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen zu erstellen und jeweils bis zum 15. Oktober dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen. Diese Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen und Plan-Bilanzen gemäß Art. II § 10 ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Der Rahmenplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Er hat alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen zu enthalten, insbesondere eine Beschreibung und einen Zeitplan für die Planung und den Bau der Neubauprojekte mit einer aktuellen Kostenschätzung und einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Ebenso sind Konzepte betreffend die Ausbauprojekte und die allgemeine bauliche Erhaltung der Bundesstraßen für diesen Zeitraum vorzulegen.“*

Mit dem Bundesministeriengesetz 1986 – BMG in der Fassung BGBl. I Nr. 8/2020 übernahm die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Aufgabe des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Der gegenständliche Evaluierungsprozess erfolgte unter Berücksichtigung der oben genannten Rechtsgrundlagen.

# Empfehlungen des Rechnungshofs

Der RH überprüfte von Juni bis September 2016 die Gebarung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Ministerium). Er holte im Zuge der Prüfung Informationen von den mit der Thematik befassten Organisationen — dem Bundesministerium für Finanzen, dem damaligen Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), der ÖBB-Infrastruktur AG und der Österreichischen Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H. (via donau) — ein. Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Strategien des Bundes für den Ausbau und der Finanzierung der vom Bund finanzierten Verkehrsinfrastruktur, im Fall der hochrangigen Straßen bestehend aus den Autobahnen und Schnellstraßen, die in den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 festgelegt sind. Der zugehörige Prüfbericht inklusive Empfehlungen wurde in der Reihe Bund 2018/33 (Rechnungshof Österreich, 2018) veröffentlicht.

Der RH überprüfte von September bis November 2020 das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, um den Stand der Umsetzung von Empfehlungen aus seinem Vorbericht „Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategien, Planung, Finanzierung“ (Rechnungshof Österreich, 2018) zu beurteilen. Diese Ergebnisse inkl. Empfehlungen wurden in der Reihe Bund 2021/33 (Rechnungshof Österreich, 2021) veröffentlicht.

Der Rechnungshof hat in seinem Bericht „Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategien, Planung, Finanzierung“ (Rechnungshof Österreich, 2018) dem Ministerium u.a. empfohlen, eine langfristige Ausbaustrategie für das hochrangige Straßennetz mit der ASFINAG abzustimmen und zu veröffentlichen und bekräftigte diese Empfehlung in seiner Follow-UP Prüfung (Rechnungshof Österreich, 2021).

Weiters empfahl der Rechnungshof im Bericht 2018, dass zukünftige Priorisierungen nach einer einheitlichen Methodik (über eine bloße Darstellung der Wirkungen hinausgehend) und unter Einbeziehung der zuständigen Fachabteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführen wären. Dieser Empfehlung wird mit der vorliegenden Evaluierung nachgekommen.

Eine weitere Empfehlung des Rechnungshofs an das Ministerium lautet, dass bei sich ändernden Rahmenbedingungen die Priorisierung geplanter Netzveränderungen im hochrangigen Verkehrsnetz zu überprüfen wäre.

In der Follow-Up Prüfung 2021 wurde dies durch die Empfehlung ergänzt, dass basierend auf dem Verkehrsmodell Österreich verstärkt in Richtung einer – durch das Ministerium unter einem gesamtstaatlichen Blickwinkel gesteuerten – verkehrsträgerübergreifenden Planung der hochrangigen Verkehrsnetze in Österreich zu agieren wäre. Dabei sollte das Ministerium auf einer hohen Aggregationsebene Planungen für alle Verkehrsträger erstellen, die zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen notwendig sind.

# Klimapolitische Rahmenbedingungen und Ziele

## Pariser Klimaabkommen

Bei der UN-Klimakonferenz in Paris (Frankreich) im Dezember 2015 einigten sich 197 Staaten auf ein neues, globales Klimaschutzabkommen. Das Abkommen trat am 4. November 2016 in Kraft, nachdem es von 55 Staaten, die mindestens 55 Prozent der globalen Treibhausgase emittieren, ratifiziert wurde. Österreich gehörte weltweit zu den ersten Ländern, die ihre Ratifizierungsurkunden bei den Vereinten Nationen hinterlegt haben.<sup>3</sup> Mittlerweile haben 193 Staaten das Abkommen ratifiziert (Stand November 2021), darunter auch die Europäische Union (EU) inklusive der 20 weltweit größten Industrieländer.<sup>4</sup> Das Abkommen von Paris verfolgt im Wesentlichen folgende Ziele<sup>5</sup>:

- Begrenzung der globalen Erderwärmung auf maximal zwei Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten und zudem Anstrengungen, den Anstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen
- Die globalen Treibhausgasemissionen sollen so bald als möglich ihr Maximum erreichen und bis Mitte des 21. Jahrhunderts auf (netto) null gesenkt werden
- Alle Staaten der Welt legen alle fünf Jahre nationale Beiträge (Nationally-Determined Contributions, NDCs) zur Emissionsreduktion vor und setzen diese um; dabei soll die Ambition kontinuierlich gesteigert werden
- Anpassung an unvermeidbare Folgen des Klimawandels
- Maßnahmen der Entwicklungsländer sollen unterstützt werden (mittels Kapazitätsaufbau, Technologietransfer und Finanzierung)

Durch die Einigung auf das Pariser Klimaabkommen im Jahr 2015 und dessen Ratifizierung im Jahr 2016 war die Europäische Union aufgefordert, ihre bestehenden Ziele aus dem „EU Klima- und Energiepaket 2030“ zu aktualisieren. Die grundlegenden Zielsetzungen des „EU Klima- und Energiepakets 2030“, dessen Überarbeitung erst im Dezember 2019 durch

---

<sup>3</sup> <https://www.parlament.gv.at/PAKT/AKT/SCHLTHEM/SCHLAG/J2016/166Klimavertrag.shtml>

<sup>4</sup> <https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/status-of-ratification>

<sup>5</sup> [https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen\\_wohnen\\_und\\_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html)

die Präsentation des Europäischen Grünen Deals angekündigt wurde, wurden nämlich im Jahr 2014 von den europäischen Staats- und Regierungschefs beschlossen, ein Jahr vor dem Abkommen von Paris.<sup>6</sup>

In der UN-Klimakonferenz COP26 in Glasgow im November 2021 wurde das Klimaziel erneut verankert, den Temperaturanstieg auf maximal 1,5-Grad zu begrenzen, wofür „...der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase weltweit in diesem Jahrzehnt um 45 Prozent sinken muss.“<sup>7</sup>

## Der europäische Grüne Deal<sup>8</sup>

Der europäische Grüne Deal legt dar, wie Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent gemacht werden kann. Am 11. Dezember 2019 wurde der Fahrplan von der Europäischen Kommission vorgestellt. Als eine wesentliche Maßnahme wurde im Laufe des Jahres 2020 eine Verschärfung des europäischen Klimaziels bis 2030 vorgeschlagen, von bis dorthin 40 % Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 auf minus 55 % (im Vergleich zum Referenzjahr 1990). Diese Zielsetzung wurde von den Staats- und Regierungschefs Ende 2020 bestätigt und nach gemeinsamen Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament im April 2021 offiziell verabschiedet. In weiterer Folge wurde auch das Europäische Klimagesetz<sup>9</sup> auf den Weg gebracht, welches das Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050 und auch das ambitioniertere Zwischenziel für 2030 gesetzlich verankert.

In Konsequenz dieser geänderten Rahmenbedingungen und deutlich höherer Klimaschutz-Zielsetzungen war es erforderlich, sämtliche EU-Regularien zu prüfen und zu überarbeiten, welche auf Basis des inzwischen überholten europäischen Klimaziels aus dem Jahr 2014 erstellt wurden. Am 14. Juli 2021 wurde ein wesentlicher Schritt zu dieser Umsetzung des Grünen Deals geleistet, die Vorstellung des sogenannten Fitfor55 Pakets der Europäischen Kommission.

---

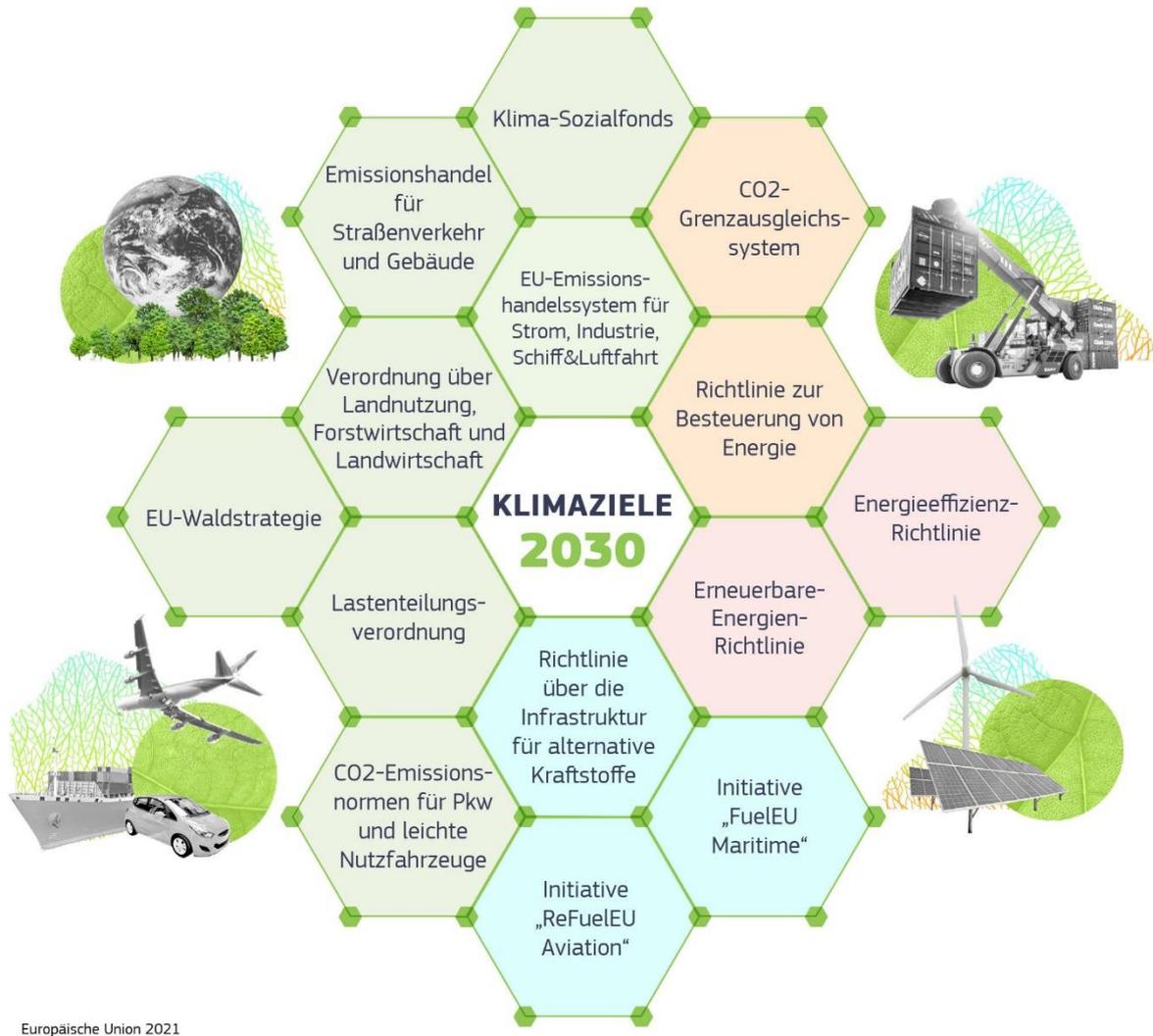
<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-energy-framework\\_de](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/climate-strategies-targets/2030-climate-energy-framework_de)

<sup>7</sup> <https://ukcop26.org/wp-content/uploads/2021/11/COP26-Presidency-Outcomes-The-Climate-Pact.pdf>

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_de](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de)

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-law\\_de](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_de)

Abbildung 1 Umsetzung des europäischen Grünen Deals<sup>10</sup>



Das übergeordnete Ziel der Europäischen Union, mindestens minus 55 % Treibhausgasemissionen bis 2030 zu erreichen, spiegelt sich in sämtlichen Dossiers des vorgelegten Legislativpakets wieder. Im Vorschlag der EU-Kommission zur EU Lastenteilungs-Verordnung, welche die jeweiligen Zielhöhen der Mitgliedstaaten für den Bereich der Nicht-Emissionshandelssektoren vorgibt, wird Österreich ein Ziel von mindestens minus 48 % auferlegt (vormals minus 36 %). Auch in zahlreichen weiteren Dossiers gibt es einen direkten oder indirekten Bezug zum Verkehrssektor und der Reduzierung der Emissionen. Beispielsweise wird vorgeschlagen, dass ab 2026 ein eigenes Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor eingeführt wird.

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/fs\\_21\\_3671](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/fs_21_3671)

Mit der Umsetzung des Grünen Deals und der dort festgeschriebenen Zielhöhen leistet die Europäische Union einen wichtigen Beitrag, um das Ambitionsniveau des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Für den österreichischen Verkehrssektor ist – abgeleitet vom derzeitigen Vorschlag aus der EU Lastenteilungs-Verordnung – eine Reduktion von minus 48 % zu erwarten.

Somit sind die Zielhöhen im Pariser Klimaabkommen, im europäischen Grünen Deal für Gesamteuropa und spezifisch für Österreich als auch das Klimaneutralitätsziel 2040 der österreichischen Bundesregierung auf einem vergleichbar hohen Ambitionsniveau angesiedelt.

## **Das österreichische Regierungsprogramm 2020–2024<sup>11</sup>**

Im Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung wurde Anfang 2020 ein klares Ziel formuliert, nämlich einen Paris-Pfad einzuschlagen und bis spätestens 2040 Klimaneutralität in Österreich zu erreichen. Neben der Zielsetzung eines Klimaschutzgesetzes mit verbindlichen Reduktionspfaden hat man sich innerhalb der Bundesregierung auch auf einen verpflichtenden und unabhängigen Klimacheck verständigt. Dieser Klimacheck soll sowohl neue als auch bestehende Gesetze und Regularien durchleuchten, als auch Investitionen des Bundes mitumfassen.

Hinsichtlich Bodenverbrauch definiert das Regierungsprogramm den „Zielpfad zur Reduktion des Flächenverbrauchs auf netto 2,5 ha/Tag bis 2030“.<sup>12</sup>

In Österreich wurden bis zum Jahr 2020 insgesamt 5.768 km<sup>2</sup> produktiver Böden verbraucht. Das entspricht 7 % der Landesfläche und 18 % des Dauersiedlungsraumes. Im Jahr 2020 wurden 39 km<sup>2</sup> neu beansprucht. Aussagekräftiger für die Entwicklung der Flächeninanspruchnahme ist aber der 3-Jahresmittelwert, da die jährlichen Werte starken Schwankungen unterliegen. Dieser Mittelwert lag im Jahr 2020 bei 42 km<sup>2</sup>, was in etwa der Größe von Eisenstadt entspricht. Trotz des langjährigen Rückgangs ist die jährliche Flächeninanspruchnahme noch mehr als vier Mal so hoch wie der Zielwert von 2,5 ha pro

---

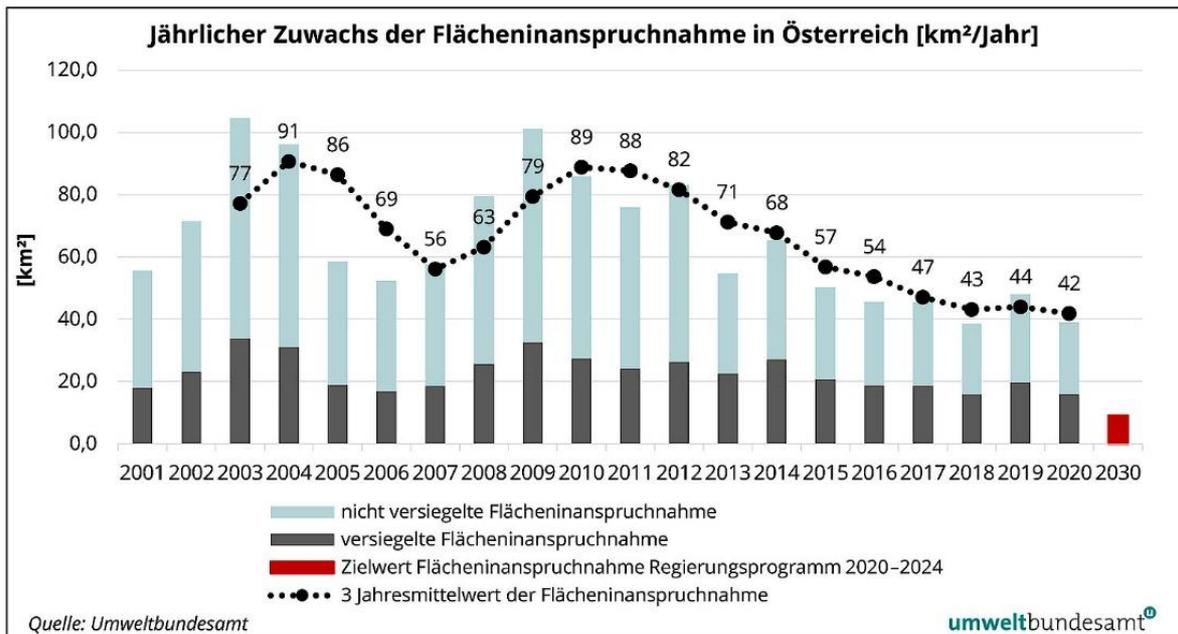
<sup>11</sup> <https://www.bundestkanzleramt.gv.at/bundestkanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>

<sup>12</sup> <https://www.bundestkanzleramt.gv.at/bundestkanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>

Tag bzw. 9 km<sup>2</sup> pro Jahr, der im Regierungsprogramm 2020–2024 für das Jahr 2030 angestrebt wird.

Abbildung 2 jährlicher Zuwachs der Flächeninanspruchnahme in Österreich

©Umweltbundesamt <sup>13</sup>



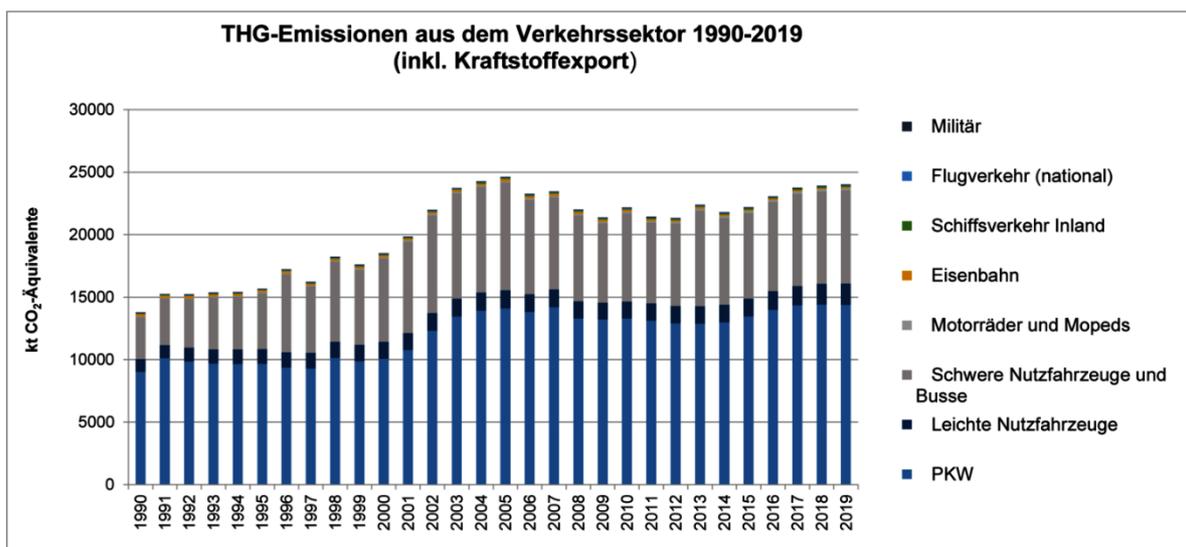
Das Regierungsprogramm legt auch den Grundstein für die strategische (Neu)-Ausrichtung des Verkehrssektors in Richtung Erfüllung des Pariser Klimaabkommens. Demnach soll das gesamtstaatliche Klimaziel für den Bereich Verkehr als übergeordnete verbindliche Handlungsanleitung fungieren, an der sich die strategische Planung für alle Verkehrsträger ausrichten muss. Diese Aufgabenstellung soll in einem neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor konkretisiert werden, dem Mobilitätsmasterplan 2030, welcher in weiterer Folge am 16. Juli 2021 vorgestellt wurde.

<sup>13</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme>

# Mobilitätsmasterplan 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 bildet den neuen Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist im Verkehrssektor – auch aufgrund einer äußerst gegenteiligen Entwicklung in den letzten 30 Jahren – besonders herausfordernd. Dabei ist wie in Abbildung 3 ersichtlich der weitaus größte Anteil der Emissionen im Verkehr auf den Straßenverkehr und hier insbesondere auf den PKW-Verkehr zurückzuführen. Seit 1990 ist im Verkehrssektor eine Zunahme der Treibhausgase um rund 74,4 % zu verzeichnen (im Vergleich zu 2019).

Abbildung 3 Treibhausgase des Verkehrssektors 1990–2019, ©Umweltbundesamt <sup>14</sup>

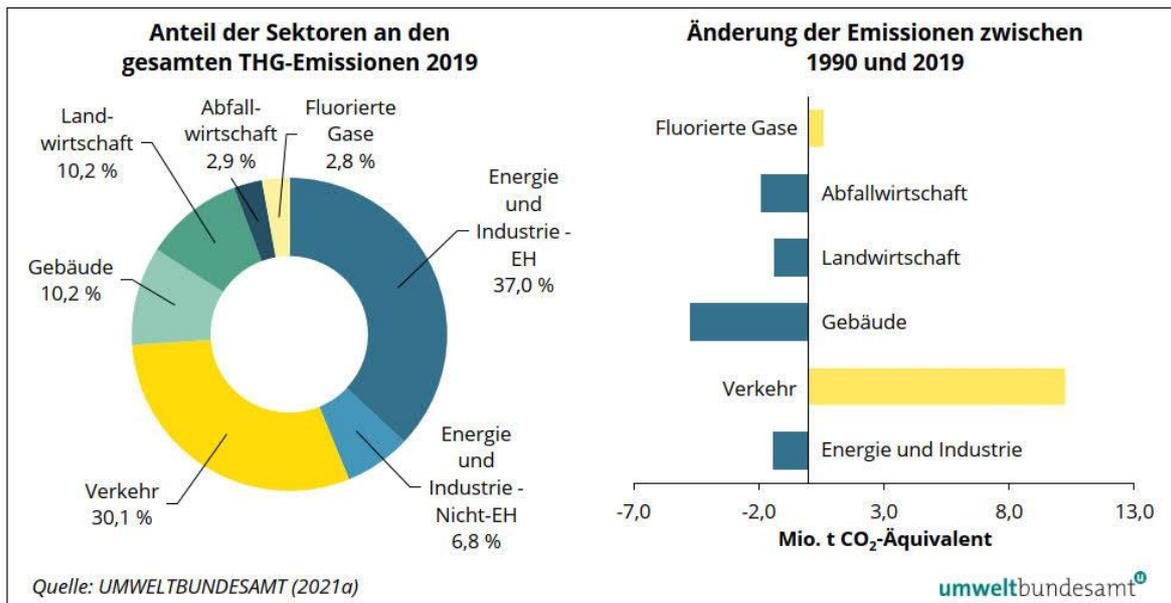


Der Verkehrssektor hat in Österreich einen überproportional hohen Anteil an den Gesamtemissionen, im Jahr 2019 betrug dieser über 30 %. Im Bereich des Nicht-Emissionshandels, also jener Bereich welcher von Seiten der EU Lastenteilungs-Verordnung reguliert wird, beträgt der Anteil des Verkehrssektors knapp 48 %.

<sup>14</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase>

Weltweit liegt der Anteil des Transport-Sektors an energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei 25 %, in der EU liegt der Anteil ebenfalls bei rund 25 %.<sup>15</sup>

Abbildung 4 Anteil der Sektoren an den Treibhausgasemissionen 2019 (inklusive Emissionshandel / EH) und Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2019<sup>16</sup>



Der Mobilitätsmasterplan 2030 zeigt deshalb den notwendigen Weg einer Mobilitätswende zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors auf. Er baut auf drei Säulen auf: dem Vermeiden von Verkehr, dem Verlagern auf energieeffiziente Verkehrsträger und der Verbesserung innerhalb der Verkehrsträger.

Als Basis für die Konzeption des Mobilitätsmasterplans 2030 wurde ein Backcasting-Ansatz gewählt. Das bedeutet, es wurde vom Ziel her rückgearbeitet, da ein einfaches Hochrechnen auf Basis vergangener und heutiger Trends dem Anspruch die Klimaneutralität 2040 zu erreichen, nicht gerecht werden kann. Die Notwendigkeit der vollständigen Dekarbonisierung bis 2040 zeigt deutlich, dass es nicht nur Prognosen darüber braucht,

<sup>15</sup> [Treibhausgasemissionen nach Ländern und Sektoren \(Infografik\) | Aktuelles | Europäisches Parlament \(europa.eu\)](https://www.europa.eu)

<sup>16</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0776.pdf>

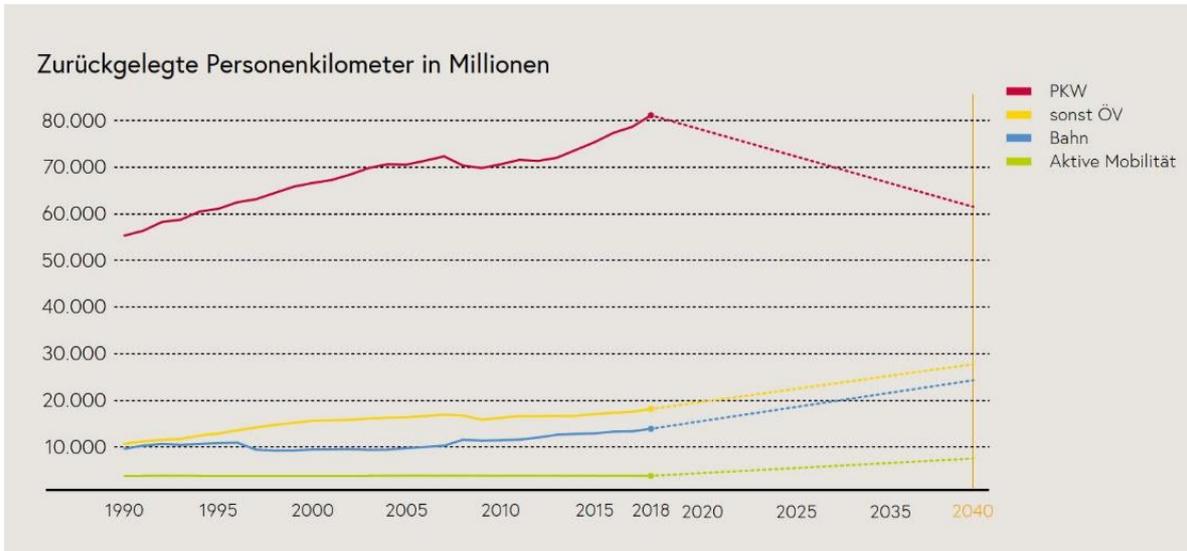
wie sich der Verkehr entwickeln wird, sondern klare Konzepte, welche die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität 2040 sicherstellen.

Ausgangspunkt des Mobilitätsmasterplans 2030 ist deshalb ein Backcasting-Modell, das von einem sinnvollen Mix aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung bei den einzelnen Verkehrsträgern ausgeht und einen deutlichen Anstieg der Energieeffizienz des gesamten Verkehrssystems innerhalb des zur Verfügung stehenden CO<sub>2</sub>-Budgets hinterlegt. Hierfür wurden anhand von Studien, Einschätzungen von Fachleuten und Plausibilitätsüberlegungen – wie zum Beispiel zu Verkehrs- und Transportleistungen, Besetzungsgraden, Endenergieverbrauch oder Modal Split – Grenzen definiert, innerhalb derer sich die Verkehrsnachfrage weiterentwickelt:

**Backcasting-Ergebnis (1):** Es braucht eine Trendumkehr weg vom bisherigen Verkehrswachstum des Personen- und Güterverkehrs. Eine deutliche Entkoppelung von Güterverkehrs- und Wirtschaftswachstum ist notwendig. Eine Fortsetzung der historischen Steigerungsraten in der Verkehrs- und Transportleistung ist zukünftig mit der Klimaneutralität 2040 nicht vereinbar.

**Backcasting-Ergebnis (2):** Die Verlagerung zur Schiene und zum öffentlichen Verkehr muss weiterhin prioritär weiterverfolgt und vorhandene Verlagerungspotentiale gehoben werden. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird durch zusätzliche Kapazitäten und eine bessere Angebotsqualität mehr Verlagerung möglich. In den nächsten Jahren ist auf der Schiene mit einer solchen Angebotsverbesserung durch verschiedene innovative Maßnahmen (Digitalisierung, Automatisierung, Digitale Kupplung) zu rechnen. Aus den Modellrechnungen geht klar hervor, dass insbesondere der Verkehrsaufwand für Personenmobilität auf der Straße (PKW) deutlich sinken muss – auf das Niveau der 1990er Jahre. Die restlichen Verkehrsmodi des Umweltverbunds können diese Lücke gemeinsam schließen, wodurch es insgesamt zu einer geringen Steigerung der Personenverkehrsleistung kommt.

Abbildung 5 Entwicklung des Personenverkehrs (Quelle Mobilitätsmasterplan 2030)



Im Güterverkehr ist eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße auf kurzen bis mittleren Strecken schwer (beziehungsweise nur in spezifischen Marktsegmenten) möglich. Im Langstreckenverkehr sind jedoch weitere Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene und Wasserstraße notwendig und sinnvoll. Abbildung 6 zeigt dementsprechend eine praktisch konstante Güterverkehrsleistung auf der Straße und einen überproportionalen Zuwachs auf der Schiene. Ebenso ist eine Steigerung auf der Wasserstraße hinterlegt.

Abbildung 6 Entwicklung der Güterverkehrsleistung (Quelle Mobilitätsmasterplan 2030)



**Backcasting-Ergebnis (3):** Es braucht maximale Effizienz in den Technologien, da die verfügbare Menge an erneuerbarer Energie begrenzt ist. Die erforderliche Nullemissions-Infrastruktur muss rechtzeitig verfügbar sein, dafür ist eine klare Roadmap erforderlich.

**Backcasting-Fazit:** Der Mobilitätsmasterplan 2030 schafft die notwendige Planungssicherheit für alle Akteur:innen, um sich rechtzeitig auf den Pfad in Richtung Klimaneutralität 2040 einzustellen. Im Sinne dieser Planungssicherheit müssen alle zukünftigen Projekte und Investitionen auf ihre Übereinstimmung mit dem Pariser Klimavertrag überprüft und gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden.

Diese Erkenntnisse aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 stellen einen Paradigmenwechsel in der Infrastrukturplanung dar: bisherige Prognosen, die auch Grundlage für die Dimensionierung und Bewertung der evaluierten ASFINAG-Projekte darstellen, sind klassische „Forecast“ Prognosen, die die Verkehrsnachfragen in Abhängigkeit von bisherigem Verhalten, bisherigem Trends und absehbaren Änderungen in den Rahmenbedingungen vorhersagen. Die Erreichung der völker- und europarechtlich verbindlichen Klimaziele können aus heutiger Sicht mit diesen bisher angewandten Prognosemethoden und damit einhergehenden Steigerungsraten des Verkehrsaufwands nicht sichergestellt werden.

Vor diesem Hintergrund befinden sich auch die Rechtsgrundlagen und der Leitfaden für die Strategische Prüfung – Verkehr in Überarbeitung. Der Beitrag einer Netzänderung zur Erreichung der Klimaziele, der Zielsetzungen im Bereich Biodiversität aber auch die Inanspruchnahme knapper Ressourcen wie Boden muss stärkere Beachtung finden, multimodale Alternativen müssen umfassend geprüft werden.

# Transeuropäische Netze für Verkehr (TEN-V)

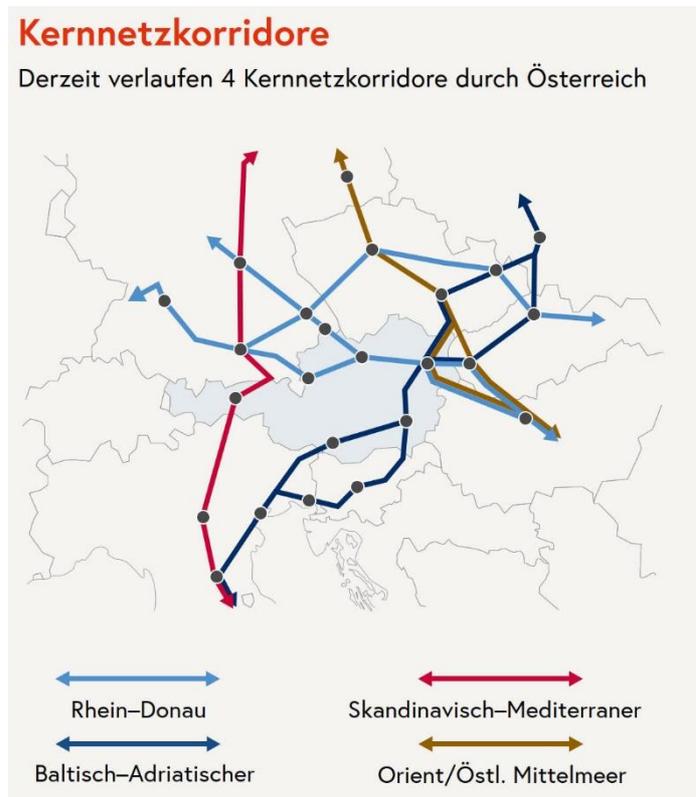
Die Transeuropäischen Netze für den Verkehr (TEN-V) bilden den Infrastrukturfleier der EU-Verkehrspolitik. Eine eigenständige Infrastrukturpolitik der EU existiert seit Anfang der 1990er Jahre, als transeuropäische Netze für Verkehr, Telekommunikation und Energie im Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (heute Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) verankert wurden. Die konkrete Ausgestaltung der EU-Infrastrukturpolitik wird in den Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgenommen, deren aktuelle Variante die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 darstellt.

Die TEN-V sind seither auf der Basis einer Zwei-Ebenen-Struktur definiert: Das umfassende Gesamtnetz bildet ein europaweites Verkehrsnetz, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union sicherstellt. Das Gesamtnetz ist gemäß den TEN-V Leitlinien bis 2050 fertigzustellen. Das vorrangige Kernnetz soll als Beitrag zum Aufbau des Gesamtnetzes das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrsnetzes bilden und ist bis 2030 zu realisieren.

Als Instrument zur Umsetzung des Kernnetzes bis 2030 wurden insgesamt neun Kernnetzkorridore eingerichtet. Zur Koordination von Planung, Finanzierung und Umsetzung der Korridore wurde jeweils ein europäischer Koordinator ernannt. Im Rahmen der zugehörigen Verwaltungsstruktur sind die Mitgliedsstaaten und die Infrastrukturbetreiber in den europäischen Begleit- und Umsetzungsprozess in die Kernnetzkorridore eingebunden.

Österreich wird von vier Kernnetzkorridoren durchquert: der baltisch-adriatische Kernnetzkorridor entspricht in Österreich der Südachse, der skandinavisch-mediterrane Korridor entspricht der Brennerachse und der Rhein-Donau Korridor entspricht der Donauachse. Der Kernnetzkorridor Orient/östliches Mittelmeer verläuft in Überlagerung mit dem baltisch-adriatischem und dem Rhein-Donaukorridor über Nord- und Ostautobahn.

