

Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat–Süßenbrunn

Strategische Prüfung Verkehr – Umweltbericht,
Nichttechnische Zusammenfassung

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Inhaltliche Bearbeitung: Umweltbundesamt GmbH in Kooperation mit Technischer
Universität Graz und Technischer Universität Wien

Bearbeitungsteam: Eva Margelik, Barbara Birli, Florian Danzinger, Holger Heinfellner,
Robert Konecny, Helmut Kudrnovsky, Agnes Kurzweil, Günther Lichtblau, Christian Nagl,
Irene Oberleitner, Roman Ortner, Andreas Scheidleder, Stefan Schindler, Stefan Spandl,
Margarethe Staudner, Martin Suanjak, Monika Tulipan (alle Umweltbundesamt), Martin
Fellendorf (TU Graz), Michael Getzner (TU Wien)

Wien, 2025.

Initiatorin gemäß § 2 Abs. 1 SP-V-Gesetz:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Sektion IV – Verkehr, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhalt

1 Nichttechnische Zusammenfassung	4
1.1 Kurzfassung	4
1.2 Ausgangslage	6
1.3 Methodischer Ansatz	7
1.4 Alternativenentwicklung.....	7
1.5 Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung	8
1.6 Struktureller Rahmen und Umweltbedingungen	10
1.7 Auswirkungen der Alternativen.....	12
1.7.1 Alternative I / Nullalternative: Umsetzung S 1 Schwechat – Süßenbrunn Lobautunnel	12
1.7.2 Alternative II: Umsetzung des Vorhabens als Schnellstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf, Ausbau öffentlicher Verkehr	14
1.7.3 Alternative III: keine Umsetzung der zusätzlichen Straßenverkehrsinfrastrukturvorhaben; Ausbau öffentlicher Verkehr und Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen.....	15
1.7.4 Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf.....	16
1.8 Empfehlung und Maßnahmen	18
Abbildungsverzeichnis.....	19
Literaturverzeichnis	20
Abkürzungen.....	21

1 Nichttechnische Zusammenfassung

1.1 Kurzfassung

Die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße verläuft östlich im Bogen um die Stadt Wien. Sie verbindet die A 2 Südautobahn über Schwechat mit Korneuburg. Laut Bundesstraßengesetz ist als Teilstück die Donauquerung im Bereich der Lobau im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn vorgesehen, wobei der Nationalpark Donau-Auen untertunnelt werden soll.

Die Planungen für die S 1 reichen in die 1990er Jahre zurück, bis auf den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn ist die S 1 errichtet. Für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn liegen bereits die notwendigen Planungen sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit rechtskräftigem Bescheid aus dem Jahr 2015 vor. Mit dem Bau wurde bislang nicht begonnen.

Seit dem Beginn der Planungen zahlreicher Projekte des hochrangigen Bundesstraßennetzes, die mitunter Jahrzehnte in der Vergangenheit liegen, haben sich die Rahmenbedingungen und verbindlichen Zielsetzungen erheblich verändert. Deshalb ließ das BMK eine Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich (Umweltbundesamt, 2022a) durchführen. Im Zuge dieser Evaluierung wurde ebenfalls der Abschnitt der S 1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn begutachtet und dabei festgestellt, dass die Umsetzung des Straßenbauvorhabens und des Tunnels zusätzliche Verkehrsbelastungen verursachen und damit zu negativen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und die Raumstrukturen führt, die den erwarteten Nutzen deutlich übersteigen würden. Damit widerspricht das Vorhaben zahlreichen Zielsetzungen und Vorgaben auf Bundes- und Landesebene in den genannten Bereichen.

Aus diesem Sachverhalt ergibt sich die Notwendigkeit, das Straßenbauvorhaben einer strategischen Prüfung Verkehr zu unterziehen. Geprüft wird eine Netzveränderung gemäß § 4 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz BGBl. I Nr. 96/2005) hinsichtlich einer Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat und der Anschlussstelle (ASt) Groß-Enzersdorf sowie des Straßenzugs der S 1 zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf aus dem Bundesstraßengesetz.

Die Prüfung soll ergebnisoffen untersuchen, ob die im SP-V-G definierten Ziele durch Alternativen besser erreicht werden können als durch die hochrangige Straßenverbindung zwischen Schwechat und Süßenbrunn. Sollte dies der Fall sein, wäre eine Änderung des Bundesstraßengesetzes anzustreben. Dabei werden Auswirkungen auf die Umwelt, aber auch Wirkungen auf die Gesundheit der Menschen, auf die räumlichen Strukturen, das Verkehrssystem und die Wirtschaft untersucht. Insgesamt werden vier (von ursprünglich zehn definierten) Alternativen, eingebettet in unterschiedliche Entwicklungsszenarien, geprüft.

Als Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass die Umsetzung der S 1 in der im Bundesstraßengesetz vorgesehenen Variante in fast allen untersuchten Belangen den Alternativen unterlegen ist und es empfohlen wird, das gesamte Vorhaben aus dem Bundesstraßengesetz zu streichen. Konkret führt die vorgesehene Variante, ohne zusätzliche Maßnahmen, zur höchsten Verkehrsbelastung im engen Untersuchungsraum. Zudem zeigen sich zusätzliche Nachteile, wenn der Abschnitt gebaut wird. Alternative Ansätze umfassen, bei Beibehaltung eines hohen Mobilitätsniveaus, mehr Infrastruktur und Angebot im Bereich öffentlicher Verkehr, im Radverkehr sowie verkehrlenkende Maßnahmen wie z.B. eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung. Dadurch können hochwertige landwirtschaftliche Flächen und wertvolle Naturräume erhalten bleiben, die Verkehrsbelastung auf den Straßen sinkt, was Vorteile für Klima, Umwelt und die Gesundheit der Menschen unter anderem durch eine geringere Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm hat. Für die Wirtschaft sind anhand der Modellberechnungen keine negativen Auswirkungen zu erwarten, dies ist speziell auch auf die bereits gute Ausstattung der Region mit Verkehrsinfrastruktur und regionale Verteileffekte (Spillover-Effekte) zurückzuführen. Vielmehr erzielen die untersuchten Alternativen ähnliche wirtschaftliche Effekte bei gleichzeitig höherer sozialer Ausgewogenheit. Letztlich tragen die Kosten für den Tunnelbau auch maßgeblich dazu bei, dass der Vollausbau der S 1 mit knapp 2,4 Mrd. Euro zu den weitaus höchsten Kosten für die Straßenverkehrsinfrastruktur führt.

