

MAGISTRAT DER STADT WIEN - MAGISTRATSABTEILUNG 18 - STADTENTWICKLUNG U. STADTPLANUNG ALS

AMT DER WIENER LANDESREGIERUNG

GENERELLE BUNDESSTRASSENPLANUNG

A XX VERBINDUNGSSPANGE

A 23 WIENER SÜDOSTTANGENTE

Knoten Hanssonkurve


S 1 WR. AUSSENRING SCHNELLSTRASSE

Knoten Verbindungsspange

PLANTITEL

STRATEGISCHE PRÜFUNG VERKEHR

Umweltbericht

Datum	C	Änderung C		
Datum	B	Änderung B		
20/09/2005	A	Änderung entsprechend Abstimmungsgespräch BMVIT am 16.9.05		
PROJEKTANT		MA 18 - Stadtentwicklung u. Stadtplanung		
 WERNER CONSULT ZIVILTECHNIKERGESELLSCHAFT M.B.H.				
BAURAT H.C. DIPL.-ING. HELMUT WERNER, ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN DIPL.-ING. MARKUS WERNER, INGENIEURKONSULENT FÜR BAUWESEN A-1200 WIEN, LEITHASTRASSE 10, TEL.: 01 / 313 60 - 0, FAX: 01 / 313 60 - 800				
Datum: September 2005	GZ.:	2004.043		Projektleiter D. Häusler
				Projekts Nummer: XXX
Gezeichnet: Datum:	HW, St 20.9.05	MASSTAB	AUSFERTIGUNG	EINLAGE
Geprüft: Datum:	HW 20.9.05	-		1
Fläche:	-			



A XX VERBINDUNGSSPANGE

STRATEGISCHE PRÜFUNG VERKEHR

Inhaltsverzeichnis:

1	Allgemeines	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
2	Historische Entwicklung	4
3	Verkehrliche Funktion und vertikale Kompetenz	7
4	Ziele	10
4.1	Soziale Ziele.....	10
4.2	Ökonomische Ziele.....	10
4.3	Ökologische Ziele.....	11
5	Netzveränderung	12
5.1	Begründung.....	12
5.2	Nutzen.....	13
6	Untersuchungsraum	14
6.1	Funktioneller Untersuchungsraum.....	14
6.2	Engerer Untersuchungsraum.....	14
7	Alternativen	16
7.1	Alternativen – Möglichkeiten.....	16
7.2	Beschreibung der Alternativen.....	17
7.3	Alternativen – Auswahl.....	21
7.4	Entscheidungsbaum zur Geamtempfehlung.....	21
8	Zeitraum	22
9	Relevante Raum- und Umweltaspekte	23
9.1	Ist – Zustand.....	23
9.1.1	Lärmbelastung.....	23
9.1.2	Luftschadstoff-Belastung.....	23
9.1.3	Überörtlichen räumlichen Festlegungen.....	24
9.1.4	Örtlichen Raumplanung.....	25
9.1.5	Siedlungsraum, Wohnbauland.....	26
9.1.6	Kulturgüter.....	27
9.1.7	Orts- und Landschaftsbild.....	28
9.1.8	Freizeit und Erholung.....	28
9.1.9	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.....	29
9.1.10	Boden.....	30
9.1.11	Biotopvernetzung.....	31
9.1.12	Gewässerökologie.....	31
9.1.13	Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete.....	32
9.1.14	Landwirtschaft.....	34
9.1.15	Forstwirtschaft (nach Forstgesetz).....	34
9.2	Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen.....	35
9.2.1	Bewertungsschlüssel:.....	35
9.2.2	Auswirkung Lärmbelastung.....	37
9.2.3	Luftschadstoff-Belastung.....	39
9.2.4	Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen.....	41
9.2.5	Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung.....	43
9.2.6	Siedlungsraum, Wohnbauland.....	45



9.2.7	Kulturgüter	47
9.2.8	Orts- und Landschaftsbild	49
9.2.9	Freizeit und Erholung	51
9.2.10	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	52
9.2.11	Boden	54
9.2.12	Biotopvernetzung	55
9.2.13	Gewässerökologie	56
9.2.14	Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete	57
9.2.15	Altlasten	58
9.2.16	Landwirtschaft	59
9.2.17	Forstwirtschaft (nach Forstgesetz)	60
9.3	Ausgleichsmassnahmen	61
9.4	Bewertung	62
9.4.1	Relevanzmatrix Alternative 0 – keine Maßnahmen	63
9.4.2	Relevanzmatrix Alternative 2 – keine Maßnahmen	64
9.4.3	Relevanzmatrix Alternative 3 – keine Maßnahmen	65
9.4.4	Relevanzmatrix Alternative 5 – keine Maßnahmen	66
9.4.5	Wirkungsanalyse und Gesamtbewertung	67
9.4.6	Raubewertung und Korridordefinition	68
9.4.7	Resümee	70
9.5	Wirtschaftliche Bewertung	71
9.5.1	Investitionskosten	72
9.5.2	Wechselwirkungen	74
9.5.3	Resümee	76
9.6	Nachhaltigkeit	77
9.6.1	Soziales	78
9.6.2	Ökonomie	81
9.6.3	Ökologie	83
9.6.4	Resümee	85
9.7	Verkehr	86
9.7.1	Belastungsänderungen im Netz / Verkehrsaufwand	86
9.7.2	Erreichbarkeiten	88
9.7.3	Verkehrerschließung	89
9.7.4	Resümee	90
10	Gesamtzielerreichung	91
10.1	Soziale Ziele	91
10.2	Ökonomische Ziele	91
10.3	Ökologische Ziele	92
10.4	Zielerreichung der Alternative 0	92
10.5	Zielerreichung der Alternative 2	92
10.6	Zielerreichung der Alternative 3	92
10.7	Zielerreichung Alternative 5	92
11	Stellungnahmen und Protokolle	93
12	Gesamtempfehlung	129
13	Anhang	133
14	Stellen und Experten	140
15	Quellenverzeichnis	140

1 ALLGEMEINES

Mit der nationalstaatlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in Form des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V Gesetz) müssen Netzveränderungen in Form von Straßenzügen vor Erklärung zu Bundesstraßen und der damit verbundenen Aufnahme in das Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich unterzogen werden. Gemäß dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (BGBl. Nr. 96/2005, § 5, Z. 1) wirksam seit 11.08.2005, ist ein Umweltbericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Vor Erstellung dieses Umweltberichtes sind ex lege die betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen der Länder sowie der Bundesminister / die Bundesministerin für Land- u. Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft gem. § 4 SP-V G zu konsultieren.

Zum Zwecke der Konsultation / Benachrichtigung ist im Vorfeld der Umweltberichtserstellung ein Konzept zum Umweltbericht, in dem die Grundzüge und die Inhalte des Umweltberichtes dargelegt werden, auszuarbeiten.

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Initiator für eine neue hochrangige Straßenverbindung von der S1 zur A23 ist das Land Wien. Planerischer Hintergrund für diesen Antrag ist, dass im Süden von Wien die S 1 im Abschnitt Vösendorf – Schwechat und auch die NÖ Südraum Umfahrungen in kürze eröffnet wird, womit sich der sehr hohe Verkehrsdruck noch weiter vergrößert.

Die Verkehrsentwicklung aus diesem Bereich belasten bereits jetzt die Stadteinfahrten von Wien im untergeordneten Netz eminent.

Es soll daher geprüft werden, in welcher Art eine leistungsfähige radiale Verkehrsverbindung im Bereich zwischen der S 1 und A 23 als hochrangige Verbindung erfolgen kann.

Da entsprechend STEP '05 (aber auch bereits STEP 1994) eine städtebauliche Entwicklung im Bereich Rothneusiedl angestrebt wird, sollen auch diesbezügliche Wechselwirkungen geprüft werden.

2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Im Bundesstraßengesetz 1971 war ein geschlossener Autobahn-Ring um Wien vorgesehen. Bei der Aufzählung beschränken wir uns lediglich auf den Sektor zwischen der A 2 Südautobahn und der Donau. Dieser war im Südraum als A 21, Wiener Außenring Autobahn, konzipiert. Weiters war eine Anzahl von Radialstraßen bzw. Diagonalstraßen geplant, wie die A 23 Wiener Südosttangente, die innere A 3, Südostautobahn und die innere A 4 Ostautobahn. Im späteren Verlauf, einerseits wegen der Lage Wiens am „Eisernen Vorhang“ andererseits wegen der schwieriger gewordenen Durchsetzung von Infrastrukturprojekten, wurde das Netz in und um Wien wesentlich reduziert. So ist die A 21 östlich der A 2 zur B 301 abgestuft worden, die vorerst nur bis zur A 4 reichte und dann eine Verlängerung über die Donau zur A 22, Donauuferautobahn, erlangte. Von einer Fortführung in Form eines Ringes um Wien war zu diesem Zeitpunkt keine Rede. Die Radialroute A 3 wurde ebenfalls aus dem Gesetz genommen und die Südostautobahn von Ebreichsdorf zur A 2 Südautobahn bei Guntramsdorf geleitet. Die letztgenannte Maßnahme hat wesentlich zur Überlastung der A 2 geführt, dem man in den letzten Jahren durch den 4-streifigen Ausbau von der Einmündung der A 3 bis Inzersdorf, Rechnung getragen hat.

Die Ostöffnung und damit in Zusammenhang stehende neuere verkehrstechnische Untersuchungen, haben die Notwendigkeit eines hochrangigen Straßenringes um Wien erbracht, was durch den Regionenring geschehen soll. Dieser stellt eine Fortführung der A 21, Wiener Außenringautobahn, von Vösendorf bis Schwechat mit einer Donauquerung im Raum Schwechat und der Fortführung über Süßenbrunn – Eibesbrunn bis Korneuburg dar, wo die S 1 in die A 22, Donauuferautobahn, mündet. Die S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, ist in unterschiedlichen Stadien, zwischen Vösendorf und Schwechat ist sie in Bau, von dort bis Süßenbrunn ist das Vorprojekt nahezu abgeschlossen und für die weiteren beiden Abschnitte ist das UVP-Verfahren im laufen und soll 2006 mit dem Bau begonnen werden.

Während der Planungsphase für die B 301 (heute S 1) im Abschnitt Vösendorf – Schwechat, wurde seitens des damaligen Wirtschaftsministers Schüssel und den beiden Landeshauptleuten Pröll und Zilk beschlossen, ein Verkehrskonzept für den Südraum zu erstellen, die B 301 zu realisieren und zusätzliche flankierende Maßnahmen im Straßennetz zu treffen. So wurde in Niederösterreich die Umfahrungskette im Zuge der B 15 und der B 16 für Himberg, Maria Lanzendorf und Leopoldsdorf mit Anschluss an die S 1 geplant und soll gleichzeitig mit der S 1 eröffnet werden. Schon damals wurde von Verkehrsplanern eine Verbindungsspanne von der S 1 zur A 23 als notwendig erkannt. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass auch die innere A 3 gem. Bundesstraßengesetz 1971 eine solche Verbindungsspanne gewesen wäre.

Betrachtet man die verkehrliche Funktion des hochrangigen Straßennetzes im Süd-Sektor, so zeigt sich folgendes Bild:

Die A 2 Südautobahn bis zum Knoten Inzersdorf ist eine höchstrangige Fernverkehrsstraße, die bis in den Raum Italien, Slowenien, Kroatien wirksam ist. Sie verbindet jedoch auch die Bundesländer Kärnten, Steiermark und Burgenland sowie deren Hauptstädte mit der Bundeshauptstadt Wien. Eine ebenso hochrangige Funktion ist der äußeren A 4 Ostautobahn zu bescheinigen, ihr Einzugsgebiet reicht in den Balkan über Ungarn und die Slowakei. Entsprechend ihrer Einzugsgebiete und der wirtschaftlichen Bedeutung der Bundeshauptstadt, zeigen diese beiden Autobahnen extrem hohe Belastungen (A 2 rd. 145.000 KFZ/Tag und A 4 rd. 74.000 KFZ/Tag). Trotz der intensiven Bemühungen der Stadt Wien und der ÖBB um den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs werden diese beiden Straßen auch durch große Pendlerströme belastet.

Anders ist die Situation auf der A 23, Wiener Südosttangente, diese dient hochgradig dem Ziel- und Quellverkehr, zum Teil auch dem Binnenverkehr in Wien und nur rd. 9 % sind dort als Durchgangsverkehr zu quantifizieren. Das heißt, die Südosttangente mit ihren zahlreichen Knoten und Anschlussstellen stellt die Verteilschiene für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für Wien dar.

Diesen Umstand hat schon das Bundesstraßengesetz 1971 Rechnung getragen, das auf der wissenschaftlich fundierten Neubewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes aufbaute. Schon damals war die Wiener Außenringautobahn als Umfahrung Wiens geplant. Ein Umfahrungsring kann einerseits den Durchgangsverkehr aufnehmen, andererseits soll er den Zielverkehr dorthin lenken, wo das Ziel über Radialstraßen am günstigsten erreichbar ist. Im betrachteten Segment bieten sich als Radialstraßen die A 23 sowie die innere A 4 an. Alle dazwischen befindlichen Hauptstraßen bzw. frühere Bundesstraßen, führen durch Wohngebiete und sind aufgrund ihres Querschnittes und sonstigen Anlageverhältnisse, besonders aber aus ökologischer Sicht, nicht weiter ausbaubar.

Im Einzelnen sind dies: die Laxenburger Straße, die über eine Anschlussstelle (Laxenburger Straße) an die S 1 angebunden ist. Sie führt vorerst durch das Gewerbegebiet Inzersdorf mit dem Postverteilzentrum, dem Gemüsegroßmarkt und vielen anderen gewerblichen Betrieben und wird im weiteren durch Wohnbebauungen begleitet und endet im Zentrum von Favoriten. Aufgrund der intensiven Wohnbebauung soll dieser Straßenzug in seiner Leistungsfähigkeit nicht erweitert, sondern hinsichtlich seiner Verkehrsbelastung sogar reduziert werden.

Die wichtigste Einfahrtsstraße ist die Humberger Straße, die über die Anschlussstelle Rothneusiedl an die S 1 angebunden wird. Sie führt vorerst durch landwirtschaftliches Gebiet, dann jedoch über dicht verbautes hochwertiges Stadtgebiet und erreicht so den Verteilerkreis Favoriten im Zuge der A 23. Dieser Straßenzug stellt tatsächlich eine Verbindung von der S 1 zur A 23 her, aufgrund seiner Anlageverhältnisse und seiner Einbettung in städtisches Wohngebiet, kann er nicht als hochrangige Verbindung angesehen werden. Die Belastung liegt heute schon bei rd. 25.000 KFZ/Tag und somit an der Grenze der technischen Belastbarkeit. Die ökologische Belastbarkeit ist bereits längst überschritten.

Eine weitere Einfahrt ist die Route Leopoldsdorfer Straße – Laaerberg Straße, die in ihrem südlichen Bereich durch den historischen Ortskern von Oberlaa führt, wo äußerst beengte Verhältnisse herrschen, weshalb diese Straße für den Durchzugsverkehr gesperrt werden soll – diesbezügliche Maßnahmen werden im Zuge der S 1 realisiert.

Eine weitere Radiale stellt die Simmeringer Hauptstraße dar, die früher durch die Stadtdurchfahrt von Schwechat von der B 9 und der B 10 beschickt wurde, im Zusammenhang mit dem Bau der S 1 will Schwechat den Ortskern verkehrlich beruhigen. Von der Anschlussstelle Rannersdorf im Zuge der S 1 soll durch eine Verbindungsspanne (B 14) das Netz zur Simmeringer Hauptstraße geschlossen werden. Ein Hauptziel der Verbindungsstraße liegt jedoch auch in der Erschließung des Stadterweiterungsgebietes Aliengasse. Die Simmeringer Hauptstraße führt in ihren inneren Bereich durch hochstädtisches Wohngebiet und ist als Stadtzufahrt nicht geeignet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass neben der Südautobahn und der Ostautobahn, die Himberger Straße die einzige Stadteinfahrt im Sekundärnetz ist, die jedoch die Verkehrsmengen weder quantitativ noch qualitativ aufnehmen kann.

Betrachtet man nochmals den Sektor einschließlich Südautobahn und Ostautobahn, so ergibt sich eine gewaltige Verkehrsmenge von rd. 380.000 KFZ/Tag in Richtung Wien (siehe Anhang Planfall F, 2015), natürlich wird ein Großteil davon über die beiden Autobahnen transportiert, aber trotzdem ist der Druck aus der Region überaus groß. Zuzugewandte der Verteilerfunktion der S 1 ist aber nicht nur das Verkehrsaufkommen aus diesem Sektor für den Südraum von Wien relevant, sondern es kommen auch Verkehrsanteile aus anderen Bereichen, z. B. von der Westautobahn oder vom nord-östlichen Teil des Regionenringes, die ihre Destination im Süden Wiens suchen.