Abbildung 7 TEN-Kernnetzkorridore durch Österreich<sup>17</sup>



Im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ beteiligt sich die Europäische Union, gestützt auf den Vertrag zur Arbeitsweise der Europäischen Union, an der Finanzierung von Vorhaben im Rahmen der TEN-V.

Direkte Vorgaben für die nationale Infrastrukturpolitik ergeben sich durch die in den TEN-V Leitlinien festgelegten Infrastrukturanforderungen sowohl für das Kernnetz als auch für das Gesamtnetz.

Von Bedeutung für den Ausbau des Straßennetzes gemäß der TEN-V Leitlinien ist insbesondere die Definition einer hochwertigen Straße aus Art. 17 Abs. 3:

*„Hochwertige Straßen sind speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt; dabei handelt es sich entweder um Autobahnen, Schnellstraßen oder herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung.“*

---

<sup>17</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/international\\_eu/publikationen/TEN-T.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/international_eu/publikationen/TEN-T.html)

- a) *Eine Autobahn ist eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die*
- i) *außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind,*
  - ii) *keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen hat und*
  - iii) *als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.*
- b) *Eine Schnellstraße ist eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Straße, die hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbar ist,*
- i) *auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und*
  - ii) *die keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat.*
- c) *Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße [...] ist.“*

Für das Gesamtnetz gelten für die Straßeninfrastruktur insbesondere folgende Anforderungen, die bis 2050 umzusetzen sind:

- Die Mitgliedsstaaten gewährleisten, dass die Straßen den Bestimmungen des Art. 17 Abs. 3 lit. a, b oder c (siehe oben) entsprechen. Das heißt, die Straßen sind entweder als Autobahn, Schnellstraße oder herkömmliche aber hochwertige Straße auszuführen.
- Darüber hinaus bestehen Vorschriften bzgl. Erhöhung der Sicherheit, Straßentunnels, Interoperabilität von Mautsystemen und intelligente Verkehrssysteme.

Die Anforderungen für das Kernnetz für die Straßeninfrastruktur gehen über jene des Gesamtnetzes hinaus und sind bis 2030 umzusetzen. Dies betrifft insbesondere Folgendes:

- Die Mitgliedsstaaten gewährleisten, dass die Straßen den Bestimmungen des Art. 17 Abs. 3 lit. a, oder b (siehe oben) entsprechen. Das heißt, die Straßen sind entweder als Autobahn oder Schnellstraße auszuführen.
- Entsprechend den Bedürfnissen der Gesellschaft, des Marktes und der Umwelt ist die Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen erforderlich, damit unter anderem für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem angemessenen Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen.
- Eine Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen muss sichergestellt werden.

Im „Fit for 55“-Paket der EU-Kommission ist vorgesehen, dass die überarbeitete Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ein verlässliches und EU-weites Netz an Tank- und Ladestationen für emissionsfreie Fahrzeuge sicherstellen soll. Dabei sollen die EU-Mitgliedstaaten den Ausbau der Lade- und Tankkapazitäten – alle 60 Kilometer Ladestationen für elektrische Fahrzeuge und alle 150 Kilometer Möglichkeiten zur Betankung mit Wasserstoff – vorantreiben. Derzeit gibt es 9.500 öffentliche Ladepunkte in Österreich. Am Netz der ASFINAG stehen aktuell ab 31 Raststationen Ladestationen für Elektro-Autos zur Verfügung. Im Schnitt sind bereits jetzt alle 80 Kilometer entlang der Autobahnen und Schnellstraßen E-Ladestationen vorhanden. Angeboten werden die Ladeleistungen 50 kW, 150 kW, teils 350 kW.

Die verbindliche Definition des TEN-V Netzes findet sich in den Anhängen der TEN-V Leitlinien (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU).

Abbildung 8 Ausschnitt aus Karte 5.4: Gesamt- und Kernnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen aus Anhang 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013



In Österreich sind damit folgende Autobahnen Teil des TEN-V Kernnetzes: A 1, A 2, A 4, A 5, A 6, A 8 zwischen Knoten Wels und Staatsgrenze bei Suben, A 9 zwischen Knoten Graz/West und Staatsgrenze bei Spielfeld, A 12, A 13 und A 25. Teil des TEN-V Gesamtnetzes sind A 7 und S 10, A 9 zwischen Graz und Knoten Voralpenkreuz, A 8 zwischen Knoten Voralpenkreuz und Knoten Wels, A 10, A 11, A 14 sowie die S 7, S 16 und S 18.

Hinsichtlich der Linienführung im Bereich Wien liegt in den TEN-V Leitlinien keine verbindliche Definition des Netzes vor. Im Bestandsnetz übernimmt die A 23 die Funktion des Kernnetzes.

Aus den TEN-V Leitlinien ist jedoch ein Ausbaubedarf im Bereich der A 5, der S 7, der S 10 und S 18 ableitbar.

Im Bereich der Schienennetze besteht in Österreich ein wesentlich größerer Ausbaubedarf. So sind die Brennerachse mit Brennerbasistunnel und Unterinntalstrecke, die gesamte Südstrecke mit den Projekten Koralmbahn, Semmering-Basistunnel und Pottendorfer Linie, die Nordbahn und der Marchegger Ast mit den entsprechenden Ausbauprojekten, sowie die Weststrecke mit großen Projekten zwischen Linz und Salzburg Bestandteil des TEN-V Kernnetzes. Die in Planung und Bau befindlichen Projekte dienen dazu, die Vorgaben der TEN-V Leitlinien zu erreichen. Ebenso resultiert die Ausstattung mit dem europäischen Zugsteuerungssystem ETCS und auch der Ausbau von Bahnhöfen für lange Güterzüge, aber auch die Elektrifizierung von Strecken wie der Grazer Ostbahn, der Mattersburger Bahn oder der Innkreisbahn aus den TEN-V Vorgaben. Im Bereich des TEN-V Gesamtnetzes besteht vor allem Ausbaubedarf auf der Pyhrnstrecke.

# Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

## Grundsätzliches zur SP-V

Grundlage der strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz). Damit wurde ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt. Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen (strategische Umweltprüfung – SUP) unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz, auf Verordnung gemäß § 1, Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des § 15, Schifffahrtsgesetz zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegenetz Österreichs festgelegt.

Im Rahmen einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V), d.h. in der nationalen Umlegung und Anwendung der EU-SUP Richtlinie im Verkehrsbereich, werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt.

Die wesentlichen Elemente des Umweltberichts einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich stellen folgende Aspekte dar:

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren)
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung
- Untersuchung sonstiger negativer und positiver Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit
- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden in Gestalt des Umweltberichts und der Zusammenfassenden Erklärung jeder Person zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Darüber hinaus werden Festlegungen für Projekte zur Umsetzung der Netzveränderung sowie spätere Überwachungsmaßnahmen getroffen.

## Ablauf

Stellt ein Initiator oder eine Initiatorin den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest, so haben er oder sie diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts (Kerndokument einer SP-V) nachzuweisen.

Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, übrige von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffene Initiator:innen (bspw. ASFINAG und ÖBB) sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren (Konsultationsphase). Der Initiator oder die Initiatorin hat dafür in einem ersten Prozessabschnitt ein Konzept für den gemäß § 6, SP-V-Gesetz anzufertigenden

Umweltbericht hinsichtlich der in Aussicht genommenen Untersuchungsinhalte und der geplanten Untersuchungstiefe sowie der vorgesehenen Methoden (Scopingdokument) zu übermitteln, auf dessen Grundlage die Konsultationen gemäß § 4 SP-V-Gesetz durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Konsultationen können dazu führen, dass sich zusätzliche Vorgaben und Hinweise für Untersuchungen und Inhalte für den Umweltbericht ergeben.

Wird der Umweltbericht dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieses den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben (Beteiligungsphase gemäß § 8 SP-V-Gesetz). Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine – gegebenenfalls – aktualisierte Version des Verordnungsentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

Die Zusammenfassende Erklärung stellt den Abschluss der SP-V dar und fasst die durchgeführten Prüfungs- und Beteiligungsprozesse sowie die darauf aufbauende politische Abwägung der vorliegenden Informationen zusammen. Als Ergebnis der SP-V hält das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abschließend fest, ob es sich unter Berücksichtigung des von der Initiatorin oder dem Initiator vorgelegten Umweltbericht gemäß § 6, SP-V-Gesetz, der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs. 4, SP-V-Gesetz und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen, der Initiator:innen sowie des Ergebnisses der allfälligen grenzüberschreitenden Konsultationen (§ 7 Abs. 3, SP-V-Gesetz) sowie unter Beachtung der Einhaltung der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gemäß § 9, SP-V-Gesetz) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen der Empfehlung des Umweltberichts anschließt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts, der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung und der zusammenfassenden Erklärung nicht zwingend eine rechtliche Verankerung der geplanten

Netzveränderung nach sich ziehen muss, da das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Abs. 4, SP-V-Gesetz zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs. 1, SP-V-Gesetz) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch, dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Abs. 4 lit. a bis j, SP-V-Gesetz), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

## Praxis und SP-V Leitfaden

Seit Einführung des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich im Jahr 2005 (SP-V-Gesetz, BGBl. I Nr. 96/2005) wurden zehn strategische Prüfungen (davon sieben Vorhaben zur Änderung des Straßennetzes bzw. drei zur Änderung des Bahnnetzes) durchgeführt und abgeschlossen. Eine weitere SP-V (Osttangente Linz) wurde im November 2021 mit der Einleitung der Konsultationsphase gemäß § 4, SP-V-Gesetz gestartet.

In der bisher erlebten Praxis haben sich teils unterschiedliche Herangehensweisen an die Ausgestaltungstiefe des Umweltberichts gezeigt, die grundsätzlich auf die Heterogenität der eingereichten Vorhaben in Bezug auf deren beabsichtigter Netzveränderung zurückzuführen waren. Die inkonsistente Flughöhe bei Strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich wurde im Bericht des Rechnungshofes (Rechnungshof Österreich, 2018) festgehalten: laut RH Bericht wurden in abgeschlossenen Prüfungen Unterschiede in Bezug auf die Untersuchungstiefe des Umweltberichts als auch bei der Begründung der Netzänderung festgestellt. Diese führten zu Ausführungen und Analysen im Umweltbericht aus unterschiedlicher Qualität, vor allem auch weil – vor allem zu Beginn der Umsetzung des SP-V-Gesetzes – teilweise bereits Straßenbauvorhaben in detaillierter Planungstiefe als „Kernalternative“ des Umweltberichts vorlagen, was eine fundierte verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung im Rahmen des Umweltberichts teilweise nur unzureichend zuließ. Zudem wurden laut RH Bericht teilweise nicht vollständig nachvollziehbare Wertsynthesen in den Umweltberichten angeführt.

Die abschließenden Empfehlungen des RH Berichts in Bezug auf inhaltliche Aspekte des Umweltberichts betrafen vor allem eine Präzisierung der Wertsynthese der SP-V-Bewertungsbereiche Wirtschaft, Ökologie und Soziales sowie zukünftig, aus Sicht des Ministeriums, klare Vorgaben für die verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung im Rahmen des Umweltberichts zu machen. Die Kritikpunkte wurden zum Anlass genommen, einen neuen SP-V Leitfaden zu erstellen, mit dem Umweltberichte in zukünftigen, strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich nach einer einheitlichen, inhaltlichen Form gegliedert auszuführen waren, um damit eine umfassendere und transparentere Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

Der SP-V-Leitfaden wurde vom Bundesministerium November 2018 veröffentlicht und kann unter [bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/strategische\\_pruefung.html](https://bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/strategische_pruefung.html) eingesehen werden. 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 Initiatoren von Netzveränderungen gemäß SP-V-Gesetz im Rahmen der Durchführung von Strategischen Prüfungen im Verkehrsbereich. Der SP-V-Leitfaden gibt Initiatoren von Netzveränderungen Anhaltspunkte zur Gestaltung der Inhalte für den Umweltbericht, in welchem der Bedarf, die Hocharrangigkeit und die möglichen erheblichen Auswirkungen der Netzveränderung gegenüber dem Bundesministerium nachzuweisen sind. Darüber hinaus informiert der Leitfaden ergänzend potenzielle Initiatoren und die interessierte Öffentlichkeit über Grundprinzipien und wesentliche Abläufe einer SP-V.

In seinem follow-up Bericht (Rechnungshof Österreich, 2021) zur Infrastrukturplanung des Bundes bestätigte der Rechnungshof, dass die RH-Empfehlungen bezgl. Wertsynthese und Alternativenprüfung durch die Neugestaltung des SP-V Leitfadens 2018 umgesetzt wurden.

## Ausblick

Aufgrund von Änderungen der Anforderungen und Ziele an die strategische Infrastrukturentwicklung, insbesondere hinsichtlich der verschärften Klimaziele im Rahmen des Europäischen Grünen Deals, der im Mobilitätsmasterplan 2030 dargelegten Ziele, der im Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung definierten Ziele zur Reduktion des Flächenverbrauchs aber auch zur transparenteren Darstellung des SP-V-Prozesses, befindet sich der vorliegende SP-V Leitfaden von 2018 derzeit abermals in Überarbeitung.

Der überarbeitete bzw. ergänzte SP-V Leitfaden soll nach der Fertigstellung dem SP-V Initiator eine aktualisierte Grundlage für die Gestaltung der Scopingdokumente und des Umweltberichts liefern und die einzelnen Verfahrensschritte und Zuständigkeiten im Prozess aus Sicht des Initiators erläutern. Gleichzeitig soll der neue Leitfaden eine vertiefte Darstellung der einzelnen Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen einer SP-V bieten. So wird sichergestellt, dass wesentliche Eckpunkte, Methoden und Prozesse zukünftiger Vorhaben im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz Österreichs in Bezug auf klima- und umweltrelevante Aspekte im SP-V Prozessverlauf bzw. im Umweltbericht adäquat behandelt werden. Bewertungs- und Entscheidungsprozesse für die vom Initiator im Rahmen der Veröffentlichung des Umweltberichts vorgeschlagene Alternativenwahl können sich schlüssig an den Klimazielen und weiteren Zielsetzungen im Umweltschutz (Biodiversität, Flächeninanspruchnahme etc.) orientieren und von der Öffentlichkeit nachvollzogen werden.

Bis zur Veröffentlichung eines überarbeiteten Leitfadens können potentielle Initiator:innen einer SP-V den vorliegenden Leitfaden weiterhin als Grundlage für die Erstellung des Umweltberichts heranziehen, werden aber durch Stellungnahmen des BMK im Rahmen der jeweiligen Konsultationen im Detail über geänderte Schwerpunktsetzungen informiert.

# Verkehrssicherheits-Strategie

Österreich orientiert sich mit seiner Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes an der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit und setzt sich die Etablierung und nachhaltige Stärkung einer positiven Verkehrssicherheitskultur zum Ziel, die auf den Werten der gegenseitigen Rücksichtnahme und des wertschätzenden gemeinsamen Miteinander aller im Straßenverkehr fußt. Das mit Ende Dezember 2020 ausgelaufene Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 diente der strategischen Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes als Leitfaden für das gemeinsame Handeln zugunsten der Sicherheit aller Menschen im Straßenverkehr. Diesem Programm folgte die Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Bis zum Jahr 2030 soll sowohl die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen als auch jene der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten um 50 Prozent eingedämmt werden. Diese Angaben entsprechen auch den auf europäischer Ebene gesetzten Verkehrssicherheitszielen. Als Ausgangsbasis für die Zielberechnung dient dabei der Durchschnittswert aus den Jahren 2017–2019. Ein integriertes Maßnahmenpaket, das Infrastrukturmaßnahmen und Überwachung vor allem an neuralgischen Strecken beinhaltet, soll umgesetzt werden, dabei wird das Konzept „Safe System“ verfolgt.

Die Philosophie beziehungsweise das Konzept „Safe System“ geht auf Initiativen in Schweden („Vision Zero“) und den Niederlanden („Sustainable Safety“) in den 1990er Jahren zurück. Traditionelle Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit nahmen einen Kompromiss zwischen Mobilität und Sicherheit in Kauf. Die Hauptursache für Unfälle wurde in „falschem“ menschlichen Verhalten verortet, und die Verkehrspolitik trachtete danach, das Verkehrsverhalten hinsichtlich der Einhaltung von Regeln zu optimieren. „Safe System“ geht hingegen von den folgenden vier Grundsätzen aus (BMK, 2021b):

- Verkehrsteilnehmer:innen werden immer Fehler machen, auch bei perfekter Ausbildung und Überwachung.
- Der menschliche Körper kann nur begrenzt die bei Kollisionen auftretenden Kräfte ohne (schwere) Verletzungen überstehen.
- Sicherheit soll deshalb eine gemeinsam getragene Verantwortung aller im Verkehrssystem Agierenden sein und nicht nur auf die Verkehrsteilnehmer:innen übertragen werden.

- So sollten alle Elemente des Verkehrssystems eine integrierte Sicherheitskette bilden, die Unfälle verhindert und, falls eines oder mehrere Elemente versagen, zumindest schwere und tödliche Verletzungen ausschließt.
- In der österreichischen Strategie sind mehrere Handlungsfelder definiert, neben der aktiven, klimafreundlichen und sicheren Mobilität liegt auch bei sicheren Freilandstraßen ein Schwerpunkt.

# Evaluierte Projekte und ihre Abhängigkeiten

Ausgehend von oben genannten Grundlagen und Rahmenbedingungen wurde der Prozess der Evaluierung gestartet. Für die Evaluierung des ASFINAG Bauprogrammes waren im ersten Schritt die zur Evaluierung vorgesehenen Projekte auszuwählen. Dabei wurde insbesondere auf den Projektstatus sowie auf Sicherheitsaspekte Augenmerk gelegt, wie weiter unten erläutert wird.

Folgende Projekte sind **Teil der ggst. Evaluierung**:

## Teil 1: Neubauprojekte

- Alle Neubauprojekte, die im Verzeichnis 1 und 2 des BStG enthalten sind
- Alle Neubauprojekte, für die im Jahr 2020 eine SP-V absehbar war
- Projekte bei denen 2020 laufende Verfahren erster UVP-Teilkonzentration (bei BMK bzw. BVwG) anhängig waren
- Rechtskräftige Projekte gemäß erster UVP-Teilkonzentration, bei denen der Baubeginn noch nicht erfolgt ist (wie z.B. S 1 Donau Lobau, A 5 Nord B <sup>18</sup>)

## Teil 2: Kapazitätserweiterungsprojekte

- Kapazitätserweiterungsprojekte im Sinne von Fahrstreifenerweiterungen (FSE) und Pannestreifenfreigaben (PSFG)

Folgende Projekte sind **nicht Teil dieser Evaluierung**:

---

<sup>18</sup> Die erste Realisierungsstufe (Umfahrung Drasenhofen) ist umgesetzt, der Baubeginn der 2. Realisierungsstufe erfolgt erst nach 2028.

1. Projekte im Sinne eines Sicherheitsausbaus (S 31, S 4, S 37 St. Veit – Maria Saal)  
Begründung: Bei den Sicherheitsausbauten ist gemäß Ausarbeitung eines Verkehrssicherheitsprogramms 2021ff eine Annäherung an Vision Zero geplant, zweistreifige Querschnitte ohne Mitteltrennung weisen die höchsten Unfallraten im A&S Netz auf. Projekte, die ausschließlich oder praktisch zur Gänze aus Verkehrs-Sicherheitserhöhenden Maßnahmen bestehen, sind daher nicht Teil der Evaluierung.
2. Rechtskräftige Projekte gemäß erster UVP-Teilkonzentration, bei denen bereits ein Baubeginn erfolgt ist (wie z.B. A 26, S 7)  
Begründung: Bei diesen Projekten ist der Baubeginn erfolgt und damit wären die Projekte nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten bzw. schwerwiegenden Eingriffen in bestehende Verträge veränderbar.
3. Anschlussstellenprojekte  
Begründung: Für Anschlussstellenprojekte gibt es einen gesonderten Evaluierungsprozess, dem jedes Projekt unterzogen wird. Zudem sind der direkt mit den Projekten verbundene Flächenverbrauch sowie die direkten Klima- und Ressourceneffekte bei Linienprojekten deutlich ausgeprägter als bei punktuellen Anschlussstellenprojekten. Anschlussstellen können mit dem Neubau von Linienelementen (wenn auch meist nicht auf Bundesebene) und den damit verbundenen Effekten verbunden sein. Anschlussstellenprojekte werden in der ggst. Evaluierung nicht behandelt, sondern sind im Einzelfall gemäß den vorgesehenen Prozessen in der Dienstanweisung „Erweiterte Strategische Analyse (ESA)“ (BMK, 2021a) zu behandeln. Rechtsgrundlage für diese Dienstanweisung sind § 7 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 idgF sowie der Fruchtgenussvertrag vom 23.06./25.07.1997 idgF. Dies beinhaltet auch eine Nutzen-Kosten-Analyse gemäß „RVS 02.01.22 Entscheidungshilfen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ mit dem Ziel den volkswirtschaftlichen Nutzen für die Anschlussstelle darzustellen.

Im Zuge der Evaluierung wurden weiters Abhängigkeiten zwischen einzelnen Projekten analysiert. So sind insbesondere große Abhängigkeiten im Großraum Wien (S 1, S 1 Spange, S 8, A 4 FSE, S 1 FSE) und im Großraum Linz mit dem Anschluss ins Mühlviertel (A 7 FSE, S 10, Linzer Osttangente) gegeben.

# Methodik

In der 2010 durchgeführten Projektevaluierung wurden auf Basis definierter Kriterien, Gewichtungen und einer Bewertung mit einer 5-teiligen Skala für die Projekte Gesamtnoten ermittelt.<sup>19</sup>

Am Anfang des Evaluierungsprozesses im Zeitraum von Juni 2020 bis Juli 2021 wurden durch die Fachexpertinnen und -experten der ASFINAG und des BMK ein gegenüber 2010 erweitertes Set von Kriterien festgelegt. Jedes einzelne Kriterium wurde in jedem Projekt relativ zu den anderen Projekten bewertet. Diese – auch schon 2010 gewählte – Methodik ist geeignet, Kriterien für die Projekte relativ zueinander zu bewerten und, wie der Rechnungshof auch empfahl, Projekte zu priorisieren.

Die Bewertung erfolgt nach dem umgekehrten Schulnotensystem (5 = „gut im Vergleich zu den anderen Projekten“; 1 = „schlecht im Vergleich zu den anderen Projekten“). Die Kriterien werden unterschiedlichen Gewichtungen unterzogen. Eine Sensitivitäts-Analyse hat jedoch gezeigt, dass auch bei unterschiedlichen Gewichtungen keine signifikanten Änderungen auftreten, es wurde daher eine Gleichgewichtung vorgenommen.

Für einzelne Projektentscheidungen sind weiters auch die absoluten Werte der einzelnen Parameter sowie übergeordnete Ziele und deren Auswirkungen auf künftige Verkehrsprognosen in Betracht zu ziehen. Dies soll verhindern, dass durch die Verwendung einer 5-teiligen Bewertungsskala besonders kleine oder besonders große absolute Unterschiede vereinheitlicht werden bzw. wichtige Aspekte unberücksichtigt bleiben.

Die Bildung einer Gesamtnote würde bei einer 5-teiligen Skala zu einer starken Nivellierung von besonders guten oder schlechten Einzelaspekten führen und ist daher für Schlussfolgerungen auf Projektbasis ungeeignet.

Projekte, welche im Relativvergleich nicht eine durchgehend prioritäre Bewertung erhalten, wären beispielsweise in weiterer Folge nur dann umzusetzen, sofern es jetzt

---

<sup>19</sup> [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:194741fb-99dc-43f5-bdc2-87e5687b0b32/evaluierung\\_strasse.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:194741fb-99dc-43f5-bdc2-87e5687b0b32/evaluierung_strasse.pdf)

schon massive Belästigung für die Bevölkerung oder EU-rechtliche Verpflichtungen zur Umsetzung gibt (TEN-V).

Das Aufsummieren der einzelnen Einzelkriterien – analog zur Evaluierung 2010 – in Themenblöcke ist als kritisch zu sehen, da hierdurch besonders kritische wie auch positive Einzelkriterien nivelliert würden. Die Summenbildung würde somit besonders gute oder schlechte Einzelbewertungen nivellieren.

Insbesondere Kriterien der Ressourcenschonung wie dem Flächenverbrauch, der Beeinflussung der Diversität und des Wasserhaushaltes könnte dieser Umstand aufgrund der großen Bedeutung dieser Kriterien für die oben genannten Klimaziele zu deutlichen Ergebnisunterschieden führen, diese Kriterien werden daher nicht zu einem Themenblock zusammengefasst.

Mit dem aktuellen Regierungsprogramm (Bundeskanzleramt, 2020) hat sich die österreichische Bundesregierung verpflichtet, Verantwortung für den Schutz der Biodiversität zu übernehmen. Mit einer österreichweiten Bodenschutzstrategie werden gemeinsam mit den Bundesländern Grundsätze zur Reduktion des Flächenverbrauchs (mit dem Ziel den jährlichen Zuwachs bis 2030 auf 2,5 ha pro Tag bzw. 9 km<sup>2</sup> pro Jahr begrenzen) und zur Verbesserung der Bodenqualität im Regierungsprogramm festgelegt. Ebenso ist der Schutz von Wasser ein zentrales Element der Daseinsvorsorge.

Weiters ist im Regierungsprogramm festgelegt, dass *„das gesamtstaatliche Klimaziel für den Bereich Verkehr [...] als übergeordnete verbindliche Handlungsanleitung [fungiert], an der sich die strategische Planung für alle Verkehrsträger ausrichten muss.“*

Aus den oben angeführten Gründen war eine Fortführung insbesondere für die Neubauprojekte mit einem modifizierten Bewertungsansatz gegenüber dem Kriterienset von 2010 wie in Tabelle 1 dargestellt durchzuführen.

Bei den Schlussfolgerungen wird ergänzend zum Relativ-Vergleich die Substituierbarkeit durch den ÖV berücksichtigt. Unter der jeweiligen Überschrift „Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs“ sind jeweils Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das jeweilige Projektgebiet und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

Weiters wurden die Gesamt-CO<sub>2</sub>-Emission der Bauwerke (Tunnel/ offene Strecke mit Tunnelanteil) sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen von voraussichtlich induziertem Mehrverkehr im Kriterium Klimawirkung berücksichtigt.

Für die Ermittlung der Schlussfolgerungen wurden auch gesamtpolitische Zielsetzungen, besonders gute/schlechte Einzelkriterien, Bedeutung für TEN-V Netz, Vorhandensein von Alternativenprüfungen (insbesondere Strategische Prüfungen im Verkehrsbereich (SP-V) oder Alternativenprüfungen hinsichtlich Naturverträglichkeit), Soll/Muss-Kriterien, ... je Projekt einbezogen. Diese werden in den Schlussfolgerungen zu den einzelnen Projekten angeführt.

Für die Bewertung von Projekten wird auch die Aufnahme volkswirtschaftlicher Kosten für Umweltfolgekosten – etwa auch aufgrund einschlägiger Empfehlungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der Bewertung der Klimawirkung von Infrastrukturvorhaben – als zentral angesehen. Demgegenüber besteht auch das Risiko eine allfällige Doppelbewertung in die Evaluierung aufzunehmen.

Bei sämtlichen dem damaligen BMVIT bzw. dem BMK vorgelegten Vor- und Einreichprojekten wurden seitens ASFINAG dem damaligen Stand der Technik entsprechende, volkswirtschaftliche Analysen übergeben und ggf. diese auch durch das damalige Ministerium in den dementsprechenden Behördenverfahren gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 BGBl. Nr. 286/1971 bzw. Verordnung Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben BGBl. II Nr. 188/2018 bestätigt, sofern das Verfahren im Ministerium positiv abgeschlossen werden konnte.

Bei einzelnen Projekten wie A 3, A 12 Tschirganttunnel, A 22 Verlängerung, Linzer Osttangente, S 3, S 8 Ost, S 10 Rainbach-Staatsgrenze, S 18, S 37 liegen aufgrund des Projektfortschrittes keine volkswirtschaftlichen Analysen im BMK vor. Bei einzelnen Kapazitätserweiterungsprojekten (Pannestreifenfreigaben, A 22) waren aufgrund von Übergangsbestimmungen gemäß Verordnung Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben BGBl. II Nr. 188/2018 keine volkswirtschaftlichen Analysen durchzuführen.

Da den Projekten in der Evaluierung keine vergleichbare, aktuelle und durchgängige Datenbasis zu volkswirtschaftlichen Kosten/ Umweltfolgekosten vorliegt bzw. um Doppelzählungen zu vermeiden, wird kein eigenes Kriterium zu volkswirtschaftlichen

Kosten definiert. Volkswirtschaftliche Aspekte wurden jedoch bei den Schlussfolgerungen einbezogen.

Tabelle 1 Neubauprojekte: Themen, Kriterien und Indikatoren für Relativ-Vergleich

Thema	Kriterium	Indikator
<b>Ressourcenschonung</b>	Flächenverbrauch (dauerhaft versiegelte Fläche)	Verbrauch von dauerhaft versiegelten Flächen
	Beeinflussung Biodiversität (Schutzgebiete, Artenschutz, Wildtierkorridore)	Berührung von naturschutz-rechtl. Gebieten bzw. Wildtierkorridoren bis hin zu direkter Beanspruchung oder Durchschneidung
	Beeinflussung Wasserhaushalt	Beeinflussung Grundwasser, Oberflächengewässer
<b>Klimawirkung</b>	Treibhausgasemissionen (THG)	Höhe an THG (Bau, Betrieb, Erhaltung)
<b>Multimodalität</b>	Substituierbarkeit / Verlagerungsmöglichkeit	Verlagerungsmöglichkeit gegeben <sup>20</sup>
<b>Sozialverträglichkeit</b>	Erhöhung der Erreichbarkeit	Beitrag des Projektes zur Erhöhung der Erreichbarkeit für Versorgungs-, Bildungseinrichtungen
	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Beitrag des Projektes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
	Wirkung auf die Raumqualität (visuell, strukturell)	Auswirkung des Projektes auf die Raumqualität (Zerschneidungswirkung)
	Immissionsschutz Siedlungsgebiete (Lärm, Luftschadstoffe etc.) / Entlastung Ortsdurchfahrten	Beitrag des Projektes zur Verbesserung des Immissionsschutz bzw. Entlastung von Ortsdurchfahrten
<b>Netzwerk</b>	Verbindung Netzelemente (zwischenstaatlich), TEN, Verträge, MoU	Auswirkung des Projektes auf internationales Netz (TEN-Netz) bzw. Verbindung von wirtschaftlichen Zentren
	Erhöhung des Level of Service (Verkehrsqualität)	Beitrag des Projektes zur Verbesserung der Verkehrsqualität
<b>Wirtschaftlichkeit</b>	Betriebswirtschaftlichkeit	Höhe der Wirtschaftlichkeit eines Projektes (Investitions-Erhaltungskosten, Maut)

<sup>20</sup> Bewertung im Sinne: höhere Verlagerungsmöglichkeit = schlechtere Bewertung für das Projekt

In folgenden Abbildungen werden die Ergebnisse aus dem Relativ-Vergleich der Projekte untereinander zusammengefasst dargestellt, die Erläuterungen dazu finden sich nachfolgend jeweils bei den einzelnen Projekten.

Abbildung 9 Neubauprojekte: Auswertungen Relativ-Vergleich (1/2)



Abbildung 10 Neubauprojekte: Auswertungen Relativ-Vergleich (2/2)



# Schlussfolgerungen für Neubauprojekte

## A 5 Nord/Weinviertel Autobahn – Poysbrunn – Staatsgrenze Vollausbau

### **Projektbeschreibung**

Vierstreifiger Vollausbau der A 5 zwischen Poysbrunn und Staatsgrenze in Abhängigkeit von der Realisierung des Grenzabschnittes der tschechischen Autobahn D 52; die erste, bereits am 09.09.2019 dem Verkehr freigegebene Realisierungsstufe setzte eine zweistreifige Umfahrung von Drasenhofen um.

Aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens als prognostiziert erfolgte der Ausbau des Abschnittes Poysbrunn – Staatsgrenze in zwei Realisierungsstufen. Die erste Realisierungsstufe, eine zweistreifige Umfahungstraße von Drasenhofen, wurde am 9.9.2019 dem Verkehr übergeben. Die zweite Realisierungsstufe sieht einen 4-streifigen Vollausbau vor und soll in zeitlicher Abstimmung mit dem Ausbau der D 52 in der Republik Tschechien erfolgen.

Mit der 5 km langen Umfahrung Drasenhofen werden täglich rund 1.800 Lkw aus den Ortschaften abgezogen. Das hat eine positive Wirkung hinsichtlich Lärmschutz, höhere Lebensqualität und mehr Verkehrssicherheit.

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Baubeginn Umfahrung Drasenhofen: 3.4.2018
- Verkehrsfreigabe Umfahrung Drasenhofen: 9.9.2019
- beabsichtigter Baubeginn Vollausbau: nach 2028

## Status

Die Umfahrung Drasenhofen ist Teil des ASFINAG-Netzes, wurde zur Autostraße gemäß StVO erklärt und ist mit Verkehrsfreigabe vignetten- und mautpflichtig. Die betriebliche Erhaltung wird vom Land Niederösterreich durchgeführt.

Der UVP-Bescheid der 2. Realisierungsstufe wurde gemeinsam mit der ersten Ausbaustufe der Umfahrung Drasenhofen abgewickelt. Die Einreichunterlagen für die Materienrechtsverfahren zum Vollausbau werden laut ASFINAG in Abhängigkeit des Fortschritts des Tschechischen Ausbaus der D52 finalisiert und bei der Behörde eingereicht. Mit den Tschechischen Vertretern werden laufend Abstimmungsgespräche geführt (Grenzwässerkommission, Autobahnbetreiber RSD, Ministerien).

Auf der tschechischen Seite sind nach Auskunft die Arbeiten im Gange, die derzeitige Schnellstraße R52 nach Mikulov (Nikolsburg) sei für ŘSD die schwierigste Strecke mit langfristigen Problemen. Es gibt gemäß dieser Auskunft Probleme mit vielen Gerichtsverfahren. Man möchte mit der Umfahrung von Mikulov beginnen, mit Baubeginn könne allerdings frühestens 2023/2024 gerechnet werden.

## Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau der Nordbahn Wien Süßenbrunn – Bernhardsthal<sup>21</sup>
  - Mit dem 66 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wien Süßenbrunn und Bernhardsthal in Niederösterreich, ist die Nordbahn ein bedeutender Teil des Baltisch-Adriatischen und auch des Orient/Östliches Mittelmeer Korridors. Der Baltisch-Adriatische Korridor wird in Österreich auch als „Südstrecke“ bezeichnet.
  - Die Strecke soll in den nächsten Jahren modernisiert und ausgebaut werden. Neun Bahnhöfe und zehn Haltestellen umfasst der Abschnitt und stellt somit eine wichtige Lebensader zwischen dem Norden Niederösterreichs und der Bundeshauptstadt dar. Im Fokus des Ausbaus steht vor allem der Nutzen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden.