1.2 Ausgangslage

Die vorgeschlagene Netzveränderung weist mehrere Besonderheiten auf: es handelt sich um die Streichung eines Abschnitts der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße aus dem Bundesstraßengesetz. Die Planungen zur S 1 reichen bis in die 1990er Jahre zurück, im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung SUPerNOW (MA18, 2003) wurde eine Straßendonauquerung in Form eines Tunnelbaus und eine Nordostspange empfohlen. Es folgten 2009 die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung durch die ASFINAG Bau Management GmbH (BMG) mit geänderten Unterlagen im Jahr 2011 sowie UVP und der rechtskräftige UVP-Bescheid.

Die mit der Zeit geänderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen gaben den Anlass, bestehende Planungen im hochrangigen Bundesstraßennetz einer grundlegenden Evaluierung zu unterziehen. Im Rahmen der Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft (BMK, 2021a) in Umsetzung des Regierungsprogramms wird hinsichtlich der S 1 etwa festgehalten, dass Kapazitätserweiterungen in dieser Größenordnung jedenfalls im Widerspruch zu den internationalen, EU-weiten und nationalen Klima-Zielsetzungen der EU hinsichtlich der Treibhausgasreduktion im Verkehrssektor stehen, da insbesondere derart umfassende Ausbauvorhaben zu einer Attraktivierung und Zunahme des Straßenverkehrs im Gesamtnetz führen. Weiterführende Studien¹ zeigen auf, dass bei Umsetzung der diversen Mobilitätsstrategien eine Abwicklung des Verkehrs auch ohne diesen Abschnitt möglich ist.

Somit wurde im Jahr 2022 seitens des BMK eine Netzänderung vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Netzänderung umfasst:

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

¹ etwa TU Wien, 2021

1.3 Methodischer Ansatz

Die Untersuchung erfolgte im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr (SP-V). Mithilfe einer Wirkungsanalyse wurden die Wirkungen unterschiedlicher Alternativen des Infrastrukturausbaus im Hinblick auf die Ziele gemäß SP-V-Gesetz untersucht. Es wurde für zehn unterschiedliche Ausbauvarianten eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsmodellierung durchgeführt, um die verkehrliche Wirkung unterschiedlicher Infrastrukturszenarien zu untersuchen. Von diesen zehn Varianten wurden vier repräsentative Alternativen einer vertiefenden Untersuchung unterzogen. Hierfür wurde ein Zielsystem entwickelt, das entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltigkeit ökologische, ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigt. Die ökonomischen und sozialen Folgen der jeweiligen Alternativen wurden bewertet. Basis für die Untersuchung der Umweltbedingungen bildeten die Umweltziele, die in den Untersuchungsräumen Anwendungen finden. Diese Ziele leiten sich aus rechtlichen Vorgaben, Plänen und Programmen sowie aus dem SP-V-G ab. In weiterer Folge wurde für jede Alternative der Beitrag zur Zielerreichung abgeschätzt. Diese Auswirkungsbeurteilung ist letztlich Basis für die Empfehlung für die Netzänderung.

1.4 Alternativenentwicklung

Grundlage für den Aufbau der Alternativen war die vorgeschlagene Netzänderung. Darüber hinaus wurden unterschiedliche Szenarien des Infrastrukturausbaus für den Individual- und den öffentlichen Verkehr sowie unterschiedliche Ausprägungen der Verkehrslenkung berücksichtigt und den Alternativen zugrunde gelegt.

Die Alternativenentwicklung erfolgte unter der grundsätzlichen Zielsetzung, verkehrsträgerübergreifend die Mobilitätsbedürfnisse in der Region abdecken zu können. Die Beurteilung der Alternativen baute auf einer Verkehrsmodellierung auf, um die verkehrlichen Effekte des Infrastrukturausbaus zu evaluieren. In Summe wurden zehn Alternativen modelliert, welche sich durch die zugrundeliegenden Szenarien bzw. Rahmenbedingungen sowie die konkrete Ausführung der S 1 unterscheiden. Eine wesentliche Rahmenbedingung war hierbei die Beibehaltung eines hohen Mobilitätsangebots insbesondere unter Beachtung der resultierenden Kapazitäten.

Für die weiterführenden Untersuchungen wurden schließlich vier repräsentative Alternativen² herangezogen:

- Alternative I / Nullalternative: Umsetzung S 1 ASt Süßenbrunn - Schwechat (Alternative inklusive Lobautunnel)
- Alternative II: Umsetzung des Vorhabens S 1 von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf; Kapazitätsausweitungen im ÖV
- Alternative III: keine Umsetzung der Straßenverkehrsvorhaben; Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen (in hoher Intensität), Kapazitätsausweitungen im ÖV und Maßnahmen zur Förderung des schienengebundenen Güterverkehrs
- Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens S 1 als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf

Die Alternativen unterscheiden sich hinsichtlich der Umsetzung der S 1, jedoch auch hinsichtlich der getroffenen Begleitmaßnahmen bzw. Annahmen etwa zum Ausbau der S 8, der ÖV-Infrastruktur, des Ausbaus der Güterlogistik oder Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bzw. zur Verkehrslenkung. Dies ist bei einem Vergleich der Modellierungsergebnisse zu berücksichtigen.