Der 10. Wiener Gemeindebezirk, durch den die Himberger Straße führt, hat schon seit langem die Forderung nach einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der S 1 und der A 23 gefordert, um den Druck auf den Bezirk etwas zu erleichtern.

Schon das Bundesstraßengesetz 1971 hat mit der inneren A 3 eine solche Verbindung vorgesehen, die politische Entscheidung diese Straße aus dem Gesetz zu nehmen, hat jedoch den Verkehrsdruck keinerseits gelindert.

Im Einreichprojekt für die B 301 war eine derartige Verbindungsspanne, die die S 1 (im Bereich Rothneusiedl) mit der A 23 (im Bereich Hansonkurve) verbinden soll, enthalten, doch war das Thema damals noch nicht politisch akkordiert. Die Verkehrsfachleute haben eine derartige Verbindungsspanne schon frühzeitig als notwendig erkannt, sie wurde auch in die regionalen Konzepte (STEP 05) aufgenommen und es wurde von der Stadt Wien mehrfach die Aufnahme in das Bundesstraßennetz urgiert.

Seitens der Stadt Wien wurde schon im Oktober 2002 der Antrag auf Aufnahme der Verbindungsstraße in das Bundesstraßennetz gestellt. Im Einvernehmen mit dem BMVIT und ASFINAG hat die Stadt Wien als später refundierbare Vorleistung ein Vorprojekterstellt, das im Vorabzug den zuständigen Stellen übermittelt wurde.

Nachdem die nächste BStG-Novelle erst im Spätherbst des heurigen Jahres in das Parlament gebracht wird, und mit 11. August 2005 das SPV-G in Kraft getreten ist, ist es notwendig auch für die Verbindungsspanne einen Umweltbericht gemäß SPV-G zu erstellen.

3 VERKEHRLICHE FUNKTION UND VERTIKALE KOMPETENZ

Eine Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetzes im Bereich der Bundesstraßen (Neuaufnahme von Straßen) erfordert eine funktionelle Bedeutung des fraglichen Straßenzuges in Hinblick auf seine Verbindungsfunktion. Bundesstraßen sind Verkehrsverbindungen auf denen Durchgangsverkehr auf Ebenen von Bundesländern, Regionen und funktional zusammenhängenden politischen Bezirken erfolgt, also:

- | die Transeuropäischen Netze und die Verbindung von
- | Bundeshauptstadt und Landeshauptstädten miteinander
- | Bundeshauptstadt und Landeshauptstädte mit hochrangigen Zentren des benachbarten Auslandes.
- | Bundes- und Landeshauptstädte mit hochrangigen Zentren des benachbarten Auslandes
- | Bundes- und Landeshauptstädte mit überregionalen Zentren der Bundesländer /Viertelhauptstädte wie Steyr, Wels, Wiener Neustadt, Leoben, Bruck/Kapfenberg, Villach, Lienz, Dornbirn, Feldkirch) sowie
- | die Anbindungen zu hochrangigen intermodalen Verkehrsknoten (z.B. Flughäfen, Donauhäfen, überregionale Güterumschlagszentren).

Die Kompetenzzuordnung erfolgt aufgrund von Zielhierarchien in Verbindung mit der Verkehrsverbindungsfunktion.

I. Internationale und hochrangige nationale Verbindungen, TEN-Verbindungen sowie TINA-Netz. Diese Verbindungen sind in Bundeskompetenz

II. Großräumige Verbindungen zwischen überregionalen Zentren Österreichs bzw. benachbarter Länder sowie mit dem Netz I zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Landeshauptstädten sowie von ausländischen hochrangigen Zentren und Wirtschaftsräumen). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit in Bundeskompetenz liegen. Beim Straßennetz besteht allerdings derzeit das Problem, dass die Bundeskompetenz (=ASFINAG-Netz) mit einem vierstreifigen Ausbau mit baulicher Mitteltrennung sowie planfreien Kreuzungslösungen (zumindest für die übergeordnete Straße) verknüpft wird. In einigen Streckenabschnitten wird dieser Ausbaustandard mit einem Mittelstreifen auf Grund der Verkehrsbelastung nicht sinnvoll sein. Bei geringer prognostizierter Auslastung des geplanten vierstreifigen (und kreuzungsfreien) Ausbaues (z.B. unter 30% der Leistungsfähigkeit für das Jahr 2020) sind Sonderlösungen anzustreben (z.B. ausnahmsweise Aufnahme in das ASFINAG Netz trotz Ausbau ohne Mitteltrennung und plangleichen Knoten oder Weiterverfolgung durch die Länder als höchstrangige Landestraße).

III. Überregionale/regionale Verbindungen. Diese dienen der Verbindung der Regionalzentren mit den anderen Regionalzentren sowie mit dem Straßennetz II zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Überregionale Zentren, Landeshauptstädte und ausländische hochrangige Zentren). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit nicht in Bundeskompetenz sein, da die Interessen dieses Netzes primär in der Region liegen.

IV. Sonstige niederrangige Verbindungen: Dieses Netz sollte nicht in Bundeskompetenz fallen, da es lokale Interessen betrifft.

Der oben stehende Text wurde dem Entwurf der Richtlinie für die Erstellung einer SP-V entnommen. Er hat für Österreich allgemeine Bedeutung, doch die speziellen Verhältnisse des Landes Wien, sind grundsätzlich anders. Ein Vergleich der Flächen und Einwohner der einzelnen Bundesländer, der Landeshauptstädte und der betroffenen Wiener Gemeindebezirke zeigt folgendes Bild:

		Fläche/km ²	Einwohner per 1.1.2005
Bundesländer	Wien	415	1.626.440
	Burgenland	3.965	278.215
	Kärnten	9.536	559.891
	Niederösterreich	19.178	1.569.596
	Oberösterreich	11.982	1.396.228
	Salzburg	7.154	526.017
	Steiermark	16.392	1.197.527
	Tirol	12.648	691.783
	Vorarlberg	2.601	360.827
			83.871
Landeshauptstädte	Eisenstadt		12.061
	Klagenfurt		91.723
	St. Pölten		50.474
	Linz		187.112
	Salzburg		146.868
	Graz		240.278
	Innsbruck		115.498
	Bregenz		61.959
südl. Wr. Bezirke	Wien 10., Favoriten		163.173
	Wien 11., Simmering		82.060
	Wien 23., Liesing		87.179

Daraus lässt sich Folgendes ablesen:

Das Land Wien hat von allen Bundesländern die höchste Einwohnerzahl bei gleichzeitig geringster Fläche. Die Einwohnerzahl Wiens ist rd. 15 mal so groß wie der Durchschnitt der Einwohner der übrigen Landeshauptstädte.

Der vom Verkehrsdruck im südlichen Wien meistbetroffene Bezirk, nämlich Favoriten, liegt an Einwohnern gemessen, an dritter Stelle der österreichischen Städte.

Wien ist gemäß dem STEP 2005 als polyzentrische Stadt konzipiert.

Das Verkehrsaufkommen, das auf den Südraum von Wien einwirkt, rd. 300.000 KFZ/Tag, findet sich an sonst keiner Stelle in ganz Österreich.

Die Vienna Region stellt das Agglomerationszentrum Österreichs dar, die weitere Entwicklung im Zentrum Europas ist nicht nur für Wien sondern für ganz Österreich von zentraler Bedeutung.

Liest man unter diesen Aspekten den Text des Leitfadens, so zeigt sich, dass die von Wien initiierte Verbindungsspange zwischen der S 1 und der A 23 nicht wörtlich in das obige Schema einzuordnen ist, sehr wohl jedoch funktionell. In Hinblick auf seine übergeordnete verkehrliche Bedeutung, ist sie der Funktionsstufe II zuzuordnen, durch den geplanten Terminal Inzersdorf, der Bestandteil des TEN-Netzes ist, könnte die Straße sogar der Funktionsgruppe I zugeordnet werden. Jedenfalls sollte diese hochrangige Straßenverbindung in die Bundeskompetenz aufgenommen werden. Die Begründung findet sich auf Seite

4 ZIELE

Gemäß § 6, Abs. 2, Z. 1 (SPV-G) sind die mit der geplanten Netzveränderung verfolgten Ziele¹ darzustellen. Diese sind im Folgenden angeführt. Hierbei werden die Ziele der Nachhaltigkeit den übrigen Zielen vorangestellt, da diese die drei Säulen der Nachhaltigkeit darstellen. Sie sind somit Komponenten oder Aspekte der Nachhaltigkeit und damit den Zielen nachzureihen:

- | Sicherung der Nachhaltigkeit (Anerkennung ökologischer Grenzen) bei zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen (ÖREK 2001)
- | Berücksichtigung der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2004).

4.1 SOZIALE ZIELE

- | Schaffung einer direkten hochrangigen Anbindung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums im Südosten Wiens mit den Zentren Eisenstadt (Zentralitätsstufe 2), Wiener Neustadt (Zentralitätsstufe 3) und Sopron (Zentralitätsstufe 3) über den Regionenring ins Zentrum der Bundeshauptstadt (Zentralitätsstufe 1)²
- | Engere Verknüpfung des Regionenrings mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Bündelungs- und Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Wohnbevölkerung
- | Bündelung des Verkehrs im stark belasteten untergeordneten Netz und Verlagerung auf eine hochrangige Radialverbindung in Richtung Stadtzentrum Wien mit gleichzeitiger Entlastung von Wohngebieten

4.2 ÖKONOMISCHE ZIELE

- | Sicherung der Standortqualität durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (ÖREK 2001)
- | Stärkung der Achse Wien – Eisenstadt – Sopron mit Anbindung des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“ zur Erhöhung der wirtschaftlichen Dynamik der Großregion Wien–Bratislava–Győr (jordes+, CENTROPE)
- | Optimierte Verknüpfung des Güterumschlages von Straße und Schiene durch eine Anschlussstelle des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“

¹ In den Klammern angeführt finden sich die jeweiligen Quellen. Abkürzungen:

jordes+: Joint Regional Development Strategy / Gemeinsame Regionalentwicklungsstrategie für die Wien – Bratislava – Győr Region

CENTROPE: Europa Region Mitte, Gründung im Rahmen der Kittsee-Konferenz 2003;

ÖREK: Österreichisches Raumentwicklungs-konzept

STEP: Stadtentwicklungsplan

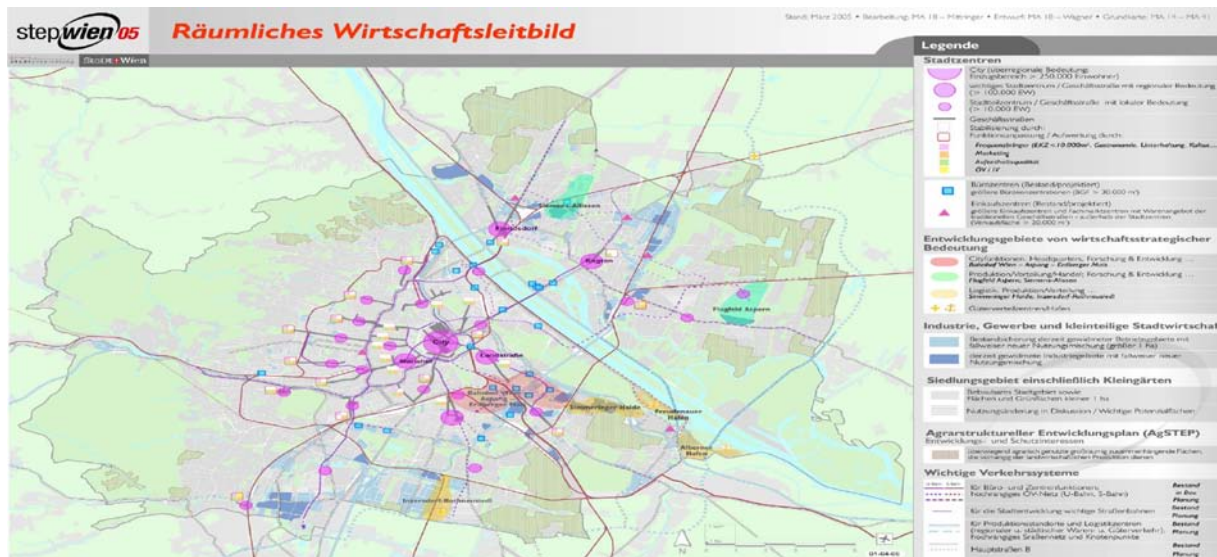
² Einteilung der Zentralitäts-Hierarchien gemäß „Prüfungsleitfaden für die strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“, Tab. 4-1, ASFINAG, Entwurf vom 31.05.2005

- | Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Zentralbahnhofs Wien aus dem Süden
- | Erschließung hochwertiger Entwicklungsgebiete im Süden Wiens (STEP '05, STEP 1994)
- | Erleichterte Abwicklung der Sanierung A 23 Inzersdorfer Hochstraße im am stärksten belasteten Abschnitt (mittelbare Wirkung)
- | Entlastung des heute bereits überbelasteten Knoten Inzersdorf

4.3 ÖKOLOGISCHE ZIELE

- | Entlastung von Wohnanrainern im untergeordneten Netz
- | Vermeidung von Umwegfahrten (Ressourcenverbrauch, Schadstoffausstoß, Lärm)
- | Verlagerung des Verkehrs aus dem untergeordneten Netz auf einen effizienten, umweltverträglichen Verkehrsträger
- | Einhaltung internationaler bzw. nationaler Vereinbarungen (Rechtsnormen und Richtlinien) (z.B. Natura 2000, Ramsar Abkommen, Wasserrahmenrichtlinie etc.)

Gemäß UVP-G sind Neubauten von hochrangigen Straßen (A + S-Straßen) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zuzuführen. Anlässlich dieser werden alle umweltrelevanten Themen, dies sind insbesondere Lärm und Luft geprüft, und es können nur solche Projekte positiv beschieden werden bei denen keine Überschreitung der Grenzwerte eintritt.





5 NETZVERÄNDERUNG

5.1 BEGRÜNDUNG

Es wird vorgeschlagen, vor dem Hintergrund der oben angeführten Ziele eine Netzergänzung vorzunehmen. Die zusätzliche Infrastruktur soll als leistungsfähiger Verkehrsträger dem Bereich Wien Süd (Bezirke X. und XXIII) und die südlichen Umlandgemeinden funktionell zugeordnet sein.

Gründe dafür sind:

- | Verdichtung des hochrangigen Straßennetzes und damit im Zusammenhang stehende Netzstabilisierung im hochbelasteten Wiener A+S-Netz
- | Durch den zusätzlichen Netzteil ergibt sich die Möglichkeit von Verkehrssteuerungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der VBA
- | Über die S1 – Verbindungsstraße-A23 entsteht die Möglichkeit eines Bypasses zur Umfahrung des hochbelasteten Knoten Inzersdorf
- | Entlastung des untergeordneten Straßennetzes (Laxenburger Straße, Himberger Straße, Oberlaaer Straße und damit von Siedlungsräumen)
- | Eine hochrangige Verbindung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums im Südosten Wiens mit den Zentren Eisenstadt, Wiener Neustadt und Sopron über den Regionenring ins Zentrum der Bundeshauptstadt
- | Verknüpfung des Regionenrings mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Bündelungs- und Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Wohnbevölkerung.
- | Die Möglichkeit zu wahren, dass eine Bündelung des Verkehrs im stark belasteten untergeordneten Netz und Verlagerung auf eine hochrangige Radialverbindung in Richtung Stadtzentrum Wien mit gleichzeitiger Entlastung von Wohngebieten stattfindet.
- | Für die Sicherung der Standortqualität muss entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werden.
- | Sicherung der Stärkung der Achse Wien – Eisenstadt – Sopron
- | Sicherstellung einer starken Entwicklung der wirtschaftlichen Dynamik der Großregion Wien–Bratislava–Győr
- | Planung einer optimierten Verknüpfung des Güterumschlages von Straße und Schiene durch eine Anschlussstelle des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“



- | Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Zentralbahnhofs Wien aus dem Südosten
- | Planung der Erschließung hochwertiger Entwicklungsgebiete im Süden Wiens entsprechend (STEP '05)
- | Mögliche Erleichterung für die Abwicklung der Sanierung A 23 Inzersdorfer Hochstraße als mittelbare Wirkung
- | Mögliche Vermeidung von Umwegfahrten (Ressourcenverbrauch, Schadstoffausstoß, Lärm) durch Schaffung einer zusätzlichen radialen Verbindung bzw. Verstärkung dieser Relation
- | Möglichkeit der Verlagerung des Verkehrs aus dem untergeordneten Netz auf einen effizienten, umweltverträglichen Verkehrsträger

Der Wunsch nach einer entsprechenden Netzveränderung spiegelt sich auch im Generalverkehrsplan Österreich, im Masterplan Verkehr Wien und in den Stadtentwicklungsplänen 1994 und 2005 wieder.