---

<sup>21</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/ausbau-nordbahn>

- Für die Fahrgäste bringt die Modernisierung der Nordbahn einen wesentlichen Zeitgewinn. Der Streckenausbau der Nordbahn ermöglicht höhere Zugfrequenzen sowie einen verdichteten Schnellbahntakt zwischen Wien und Gänserndorf. Im Fernverkehr verkürzt sich die Fahrzeit von Wien in die südmährische Grenzstadt Břeclav auf rund eine dreiviertel Stunde. Prag wird deutlich schneller erreicht werden.
- Die Nordbahn ist ebenfalls Teil der sogenannten ViaVindobona, einer künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Berlin, Prag und Wien mit einer langfristigen Zielfahrzeit von rund vier Stunden zwischen Berlin und Wien.
- Die Planungen zum Ausbau der Nordbahn zwischen Wien Süßenbrunn und der Tschechischen Grenze bei Bernhardsthal sind bereits weit fortgeschritten. Ab dem Jahr 2022 starten dann die Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die rund 66 Kilometer lange Strecke soll insgesamt unter laufendem Betrieb modernisiert werden.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Ausbau der S-Bahn Stammstrecke in Wien inkl. deren Außenästen<sup>22</sup>
  - Die Wiener S-Bahn-Stammstrecke ist die nach Zugzahlen die höchst frequentierte 2- gleisige Strecke Österreichs und das Rückgrat des Wiener Nahverkehrs. Die Anlagen und Komponenten stammen meist aus der S-Bahn Bauzeit in den 60-er Jahren bzw. aus einem zwischenzeitlichen Reinvestitionszeitpunkt.
  - Der Ausbau verfolgt folgende Zielsetzungen:
    - Kapazitätssteigerung im Kernbereich zwischen Wien Meidling / Maxing und Floridsdorf / Süßenbrunn durch die Ermöglichung dichter Taktfolgen mittels leistungsfähiger Blockverdichtungen in Verbindung mit einem ausschließlichen Betrieb des europäischen Zugsicherungssystems ETCS.
    - Verbesserung der Angebotssituation durch Verlängerung der Bahnsteige von Halten des schnellen Nahverkehrs im Bereich zwischen Floridsdorf und Meidling auf etwa 220 m
    - Erhöhung der Zuverlässigkeit des Systems sowie Durchführung sämtlicher anstehender Reinvestitionen im Kernbereich der Stammstrecke
  - Das Projekt soll somit unter anderem die Führung von längeren Zügen im schnellen Nahverkehr ermöglichen und dadurch auch zusätzliche Kapazitäten auf den Außenästen des Wiener S-Bahn-Systems schaffen. Die Wirkungen des Projektes werden sich dadurch auf weite Teile der Ostregion erstrecken.

---

<sup>22</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

- Die Planungen für das Projekt haben im Jahr 2020 gestartet. Eine Umsetzung ist bis voraussichtlich 2027 vorgesehen.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Selektiv zweigleisiger Ausbau Wolkersdorf – Laa a.d.Thaya (Laaer Ostbahn) sowie Stockerau – Retz (Nordwestbahn)<sup>23</sup>
  - Das Ziel ist die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzung für ein verdichtetes Nahverkehrsangebot im Bereich Wolkersdorf – Laa a.d.Thaya sowie Stockerau – Retz.
  - Die Projekte sind Kontextprojekte zur Attraktivierung des Systems S-Bahn Wien.
  - Für die Projekte sind finanzielle Mittel für die Planung im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten, jedoch derzeit noch keine finanzielle Mittel für die Umsetzung. Eine Umsetzung ist aufgrund von baubetrieblichen und fahrplantechnischen Abhängigkeiten zeitlich nach dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke angedacht.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die A 5 ist Teil des TEN-V Kernnetzes, welches bis 2030 umzusetzen ist. Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN Leitlinien) kann das TEN-V Kernnetz entweder als Autobahn oder als Schnellstraße ausgeführt werden. Gemäß der Verordnung ist eine Schnellstraße eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Straße, die hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbar ist, (i) auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und (ii) die keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat. Die Anforderungen des TEN-V Kernnetzes können betreffend die A 5 im Bestand mit Hilfe von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen ohne Vollausbau hergestellt werden.

### **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

---

<sup>23</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

## **Bewertung**

Gegenstand der Evaluierung ist die 2. Realisierungsstufe, die projektgemäß zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll und noch nicht umgesetzt wurde. Die Bewertung des Flächenverbrauchs zu diesem Kriterium liegt im Mittelfeld der evaluierten Projekte.

Beeinflussung Biodiversität, Beeinflussung Wasserhaushalt und Klimawirkung wurden im Vergleich zu den anderen Projekten besser bewertet, da die zusätzliche Wirkung durch die 2. Realisierungsstufe im Vergleich zu den anderen Projekten bzw. aufgrund der lokalen Gegebenheiten gering ist.

Multimodalität und Netzwirkung wurden ebenfalls durchschnittlich bzw. leicht überdurchschnittlich bewertet im Vergleich zu den anderen Projekten. Dies ist primär der Funktion der Strecke im TEN-V Kernnetz geschuldet, das einen unabhängigen Ausbau von Straße und Schiene fordert. Grundsätzlich wären mit den dargelegten Eisenbahnbahnausbauprojekten Alternativen mit entsprechenden Verlagerungsmöglichkeiten gegeben.

Ebenfalls wurde die Wirtschaftlichkeit überdurchschnittlich bewertet im Vergleich zu den anderen Projekten aufgrund der Projektbeschaffenheit.

## **Schlussfolgerung**

Dieses Projekt wäre gemäß dem ASFINAG-Entwurf zum Bauprogramm 2022ff (P21) in der schon bisher geplanten Form (d.h. Umsetzung abhängig vom Fortschritt in Tschechien) fortzusetzen. In diesem Zusammenhang ist weiters auf die Schlussempfehlung (3) des Rechnungshofes – Reihe Bund 2018/33 – hinzuweisen, dass hochrangige Straßen nur dann bis zur Staatsgrenze auszubauen wären, wenn ein dem Ausbaugrad entsprechendes Verkehrsaufkommen prognostiziert wurde. Entsprechende Abklärungen wären in Abhängigkeit des Lückenschlusses auf tschechischer Seite durch die ASFINAG mit dem tschechischen Straßenbaukonsortium durchzuführen.

## **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn (VA1 und VA2 inkl. Tunnel Donau Lobau)**

### **Projektbeschreibung**

Projekthalt bzw. –ziel im gegenständlichen Projekt ist die Schaffung eines Umfahringes für die Stadt Wien, das Herstellen des „Regionenring Ost“ durch Verbindung S 1 Süd (Vösendorf – Schwechat) mit S 1 Ost (Süßenbrunn – Eibesbrunn)/S 2 und die Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz (Entlastung).

Die Errichtung der S 1 (im 1. Verwirklichungsabschnitt (VA 1) Gr. Enzersdorf – Süßenbrunn) steht im Zusammenhang mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße.

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn (VA 1) P21: 01.01.2003 / Baubeginn (VA 1) P21: 03.01.2022 <sup>24</sup>
- Planungsbeginn (VA 2<sup>25</sup>) P21: 01.01.2003 / Baubeginn (VA 2) P21: 01.02.2023

---

<sup>24</sup> Bauanzeige Wasserrecht 9.2.2022

<sup>25</sup> Tunnel Donau-Lobau



Wien, dem Land Niederösterreich und der ASFINAG. Im Jahr 2017 wurden in der TU Studie (Knoflacher et al., 2017) im Auftrag der Stadt Wien (MA 18) sechs unterschiedliche Szenarien untersucht. Die Ergebnisse der TU Studie wurden anschließend in einem von der Stadt Wien eingesetzten Gremium aus Fachexpertinnen und –experten in mehreren Workshops diskutiert und interpretiert. Das Dokument „Bericht der Expert:innengruppe“ (Ahrens et al., 2017) stellt die Zusammenfassung dieses Prozesses dar und wird hier nachfolgend kurz dargestellt. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der bisherigen Studien und Gutachten zu den Straßenbauprojekten mit Angabe der Referenz.

Tabelle 2 Übersicht bisherige Studien und Gutachten zu den Straßenbauprojekten S 1

<b>Bezeichnung</b>	<b>Erstellungsjahr</b>	<b>Referenz</b>
<b>SUPerNOW – Strategische Umweltprüfung für den Nordosten</b>	2003	(TRAFICO et al., 2003) Wiens
<b>UVP Einreichprojekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn (Lobau-Autobahn)</b>	2011	(Snizek + Partner, 2011) Autobahn) - Verkehrsuntersuchung
<b>UVP-Gutachten S 1 Schwechat – Süßenbrunn (Lobau-Autobahn)</b>	2012	(Sammer, 2012) Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit
<b>Bericht des Rechnungshofes - Erschließung Seestadt Aspern</b>	2015	(Rechnungshof Wien, 2015)
<b>UVP Einreichprojekt Stadtstraße Aspern – Verkehrsuntersuchung</b>	2016	(areal Consult, 2016b)
<b>UVP Einreichprojekt S 1 Spange – Verkehrsuntersuchung</b>	2016	(areal Consult, 2016a)
<b>UVP-Gutachten S 1 Spange Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit</b>	2017	(Fellendorf, 2017)
<b>TU Studie „Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien“</b>	2017	(Knoflacher et al., 2017)
<b>Bericht der Expert:innengruppe</b>	2017	(Ahrens et al., 2017)
<b>Stellungnahme zum Klimaschutz</b>	2017	(Lechner, 2017)

## **SP-V / SUPerNOW**

Die SUPerNOW wurde 2003 als strategische Umweltprüfung durchgeführt, bevor die entsprechende Richtlinie 2001/42/EG<sup>26</sup> der Europäischen Union in Österreich umgesetzt wurde. Dies geschah erst 2005 mit dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) StF: BGBl. I Nr. 96/2005.

Ziel einer strategischen Umweltprüfung ist gemäß SUP-Richtlinien die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der *“voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, welche die Durchführung des Planes oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige[r] Alternativen, welche die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen”* (Art. 5 Z 1). Im Gegensatz zur UVP seien *“nicht nur alternative Trassen- oder Netzvarianten, sondern auch Alternativen in Form gänzlich anderer Lösungsansätze zu prüfen”* (TRAFICO et al., 2003).

Zielhorizont der Untersuchungen war das Jahr 2021, da von einem 20-jährigen Prognosehorizont (10 Jahre für die Realisierung, 10 Jahre für das Sichtbarwerden der Auswirkungen) ab der letzten aktuellen Volkszählung (2001) ausgegangen wurde.

Neben der Null-Variante wurden vier Szenarien definiert, die in nachfolgender Tabelle dargestellt werden:

---

<sup>26</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0042>

Tabelle 3 Umfang der in SUPerNOW untersuchten Szenarien (TRAFICO et al., 2003)

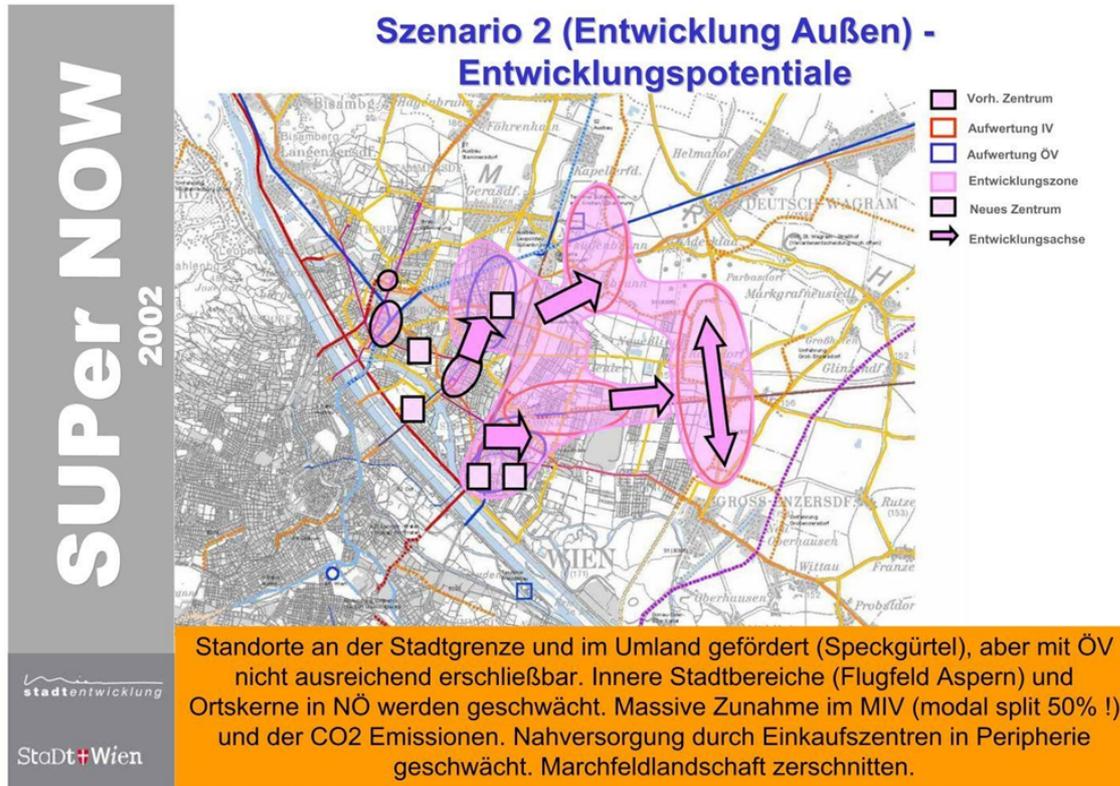
<b>Szenario „Nullvariante“</b>	soll die Frage klären, was passieren würde, wenn sich Bevölkerung und Arbeitsplatzangebot weiter entwickeln würde wie bisher, jedoch kein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (mit Ausnahme der bereits in Bau befindlichen Projekte) erfolgte.
<b>Szenario 1 „Entwicklung Innen“</b>	beschreibt eine Stadtentwicklung im Nordosten Wiens, die im Wesentlichen durch eine auf die bestehenden Kerne und Entwicklungsgebiete ausgerichtete Siedlungstätigkeit geprägt wird. Die weitere Angebotsplanung im Infrastrukturbereich erfolgt durch eine neue Donaustraßenquerung und einen Ausbau der Raffineriestraße als A 22.
<b>Szenario 2 „Entwicklung Außen“</b>	charakterisiert eine verstärkte Siedlungstätigkeit an und außerhalb der Stadtgrenze. Hier wird die A22 nicht verlängert und stattdessen die Nordostumfahrung (S 1) auf ihrer gesamten Länge inkl. einer Querung Lobau errichtet.
<b>Szenario 2a „Entwicklung Mitte“</b>	zeigt eine dem Szenario 1 ähnliche Entwicklung auf, wobei von einer verstärkten Siedlungstätigkeit in den Bezirkszentren ausgegangen wird. Eine mögliche „Umfahrungsstraße“ wird ohne Querung des Nationalparks Lobau realisiert.
<b>Szenario 3 „Vernetzte Region“</b>	charakterisiert eine gesamtregionale Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumpolitik, wobei ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs, ein nur mäßiger Ausbau der Straßeninfrastruktur (u.a. keine 6. Donaustraßenquerung) und die Verbesserung der Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr im Vordergrund stehen. In einem eigenen Szenario („Szenario 3b“) wurde bei gleicher infrastruktureller Entwicklung von einem nur geringeren Bevölkerungszuwachs (+14.000 EW) ausgegangen.
<b>Szenario 4 „OPTINOW“</b>	Das wurde im Rahmen des 7. Arbeitstreffens definiert und gab dem SUP-Team die Möglichkeit, nach Vorliegen der Bewertungsergebnisse der Szenarien 1 bis 3 ein optimiertes Szenario zu erstellen. Diesem Szenario, das grob umrissen aus einer Kombination der Szenarien 3 und 2a besteht, liegt ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Errichtung einer die innere Entwicklung begünstigenden Umfahrungsstraße ohne Querung der Lobau zugrunde. Von diesem Verkehrsinfrastrukturausbau sollen wesentliche Impulse für eine verstärkte zentrenorientierte Entwicklung (insbesondere im Bereich Stadlau – Flugfeld Aspern) ausgehen.

Ergebnis des SUPerNOW-Verfahrens war eine **klare Prioritätenreihung** der Szenarien:  
3 vor 4 vor 2a vor 1 vor 2.

### Zusammenfassung und Prioritätenreihung der SUPerNOW-Szenarien (TRAFICO et al., 2003)

- Aufgrund der Erfüllung nahezu aller Umwelt- und Raumziele sowie vieler Verkehrsziele würde das **Szenario 3**, v.a. dann, wenn die Maßnahmen mit solchen aus dem Bereich der Verkehrsvermeidung gekoppelt werden, den ersten Platz belegen. Dieses Szenario hat jedoch Nachteile in der Erreichbarkeit von Entwicklungsstandorten im IV und lässt zudem das Problem der überlasteten Ortsdurchfahrten und Hauptstraßen ungelöst. (Eine Weiterentwicklung dieses Szenarios unter Berücksichtigung verschiedener Nachbesserungsmaßnahmen erscheint dem Ökobüro empfehlenswert.)
- **Szenario 4** ist daher jenes Szenario, dass die meisten Vorteile in sich vereinen kann, auch wenn es in Bezug auf die Verkehrsleistung und die Emissionen schlechter als Szenario 3 ausfällt und zudem am kostenintensivsten ist.
- **Szenario 2a** schneidet relativ betrachtet in Bezug auf Verkehrsleistungen und Emissionen schlecht ab, bringt dafür aber nach Szenarien 3 und 4 die besten Ansätze für eine kompakte Stadt, verbunden mit relativ vielen Freiraumpotenzialen.
- **Szenario 1** bringt in Hinblick auf Emissionen und Verkehrsleistung ebenfalls unzureichende Ergebnisse und lässt zudem viele Fragen der zukünftigen Stadtentwicklung ungelöst.
- **Szenario 2** weist insgesamt die schlechtesten Ergebnisse in den Bereichen Umwelt und Raum auf. Die Verkehrsleistungen fallen innerhalb des engeren Untersuchungsbereiches zwar etwas besser als in Szenario 2a aus, es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der größeren „Außenwirkung“ der Straßeninfrastruktur ein erheblicher Teil der Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme und somit der Verkehrsleistung und Emissionen außerhalb anfällt und die Werte in einem weiteren Untersuchungsraum noch schlechter als ausgewiesen ausfallen.

Abbildung 12 Beschreibung der Auswirkungen von Szenario 2, das die aktuell weiterverfolgten Straßenbaumaßnahmen beinhaltet (Q: Präsentation SUPER NOW. Gesamtschau der zukünftigen Raum- und Verkehrsentwicklung im Nordosten Wiens<sup>27</sup>)



Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich einige der der SUPERNOW Studie zugrunde gelegten Annahmen/Prognosen inzwischen als nicht mehr zutreffend herausgestellt haben. Darunter fallen z.B. die Annahmen bzgl. der Entwicklung des Motorisierungsgrades, welche in Niederösterreich und dem Burgenland deutlich schwächer als prognostiziert verlief, während in Wien sogar eine Trendumkehr hin zu einem sinkenden Motorisierungsgrad stattfand.

### UVP-Verfahren

Für die Projekte der S 1 und Stadtstraße wurden drei separate UVP-Verfahren durchgeführt, welche jeweils mit rechtsgültigem Bescheid abgeschlossen wurden:

<sup>27</sup> <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordostenwiens.html>

- S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn<sup>28</sup>
- S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern) <sup>29</sup>
- Stadtstraße Aspern <sup>30</sup>

Teil des UVP-Verfahrens ist eine Verkehrsuntersuchung, im Zuge derer die Wirkungen unterschiedlicher Planfälle modelliert werden. Dabei ist festzuhalten, dass die Verkehrsuntersuchungen im Zuge der Projekte teilweise bereits lange zurückliegen (2011 für die S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn) und damals getroffene Annahmen sich in der Zwischenzeit als überholt herausgestellt haben.

UVP-Verfahren folgen gesetzlichen Vorgaben (UVP-G 2000), die keine verkehrsträgerübergreifende Untersuchung vorsehen. Aspekte des Klimaschutzes und Bodenverbrauchs werden derzeit in UVP-Verfahren nicht entsprechend der aktuellen Zielsetzungen berücksichtigt.

### **Monomodale Betrachtung**

In UVP-Verfahren, wie auch im Zuge des Verfahrens zur S 1, findet im Allgemeinen nur mehr eine monomodale Betrachtung statt. Das bedeutet für Straßenbauten wird nur die Wirkung der Straße (in unterschiedlichen Planfällen) analysiert, nicht jedoch Lösungsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr bzw. alternative Maßnahmen wie beispielsweise der Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur oder die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung. Dies wäre Aufgabe einer SP-V.

Sammer (2012) verweist diesbezüglich auf eine Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs, der im Fall der A 5 Nord Autobahn, Abschnitt Eibesbrunn – Schrick entschieden hat, dass bei einem Straßenprojekt die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht

---

<sup>28</sup> Abschluss 2015, Bescheid:

[https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/abschnitt\\_schwechat.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/abschnitt_schwechat.html)

<sup>29</sup> Abschluss 2018, Bescheid:

[https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/kn\\_raasdorf.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/verfahren/schnellstrassen/s1/kn_raasdorf.html)

<sup>30</sup> Abschluss Juni 2018, Beschwerdeprüfung durch BwVG, Erkenntnis Juli 2020; Derzeit läuft ein Änderungsverfahren, da die Projektwerberin (MA 28) einen Antrag zur Projektänderung eingereicht hat, betreffend zusätzlich erforderlicher Nacht- und Wochenendarbeiten

<https://www.wien.gv.at/kontakte/ma22/bekanntmachungen/pdf/stadtstrasse-aspern-antrag.pdf>

notwendig ist (VfGH 28.09.2009, B 1779/07). Es wäre in diesem Zusammenhang zu hinterfragen, ob dieser Analogieschluss im Falle des gegenständlichen Ausbaus der S 1 zutreffend war. Der oben genannte Abschnitt der A 5 (Eibesbrunn – Schrick) liegt in einem dünn besiedelten, ruralen Raum, während die S 1 und die Stadtstraße in einem, mit ÖV höchstrangig erschlossenen, dicht besiedelten, urbanen Siedlungsgebiet sowie in einem Plus Natura 2000-Gebiet liegt und es im Jahr 2012 bereits offizielle Modal Split Ziele der Stadt Wien zur Reduktion des MIV gegeben hat, den Masterplan Verkehr Wien 2003<sup>31</sup> sowie den STEP 05<sup>32</sup>.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten zur S 1 Spange wird beispielsweise festgestellt: „Zwar ist die Seestadt Aspern über die U2 selbst gut mit dem ÖV erreichbar, aber die gute Erreichbarkeit beschränkt sich im Wesentlichen auf Ziele innerhalb des Kerngebiets von Wien (einstellige Gemeindebezirke). Die ÖV-Fahrzeiten in südliche Gemeindebezirke von Wien und Niederösterreich sind unattraktiv lang.“ (Fellendorf, 2017). Daraus wird geschlossen, dass Straßenbaumaßnahmen erforderlich sind, nicht jedoch, dass der ÖV attraktiver gestaltet werden könnte, um die Mobilitätsbedürfnisse auf klimaverträgliche Weise erfüllen zu können.

### **Nicht mehr gültige Annahmen**

In der Verkehrsuntersuchung zur UVP der S 1 Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn (Snizek + Partner, 2011) wurden Annahmen getroffen, die mit aktuellen Entwicklungen nicht mehr übereinstimmen. Dazu zählt beispielsweise die Annahme, dass die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr real konstant bleiben. Das ist ein Widerspruch zur Einführung des 365 Euro Jahrestickets in Wien sowie zur Einführung des Klimatickets für ganz Österreich mit 26. Oktober 2021. Ebenso wurde davon ausgegangen, dass die Parkraumbewirtschaftung in Wien in Bezug auf Preis und räumlicher Ausdehnung auf dem Stand von 2011 bleibt. In der Zwischenzeit wurde die Parkraumbewirtschaftung bereits auf die Bezirke 10, 12 und 14 – 19 ausgeweitet und die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien beschlossen, die mit März 2022 in Kraft treten wird<sup>33</sup>.

In den Prognosen von Snizek + Partner (2011) wurde von einer Steigerung des Motorisierungsgrades in Wien von 406 Pkw/1.000EW im Jahr 2005 auf 440 Pkw/1.000EW

---

<sup>31</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007500.html>

<sup>32</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007575.html>

<sup>33</sup> <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/parkpickerl-stadtweit.html>

im Jahr 2025 ausgegangen. Dieser Wert betrug jedoch im Jahr 2019 nur noch 375 Pkw/1.000EW<sup>34</sup>.

### **Prioritätenreihung**

Die Bewertung von Wirkungen folgt einer Prioritätenreihung, bei der sich aber anhand eines Beispiels zeigt, dass es möglich ist kurzfristige wirtschaftliche Effekte als wichtiger zu erachten, als Klima-, Verkehrspolitische- und Raumplanungsziele. Dies zeigt sich im Teilgutachten zur UVP S 1 Schwechat – Süßenbrunn: *„Die Erreichbarkeitsverbesserung des Straßennetzes führt zur Ansiedlung von neuen Nutzungen im Bereich der S 1 und ihrer Umgebung und macht den Autoverkehr attraktiver. In der Folge führt dies einerseits zu Veränderungen des Modalsplits zu Gunsten des MIV weg vom ÖV und zu einer Zersiedelung des Raumes, wenn neue Bauflächen gewidmet werden. Bezüglich der Klimaziele besteht auch ein Zielkonflikt, dass durch die Erreichbarkeitsverbesserung des MIV insgesamt mehr Treibhausgase emittiert werden. Dies steht in einem Zielkonflikt mit den österreichischen Klimazielen, dem Verkehrskonzept der Stadt Wien und Niederösterreich.“* Schlussfolgerungen: *„Es gibt sowohl positive als auch negative Auswirkungen des Projektes, wobei die positiven unter den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen deutlich stärker wirken. Es gibt eine Reihe von Gegenmaßnahmen, mit welchen die negativen Auswirkungen vermieden werden könnten. Diese sind aber nicht in der Kompetenz der Projektwerberin.“* (Sammer, 2012, S. 67).

### **Bericht Rechnungshof**

In einem Bericht von 2015 kritisiert der Rechnungshof Wien die Tatsache, dass die S 1 Spange im Bundesstraßenverzeichnis enthalten blieb, obwohl die Stadtstraße herausgenommen wurde: *„Weiters prognostizierte die Studie der Stadtstraße ein höheres Verkehrsaufkommen (Prognosevarianten 5, 6 und 7) und damit eine höhere verkehrliche Bedeutung als der S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf.“* sowie *„Der RH hätte es im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise sowie aus Kostengründen als*

---

<sup>34</sup> Statistik Austria (2021). Kfz-Bestand sowie Statistik des Bevölkerungsstandes. 1) Vorläufige Ergebnisse; Gebietsstand 1.1.2021. 2) Inklusive Leichtmotorräder. Tabelle 6: Kfz-Bestand am 31.12.2020 Motorisierungsgrad. [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_neuzulassungen/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_neuzulassungen/index.html)

*schlüssig erachtet, wenn auch die S 1 von der Anschlussstelle Heidjöchl bis zum Knoten Raasdorf als Stadtstraße konzipiert worden wäre.“ (Rechnungshof Wien, 2015)*

## **TU Studie Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien**

Ziel der Studie „Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien“ (Knoflacher et al., 2017) war es, die verkehrlichen Auswirkungen diverser Straßenbauszenarien im Nordosten Wiens zu modellieren, um für das Gremium aus Fachexpertinnen und –experten eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Im Rahmen der Studie wurde der Bestand im Jahr 2015 modelliert und anhand aktueller Verkehrszählungen kalibriert. Des Weiteren wurden sechs Szenarien/Planfälle für das Zieljahr 2030 definiert, die sich in den umgesetzten Maßnahmen unterscheiden:

- Szenario B berücksichtigt lediglich die prognostizierte bzw. geplante Bevölkerungsentwicklung bis 2030, aber keine Infrastrukturmaßnahmen
- Szenario B+ berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung, einen Ausbau des Systems ÖV<sup>35</sup> und eine Ausdehnung des bestehenden Parkraumbewirtschaftungsmodells auf ganz Wien (bezirksweise Geltungsbereiche)
- Szenario C beinhaltet die Bevölkerungsentwicklung sowie den Autobahnausbau (S 1 Nordostumfahrung Schwechat-Süßenbrunn, die Stadtstraße sowie die S 1 Spange Seestadt Aspern)
- Szenario D ist eine Kombination der Szenarien B+ und C (Autobahnausbau + Ausbau System ÖV + Parkraumbewirtschaftung)
- Szenario E beinhaltet neben der Bevölkerungsentwicklung nur den Bau der Stadtstraße
- Szenario F ergänzt Szenario E um das System ÖV und die Parkraumbewirtschaftung

Zur Beurteilung der Verkehrswirksamkeit wurden je Szenario Belastungspläne für das gesamte Netz im MIV und ÖV, Querschnittsbelastungen im Donauquerschnitt, der Modal Split im Binnenverkehr, der Verkehrsaufwand in Fahrzeug-Kilometern und Fahrzeug-Stunden, die Gesamtzahl der Wege im Donauquerschnitt sowie die durchschnittlichen Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten ermittelt.

In weiterer Folge wurden raumstrukturelle Effekte wie Potenzialunterschiede bzgl. Einwohner:innen und Arbeitsplätzen durch Erreichbarkeitsänderungen, die durch die

---

<sup>35</sup> Das System ÖV beinhaltet jene Maßnahmen, die gemäß Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 vorgesehen waren (MA18, 2014)

einzelnen Szenarien auftreten können, sowie Änderungen der Erreichbarkeitsverhältnisse des Flughafens Wiens durch die S 1 abgeschätzt.

### **Kernaussagen der Studie**

- Die Nordostumfahrung (Szenario C) führt zu keiner Entlastung der A 23 im Vergleich zum Bestand. Entlastungen zum Bestand um ca. 20.000 Kfz/24h werden auf der A 23 vorrangig durch die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und das System ÖV bewirkt (Sz B+). Das System Autobahn entlastet die A 23 um weitere ca. 25.000 Kfz/24h (Sz D), führt im Donauquerschnitt (Korridor) aber zu einer Mehrbelastung von fast 45.000 Kfz/24h.
- Die Variante B+ kommt der von der Stadtverwaltung beschlossenen Zielsetzung in der Verkehrsmittelwahl am nächsten. Mit der Nordostumfahrung entfernt sich die Verkehrsmittelwahl selbst unter den sehr konservativen Annahmen einer unbeeinflussten Strukturentwicklung durch die S 1 wieder von den angestrebten Zielen der Stadt Wien.
- Die Nordostumfahrung (Szenario C) bewirkt eine massive Verschiebung der Verkehrsmittelwahl im Donauquerschnitt zugunsten des Autoverkehrs und reduziert den Anteil des ÖV auf 37 %. Die Kombination von Nordostumfahrung, Parkraum- und ÖV-Maßnahmen (Szenario D) kann den Einbruch des Modal Split im öffentlichen Verkehr im Donauquerschnitt nur teilweise kompensieren.
- Alle dem Szenario D zugeschriebenen positiven (im Sinne der Zielerreichung) Wirkungen begründen sich nicht durch das Projekt „Lobautunnel“, sondern durch die im Szenario enthaltene flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und den ÖV-Ausbau.
- Durch die relativ stärkere Aufwertung der Erreichbarkeitspotenziale im Umland von Wien durch die Nordostumfahrung wird die Zersiedelung verstärkt und die Ansiedlung von Firmen im Umland gegenüber Wien bevorzugt (Entmischungstendenz nimmt zu). Diese Tendenz wird durch die Unterschiede in den Widmungsreserven zwischen Wien und Niederösterreich noch weiter verstärkt.

### **Bericht der Expert:innengruppe**

Die Ergebnisse der TU Studie wurden anschließend in einem von der Stadt Wien eingesetzten Gremium aus Fachexpertinnen und –experten in mehreren Workshops diskutiert und interpretiert, unter Einbeziehung weiterer Aspekte. Das Dokument „Bericht der Expert:innengruppe“ (Ahrens et al., 2017) stellt die Zusammenfassung dieses

Prozesses dar. Zusätzlich wurde eine Stellungnahme zu den Klimaauswirkungen des geplanten Projekts eingeholt (Lechner, 2017).

Im Bericht wird zwar anerkannt, dass die S 1 Donauquerung eine Zunahme der Wiener Kfz-Verkehrsleistung bewirkt und im Gegensatz dazu durch eine ÖV-Ausbauoffensive und eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung eine Reduktion erzielt wird, jedoch wird insgesamt für den Bau der Donauquerung argumentiert. Für diese Schlussfolgerung werden zwei Argumente angeführt, einerseits die Siedlungs- und Raumentwicklung und andererseits die Wirtschaftsentwicklung.

### **Siedlungs- und Raumentwicklung**

In puncto Siedlungsentwicklung wird argumentiert, dass ohne S 1 Donauquerung Ziele wie *„eine kompakte Stadtentwicklung mit attraktiven Grün- und Freiräumen“* sowie *„ein ausreichendes Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen nach dem Prinzip ‚Stadt der kurzen Wege‘“* nicht erreicht werden (Ahrens et al., 2017). Im entsprechenden Abschnitt 4.3.-1 wird behauptet, dass größere Stadtentwicklungsgebiete im 21. und 22. Bezirk ohne die Straßenbauten nicht genehmigt werden können und in der Folge Siedlungsentwicklung dispers ins Umland ausweichen muss. Dabei wird auf die Referenz *„Schremmer, C., Zech, S.: Materialien zum Expert:innen-Beirat 6. Donauquerung, Wien 2017“* verwiesen, die jedoch nicht öffentlich zugänglich ist. Diese Behauptungen werden nicht belegt und stehen im Gegensatz zu anderen Untersuchungen.

In der SUPerNOW (TRAFICO et al., 2003) wird beispielsweise konträr argumentiert, dass *„Szenario 2 Entwicklung außen“* (welches der aktuellen Trassenplanung entspricht) Standorte im Umland fördert und die Nahversorgung durch Einkaufszentren in der Peripherie schwächt. Knoflacher et al. (2017) argumentieren: *„Durch den Bau des Lobautunnels wird eine Strukturdynamik zugunsten des Umlandes sowohl bei der Entwicklung der Einwohner als auch bei der Entwicklung der Arbeitsplätze ausgelöst“*. Ebenso schreibt Sammer (2012) in der Stellungnahme zum UVP-Gutachten: *„Die Erreichbarkeitsverbesserung des Straßennetzes führt zur Ansiedlung von neuen Nutzungen im Bereich der S 1 und ihrer Umgebung und macht den Autoverkehr attraktiver. In der Folge führt dies einerseits zu Veränderungen des Modalsplits zu Gunsten des MIV weg vom ÖV und zu einer Zersiedelung des Raumes, wenn neue Bauflächen gewidmet werden“*.

Zwar wird darauf hingewiesen, dass durch den Bau der S 1 der Nutzungsdruck entlang der Auf- und Abfahrten und Zufahrtsstraßen steigt, und *„Um die Entstehung von peripheren*

*Handels- und Dienstleistungsagglomerationen, die Kaufkraft und Wirtschaftsleben aus den Stadtteilen und Ortschaften abziehen und zusätzlichen Verkehr erzeugen, hintanzuhalten, braucht es regional abgestimmte, nachhaltige Gesamtkonzepte, die eine qualitativ hochwertige und geordnete Entwicklung garantieren.“ (Ahrens et al., 2017). Die weitere Konkretisierung solcher Konzepte bzw. die in der Praxis bis dato fehlende Umsetzung wird nicht behandelt.*

### **Wirtschaftsentwicklung**

Bezüglich der Wirtschaftsentwicklung wird von Ahrens et al. (2017) angeführt, dass die Erreichbarkeit ein entscheidender Faktor für die Ansiedlung von Betrieben ist und weiter: *„Für eine gezielte wirtschaftliche Entwicklung zur Schaffung der als notwendig angeführten Arbeitsplätze im 21. und 22. Bezirk sowie im niederösterreichischen Umland ist – jedenfalls nach Einschätzung potenzieller Investoren – eine S 1 Donauquerung erforderlich. So sind etwa in der Seestadt Aspern 20.000 Arbeitsplätze vorgesehen, was ohne S 1 Donauquerung nicht erreicht werden kann.“*

Die Autor:innen argumentieren, dass eine negative Entscheidung über die S 1 Donauquerung zur Folge hätte, dass Bebauungen in der Seestadt Aspern und bei anderen Stadtentwicklungsprojekten nicht stattfinden können und *„eine verzögerte Entwicklung um mehr als 10 Jahre eintreten würde“*. Dies würde den Entfall von Investitionen in Milliardenhöhe und entsprechende Arbeitsplatzverluste bedeuten. Dabei wird wieder auf die nicht frei zugängliche Referenz *„Schremmer, C., Zech, S.: Materialien zum Expert:innen-Beirat 6. Donauquerung, Wien 2017“* verwiesen.