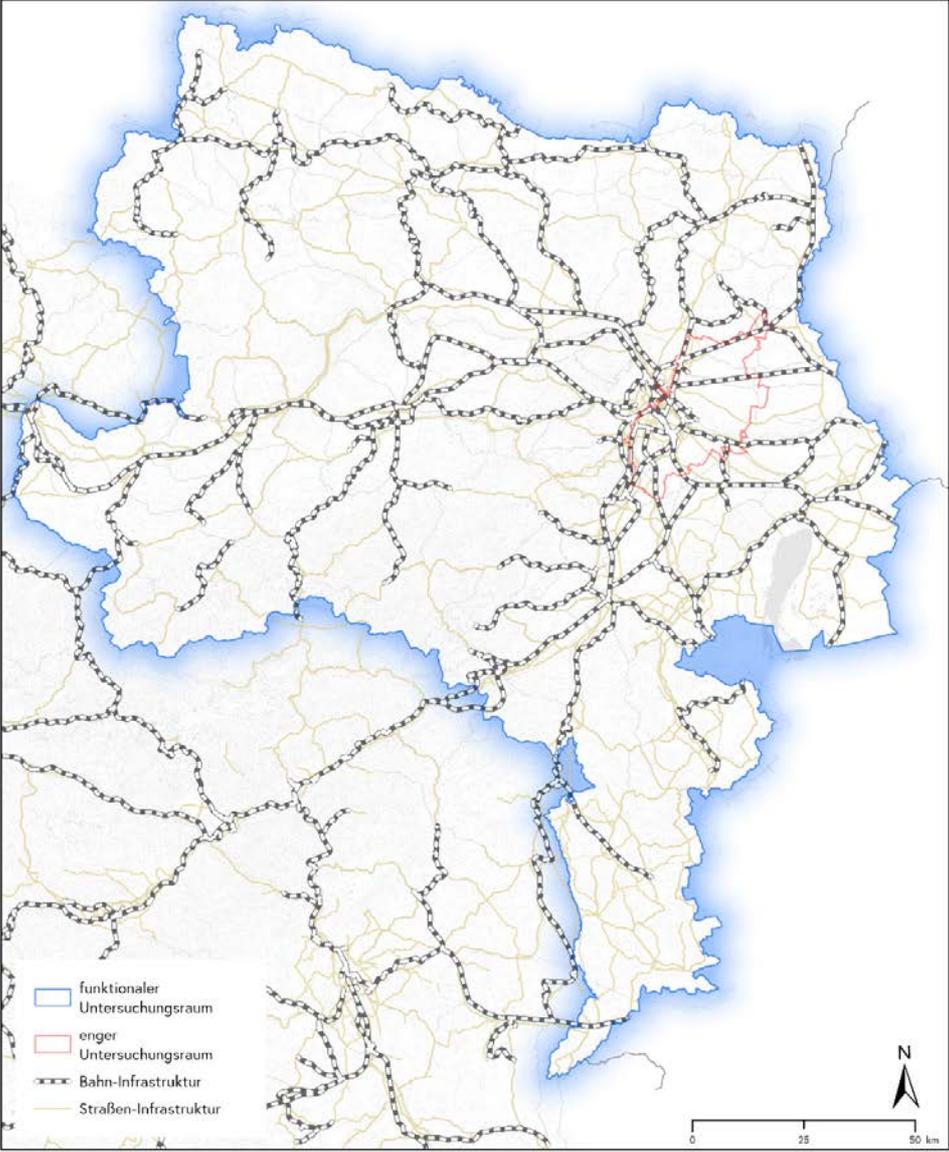
1.5 Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung

Im Untersuchungsraum ist ein hochrangiges, multimodales Verkehrsnetz vorhanden, das auch die Anbindung zum benachbarten Ausland umfasst. In Wien kreuzen einander mehrere Korridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Der Raum Wien ist der Knotenpunkt sowohl im hochrangigen Straßen- als auch Eisenbahnnetz, hier befindet sich auch der internationale Flughafen Wien-Schwechat (VIE). Vorrangiges Verkehrsmittel im Personenverkehr ist das Kraftfahrzeug, wobei der Anteil des Pkw bei der Verkehrsmittelwahl in Wien im Jahr 2023 mit rund 26 % deutlich geringer ist als bspw. in Niederösterreich mit rund 64 %. Nach einem pandemiebedingten Rückgang kommt es wieder zu einem Anstieg der Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Straßennetz.

² Siehe Kapitel 4

Abbildung 1 Verkehrsinfrastrukturen - Funktionaler Untersuchungsraum

Verkehrsinfrastruktur im funktionalen Untersuchungsraum



Quelle: BEV; gip.gv.at
Bearbeitung: Umweltbundesamt; 11.01.2025

umweltbundesamt

1.6 Struktureller Rahmen und Umweltbedingungen

Mit den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland umfasst der funktionale Untersuchungsraum³ die Ostregion (bzw. Länderregion Ost) Österreichs. Der Untersuchungsraum grenzt an die Staaten Ungarn, Slowakei und Tschechien, mit denen es räumliche und wirtschaftliche Verflechtungen gibt. Gebiete mit hoher Siedlungsdichte in der Bundeshauptstadt Wien sowie in den Umlandgemeinden und entlang hochrangiger Achsen wie auch in den ländlichen Verdichtungsräumen im Wiener Becken und Weinviertel prägen den Osten Österreichs. Der Stadtregion steht der ländliche Raum mit geringer Bevölkerungsdichte bzw. ländliche Tourismusregionen in den alpinen Gebieten, dem Waldviertel und der Wachau sowie der Region Neusiedler See gegenüber.