Im Zuge der gegenständlichen SP-V wird in einem intermodalen Alternativenspektrum geprüft, durch welche Maßnahmen die Ziele bestmöglich erreicht werden können. Die SP-V bietet auch auf Grund des strategischen Zugangs und Untersuchungsmaßstabs die Möglichkeit, die genannten Gründe und Ziele gesamtheitlich zu verfolgen und zu beurteilen.

5.2 NUTZEN

Der Nutzen der Netzveränderung steht in ursächlichem Zusammenhang mit der Erwartungshaltung, den Zielsetzungen an eine Infrastrukturmaßnahme, und den Gründen, den Ursachen für die Überlegungen zur Netzveränderung.

Der erwartete Nutzen spiegelt folglich die Zielsetzungen wieder. Der erzielbare Nutzen aus den unterschiedlichen Alternativen, welche im Zuge der SP-V Wirkungsanalysen gegenübergestellt werden, wird in dieser Analyse ermittelt.

Ergebnis ist eine wissenschaftliche Untersuchung, die bzw. deren Ergebnis als Voraussetzung für weitere Planungsschritte dient..



6 UNTERSUCHUNGSRAUM

Es wird aus inhaltlichen Gründen eine Trennung zwischen funktionellem und engerem Untersuchungsraum vorgenommen. Im Funktionellen Untersuchungsraum wird jenes Gebiet abgebildet, in dem Wirkungen und Wechselwirkungen aus der Infrastrukturmaßnahme bzw. der Planung abgeleitet werden können. Der engeren Untersuchungsraum ist jener Raum der für einen allfällige bauliche Umsetzung in Frage kommt.

Im Sinne der verkehrlichen, wirtschaftlichen und sozialen Wechselwirkungen sind die Wirkungen in beiden Untersuchungsräumen berücksichtigt.

6.1 FUNKTIONELLER UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Abgrenzung des funktionellen Untersuchungsraumes leitet sich direkt aus der Definition der Ziele für die Infrastrukturmaßnahme ab. Dabei lassen sich im wesentlichen 3 Räume definieren:

- I Die Bundeshauptstadt Wien als Ziel bzw. Quelle für Verkehrsbeziehungen begründet aus den hier angeordneten Funktionen
- I Der Raum zwischen A 2 und A 4 im Süden Wiens, als Gebiet das an den engeren Untersuchungsraum angrenzt und dessen Verkehrsströme über die veränderten Bundesstraßen radial Richtung Wien führen und in Hinkunft über die Südraum Umfahrungen und die S 1 Richtung Wien geführt werden. S1 sammelt den Verkehr und würde in ungefiltert weiterleiten.
- I Das Einzugsgebiet des Regionen Rings, da der Regionen Ring am Wiener Stadtrand die tangentialer Verteil-Funktion erfüllt.

6.2 ENGERER UNTERSUCHUNGSRAUM

Der engere Untersuchungsraum wird so definiert, dass

- I der hochrangige tangentialer Verkehrsträger abgebildet ist,
- I die innerstädtische Verkehrsverteilung abgebildet ist,
- I alle radialen Bahnverbindungen dargestellt sind, welche im Untersuchungsgebiet vorhanden sind,
- I das stark belastete untergeordnete Straßennetz abgebildet ist,
- I wie auch die lokale Erschließung durch den städtischen ÖPNV.

Im Osten wird das Gebiet durch die ÖBB Ostbahn begrenzt, da weiter östlich bereits die B 14 Westspanne Rannersdorf als Radiale zur S 1 geplant ist und die nächste folgende Radiale für Wien bereits die A 4 Ost Autobahn darstellt. Im Norden und Westen wird der Untersuchungsraum durch die A 23 bzw. A 2 und im Süden durch die S1 begrenzt.

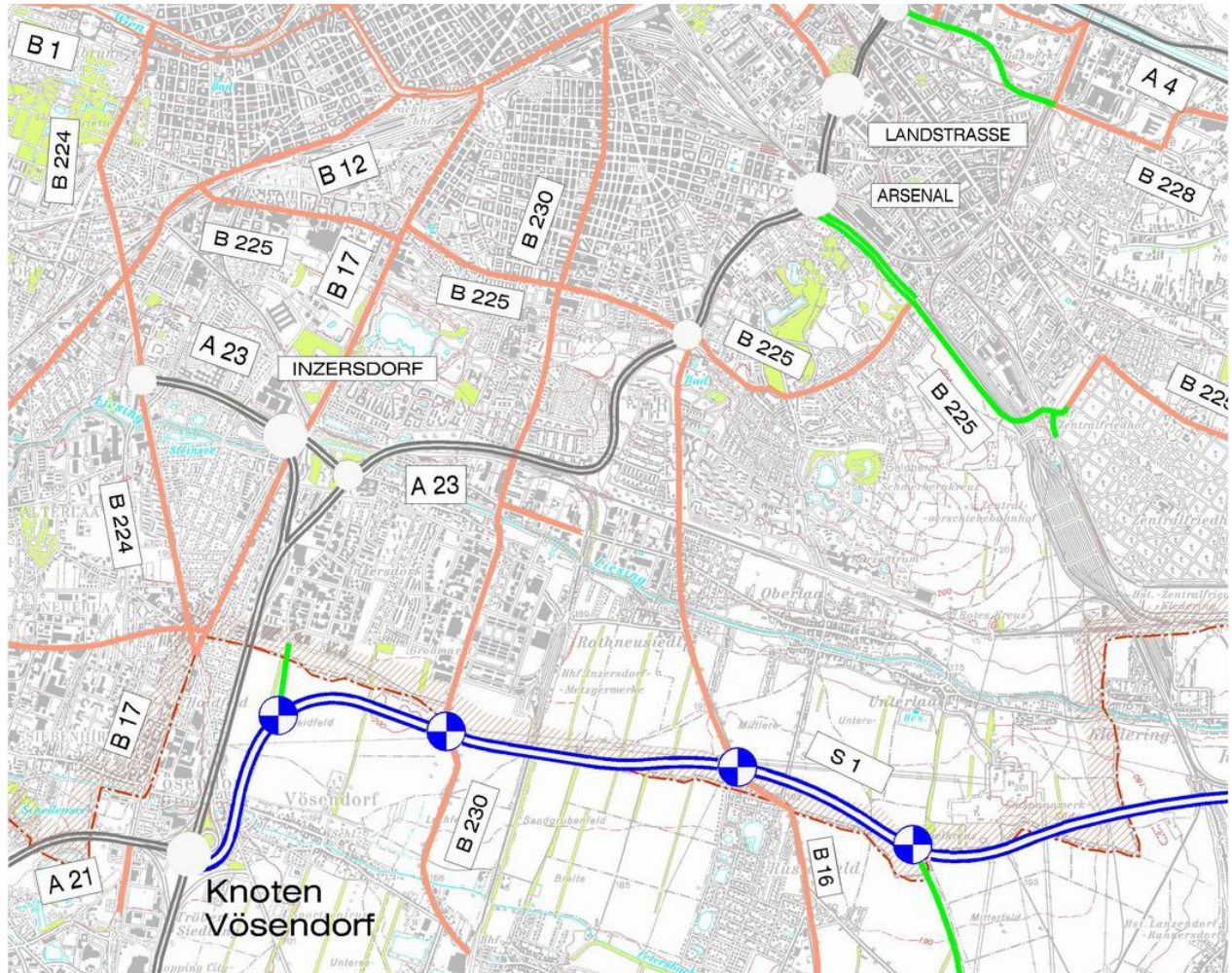


Abb.: Engerer Untersuchungsraum

7 ALTERNATIVEN

7.1 ALTERNATIVEN – MÖGLICHKEITEN

An Hand einer Analyse des Untersuchungsraumes aus topologischen, stadtstrukturellen, sozialen und verkehrlichen Gesichtspunkten wurden für den Untersuchungsraum folgende grundsätzlich mögliche Alternativen geprüft.

Alternativen	0-Alternative	ÖV-Zusätzlich	MIV-Zusätzlich	Ausbau ÖV	Ausbau MIV
A 0	X				
A 1		X			
A 2				X	
A 3			X		
A 4					X
A 5			X	X	
A 6				X	X
A 7		X			X

7.2 BESCHREIBUNG DER ALTERNATIVEN

A 0 – keine neuen Infrastrukturmaßnahmen:

Ist-Zustand und Entwicklung:

- | Derzeit hohe Belastungen im engeren Untersuchungsraum im bestehenden über- und untergeordneten Straßennetz,
- | Prognostizierte Entwicklung im Zusammenhang mit der Verkehrsfreigabe der S 1 und
- | Funktionen und Wechselwirkungen zwischen dem Südlichen Wiener Umland, dem Regionen Ring-Einzugsgebiet und der Bundeshauptstadt Wien

Definition des Bestandsnetzes ÖPNV für gegenständliche Untersuchung:

- | Südbahn
- | Badner Bahn
- | Pottendorfer Linie
- | Aspang Bahn
- | Ostbahn
- | Regional Busverbindungen

Zusätzlich zweckspezifische Infrastruktureinrichtungen (Wien – Umland):

- | City Airport Train (CAT)
- | Ikea – Bus

Verbindungen ÖPNV in Wien

- | S-Bahn
- | Straßenbahn- und Buslinien

Definition des Bestandsnetzes MIV für gegenständliche Untersuchung:

- | Fertigstellung von S 1 Vösendorf – Schwechat 2006
- | Fertigstellung der NÖ Südraum Umfahrungen 2006
- | Bestehende Radiale im untergeordneten Netz: Laxenburger Straße, Himberger Straße, Laaerberg Straße
- | Bestehende Radiale im hochrangigen Netz: A 2 Süd Autobahn, A 4 Ost Autobahn
- | Innerstädtische Verteilungsfunktion über A 23 Südost Tangente

Die Strategie, hier auf dem Sektor der Infrastrukturentwicklung keine weiteren Maßnahmen zu setzen, wird in Anbetracht der bestehenden Belastungen nicht als zielführend betrachtet. Die 0 Variante wird zum Zweck einer inhaltlich vollständigen und konsistenten Aufarbeitung in der Wirkungsanalyse der Kriterien weiter bearbeitet.

A 1 – Errichtung eines zusätzlichen ÖV-Trägers:

Im funktionellen Untersuchungsraum im Süden Wiens herrscht bereits eine relativ hohe Dichte an radial geführten öffentlichen Verkehrsmittel. Beispielhaft für die hohe Korridor-dichte sind die Linien unter Alternative 0 angeführt. Trotzdem erscheint es notwendig um die in STEP '05 definierten Ziele zu erreichen, eine zusätzliche städtische Hochleistungsstrecke (U-Bahn) in dieses Gebiet zu führen.

Da es, wie oben angeführt, im Bereich A 2 bis A 4 eine Vielzahl von radialen zu Wien geführten öffentlichen Verkehrsträgern im Bestand gibt, ist ein Versorgungsengpass nicht auf einen Mangel im bereits bestehenden Netz zurückzuführen.

Im engeren Untersuchungsraum stehen auch sämtliche der oben angeführten Einrichtungen zur Verfügung.

A 2 – Ausbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel:

Wie bereits unter der Alternative A 1 angeführt stehen im südlichen Quadranten des funktionellen wie auch im engeren Untersuchungsraum eine Vielzahl an ÖPNV-Trägern zur Verfügung. Die Argumentation zur Ertüchtigung steht damit in engem Zusammenhang zu den Ausführungen bei A 1.

Maßnahmen zur Ertüchtigung des ÖPNV sind in Form von Taktverdichtung, Ausbau bestehender Linien (z.B. 2-Gleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie) aber auch Erweiterung des innerstädtischen Netzes denkbar (Erweiterung der U-Bahn an den südlichen Stadtrand von Wien).

Diese Variante ist als Möglichkeit in der Wirkungsanalyse als relevant zu erachten. Wesentliche Faktoren hierbei sind die Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem MIV bzw. Park&Ride und die Stadtentwicklungsszenarien im Süden Wiens, da städtischer öffentlicher Verkehr vor allem als lokale Maßnahme zur Standorterschließung bzw. –aufwertung darstellt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßen-Infrastruktur:

Ist-Zustand und Entwicklung:

- | Fertigstellung von S 1 Vösendorf – Schwechat 2006
- | Fertigstellung der NÖ Südraum Umfahrungen 2006
- | Bestehende Radiale im untergeordneten Netz: Laxenburger Straße, Himberger Straße, Laaerberg Straße
- | Bestehende Radiale im hochrangigen Netz: A 2 Süd Autobahn, A 4 Ost Autobahn
- | Innerstädtische Verteilungsfunktion über A 23 Südost Tangente

Zwischen A 2 Süd Autobahn und A 4 Ost Autobahn erfolgt die radiale Erschließung Wiens und damit die Verknüpfung zwischen südlichem Wiener Umland und hinkünftig auch Regionen Ring-Verkehr auf den bestehenden Einfahrtsstraßen. Dabei ist bereits im Bestand festzustellen, dass hier eine starke Belastung der Laxenburger Straße und der Himberger Straße zu registrieren ist. Die Leopoldsdorfer Straße wird im Zuge der Errichtung der ASt. Rustenfeld nur noch indirekt als Radiale angebunden, da diese vom Durchzugsverkehr entlastet werden soll. Damit stehen im Süden nur zwei Einfahrtsstraßen zur Verfügung.

Der Regionen Ring erfüllt vor allem die tangentielle Verteilungsfunktion des Ziel-Quell-Verkehrs um Wien, wohingegen die A 23 die innerstädtische Verteilung übernimmt. Dies lässt sich auch aus Zahlen zur A 23 (Snizek 2000) belegen. Diese besagen, dass derzeit nur 9% des Verkehrs die A 23 als Verbindungsstrecke zwischen A 2/A 21 und A 22 nutzen. Das Restverkehrsaufkommen von 91% nutzt die A 23 um innerstädtisch möglichst nahe ans Ziel zu gelangen.

Dies wiederum unterstützt die Argumentation, dass eine der Hauptfunktionen des Regionen Rings (im Bereich von Wien der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße) in der Koppelung mit starken Radialen besteht, die das bestehende Netz entlasten und damit auch die Wohnbebauung und die dort lebenden Menschen.

Zusammenfassend kann man folgende Funktionszusammenhänge aus den bestehenden Planungen und Untersuchungen ableiten:

- I Regionen Ring: Tangentiale Verteilung des Verkehrs mit mittelbarer Zielrichtung
- I Hochrangige Radiale (A 22, B 3d, ...): Radiale Führung des Verkehrs mit unmittelbarer Zielrichtung
- I A 23: Innerstädtische kleinräumige Verteilung der Verkehrs über hochrangigen Verkehrsträger

Die A 23 kann durch eine derartige Netzentwicklung auch neue Qualitäten entwickeln. Allerdings fehlt zu dieser Entwicklung die starke Radiale im Korridor zwischen Ostbahn und A 2 Süd Autobahn.

Die Entwicklung einer zusätzlichen hochrangigen Straßen Infrastruktur ist daher als Alternative in der SP-V Wirkungsanalyse zu berücksichtigen.

A 4 – Ausbau des untergeordneten Netzes:

Wie beim öffentlichen Verkehr steht auch die Ausbau – Alternative hinsichtlich MIV in engem argumentativen Zusammenhang mit der Alternative einer Netzergänzung (A 3).

Wie bereits ausgeführt sind die bestehenden drei Radialen im Süden bereits stark belasten. Von diesen wird die Laaerberg Straße nur noch indirekt an die ASt. Rustenfeld angeschlossen, um ein weiteres Anwachsen des Verkehrs und damit der Belastungen für die Wohnanrainer zu limitieren.

Die Himberger Straße ist ebenso stark belastet und wird mit einer niveaugleichen Eisenbahnkreuzung über die ÖBB Donauländebahn geführt. Diese Straße befindet sich bereits am Ende ihrer Leistungsfähigkeit.

Es bleibt die ebenfalls stark belastete Laxenburger Straße, die durch stark verbautes städtisches Gebiet bis zum Gürtel verläuft und dabei als tangierende Begleitstraße zur Fußgängerzone Favoriten wirkt.