Bei dieser Argumentation wird davon ausgegangen, dass die Erreichbarkeit mittels hochrangiger Straßeninfrastruktur ein wesentlicher Produktionsfaktor und Standortgröße ist. Daran wird kritisiert (Frey, 2011), dass dabei nicht klar dargestellt wird, inwieweit Verbesserungen der Erreichbarkeit zu zusätzlicher Wertschöpfung oder lediglich zu Umverteilung zwischen konkurrenzierenden Standorten führen, sowie von der vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass die Verkehrsinfrastruktur außerhalb des Gebiets unverändert bleibt. (Frey, 2011)

Knoflacher et al. (2017) führen an, dass mehr als 90 % der Erreichbarkeitsvorteile durch die S 1 dem nordöstlichen Umland von Wien zugutekommen und das Wettbewerbsverhältnis somit zugunsten des Umlands der Stadt verschoben wird. Kleinen Teilen der Donaustadt,

die Erreichbarkeitsvorteile erhalten würden, stehen große Flächen mit niedrigeren Grundstückspreisen im Umland gegenüber.

### **Klimawirkung**

Abschnitt 4.4 des Expert:innenberichts (Ahrens et al., 2017) befasst sich mit dem Klimaschutz und verweist dabei größtenteils auf die Stellungnahme von Lechner (2017), siehe Abschnitt 2.6. Dabei wird folgende Feststellung als direktes Zitat aus (Lechner, 2017) ausgewiesen: *„Die von der Expert:innengruppe vorgestellten Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und Umweltverbunds, zur Parkraumbewirtschaftung und zur stadt- und siedlungsstrukturellen Entwicklung im Planungsgebiet tragen aber entscheidend dazu bei, dass die negativen direkten Wirkungen auf die Treibhausgasemissionen durch den Ausbau der S 1 Donauquerung mehr als kompensiert werden“* (Ahrens et al., 2017). Tatsächlich findet sich diese Formulierung aber nicht in der Stellungnahme, sondern *„Die vom Expertenbeirat vorgestellten Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und Umweltverbunds, zur Parkraumbewirtschaftung und zur stadt- und siedlungsstrukturellen Entwicklung im Planungsgebiet können dazu beitragen, dass die negativen direkten Wirkungen auf die Treibhausgasemissionen durch den Ausbau der S 1 / 6. Donauquerung deutlich reduziert werden.“* (Lechner, 2017)

Des Weiteren wird wie in Lechner (2017) auf unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Siedlungsentwicklung in der Stadt Wien und im Umland hingewiesen sowie die Elektromobilität als Schlüsselbereich für die Klimaschutzziele angeführt.

### **Stellungnahme zum Klimaschutz**

In dieser Fachstellungnahme wird festgehalten, *„dass von keinem Ausbau der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur positive direkte Wirkungen auf den Klimaschutz ausgehen können.“* (Lechner, 2017). Zur Analyse der Kompensation erhöhter Emissionen durch den Straßenbau, wird auf Szenarien laut UVP-Gutachten verwiesen. Dabei werden die zu kompensierenden Emissionen mit 37.595 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr für das Jahr 2025 berechnet. Dies ergibt sich aus der Differenz der Prognose Planfall R 2025 ohne S 1 (zusätzliche 489.100 tCO<sub>2</sub>ä/a) und Planfall M13/HR 2025, mit S 1 (zusätzliche 526.625 tCO<sub>2</sub>ä/a). Dadurch wird suggeriert, es würde ausreichen nur die durch den Bau der S 1 zusätzlich (zu den bereits in der Prognose erhöhten Werten) anzunehmenden CO<sub>2</sub>-Emissionen zu kompensieren.

In der Folge wird auf indirekte Wirkungen durch Siedlungsentwicklung eingegangen, wobei analog zu Ahrens et al. (2017) angenommen wird, dass durch den Nicht-Bau der S 1-Donauquerung eine räumlich disperse Entwicklung im Umland von Wien einsetzte (konträr zu Knoflacher et al. (2017); Sammer (2012); TRAFICO et al. (2003), siehe 2.5.1).

Festzuhalten ist außerdem, dass im Zuge der Stellungnahme keine umfassende Analyse stattfindet, sondern wie vom Autor selbst angeführt: *„nur grundsätzliche Überlegungen hinsichtlich der augenscheinlichsten und auf Basis statistischer Fakten nachvollziehbarer Konsequenzen angestellt werden“* (Lechner, 2017). Dabei wird angenommen, dass eine Siedlungsentwicklung in Wien aufgrund von geringeren Wohnnutzflächen und Energiebedarf eine CO<sub>2</sub>-reduzierende Wirkung im Vergleich zur Entwicklung im NÖ-Umland eintritt. Diese hypothetische Berechnung führt zur *Schlussfolgerung* *„Nimmt man einen durchschnittlichen Versorgungsmix für Niederösterreich an und für Wien Fernwärme (was hinsichtlich der Seestadt Aspern zutreffend ist), dann macht der Verlagerungseffekt bei 15.000 Wohneinheiten rund 33.500 Tonnen Treibhausgase jährlich aus: Die mit der S 1 in Verbindung gebrachten Treibhausgasemissionen (37.600 t/a) wären mehr oder minder kompensiert.“* (Lechner, 2017).

Obwohl sich die Argumentation bei Lechner also vorrangig auf eine kompakte Siedlungsentwicklung in Wien stützt, wird unter den Aspekten, die nicht untersucht wurden, angeführt: *„Ebenfalls unberücksichtigt bleibt natürlich der zusätzlich zu erwartende Pendlerverkehr vom Umland in die Stadt Wien.“* (Lechner, 2017).

In Teil (3) der Stellungnahme wird auf die Elektromobilität eingegangen und vorgerechnet, dass bereits ein Anteil von 10 % Elektrofahrzeugen an der in der UVP dargestellten Verkehrsleistung eine Reduktion von ca. 140.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent bedeuten würde und somit die 37.600 t/a deutlich überschreitet.

Außer Acht gelassen wird in der Stellungnahme jedoch, dass für ein Erreichen der Klimaziele natürlich nicht nur eine Kompensation der durch den Straßenbau zusätzlich induzierten Emissionen notwendig ist, und auch nicht nur die prognostizierten gestiegenen Emissionen (zusätzliche 489.100 tCO<sub>2</sub>ä/a lt. UVP), sondern die rasche Reduktion des heute bereits bestehenden Emissionsniveaus. Dies betrifft alle Sektoren, insbesondere aber auch den Verkehrssektor, der in Österreich historisch durch gestiegene Emissionen die Reduktionen in anderen Sektoren zunichtegemacht hat (Umweltbundesamt, 2019). Die rasche Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor in einem ausreichenden Maß stellt also eine große Herausforderung dar, die belegbar nicht

nur durch den Umstieg auf Elektromobilität zu bewältigen ist (Heinfellner et al., 2019) und nicht durch Einsparungen in anderen Sektoren kompensiert werden kann.

## **Bericht Umweltbundesamt**

Für dieses Projekt ist im Speziellen auf die Betrachtung ausgewählter Beispiele für Straßenvorhaben im UBA-Bericht „Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben“ hinzuweisen, wonach die Themen Klima, Ressourcen / Boden und Naturschutz / Biologische Vielfalt, mit besonderer Relevanz in die Evaluierung aufgenommen werden müssen. Die Ausweisung des Nationalparks Donauauen als Schutzgebiet in der IUCN Kategorie II unterstreicht u.a. gemäß UBA die internationale ökologische und naturschutzfachliche Bedeutung. Das Hauptziel dieser Schutzgebietskategorie ist gemäß IUCN: *"To protect natural biodiversity along with its underlying ecological structure and supporting environmental processes, and to promote education and recreation"*. Das Gebiet beheimatet gemäß <https://www.donauauen.at/wissen/zahlen-daten-fakten> eine große Artenzahl, mehr als 800 Arten höherer Pflanzen, 33 Säugetier- und rund 100 Brutvogelarten, 8 Reptilien- und 13 Amphibienarten sowie 67 Fischarten.

Die Gesamtfläche des Nationalparks Donau-Auen (Wiener Teil) beträgt rund 2.258 Hektar. Das Gebiet steht sowohl nach Landesrecht als auch nach europäischem Recht (Europaschutzgebiet – Nationalpark Donau-Auen (Wiener Teil)) unter strengem Schutz. Schutzziele sind insbesondere:

- Die internationale Anerkennung als Nationalpark der Kategorie II der Richtlinien der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources – IUCN) für Nationalparks, Stand 1994, auf Dauer zu erhalten
- Die natürliche Vielfalt an dauerhaft lebensfähigen Beständen (Populationen) und Lebensgemeinschaften (Zönosen), insbesondere von Arten des Anhanges II der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, von Vogelarten des Anhanges I der Vogelschutz-Richtlinie und von Zugvogelarten zu erhalten und zu fördern<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> [https://natura2000.eea.europa.eu/?query=Natura2000Sites\\_9883\\_0,SITECODE,AT1301000](https://natura2000.eea.europa.eu/?query=Natura2000Sites_9883_0,SITECODE,AT1301000)

Das Projekt schneidet laut Bericht des Umweltbundesamts diesen internationalen Lebensraumkorridor mehrmals.<sup>37</sup>

## Status

Der Bescheid nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und dem Forstgesetz 1975, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971, Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfes gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz sowie Bewilligung nach dem Luftfahrtgesetz wurde mit Zl. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015 am 26.3.2015 genehmigt.

- Bescheid wurde im Juni 2015 beeinsprucht.
- Mit Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 wurden die Beschwerden abgewiesen und der Bescheid durch zahlreiche neue Auflagen abgeändert. Die ordentliche Revision wurde zugelassen.
- Gegen das Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 wurde eine Beschwerde beim VfGH eingebracht.
- Mit Beschluss vom 27.11.2018 hat der VfGH die Beschwerden abgelehnt und antragsgemäß an den Verwaltungsgerichtshof abgetreten.

Gegen das Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 wurde im Jänner 2019 von 7 Beschwerdeführern eine ordentliche Revision eingebracht. Diese behandelt abermals den Fachbereich Lärm, insbesondere die Gesamtlärmthematik. – Eine Revisionsbeantwortung ist nach Aufforderung seitens des ho. Ressorts an das BVwG mit Schreiben vom 19.2.2019 ergangen. – Seitens des BVwG wurden die Unterlagen mit Schreiben vom 4.3.2019 dem VfGH zur Entscheidung vorgelegt. Der VfGH hat mit Beschluss vom 9. Juni 2021 die Revision gegen das Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 als unzulässig zurückgewiesen.

Das BVwG hatte im Zuge des Bescheidbeschwerdeverfahrens mit Beschluss vom 2.12.2015 eine Verordnungsprüfung zur Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung (BStLärmIV) beim VfGH beantragt. - Mit Erkenntnis vom 15.3.2017, Zl. V 162/2015-50 wies der VfGH den Antrag des BVwG auf Aufhebung des § 6 BStLärmIV ab. Somit wurde die BStLärmIV als gesetzliche Planungsgrundlage bestätigt.

---

<sup>37</sup> Umweltbundesamt, 2021

### **Abschnitt Groß Enzersdorf – Kn. Süßenbrunn (VA 01)**

Die Naturschutzbescheide (MA22 u. BH Gänserndorf) wurden am 30.6.2019 u. 16.7.2019 erlassen. Der Wasserrechtsbescheid des Amtes der NÖ LR, der auch die Ausnahmebewilligung nach dem Luftfahrtgesetz beinhaltet, wurde am 7.10.2019 erlassen. Der Wasserrechtsbescheid Wien wurde am 15.10.2019 erlassen. Der Bescheid nach dem Wiener Baumschutzgesetz liegt seit 7.3.2019 vor. Der Bescheid hatte bisher nur eine Gültigkeit von 2 Jahren (ab 01.04.2019), der Fristverlängerung (Ende April 2023) wurde per E-Mail vom 22.10.2020 zugestimmt. Im Rahmen von Begehungen wurden zusätzlich zu entfernende Bäume gemäß Wiener Baumschutzgesetz festgestellt, weshalb hier das Einreichoperat noch überarbeitet werden muss.

Der Bescheid nach § 12 NÖ Straßengesetz (Landesstraßenverlegungen) liegt seit 6.2.2019 vor. Der Bescheid für die eisenbahnrechtliche Bewilligung (Querung ÖBB-Linie 117) liegt seit Aug. 2019 vor.

Gegen die Materienrechtsbescheide des Abschnittes Groß Enzersdorf – Süßenbrunn (Wasserrecht, Naturschutzrecht Wien und NÖ) wurden Beschwerden eingebracht. Mit Erkenntnis vom 12. April 2021 hat das BVwG die Bescheide nach dem WRG und dem Luftfahrtgesetz der zuständigen Wiener und niederösterreichischen Behörden unter Vorschreibung weiterer Auflage bestätigt. Ebenfalls mit Erkenntnis des BVwG vom 12. April 2021 wurden die Wiener und niederösterreichischen naturschutzbehördlichen Bewilligungen bestätigt. Dagegen wurde eine außerordentliche Revision beim VwGH erhoben.

Mit den archäologischen Sicherungsgrabungen für den ersten Verwirklichungsabschnitt Groß Enzersdorf – Süßenbrunn wurde am 15.11.2017 begonnen. Die noch offenen Grabungen in Wien (Breitenlee) waren erst ab Juli 2020 aufgrund der Grundstücksverfügbarkeit möglich, wurden dann aber mit Mitte Dez. 2020 abgeschlossen.

Die Ausschreibungsplanung Bauprojekt (Straße, Brücke, Geotechnik) ist fertiggestellt. Die Veröffentlichung für die Ausschreibung zum Hauptbaulos war im Okt. 2020 geplant, wurde aber verschoben.

Die vorgezogenen Maßnahmen für die ökologischen Ausgleichsflächen für Hamster wurden im Herbst 2019 umgesetzt.

Die vorgezogenen passiven Lärmschutzmaßnahmen in Wien bzw. Markgrafneusiedl wurden bereits beauftragt.

Bezüglich Grundeinlöse sind 95 % der erforderlichen Flächen eingelöst.

### **Abschnitt Kn. Schwechat – Groß Enzersdorf (VA 02)**

Der 2. Verwirklichungsabschnitt enthält die Bauabschnitte 2 und 3. Der Bau des ggst. 2. Bauabschnitts mit dem Tunnel Donau-Lobau wäre ab 02/2023 vorgesehen.

Die naturschutzrechtliche Einreichung ist am 20.12.2018 erfolgt. Die Bescheide der MA22 und der Bezirkshauptmannschaften Bruck an der Leitha und Gänserndorf sind derzeit beim BVwG angefochten.

Die Einreichung der wasserrechtlichen Unterlagen für den 2. u. 3. Bauabschnitt bei den Wasserrechtsbehörden Wien und NÖ erfolgte am 30.11.2018.

Beim Verfahren nach dem WRG fand eine gemeinsame mündliche Verhandlung der niederösterreichischen und Wiener Behörde von 4. bis 6. Mai 2021 statt. Die Genehmigungsbescheide sind noch ausständig.

Für die Hauptbaumaßnahmen wurde 2019 mit der Grundeinlöse begonnen.

Laut UVP-Bescheid sind vor Baubeginn den betroffenen Anrainern Lärmschutzfenster anzubieten. (Es handelt sich um rd. 350 Objekte).

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke in Wien inkl. deren Außenästen<sup>38</sup>
  - Die Wiener S-Bahn-Stammstrecke ist die nach Zugzahlen die höchst frequentierte 2-gleisige Strecke Österreichs und das Rückgrat des Wiener Nahverkehrs. Die Anlagen und Komponenten stammen meist aus der S-Bahn Bauzeit in den 60er Jahren bzw. aus einem zwischenzeitlichen Reinvestitionszeitpunkt.
  - Der Ausbau verfolgt folgende Zielsetzungen:

---

<sup>38</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

- Kapazitätssteigerung im Kernbereich zwischen Wien Meidling / Maxing und Floridsdorf / Süßenbrunn durch die Ermöglichung dichter Taktfolgen mittels leistungsfähiger Blockverdichtungen in Verbindung mit ETCS only Betrieb
  - Verbesserung der Angebotssituation durch Verlängerung der Bahnsteige von Halten des Schnellen Nahverkehrs im Bereich zwischen Floridsdorf und Meidling auf etwa 220 m
  - Erhöhung der Zuverlässigkeit des Systems sowie Durchführung sämtlicher anstehender Reinvestitionen im Kernbereich der Stammstrecke
- Das Projekt soll somit unter anderem die Führung von längeren Zügen im schnellen Nahverkehr ermöglichen und dadurch auch zusätzliche Kapazitäten auf den Außenästen des Wiener S-Bahn-Systems schaffen. Die Wirkungen des Projektes werden sich somit auf weite Teile der Ostregion erstrecken.
  - Die Planungen für das Projekt haben im Jahr 2020 gestartet. Eine Umsetzung ist bis voraussichtlich 2027 vorgesehen.
  - Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Ausbau der S80 Hütteldorf – Aspern mit Attraktivierung der Verbindungsbahn<sup>39</sup>
    - Mit zusätzlichen Haltestellen und einem dichteren Takt auf der S80 wird eine attraktive West-Ost-Verbindung quer durch die Stadt geschaffen. Konkret: Von Wien Hütteldorf über Wien Meidling und den Hauptbahnhof bis in die Seestadt Aspern in nur 30 Minuten.
    - Mit der Attraktivierung der Verbindungsbahn wird somit ein wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Schnellbahn-Netz gelegt. Durch die Verknüpfung mit allen fünf Wiener U-Bahnlinien ist auch die Innenstadt rasch erreichbar. Neue Haltestellen mit insgesamt 400 überdachten Fahrradabstellplätzen, Umsteigemöglichkeiten auf Fern- und Regionalzüge, U-Bahn, Bim und Bus und die dichteren Intervalle ermöglichen ein attraktives Öffi-Angebot mit kurzen Fahrzeiten.
    - Zielsetzungen:
      - Im 15-Minuten-Takt schnell und umweltfreundlich quer durch Wien (West-Ost-Verbindung)
      - Eine direkte und schnelle West-Ost-Verbindung von Hütteldorf bis Aspern Nord mit Verknüpfung mit allen 5 U-Bahn-Linien und Verbindung der großen Knoten Hütteldorf, Meidling und Wien Hauptbahnhof
      - Barrierefreie und einfache Zugänge zum Öffi-Netz durch zwei neue Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße, Stranzenbergbrücke) und eine

---

<sup>39</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/attraktivierung-verbindingsbahn>

- modernisierte Haltestelle (Speising) mit Verknüpfung zu Straßenbahn und Bus sowie überdachten Fahrradabstellflächen bei allen drei Stationen
- Erstmals moderner und umfassender Lärmschutz entlang der Verbindungsbahn
  - Kein Warten vor geschlossenen Schranken mehr (derzeit 15–20 Minuten pro Stunde)
  - Permanent verfügbare, barrierefreie Bahnquerungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den motorisierten Individualverkehr
  - Neue Brücken über das Wiental; Erneuerung Eisenbahnbrücken in Hietzing, breitere/höhere Straßenunterführungen in Penzing
- Die Attraktivierung der Schnellbahn-Strecke zwischen Hütteldorf und Meidling bedingt langfristige Planungen. Die Vorplanungen rund um dieses wichtige innerstädtische Infrastruktur-Vorhaben laufen bereits seit 2016. Das Projekt wurde 2020 zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht.
  - Abhängig von den Genehmigungsverfahren und Investitionsbeschlüssen beginnen die Vorarbeiten etwa im Jahr 2023, die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2027.
  - Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Ausbau Wien – Bratislava<sup>40</sup>:
    - Die Bahnstrecke zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau, der sogenannte Marchegger Ast von Wien Stadlau nach Marchegg, wird derzeit elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Dadurch wird die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten deutlich beschleunigt – mit einer Zielfahrzeit von rund 40 Minuten zwischen den beiden Hauptbahnhöfen im Fernverkehr.
    - Die ÖBB-Infrastruktur gestaltet entlang der Strecke in Österreich auch vier Bahnhöfe und fünf Haltestellen barrierefrei und kundenfreundlich um. Personendurchgänge und angehobene Bahnsteige erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. Dank Überdachungen und transparenten Kojen warten sie gut geschützt. Moderne Informationssysteme sorgen für noch mehr Komfort.
    - Der Baubeginn erfolgte im Jahr 2015 am Bahnhof Marchegg, mit Dezember 2018 wurde der Bauabschnitt in Wien fertig gestellt. Derzeit laufen die Bauarbeiten in Niederösterreich. Eine Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Stadlau und Marchegg ist für 2025 vorgesehen.
  - Zusätzliche donauquerende Kapazitäten im Bahnbereich:

---

<sup>40</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-wien-bratislava>

- Im Rahmen der derzeit laufenden Untersuchungen zum Zielnetz 2040 werden die langfristigen donauquerenden Kapazitätserfordernisse für den Schienenverkehr analysiert und gegebenenfalls weitere Ausbaumaßnahmen daraus abgeleitet.
- Zusätzliche Maßnahmen im Wirkungsbereich der Stadt Wien<sup>41</sup>:
  - Die Stadt Wien plant in ihrem Wirkungsbereich neue Straßenbahnlinien bzw. Straßenbahnverlängerungen im 21. bzw. 22. Bezirk, die ebenfalls dazu beitragen sollen, den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.
  - Ab 2025: Die neue Straßenbahnlinie 27 erschließt die Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl auf einem neuen Streckenabschnitt ab Pirquetgasse bis zur Station Aspern Nord (U2, S-Bahn).
  - Ab 2026: Die Straßenbahnlinie 25 wird durch die Aspern Seestadt bis zur Station Aspern Nord (U2, S-Bahn) verlängert. So sollen alle Teile der Seestadt optimal angebunden und das neue Stadtteilzentrum in der Seestadt mit den umliegenden Gebieten verbunden werden.
  - Ab 2028: Die Donaufeldtangente erschließt das Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld und bindet es an Kagran (U1) und Floridsdorf (U6, S-Bahn) an.
  - Darüber hinaus bestehen Überlegungen durch Wien und Niedersösterreich hinsichtlich einer Verlängerung einer Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf<sup>42</sup>

## **Bedeutung im TEN-Netz**

Die rechtlich verbindliche Definition des TEN-V Netzes stellen die Kartendarstellungen im Anhang der TEN-V Leitlinien<sup>43</sup> dar. Die Auflösung der Karten lässt eine Unterscheidung, ob die Führung des TEN-V Kernnetzes im Bereich des Knoten Wiens von der A 5 kommend Richtung A 4 und A 2 über die A 23 oder die S 1, nicht zu. Gegenüber der Kommission wurde immer argumentiert, dass jeweils die Stadtzentrums-fernste Verbindung die TEN-V Verbindungsfunktion übernimmt. Daraus ist abzuleiten, dass die S 1 für den Fall, dass sie durchgängig errichtet würde, die Funktion und die Anforderungen des TEN-V Kernnetzes erfüllen würde. Eine europarechtliche Verpflichtung zur Errichtung ist aber nicht ableitbar.

---

<sup>41</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/>

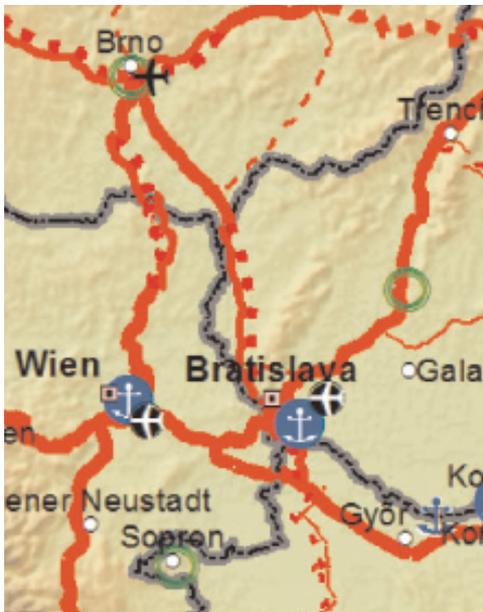
<sup>42</sup> [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20200925\\_OTS0141/strassenbahn-ausbau-zwischen-wien-und-noe-wird-bis-fruehjahr-geprueft](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200925_OTS0141/strassenbahn-ausbau-zwischen-wien-und-noe-wird-bis-fruehjahr-geprueft)

<sup>43</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

Die S 1 ist auch nicht als „Vordefiniertes Projekt“ in den Anhängen der CEF-Verordnung genannt.

Die Gesamtsicht auf die TEN-Karte der Region zeigt auch, dass in Nähe zur Verbindung durch Österreich etwa in der Relation Tschechien – Ungarn oder Slowenien eine Parallelroute durch die Slowakei verfügbar ist. Die Bedienung einer Verkehrsrelation A 5 – S 1 – A 4 ist daher aus Sicht des TEN-V Netzes von geringer Relevanz. Für den internationalen Verkehr stehen hier kürzere Parallelrouten zur Verfügung.

Abbildung 13 Ausschnitt aus Karte 6.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie



## SP-V

Keine SP-V durchgeführt (siehe SUPerNOW)

## Bewertung

### Verwirklichungsabschnitt VA1

Der Flächenverbrauch des Projekts ist sehr groß und wurde daher in Relation zu den anderen Projekten schlechter bewertet. Die Beeinflussung Biodiversität und Beeinflussung Wasserhaushalt liegen im Mittelfeld der evaluierten Projekte, ebenso die Klimawirkung.

Multimodalität und Sozialverträglichkeit liegen in Relation zu den anderen Projekten oberhalb des Mittelfelds, was insbesondere der städtischen Situation bzw. der Nähe zum Stadtentwicklungsgebiet Rechnung trägt.

Die Netzwirkung wird im Mittelfeld der Projekte gesehen, da der Projektabschnitt VA1 für sich nur bedingte Verkehrswirksamkeit entwickelt.

Die Wirtschaftlichkeit ist bei dem Projekt aufgrund der vorliegenden Daten als unterdurchschnittlich zu bewerten.

### **Verwirklichungsabschnitt VA2**

Der Flächenverbrauch des Projekts ist unter Berücksichtigung der Bauphase sowie des Knotens Schwechat sehr groß und wird daher schlecht bewertet. Beeinflussung Biodiversität liegt im Vergleich zu den anderen Projekten im Mittelfeld, besonders schlecht ist die Bewertung der Klimawirkung zu sehen. Dabei sind insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen des induzierten Verkehrs als auch die Gesamt-CO<sub>2</sub>-Emission des Projekts (Tunnelabschnitt) maßgeblich.

Da der Abschnitt den Regionen-Ring um Wien schließt, hat das Projekt eine hohe Netzwirkung.

Die Wirtschaftlichkeit stellt sich im ggst. Projekt im Vergleich zu den anderen Projekten als besonders schlecht dar.

## Schlussfolgerung

Für dieses Projekt ist im Speziellen aufgrund der Ausweisung des Nationalparks Donauauen als Schutzgebiet in der IUCN Kategorie II (800 Arten höherer Pflanzen, 33 Säugetier- und rund 100 Brutvogelarten, 8 Reptilien- und 13 Amphibienarten sowie 67 Fischarten) auf die Themen Klima, Ressourcen / Boden und Naturschutz / Biologische Vielfalt Bedacht zu nehmen.

Zudem weist das Projekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn gemäß Angaben des Umweltbundesamtes mit 385,35 ha die höchste Flächeninanspruchnahme der zu evaluierenden Projekte auf. Ein Autobahntunnel ist gemäß Abschätzungen des Umweltbundesamtes im Bau auch etwa zumindest um den Faktor 4 Treibhausgas-intensiver als Freilandabschnitte.

Mit der Schaffung des Umfahrungsringes für die Stadt Wien und dem Lückenschluss im „Regionenring Ost“ erfährt das Straßennetz im Umland Wiens zudem eine sehr große Kapazitätserweiterung. Kapazitätserweiterungen in dieser Größenordnung stehen jedenfalls im Widerspruch zu den internationalen, EU-weiten und nationalen Klima-Zielsetzungen der EU hinsichtlich der Treibhausgas-Reduktion im Verkehrs-Sektor, da insbesondere derart umfassende Ausbauvorhaben zu einer Attraktivierung und Zunahme des Straßenverkehrs im Gesamtnetz führen. Hier sind zudem auch die induzierten Raumnutzungseffekte zu berücksichtigen.

### **Verwirklichungsabschnitt 1 (VA1) Groß Enzersdorf – Knoten Süßenbrunn:**

Hinsichtlich des VA 1 gilt es jedenfalls die weitere Vorgangsweise des Projektes S8 zu berücksichtigen. Für erforderliche Verkehrsangebote und hoch-/niederrangige Alternativen – insbesondere zufolge lokaler Erfordernisse – wären ausschließlich Planungstätigkeiten im Sinne von diesbezüglichen Untersuchungen unter Konsultation der betroffenen Bundesländer durchzuführen.

### **Verwirklichungsabschnitt 2 (VA2) Knoten Schwechat – Groß Enzersdorf/Tunnel Donau-Lobau:**

Die Planungsaktivitäten zum VA 2 wären aufgrund der oben angeführten Gründe (TEN, Flächeninanspruchnahme, Biodiversität, Kapazität etc.) und der noch laufenden BVwG Verfahren in zweiter Teilkonzentration (insbesondere Wasserrecht, Naturschutz) ruhend zu stellen.

## A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze

### Projektbeschreibung

Verlängerung der A 3 bis zur Grenze bei Klingenbach, Lückenschluss mit der ungarischen M 85 (Umfahrung von Sopron bis Grenze in Bau, Fertigstellung: 2024)

Entlastung der B 16 (dzt. bereits Umfahrung der Gemeinden Siegendorf und Klingenbach)

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.03.2003
- Baubeginn P21: 01.04.2030

Abbildung 14 Projektübersicht A 3 (Quelle ASFINAG)



## **Status**

Zwischen 2004 und 2008 wurde seitens ASFINAG ein Vorprojekt für den 9,3 km langen Abschnitt ausgearbeitet. Wegen Widerständen in Wulkaprodersdorf und Klingenbach und auch wegen der Bedenken der Burgenländischen Landesregierung wurde das Vorprojekt nicht beim damaligen BMVIT eingereicht.

Mit der Republik Ungarn existiert ein Memorandum of Understanding (MOU) vom 30.5.2005, welches vom damaligen Vizekanzler und Verkehrsminister Hubert Gorbach und dem ungarischen Minister Janos Koka unterzeichnet wurde. In diesem Memorandum wurde u.a. festgehalten, die Planungen sowie die durchzuführenden Verfahren und Baumaßnahmen für die A 3 Südost Autobahn im Abschnitt Kn. Eisenstadt – Staatsgrenze und die Umfahrung Sopron im Zuge der M 9 abzustimmen, um eine verkehrswirksame, grenzüberschreitende Verbindung von A 3/M 9 ohne Beschränkungen bis zum Jahr 2010 sicherstellen zu können.

2015 wurden von der ASFINAG die Planungen zu einem neuen Vorprojekt aufgrund der Planungen der M 85 auf ungarischer Seite wieder begonnen. In Ungarn wird seit Februar 2018 an dem Teilabschnitt der Autobahn M 85 von Csorna bis Sopron gebaut. Bis 2024 soll dieser bereits Sopron umfahren und 2 km vor der österreichischen Grenze Klingenbach enden.

Die bisher erarbeiteten Varianten des Vorprojektes A 3 – welche Einhausungen und Tieflagen vorsehen, wurden den Gemeinden und der Burgenländischen Landesregierung im November 2016 vorgestellt. Aufgrund der Rückmeldungen aus den Präsentationen wurden zusätzliche Untersuchungen seitens ASFINAG begonnen aber bis dato nicht abgeschlossen.

Am 1.4.2018 fasste der Burgenländische Landtag eine EntschlieÙung, dass eine Verlängerung der A 3 bis zur Grenze nicht in Frage kommt, wenn Gemeinden dagegen sind.

In einem Arbeitsgespräch zwischen dem Land Burgenland und der Republik Ungarn wurde am 13.9.2019 eine Variante Ost zur Anbindung der A 3 mit der M85 besprochen. Diese Variante mündet nicht in den bestehenden Grenzübergang Klingenbach. Diese Variante wurde in Folge bilateral zwischen Ungarn, Land Burgenland und dem BMVIT am 5.11.2019 und 20.11.2019 erörtert. Die Variante Ost bedarf jedoch einer strategischen Prüfung Verkehr (SPV), da der Verlauf nicht dem Verlauf im BStG entspricht.

Im Oktober 2019 wurde durch das Land Burgenland eine 7,5 Tonnen Beschränkung für den Grenzübergang Klingenbach verordnet.

Am 3.6.2020 wurde dem Ministerrat ein Schreiben des LH von Bgld. von Mai 2020 zur Kenntnis gebracht, das dem BMK zur weiteren Veranlassung übermittelt wurde. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert, diese möge mittels Regierungsvorlage die Streichung des Passus "Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach" im Verzeichnis 1 des BStG dem Nationalrat zuleiten, um Rechtssicherheit für die betroffenen Gemeinden zu schaffen und eine Mehrbelastung zu verhindern.

Wegen der unklaren Situation wurde in den vergangenen Jahren die Planung von der ASFINAG nicht forciert.

Mit EntschlieÙung des Nationalrates vom 18.6.2020 wurde die Bundesregierung, dem Nationalrat bis 21.9.2020 einen Evaluierungsbericht über die Auswirkungen der Verlängerung der A 3 bis Klingenbach - insbesondere im Hinblick auf den bevorstehenden Lückenschluss mit dem ungarischen Autobahnnetz und die sich dadurch ergebenden großräumigen Verkehrsbewegungen – vorzulegen. Wie weiters aus der EntschlieÙung zu entnehmen war, sollte der Bericht auch ein alternatives Verkehrskonzept enthalten, das die betroffenen Ortschaften vom Transitverkehr entlastet.

Mit GZ 2020-0.460.149 vom 18.8.2020 wurde das Büro „arealConsult ZT GmbH“ mit der Evaluierung der A 3 Verlängerung, Knoten Eisenstadt bis Klingenbach beauftragt. Aus dem Bericht (Stand: 30. Okt. 2020) ist zu entnehmen, dass die Gegenüberstellung der Ausführungen zu den 14 Indikatoren in der Wirkungstabelle zeigt, dass gemäß der dreistufigen Einteilung die Variante „Fertigstellung der A 3 am Grenzübergang (GÜ) Klingenbach“ tendenziell die beste inhaltliche Bewertung der untersuchten Varianten zeigt. Die weitere Verfolgung von Trassenvarianten erscheint in der Linienführung Kn. Eisenstadt bis Klingenbach am zweckmäßigsten, da bei anderen Grenzübergängen sowohl in Österreich als auch vor allem in Ungarn (mehr) hochwertige Ökoflächen beeinträchtigt werden.