Im funktionalen Untersuchungsraum lebten im Jahr 2024 mit über 4 Mio. Einwohner:innen insgesamt rund 44 % der österreichischen Bevölkerung (Statistik Austria, 2024e). Mit Bevölkerungszuwächsen von mehr als 10 % in den Jahren 2011 bis 2021 zählt die Länderregion Ost zu den dynamischsten Gebieten Österreichs. Auch für die Zukunft werden für die drei Bundesländer Bevölkerungszuwächse erwartet, die dynamischsten in Wien, im Wiener Umland-Nord und Wiener Umland-Süd sowie im Nordburgenland. Dies macht sich auch mit einer hohen Siedlungsdynamik in diesen Räumen bemerkbar.

Der Untersuchungsraum umfasst eine wirtschaftsstarke Region in Österreich. Das Bruttoregionalprodukt aber auch die Bruttowertschöpfung sind – abgesehen von den pandemiebedingten Einbrüchen – in der Ostregion beständig (real) angestiegen. Sämtliche Wirtschaftssektoren sind im Untersuchungsraum vertreten mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten, wobei der allgemeine Trend des wirtschaftlichen Wandels und der Tertiärisierung deutlich sichtbar ist, d.h. der zunehmenden Bedeutung des Dienstleistungssektors bei gleichzeitigem Rückgang der Bedeutung des sekundären Sektors, insb. der Sachgütererzeugung.

In den vergangenen Jahren ist die Klimaerwärmung vorangeschritten. Besonders der Osten Österreichs ist von Trockenheit und Dürreperioden betroffen, aber auch Starkregenereignisse nehmen zu. Zunehmend machen sich negative Folgen des

³ Der funktionale Untersuchungsraum besitzt Netzbezug und wird anhand der verkehrlichen Wirkungen der Netzveränderung definiert. Im funktionalen Untersuchungsraum werden v. a. indirekte Wirkungen, z.B. Wirkungen auf das Klima, betrachtet, die sich aus der geänderten verkehrlichen Funktionsweise des bundesweit hochrangigen Verkehrsnetzes ergeben (BMK, 2023d).

Klimawandels auf die unterschiedlichen Lebensbereiche und Schutzgüter bemerkbar. Verursacht werden Temperaturanstieg und Klimawandel durch den Ausstoß von Treibhausgasen. Wichtigste Quelle von Treibhausgasemissionen ist sowohl global als auch in Europa die Nutzung fossiler Energieträger. Im funktionalen Untersuchungsraum (Wien, Niederösterreich und Burgenland) wurden im Jahr 2021 Treibhausgasemissionen in der Höhe von insgesamt rund 23 Mio. t CO₂-Äquivalent verzeichnet. Dies ist im Vergleich zum Jahr 2005 zwar eine Verringerung um rund 23 %, jedoch konnte der Wert von 1990 nur leicht unterschritten werden. Dem Verkehrssektor waren im Jahr 2021 rund 37 % der Treibhausgasemissionen zuzuordnen.

Hinsichtlich Luftreinhaltung wurden die Grenzwerte für Stickoxid und Schwefeldioxid zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation in den letzten Jahren eingehalten, durch sinkende Emissionen ist mit einer weiteren Abnahme der Konzentrationen zu rechnen. Der Osten Österreichs weist allerdings – neben dem Hochgebirge – die höchsten Ozonbelastungen auf. Die Ozonbelastungen zeigten in den letzten Jahren einen leichten Rückgang bei der Spitzenbelastung, allerdings ist eine Einhaltung der Zielwerte zum Schutz der Vegetation nach wie vor nicht sichergestellt.

Der enge Untersuchungsraum ist als jener Raum definiert, auf welchen sich die unmittelbaren regionalen Auswirkungen der Netzveränderung bzw. der Nullalternative entfalten können. Er beinhaltet das östliche Wien inkl. Umgebung. Im engen Untersuchungsraum befinden sich u.a. mit der Lobau ökologisch wertvolle Gebiete sowie wichtige Korridore. Die letzten Jahre sind geprägt von Verlust biologischer Vielfalt. Die Landschaft sowie naturnahe Gebiete und Strukturen befinden sich unter hohem Druck multifunktionaler Nutzungen wie Siedlungs- und Bautätigkeit aber auch Erholungs- oder landwirtschaftlicher Nutzung.

Im engen Untersuchungsraum sind besonders hochwertige Böden für die Landwirtschaft zu finden, es handelt sich um die fruchtbarsten Böden Österreichs. Der Raum ist durch starke Flächeninanspruchnahme des Bodens durch unterschiedliche menschliche Nutzungen geprägt – Flächeninanspruchnahme und Versiegelung nehmen seit Jahren zu.

Prägend für den Raum ist die Donau. Bei Wien ist die Donau als „erheblich verändert“ ausgewiesen und befindet sich im „mäßigen ökologischen Potential“; von der Freudenau bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei befindet sich der Donau-Wasserkörper im „guten Zustand“, hier ist ein gleichbleibender Trend des chemischen und ökologischen Zustands zu beobachten. Hinsichtlich Grundwasser sind die Grundwasserkörper „Marchfeld“ und

„Südliches Wiener Becken“ relevant. Beide befinden sich derzeit sowohl in einem guten chemischen als auch in einem guten mengenmäßigen Zustand und weisen auch kein Risiko einer künftigen Zielverfehlung bis 2027 auf.