Es zeigt sich vor diesem Hintergrund, dass ein Ausbau des bestehenden Netzes bereits vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bestandssituation als erhebliche Schwierigkeit einzustufen ist. Hinzukommt bei dieser Alternative, dass die Wohnbevölkerung im Verlauf dieser Straße starken zusätzlichen Belastungen ausgesetzt wäre, was nicht im Sinne der Erhöhung von Lebensqualität und Stadtentwicklung ist und auch keine nachhaltige Strategie zur Verknüpfung von Südraum, Regionen Ring und Bundeshauptstadt darstellt.

Die Alternative eines Ausbaus der bereits bestehenden Straßen wird aus diesem Gründen empfohlen, nicht in der Wirkungsanalyse der Kriterien lt. SP-V zu berücksichtigen.

A 5 – Zusätzliche hochrangige Straße und Ertüchtigung des ÖPNV

Argumentative Grundlagen wurden bereits in der Beschreibung der solitären Maßnahmen bei MIV und ÖPNV erarbeitet.

Hier sind noch zusätzliche Aspekte zu bewerten:

Der innerstädtische ÖPNV weist eine hohe Taktdichte und starke kleinräumige Erschließungsfunktion auf. Es gilt bei einer Kombination dieser beiden Maßnahmen vor allem Wechselwirkungen zu berücksichtigen, die beim Personenverkehr greifen.

Als zusätzlicher Effekt zur Erschließung der städtischen Randlagen durch ÖV kann hier – im Sinne nachhaltiger Planungen – der Modal Split genutzt werden, d.h. durch Park&Ride Möglichkeiten mit Anknüpfung von Straßeninfrastruktur an hochwertige ÖV-Träger können hier gute Wechselwirkungen erzielt werden. Es muss hier allerdings auch festgehalten werden, dass die Verlagerungen von MIV zu ÖPNV prozentuell nicht sehr hoch eingestuft werden.

Diese Alternative wird im Zuge der SP-V den Wirkungsanalysen zugeführt.

A 6 – Ertüchtigung von bestehendem Straßen und ÖV-Netz:

Da der Ausbau des bestehenden untergeordneten Netzes – wie im Rahmen der Alternative V 4 beschrieben – keine taugliche Alternative darstellt und der Modal Split nicht einer hochwertigen Entlastung des Verkehrsträgers Straße entspricht, wird empfohlen, diese Alternative nicht im Rahmen der Wirkungsanalyse im Detail zu untersuchen.

A 7 – Errichtung eines zusätzlichen ÖV-Trägers und Ertüchtigung der bestehenden Straßen:

Diese Alternative wird vor dem Hintergrund der Argumentation in den Einzel-Alternativen empfohlen, nicht in der detaillierten Untersuchung und Wirkungsanalyse weiter zu verfolgen.

7.3 ALTERNATIVEN – AUSWAHL

Auf Basis der Aufbereitung in der Beschreibung der Alternativen werden folgende Alternativen für eine detaillierte Untersuchung (Maßstab 1:50.000) im Zuge der Wirkungsanalysen zu den Kriterien Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Umwelt und Verkehr empfohlen:

- | A 0 – Keine Ausbaumaßnahme
- | A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes
- | A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur
- | A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

7.4 ENTSCHEIDUNGSBAUM ZUR GEAMTEMPFEHLUNG

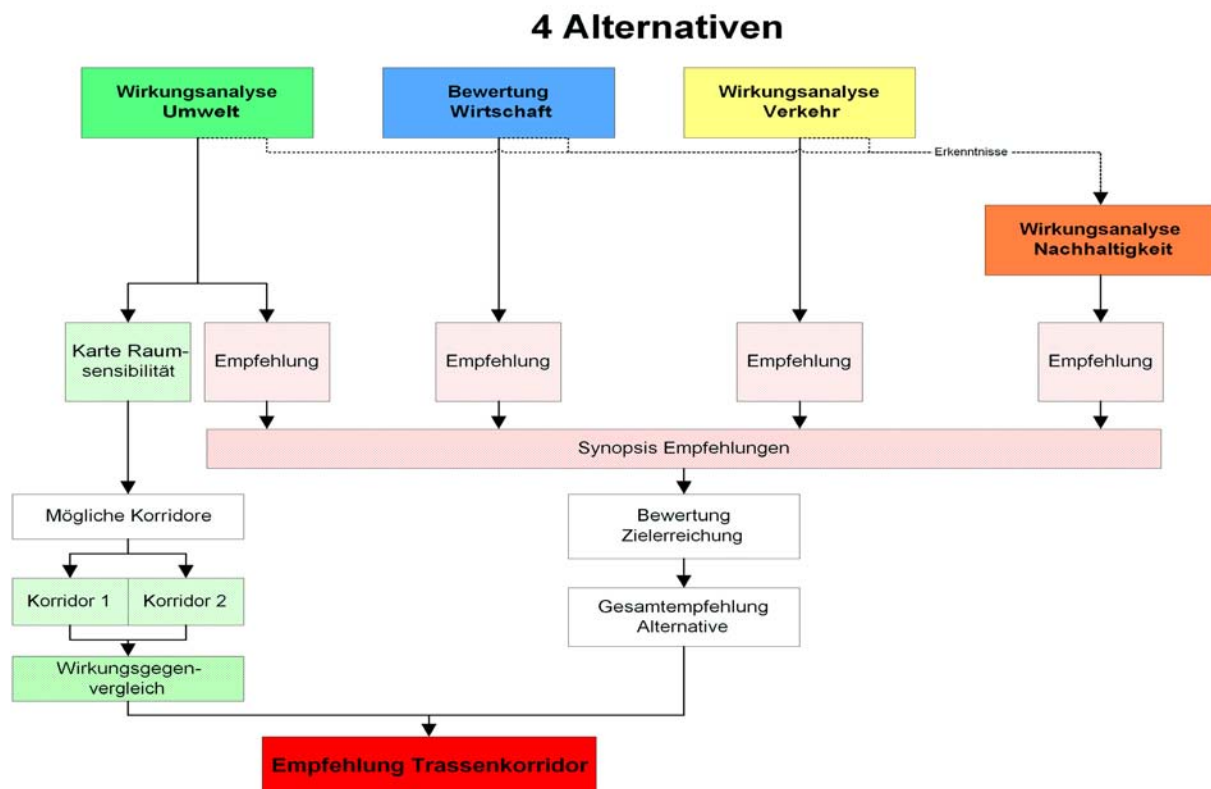


Abb.: Entscheidungsbaum

8 ZEITRAUM

Als Planungshorizont wird das Jahr 2015 gewählt.

Grund hierfür sind einerseits die starken wirtschaftlichen und verkehrlichen Wechselwirkungen mit der Planung und Realisierung des S 1 (Regionenring) um Wien. Auf der anderen Seite zielen Programme wie der STEP '05 aber auch andere örtliche Entwicklungskonzepte auf einen Betrachtungszeitraum von 10 Jahren.

Durch eine Bezugnahme auf die Entwicklung des wichtigsten Infrastrukturprojektes für die Vienna Region zum einen und die Schaffung eines Zusammenhanges zu den vorliegenden Planungen und Programmen ist aus Sicht des Planungsteams ein sinnvoller und zielführender Zeitraum gewählt.

Der für Infrastrukturprojekte eher kurz gewählte Planungshorizont begründet sich in dem Umstand, dass viele bezughabende Projekte und Programme bis 2015 realisiert sein sollen. Eine weiterreichende Prognose wird daher als nicht zielführend erachtet.

MAGISTRAT DER STADT WIEN - MAGISTRATSABTEILUNG 18 - STADTENTWICKLUNG U. STADTPLANUNG ALS

AMT DER WIENER LANDESREGIERUNG

GENERELLE BUNDESSTRASSENPLANUNG

A XX VERBINDUNGSSPANGE

A 23 WIENER SÜDOSTTANGENTE

Knoten Hanssonkurve


S 1 WR. AUSSENRING SCHNELLSTRASSE

Knoten Verbindungsspanne

PLANTITEL

STRATEGISCHE PRÜFUNG VERKEHR

Umweltbericht

Datum	C	Änderung C		
Datum	B	Änderung B		
20/09/2005	A	Änderung entsprechend Abstimmungsgespräch BMVIT am 16.9.05		
PROJEKTANT		MA 18 - Stadtentwicklung u. Stadtplanung		
 WERNER CONSULT ZIVILTECHNIKERGESELLSCHAFT M.B.H.				
BAURAT H.C. DIPL.-ING. HELMUT WERNER, ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN DIPL.-ING. MARKUS WERNER, INGENIEURKONSULENT FÜR BAUWESEN A-1200 WIEN, LEITHASTRASSE 10, TEL.: 01 / 313 60 - 0, FAX: 01 / 313 60 - 800				
Datum: September 2005	GZ.:	2004.043		Projektleiter D. Häusler
				Projekts Nummer: XXX
Gezeichnet: Datum:	HW, St 20.9.05	MASSTAB	AUSFERTIGUNG	EINLAGE
Geprüft: Datum:	HW 20.9.05			
Fläche:	-			
		-		1



A XX VERBINDUNGSSPANGE

STRATEGISCHE PRÜFUNG VERKEHR

Inhaltsverzeichnis:

1	Allgemeines	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
2	Historische Entwicklung	4
3	Verkehrliche Funktion und vertikale Kompetenz	7
4	Ziele	10
4.1	Soziale Ziele.....	10
4.2	Ökonomische Ziele.....	10
4.3	Ökologische Ziele.....	11
5	Netzveränderung	12
5.1	Begründung.....	12
5.2	Nutzen.....	13
6	Untersuchungsraum	14
6.1	Funktioneller Untersuchungsraum.....	14
6.2	Engerer Untersuchungsraum.....	14
7	Alternativen	16
7.1	Alternativen – Möglichkeiten.....	16
7.2	Beschreibung der Alternativen.....	17
7.3	Alternativen – Auswahl.....	21
7.4	Entscheidungsbaum zur Geamtempfehlung.....	21
8	Zeitraum	22
9	Relevante Raum- und Umweltaspekte	23
9.1	Ist – Zustand.....	23
9.1.1	Lärmbelastung.....	23
9.1.2	Luftschadstoff-Belastung.....	23
9.1.3	Überörtlichen räumlichen Festlegungen.....	24
9.1.4	Örtlichen Raumplanung.....	25
9.1.5	Siedlungsraum, Wohnbauland.....	26
9.1.6	Kulturgüter.....	27
9.1.7	Orts- und Landschaftsbild.....	28
9.1.8	Freizeit und Erholung.....	28
9.1.9	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.....	29
9.1.10	Boden.....	30
9.1.11	Biotopvernetzung.....	31
9.1.12	Gewässerökologie.....	31
9.1.13	Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete.....	32
9.1.14	Landwirtschaft.....	34
9.1.15	Forstwirtschaft (nach Forstgesetz).....	34
9.2	Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen.....	35
9.2.1	Bewertungsschlüssel:.....	35
9.2.2	Auswirkung Lärmbelastung.....	37
9.2.3	Luftschadstoff-Belastung.....	39
9.2.4	Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen.....	41
9.2.5	Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung.....	43
9.2.6	Siedlungsraum, Wohnbauland.....	45



9.2.7	Kulturgüter	47
9.2.8	Orts- und Landschaftsbild	49
9.2.9	Freizeit und Erholung	51
9.2.10	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	52
9.2.11	Boden	54
9.2.12	Biotopvernetzung	55
9.2.13	Gewässerökologie	56
9.2.14	Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete	57
9.2.15	Altlasten	58
9.2.16	Landwirtschaft	59
9.2.17	Forstwirtschaft (nach Forstgesetz)	60
9.3	Ausgleichsmassnahmen	61
9.4	Bewertung	62
9.4.1	Relevanzmatrix Alternative 0 – keine Maßnahmen	63
9.4.2	Relevanzmatrix Alternative 2 – keine Maßnahmen	64
9.4.3	Relevanzmatrix Alternative 3 – keine Maßnahmen	65
9.4.4	Relevanzmatrix Alternative 5 – keine Maßnahmen	66
9.4.5	Wirkungsanalyse und Gesamtbewertung	67
9.4.6	Raubewertung und Korridordefinition	68
9.4.7	Resümee	70
9.5	Wirtschaftliche Bewertung	71
9.5.1	Investitionskosten	72
9.5.2	Wechselwirkungen	74
9.5.3	Resümee	76
9.6	Nachhaltigkeit	77
9.6.1	Soziales	78
9.6.2	Ökonomie	81
9.6.3	Ökologie	83
9.6.4	Resümee	85
9.7	Verkehr	86
9.7.1	Belastungsänderungen im Netz / Verkehrsaufwand	86
9.7.2	Erreichbarkeiten	88
9.7.3	Verkehrerschließung	89
9.7.4	Resümee	90
10	Gesamtzielerreichung	91
10.1	Soziale Ziele	91
10.2	Ökonomische Ziele	91
10.3	Ökologische Ziele	92
10.4	Zielerreichung der Alternative 0	92
10.5	Zielerreichung der Alternative 2	92
10.6	Zielerreichung der Alternative 3	92
10.7	Zielerreichung Alternative 5	92
11	Stellungnahmen und Protokolle	93
12	Gesamtempfehlung	129
13	Anhang	133
14	Stellen und Experten	140
15	Quellenverzeichnis	140

1 ALLGEMEINES

Mit der nationalstaatlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in Form des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V Gesetz) müssen Netzveränderungen in Form von Straßenzügen vor Erklärung zu Bundesstraßen und der damit verbundenen Aufnahme in das Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich unterzogen werden. Gemäß dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (BGBl. Nr. 96/2005, § 5, Z. 1) wirksam seit 11.08.2005, ist ein Umweltbericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Vor Erstellung dieses Umweltberichtes sind ex lege die betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen der Länder sowie der Bundesminister / die Bundesministerin für Land- u. Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft gem. § 4 SP-V G zu konsultieren.

Zum Zwecke der Konsultation / Benachrichtigung ist im Vorfeld der Umweltberichtserstellung ein Konzept zum Umweltbericht, in dem die Grundzüge und die Inhalte des Umweltberichtes dargelegt werden, auszuarbeiten.

1.1 AUFGABENSTELLUNG

Initiator für eine neue hochrangige Straßenverbindung von der S1 zur A23 ist das Land Wien. Planerischer Hintergrund für diesen Antrag ist, dass im Süden von Wien die S 1 im Abschnitt Vösendorf – Schwechat und auch die NÖ Südraum Umfahrungen in kürze eröffnet wird, womit sich der sehr hohe Verkehrsdruck noch weiter vergrößert.

Die Verkehrsentwicklung aus diesem Bereich belasten bereits jetzt die Stadteinfahrten von Wien im untergeordneten Netz eminent.

Es soll daher geprüft werden, in welcher Art eine leistungsfähige radiale Verkehrsverbindung im Bereich zwischen der S 1 und A 23 als hochrangige Verbindung erfolgen kann.

Da entsprechend STEP '05 (aber auch bereits STEP 1994) eine städtebauliche Entwicklung im Bereich Rothneusiedl angestrebt wird, sollen auch diesbezügliche Wechselwirkungen geprüft werden.

2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Im Bundesstraßengesetz 1971 war ein geschlossener Autobahn-Ring um Wien vorgesehen. Bei der Aufzählung beschränken wir uns lediglich auf den Sektor zwischen der A 2 Südautobahn und der Donau. Dieser war im Südraum als A 21, Wiener Außenring Autobahn, konzipiert. Weiters war eine Anzahl von Radialstraßen bzw. Diagonalstraßen geplant, wie die A 23 Wiener Südosttangente, die innere A 3, Südostautobahn und die innere A 4 Ostautobahn. Im späteren Verlauf, einerseits wegen der Lage Wiens am „Eisernen Vorhang“ andererseits wegen der schwieriger gewordenen Durchsetzung von Infrastrukturprojekten, wurde das Netz in und um Wien wesentlich reduziert. So ist die A 21 östlich der A 2 zur B 301 abgestuft worden, die vorerst nur bis zur A 4 reichte und dann eine Verlängerung über die Donau zur A 22, Donauuferautobahn, erlangte. Von einer Fortführung in Form eines Ringes um Wien war zu diesem Zeitpunkt keine Rede. Die Radialroute A 3 wurde ebenfalls aus dem Gesetz genommen und die Südostautobahn von Ebreichsdorf zur A 2 Südautobahn bei Guntramsdorf geleitet. Die letztgenannte Maßnahme hat wesentlich zur Überlastung der A 2 geführt, dem man in den letzten Jahren durch den 4-streifigen Ausbau von der Einmündung der A 3 bis Inzersdorf, Rechnung getragen hat.