Im März 2021 wurde das Umweltbundesamt hinsichtlich einer ergänzenden Betrachtung der Umweltauswirkungen (v.a. Bodennutzung, Wasser, Luft und Klima) beauftragt. Im Schlussbericht führt das Umweltbundesamt an, dass *„Ein Neubau von hochrangiger Straßeninfrastruktur im Fall der A 3-Verlängerung auf Basis der vorliegenden Unterlagen [...] auf Grund der aktuellen Klima- und Energiepolitischen Ziele und der dafür erforderlichen Mobilitätswende jedenfalls kritisch zu hinterfragen [ist]. Aufgrund des*

*Fehlens einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung können die umweltrelevante Vor- und Nachteile des geplanten Projekts anderen verkehrlichen Lösungsmöglichkeiten nicht gegenübergestellt werden. Die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen (Modellierungen) gehen von Annahmen aus, die das Wirtschaftsgeschehen und Mobilitätsverhalten aus heutiger Sicht nicht mehr aktuell abbilden.“ Das Umweltbundesamt empfiehlt die Untersuchung von alternativen Szenarien, „um eine aus Umweltsicht optimale Lösung unter Wahrung der erwünschten verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte erzielen zu können“.*

Am 16.6.2021 wurden bezugnehmend auf die Entschließungsanträge des NR 165/A(E) vom 11.12.2019 und 63/E vom 18.6.2020 die Evaluierungsberichte zu A 3 Verlängerung, Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingenbach von arealConsult ZT GmbH und vom Umweltbundesamt sowie ein zusammenfassender Bericht der FBM über die Ergebnisse der Evaluierung („20210614\_Bericht\_BMK\_A3.pdf“) dem Nationalrat und Bundesrat übermittelt.

Am 1.10.2021 kamen das BMK und das Land Burgenland in einem Memorandum of Understanding überein, eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit folgenden Aufgabenstellungen und Zielrichtungen einzurichten: Erarbeitung von rasch umsetzbaren Alternativen zum Projekt der A 3 Verlängerung zur Entlastung der Gemeinden und der bestmöglichen Lösung für die Burgenländer:innen durch Verbesserungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sowie Alternativen am niederrangigen Straßennetz im Bereich der A 3.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau der Pottendorfer Linie<sup>44</sup>
  - Der Ausbau der rund 52 Kilometer langen Strecke konzentriert sich auf die Verkehrsströme aus dem Süden zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt sowie auf die Verbindungen aus dem Burgenland. Aus dieser Richtung kommen derzeit rund 40 Prozent aller Menschen, die aus dem Umland nach Wien pendeln. Und das Potenzial steigt zunehmend: Von allen Pendler:innen, die täglich aus dem

---

<sup>44</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/pottendorfer-linie>

Süden nach Wien einfahren, nutzen nur 20 Prozent die Öffentlichen Verkehrsmittel. Daher schafft die ÖBB-Infrastruktur AG im Süden von Wien mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie mehr Kapazitäten für die Zukunft.

- Zielsetzungen:
  - Schnellere Verbindungen
  - Barrierefreie und kundinnen- und kundenfreundliche Bahnhöfe
  - Mehr Kapazität für den Personen- und Güterverkehr
  - Verbessertes Reiseangebot im Großraum Wien
  - Mehr Sicherheit durch Wegfall von Eisenbahnkreuzungen
- Der Ausbau der Pottendorfer Linie schafft nicht nur Platz für mehr Verbindungen. Er bringt auch ein Plus an Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste. Bereits modernisiert sind die Bahnhöfe in Wien Blumental, Hennersdorf, Achau und Münchendorf. In Ebreichsdorf entsteht ein neues Bahnhofsgebäude in neuer Lage, mit optimaler Anbindung an die Landesstraße sowie an die Buslinien in der Region. Auch die Bahnhöfe Wampersdorf, Pottendorf-Landegg, Ebenfurth und Wr. Neustadt Civitas Nova erhalten ein zeitgemäßes Erscheinungsbild.
- Im November 2019 wurden die Arbeiten im Abschnitt zwischen Hennersdorf und Münchendorf abgeschlossen. 2020 starteten die Baumaßnahmen im folgenden Abschnitt zwischen Münchendorf und Wampersdorf mit dem Zentrum „Bahnhof Ebreichsdorf“. Im Wiener Bereich erfolgt die Zulegung des zweiten Gleises ab 2021. Und ab 2024 laufen weitere Attraktivierungen zwischen Wampersdorf und Ebenfurth. Von Wampersdorf bis Wiener Neustadt ist die Strecke bereits zweigleisig ausgebaut.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthalten.
- Errichtung der Schleife Ebenfurth<sup>45</sup>
  - Kern der Maßnahmen im Abschnitt Wampersdorf–Ebenfurth ist neben der Attraktivierung der Pottendorfer Linie, die Errichtung einer Gleisverbindung zwischen Pottendorf und Neufeld. Dadurch können Reisende umsteigefrei und ohne Wartezeit in Ebenfurth aus dem Burgenland nach Wien pendeln (bezeichnet als „Schleife Ebenfurth“). Das ermöglicht einen Abtrag der bestehenden Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Ebenfurth und Neufeld im Ortsgebiet von Ebenfurth und damit auch den Wegfall von drei Eisenbahnkreuzungen.
  - Die Fahrzeit mit der Bahn zwischen dem Raum Eisenstadt und Sopron und Wien wird dadurch deutlich verkürzt

---

<sup>45</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/pottendorfer-linie/rund-um-den-bau>

- Eine Neuerrichtung des Bahnhofs Ebenfurth sowie die Modernisierung der Haltestelle Pottendorf-Landegg und die Errichtung von umfassenden Lärmschutzmaßnahmen stehen ebenfalls auf dem Programm.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthalten.
- Attraktivierung der Strecke Ebenfurth – Sopron der Raaberbahn AG<sup>46</sup>
  - Der Bahnhof Wulkaprodersdorf an der Raaberbahnstrecke (Ebenfurth – Sopron) soll zu einer multimodalen Mobilitätsdrehscheibe mit optimaler Anbindung an die Regionalbusse und Park&Ride sowie Bike&Ride-Anlage umgestaltet werden. Derzeit müssen Reisende von Eisenstadt nach Wien in Wulkaprodersdorf umsteigen. Es soll deshalb künftig die Möglichkeit geschaffen werden, dass Züge von Eisenstadt nach Wien über Wulkaprodersdorf im Rahmen eines sogenannten Flügelzugkonzeptes durchgebunden werden.
  - Die Planungen der Raaberbahn AG zu diesen Projekten sind derzeit in Vorbereitung.
  - Die Finanzierung der Maßnahmen und die bauliche Umsetzung soll im Rahmen des derzeit in Ausarbeitung befindlichen 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms 2021-2025 für die Raaberbahn AG erfolgen.
  - Darüber hinaus ist mittelfristig eine Begradigung der Strecke von Wulkaprodersdorf nach Draßburg angedacht, welche die Fahrzeit zusätzlich verkürzen soll. Für dieses Projekt sollen im Zuge des 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms die Planungen erfolgen.
- Elektrifizierung und Attraktivierung der Strecke Wr. Neustadt – Sopron<sup>47</sup>
  - Durch die Elektrifizierung und Attraktivierung der Strecke Wr. Neustadt – Sopron (Mattersburger Bahn) sollen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden um einen Integrierten Taktfahrplan zwischen Wr. Neustadt und Sopron zu ermöglichen. Künftig sollen auch Pendlerzüge in der Hauptrelation nach Wien durchgebunden werden.
  - Die Maßnahmen entlang der Strecke dienen hauptsächlich der Verbesserung des Personen- und des Güterverkehrs unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verkehre. Damit lassen sich insbesondere folgende Ziele erreichen:
    - Verschiebung Modal-Split zugunsten der Bahn
    - Verbesserung des Personennah- und des Güterverkehrs
    - Lückenschluss der elektrifizierten Netze der GySEV und ÖBB
    - Strecke steht für Umleitungsverkehr zur Verfügung

---

<sup>46</sup> [https://www.b-mobil.info/fileadmin/user\\_upload/GVA11\\_WEB.pdf](https://www.b-mobil.info/fileadmin/user_upload/GVA11_WEB.pdf)

<sup>47</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

- Die Planungen für das Projekt starten 2021, ein Baubeginn ist nach aktuellem Stand für 2026 vorgesehen
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Nach Umsetzung der oben genannten Infrastrukturmaßnahmen sind schrittweise damit einhergehende Angebotsausweitungen in den Verkehrsdiensten geplant

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes, sondern basiert auf der Studie „GSD – Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Wien 1999“. Die Ausbau-Dringlichkeit des Straßenabschnittes Wien – Sopron war im Generalverkehrsplan Österreich 2002 in die dritthöchste Kategorie (von vier) gereiht.

### **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

### **Bewertung**

Die Bewertung im Relativ-Vergleich zeigt insbesondere bei den Kriterien Sozialverträglichkeit und Erreichbarkeit eine unterdurchschnittliche Bewertung. Dies resultiert vor allem aus dem bereits vorhandenen Straßennetz und dem Ausbau-Potential des Eisenbahnnetzes.

### **Schlussfolgerung**

Für die Weiterführung der A 3 Südost Autobahn vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach liegt bereits auf Basis umfangreicher vorhergehender Untersuchungen, die im Auftrag des Nationalrats vom Bundesministerium veranlasst wurden, ein Ergebnis vor. Dieses kommt zum Schluss, das Projekt aufgrund der Auswirkungen auf Boden und Klima nicht weiterzuverfolgen. Gemeinsam mit dem Bundesland Burgenland soll nun ein wirksameres und schneller umsetzbares Alternativkonzept entwickelt werden. Das Land Burgenland und das BMK kamen daher im Memorandum of Understanding vom 01.10.2021 überein, zu diesem Zweck eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit folgenden Aufgabenstellungen und Zielrichtungen einzurichten:

Erarbeitung von rasch umsetzbare Alternativen zum Projekt der A 3 Verlängerung zur Entlastung der Gemeinden und der bestmöglichen Lösung für die Burgenländer:innen durch Verbesserungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sowie Alternativen am niederrangigen Straßennetz im Bereich der A 3.

## S 34 Traisental Schnellstraße

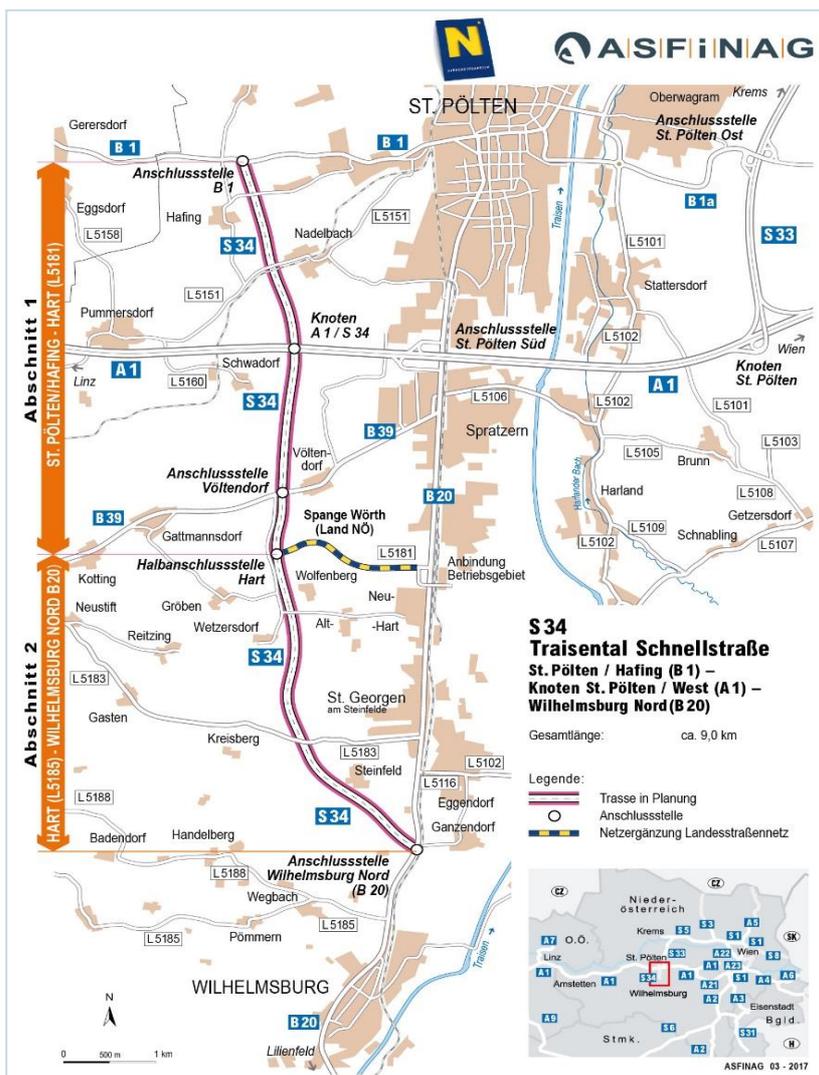
### Projektbeschreibung

Entlastung der B 20 Mariazeller Straße und B 39 in Völtendorf, Umfahrung St. Pölten – Verbindung zu B 1; Ergänzungsprojekt Spange Wörth (Land NÖ)

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.11.2006
- Baubeginn P21: 01.04.2024

Abbildung 15 Projektübersicht S34 (Quelle ASFINAG)



## **Status**

Mit Bescheid vom 21.10.2019 (Zl. BMVIT-312.434/0035-IV/IVVS-ALG/2019) wurde der ASFINAG und dem Land NÖ (für die mitbeantragten Vorhabensteile – Landesstraßen) die Genehmigung nach dem UVP-G 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971, Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975 sowie Wasserrechtsgesetz 1959 erteilt.

Mit Erkenntnis des BVwG vom 6. April 2021 wurde der angefochtene Bescheid um zusätzliche Rodungen ergänzt, Nebenbestimmungen wurden abgeändert bzw. ergänzt, im Übrigen wurden die Beschwerden abgewiesen. Daraufhin wurde Beschwerde beim VwGH erhoben. Mit Beschluss vom 7. Juli 2021 wurde vom VwGH dem Antrag auf aufschiebende Wirkung keine Folge gegeben.

Bezüglich der Materienverfahren (vor allem Naturschutzverfahren) erließ die NÖ Landesregierung den Bescheid vom 12. März 2021. Ein Beschwerdeverfahren beim BVwG ist anhängig. Bezüglich der Spange Wörth erließ die Landesregierung den Genehmigungsbescheid vom 12. November 2019. Ein Beschwerdeverfahren beim BVwG ist anhängig.

Der Rechnungshof hielt in seinem Bericht Reihe Bund 2018/33, Seite 103, wie folgt fest: *„Im Bundesstraßengesetz 1971 war festgehalten, dass Bundesstraßen nicht der „lokalen Aufschließung“ dienen. Im Zuge mehrerer Strategischer Prüfungen Verkehr gab es Hinweise darauf, dass Straßen mit regionalem Charakter, bei denen die genannten Kriterien einzeln oder in Summe nicht zutrafen, für die Aufnahme in das hochrangige Verkehrsnetz vorgeschlagen wurden (S 34 Ost – Traisental Schnellstraße, A 24 – Verbindungsspanne Rothneusiedl, Hochleistungsstrecke Wien– Marchegg, S 34 West – Traisental Schnellstraße).“* Ebenso ist auf die Schlussempfehlung (18) im Bericht Reihe Bund 2018/33 hinzuweisen: *„Es wäre zukünftig bei der Aufnahme von Straßen(-abschnitten) in das Bundesstraßengesetz 1971 dem Nachweis der Hochrangigkeit größte Aufmerksamkeit zu schenken, um das Risiko von späteren Streichungen aus dem Bundesstraßengesetz 1971 zu senken.“*

## **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Elektrifizierung und Attraktivierung der Bahnstrecke St. Pölten – Traisen – Hainfeld/Schrambach<sup>48</sup>
  - Die derzeit eingleisige und nichtelektrifizierte Bahnstrecke von St. Pölten nach Traisen mit den zwei Ästen nach Hainfeld und Schrambach, zum Teil auch als „Traisentalbahn“ bzw. „Gölsentalbahn“ bezeichnet, soll in den kommenden Jahren umfassend erneuert und elektrifiziert werden.
  - Dadurch soll ermöglicht werden, dass zur Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt eingeführt werden kann und den Bahnkundinnen und Bahnkunden moderne und attraktive Verkehrsstationen inkl. Bike&Ride und Park&Ride zur Verfügung stehen.
  - Zusätzlich wird durch die Neukonzeptionierung der vorhandenen Eisenbahnanlagen eine Fahrzeitverkürzung an den Strecken der Regionalbahnen angestrebt.
  - Ein besonderes Augenmerk liegt u.a. auf der Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die derzeitig vorhandenen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und Sicherstellung sowie Steigerung der vorhandenen Qualität der Sicherungsanlagen.
  - Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Attraktivierung der Verkehrsstationen zur Erhöhung der Zufriedenheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden.
  - Weiters soll durch die Elektrifizierung ein emissionsfreier Bahnbetrieb gewährleistet werden
  - Die Planungen für die Attraktivierung und Elektrifizierung der Strecke sind derzeit in Vorbereitung, ein Baubeginn ist für das Jahr 2024 (Attraktivierung) bzw. 2025 (Elektrifizierung) vorgesehen.
  - Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthalten.

## **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

## **SP-V**

2009 abgeschlossen, Umweltbericht auf Basis des SP-V Leitfadens Version 2006. Ergebnis: Auf Grundlage dieser SP-V wurde das Projekt S34 in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

---

<sup>48</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

## **Bewertung**

Der Flächenverbrauch des Projekts ist aufgrund der Angaben des Umweltbundesamts im Vergleich zu den anderen Projekten schlecht zu bewerten. Gleiches gilt für die Kriterien Biodiversität und Wasserhaushalt, weil das Projekt Eingriffe in den Grundwasserhaushalt mit sich bringt.

Das Kriterium Multimodalität und das Kriterium Wirtschaftlichkeit sind im Vergleich zu den anderen Projekten unterdurchschnittlich zu bewerten, das heißt es ist eine hohe Verlagerbarkeit aufgrund der parallelen Bahnausbauprojekte gegeben.

Sozialverträglichkeit und Netzwirkung haben eine durchschnittliche Bewertung erhalten, das Projekt hat jedoch keine transnationale oder internationale Wirkung.

## **Schlussfolgerung**

Aufgrund des gegenüber einer niederrangigen Straße deutlich erhöhten Flächenverbrauchs sowie der oben angeführten Anmerkungen des Rechnungshofes hinsichtlich der ev. nicht gegebenen Hochrangigkeit des Projekts, wären zuerst Prüfungen von Alternativen zur Entlastung von besonders belasteten Gemeinden unter Beachtung der ÖV Alternativen bzw. der Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 durchzuführen.

Für erforderliche Verkehrsangebote und Alternativen – insbesondere zufolge lokaler Erfordernisse – wären ausschließlich Planungstätigkeiten im Sinne von Untersuchungen unter Konsultation des Landes NÖ durchzuführen.

## A 12 Inntal Autobahn – Tschirganttunnel

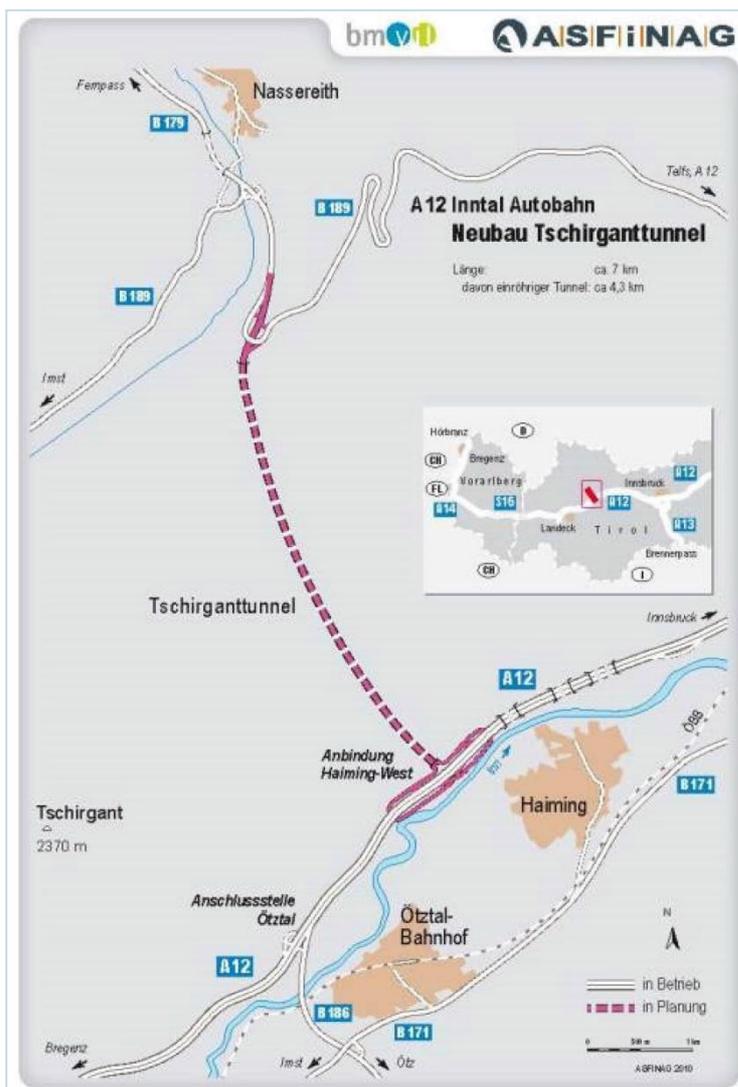
### Projektbeschreibung

Tunnel zur Anbindung des Bezirks Reutte an das Inntal (A 12) und die Landeshauptstadt, Verbindung zur deutschen A 7

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.01.2019
- Baubeginn P21: 01.01.2028

Abbildung 16 Projektübersicht A 12 (Quelle ASFINAG)



## Status

Zufolge der Prioritäten-Beurteilung im Zuge der Evaluierung 2010 hatte das Projekt hinsichtlich der Hochrangigkeit sowie „Wirtschaftlichkeit“ (Nutzen-Kosten-Verhältnis) geringere Wichtigkeit als andere Projekte. Seitens der ASFINAG wurde der im Mai 2008 eingebrachte Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im Juni 2011 zurückgezogen und die Planungstätigkeiten ruhend gestellt. Im Jahr 2011 zog die ASFINAG ihren Antrag auf Durchführung eines UVP-Verfahrens und Erlassung eines Bescheides zurück.

2018 hat die ASFINAG (aufgrund der Planungen zum Fernpass-Scheiteltunnel durch das Land Tirol) die Planungen zum Tschirganttunnel wiederaufgenommen. Da inzwischen mehr als neun Jahre zum damaligen Planungsstand vergangen sind und die Basisdaten noch viel älter sind, war es seitens ASFINAG notwendig, das Projekt von Grund auf neu zu konzipieren. 2019 wurde mit einer umfassenden Verkehrsuntersuchung mit einem Werktags-, Winter- und Sommerwochenendmodell begonnen und dabei drei Tschirgantvarianten gemäß Verzeichnis 1 BStG „Knoten bei Haiming – Tschirganttunnel – Nassereith (B 179/B 189)“ untersucht.

In einem Statusbericht der ASFINAG von April 2021 wird zusammenfassend festgehalten, *„dass es bei den untersuchten drei Varianten nicht zu den gewünschten Entlastungswirkungen kommt. Die grundsätzliche Problematik der Stausituationen am Fernpass blieben bestehen, da nur das Mieminger Plateau eine entsprechende Entlastung erfahren würde. Die gewünschte Entlastung des Gurgltals wäre nur an Wochenenden erreichbar, während es an Werktagen sogar zu einer Verkehrszunahme kommen würde. Aufgrund der nunmehr aktuell erhobenen Verkehrsdaten hat sich somit gezeigt, dass die drei untersuchten Tschirgantvarianten die gewünschten Projektziele (insbesondere Verkehrsentslastung der anrainenden Gemeinden, Verringerung der Emissionen, langfristige Lösung für die Verkehrsproblematik am Fernpass) derzeit nicht in ausreichendem Ausmaß erreichen können. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse erscheint eine Weiterverfolgung der drei Varianten zum jetzigen Zeitpunkt als nicht zielführend.“*

Grundlage für alle zukünftigen Überlegungen müssten daher eine neue Verkehrsuntersuchung bilden, welche noch nicht vorliegt. Für die Vorbereitung der Verkehrserhebungen und auch für Datenauswertungen wurde seitens ASFINAG ein externer Verkehrsexperte hinzugezogen, der das Verfahren prüfend begleitet und die ASFINAG mit seiner Expertise unterstützt. Die Verkehrserhebungen (Sommer- u. Wintererhebungen) sind mittlerweile abgeschlossen. Aufgrund der Ergebnisse der

Verkehrserhebungen sind umfangreichere Untersuchungen und Auswertungen geplant, um die Ergebnisse stichhaltig begründen zu können.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau der Brenner-Achse als Teil des Skandinavisch-Mediterranen TEN-V Kernnetz-Korridors<sup>49</sup>
  - Die Brenner-Achse ist Teil des Transeuropäischen Skandinavisch-Mediterranen-Korridors. Der Ausbau dieser Hauptachse im europäischen Verkehrsnetz ist eine Voraussetzung dafür, um die Schiene gegenüber der Straße im transnationalen Kontext wettbewerbsfähig zu gestalten und dadurch Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.
  - Durch den Ausbau der Brenner-Achse mit dem Brenner-Basistunnel als Kernstück und dem südlich anschließenden Projekt Franzensfeste-Waidbruck in Südtirol wird es möglich, dass Güterzüge über die gesamte Achse ohne zusätzliche Lokomotive für die Bergstrecke geführt werden können, was die Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität des Schienengüterverkehrs steigert. Außerdem werden ausreichend Kapazitäten zur Verlagerung von weiteren Verkehren von der Straße auf die Schiene geschaffen.
  - Parallel dazu laufen die Planungen für die Fortführung des Ausbaus am Brenner-Nordzulauf. Der Abschnitt Kundl-Radfeld – Baumkirchen in Form einer Neubaustrecke, die gemeinsam mit der Bestandsstrecke eine Viergleisigkeit in diesem Bereich schafft, ging bereits im Jahr 2012 in Betrieb und ermöglicht kürzere Fahrzeiten im Tiroler Unterinntal.
  - Für den weiteren viergleisigen Ausbau zwischen München und Kundl-Radfeld am Brenner-Nordzulauf laufen die Planungen.
    - Am weitesten fortgeschritten sind diese am Abschnitt Schafteuau – Kundl-Radfeld. Seit Juli 2021 liegt ein positiver Bescheid zur Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die Baumaßnahmen starten

---

<sup>49</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/brennerstrecke-kufstein-brenner> und <https://www.brennernordzulauf.eu/>

voraussichtlich im Jahr 2023. Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthalten.

- Zum grenzüberschreitenden Abschnitt Schaftenau – Raum Rosenheim wurde im Jahr 2012 eine Vereinbarung (Vereinbarung von Rosenheim) zwischen den Verkehrsministern von Österreich und Deutschland abgeschlossen. Das mehrjährige und durch breiten Bürgerdialog gekennzeichnete Trassenauswahlverfahren zum grenzüberschreitenden AT/DE Abschnitt kam im April 2021 zu einem vorläufigen Abschluss, bei welchem die sogenannte Vorzugstrasse vorgestellt wurde. Diese bildet das Ergebnis eines detaillierten fachlichen Planungsverfahrens und wird in den weiteren Schritten der Detailplanung zugeführt. Die folgenden Planungsschritte der Vorzugstrasse (Detailplanung, Umweltverträglichkeit etc.) werden in AT und DE so weit wie möglich zeitlich akkordiert stattfinden, um eine Realisierung bis ca. 2038 zu erreichen.
- Nach dem Ausbau des Brenner-Nordzulaufes werden sich die Fahrzeiten im Schienenpersonenverkehr zwischen München und Innsbruck deutlich verkürzen. Damit wird sich auch die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr von weiten Teilen Bayerns ins Tiroler Oberland (insb. Bezirke Imst und Landeck) deutlich verbessern, da zwischen Innsbruck und München fast durchgehend eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit entsprechend attraktiven Fahrzeiten zur Verfügung stehen wird.
- Darüber hinaus sind im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 die finanziellen Mittel für Planungen von weiteren zweigleisigen Abschnitten im Tiroler Oberland gesichert. Damit sollen weitere Fahrplanverbesserungen insbesondere im S-Bahn- und Regionalverkehr ermöglicht werden.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

### **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

## **Bewertung**

Bei den Umweltwirkungen wird insbesondere die Beeinflussung des Wasserhaushalts des Tschirgant-Massivs (Grundwasser-Ressource) sehr schlecht bewertet. Die Klimawirkung ist ebenfalls als besonders schlecht zu bewerten, da sowohl die Bauphase als auch die Betriebsphase sehr hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht.

Ebenso ist die Wirtschaftlichkeit aufgrund der besonders hohen Investitionskosten schlecht zu bewerten.

Das Kriterium Netzwirkung wurde insgesamt durchschnittlich bewertet, es hat jedoch eine unterdurchschnittliche Bewertung der überregionalen Bedeutung und nur regional eine überdurchschnittlich bewertete Netzwirkung.

### **Schlussfolgerung**

Auf Basis der – auch bereits in der Evaluierung 2010 – vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich Kosten, technischer Umsetzungsprobleme, Baudauer, verkehrlicher Wirkung, etc. ist das Projekt bisher sehr kritisch gesehen worden.

Laut ASFINAG wurden weiters bei einer Verkehrsuntersuchung drei Tschirgantvarianten gemäß Verzeichnis 1 BStG (Knoten bei Haiming – Tschirganttunnel – Nassereith (B 179/B 189) untersucht. Laut Zwischenergebnis der ASFINAG käme es bei den drei untersuchten Tschirgantvarianten nicht zu den gewünschten Entlastungswirkungen bzw. würden die Projektziele (insbesondere Verkehrsentslastung der anrainenden Gemeinden, Verringerung der Emissionen, langfristige Lösung für die Verkehrsproblematik am Fernpass) derzeit nicht in ausreichendem Ausmaß erreicht, weitere Auswertungen sind erforderlich.

Die Verkehrsuntersuchung der ASFINAG wäre abzuschließen.

## SP-V – Waldviertel Autobahn / Europaspange

### Projektbeschreibung

Angedachtes Projekt zur Verbindung von Hollabrunn (Weinviertel) und Freistadt (Mühlviertel). Aufgrund der unterdurchschnittlichen Entwicklung in den nördlich der Donau gelegenen Landesteilen sollte u.a. die Europaspange zur Stärkung dieser Gebiete dienen.

Abbildung 17 Projektübersicht (Quelle Land NÖ)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: -
- Baubeginn P21: -

### Status

Das Projekt (Verbindung S 3 – Waldviertel – S 10) wurde vom Land NÖ am 29.01.2019 zur Durchführung einer SP-V beim BMK eingereicht, das Verfahren ist nicht abgeschlossen.

Das Relief im oberösterreichischen aber auch im niederösterreichischen Teil dürfte zu erheblichen bautechnischen und damit finanziellen Herausforderungen führen. Das Vorhaben ist von seiner Dimension her vergleichsweise umfangreich einzuschätzen (rund 130 km). Hohe Errichtungskosten dürften mit relativ geringen Mauteinnahmen zusammenfallen.

Die Waldviertelautobahn wird durch die bereits gemeinsam mit Land NÖ getroffene Entscheidung nicht mehr weiterverfolgt.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Attraktivierung und Ausbau der Franz-Josefs-Bahn
  - Seit 1870 verbindet die Franz-Josefs-Bahn Wien mit dem Waldviertel über die Strecke Absdorf – Hippersdorf – Gmünd. Um am Stand der Technik zu bleiben, soll die Strecke bis 2027 wieder einen wesentlichen Modernisierungsschub erhalten. Geplant sind zahlreiche Maßnahmen, die in Summe eine Fahrzeitverkürzung von bis zu acht Minuten ermöglichen.
  - Im Fokus steht der 118 km lange Streckenabschnitt zwischen Absdorf–Hippersdorf und Gmünd. In diesem Bereich liegen 14 Bahnhöfe und Haltestellen sowie 44 öffentliche Eisenbahnkreuzungen. Damit Pendler:innen künftig von kürzeren Fahrzeiten profitieren, wird die Strecke modernisiert und die Gleisanlagen für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ausgelegt, wo die Trassenführung dies zulässt. Dafür müssen in einzelnen Streckenabschnitten Oberbau, Unterbau und Oberleitungen angepasst werden. Teilweise werden Grabenmauern und Durchlässe erneuert und Randwege verbreitert.
  - Bahnkundinnen und Bahnkunden werden in erster Linie die Modernisierung der Bahnhöfe Groß Weikersdorf, Ziersdorf, Eggenburg und Sigmundsherberg bemerken. Dort werden neue Bahnsteige errichtet und zeitgemäß ausgestattet. Wo es für die Barrierefreiheit erforderlich ist, werden auch Aufzüge eingebaut. Für Fahrgäste eher unbemerkt, aber für den Betriebsablauf unerlässlich ist die Errichtung von fünf neuen elektronischen Stellwerken. Diese sind erforderlich, um den Zugverkehr künftig aus der Ferne steuern zu können. Die Eisenbahnkreuzungen entlang der Strecke werden modernisiert oder, wenn möglich, aufgelassen.

- Parallel zu den beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen entlang der bestehenden Strecke laufen die ersten Planungen für eine Direktanbindung der Bezirkshauptstadt Horn an die Franz-Josefs-Bahn. Damit soll neues Potential im Bahnverkehr erschlossen werden. Durch die Elektrifizierung und eine abschnittsweise neue Streckenführung soll sich die Fahrzeit zwischen Horn und Wien auf rund 70 Minuten reduzieren.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- **Attraktivierung der Kamptalbahn**
  - Die Bahnstrecke Hadersdorf am Kamp – Sigmundsherberg soll ebenfalls in den kommenden Jahren umfassend erneuert werden. Zielsetzung ist neben der Modernisierung der Anlagen auch eine Attraktivierung der vorhandenen Verkehrsstationen zur Erhöhung der Zufriedenheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden, eine Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen in Bezug auf die derzeitig vorhandenen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und Sicherstellung sowie Steigerung der vorhandenen Qualität der Sicherungsanlagen.
  - Darüber hinaus sollen durch die Attraktivierung die Grundlagen für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Bahn geschaffen und Fahrzeiten verkürzt werden.
  - Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Planungen, ein Baubeginn ist für 2023 vorgesehen.
  - Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes

### **SP-V**

Im Verfahren SP-V erfolgte gemäß SP-V-G keine Einreichung der Scoping Dokumente durch das Land NÖ.

### **Bewertung**

Das Projekt wird auf Basis der vorliegenden, noch nicht sehr detaillierten Unterlagen im Vergleich zu den anderen Projekten im Kriterium Sozialverträglichkeit durchschnittlich in

allen anderen Kriterien als besonders schlecht bewertet. Das Vorhaben steht insbesondere im Widerspruch zu den Zielsetzungen im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes.

### **Schlussfolgerung**

Da das Projekt bereits in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich verworfen wurde, sind diesbezüglich keine weiteren Schritte zu setzen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird weiterverfolgt.

## SP-V – Osttangente Linz

### Projektbeschreibung

Vom Land OÖ angedachtes Projekt (SP-V soll 2021 gestartet werden) zur Entlastung der A 7 bzw. des städtischen Straßennetzes in Linz, insbesondere auch in Hinblick auf den Lückenschluss der S 10 mit der D 3; Raumordnungsverfahren durch Land OÖ bereits abgeschlossen.

Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: keine Angabe
- Baubeginn P21: keine Angabe

Abbildung 18 Projektübersicht Linzer Ostumfahrung (Quelle Land OÖ)



## Status

Die SP-V wurde eingeleitet, es gibt derzeit keine weitere Planung zum Projekt.

## Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Stadtregionalbahnprojekte Linz<sup>50</sup>
  - Das Stadtbahnkonzept in Linz besteht aus zwei neuen S-Bahnlinien, der S 6 (Verlängerung der Mühlkreisbahn) und der S7 (neue Achse von Pregarten und Gallneukirchen nach Linz-Urfahr), jeweils mit Durchbindung bis zum Linzer Hauptbahnhof.
  - Die Linien S6 und S7 werden am neuen Nahverkehrsknoten (NVK) Urfahr Ost gebündelt, gemeinsam über die Neue Donaubrücke Linz und in Hochlage über die Hafestraße geführt.
  - Die Trasse nutzt Flächen einer ehemaligen Verbindungsbahn, die für die in den 90er Jahren geplante „City-S-Bahn“ bis zur Derfflingerstraße von Bebauung freigehalten wurde. Zwischen Derfflingerstraße und Europaplatz soll die Stadtbahntrasse im Tunnel verlaufen und anschließend auf Höhe Blumau-Tower an die ÖBB-Weststrecke (km 187,55) anbinden und entlang der Weststrecke in den Hauptbahnhof führen.
  - Es besteht auch die Möglichkeit, dieses Konzept schrittweise in mehreren Realisierungsphasen umzusetzen. Durch die Einbindung der Strecke in den Hauptbahnhof Linz wird auch eine Durchbindung der Linzer Lokalbahn grundsätzlich ermöglicht und seitens des Landes Oberösterreich aufgrund des Fahrgastnutzens befürwortet.
  - Um das Hauptziel der Stadtbahn – kurze Reisezeiten und eine schnelle, qualitativ hochwertige Anbindung regionaler Zentren an höherrangige städtische Umsteigeknoten an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) – zu erreichen, sind einerseits im städtischen Bereich nur wenige Haltestellen vorzusehen und andererseits an den Umsteigeknoten zum städtischen ÖV (Hauptbahnhof, Europaplatz, Kepler-

---

<sup>50</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011643>

- Universitätsklinikum, NVK Urfahr Ost, Mühlkreisbahnhof und Universität Linz) direkte Verknüpfungen mit möglichst kurzen Wegen zu ermöglichen.
- Durch einen 15-Minuten-Takt je Linie zur Hauptverkehrszeit verkehren nach Abschluss des geplanten Streckenausbaus am gemeinsamen innerstädtischen Streckenabschnitt vom Linzer Hauptbahnhof bis zum NVK Urfahr Ost acht Züge je Stunde und Richtung. Die geplante Errichtung gliedert sich in sechs Bauabschnitte
  - Die Bauabschnitte 2, 4, 5 und 6 sind grundsätzlich für eine Finanzierung im Wege der Förderung von Regionalstadtbahnen geeignet, die Bauabschnitte 1 und 3 sind angesichts des Ausbaus als Vollbahn für die Finanzierung über den ÖBB-Rahmenplan vorgesehen.
  - Im Rahmen der im Jahr 2021 abgeschlossenen Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen Bund und Land Oberösterreich wurde die Finanzierung der Planung für das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof, Bauabschnitte 2, 4 und 5) sowie der Planung des Einreichprojekts für den Bauabschnitt 2 (Linz Hauptbahnhof bis Derfflingerstraße/Unterführung) und den Bauabschnitt 4 (Mühlkreisbahnhof bis Neue Donaubrücke/Rampe) vereinbart.
- Attraktivierung der Summerauer Bahn
    - Die Summerauer Bahn zwischen Linz und der Staatsgrenze zu Tschechien nächst Summerau wird seit 2017 umfangreich modernisiert. Damit werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:
      - Attraktivierung und Erhöhung der Sicherheit
      - Herstellung einer fernsteuergerechten Infrastruktur
      - Barrierefreiheit
      - Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
    - Die Arbeiten dazu sind bereits weit fortgeschritten. Zahlreiche Bahnhöfe und Haltestellen wurden bereits zu modernen Mobilitätsdrehscheiben umgebaut und ermöglichen den Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu den Zügen und Park&Ride sowie Bike&Ride-Anlagen
    - Das Projekt läuft bis 2023 und ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten
    - Parallel dazu wird im Rahmen des Zielnetz 2040 eine Evaluierung durchgeführt ob und unter welchen Rahmenbedingungen ein weiterer Ausbau der Summerauerbahn zu einer Hochleistungsstrecke möglich und sinnvoll ist. Die Zielsetzung dafür ist insbesondere eine deutliche Reduktion der Reisezeit zwischen Linz und Budweis. Im Rahmen dieser Untersuchung werden insbesondere die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen eines derartigen Projektes geprüft.

- Kontextmaßnahmen in Tschechien: Ausbau der Bahnstrecke Praha - České Budějovice
  - In Tschechien wird derzeit die Bahnstrecke zwischen Prag und Budweis umfangreich zweigleisig ausgebaut und teilweise neu trassiert. Die Geschwindigkeit wird auf 160 km/h bzw. teilweise sogar 200 km/h erhöht
  - Die Fahrzeiten auf der Bahn werden sich dadurch in den kommenden Jahren deutlich reduzieren, die Attraktivität der Bahn für Reisende zwischen Linz und Prag wird deshalb zunehmen.<sup>51</sup>

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

### **SP-V**

Scoping Unterlagen durch Initiatorin Land OÖ eingereicht, Start der SP-V (Einleitung der Konsultationsphase) ist erfolgt.

### **Bewertung**

Das Projekt wird auf Basis der vorliegenden Unterlagen im Vergleich zu den anderen Projekten in den Kriterien Flächenverbrauch und Sozialverträglichkeit als durchschnittlich bewertet.

Im Kriterien Netzwirkung wurde eine leicht überdurchschnittliche, in den übrigen Kriterien wurde auf Basis der vorhandenen, noch wenig detaillierten Raumplanungs-Unterlagen eine leicht unterdurchschnittliche Bewertung vergeben.

### **Schlussfolgerung**

Die Ergebnisse der SP-V sind abzuwarten.

---

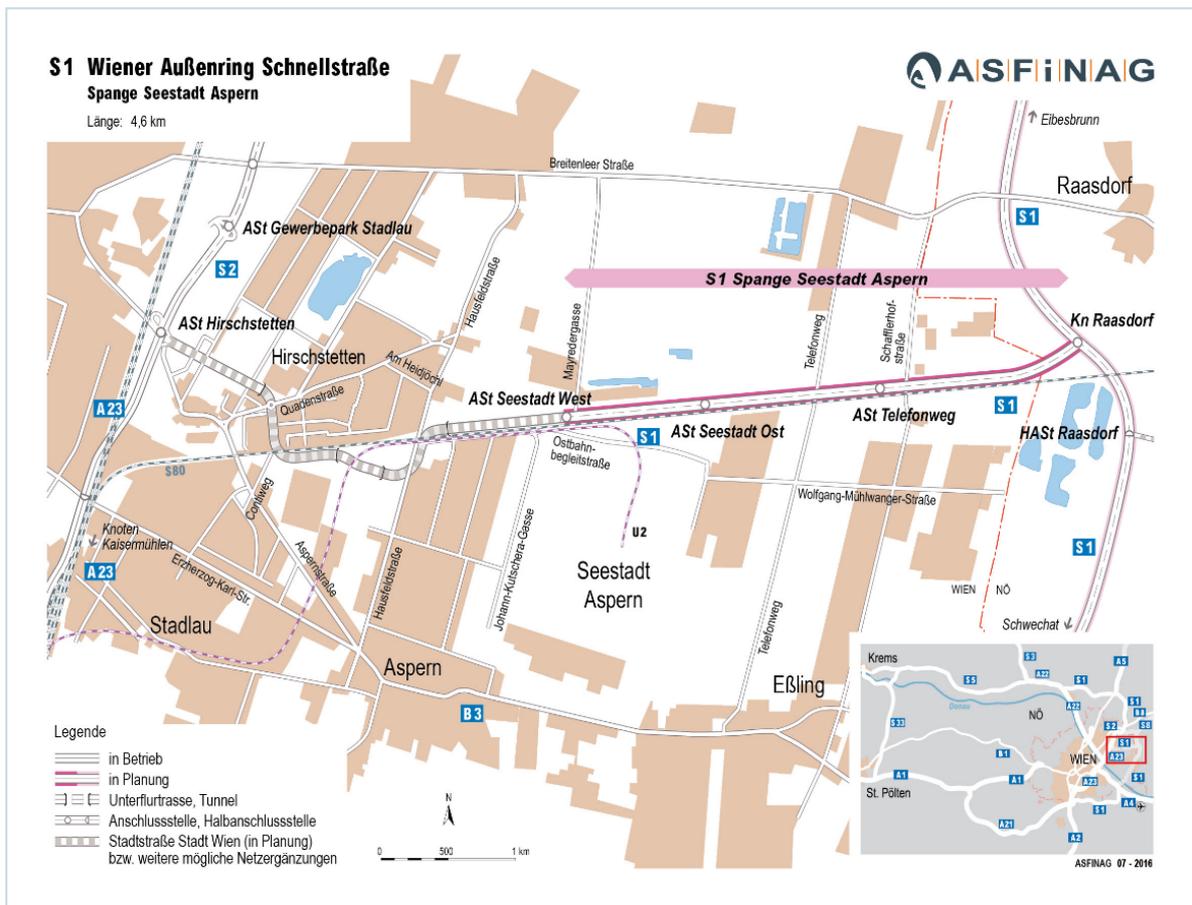
<sup>51</sup> siehe auch <https://www.spravazeleznic.cz/projekty>

## S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Spange Seestadt

### Projektbeschreibung

Verbindung S 1 mit Projekt Stadtstraße der Stadt Wien und folglich A 23; dient zur Erschließung der Seestadt.

Abbildung 19 Projektübersicht S 1 (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 02.05.2005
- Baubeginn P21: 01.11.2023

## Status

Der ASFINAG wurde mit Bescheid vom 6.7.2018, Zl. BMVIT-311.401/0013-IV/IVVS-ALG/2018 die Genehmigung nach dem UVP-G 2000, BStG 1971, Forstgesetz 1975 und Wasserrechtsgesetz 1959 für das Bundesstraßenbauvorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern) erteilt. Gegen den UVP-Bescheid vom 6.7.2018 waren seit 6.9.2018 Beschwerden beim BVwG anhängig. Mit Erkenntnis des BVwG vom 4. August 2020, W248 2205132-1/163E, wurden die Beschwerden von 37 Beschwerdeführer:innen abgewiesen. Der angefochtene Bescheid wurde insoweit abgeändert, als 4 Bescheidaufgaben modifiziert wurden und 2 Auflagen hinzugekommen sind. Die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens wurde vom BVwG bestätigt. Mit Beschluss vom 22.12.2020, Ra 2020/06/0199 bis 0239-5, wies der Verwaltungsgerichtshof die Revision zurück.

Die naturschutzrechtliche Einreichung des Projekts im Land NÖ erfolgte am 24.7.2018. Der Naturschutzbescheid der NÖ LR wurde am 19.6.2019 erlassen. Dieser wurde jedoch durch 3 Beschwerden beeinsprucht. – Dieses Naturschutzverfahren ist noch beim BVwG anhängig.

Die Einreichung Naturschutzrecht Wien (MA 22) inkl. Baumschutzgesetz erfolgte am 31.1.2019. Der Bescheid der Wr. Landesregierung erging am 18. Mai 2021 und ist beim BVwG angefochten.

Die Grundeinlöse für die ersten ÖKO Flächen wurde durchgeführt, die Umsetzung für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für diese Flächen erfolgte von September 2020 bis Ende 2020. Diese Teile der ÖKO-Flächen müssen 2 Jahre vor Baubeginn ihre Wirksamkeit entfalten können, so dass diese auch von den betroffenen Tieren angenommen werden. Für die weiteren Flächen werden derzeit Alternativstandorte gesucht (Optionsverträge).

Gemäß Evaluierung 2010 wird der Abschnitt zwischen ASt. Heidjöchl und Knoten Raasdorf als hochrangige Straße geplant. Der Abschnitt zwischen A 23 Südosttangente Wien und der ASt. Heidjöchl wird durch die Stadt Wien als Stadtstraße ausgebaut. Eine entsprechende Änderung im Bundesstraßengesetz erfolgte mit Novelle vom 29.7.2011 (BGBl. I Nr. 62/2011). Zur Errichtung der o.a. Stadtstraße leistet der Bund gemäß § 10 Abs. 4 BStG-Novelle einen Zuschuss in der Höhe von 231,6 Mio. Euro. Eine Vereinbarung zwischen ASFINAG, Land Wien und BMVIT (nunmehr BMK) über die Errichtung der hochrangigen Infrastruktureinrichtungen im Raum Wien, insbesondere im Korridor zwischen Hirschstetten/Stadtlau und Raasdorf wurde am 23.8.2011 geschlossen.

Im Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern werden sollen auf rd 240 ha Gesamtfläche mehr als 11.500 Wohneinheiten sowie Platz für Büros, Produktions- und Dienstleistungsunternehmen geschaffen werden. Die Errichtung von Gebäuden auf den Baufeldern der Baufeldfamilien A., BII, F, EI und EII sowie auf den Baufeldern B3, B4, B6, G1, G2, G3, G4, G6, G7, G8, G9, G10, G11, H1 und H5 darf gemäß UVP Bescheid der Wiener Landesregierung für die Seestadt Nord vom 1.9.2017 (656788-2017 ; Rechtskraft durch Beschluss des BVwG vom 26.7.2018) „erst ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen zum nördlich der Seestadt Aspern gelegenen Straßennetz (S 1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern) erfolgen“. Weiters darf „Der Bezug bzw. die Inbetriebnahme von auf den Baufeldern B 1 und B 2 errichteten Gebäuden [...] erst ab dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen zum nördlich der Seestadt Aspern gelegenen Straßennetz (S 1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern) erfolgen“.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau der S-Bahn Stammstrecke in Wien inkl. deren Außenästen<sup>52</sup>
  - Die Wiener S-Bahn-Stammstrecke ist die nach Zugzahlen die höchst frequentierte 2-gleisige Strecke Österreichs und das Rückgrat des Wiener Nahverkehrs. Die Anlagen und Komponenten stammen meist aus der S-Bahn-Bauzeit in den 60er Jahren bzw. aus einem zwischenzeitlichen Reinvestitionszeitpunkt.
  - Der Ausbau verfolgt folgende Zielsetzungen:
    - Kapazitätssteigerung im Kernbereich zwischen Wien Meidling / Maxing und Floridsdorf / Süßenbrunn durch die Ermöglichung dichter Taktfolgen mittels leistungsfähiger Blockverdichtungen in Verbindung mit ETCS only Betrieb
    - Verbesserung der Angebotssituation durch Verlängerung der Bahnsteige von Halten des Schnellen Nahverkehrs im Bereich zwischen Floridsdorf und Meidling auf etwa 220 m
    - Erhöhung der Zuverlässigkeit des Systems sowie Durchführung sämtlicher anstehender Reinvestitionen im Kernbereich der Stammstrecke

---

<sup>52</sup> siehe auch [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)

- Das Projekt soll somit unter anderem die Führung von längeren Zügen im schnellen Nahverkehr ermöglichen und dadurch auch zusätzliche Kapazitäten auf den Außenästen des Wiener S-Bahn-Systems schaffen. Die Wirkungen des Projektes werden sich somit auf weite Teile der Ostregion erstrecken.
- Die Planungen für das Projekt haben im Jahr 2020 gestartet. Eine Umsetzung ist bis voraussichtlich 2027 vorgesehen.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.
- Ausbau der S80 Hütteldorf – Aspern mit Attraktivierung der Verbindungsbahn<sup>53</sup>
  - Mit zusätzlichen Haltestellen und einem dichteren Takt auf der S80 wird eine attraktive West-Ost-Verbindung quer durch die Stadt geschaffen. Konkret: Von Wien Hütteldorf über Wien Meidling und den Hauptbahnhof bis in die Seestadt Aspern in nur 30 Minuten.
  - Mit der Attraktivierung der Verbindungsbahn wird somit ein wichtiges Puzzlestück im innerstädtischen Schnellbahn-Netz gelegt. Durch die Verknüpfung mit allen fünf Wiener U-Bahnlinien ist auch die Innenstadt rasch erreichbar. Neue Haltestellen mit insgesamt 400 überdachten Fahrradabstellplätzen, Umsteigemöglichkeiten auf Fern- und Regionalzüge, U-Bahn, Bim und Bus und die dichteren Intervalle ermöglichen ein attraktives Öffi-Angebot mit kurzen Fahrzeiten.
  - Zielsetzungen:
    - Im 15-Minuten-Takt schnell und umweltfreundlich quer durch Wien (West-Ost-Verbindung)
    - Eine direkte und schnelle West-Ost-Verbindung von Hütteldorf bis Aspern Nord mit Verknüpfung mit allen 5 U-Bahn-Linien und Verbindung der großen Knoten Hütteldorf, Meidling und Wien Hauptbahnhof
    - Barrierefreie und einfache Zugänge zum Öffi-Netz durch zwei neue Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße, Stranzenbergbrücke) und eine modernisierte Haltestelle (Speising) mit Verknüpfung zu Straßenbahn und Bus sowie überdachten Fahrradabstellflächen bei allen drei Stationen
    - Erstmals moderner und umfassender Lärmschutz entlang der Verbindungsbahn
    - Kein Warten vor geschlossenen Schranken mehr (derzeit 15–20 Minuten pro Stunde)
    - Permanent verfügbare, barrierefreie Bahnquerungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und den motorisierten Individualverkehr

---

<sup>53</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/attraktivierung-verbundungsbahn>

- Neue Brücken über das Wiental; Erneuerung Eisenbahnbrücken in Hietzing, breitere/höhere Straßenunterführungen in Penzing
- Die Attraktivierung der Schnellbahn-Strecke zwischen Hütteldorf und Meidling bedingt langfristige Planungen. Die Vorplanungen rund um dieses wichtige innerstädtische Infrastruktur-Vorhaben laufen bereits seit 2016. Das Projekt wurde 2020 zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht.
- Abhängig von den Genehmigungsverfahren und Investitionsbeschlüssen beginnen die Vorarbeiten etwa im Jahr 2023, die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2027.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 enthalten.
- Ausbau Wien – Bratislava<sup>54</sup>:
  - Die Bahnstrecke zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau, der sogenannte Marchegger Ast von Wien Stadlau nach Marchegg, wird derzeit elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Dadurch wird die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten deutlich beschleunigt – mit einer Zielfahrzeit von rund 40 Minuten zwischen den beiden Hauptbahnhöfen im Fernverkehr.
  - Die ÖBB-Infrastruktur gestaltet entlang der Strecke in Österreich auch vier Bahnhöfe und fünf Haltestellen barrierefrei und kundenfreundlich um. Personendurchgänge und angehobene Bahnsteige erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. Dank Überdachungen und transparenten Kojen warten sie gut geschützt. Moderne Informationssysteme sorgen für noch mehr Komfort.
  - Der Baubeginn erfolgte im Jahr 2015 am Bahnhof Marchegg, mit Dezember 2018 wurde der Bauabschnitt in Wien fertig gestellt. Derzeit laufen die Bauarbeiten in Niederösterreich. Eine Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Stadlau und Marchegg ist für 2025 vorgesehen.
- Zusätzliche donauquerende Kapazitäten im Bahnbereich:
  - Im Rahmen der derzeit laufenden Untersuchungen zum Zielnetz 2040 werden die langfristigen donauquerenden Kapazitätserfordernisse für den Schienenverkehr analysiert und gegebenenfalls weitere Ausbaumaßnahmen daraus abgeleitet.
- Zusätzliche Maßnahmen im Wirkungsbereich der Stadt Wien<sup>55</sup>:
  - Die Stadt Wien plant in ihrem Wirkungsbereich neue Straßenbahnlinien bzw. Straßenbahnverlängerungen im 21. bzw. 22. Bezirk, die ebenfalls dazu beitragen sollen, den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

---

<sup>54</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-wien-bratislava>

<sup>55</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/>

- Ab 2025: Die neue Straßenbahnlinie 27 erschließt die Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl auf einem neuen Streckenabschnitt ab Pirquetgasse bis zur Station Aspern Nord (U2, S-Bahn).
- Ab 2026: Die Straßenbahnlinie 25 wird durch die aspern Seestadt bis zur Station Aspern Nord (U2, S-Bahn) verlängert. So sollen alle Teile der Seestadt optimal angebunden und das neue Stadtteilzentrum in der Seestadt mit den umliegenden Gebieten verbunden werden.
- Ab 2028: Die Donaufeldtangente erschließt das Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld und bindet es an Kagran (U1) und Floridsdorf (U6, S-Bahn) an.
- Darüber hinaus bestehen Überlegungen durch Wien und Niederösterreich hinsichtlich einer Verlängerung einer Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf<sup>56</sup>

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

### **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten (im Zuge des Projekts A 23 Hirschstetten-Hausfeldstraße)

### **Bewertung**

Das Projekt wird in praktisch allen Kriterien im Vergleich zu den anderen Projekten als durchschnittlich bewertet, bei Beeinflussung Wasserhaushalt und Klimawirkung liegt eine leicht überdurchschnittliche Bewertung vor.

Hinsichtlich Multimodalität und Klimawirkung wurde eine leicht überdurchschnittliche Bewertung vergeben im Vergleich zu den anderen Projekten. Dabei ist zu beachten, dass das Projekt eine hohe Bedeutung für das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt hat, aber für sich keine überregionale Wirkung entfaltet.

---

<sup>56</sup> [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20200925\\_OTS0141/strassenbahn-ausbau-zwischen-wien-und-noe-wird-bis-fruehjahr-geprueft](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200925_OTS0141/strassenbahn-ausbau-zwischen-wien-und-noe-wird-bis-fruehjahr-geprueft)

### **Schlussfolgerung**

Im Sinne der Vereinbarung aus 2011 wäre das Projekt in Abhängigkeit vom Projektfortschritt beim Projekt Stadtstraße Wien und im für die Stadtentwicklung Seestadt notwendigen Umfang fortzuführen.

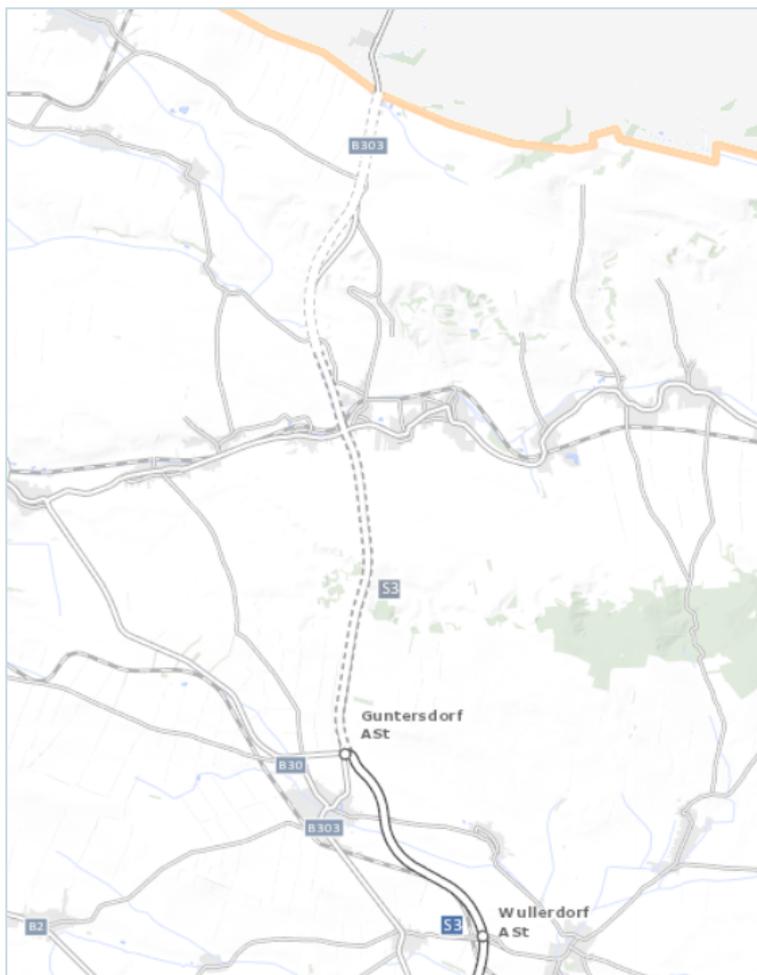
In weiterer Folge wäre eine Entscheidung über die Anbindung an das Projekt S1-VA1 unter Berücksichtigung der Entscheidungen bezüglich der Projekte S1-VA1 und S 8 zu treffen.

## S 3 Weinviertler Schnellstraße – Nord

### Projektbeschreibung

Verlängerung der Hollabrunner Schnellstraße bis zum Grenzübergang Kleinhaugsdorf,  
Anbindung an die Umfahrung Znaim

Abbildung 20 Projektübersicht S 3 (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.01.2025
- Baubeginn P21: 01.07.2033

## **Status**

Die S 3 stellt die Anbindung an die Umfahrung Znaim dar. Da seit der Fertigstellung der Umfahrung Jetzelsdorf jedoch keine Ortsdurchfahrten entlang der B 303 betroffen sind und die Leistungsfähigkeit ausreichend ist, finden momentan keine Planungstätigkeiten bei der ASFINAG statt.

Der Ausbau der Strecke steht im Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung auf der B 303 und vom Ausbau der rund 90 km langen Strecke I 38 auf tschechischer Seite vom Grenzübergang bis zur Einmündung in die bestehende Autobahn D 1 zwischen Prag und Brunn.

Ebenso ist auf die Schlussempfehlung (3) des Rechnungshofes – Reihe Bund 2018/33 – hinzuweisen, dass hochrangige Straßen nur dann bis zur Staatsgrenze auszubauen wären, wenn ein dem Ausbaugrad entsprechendes Verkehrsaufkommen prognostiziert wurde.

## **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs:**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau des S-Bahn-Netzes in/ um Wien inkl. deren Außenästen (siehe dazu die näheren Ausführungen im Abschnitt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn (VA1 und VA2 inkl. Tunnel Donau Lobau))

## **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

## **SP-V**

Eine Strategische Prüfung Verkehr wurde gemäß SP-V-Gesetz 2005 (BGBl. I Nr. 96/2005) in Entsprechung der EG Richtlinie 42/2001/EG durchgeführt, anhand derer Nutzen für den Bund und die Umweltauswirkungen abzuklären waren. Auf Grundlage dieser SP-V wurde die B 303 als S 3 Weinviertel Schnellstraße mit der BStG-Novelle 2006 (BGBl. I Nr. 58/2006) in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

## **Bewertung**

Es bestehen unterdurchschnittliche Bewertungen im Vergleich zu den anderen Projekten bei der Beeinflussung Biodiversität und Sozialverträglichkeit.

Grund dafür sind die Eingriffe in den „green belt“ (unberührte Naturgebiete) bzw. die negative Wirkung auf die Raumqualität.

Das Kriterium Netzwirkung wurde durchschnittlich bewertet, diese Bewertung setzt aber den Ausbau auf tschechischer Seite voraus und damit eine zwischenstaatliche Wirkung.

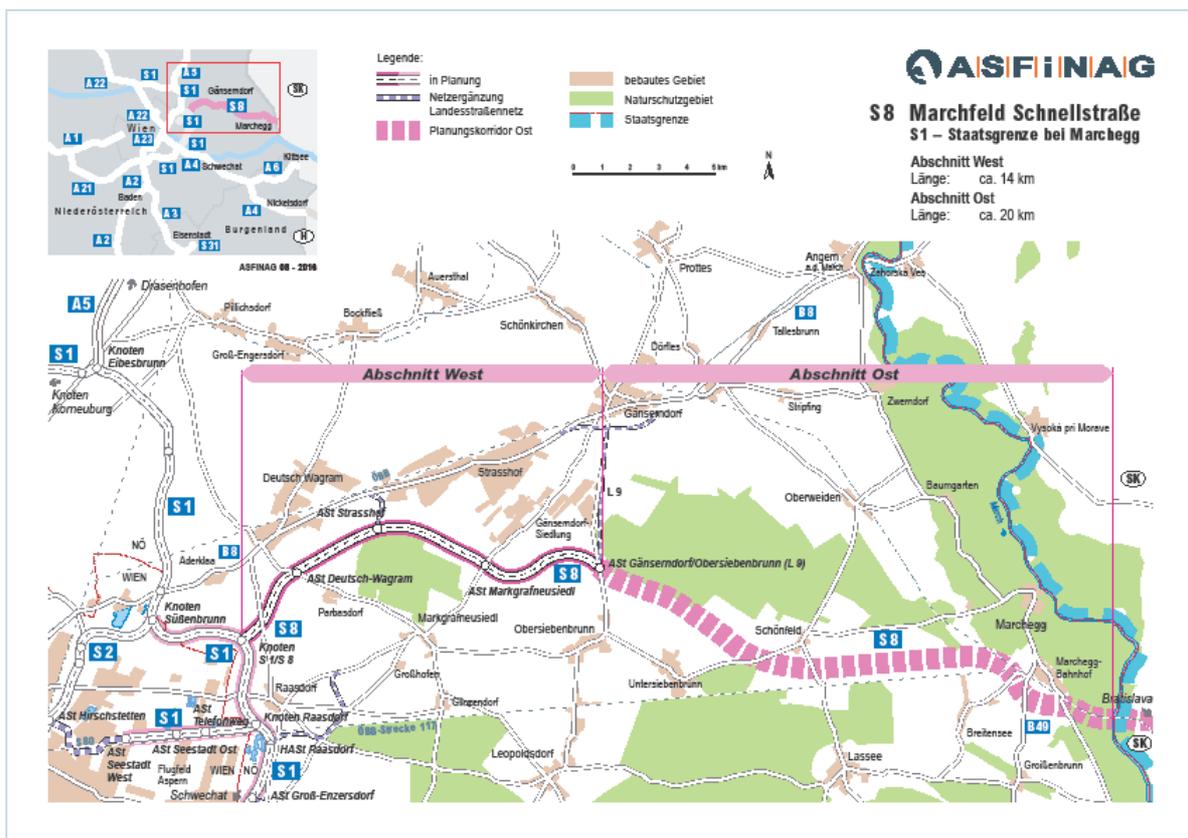
### **Schlussfolgerung**

Der Ausbau der Strecke hängt wesentlich von der verkehrlichen Entwicklung auf der B 303 und vom Ausbau der rund 90 km langen Strecke I 38 auf tschechischer Seite vom Grenzübergang bis zur Einmündung in die bestehende Autobahn D 1 zwischen Prag und Brünn ab. Aufgrund der derzeitigen verkehrlichen Entwicklungen wären – wie bisher – keine weiteren Planungsschritte zu setzen.

## S 8 Marchfeld Schnellstraße (Abschnitte West und Ost)

Projektbeschreibung: Grenzüberschreitende Verbindung zur Slowakei / Bratislava (Abschnitt Ost) nördlich der Donau, Entlastung der weit über die Kapazitätsgrenzen belasteten B 8.

Abbildung 21 Projektübersicht S 8 (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn (West) P21: 01.06.2006 / Baubeginn (West) P21: 01.07.2024
- Planungsbeginn (Ost) P21: 01.06.2006 / Baubeginn (Ost) P21: 01.03.2030

### Status

Mit dem Bescheid vom 16.4.2019 (Zl. BMVIT-312.408/0010-IV/IVVS-ALG/2019) wurde der ASFINAG und dem Land NÖ (für die mitbeantragten Vorhabensteile – Landesstraßen) die Genehmigung nach dem UVP-G 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG

1971 sowie die Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975 erteilt. Die Zustellung und öffentliche Auflage des ggst. Bescheides wurde per Edikt kundgemacht. (Öffentliche Auflage erfolgte vom 24.4. – 19.6.2019)

Gegen den Bescheid vom 16.4.2019 sind 15 Beschwerden seit 27.6.2019 beim BVwG anhängig. Diese betreffen im Wesentlichen die Gebiete Triel, Lärm und Luft. – Eine Verhandlung zum Thema Triel/Ziesel fand am 19. u. 20.2.2020 statt. – Das Ermittlungsverfahren für den Fachbereich Naturschutz wurde in der mündlichen Verhandlung geschlossen. Am 4.3.2020 wurde eine ergänzende rechtliche und fachliche Vorbringung eingebracht und die Wiederaufnahme des Ermittlungsverfahrens seitens der ASFINAG beantragt. – Vom Land NÖ wurde in der zweiten Märzwoche 2020 eine Verordnungsermächtigung betreffend die Erweiterung des Schutzgebiets in Begutachtung geschickt. – Am 02.04.2020 hat das BVwG den Verfahrensteilnehmern mitgeteilt, dass die Erweiterung des Schutzgebietes als neue Rechtsgrundlage in die Entscheidung des BVwG einfließen wird. – Mit Beschluss vom 22.4.2020 (GZ: W1092220586-1/3162) hat das BVwG das Ermittlungsverfahren zum Teilbereich „Naturschutz“ fortgesetzt. Begründend wurde dazu ausgeführt, dass mit LGBl. 33/2020 vom 15. April 2020 die NÖ Verordnung über die Europaschutzgebiete geändert worden sei und seitens der NÖ Landesregierung im Informationsschreiben an das BVwG zusammengefasst mitgeteilt hätte, dass nunmehr auch die Bereiche „Zinsäcker“ und „Turmhöhe“ in das Vogelschutzgebiet einbezogen worden seien.

Nach Aufforderung vom 22.5.2020 wurden dem BVwG mit Schreiben vom 16.6.2020 (GZ: 2020-0.357.063) die Unterlagen der Strategischen Prüfung Verkehr aus dem Jahr 2005 einschließlich der dazu ergangenen Stellungnahmen übermittelt.

Die Alternativenprüfung und Erheblichkeitsprüfung der drei günstigsten Trassen (Varianten „EP“, „C“ u. „D“) wurden seitens der ASFINAG nach der Widerstandsanalyse durchgeführt und am 1.9.2020 dem BVwG vorgelegt. (Ergebnis: Die Trasse „EP“ (Einreichprojekt) weist den geringsten Verlust an Habitatsignung auf und berührt eine geringere Anzahl geschützter Arten als die anderen Varianten. Sie weist die geringste Beeinträchtigung auf und hat – unter Berücksichtigung der projektintegralen Maßnahmen – keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgebiet. Selbst wenn man von einer „erheblichen Beeinträchtigung“ ausgehen sollte, ergibt sich aus den Unterlagen, insbesondere der Alternativenprüfung im Sinne des Art 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 10 Abs. 5 bis 7 NÖ NSchG, dass keine das Schutzgebiet weniger beeinträchtigende Alternativlösung vorhanden ist.“))

Parallel wurde an einem Habitatmodell den Triel betreffend gearbeitet und ebenso am 1.9.2020 beim BVwG eingereicht.

Die von 13.–15.10.2020 (bei Bedarf 16.10.2020) anberaumte zweite mündliche Verhandlung wurde bereits am ersten Verhandlungstag (13.10.2020) aufgrund eines negativen SV-Gutachtens von Mag. Dr. Georg Bieringer (Projekt steht nicht mit den Erhaltungszielen des Europaschutzgebietes „Sandboden und Praterterrasse“ im Einklang, weil die Trasse durch das geschützte Brutgebiet des vom Aussterben bedrohten Vogels Triel führt) geschlossen. Der Triel wird in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie gelistet, er ist eine überwiegend dämmerungs- und nachtaktive Vogelart. Der Triel ist für seine Kommunikation vor allem zur Brutzeit auf die Wahrnehmung leiser Laute angewiesen. In Österreich wird der Triel aufgrund seines kleinen Bestandes in der Roten Liste gefährdeter Brutvögel als „vom Aussterben bedroht“ gelistet. Auf der Ampelliste von BirdLife Österreich (BoCC) ist die Art als „rot“ kategorisiert, womit dringender Handlungsbedarf für diese Art signalisiert wird. Neben dem IBA Steinfeld beherbergt das IBA Zentrales Marchfeld die letzten, regelmäßigen Brutvorkommen des Triels in Niederösterreich bzw. in ganz Österreich.

Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 13.9.2021, W109 2220586-1/414E wurde der erstinstanzliche Bescheid vom 16.4.2019 gemäß § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG aufgehoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverwiesen. Der 231 Seiten lange Beschluss setzt sich ausschließlich mit dem Fachbereich Naturschutz auseinander. Die ordentliche Revision ist nicht zulässig. Der Richtersenaat kam zu dem Ergebnis, dass der Bau und der Betrieb der S 8 mit den Schutzziele der relevanten Naturschutzbestimmungen nicht im Einklang steht – insbesondere dem Erreichen eines günstigen Erhaltungszustandes für den Triel. Die Realisierung der S 8 würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets führen. Nach Vorgabe des Art. 6 Abs. 4 Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) bzw. § 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 (NÖ NSchG 2000) ist somit eine sogenannte Alternativenprüfung durchzuführen. Bei dieser ist zu klären, ob keine alternative Trassenführung möglich ist, die zu geringeren Auswirkungen führt, und ob zwingende Gründe des öffentlichen Interesses das Interesse des Naturschutzes überwiegen (Interessensabwägung). Das Beschwerdeverfahren hat zudem ergeben, dass die Bestimmungen des Artenschutzes sowohl betreffend den Triel als auch das Ziesel durch den Bau und den Betrieb der S 8 verletzt werden.

Seitens ASFINAG wurde Beschwerde beim VfGH und außerordentliche Revision beim VwGH erhoben. Seitens Land NÖ ebenso wie von den Gemeinden Gänserndorf und

Markgrafneusiedl wurde gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 13.9.2021 ebenfalls außerordentliche Revision beim VfGH eingebracht. Demnach sei die Zurückweisung an das BMK rechtswidrig, das BVwG hätte in der Sache selbst entscheiden müssen. Weiters wurde auch eine Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof eingebracht. Ebenso wurde von der Umweltschutzorganisation Virus sowie den Bürgerinitiativen Marchfeld (BIM) und "Rettet die Lobau" eine außerordentliche Revision beim VfGH eingebracht, demnach hätte das BVwG den Genehmigungsantrag zur S8 abweisen müssen.

Das Ermittlungsverfahren beim BMK ist ungeachtet der gegen den Beschluss des BVwG eingebrachten Rechtsmittel fortzusetzen; eine Aussetzung des Verfahrens bis zum Abschluss des/der höchstgerichtlichen Verfahren ist nicht zulässig. Das BMK ist im Rahmen des Ermittlungsverfahrens an die im Beschluss des BVwG dargelegte Rechtsansicht gebunden. Die Behörde hat nunmehr in einem fortgesetzten Ermittlungsverfahren eine fundierte Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie und NÖ. Naturschutzgesetz für verschiedene mögliche Verkehrslösungen nachzuholen und (falls sie zu dem Ergebnis kommt, dass die beantragte Streckenführung die naturverträglichste ist) darauf aufbauend eine Interessensabwägung durchzuführen. Entsprechend der Ergebnisse dieser Prüfschritte hat die Behörde das Verfahren zu ergänzen oder (falls sie zum Ergebnis kommt, dass die beantragte Streckenführung nicht die naturverträglichste ist) den Bewilligungsantrag abzuweisen.

Sollte der VfGH bzw. der VfGH aufgrund der eingebrachten Rechtsmittel den Beschluss des BVwG wegen Rechtswidrigkeit aufheben, so hätte das BVwG das Verfahren fortzusetzen, allenfalls auch eine Alternativenprüfung gemäß der FFH-RL durchzuführen.

Die Grundeinlöse der Trielersatzflächen (rund 14 ha) ist noch nicht erfolgt, da das Erkenntnis des BVwG abgewartet wurde. (Bei den Trielersatzflächen handelt es sich um eine Ersatzmaßnahme, die bis zum Baubeginn durchzuführen wäre; die Umsetzung der Maßnahme ist zeitlich beschränkt. [Sept. – März]). Auch bei der allgemeinen Grundeinlöse wird seitens der ASFINAG zugewartet.

Materienrechtsverfahren: Am 23.7.2020 wurde das naturschutzfachliche Genehmigungsverfahren gestartet. Das wasserrechtliche Einreichoperat wird seitens der ASFINAG im Nachlauf an das BVwG-Verfahren eingereicht.

Laut Empfehlung des Umweltbundesamtes wäre bei der Fortsetzung des Verfahrens auch das „*Einbeziehen der Bodenfunktionen aus fachlicher Sicht unerlässlich*“. Die

Bodenfunktionen sollten demnach für eine Sensibilitätsbeurteilung bzw. die Darstellung der Eingriffserheblichkeit der Maßnahmenwirksamkeit herangezogen und diskutiert werden.<sup>57</sup>

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau Wien – Bratislava<sup>58</sup>:
  - Die Bahnstrecke zwischen Wien und Bratislava nördlich der Donau, der sogenannte Marchegger Ast von Wien Stadlau nach Marchegg, wird derzeit elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Dadurch wird die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten deutlich beschleunigt – mit einer Zielfahrzeit von rund 40 Minuten zwischen den beiden Hauptbahnhöfen im Fernverkehr.
  - Die ÖBB-Infrastruktur gestaltet entlang der Strecke in Österreich auch vier Bahnhöfe und fünf Haltestellen barrierefrei und kundenfreundlich um. Personendurchgänge und angehobene Bahnsteige erhöhen die Sicherheit der Fahrgäste. Dank Überdachungen und transparenten Kojen warten sie gut geschützt. Moderne Informationssysteme sorgen für noch mehr Komfort.
  - Der Baubeginn erfolgte im Jahr 2015 am Bahnhof Marchegg, mit Dezember 2018 wurde der Bauabschnitt in Wien fertig gestellt. Derzeit laufen die Bauarbeiten in Niederösterreich. Eine Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Stadlau und Marchegg ist für 2025 vorgesehen.
- Ausbau der Nordbahn Wien Süßenbrunn – Bernhardsthal<sup>59</sup>
  - Mit dem 66 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wien Süßenbrunn und Bernhardsthal in Niederösterreich, ist die Nordbahn ein bedeutender Teil des Baltisch-Adriatischen und auch des Orient/Östliches Mittelmeer Korridors. Der Baltisch-Adriatische Korridor wird in Österreich auch als „Südstrecke“ bezeichnet.
  - Die Strecke soll in den nächsten Jahren modernisiert und ausgebaut werden. Neun Bahnhöfe und zehn Haltestellen umfasst der Abschnitt und stellt somit eine

---

<sup>57</sup> Umweltbundesamt, 2021

<sup>58</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-wien-bratislava>

<sup>59</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/ausbau-nordbahn>

wichtige Lebensader zwischen dem Norden Niederösterreichs und der Bundeshauptstadt dar. Im Fokus des Ausbaus steht vor allem der Nutzen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden.

- Für die Fahrgäste bringt die Modernisierung der Nordbahn einen wesentlichen Zeitgewinn. Der Streckenausbau der Nordbahn ermöglicht höhere Zugfrequenzen sowie einen verdichteten Schnellbahntakt zwischen Wien und Gänserndorf. Im Fernverkehr verkürzt sich die Fahrzeit von Wien in die südmährische Grenzstadt Břeclav auf rund eine dreiviertel Stunde. Prag wird deutlich schneller erreicht werden.
- Die Nordbahn ist ebenfalls Teil der sogenannten ViaVindobona, einer künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Berlin, Prag und Wien mit einer langfristigen Zielfahrzeit von rund vier Stunden zwischen Berlin und Wien.
- Die Planungen zum Ausbau der Nordbahn zwischen Wien Süßenbrunn und der Tschechischen Grenze bei Bernhardsthal sind bereits weit fortgeschritten. Ab dem Jahr 2022 starten dann die Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG. Die rund 66 km lange Strecke soll insgesamt unter laufendem Betrieb modernisiert werden.
- Das Projekt ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

### **SP-V**

2006 abgeschlossen, Umweltbericht auf Basis eines Vorentwurfs des SP-V Leitfadens Version 2006 („Beurteilungsleitfaden für die Strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“). Erstes „Pilotprojekt“ iSe standardisierten SP-V Durchführung. Ergebnis: Auf Grundlage dieser SP-V wurde das Projekt S8 in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

### **Bewertung**

Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs wird in diesem Kriterium eine unterdurchschnittliche Bewertung vergeben.

Besonders kritisch wird das Kriterium Beeinflussung der Biodiversität hinsichtlich Schutzgebieten und Artenschutz bewertet.

Bei der Beeinflussung des Wasserhaushalts wird der Ost-Abschnitt unterdurchschnittlich, der West-Abschnitt leicht überdurchschnittlich bewertet im Vergleich zu den anderen Projekten. Ausschlaggebend für diese Bewertung ist die Lage der Abschnitte im Zusammenhang mit den March-Thaya-Auen.

### Schlussfolgerung

Mit Bescheid vom 16. April 2019 wurde der ASFINAG die Genehmigung für das Bundesstraßenbauvorhaben S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, durch das Ministerium erteilt. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 13.9.2021, [W109 2220586-1/414E](#) wurde der erstinstanzliche Bescheid vom 16.4.2019 gemäß § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG aufgehoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverwiesen. Gegen diesen Beschluss des BVwG wurden mehrfach außerordentliche Revisionen beim VwGH bzw. auch Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof eingebracht. Die Bundesministerin für Klimaschutz hat auf Basis des Beschlusses des BVwG in einem fortgesetzten Ermittlungsverfahren eine fundierte Alternativenprüfung gemäß FFH-Richtlinie und NÖ. Naturschutzgesetz für verschiedene mögliche Verkehrslösungen nachzuholen und (falls sie zu dem Ergebnis kommt, dass die beantragte Streckenführung die naturverträglichste ist) darauf aufbauend eine Interessensabwägung durchzuführen. Entsprechend der Ergebnisse dieser Prüfschritte hätte die Bundesministerin das Verfahren zu ergänzen oder (falls sie zum Ergebnis kommt, dass die beantragte Streckenführung nicht die naturverträglichste ist) den Bewilligungsantrag abzuweisen.

Der Westabschnitt weist zudem gemäß Angaben des Umweltbundesamtes mit 232,9 ha die zweithöchste Flächeninanspruchnahme der zu evaluierenden Projekte auf. Mit dem Ostabschnitt wird die S 1 Nord flächenmäßig noch übertroffen.

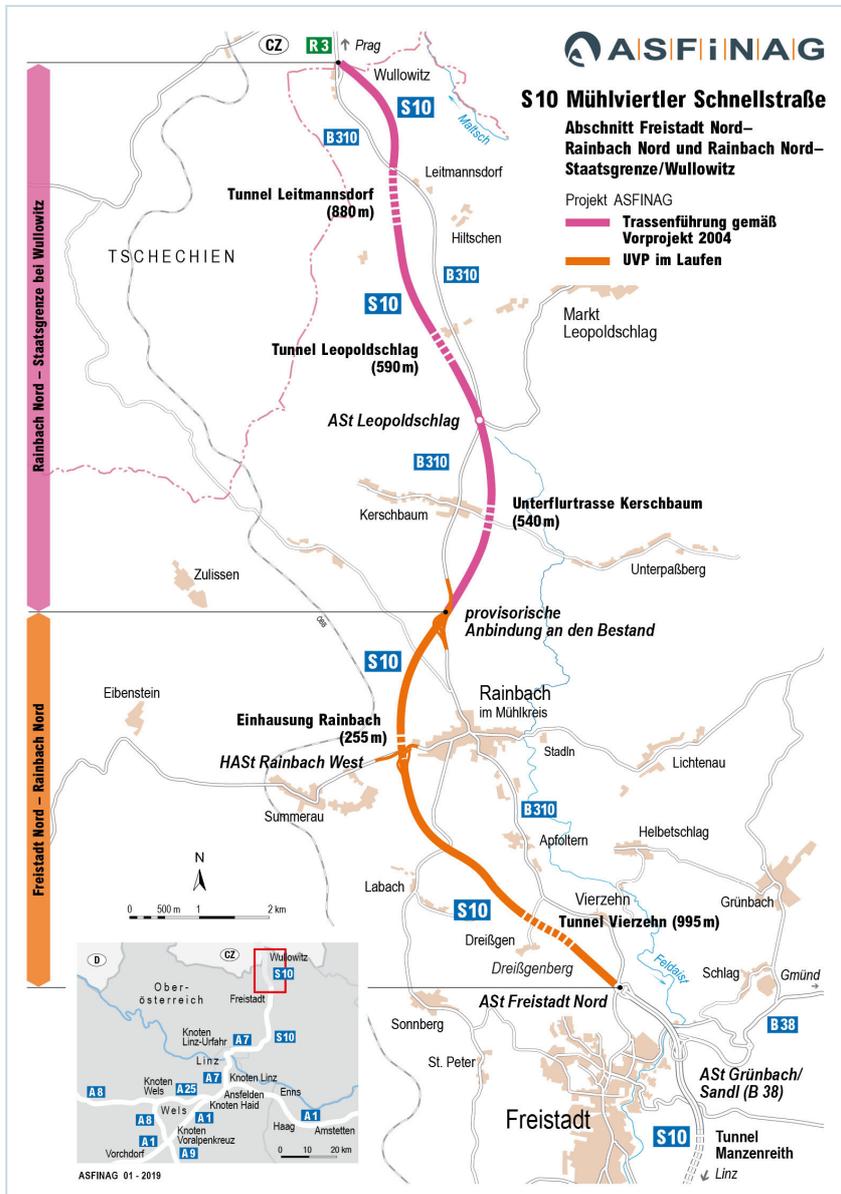
Aus den oben angeführten Gründen und in Hinblick auf das langwierige und noch nicht abgeschlossene Genehmigungsverfahren wären parallel zum oben beschriebenen Verfahren Prüfungen von Alternativen für das niederrangige Netz zur Entlastung von besonders belasteten Gemeinden durchzuführen. Dabei sind die oben angeführten ÖV Alternativen und die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 zu beachten.

# S 10 Mühlviertler Schnellstraße (Abschnitte Mitte und Nord)

## Projektbeschreibung

Verlängerung der S 10 von Freistadt Nord bis zur Grenze bei Wullowitz; Anschluss an die tschechische D 3 (Verkehrsfreigabe im Grenzbereich für 2025 angekündigt); Entlastung der B 310 Mühlviertler Bundesstraße

Abbildung 22 Projektübersicht S 10 (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn (Mitte) P21: 01.01.2005 / Baubeginn (Mitte) P21: 30.09.2023
- Planungsbeginn (Nord) P21: 01.01.2013 / Baubeginn (Nord) P21: 01.05.2028

Die Verkehrssicherheit an der S 10 und der Bestandsstrecke der B 310 wurde im UVP-Einreichprojekt und im UVP- Gutachten umfassend erörtert. In diesem Zusammenhang wurde mit der Beurteilung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit anlassbezogen auch der Bestand der B 310 Mühlviertler Straße von km 40,256 bis km 55,380 (Freistadt Nord bis Wullowitz/Staatsgrenze) hinsichtlich Unfällen mit Personenschaden (UPS) für die Jahre 2013 bis 2018 betrachtet. Mit Hilfe der Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria ist ein Überblick über das bisherige Unfallgeschehen möglich. Auf den beiden Teilstrecken 1 „Freistadt Nord – Rainbach Nord“ (5 km) und 2 „Rainbach Nord – Wullowitz/Staatsgrenze“ (10 km) wurden 2018: 5 / 5 UPS, 2017: 5 / 3 UPS, 2016: 2 / 2 UPS, 2015: 1 / 1 UPS, 2014: 4 / 2 UPS und 2013: 4 / 4 UPS verzeichnet. Entsprechend Unfallzahl, JDTV und Streckenlänge lässt sich die Unfallrate im Analysejahr 2016 für die Teilstrecke 1 mit 0,110 und für die Teilstrecke 2 mit 0,039 berechnen.

Hauptsächlich wird sich der schneller fahrende Durchgangsverkehr auf den richtungsgetrenten und kreuzungsfreien S 10 – Ausbauabschnitt verlagern und hier eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit erfahren.

Im Einreichprojekt aus 2017 ist angeführt, *„der IST-Zustand des Untersuchungsraumes [...] dominiert [ist] durch den Straßenlärm der Landesstraßen B 310 Mühlviertler Straße und L 1483 Summerauer Straße. Generell ist an den Häuserfronten entlang der Ortsdurchfahrten mit straßenlärmbedingten Immissionspegeln von über 50 dB nachts auszugehen. Das Gemeindestraßennetz wird durch Ausweichfahrten zu Stoßzeiten zusätzlich mit Verkehrslärm belastet.“*<sup>60</sup>

Es wird der Verkehr vor allem in den Ortsdurchfahrten und Siedlungsgebieten abnehmen, dadurch sind positive Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrssicherheit und auf die bestehende Lärmbelastung auch in den Anrainergemeinden zu erwarten.

---

<sup>60</sup> [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:eb335d56-9deb-46c8-95c2-92ced746cf4c/s10\\_zusammenfassung.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:eb335d56-9deb-46c8-95c2-92ced746cf4c/s10_zusammenfassung.pdf)

## Status

Das Einreichprojekt und die Umweltverträglichkeitserklärung wurden von der ASFINAG am 17.11.2017 mit dem Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erlassung eines Bescheides nach dem UVP-G, BStG, STSG, ForstG und WRG beim BMVIT eingereicht. Die Unterlagen wurden von der Fachabteilung und den externen Sachverständigen geprüft. – Verbesserungen und Ergänzungen waren erforderlich. Die öffentliche Auflage der Projektunterlagen in den Standortgemeinden und im BMVIT (nunmehr BMK) erfolgte vom 13.12.2019 bis 31.1.2020. – Die dabei eingegangenen 62 Stellungnahmen wurden geprüft. – UVP-Gutachten und Teilgutachten wurden ausgearbeitet.

Die öffentliche Auflage des UV-Gutachtens sowie weiterer Unterlagen in den Standortgemeinden und im BMK sowie auf der Homepage des BMK erfolgte vom 14.10. – 9.12.2020. Die mündliche Verhandlung fand vom 17. – 20.11.2020 statt. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die UVP-Verhandlung im Sinne des § 3 Covid-19-VwBG (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz) in digitaler Form (mittels Videokonferenz) am Sitz der Behörde durchgeführt. Die Parteien konnten bis 12.11.2020 schriftlich oder mündlich in der Verhandlung Stellung nehmen. – Die dabei eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft. – Die Verhandlungsschrift der UVP-Verhandlung wurde vom 4.2. – 1.3.2021 in den Standortgemeinden und auf der Homepage des BMK veröffentlicht.

Es wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912, die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 in Verbindung mit dem Bundesstraßengesetz 1971, dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, dem Forstgesetz 1975 und dem Wasserrechtsgesetz 1959 erteilt. Gegen den Bescheid wurden 2 Beschwerden erhoben, das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die Weiterführung der S 10 von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz ist im Zusammenhang mit dem Ausbau auf tschechischer Seite zu sehen. Einen weit fortgeschrittenen Realisierungsstand gibt es gemäß aktueller Mitteilung des BMEIA auf Seiten CZ beim Weiterbau der Autobahn D3 Prag-Budweis-Staatsgrenze(-Linz), mit einer Fertigstellung sei 2028 zu rechnen, die Staatsgrenze könnte bereits 2025/26 erreicht sein.

## **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- **Stadtregionalbahnprojekte Linz<sup>61</sup>**
  - Das Stadtbahnkonzept in Linz besteht aus zwei neuen S-Bahnlinien, der S 6 (Verlängerung der Mühlkreisbahn) und der S 7 (neue Achse von Pregarten und Gallneukirchen nach Linz-Urfahr), jeweils mit Durchbindung bis zum Linzer Hauptbahnhof.
  - Die Linien S 6 und S 7 werden am neuen Nahverkehrsknoten (NVK) Urfahr Ost gebündelt, gemeinsam über die Neue Donaubrücke Linz und in Hochlage über die Hafestraße geführt.
  - Die Trasse nutzt Flächen einer ehemaligen Verbindungsbahn, die für die in den 90er Jahren geplante „City-S-Bahn“ bis zur Derfflingerstraße von Bebauung freigehalten wurde. Zwischen Derfflingerstraße und Europaplatz soll die Stadtbahntrasse im Tunnel verlaufen und anschließend auf Höhe Blumau-Tower an die ÖBB-Weststrecke (km 187,55) anbinden und entlang der Weststrecke in den Hauptbahnhof führen.
  - Es besteht auch die Möglichkeit, dieses Konzept schrittweise in mehreren Realisierungsphasen umzusetzen. Durch die Einbindung der Strecke in den Hauptbahnhof Linz wird auch eine Durchbindung der Linzer Lokalbahn grundsätzlich ermöglicht und seitens des Landes Oberösterreich aufgrund des Fahrgastnutzens befürwortet.
  - Um das Hauptziel der Stadtbahn – kurze Reisezeiten und eine schnelle, qualitativ hochwertige Anbindung regionaler Zentren an höherrangige städtische Umsteigeknoten an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) – zu erreichen, sind einerseits im städtischen Bereich nur wenige Haltestellen vorzusehen und andererseits an den Umsteigeknoten zum städtischen ÖV (Hauptbahnhof, Europaplatz, Kepler-Universitätsklinikum, NVK Urfahr Ost, Mühlkreisbahnhof und Universität Linz) direkte Verknüpfungen mit möglichst kurzen Wegen zu ermöglichen.
  - Durch einen 15-Minuten-Takt je Linie zur Hauptverkehrszeit verkehren nach Abschluss des geplanten Streckenausbaus am gemeinsamen innerstädtischen

---

<sup>61</sup> <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011643>

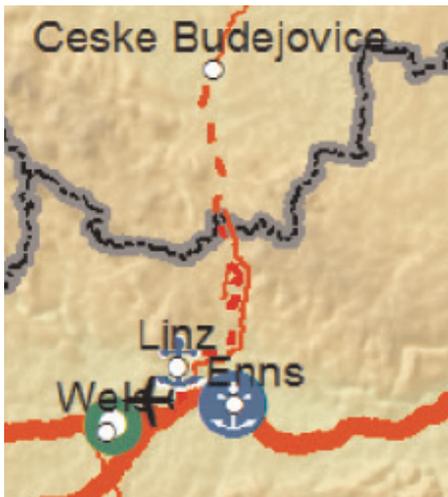
- Streckenabschnitt vom Linzer Hauptbahnhof bis zum NVK Urfahr Ost acht Züge je Stunde und Richtung. Die geplante Errichtung gliedert sich in sechs Bauabschnitte
- Die Bauabschnitte 2, 4, 5 und 6 sind grundsätzlich für eine Finanzierung im Wege der Förderung von Regionalstadtbahnen geeignet, die Bauabschnitte 1 und 3 sind angesichts des Ausbaus als Vollbahn für die Finanzierung über den ÖBB-Rahmenplan vorgesehen.
  - Im Rahmen der im Jahr 2021 abgeschlossenen Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen Bund und Land Oberösterreich wurde die Finanzierung der Planung für das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof, Bauabschnitte 2, 4 und 5) sowie der Planung des Einreichprojekts für den Bauabschnitt 2 (Linz Hauptbahnhof bis Derfflingerstraße/Unterführung) und den Bauabschnitt 4 (Mühlkreisbahnhof bis Neue Donaubrücke/Rampe) vereinbart.
  - Attraktivierung der Summerauer Bahn
    - Die Summerauer Bahn zwischen Linz und der Staatsgrenze zu Tschechien nächst Summerau wird seit 2017 umfangreich modernisiert. Damit werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:
      - Attraktivierung und Erhöhung der Sicherheit
      - Herstellung einer fernsteuergerechten Infrastruktur
      - Barrierefreiheit
      - Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
    - Die Arbeiten dazu sind bereits weit fortgeschritten. Zahlreiche Bahnhöfe und Haltestellen wurden bereits zu modernen Mobilitätsdrehscheiben umgebaut und ermöglichen den Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu den Zügen und Park&Ride sowie Bike&Ride-Anlagen
    - Das Projekt läuft bis 2023 und ist im aktuell gültigen ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 enthalten
    - Parallel dazu wird im Rahmen des Zielnetz 2040 eine Evaluierung durchgeführt ob und unter welchen Rahmenbedingungen ein weiterer Ausbau der Summerauerbahn zu einer Hochleistungsstrecke möglich und sinnvoll ist. Die Zielsetzung dafür ist insbesondere eine deutliche Reduktion der Reisezeit zwischen Linz und Budweis. Im Rahmen dieser Untersuchung werden insbesondere die technischen und finanziellen Rahmenbedingungen eines derartigen Projektes geprüft.
  - Kontextmaßnahmen in Tschechien: Ausbau der Bahnstrecke Praha – České Budějovice

- In Tschechien wird derzeit die Bahnstrecke zwischen Prag und Budweis umfangreich zweigleisig ausgebaut und teilweise neu trassiert. Die Geschwindigkeit wird auf 160 km/h bzw. teilweise sogar 200 km/h erhöht
- Die Fahrzeiten auf der Bahn werden sich dadurch in den kommenden Jahren deutlich reduzieren, die Attraktivität der Bahn für Reisende zwischen Linz und Prag wird deshalb zunehmen.<sup>62</sup>

### Bedeutung im TEN-Netz

Die Strecke ist Teil des TEN-V Gesamtnetzes. In den Karten des Anhangs I der TEN-V Leitlinien ist die Strecke als Ausbauprojekt dargestellt. Der Realisierungshorizont für das Gesamtnetz ist 2050.

Abbildung 23 Ausschnitt aus Karte 5.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie



Gemäß TEN-V Leitlinien (Artikel 17, Absatz 3 Lit. c) kann eine Straße des Gesamtnetzes neben einer Autobahn oder Schnellstraße auch eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung sein (...eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2). Eine zwingende Errichtung einer Autobahn ist damit nicht gegeben, Österreich hat aber einem Ausbau der Strecke zugestimmt.

---

<sup>62</sup> siehe auch <https://www.spravazeleznic.cz/projekty>

## **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

### **Bewertung**

Die Bewertung zeigt insbesondere in den Kriterien Netzwirkung und Wirtschaftlichkeit überdurchschnittliche Bewertungen. Der Grund dafür sind die transnationale Bedeutung sowie die lokale Bedeutung als Lückenschluss.

Bei der Bewertung wurde ebenso der bereits weit fortgeschrittene Ausbaustand auf tschechischer Seite berücksichtigt.

Die Bewertung des Kriteriums Multimodalität berücksichtigt den zukünftigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf österreichischer und tschechischer Seite.

### **Schlussfolgerung**

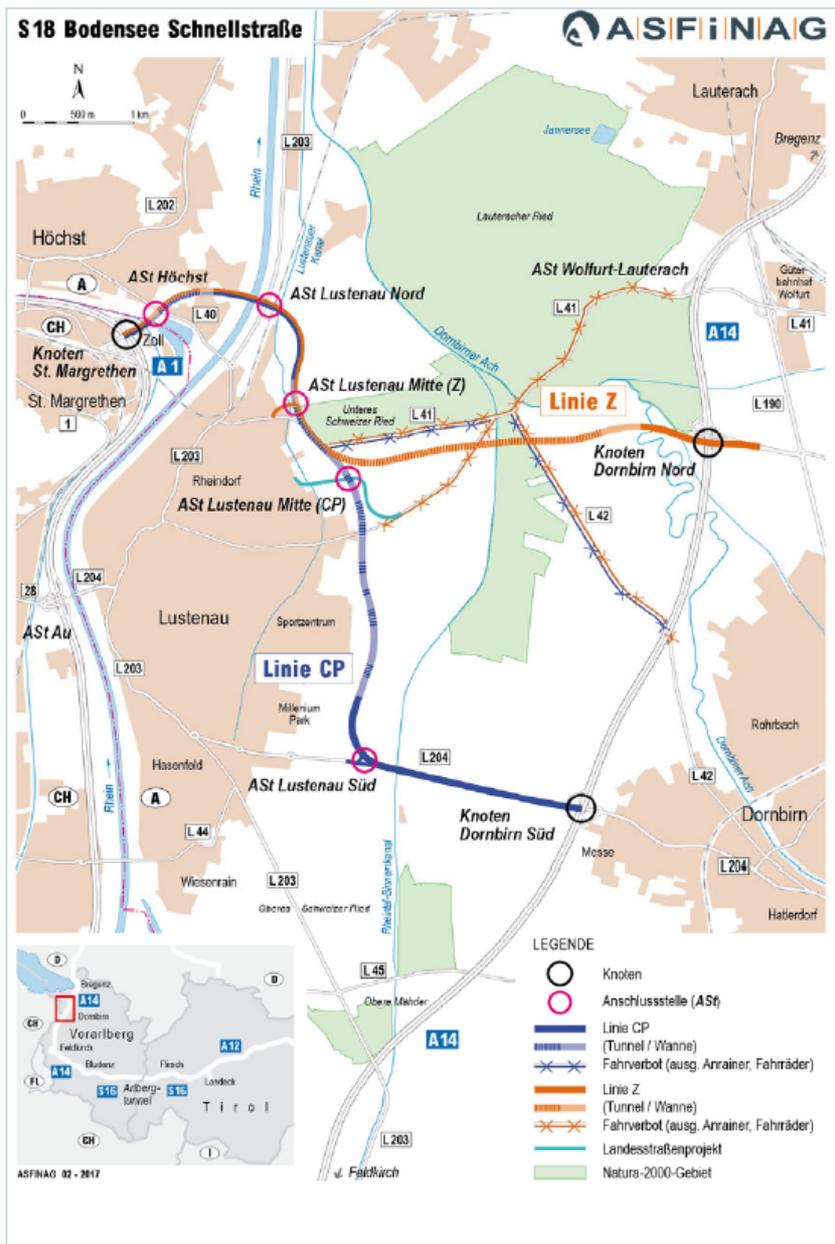
Für den Lückenschluss der S 10 Mühlviertler Schnellstraße bis zur Staatsgrenze konnte bereits parallel zum nun abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren des Abschnittes Freistadt Nord bis Rainbach Nord ein Ergebnis erarbeitet werden. Dieses kommt zum Schluss, dass der Weiterbau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße als notwendiges Projekt, insbesondere auch zur Entlastung der Anrainergemeinden, mit Anpassungen umgesetzt werden soll. Zudem braucht es nach dem Evaluierungsergebnis für ein nachhaltiges und klimafreundliches Verkehrsangebot einen umfassenden Ausbau der Summerauer-Bahn. Das Projekt wäre fortzusetzen.

## S 18 Bodensee Schnellstraße

### Projektbeschreibung

Ergebnis aus dem Konsensorientierten Planungsverfahren Mobil im Rheintal, 10/2011);  
Anschluss A 14 an die Schweizer Autobahn

Abbildung 24 Projektübersicht S 18 (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.01.2017
- Baubeginn P21: 07.04.2030

## Status

Da im Juni 2006 Teile der Trassenverordnung des Amtsprojekts der S 18 (Lauterach – Staatsgrenze bei Höchst) vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben wurden, hat das Land Vbg. zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal von 2008 bis 2011 ein Planungs- und Beteiligungsverfahren mit dem Titel „Mobil im Rheintal“ durchgeführt, aus diesen u.a. zwei Straßenvarianten hervorgingen (Variante Z – Untertunnelung des Rieds und Variante CP – Ostumfahrung Lustenau). Da der Anfangspunkt dieser Varianten nicht mehr in der Gemeinde Lauterach sondern in der Gemeinde Dornbirn zu liegen kommt, war eine Änderung der im Bundesstraßengesetz verankerten Beschreibung der S 18 Bodensee Schnellstraße (vom Knoten bei Lauterach bis zur Staatsgrenze bei Höchst) erforderlich. Auf Initiative des Landes Vorarlberg hat das BMVIT 2013 eine strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) gemäß SP-V-Gesetz für eine Änderung der hochrangigen Verbindung zwischen der A 14 und der Schweiz eingeleitet.

Das Lauteracher Ried ist gemäß Angaben des Land Vorarlberg ein Natura 2000-Gebiet mit einer Gesamtfläche von 579,71 ha, ausgewiesen vor allem wegen des Vorkommens des Wachtelkönigs, Landschaftsschutzgebiet sowie Streuwiesenbiotop und umfasst auch das größte Torflager Vorarlbergs.<sup>63</sup>

Parallel dazu wurden von der ASFINAG vertiefende Untersuchungen zur rechtlichen und technischen Machbarkeit sowie eine Abschätzung möglicher Risiken bei der Errichtung einer S 18 durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie wurde seitens der ASFINAG mit Schreiben vom 23.10.2014 dem BMVIT zur Kenntnis gebracht. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass alle Alternativen realisierbar sein sollten.

Im Sommer 2016 wurde die strategische Prüfung abgeschlossen. Das BMVIT schloss sich dem Ergebnis dieser Untersuchung, die Netzveränderung in der vorgeschlagenen Form (Anfangspunkt Knoten bei Dornbirn anstelle Knoten bei Lauterach) zu betreiben, an. Ein

---

<sup>63</sup> <https://vorarlberg.at/documents/302033/472801/Natura+2000+der+Vorarlberger+Weg.pdf/82eeb596-1d61-270a-ccf2-f42bd61cc968?t=1616161426633>

Gesetzesentwurf zur Netzveränderung wurde dem Nationalrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Nach Zustimmung des Nationalrates wurde die Gesetzesänderung mit BGBl. I Nr. 5 am 13.1.2017 kundgemacht.