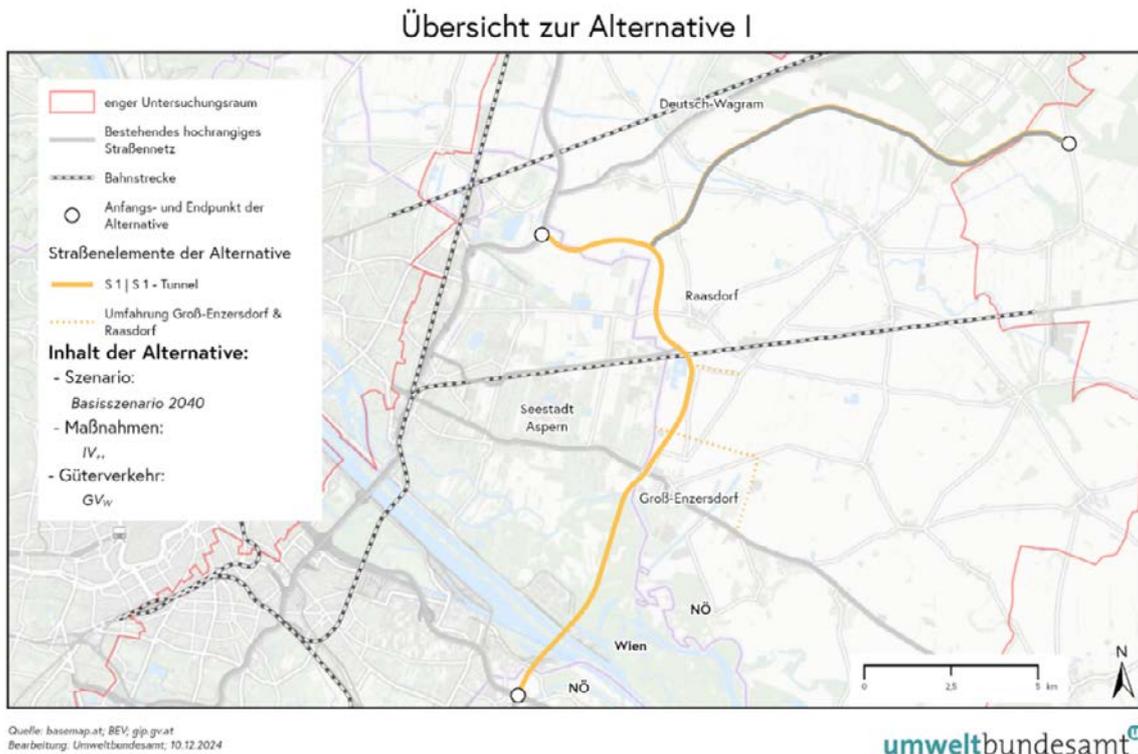
Luftschadstoffe und Lärm sind insbesondere in den städtischen Gebieten wesentliche Belastungen, die lokal sehr unterschiedlich ausfallen. Insgesamt konnten Verbesserungen der Luftqualität und Lärmsituation in den vergangenen Jahren beobachtet werden. Ob die ab 2030 geltenden Grenzwerte für PM₁₀, PM_{2,5} oder NO₂ eingehalten werden können, kann nicht gesichert beurteilt werden. Die Beibehaltung von bestehenden und die Einführung weiterer Maßnahmen im Verkehrsbereich werden hierfür notwendig sein. Auch ist die Einhaltung der Zielwerte von Ozon zum Schutz der menschlichen Gesundheit unter den derzeitigen Rahmenbedingungen unwahrscheinlich.

1.7 Auswirkungen der Alternativen

1.7.1 Alternative I / Nullalternative: Umsetzung S 1 Schwechat – Süßenbrunn Lobautunnel

Die Alternative I entspricht der Nullalternative. Diese beschreibt im konkreten Fall nicht nur die Fortschreibung des aktuellen Umweltzustands bis zum Prognosezeitpunkt 2040, sie beinhaltet den laut BStG vorgesehenen Ausbau der Strecke zwischen Süßenbrunn und Schwechat in Form der vorliegenden Planungen und Genehmigungsbescheide sowie jene Maßnahmen, die unabhängig vom Vorschlag der Netzveränderung aus heutiger Sicht bis 2040 wirksam sind.