Die Ostöffnung und damit in Zusammenhang stehende neuere verkehrstechnische Untersuchungen, haben die Notwendigkeit eines hochrangigen Straßenringes um Wien erbracht, was durch den Regionenring geschehen soll. Dieser stellt eine Fortführung der A 21, Wiener Außenringautobahn, von Vösendorf bis Schwechat mit einer Donauquerung im Raum Schwechat und der Fortführung über Süßenbrunn – Eibesbrunn bis Korneuburg dar, wo die S 1 in die A 22, Donauuferautobahn, mündet. Die S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, ist in unterschiedlichen Stadien, zwischen Vösendorf und Schwechat ist sie in Bau, von dort bis Süßenbrunn ist das Vorprojekt nahezu abgeschlossen und für die weiteren beiden Abschnitte ist das UVP-Verfahren im laufen und soll 2006 mit dem Bau begonnen werden.

Während der Planungsphase für die B 301 (heute S 1) im Abschnitt Vösendorf – Schwechat, wurde seitens des damaligen Wirtschaftsministers Schüssel und den beiden Landeshauptleuten Pröll und Zilk beschlossen, ein Verkehrskonzept für den Südraum zu erstellen, die B 301 zu realisieren und zusätzliche flankierende Maßnahmen im Straßennetz zu treffen. So wurde in Niederösterreich die Umfahrungskette im Zuge der B 15 und der B 16 für Himberg, Maria Lanzendorf und Leopoldsdorf mit Anschluss an die S 1 geplant und soll gleichzeitig mit der S 1 eröffnet werden. Schon damals wurde von Verkehrsplanern eine Verbindungsspanne von der S 1 zur A 23 als notwendig erkannt. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass auch die innere A 3 gem. Bundesstraßengesetz 1971 eine solche Verbindungsspanne gewesen wäre.

Betrachtet man die verkehrliche Funktion des hochrangigen Straßennetzes im Süd-Sektor, so zeigt sich folgendes Bild:

Die A 2 Südautobahn bis zum Knoten Inzersdorf ist eine höchstrangige Fernverkehrsstraße, die bis in den Raum Italien, Slowenien, Kroatien wirksam ist. Sie verbindet jedoch auch die Bundesländer Kärnten, Steiermark und Burgenland sowie deren Hauptstädte mit der Bundeshauptstadt Wien. Eine ebenso hochrangige Funktion ist der äußeren A 4 Ostautobahn zu bescheinigen, ihr Einzugsgebiet reicht in den Balkan über Ungarn und die Slowakei. Entsprechend ihrer Einzugsgebiete und der wirtschaftlichen Bedeutung der Bundeshauptstadt, zeigen diese beiden Autobahnen extrem hohe Belastungen (A 2 rd. 145.000 KFZ/Tag und A 4 rd. 74.000 KFZ/Tag). Trotz der intensiven Bemühungen der Stadt Wien und der ÖBB um den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs werden diese beiden Straßen auch durch große Pendlerströme belastet.

Anders ist die Situation auf der A 23, Wiener Südosttangente, diese dient hochgradig dem Ziel- und Quellverkehr, zum Teil auch dem Binnenverkehr in Wien und nur rd. 9 % sind dort als Durchgangsverkehr zu quantifizieren. Das heißt, die Südosttangente mit ihren zahlreichen Knoten und Anschlussstellen stellt die Verteilschiene für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für Wien dar.

Diesen Umstand hat schon das Bundesstraßengesetz 1971 Rechnung getragen, das auf der wissenschaftlich fundierten Neubewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes aufbaute. Schon damals war die Wiener Außenringautobahn als Umfahrung Wiens geplant. Ein Umfahrungsring kann einerseits den Durchgangsverkehr aufnehmen, andererseits soll er den Zielverkehr dorthin lenken, wo das Ziel über Radialstraßen am günstigsten erreichbar ist. Im betrachteten Segment bieten sich als Radialstraßen die A 23 sowie die innere A 4 an. Alle dazwischen befindlichen Hauptstraßen bzw. frühere Bundesstraßen, führen durch Wohngebiete und sind aufgrund ihres Querschnittes und sonstigen Anlageverhältnisse, besonders aber aus ökologischer Sicht, nicht weiter ausbaubar.

Im Einzelnen sind dies: die Laxenburger Straße, die über eine Anschlussstelle (Laxenburger Straße) an die S 1 angebunden ist. Sie führt vorerst durch das Gewerbegebiet Inzersdorf mit dem Postverteilzentrum, dem Gemüsegroßmarkt und vielen anderen gewerblichen Betrieben und wird im weiteren durch Wohnbebauungen begleitet und endet im Zentrum von Favoriten. Aufgrund der intensiven Wohnbebauung soll dieser Straßenzug in seiner Leistungsfähigkeit nicht erweitert, sondern hinsichtlich seiner Verkehrsbelastung sogar reduziert werden.

Die wichtigste Einfahrtsstraße ist die Humberger Straße, die über die Anschlussstelle Rothneusiedl an die S 1 angebunden wird. Sie führt vorerst durch landwirtschaftliches Gebiet, dann jedoch über dicht verbautes hochwertiges Stadtgebiet und erreicht so den Verteilerkreis Favoriten im Zuge der A 23. Dieser Straßenzug stellt tatsächlich eine Verbindung von der S 1 zur A 23 her, aufgrund seiner Anlageverhältnisse und seiner Einbettung in städtisches Wohngebiet, kann er nicht als hochrangige Verbindung angesehen werden. Die Belastung liegt heute schon bei rd. 25.000 KFZ/Tag und somit an der Grenze der technischen Belastbarkeit. Die ökologische Belastbarkeit ist bereits längst überschritten.

Eine weitere Einfahrt ist die Route Leopoldsdorfer Straße – Laaerberg Straße, die in ihrem südlichen Bereich durch den historischen Ortskern von Oberlaa führt, wo äußerst beengte Verhältnisse herrschen, weshalb diese Straße für den Durchzugsverkehr gesperrt werden soll – diesbezügliche Maßnahmen werden im Zuge der S 1 realisiert.

Eine weitere Radiale stellt die Simmeringer Hauptstraße dar, die früher durch die Stadtdurchfahrt von Schwechat von der B 9 und der B 10 beschickt wurde, im Zusammenhang mit dem Bau der S 1 will Schwechat den Ortskern verkehrlich beruhigen. Von der Anschlussstelle Rannersdorf im Zuge der S 1 soll durch eine Verbindungsspanne (B 14) das Netz zur Simmeringer Hauptstraße geschlossen werden. Ein Hauptziel der Verbindungsstraße liegt jedoch auch in der Erschließung des Stadterweiterungsgebietes Aliengasse. Die Simmeringer Hauptstraße führt in ihren inneren Bereich durch hochstädtisches Wohngebiet und ist als Stadtzufahrt nicht geeignet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass neben der Südautobahn und der Ostautobahn, die Himberger Straße die einzige Stadteinfahrt im Sekundärnetz ist, die jedoch die Verkehrsmengen weder quantitativ noch qualitativ aufnehmen kann.

Betrachtet man nochmals den Sektor einschließlich Südautobahn und Ostautobahn, so ergibt sich eine gewaltige Verkehrsmenge von rd. 380.000 KFZ/Tag in Richtung Wien (siehe Anhang Planfall F, 2015), natürlich wird ein Großteil davon über die beiden Autobahnen transportiert, aber trotzdem ist der Druck aus der Region überaus groß. Zuzufolge der Verteilerfunktion der S 1 ist aber nicht nur das Verkehrsaufkommen aus diesem Sektor für den Südraum von Wien relevant, sondern es kommen auch Verkehrsanteile aus anderen Bereichen, z. B. von der Westautobahn oder vom nord-östlichen Teil des Regionenringes, die ihre Destination im Süden Wiens suchen.

Der 10. Wiener Gemeindebezirk, durch den die Himberger Straße führt, hat schon seit langem die Forderung nach einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen der S 1 und der A 23 gefordert, um den Druck auf den Bezirk etwas zu erleichtern.

Schon das Bundesstraßengesetz 1971 hat mit der inneren A 3 eine solche Verbindung vorgesehen, die politische Entscheidung diese Straße aus dem Gesetz zu nehmen, hat jedoch den Verkehrsdruck keinerseits gelindert.

Im Einreichprojekt für die B 301 war eine derartige Verbindungsspanne, die die S 1 (im Bereich Rothneusiedl) mit der A 23 (im Bereich Hansonkurve) verbinden soll, enthalten, doch war das Thema damals noch nicht politisch akkordiert. Die Verkehrsfachleute haben eine derartige Verbindungsspanne schon frühzeitig als notwendig erkannt, sie wurde auch in die regionalen Konzepte (STEP 05) aufgenommen und es wurde von der Stadt Wien mehrfach die Aufnahme in das Bundesstraßennetz urgiert.

Seitens der Stadt Wien wurde schon im Oktober 2002 der Antrag auf Aufnahme der Verbindungsstraße in das Bundesstraßennetz gestellt. Im Einvernehmen mit dem BMVIT und ASFINAG hat die Stadt Wien als später refundierbare Vorleistung ein Vorprojekterstellt, das im Vorabzug den zuständigen Stellen übermittelt wurde.

Nachdem die nächste BStG-Novelle erst im Spätherbst des heurigen Jahres in das Parlament gebracht wird, und mit 11. August 2005 das SPV-G in Kraft getreten ist, ist es notwendig auch für die Verbindungsspanne einen Umweltbericht gemäß SPV-G zu erstellen.

3 VERKEHRLICHE FUNKTION UND VERTIKALE KOMPETENZ

Eine Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetzes im Bereich der Bundesstraßen (Neuaufnahme von Straßen) erfordert eine funktionelle Bedeutung des fraglichen Straßenzuges in Hinblick auf seine Verbindungsfunktion. Bundesstraßen sind Verkehrsverbindungen auf denen Durchgangsverkehr auf Ebenen von Bundesländern, Regionen und funktional zusammenhängenden politischen Bezirken erfolgt, also:

- | die Transeuropäischen Netze und die Verbindung von
- | Bundeshauptstadt und Landeshauptstädten miteinander
- | Bundeshauptstadt und Landeshauptstädte mit hochrangigen Zentren des benachbarten Auslandes.
- | Bundes- und Landeshauptstädte mit hochrangigen Zentren des benachbarten Auslandes
- | Bundes- und Landeshauptstädte mit überregionalen Zentren der Bundesländer /Viertelhauptstädte wie Steyr, Wels, Wiener Neustadt, Leoben, Bruck/Kapfenberg, Villach, Lienz, Dornbirn, Feldkirch) sowie
- | die Anbindungen zu hochrangigen intermodalen Verkehrsknoten (z.B. Flughäfen, Donauhäfen, überregionale Güterumschlagszentren).

Die Kompetenzzuordnung erfolgt aufgrund von Zielhierarchien in Verbindung mit der Verkehrsverbindungsfunktion.

I. Internationale und hochrangige nationale Verbindungen, TEN-Verbindungen sowie TINA-Netz. Diese Verbindungen sind in Bundeskompetenz

II. Großräumige Verbindungen zwischen überregionalen Zentren Österreichs bzw. benachbarter Länder sowie mit dem Netz I zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Landeshauptstädten sowie von ausländischen hochrangigen Zentren und Wirtschaftsräumen). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit in Bundeskompetenz liegen. Beim Straßennetz besteht allerdings derzeit das Problem, dass die Bundeskompetenz (=ASFINAG-Netz) mit einem vierstreifigen Ausbau mit baulicher Mitteltrennung sowie planfreien Kreuzungslösungen (zumindest für die übergeordnete Straße) verknüpft wird. In einigen Streckenabschnitten wird dieser Ausbaustandard mit einem Mittelstreifen auf Grund der Verkehrsbelastung nicht sinnvoll sein. Bei geringer prognostizierter Auslastung des geplanten vierstreifigen (und kreuzungsfreien) Ausbaues (z.B. unter 30% der Leistungsfähigkeit für das Jahr 2020) sind Sonderlösungen anzustreben (z.B. ausnahmsweise Aufnahme in das ASFINAG Netz trotz Ausbau ohne Mitteltrennung und plangleichen Knoten oder Weiterverfolgung durch die Länder als höchstrangige Landestraße).

III. Überregionale/regionale Verbindungen. Diese dienen der Verbindung der Regionalzentren mit den anderen Regionalzentren sowie mit dem Straßennetz II zur Verbindung von höherrangigen Zentren (Überregionale Zentren, Landeshauptstädte und ausländische hochrangige Zentren). Dieses Netz sollte nach derzeitiger Gepflogenheit nicht in Bundeskompetenz sein, da die Interessen dieses Netzes primär in der Region liegen.

IV. Sonstige niederrangige Verbindungen: Dieses Netz sollte nicht in Bundeskompetenz fallen, da es lokale Interessen betrifft.

Der oben stehende Text wurde dem Entwurf der Richtlinie für die Erstellung einer SP-V entnommen. Er hat für Österreich allgemeine Bedeutung, doch die speziellen Verhältnisse des Landes Wien, sind grundsätzlich anders. Ein Vergleich der Flächen und Einwohner der einzelnen Bundesländer, der Landeshauptstädte und der betroffenen Wiener Gemeindebezirke zeigt folgendes Bild:

		Fläche/km ²	Einwohner per 1.1.2005
Bundesländer	Wien	415	1.626.440
	Burgenland	3.965	278.215
	Kärnten	9.536	559.891
	Niederösterreich	19.178	1.569.596
	Oberösterreich	11.982	1.396.228
	Salzburg	7.154	526.017
	Steiermark	16.392	1.197.527
	Tirol	12.648	691.783
	Vorarlberg	2.601	360.827
			83.871
Landeshauptstädte	Eisenstadt		12.061
	Klagenfurt		91.723
	St. Pölten		50.474
	Linz		187.112
	Salzburg		146.868
	Graz		240.278
	Innsbruck		115.498
	Bregenz		61.959
südl. Wr. Bezirke	Wien 10., Favoriten		163.173
	Wien 11., Simmering		82.060
	Wien 23., Liesing		87.179

Daraus lässt sich Folgendes ablesen:

Das Land Wien hat von allen Bundesländern die höchste Einwohnerzahl bei gleichzeitig geringster Fläche. Die Einwohnerzahl Wiens ist rd. 15 mal so groß wie der Durchschnitt der Einwohner der übrigen Landeshauptstädte.

Der vom Verkehrsdruck im südlichen Wien meistbetroffene Bezirk, nämlich Favoriten, liegt an Einwohnern gemessen, an dritter Stelle der österreichischen Städte.

Wien ist gemäß dem STEP 2005 als polyzentrische Stadt konzipiert.

Das Verkehrsaufkommen, das auf den Südraum von Wien einwirkt, rd. 300.000 KFZ/Tag, findet sich an sonst keiner Stelle in ganz Österreich.

Die Vienna Region stellt das Agglomerationszentrum Österreichs dar, die weitere Entwicklung im Zentrum Europas ist nicht nur für Wien sondern für ganz Österreich von zentraler Bedeutung.

Liest man unter diesen Aspekten den Text des Leitfadens, so zeigt sich, dass die von Wien initiierte Verbindungsspange zwischen der S 1 und der A 23 nicht wörtlich in das obige Schema einzuordnen ist, sehr wohl jedoch funktionell. In Hinblick auf seine übergeordnete verkehrliche Bedeutung, ist sie der Funktionsstufe II zuzuordnen, durch den geplanten Terminal Inzersdorf, der Bestandteil des TEN-Netzes ist, könnte die Straße sogar der Funktionsgruppe I zugeordnet werden. Jedenfalls sollte diese hochrangige Straßenverbindung in die Bundeskompetenz aufgenommen werden. Die Begründung findet sich auf Seite

4 ZIELE

Gemäß § 6, Abs. 2, Z. 1 (SPV-G) sind die mit der geplanten Netzveränderung verfolgten Ziele¹ darzustellen. Diese sind im Folgenden angeführt. Hierbei werden die Ziele der Nachhaltigkeit den übrigen Zielen vorangestellt, da diese die drei Säulen der Nachhaltigkeit darstellen. Sie sind somit Komponenten oder Aspekte der Nachhaltigkeit und damit den Zielen nachzureihen:

- | Sicherung der Nachhaltigkeit (Anerkennung ökologischer Grenzen) bei zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen (ÖREK 2001)
- | Berücksichtigung der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2004).