Derzeit wird an der Erstellung eines Vorprojektes gearbeitet. Die ASFINAG prüft zurzeit vertieft die CP-Variante (Umfahrung Lustenau), welche nach Expertenuntersuchung im Vergleich zur Z-Variante (Untertunnelung des Rieds) die geringeren Auswirkungen auf Natur, Ökologie und Schutzgebiete hätte. Laut ASFINAG wird *der „Trassenlage 1a (Z) [...] eine höhere „Erheblichkeit“ der Auswirkungen hinsichtlich Europaschutzgebieten und deren Schutzobjekte attestiert als der Trassenlage 1b (CP)“, die Z-Variante „hätte damit keinen Bestand bei einer Alternativenprüfung nach FFH-Regime“.*

Im Sommer 2021 wurden ein Entschließungsantrag des Nationalrates vorgelegt betreffend „Verkehrsentlastung für das Rheintal“ (599/UEA). Laut der Entschließung des Nationalrats vom 19.7.2021 wird das BMK *„ersucht im Rahmen der von ihr angekündigten Evaluierung des Straßenbauprogrammes der ASFINAG hinsichtlich der S 18 wie folgt vorzugehen: Ziel ist eine möglichst rasche Lösung für die vom LKW-Transitverkehr betroffenen Ortsdurchfahrten (wie zB Lustenau) zu finden. Dabei ist die notwendige Verbindung der A 14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.“* Laut dem Antrag wären detaillierte Alternativenprüfungen für das untere Rheintal durchzuführen, bei denen *„Die wesentlichen Ziele [...] die zeitnahe Entlastung der besonders vom Verkehr betroffenen Menschen, die Erreichung der Klimaneutralität Österreichs bis 2040 und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein [sollte]. Dabei sollten Realisierungszeitraum, Realisierungswahrscheinlichkeit, Bodenverbrauch und Flächenversiegelung berücksichtigt werden. Die konkreten Schritte dazu sollen unter Einbeziehung der regional Verantwortlichen und der Vorarlberger Landesregierung umgesetzt werden.“*

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau St. Margrethen–Lauterach<sup>64</sup>
  - Der rund sechseinhalb Kilometer lange Streckenabschnitt Lustenau–Lauterach ist nun der letzte Teilabschnitt des Streckenausbaus St. Margrethen–Lauterach. Der Fokus liegt auf einer nahverkehrsgerechten Ausgestaltung und dem zweigleisigen Streckenausbau zwischen Hard und Lauterach. Der Ausbau schafft die Grundlagen für den Ausbau im grenzüberschreitenden Nahverkehr und ist zugleich der österreichische Beitrag für die Beschleunigung und Taktverdichtung im Eurocity-Verkehr München – Bregenz – Zürich.
  - Wesentliche Elemente des Projektes sind der Bau einer neuen barrierefreien Haltestelle Lauterach West sowie der Umbau der Haltestelle Hard-Fußach zu einer zeitgemäßen Mobilitätsdrehscheibe.
  - Lärmschutzmaßnahmen, Erschütterungsschutz, Barrierefreiheit sowie Bike&Ride-Anlagen sichern ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot im grenzüberschreitenden Personennahverkehr. Zusätzlich bieten neue Park&Ride-Plätze sowie eine optimierte Busanbindung an der Haltestelle Hard-Fußach allen Bahnkundinnen und Bahnkunden perfekte Möglichkeiten, ihre Bahnreise mit anderen Verkehrsträgern zu kombinieren.
  - Der Baubeginn des Gesamtprojektes St. Margrethen – Lauterach (8,7 km) erfolgte im November 2010, im März 2013 wurde die neue Rheinbrücke in Betrieb genommen. Mit Ende 2021 erfolgt nun die Fertigstellung der wesentlichen Arbeiten und Inbetriebnahme der neuen Gleise des zweigleisigen Umbaus zwischen Lustenau bzw. Hard-Fußach und Lauterach. Voraussichtlich bis Ende 2022 erfolgt die Inbetriebnahme der beiden Haltestellen Hard-Fußach und Lauterach West, Restarbeiten und ökologische Ausgleichsmaßnahmen werden im Jahr 2023 durchgeführt
- Projekt S-Bahn FL.A.CH / S-Bahn Liechtenstein:
  - Das Projekt hätte einen Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Feldkirch und Buchs ermöglicht. Aufgrund eines negativen Volksentscheides im Fürstentum Liechtenstein im Jahr 2020 wird es aber nun nicht mehr weiterverfolgt. Stattdessen werden nun Reinvestitionen auf der bestehenden Strecke getätigt.
- Rheintal-Walgau-Konzept II<sup>65</sup>:
  - Im Zuge des Rheintal-Walgau-Konzeptes I, welcher auf einem Rahmenvertrag zwischen dem Land Vorarlberg, dem Verkehrsministerium und der ÖBB aus dem

---

<sup>64</sup> <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/arlbergstrecke-innsbruck-bregenz/ausbau-st-margrethen-lauterach/rund-um-den-bau>

<sup>65</sup> <https://presse.vorarlberg.at/land/servlet/AttachmentServlet?action=show&id=39320#:~:text=Mit%20der%20Grundsatzvereinbarung%20f%C3%BCr%20das,bis%20zum%20Jahr%202030%20gelegt.>

- Jahr 2003 basierte, wurden in den vergangenen Jahren auf den Strecken Bregenz – Bludenz und Lauterach – St. Margrethen zahlreiche Bahnhöfe modernisiert und barrierefrei ausgestattet.
- Mit dem Rheintal-Walgau Konzept II wird nun die Investitionsoffensive fortgeführt und die Grundlage für den Ausbau weiterer Bahnhöfe und Bahnhaltestellen bis zum Jahr 2030 gelegt. Ein Schwerpunkt ist die Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhaltestellen.
  - Im Rahmen der Arbeiten zum Zielnetz 2040 wird die Kapazitätssituation im Rheintal untersucht und gegebenenfalls zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Eine Straßenverbindung zwischen Vorarlberg und der Schweiz ist Teil des TEN-V Gesamtnetzes. In den Karten des Anhangs I der TEN-V Leitlinien ist die Strecke aber nicht als Ausbauprojekt dargestellt. Der Realisierungshorizont für das Gesamtnetz ist 2050.

Abbildung 25 Ausschnitt aus Karte 5.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie<sup>66</sup>



Gemäß TEN-V Leitlinien (Artikel 17, Absatz 3 Lit. c) kann eine Straße des Gesamtnetzes neben einer Autobahn oder Schnellstraße auch eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung sein (*...eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2*). Eine zwingende Errichtung einer Autobahn ist damit nicht gegeben.

---

<sup>66</sup> Anmerkung: zur besseren Sichtbarkeit der Straßenverbindung wird die Indikative Karte des TEN-V Netzes der Schweiz verwendet.

## **SP-V**

2016 abgeschlossen, Umweltbericht auf Basis des SP-V Leitfadens Version 2006.  
Gesondertes Beteiligungsverfahren „Mobil im Rheintal“. Ergebnis: Auf Grundlage dieser SP-V wurde das Projekt S 18 in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

## **Bewertung**

Der Flächenverbrauch ist im Vergleich zu den anderen Projekten hoch und daher unterdurchschnittlich bewertet. Besonders kritisch bewertet ist die Beeinflussung Biodiversität und die Beeinflussung Wasserhaushalt aufgrund der Lage des Projekts im Ried.

Ebenfalls unterdurchschnittlich ist die Klimawirkung bewertet aufgrund des hohen Tunnel- und Kunstbautenanteils.

Das Projekt zeigt im Kriterium Netzwirkung eine gute Bewertung, da es eine derzeit fehlende Verbindung zwischen Deutschland und Schweiz herstellt (Lückenschluss TEN-Netz) und gleichzeitig eine lokale Verkehrs-Entlastung von Lustenau bewirkt.

Das Kriterium Wirtschaftlichkeit ist im ggst. Projekt aufgrund der hohen Investitionskosten unterdurchschnittlich zu bewerten.

## **Schlussfolgerung**

Aufgrund des Entschließungsantrags des Nationalrates (599/UEA) ist eine detaillierte Alternativenprüfung für das untere Rheintal durchzuführen. Der Antrag verfolgt das Ziel, die Entlastung der Ortsdurchfahren im unteren Rheintal und damit eine Entlastung der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Verkehrs möglichst rasch zu erreichen. Die ASFINAG hat daher gemeinsam mit dem Land Vorarlberg nach Möglichkeiten zu suchen, die eine raschere Entlastung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Erreichung der Klimaneutralität ermöglichen. Die Alternativenprüfung wäre gemäß Entschließungsantrag sowie gemäß der Vereinbarung der Bundesministerin für Klimaschutz mit dem Land Vorarlberg parallel zum Vorprojekt fortzuführen.

## A 22 Donauufer Autobahn – Verlängerung

### Projektbeschreibung

Verlängerung der A 22 zur A 4 um eine Donaubrücke errichten zu können. Dieses Projekt ist im Verzeichnis 1 BStG noch enthalten, wird aber nicht verfolgt.

Abbildung 26 Projektübersicht A 22 – Stand Ergebnis SUPerNOW (Quelle ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: keine Angabe
- Baubeginn P21: keine Angabe

### Status

Seit über 10 Jahren finden zu diesem Projekt keine Tätigkeiten statt.

## **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Planungen seitens der Stadt Wien für einen Ausbau der Straßenbahnen im 21. und 22. Bezirk<sup>67</sup>

## **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

## **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

## **Bewertung**

Das Projekt wurde in allen Kriterien unterdurchschnittlich oder maximal durchschnittlich bewertet, es liegen allerdings auch keine konkreten Projektunterlagen vor.

Die Beeinflussung Biodiversität und Beeinflussung Wasserhaushalt ist auch ohne konkrete Projektunterlagen jedenfalls schlecht zu bewerten gewesen (Querung Donau, Ölhafen, etc.).

Auch in den Kriterien Sozialverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit waren deutlich unterdurchschnittliche Bewertungen zu vergeben.

### **Schlussfolgerung**

Nicht in P21 enthalten, keine Aktivität erforderlich.

---

<sup>67</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/>

## S 36 Murtal Schnellstraße TA1 – Lückenschluss

### Projektbeschreibung

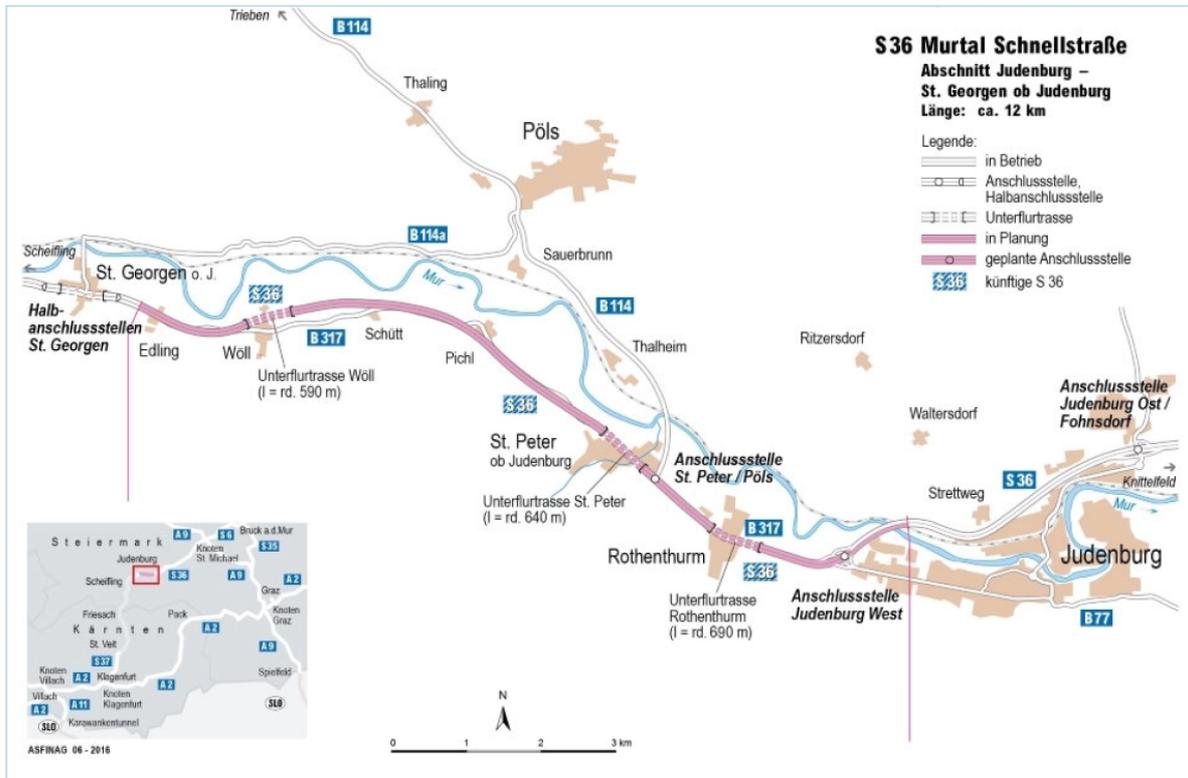
Lückenschluss der Murtal Schnellstraße zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg, Entlastung diverser Ortsdurchfahrten, S 36 TA 2 bereits seit 12/2020 in Betrieb (ausgenommen Abschnitt Hirschfeld zwischen Unzmarkt und Scheifling)

Die Verkehrssicherheit an der S 36 und der Bestandsstrecke der B 317 wurde durch die ASFINAG im Vorprojekt bereits erörtert und durch das BMK in der (damaligen) Freigabe plausibilisiert.

Gemäß Prognosen im ASFINAG Vorprojekt sollte mit Realisierung des Teilabschnittes 1 der S 36 Murtal Schnellstraße die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden im Jahr 2030 zwischen rund –27 % und –31 % niedriger als ohne Bau dieses Teilabschnittes sein. Somit trägt der Bau der hochrangigen S36 auf jedem Fall zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem speziellen Bereich des Murtales bei. Insbesondere kann eine Entschärfung unübersichtlicher Straßenabschnitte und somit eine Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Situation in den sensiblen Ortsbereichen (Trennung von lokalem Verkehr und Durchzugsverkehr) erreicht werden. Ebenso hat die Trassierung dieses S 36 Teilabschnittes selbst den hohen verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen der RVS zu entsprechen.

Zum Projekt besteht eine Vereinbarung zur Planung und Realisierung zwischen „Land Steiermark, Bund, vertreten durch BMVIT und ASFINAG“ von 28.2.2012.

Abbildung 27 Projektübersicht S36 Stmk (Quelle\_ ASFINAG)



Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung):

- Planungsbeginn P21: 01.04.2002
- Baubeginn P21: 01.04.2025

## Status

Das Vorprojekt 2016 für den Abschnitt Judenburg bis St. Georgen wurde mit Schreiben vom 18.4.2017 zur Genehmigung und Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG beim BMVIT eingereicht. – Die Freigabe des Vorprojektes 2016 für die Durchführung weiterer Planungsschritte erfolgte am 14.3.2018.

Die Verordnung zur Festlegung eines Geländestreifens zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG wurde mit BGBl. II Nr. 242 am 19.8.2019 erlassen.

Ein UVP-Vorverfahren wurde durchgeführt. Der ASFINAG wurde mit Schreiben vom 20.12.2018 die ho. Stellungnahme (mit den festgestellten Mängel und notwendigen Ergänzungen) zum UVE-Konzept übermittelt.

Im März 2019 wurde durch die ASFINAG mit dem Land entschieden, dass die Wiedererrichtung der Grünhüblbrücke als Teil des ggst. Vorhabens zu sehen und in das UVP-Verfahren einzubeziehen ist.

Seit der Erstellung des Vorprojektes kam es zudem durch die Änderung der europarechtlichen Vorgaben hinsichtlich des Lärmschutzes mit 01.11.2021 zur Anpassung der einschlägigen RVS 04.02.11, Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz, siehe auch [laerminfo.at/laermkarten/methoden/rechenverfahren/berechnung\\_at\\_2021.html](http://laerminfo.at/laermkarten/methoden/rechenverfahren/berechnung_at_2021.html). Aufgrund dieser Änderung ist das Vorprojekt in Abstimmung mit der Bevölkerung jedenfalls hinsichtlich der gesetzten Lärmschutzmaßnahmen (Länge der Unterflurtrassen, Lärmschutzwände etc.) nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls vor Einreichung der UVP anzupassen.

Derzeit wird die Einreichung der Unterlagen zur Wirtschaftlichkeitsprüfung und zur Durchführung des UVP-Hauptverfahrens vorbereitet. Für weitere Verbesserungen im Projekt soll dabei die Einbindung der Anrainer:innen im weiteren Projektverlauf verstärkt stattfinden. Dies betrifft sowohl einen besseren Schutz von Umwelt, Natur und Klima als auch umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Verkehrssicherheit.

Das vormals geplante Verbindungsstück der S 36 mit der S 37 zwischen Unzmarkt und Scheifling (Abschnitt Hirschfeld im TA2) wird aufgrund der Entscheidung zur S 37 nicht weiter umgesetzt. Der Abschnitt zwischen Unzmarkt und Scheifling würde ausschließlich der Verbindung von S 36 und S 37 dienen und wird aufgrund der Nichtweiterverfolgung der S 37 nicht errichtet.

Dies entspricht der Festlegung, dass der *„Bereich „Hirschfeld“, das ist der Bereich westlich der Murverlegung bis zum Ende des Teilabschnittes 2, [...] bis auf weiteres nicht ausgebaut [wird]“* in der Vereinbarung zur Planung und Realisierung zwischen „Land Steiermark, Bund, vertreten durch BMVIT und ASFINAG“ von 28.2.2012.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Einführung einer stündlichen Interregio-Linie Bruck an der Mur – Klagenfurt<sup>68</sup>:
  - Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 wird es – aufgrund der damit verbundenen Umstellungen in den Fahrplänen – in weiten Teilen Südösterreichs zu deutlichen Verbesserungen im Bahnverkehr kommen.
  - Konkret ist zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt eine stündliche Interregio-Linie („IR Aichfeld“) geplant, die eine ausgezeichnete Bedienung der Region im öffentlichen Verkehr gewährleisten wird.
  - Die Linie wurde bereits in den neuen Verkehrsdienstverträgen berücksichtigt, die Einführung mit Dezember 2025 ist somit sichergestellt.

### **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

### **SP-V**

Keine SP-V durchgeführt, da vor SPV-G 2005 bereits im BstG enthalten

### **Bewertung**

Das Projekt zeigt fast durchgehend eine durchschnittliche Bewertung der Kriterien.

Die Kriterien Netzwirkung und Wirtschaftlichkeit liegen leicht unter dem Durchschnitt der anderen Projekte. Hierbei sind aber der regionale Lückenschluss zur Entlastung der Bevölkerung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit hervorzuheben bzw. zu beachten.

Das Kriterium Multimodalität wird durchschnittlich bewertet, wobei der Ausbau der Koralmbahn und damit verbundene Angebotsverbesserungen zu berücksichtigen sind.

Bei dem Kriterium Sozialverträglichkeit ist die entlastende Wirkung für die Ortsdurchfahrten für die überdurchschnittliche Bewertung ausschlaggebend.

---

<sup>68</sup> <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:04a29e2d-a8af-4c40-bdb7-c6ceb942f291/at0.pdf>

### **Schlussfolgerung**

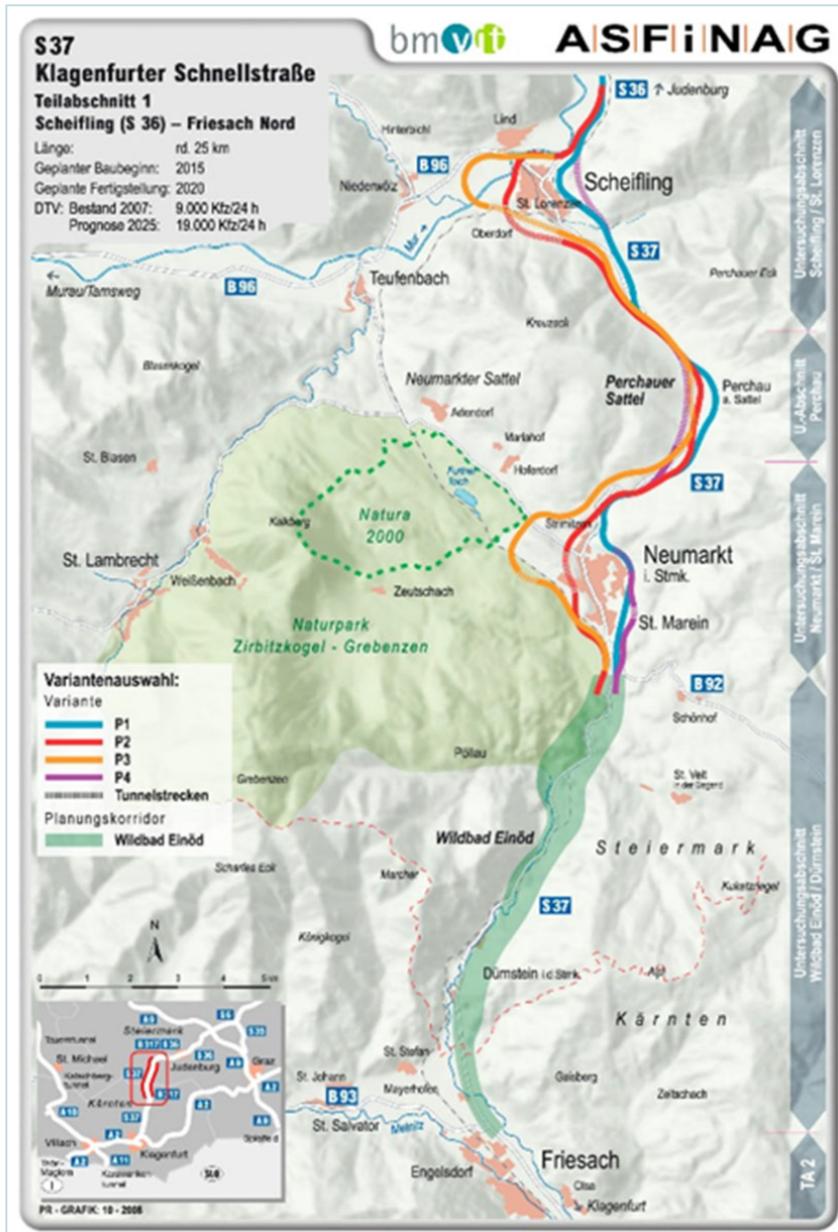
Der S 36 TA 2 ist bereits seit 12/2020 in Betrieb. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung der Anrainer an der B 317 hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen (3 Ortsdurchfahrten) wären die Planungen für den Lückenschluss weiterzuführen. Hier sind insbesondere die Erkenntnisse der neuen EU Lärmberechnungsmethoden und Verkehrssicherheitsbelange nach dem Stand der Technik (RVS) bei der Trassierung vor Einreichung der UVP zu berücksichtigen.

## S 37 Klagenfurter Schnellstraße in der Steiermark und in Kärnten

### Projektbeschreibung

Ausbau der B 317, Lückenschluss des hochrangigen Netzes zwischen der S 36 im Bereich Unzmarkt und der S 37 im Bereich St. Veit / Glan

Abbildung 28 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Scheifling – Friesach Nord, (Stmk. Teil)





## Status

### **S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Scheifling – Friesach Nord, (Stmk. Teil)**

Die bisherigen Planungen haben gezeigt, dass eine Umsetzung der S 37 zwischen Scheifling und Friesach mit großen technischen Schwierigkeiten und hohen Kosten verbunden ist. Aus wirtschaftlichen Gründen wurden die weiteren Planungen für diesen Abschnitt daher auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

Planungen in der Steiermark wurden bereits im Zuge der Projektevaluierung 2010 gestoppt (Projektkosten weit über EUR 1 Mrd.), eine zweite hochrangige Verbindung nach Kärnten war bereits bei der Projektevaluierung 2010 nicht gewünscht, da der Sicherheitsausbau (2+1) der bestehenden B 317 durch das Land Kärnten als kostengünstigere und raschere Lösung angesehen wurde.

### **S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Friesach Nord – St. Veit Nord**

Dieser Abschnitt der B 317 wurde durch die ASFINAG noch nicht übernommen und weist mit Ausnahme des Abschnittes Zwischenwässern einen 4-streifigen Straßenquerschnitt ohne Mitteltrennung auf. Gemäß ASFINAG Sicherheitsprogramm wären alle 4-streifigen Schnellstraßenquerschnitte mit einer Mitteltrennung auszurüsten, um insbesondere Frontalkollisionen zu verhindern, welche sich auch in diesem Abschnitt immer wieder ereignen.

Am 16.12.2020 wurde dem BMK der Planungsstand präsentiert. Die bisherigen Analysen der ASFINAG und des Landes Kärnten (RSI, Analyse der Bundesstraßentauglichkeit) haben gezeigt, dass eine Umsetzung eines 2+1 Querschnittes im Abschnitt Friesach – St. Veit Nord als Sofortmaßnahme möglich wäre. Dies sollte durch das Land Kärnten umgesetzt werden, da dies sowohl zeitliche als auch monetäre Vorteile beinhaltet. Der Abschnitt Zwischenwässern würde bei dieser Lösung ausgespart bleiben. Für diesen Abschnitt wäre eine neue Vorprojektsplanung mit umfangreichen Variantenanalysen auszuarbeiten. Mit einer Variantenentscheidung könnte frühestens bis Ende 2023 gerechnet werden.

Die Planungen zum Sicherheitsausbau 2+2 mit Mitteltrennung inkl. Analysen von notwendigen Anschlussstellen (Schließung bestehender ASt., sowie Errichtung neuer ASt.) in Verbindung mit dem erforderlichen Begleitwegenetz und den daraus resultierenden raumplanerischen, großräumigen Veränderungen stellen gemeinsam mit dem Abschnitt in

der Steiermark eine zusätzliche durchgehende Straßenverbindung von Nord- und Ostösterreich über den Semmering, das Murtal und Friesach nach Kärnten und weiter nach Italien und Slowenien dar. Diese neue hochrangige Verbindung von Wien nach Klagenfurt wäre um ca. 30 km kürzer als die derzeitige Verbindung über die Pack, Graz und den Wechsel und würde auch weniger Steigungen aufweisen, wäre daher besonders attraktiv als neue Transit-Route.

Die geplante Trasse der S 37 verläuft in einem für den Straßenbau höchst schwierigen Gebiet. Eine lange Bauzeit sowie hohe Baukosten sind zusätzliche Faktoren, die gegen den Bau sprechen.

Das geplante Verbindungsstück der S 36 mit der S 37 zwischen Unzmarkt und Scheifling wird aufgrund der Entscheidung zur S 37 nicht weiter umgesetzt. Es würde ausschließlich der Verbindung von S 36 und S 37 dienen und wird aufgrund der Nichtweiterverfolgung der S 37 nicht weiterverfolgt.

### **Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs**

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Einführung einer stündlichen Interregio-Linie Bruck an der Mur – Klagenfurt<sup>69</sup>:
  - Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 wird es – aufgrund der damit verbundenen Umstellungen in den Fahrplänen – in weiten Teilen Südosterreichs zu deutlichen Verbesserungen im Bahnverkehr kommen.
  - Konkret ist zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt eine stündliche Interregio-Linie („IR Aichfeld“) geplant, die eine ausgezeichnete Bedienung der Region im öffentlichen Verkehr gewährleisten wird.
  - Die Linie wurde bereits in den neuen Verkehrsdienstverträgen berücksichtigt, die Einführung mit Dezember 2025 ist somit sichergestellt.

---

<sup>69</sup> <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:04a29e2d-a8af-4c40-bdb7-c6ceb942f291/at0.pdf>

## **Bedeutung im TEN-Netz**

Die Strecke ist nicht Teil des TEN-V Netzes.

## **SP-V**

2006 abgeschlossen. Umweltbericht auf Basis eines Vorentwurfs des SP-V Leitfadens Version 2006 („Beurteilungsleitfaden für die Strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“). Zweites „Pilotprojekt“ iSe standardisierten SP-V Durchführung. Ergebnis: Auf Grundlage dieser SP-V wurde das Projekt S37 in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

## **Bewertung**

Das Projekt (beide Abschnitte) wird in keinem Kriterium oberhalb des Durchschnitts bewertet, lediglich das Kriterium Sozialverträglichkeit wird durchgehend in beiden Projektabschnitten durchschnittlich gesehen wegen der positiven Effekte auf die Verkehrssicherheit.

Besonders schlecht bewertet wurden die Effekte auf Flächenverbrauch, Biodiversität und Wasserhaushalt.

Die Kriterien Netzwirkung und Wirtschaftlichkeit zeigen ebenfalls deutlich unterdurchschnittliche bis schlechte Bewertungen.

### **Schlussfolgerung**

Auf Basis der – auch bereits in der Evaluierung 2010 – vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich Kosten, technischer Umsetzungsprobleme, Baudauer bzw. in Hinblick auf die Klima- und Ressourcenschonung ist auch weiterhin keine zweite hochrangige Straßenachse zweckmäßig. Die Planungen wären ruhend zu stellen.

Der Sicherheitsausbau der S 37 auf Kärntner Seite ist nicht Gegenstand der Projektevaluierung.

# Schlussfolgerungen für Kapazitätserweiterungsprojekte

- A 4 Ost Autobahn FSE Knoten Prater – Knoten Schwechat
- A 2 Süd Autobahn FSE ASt. Kottlingbrunn – ASt. Wöllersdorf
- A 4 Ost Autobahn FSE ASt. Bruck West – ASt. Neusiedl
- A 9 Pyhrn Autobahn FSE Knoten Graz – ASt. Wildon
- A 12 Inntal Autobahn PSFG ASt. Innsbruck West – ASt. Zirl Ost
- A 22 Donauufer Autobahn FSE ASt. Stockerau Ost – Knoten Stockerau (S 5)
- A 1 West Autobahn PSFG ASt. Wallersee – ASt. Salzburg Nord
- Weitere Kapazitätserweiterungsprojekte in ASFINAG Konzeptionsphase
- Pannestreifenfreigaben

## Schlussfolgerung

Derzeit ist eine neue Verkehrsprognose 2040 in Erarbeitung. Diese neue Verkehrsprognose wird in einem Szenario auch relevante Aspekte des Mobilitätsmasterplans 2030 – und damit insbesondere die Zielsetzung der Klimaneutralität 2040 – auf Basis des Backcasting Ansatzes und der ÖV Alternativen berücksichtigen. Hieraus folgt auch, dass die ASFINAG Verfügbarkeitsstrategie nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 zu überarbeiten ist.

Weiters wäre zu prüfen, ob die Projektziele der Kapazitätserweiterung nicht auch anders (zB mit Einsatz einer Verkehrsbeeinflussungsanlage) erreicht werden können.

Für weitere Entscheidungen über die Notwendigkeit von Kapazitätserweiterungsprojekten (FSE und PSFG) wären deshalb die Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose 2040 bzw. erforderliche Maßnahmen für Verkehrs-Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen, gegebenenfalls wären die Projekte auf reine Generalsanierungen in Entsprechung des Erhaltungszustandes bzw. reine Sicherheitsausbauten zu redimensionieren.

Um eine entsprechende Planungssicherheit sicherzustellen, wären ebenso die höchstrichterlichen Entscheidungen bzgl. A 22 sowie S 4 Sicherheitsausbau abzuwarten.

# Ausblick

Der 6 Jahresrahmenplan (2022–2027) wäre in Entsprechung der oben angeführten Schlussfolgerungen der Sektion II und IV zu ergänzen und in überarbeiteter Form dem BMK und in weiterer Folge dem BMF zur Erzielung des Einvernehmens gemäß Fruchtgenussvertrag vorzulegen.

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 Neubauprojekte: Themen, Kriterien und Indikatoren für Relativ-Vergleich.....	45
Tabelle 2 Übersicht bisherige Studien und Gutachten zu den Straßenbauprojekten S 1....	55
Tabelle 3 Umfang der in SUPerNOW untersuchten Szenarien (TRAFICO et al., 2003).....	57

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Umsetzung des europäischen Grünen Deals .....	18
Abbildung 2 jährlicher Zuwachs der Flächeninanspruchnahme in Österreich ©Umweltbundesamt .....	20
Abbildung 3 Treibhausgase des Verkehrssektors 1990–2019, ©Umweltbundesamt .....	21
Abbildung 4 Anteil der Sektoren an den Treibhausgasemissionen 2019 (inklusive Emissionshandel / EH) und Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2019 .....	22
Abbildung 5 Entwicklung des Personenverkehrs (Quelle Mobilitätsmasterplan 2030) .....	24
Abbildung 6 Entwicklung der Güterverkehrsleistung (Quelle Mobilitätsmasterplan 2030)	24
Abbildung 7 TEN-Kernnetzkorridore durch Österreich .....	27
Abbildung 8 Ausschnitt aus Karte 5.4: Gesamt- und Kernnetz: Straßen, Häfen, Schienen- Straßen-Terminals und Flughäfen aus Anhang 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 .....	30
Abbildung 9 Neubauprojekte: Auswertungen Relativ-Vergleich (1/2) .....	46
Abbildung 10 Neubauprojekte: Auswertungen Relativ-Vergleich (2/2) .....	47
Abbildung 11 Projektübersicht S 1 (Quelle ASFINAG) .....	54
Abbildung 12 Beschreibung der Auswirkungen von Szenario 2, das die aktuell weiterverfolgten Straßenbaumaßnahmen beinhaltet (Q: Präsentation SUPer NOW. Gesamtschau der zukünftigen Raum- und Verkehrsentwicklung im Nordosten Wiens) ....	59
Abbildung 13 Ausschnitt aus Karte 6.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie .....	76
Abbildung 14 Projektübersicht A 3 (Quelle ASFINAG) .....	79
Abbildung 15 Projektübersicht S34 (Quelle ASFINAG) .....	87
Abbildung 16 Projektübersicht A 12 (Quelle ASFINAG) .....	91
Abbildung 17 Projektübersicht (Quelle Land NÖ) .....	96
Abbildung 18 Projektübersicht Linzer Ostumfahrung (Quelle Land OÖ) .....	100
Abbildung 19 Projektübersicht S 1 (Quelle ASFINAG) .....	104
Abbildung 20 Projektübersicht S 3 (Quelle ASFINAG) .....	111
Abbildung 21 Projektübersicht S8 (Quelle ASFINAG) .....	114
Abbildung 22 Projektübersicht S 10 (Quelle ASFINAG) .....	121
Abbildung 23 Ausschnitt aus Karte 5.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie .....	126
Abbildung 24 Projektübersicht S 18 (Quelle ASFINAG) .....	128
Abbildung 25 Ausschnitt aus Karte 5.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie .....	132
Abbildung 26 Projektübersicht A 22 – Stand Ergebnis SUPerNOW (Quelle ASFINAG) .....	134
Abbildung 27 Projektübersicht S36 Stmk (Quelle_ ASFINAG) .....	137
Abbildung 28 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Scheifling – Friesach Nord, (Stmk. Teil) ...	141
Abbildung 29 S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Friesach Nord – St. Veit Nord .....	142

## Quellen

**Ahrens, G.-A., Himpele, K., Mentz, H., Rosinak, W., Scholl, B., Schremmer, C. und Zech, S. (2017).** Bericht der ExpertInnengruppe. Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn S1-Donauquerung.

[https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht\\_texpertinnen-donauquerung.pdf](https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht_texpertinnen-donauquerung.pdf)

**areal Consult. (2016a).** S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Knoten Raasdorf - am Heidjöchl Spange Seestadt Aspern. Einreichprojekt 2014 – Verkehrsuntersuchung.

**areal Consult. (2016b).** UVP 22., Stadtstrasse – Aspern. Einreichprojekt 2014. Verkehr - Verkehrsuntersuchung.C.01.01.1001.

**Bundeskanzleramt (2020).** Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024. <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf>.

**BMK (2021a).** Dienstanweisung Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:b45bc457-f303-4617-a105-f1a622f183b5/Dienstanweisung\\_ESA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:b45bc457-f303-4617-a105-f1a622f183b5/Dienstanweisung_ESA.pdf)

**BMK (2021b).** Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030. <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:e3798e81-353e-4b44-bccd-ddab0345fe54/vss2030.pdf>

**BMK (2021c).** Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor, Nachhaltig – resilient – digital.

[https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK\\_Mobilitaetsmasterplan2030\\_DE\\_UA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf)

**Fellendorf, M. (2017).** Umweltverträglichkeitsgutachten S1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl. Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit. BMVIT. Graz.

**Frey, H. (2011).** Stellungnahme zur UVP Lobau-Autobahn (S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn) Teilbereich Verkehr.

**Heinfellner, H., Ibesich, N., Lichtblau, G., Stranner, G., Svehla-Stix, S., Vogel, J., Wedler, M. und Winter, R. (2019).** Sachstandsbericht Mobilität – Mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030 - Endbericht.

<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0688.pdf>.

**Knoflacher, H. F., Harald, Ripka, I. und Leth, U. (2017).** Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung - Referat Mobilitätsstrategien.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungenlobauautobahn.pdf>.

**Lechner, R. (2017).** S1 / 6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz - Fachstellungnahme. pulswerk – Das Beratungsunternehmen des Österreichischen Ökologie-Instituts.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/donauquerungeffekte-klimaschutz.pdf>.

**Rechnungshof Wien (2015).** Bericht des Rechnungshofes – Erschließung Seestadt Aspern. 2015/2. Wien.

[https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung\\_Seestadt\\_Aspen.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung_Seestadt_Aspen.pdf)

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

[https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsinfrastruktur\\_Bund.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsinfrastruktur_Bund.pdf)

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

[https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home\\_7/Verkehrsinfrastruktur.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home_7/Verkehrsinfrastruktur.pdf)

**Sammer, G. (2012).** S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Umweltverträglichkeitsgutachten Teilgutachten Nr. 01 Verkehr und Verkehrssicherheit. BMVIT.

**Snizek + Partner. (2011).** S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn Einreichprojekt 2009 – Verkehrsuntersuchung Bericht. ASFINAG Bau Management GmbH. UVP-Verfahren.

**Stadt Wien – MA18 (2014).** STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität - Kurzfassung.

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008442.pdf>

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

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

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[ii-sl@bmk.gv.at](mailto:ii-sl@bmk.gv.at), [iv-sl@bmk.gv.at](mailto:iv-sl@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)