Abbildung 2 Alternative I – Nullalternative

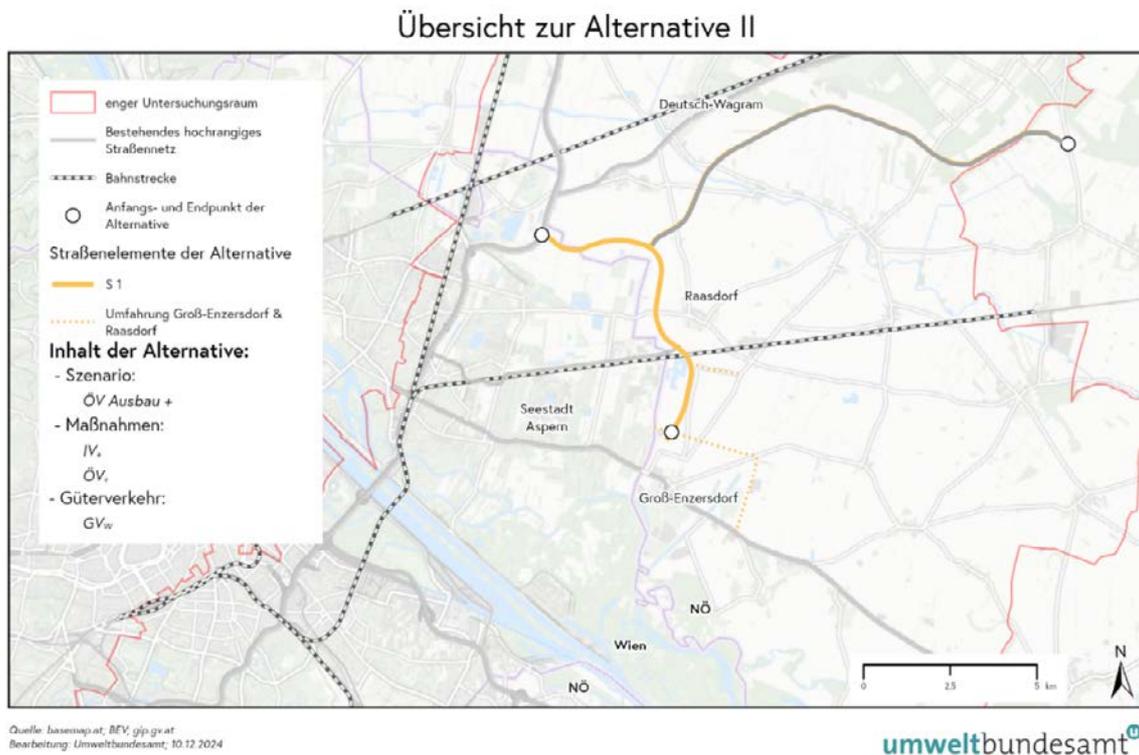


Die Alternative I hat Vorteile in der verkehrlichen Abwicklung mit teilweiser Verbesserung der Kapazität speziell im überregionalen Verkehr, allerdings bei weiterhin hoher Auslastung im bestehenden Straßennetz. Die Alternative führt in Summe zur höchsten Verkehrsbelastung unter allen Alternativen. Die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr verbessert sich für den Nordosten Wiens bzw. das angrenzende Umland bzw. südliche Weinviertel. Kurzfristige wirtschaftliche Impulse sowie Impulse der Siedlungsentwicklung im Nordosten Wiens bzw. dem nordöstlichen Umland Wiens sind möglich, langfristige positive wirtschaftliche Effekte werden nicht erwartet. Dem stehen hohe Investitionskosten, die Zunahme der Verkehrsleistung durch induzierten Verkehr und damit verbunden erhöhte Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen, eine höhere Lärmbelastung sowie eine hohe Flächeninanspruchnahme gegenüber. Durch den Bau des Lobautunnels ist die Alternative I mit Errichtungskosten von 2,4 Mrd. Euro für die S 1 die teuerste betrachtete Straßenalternative.

1.7.2 Alternative II: Umsetzung des Vorhabens als Schnellstraße von AST Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf, Ausbau öffentlicher Verkehr

Bei Alternative II entfällt der Abschnitt VA 2 (Lobautunnel), der Abschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn verbleibt als Bundesstraße. Im öffentlichen Verkehr kommt es zu deutlichen Angebotsverbesserungen.

Abbildung 3 Alternative II



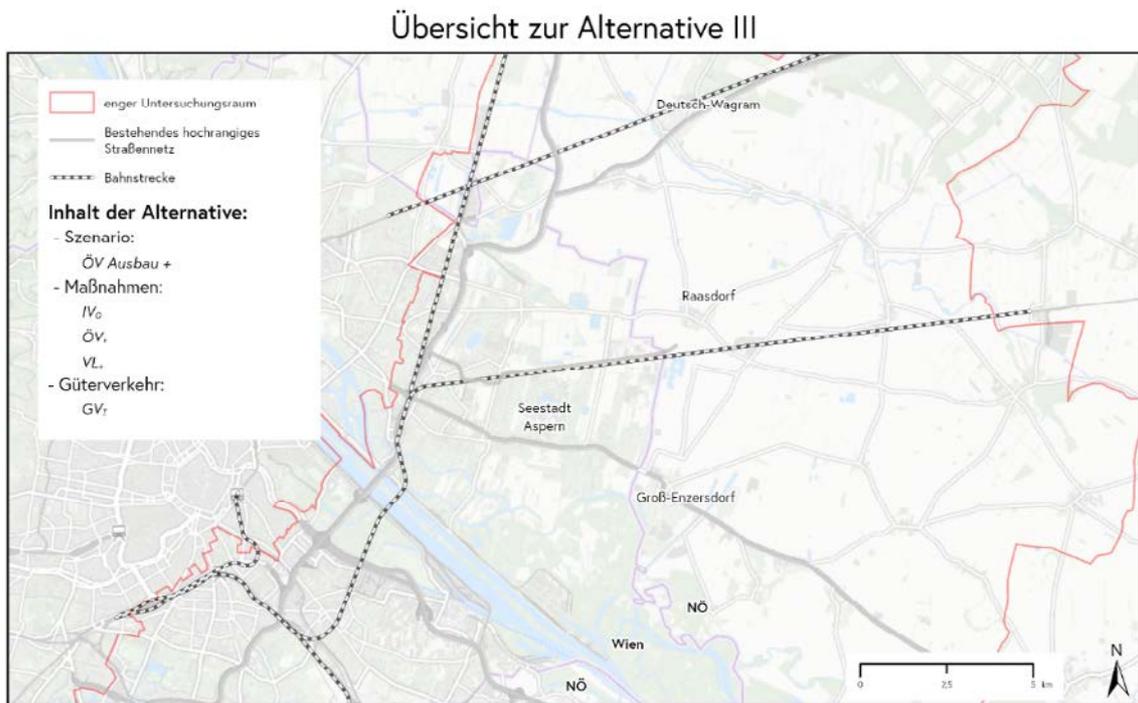
Diese Alternative führt gegenüber dem derzeitigen Zustand zu keiner Änderung oder Verbesserung des überregionalen Verkehrsnetzes, jedoch zu einer leichten Ausweitung der Kapazitäten im regionalen Straßennetz. Die Auslastung im bestehenden Straßennetz bleibt hoch. Durch Ausbau kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden, dies führt auch zu einer geringfügigen Abnahme der Verkehrsleistungen im Individualverkehr sowie zu verbesserten Erreichbarkeiten mit dem öffentlichen Verkehr. Dies lässt auch Anreize für die Siedlungsentwicklung in den peripheren Regionen (an ÖV-Haltestellen) erwarten. Hoher Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biodiversität und Landschaft, vergleichsweise hohe Treibhausgas- und Lärmemissionen kennzeichnen auch diese Alternative. Allerdings ist mit lokal signifikanten Verbesserungen der Luftsituation zu

rechnen. Die Errichtungskosten für die Straßenbaumaßnahmen der S 1 werden mit etwa 0,6 Mrd. Euro abgeschätzt, für die zusätzlichen ÖV-Maßnahmen über das ÖBB Zielnetz hinaus werden Investitionen von rund 0,4 Mrd. Euro erwartet. Auch bei dieser Alternative werden nur kurzfristig positive Impulse für die Wirtschaft erwartet.