4.1 SOZIALE ZIELE

- | Schaffung einer direkten hochrangigen Anbindung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums im Südosten Wiens mit den Zentren Eisenstadt (Zentralitätsstufe 2), Wiener Neustadt (Zentralitätsstufe 3) und Sopron (Zentralitätsstufe 3) über den Regionenring ins Zentrum der Bundeshauptstadt (Zentralitätsstufe 1)²
- | Engere Verknüpfung des Regionenrings mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Bündelungs- und Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Wohnbevölkerung
- | Bündelung des Verkehrs im stark belasteten untergeordneten Netz und Verlagerung auf eine hochrangige Radialverbindung in Richtung Stadtzentrum Wien mit gleichzeitiger Entlastung von Wohngebieten

4.2 ÖKONOMISCHE ZIELE

- | Sicherung der Standortqualität durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (ÖREK 2001)
- | Stärkung der Achse Wien – Eisenstadt – Sopron mit Anbindung des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“ zur Erhöhung der wirtschaftlichen Dynamik der Großregion Wien–Bratislava–Győr (jordes+, CENTROPE)
- | Optimierte Verknüpfung des Güterumschlages von Straße und Schiene durch eine Anschlussstelle des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“

¹ In den Klammern angeführt finden sich die jeweiligen Quellen. Abkürzungen:

jordes+: Joint Regional Development Strategy / Gemeinsame Regionalentwicklungsstrategie für die Wien – Bratislava – Győr Region

CENTROPE: Europa Region Mitte, Gründung im Rahmen der Kittsee-Konferenz 2003;

ÖREK: Österreichisches Raumentwicklungskonzept

STEP: Stadtentwicklungsplan

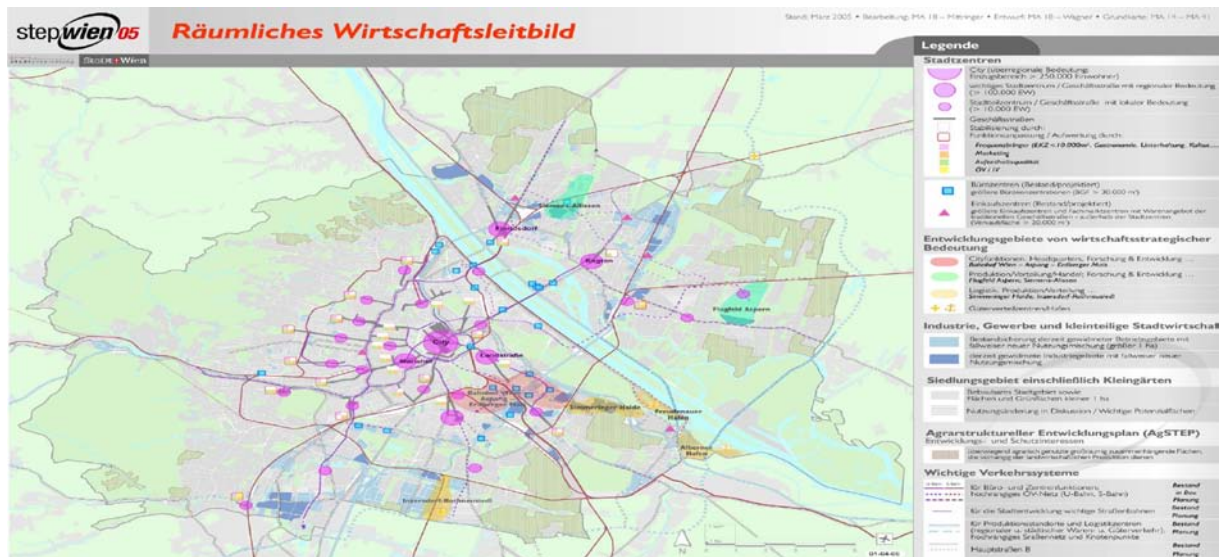
² Einteilung der Zentralitäts-Hierarchien gemäß „Prüfungsleitfaden für die strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“, Tab. 4-1, ASFINAG, Entwurf vom 31.05.2005

- | Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Zentralbahnhofs Wien aus dem Süden
- | Erschließung hochwertiger Entwicklungsgebiete im Süden Wiens (STEP '05, STEP 1994)
- | Erleichterte Abwicklung der Sanierung A 23 Inzersdorfer Hochstraße im am stärksten belasteten Abschnitt (mittelbare Wirkung)
- | Entlastung des heute bereits überbelasteten Knoten Inzersdorf

4.3 ÖKOLOGISCHE ZIELE

- | Entlastung von Wohnanrainern im untergeordneten Netz
- | Vermeidung von Umwegfahrten (Ressourcenverbrauch, Schadstoffausstoß, Lärm)
- | Verlagerung des Verkehrs aus dem untergeordneten Netz auf einen effizienten, umweltverträglichen Verkehrsträger
- | Einhaltung internationaler bzw. nationaler Vereinbarungen (Rechtsnormen und Richtlinien) (z.B. Natura 2000, Ramsar Abkommen, Wasserrahmenrichtlinie etc.)

Gemäß UVP-G sind Neubauten von hochrangigen Straßen (A + S-Straßen) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zuzuführen. Anlässlich dieser werden alle umweltrelevanten Themen, dies sind insbesondere Lärm und Luft geprüft, und es können nur solche Projekte positiv beschieden werden bei denen keine Überschreitung der Grenzwerte eintritt.





5 NETZVERÄNDERUNG

5.1 BEGRÜNDUNG

Es wird vorgeschlagen, vor dem Hintergrund der oben angeführten Ziele eine Netzergänzung vorzunehmen. Die zusätzliche Infrastruktur soll als leistungsfähiger Verkehrsträger dem Bereich Wien Süd (Bezirke X. und XXIII) und die südlichen Umlandgemeinden funktionell zugeordnet sein.

Gründe dafür sind:

- | Verdichtung des hochrangigen Straßennetzes und damit im Zusammenhang stehende Netzstabilisierung im hochbelasteten Wiener A+S-Netz
- | Durch den zusätzlichen Netzteil ergibt sich die Möglichkeit von Verkehrssteuerungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der VBA
- | Über die S1 – Verbindungsstraße-A23 entsteht die Möglichkeit eines Bypasses zur Umfahrung des hochbelasteten Knoten Inzersdorf
- | Entlastung des untergeordneten Straßennetzes (Laxenburger Straße, Himberger Straße, Oberlaaer Straße und damit von Siedlungsräumen)
- | Eine hochrangige Verbindung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums im Südosten Wiens mit den Zentren Eisenstadt, Wiener Neustadt und Sopron über den Regionenring ins Zentrum der Bundeshauptstadt
- | Verknüpfung des Regionenrings mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Bündelungs- und Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Wohnbevölkerung.
- | Die Möglichkeit zu wahren, dass eine Bündelung des Verkehrs im stark belasteten untergeordneten Netz und Verlagerung auf eine hochrangige Radialverbindung in Richtung Stadtzentrum Wien mit gleichzeitiger Entlastung von Wohngebieten stattfindet.
- | Für die Sicherung der Standortqualität muss entsprechende Infrastruktur bereitgestellt werden.
- | Sicherung der Stärkung der Achse Wien – Eisenstadt – Sopron
- | Sicherstellung einer starken Entwicklung der wirtschaftlichen Dynamik der Großregion Wien–Bratislava–Győr
- | Planung einer optimierten Verknüpfung des Güterumschlages von Straße und Schiene durch eine Anschlussstelle des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“



- | Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Zentralbahnhofs Wien aus dem Südosten
- | Planung der Erschließung hochwertiger Entwicklungsgebiete im Süden Wiens entsprechend (STEP '05)
- | Mögliche Erleichterung für die Abwicklung der Sanierung A 23 Inzersdorfer Hochstraße als mittelbare Wirkung
- | Mögliche Vermeidung von Umwegfahrten (Ressourcenverbrauch, Schadstoffausstoß, Lärm) durch Schaffung einer zusätzlichen radialen Verbindung bzw. Verstärkung dieser Relation
- | Möglichkeit der Verlagerung des Verkehrs aus dem untergeordneten Netz auf einen effizienten, umweltverträglichen Verkehrsträger

Der Wunsch nach einer entsprechenden Netzveränderung spiegelt sich auch im Generalverkehrsplan Österreich, im Masterplan Verkehr Wien und in den Stadtentwicklungsplänen 1994 und 2005 wieder.

Im Zuge der gegenständlichen SP-V wird in einem intermodalen Alternativenspektrum geprüft, durch welche Maßnahmen die Ziele bestmöglich erreicht werden können. Die SP-V bietet auch auf Grund des strategischen Zugangs und Untersuchungsmaßstabs die Möglichkeit, die genannten Gründe und Ziele gesamtheitlich zu verfolgen und zu beurteilen.

5.2 NUTZEN

Der Nutzen der Netzveränderung steht in ursächlichem Zusammenhang mit der Erwartungshaltung, den Zielsetzungen an eine Infrastrukturmaßnahme, und den Gründen, den Ursachen für die Überlegungen zur Netzveränderung.

Der erwartete Nutzen spiegelt folglich die Zielsetzungen wieder. Der erzielbare Nutzen aus den unterschiedlichen Alternativen, welche im Zuge der SP-V Wirkungsanalysen gegenübergestellt werden, wird in dieser Analyse ermittelt.

Ergebnis ist eine wissenschaftliche Untersuchung, die bzw. deren Ergebnis als Voraussetzung für weitere Planungsschritte dient..



6 UNTERSUCHUNGSRAUM

Es wird aus inhaltlichen Gründen eine Trennung zwischen funktionellem und engerem Untersuchungsraum vorgenommen. Im Funktionellen Untersuchungsraum wird jenes Gebiet abgebildet, in dem Wirkungen und Wechselwirkungen aus der Infrastrukturmaßnahme bzw. der Planung abgeleitet werden können. Der engeren Untersuchungsraum ist jener Raum der für eine allfällige bauliche Umsetzung in Frage kommt.

Im Sinne der verkehrlichen, wirtschaftlichen und sozialen Wechselwirkungen sind die Wirkungen in beiden Untersuchungsräumen berücksichtigt.

6.1 FUNKTIONELLER UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Abgrenzung des funktionellen Untersuchungsraumes leitet sich direkt aus der Definition der Ziele für die Infrastrukturmaßnahme ab. Dabei lassen sich im wesentlichen 3 Räume definieren:

- I Die Bundeshauptstadt Wien als Ziel bzw. Quelle für Verkehrsbeziehungen begründet aus den hier angeordneten Funktionen
- I Der Raum zwischen A 2 und A 4 im Süden Wiens, als Gebiet das an den engeren Untersuchungsraum angrenzt und dessen Verkehrsströme über die veränderten Bundesstraßen radial Richtung Wien führen und in Hinkunft über die Südraum Umfahrungen und die S 1 Richtung Wien geführt werden. S1 sammelt den Verkehr und würde ungefiltert weiterleiten.
- I Das Einzugsgebiet des Regionen Rings, da der Regionen Ring am Wiener Stadtrand die tangentielle Verteil-Funktion erfüllt.

6.2 ENGERER UNTERSUCHUNGSRAUM

Der engere Untersuchungsraum wird so definiert, dass

- I der hochrangige tangentielle Verkehrsträger abgebildet ist,
- I die innerstädtische Verkehrsverteilung abgebildet ist,
- I alle radialen Bahnverbindungen dargestellt sind, welche im Untersuchungsgebiet vorhanden sind,
- I das stark belastete untergeordnete Straßennetz abgebildet ist,
- I wie auch die lokale Erschließung durch den städtischen ÖPNV.

Im Osten wird das Gebiet durch die ÖBB Ostbahn begrenzt, da weiter östlich bereits die B 14 Westspanne Rannersdorf als Radiale zur S 1 geplant ist und die nächste folgende Radiale für Wien bereits die A 4 Ost Autobahn darstellt. Im Norden und Westen wird der Untersuchungsraum durch die A 23 bzw. A 2 und im Süden durch die S1 begrenzt.

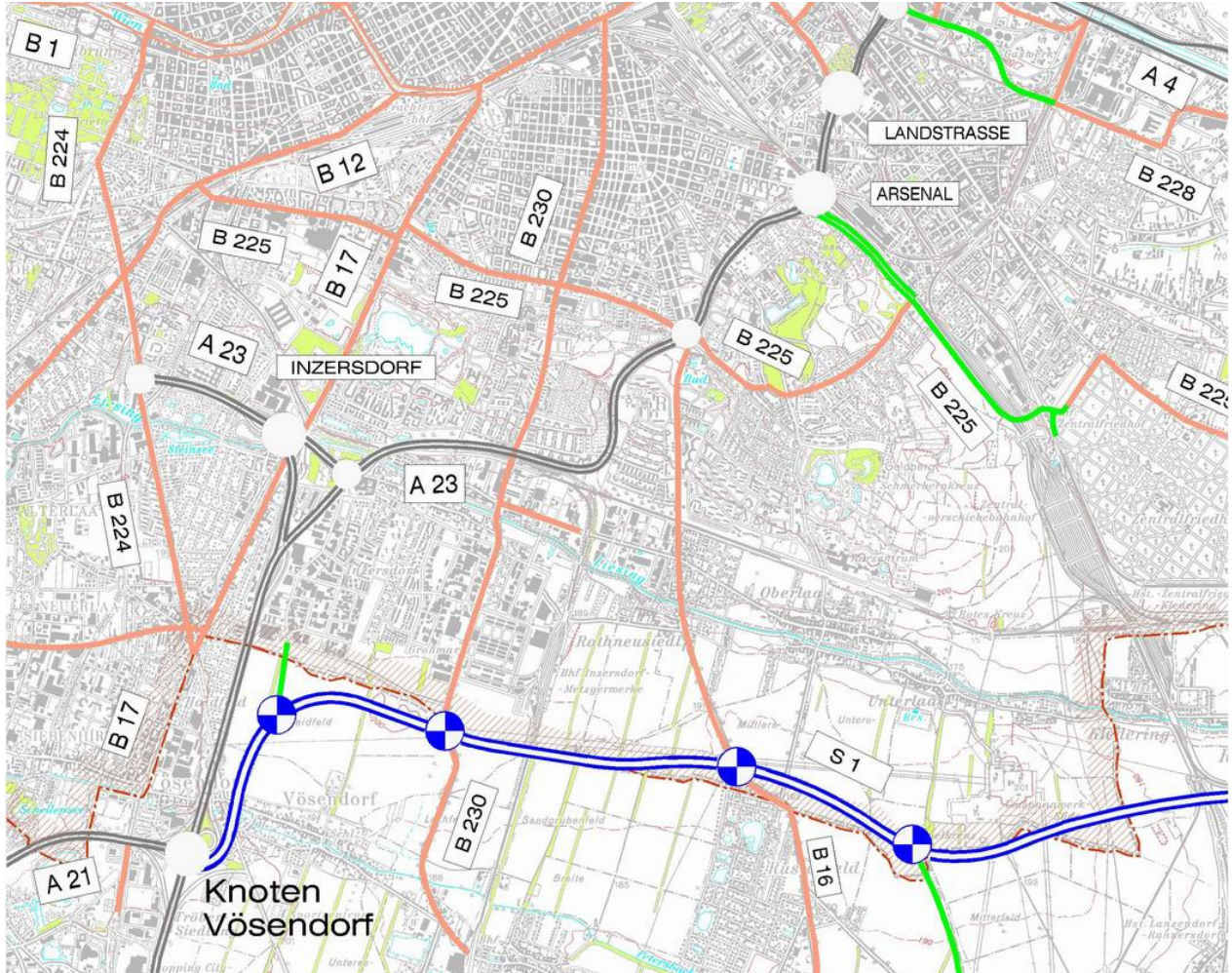


Abb.: Engerer Untersuchungsraum

7 ALTERNATIVEN

7.1 ALTERNATIVEN – MÖGLICHKEITEN

An Hand einer Analyse des Untersuchungsraumes aus topologischen, stadtstrukturellen, sozialen und verkehrlichen Gesichtspunkten wurden für den Untersuchungsraum folgende grundsätzlich mögliche Alternativen geprüft.