1.7.3 Alternative III: keine Umsetzung der zusätzlichen Straßenverkehrsinfrastrukturvorhaben; Ausbau öffentlicher Verkehr und Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen

Bei Alternative III erfolgt die Streichung des gesamten Abschnitts Schwechat – Süßenbrunn. Es erfolgt ein Ausbau der Infrastruktur im ÖV-Bereich für den Personen- und Güterverkehr, zugleich werden verstärkt verkehrslenkende Maßnahmen umgesetzt.

Abbildung 4 Alternative III



Quelle: basemap.at, BEV, gip.gv.at
Bearbeitung: Umweltbundesamt, 09.12.2024

umweltbundesamt^U

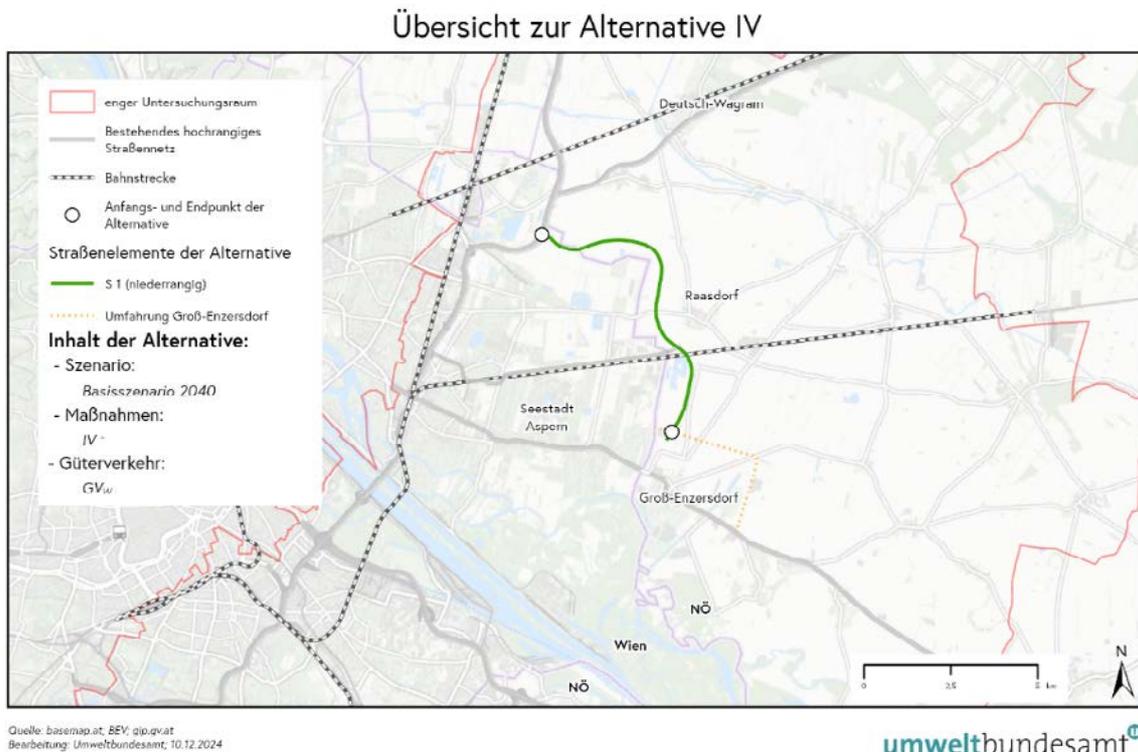
Positive Effekte für das Verkehrssystem sind durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Radverkehrsinfrastruktur und verkehrslenkende Maßnahmen gegeben, nicht aber für den motorisierten Verkehr. Dies resultiert in einer markanten Reduktion der Verkehrsleistung und damit einer geringeren Auslastung bzw. Belastung des Straßennetzes bei gleichzeitiger Verbesserung der Reisezeiten (speziell auch auf der A 23 Südosttangente Wien). Die Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr wird wie bei Alternative II verbessert.

In weiterer Folge trägt die Alternative positiv zur Erreichung umweltrelevanter Ziele in den Bereichen Klima, Luft und Lärm bei, die Verkehrssicherheit steigt aufgrund der geringeren Verkehrsleistung im Straßenverkehr. Da Baumaßnahmen nur in geringem Umfang entstehen, erfolgen Flächeninanspruchnahme sowie die Beeinträchtigung der Biodiversität und der Landschaft nicht bzw. in geringem Maße. Mit Kosten von rund 0,4 Mrd. Euro (für zusätzlichen Ausbau von Straßenbahnlinien, Optimierung Buslinien über die Umsetzung des ÖBB Zielnetzes hinaus sowie verkehrslenkende Maßnahmen) zählt die Alternative zu den kostengünstigen Alternativen. Gesamtwirtschaftlich wird diese Alternative neutral bewertet, leicht positive Wirkungen werden auf die Regionalwirtschaft erwartet.

1.7.4 Alternative IV: Umsetzung des Vorhabens als Landesstraße von ASt Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf

Die Alternative IV bildet die Ausführung des Straßenzugs der S 1 zwischen Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn in niederrangiger Form als Landesstraße.

Abbildung 5 Alternative IV



Diese Alternative führt zu keiner Änderung oder Verbesserung des überregionalen Verkehrsnetzes oder der Kapazitäten im Straßennetz, die Auslastung im Straßennetz bleibt hoch. Insgesamt kann eine sehr geringe Abnahme der Verkehrsleistungen im Individualverkehr erreicht werden, die Wirkungen hinsichtlich Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm werden neutral eingestuft und leisten keinen relevanten Beitrag zu den Umweltzielen. Auch ergeben sich keine Änderungen im öffentlichen Verkehr. Die Investitionskosten von 70 Mio. Euro für den Straßenbau fallen hier deutlich geringer aus als bei den anderen Alternativen, es wird von keinem zusätzlichen ÖV Ausbau ausgegangen. Auch auf die räumliche Entwicklung nimmt die Alternative IV geringen Einfluss. Wie auch bei der Alternative II ist mit Inanspruchnahme landwirtschaftlich wertvoller Flächen sowie dem Verlust von Populationen und der Beeinflussung eines Lebensraumkorridors zu rechnen, wenn auch in geringerem Umfang als beim Vollausbau der S 1 als hochrangige Bundesstraße.

1.8 Empfehlung und Maßnahmen

Die multimodale Verkehrsmodellierung zeigt auf, dass grundsätzlich Alternativen zu einem Vollausbau der S 1 inklusive Lobautunnel vorhanden sind, welche bei Sicherstellung eines hohen Mobilitätsniveaus im Untersuchungsraum zu den Zielsetzungen eines nachhaltigen Verkehrssystems beitragen. Von den vier detailliert analysierten Alternativen leistet speziell die Alternative III zur Erreichung der Umweltziele einen positiven Beitrag hinsichtlich Klima, Luft, Lärm, Verkehrssicherheit und verhält sich neutral im Hinblick auf Bodenschutz, Wasser und Biodiversität. Bei Umsetzung der Alternative III lassen sich räumlich und regionalwirtschaftlich positive Impulse erwarten, darüber hinaus werden bei Einbeziehung der Umweltkosten Vorteile in einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung erzielt. In Summe trägt Alternative III deutlich zu einem nachhaltigen Verkehrssystem bei.

Dies zeigt, dass Alternativen bzw. Maßnahmen zur Verfügung stehen, welche unter Beibehaltung eines hohen Mobilitätsniveaus einen deutlich höheren Erfüllungsgrad der Zielkriterien gemäß SP-V-G aufweisen. Es wird daher empfohlen, die Streichung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße aus dem BStG für den Straßenzug zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und dem Knoten Schwechat (A 4) umzusetzen.

Die Streichung des Straßenzugs erfordert jedenfalls ein Bündel an intensiven begleitenden Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, im Güterverkehr bzw. Maßnahmen zur Verkehrslenkung und der Förderung der aktiven Mobilität. Diese sind notwendig, um die abgeschätzten positiven Wirkungen sicherzustellen und ein nachhaltiges, leistungsfähiges Verkehrssystem zu ermöglichen. Diese Entwicklung ist zudem erforderlich zur Umsetzung bzw. Unterstützung der Zielsetzungen des Nationalen Energie- und Klimaplanes, des nationalen Mobilitätsmasterplans sowie der Klimastrategien und -programme der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich. Die alternativen Infrastrukturentwicklungsoptionen und Begleitmaßnahmen ermöglichen es zudem, zu den (teils verbindlichen) Zielsetzungen diverser länderspezifischer und bundesweiter Vorgaben und Ziele im Klima- und Umweltbereich beizutragen.

In weiterer Folge ist es notwendig, den Fortschritt und die Wirkung von Maßnahmen sowie Änderungen in den Rahmenbedingungen (Verkehr und Mobilität, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung etc.) durch ein zeitnahe Monitoringssystem zu beobachten, um auf allfällige Änderungen durch geeignete Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene zu reagieren.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Verkehrsinfrastrukturen - Funktionaler Untersuchungsraum.....	9
Abbildung 2 Alternative I – Nullalternative.....	13
Abbildung 3 Alternative II.....	14
Abbildung 4 Alternative III.....	15
Abbildung 5 Alternative IV	17

Literaturverzeichnis

BGBI. I Nr. 96/2005. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)] Verfügbar unter:

ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=2000423

4

BMK, 2021a. Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen. GZ. 2021-0.747.473. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Zugriff am: 30. November 2024] Verfügbar unter: bmk.gv.at/dam/jcr:2196bd8a-cc6e-4e61-b625-ed2f29f621c2/ASFINAG-Bauprogramm_Schlussfolgerungen_20211129.pdf

MA18, 2001. SUPer Now. Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung] Verfügbar unter: strategischeumweltpruefung.at/fileadmin/inhalte/sup/sup-sammlung_2008/oerp/sup_er_now_endbericht.pdf

Statistik Austria, 2024e. Volkszählung. Statistik Austria] Verfügbar unter: statistik.at/ueber-uns/erhebungen/registerzaehlung/volkszaehlung

Umweltbundesamt, 2022a. Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich. Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben. Reports. REP-0791. Wien:

WIFO, 2024. Konjunktur und Prognosen. Kurzfristige und mittelfristige Konjunkturprognose. Wirtschaftsforschungsinstitut [Zugriff am: 2. Dezember 2024] Verfügbar unter: wifo.ac.at/forschung/themenplattformen/konjunktur-und-prognosen/konjunkturprognose/

Abkürzungen

Abk.	Abkürzung
A & S	Autobahnen und Schnellstraßen
Art.	Artikel
Ast.	Anschlussstelle
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BRP	Bruttoregionalprodukt
BStG	Bundesstraßengesetz
bzw.	beziehungsweise
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTVW	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Werktag
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
EUR	Enger Untersuchungsraum
Fzg-km	Fahrzeugkilometer
FUR	Funktionaler Untersuchungsraum
Gr	Grenzbahnhof
i.e.S.	im engeren Sinne
i.w.S.	im weiteren Sinne
Insb.	insbesondere
IV	Individualverkehr
JDTV	Jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr
Kfz	Kraftfahrz
Lkw	Lastkraftwagen
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen

QZV	Qualitätszielverordnung
RL	Richtlinie
SDG	Sustainable Development Goals
SP-V	Strategische Prüfung Verkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
TWRL	Trinkwasserrichtlinie
TWV	Trinkwasserverordnung
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VA	Verwirklichungsabschnitt
VL	Verkehrslenkung
VRL	Vogelschutzrichtlinie
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WRG	Wasserrechtsgesetz

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at