Alternativen	0-Alternative	ÖV-Zusätzlich	MIV-Zusätzlich	Ausbau ÖV	Ausbau MIV
A 0	X				
A 1		X			
A 2				X	
A 3			X		
A 4					X
A 5			X	X	
A 6				X	X
A 7		X			X

7.2 BESCHREIBUNG DER ALTERNATIVEN

A 0 – keine neuen Infrastrukturmaßnahmen:

Ist-Zustand und Entwicklung:

- | Derzeit hohe Belastungen im engeren Untersuchungsraum im bestehenden über- und untergeordneten Straßennetz,
- | Prognostizierte Entwicklung im Zusammenhang mit der Verkehrsfreigabe der S 1 und
- | Funktionen und Wechselwirkungen zwischen dem Südlichen Wiener Umland, dem Regionen Ring-Einzugsgebiet und der Bundeshauptstadt Wien

Definition des Bestandsnetzes ÖPNV für gegenständliche Untersuchung:

- | Südbahn
- | Badner Bahn
- | Pottendorfer Linie
- | Aspang Bahn
- | Ostbahn
- | Regional Busverbindungen

Zusätzlich zweckspezifische Infrastruktureinrichtungen (Wien – Umland):

- | City Airport Train (CAT)
- | Ikea – Bus

Verbindungen ÖPNV in Wien

- | S-Bahn
- | Straßenbahn- und Buslinien

Definition des Bestandsnetzes MIV für gegenständliche Untersuchung:

- | Fertigstellung von S 1 Vösendorf – Schwechat 2006
- | Fertigstellung der NÖ Südraum Umfahrungen 2006
- | Bestehende Radiale im untergeordneten Netz: Laxenburger Straße, Himberger Straße, Laaerberg Straße
- | Bestehende Radiale im hochrangigen Netz: A 2 Süd Autobahn, A 4 Ost Autobahn
- | Innerstädtische Verteilungsfunktion über A 23 Südost Tangente

Die Strategie, hier auf dem Sektor der Infrastrukturentwicklung keine weiteren Maßnahmen zu setzen, wird in Anbetracht der bestehenden Belastungen nicht als zielführend betrachtet. Die 0 Variante wird zum Zweck einer inhaltlich vollständigen und konsistenten Aufarbeitung in der Wirkungsanalyse der Kriterien weiter bearbeitet.

A 1 – Errichtung eines zusätzlichen ÖV-Trägers:

Im funktionellen Untersuchungsraum im Süden Wiens herrscht bereits eine relativ hohe Dichte an radial geführten öffentlichen Verkehrsmittel. Beispielhaft für die hohe Korridor-dichte sind die Linien unter Alternative 0 angeführt. Trotzdem erscheint es notwendig um die in STEP '05 definierten Ziele zu erreichen, eine zusätzliche städtische Hochleistungsstrecke (U-Bahn) in dieses Gebiet zu führen.

Da es, wie oben angeführt, im Bereich A 2 bis A 4 eine Vielzahl von radialen zu Wien geführten öffentlichen Verkehrsträgern im Bestand gibt, ist ein Versorgungsengpass nicht auf einen Mangel im bereits bestehenden Netz zurückzuführen.

Im engeren Untersuchungsraum stehen auch sämtliche der oben angeführten Einrichtungen zur Verfügung.

A 2 – Ausbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel:

Wie bereits unter der Alternative A 1 angeführt stehen im südlichen Quadranten des funktionellen wie auch im engeren Untersuchungsraum eine Vielzahl an ÖPNV-Trägern zur Verfügung. Die Argumentation zur Ertüchtigung steht damit in engem Zusammenhang zu den Ausführungen bei A 1.

Maßnahmen zur Ertüchtigung des ÖPNV sind in Form von Taktverdichtung, Ausbau bestehender Linien (z.B. 2-Gleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie) aber auch Erweiterung des innerstädtischen Netzes denkbar (Erweiterung der U-Bahn an den südlichen Stadtrand von Wien).

Diese Variante ist als Möglichkeit in der Wirkungsanalyse als relevant zu erachten. Wesentliche Faktoren hierbei sind die Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem MIV bzw. Park&Ride und die Stadtentwicklungsszenarien im Süden Wiens, da städtischer öffentlicher Verkehr vor allem als lokale Maßnahme zur Standorterschließung bzw. –aufwertung darstellt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßen-Infrastruktur:

Ist-Zustand und Entwicklung:

- | Fertigstellung von S 1 Vösendorf – Schwechat 2006
- | Fertigstellung der NÖ Südraum Umfahrungen 2006
- | Bestehende Radiale im untergeordneten Netz: Laxenburger Straße, Himberger Straße, Laaerberg Straße
- | Bestehende Radiale im hochrangigen Netz: A 2 Süd Autobahn, A 4 Ost Autobahn
- | Innerstädtische Verteilungsfunktion über A 23 Südost Tangente

Zwischen A 2 Süd Autobahn und A 4 Ost Autobahn erfolgt die radiale Erschließung Wiens und damit die Verknüpfung zwischen südlichem Wiener Umland und hinkünftig auch Regionen Ring-Verkehr auf den bestehenden Einfahrtsstraßen. Dabei ist bereits im Bestand festzustellen, dass hier eine starke Belastung der Laxenburger Straße und der Himberger Straße zu registrieren ist. Die Leopoldsdorfer Straße wird im Zuge der Errichtung der ASt. Rustenfeld nur noch indirekt als Radiale angebunden, da diese vom Durchzugsverkehr entlastet werden soll. Damit stehen im Süden nur zwei Einfahrtsstraßen zur Verfügung.

Der Regionen Ring erfüllt vor allem die tangentielle Verteilungsfunktion des Ziel-Quell-Verkehrs um Wien, wohingegen die A 23 die innerstädtische Verteilung übernimmt. Dies lässt sich auch aus Zahlen zur A 23 (Snizek 2000) belegen. Diese besagen, dass derzeit nur 9% des Verkehrs die A 23 als Verbindungsstrecke zwischen A 2/A 21 und A 22 nutzen. Das Restverkehrsaufkommen von 91% nutzt die A 23 um innerstädtisch möglichst nahe ans Ziel zu gelangen.

Dies wiederum unterstützt die Argumentation, dass eine der Hauptfunktionen des Regionen Rings (im Bereich von Wien der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße) in der Koppelung mit starken Radialen besteht, die das bestehende Netz entlasten und damit auch die Wohnbebauung und die dort lebenden Menschen.

Zusammenfassend kann man folgende Funktionszusammenhänge aus den bestehenden Planungen und Untersuchungen ableiten:

- I Regionen Ring: Tangentiale Verteilung des Verkehrs mit mittelbarer Zielrichtung
- I Hochrangige Radiale (A 22, B 3d, ...): Radiale Führung des Verkehrs mit unmittelbarer Zielrichtung
- I A 23: Innerstädtische kleinräumige Verteilung der Verkehrs über hochrangigen Verkehrsträger

Die A 23 kann durch eine derartige Netzentwicklung auch neue Qualitäten entwickeln. Allerdings fehlt zu dieser Entwicklung die starke Radiale im Korridor zwischen Ostbahn und A 2 Süd Autobahn.

Die Entwicklung einer zusätzlichen hochrangigen Straßen Infrastruktur ist daher als Alternative in der SP-V Wirkungsanalyse zu berücksichtigen.

A 4 – Ausbau des untergeordneten Netzes:

Wie beim öffentlichen Verkehr steht auch die Ausbau – Alternative hinsichtlich MIV in engem argumentativen Zusammenhang mit der Alternative einer Netzergänzung (A 3).

Wie bereits ausgeführt sind die bestehenden drei Radialen im Süden bereits stark belasten. Von diesen wird die Laaerberg Straße nur noch indirekt an die ASt. Rustenfeld angeschlossen, um ein weiteres Anwachsen des Verkehrs und damit der Belastungen für die Wohnanrainer zu limitieren.

Die Himberger Straße ist ebenso stark belastet und wird mit einer niveaugleichen Eisenbahnkreuzung über die ÖBB Donauländebahn geführt. Diese Straße befindet sich bereits am Ende ihrer Leistungsfähigkeit.

Es bleibt die ebenfalls stark belastete Laxenburger Straße, die durch stark verbautes städtisches Gebiet bis zum Gürtel verläuft und dabei als tangierende Begleitstraße zur Fußgängerzone Favoriten wirkt.

Es zeigt sich vor diesem Hintergrund, dass ein Ausbau des bestehenden Netzes bereits vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bestandssituation als erhebliche Schwierigkeit einzustufen ist. Hinzukommt bei dieser Alternative, dass die Wohnbevölkerung im Verlauf dieser Straße starken zusätzlichen Belastungen ausgesetzt wäre, was nicht im Sinne der Erhöhung von Lebensqualität und Stadtentwicklung ist und auch keine nachhaltige Strategie zur Verknüpfung von Südraum, Regionen Ring und Bundeshauptstadt darstellt.

Die Alternative eines Ausbaus der bereits bestehenden Straßen wird aus diesem Gründen empfohlen, nicht in der Wirkungsanalyse der Kriterien lt. SP-V zu berücksichtigen.

A 5 – Zusätzliche hochrangige Straße und Ertüchtigung des ÖPNV

Argumentative Grundlagen wurden bereits in der Beschreibung der solitären Maßnahmen bei MIV und ÖPNV erarbeitet.

Hier sind noch zusätzliche Aspekte zu bewerten:

Der innerstädtische ÖPNV weist eine hohe Taktdichte und starke kleinräumige Erschließungsfunktion auf. Es gilt bei einer Kombination dieser beiden Maßnahmen vor allem Wechselwirkungen zu berücksichtigen, die beim Personenverkehr greifen.

Als zusätzlicher Effekt zur Erschließung der städtischen Randlagen durch ÖV kann hier – im Sinne nachhaltiger Planungen – der Modal Split genutzt werden, d.h. durch Park&Ride Möglichkeiten mit Anknüpfung von Straßeninfrastruktur an hochwertige ÖV-Träger können hier gute Wechselwirkungen erzielt werden. Es muss hier allerdings auch festgehalten werden, dass die Verlagerungen von MIV zu ÖPNV prozentuell nicht sehr hoch eingestuft werden.

Diese Alternative wird im Zuge der SP-V den Wirkungsanalysen zugeführt.

A 6 – Ertüchtigung von bestehendem Straßen und ÖV-Netz:

Da der Ausbau des bestehenden untergeordneten Netzes – wie im Rahmen der Alternative V 4 beschrieben – keine taugliche Alternative darstellt und der Modal Split nicht einer hochwertigen Entlastung des Verkehrsträgers Straße entspricht, wird empfohlen, diese Alternative nicht im Rahmen der Wirkungsanalyse im Detail zu untersuchen.

A 7 – Errichtung eines zusätzlichen ÖV-Trägers und Ertüchtigung der bestehenden Straßen:

Diese Alternative wird vor dem Hintergrund der Argumentation in den Einzel-Alternativen empfohlen, nicht in der detaillierten Untersuchung und Wirkungsanalyse weiter zu verfolgen.

7.3 ALTERNATIVEN – AUSWAHL

Auf Basis der Aufbereitung in der Beschreibung der Alternativen werden folgende Alternativen für eine detaillierte Untersuchung (Maßstab 1:50.000) im Zuge der Wirkungsanalysen zu den Kriterien Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Umwelt und Verkehr empfohlen:

- | A 0 – Keine Ausbaumaßnahme
- | A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes
- | A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur
- | A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

7.4 ENTSCHEIDUNGSBAUM ZUR GEAMTEMPFEHLUNG

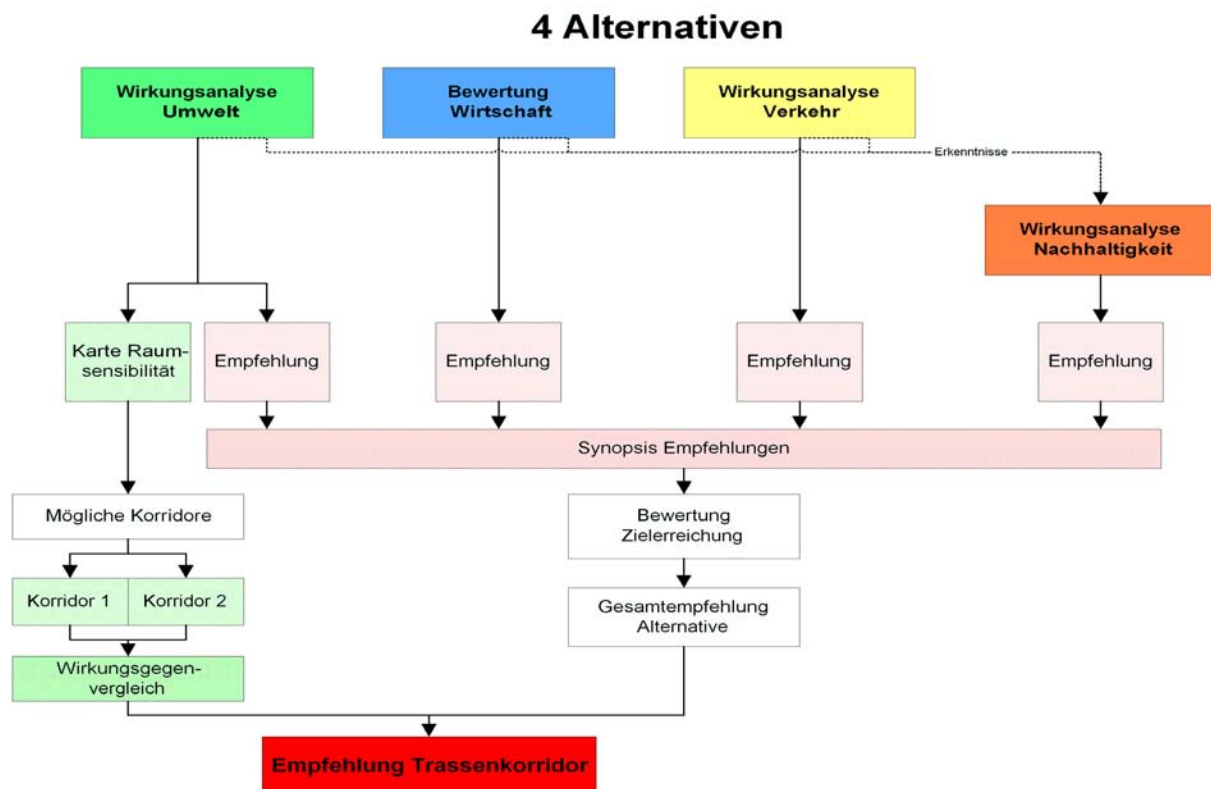


Abb.: Entscheidungsbaum

8 ZEITRAUM

Als Planungshorizont wird das Jahr 2015 gewählt.

Grund hierfür sind einerseits die starken wirtschaftlichen und verkehrlichen Wechselwirkungen mit der Planung und Realisierung des S 1 (Regionenring) um Wien. Auf der anderen Seite zielen Programme wie der STEP '05 aber auch andere örtliche Entwicklungskonzepte auf einen Betrachtungszeitraum von 10 Jahren.

Durch eine Bezugnahme auf die Entwicklung des wichtigsten Infrastrukturprojektes für die Vienna Region zum einen und die Schaffung eines Zusammenhanges zu den vorliegenden Planungen und Programmen ist aus Sicht des Planungsteams ein sinnvoller und zielführender Zeitraum gewählt.

Der für Infrastrukturprojekte eher kurz gewählte Planungshorizont begründet sich in dem Umstand, dass viele bezughabende Projekte und Programme bis 2015 realisiert sein sollen. Eine weiterreichende Prognose wird daher als nicht zielführend erachtet.

9 RELEVANTE RAUM- UND UMWELTASPEKTE

Als relevante Aspekte hinsichtlich Raum und Umwelt werden alle jene angesehen, die in § 6, Abs. 2 Lit. 8 taxativ aufgezählt sind. Alle Aspekte finden sich als aufgearbeitet in der gegenständlichen SP-V wieder. Der Nachweise dazu wird an Hand der Checkliste Schutzgüter und Schutzinteressen (A. Sommer, 2005) geführt, welche dem Anhang beiliegt.

Da das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit ein zentraler Aspekt in der Umwelt sind, und weil in weiterführenden Planungen bis hin zur UVP der Mensch nicht direkt betrachtet wird sondern über andere Kriterien beschrieben wird, wurde auch hier diese Vorgehensweise gewählt. Der Mensch wird daher über Raumordnung, Siedlungs- und Wirtschaftsraum / Wohnbauland, Freizeit und Erholung, Lärm und Luft beschrieben. Wirkungen auf den Menschen werden dadurch gut abgebildet und gleichzeitig auch eine Analogie in der Vorgehensweise zu weiterführenden Genehmigungsverfahren hergestellt.

Eine Verschneidung von Ursachen und Auswirkungen erfolgt in den Relevanzmatrizen, die separat für jede Alternative geführt wird.

9.1 IST – ZUSTAND

9.1.1 Lärmbelastung

Die Lärmsituation im Bestand ist unmittelbar an die verkehrliche Nutzung gekoppelt, da industrielle Anlagen mit starken Lärm – Emissionen im Untersuchungsraum nicht angesiedelt sind.

Derart sind die Verkehrsträger Straße und Bahn relevante Emittenten: A 23 Südost Tangente, ÖBB Pottendorfer Linie, ÖBB Donauländebahn und ÖBB Ostbahn, vor allem aber die untergeordneten Straßen, die unmittelbar durch Siedlungsgebiete führen und nicht mit Schutzmaßnahmen für die anrainende Bevölkerung versehen sind bzw. werden können: Laxenburger Straße, Himberger Straße und Laaerberg Straße.

Von den genannten Bahnlinien liegt die Pottendorfer Linie größtenteils im Gewerbegebiet und grenzt nur in kurzen Abschnitten an Wohnbebauung bzw. Kleingartenanlagen mit ganzjährigem Wohnen. Zwischen Ostbahn und den weiter westlich gelegenen Siedlungsgebieten liegt ein breiter Streifen des Wiener Grüngürtels. Im Zuge des geplanten Ausbaues der Bahnlinien wird durch den Lärmschutz verbessert.

Damit wird die Lärmsituation im wesentlichen durch die lokalen Durchfahrtsstraßen belastet, die derzeit die Radialen im Süden Wiens bilden und durch die A 23.

9.1.2 Luftschadstoff-Belastung

Der gesamte Untersuchungsraum ist Sanierungsgebiet für NO₂ und PM₁₀, wobei der Eintrag sowohl lokal aber auch regional und überregional erfolgt.

9.1.3 Überörtlichen räumlichen Festlegungen

Sowohl internationale (Programm JORDES +) als auch nationale Zielvorstellungen (ÖREK 2001) sehen vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung und der wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs und des Großraums Wien eine weitere Entwicklung von Infrastrukturmaßnahmen vor.

Konkret sollten daher im hochrangigen Netz auf Grundlage des „Generalverkehrsplanes Österreich 2002“ vor allem folgende Maßnahmen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße gesetzt werden:

- | Lückenschlüsse im hochrangigen Straßennetz
- | Netzschlüsse mit den hochrangigen internationalen Korridoren in den Nachbarländern Tschechien, Slowakei und Ungarn
- | Ergänzung des hochrangigen Straßennetzes im Raum Wien
- | Erhaltung und Weiterentwicklung des hochrangigen Netzes.

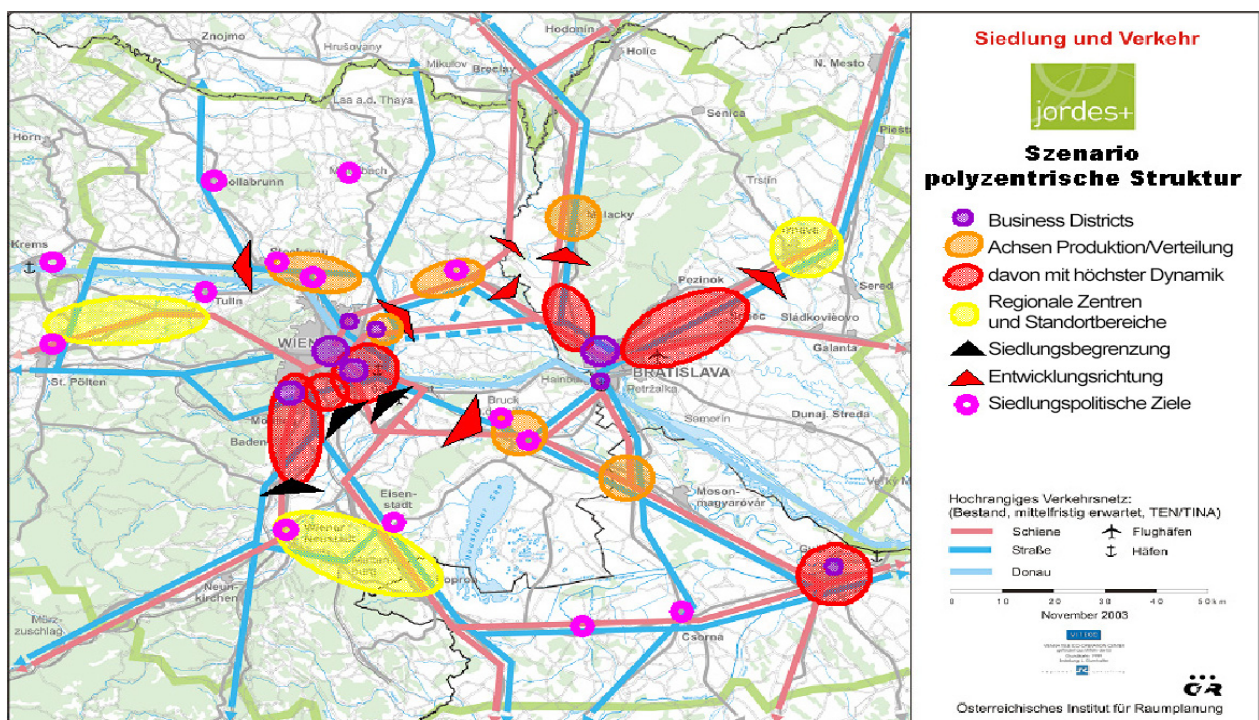


Abb.: Szenario polyzentrische Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung

Quelle: "Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen", Jordes+-Teilprojekt, PGO 2004, Wien

9.1.4 Örtlichen Raumplanung

Entsprechend STEP '05 und Masterplan Verkehr der Stadt Wien wird Wien entsprechend den Leitbildern der Nachhaltigkeit entwickelt und im Sinne einer Stadt der kurzen Wege als polyzentrische Stadt entwickelt.

Um in diesem Sinne Entwicklung zu betreiben und gleichzeitig im Zuge der EU-Ost-erweiterung Kooperations- und Wettbewerbsfähig zu bleiben und auch um Wien als möglichst hochqualitativen Standort zu platzieren, wird Standortentwicklung unter anderem an die Schaffung hochrangiger Infrastruktur gekoppelt.

Sowohl im STEP als auch im Masterplan Verkehr sind entsprechende Maßnahmen definiert, die neben Erweiterung von städtischem ÖPNV auch bessere Verbindungen durch Regionale Autobuslinien, die Pottendorfer Linie aber auch hochrangige radiale Straßenzüge im Süden Wiens vorsehen.

Hinsichtlich der hochrangigen Straßen-Infrastruktur werden vor allem zwei Korridore durch Wien forciert, nämlich jener der ÖBB Pottendorfer Linie (A xx Verbindungsspanne) und jener der ÖBB Ostbahn (B 225).

9.1.5 Siedlungsraum, Wohnbauland

Die Siedlungsgebiete liegen im engeren Untersuchungsraum vor allem an der Himberger Straße am Goldberg, am Laaerberg und in Oberlaa. Außerdem sind im Bereich der überwiegenden Gewerbe- und Industrienutzungen in Inzersdorf noch einige kleiner Gebiete mit Wohnnutzung belegt.

Es zeigt sich, dass vor allem an den bestehenden Radialen, hierbei vor allem an der Himberger Straße, beiderseits zu einer Konzentration von Wohngebiet kommt.

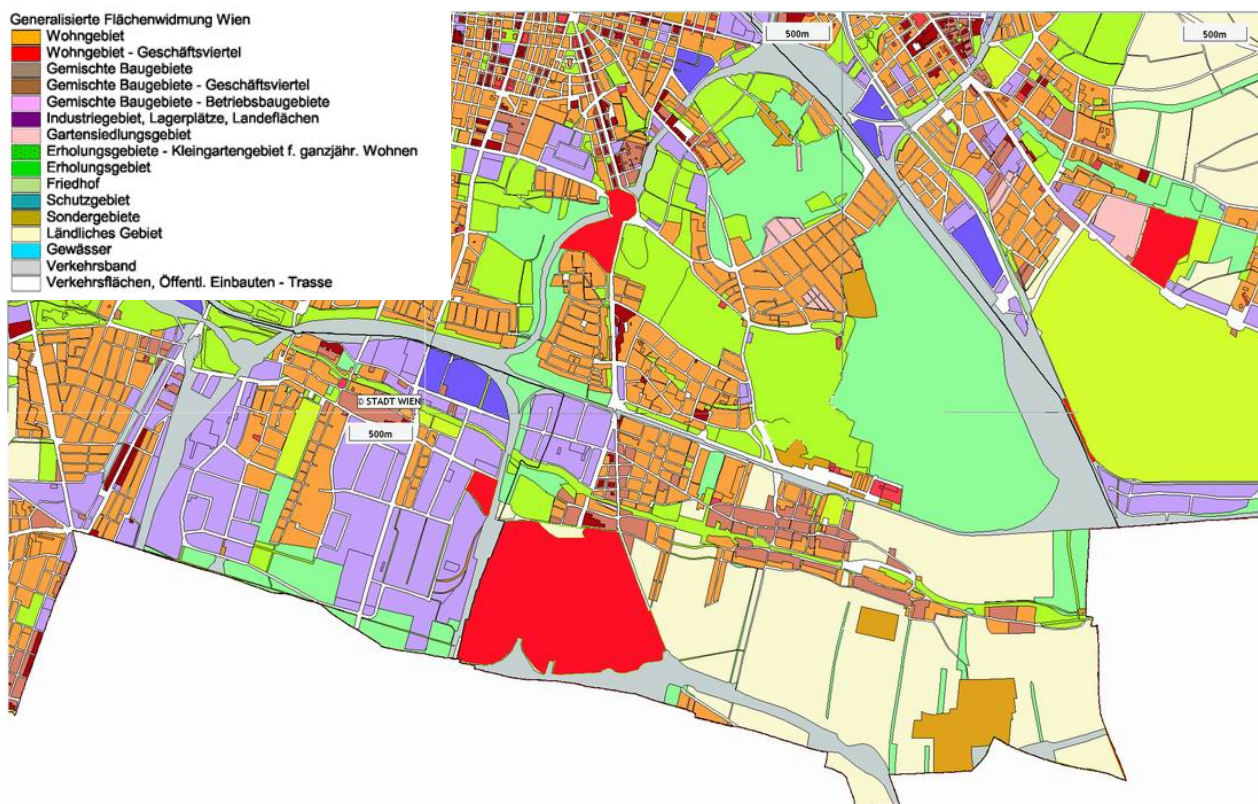


Abb.: Generalisierte Flächenwidmung Wien

9.1.6 Kulturgüter

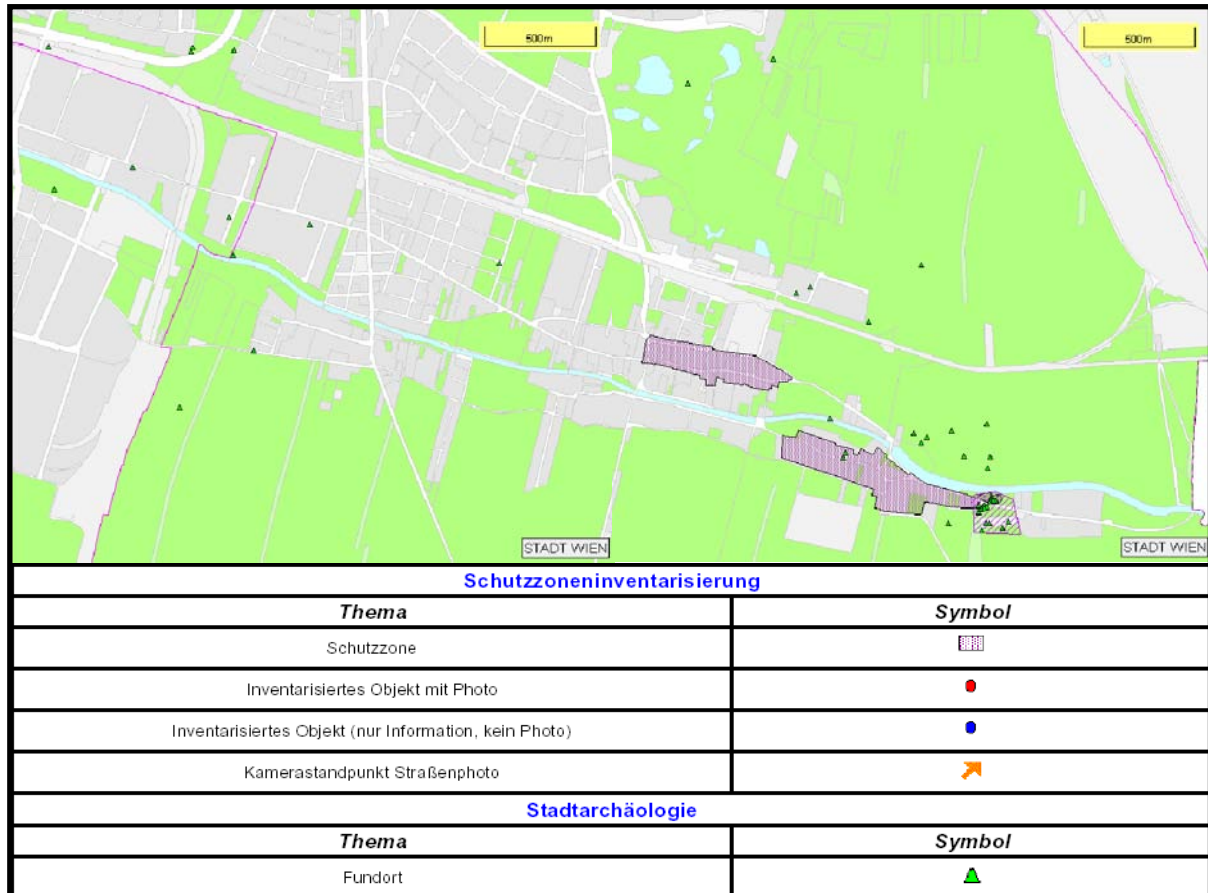


Abb.: Kulturgüter südliches Favoriten; <http://service.wien.gv.at/kulturkat/html/start.asp>

Im Bereich südlich der Rosiwalgasse ist nach derzeitigem Forschungsstand keine Fundhäufung festzustellen.

In Oberlaa und Unterlaa kann jedoch eine größere Funddichte festgestellt werden. Es gibt in Oberlaa zahlreiche Fundstellen aus der Bronze- und Hallstattzeit. In Unterlaa wurde ein römischer Vicus (Weiler) gefunden, ein weiterer in der nahegelegenen Sulzengasse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jede dieser Siedlungen eine gewisse Ausdehnung sowie ein Umfeld hat, das räumlich kaum einzugrenzen ist. Im Zuge des Baues S 1 wurden zahlreiche antike Bodendenkmäler gefunden und dokumentiert.

Im Gebiet westlich des Zentralverschiebebahnhofes gibt es bisher keine besonderen archäologischen Auffälligkeiten, was jedoch auch darauf zurückzuführen ist, dass hier noch keinerlei Bautätigkeiten bzw. Planung stattgefunden haben.

Neben den archäologisch bedeutsamen Funden befinden sich im engeren Untersuchungsraum einige Bildstöcke wie das Rote Kreuz, das Sebastians Kreuz und ein Bildstock bei der Rosiwalgasse sowie die Fieberkreuzkapelle.



9.1.7 Orts- und Landschaftsbild

Folgende charakteristische Bereiche lassen sich grob definieren:

- | Das Ortsbild zwischen A 2/A 23, S 1 und ÖBB Pottendorfer Linie ist vorwiegend gewerblich – industriell geprägt.
- | Zwischen S 1 und den südlichen Siedlungsgrenzen von Wien herrscht auf Grund der Nutzung ein landwirtschaftlich geprägtes Erscheinungsbild vor.
- | Zwischen Pottendorfer Linie und Himberger Straße nördlich der Rosiwalgasse wirkt auch die Gewerbenutzung prägend, allerdings sind hier auch vermehrt Wohnnutzungen anzutreffen.
- | Nördlich der Donaulände Bahn liegen beiderseits der Himberger Straße große, sehr prägende Wohnsiedlungen.
- | Am Laaerberg und am Goldberg herrscht eine kleinstrukturierte Struktur vor.
- | Oberlaa als alte eingemeindete Ortschaft.
- | Ein Nord – Süd „Keil“ des Grüngürtels Wien mit vorwiegend landwirtschaftlicher Nutzung.
- | Breite ÖBB Ostbahn Trasse

9.1.8 Freizeit und Erholung

Im engeren Untersuchungsraum gibt es zwei Freizeiteinrichtungen die mehr als nur lokale Bedeutung aufweisen: das Kurzentrum Oberlaa und das Laaerberg Bad.

Weitere Einrichtungen sind vor allem Rad- und Fußwege in den Flächen, die dem Grüngürtel Wien bzw. dem Landschaftsschutzgebiet zugeordnet werden.

9.1.9 Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Im Untersuchungsgebiet sind einerseits stark anthropogen geprägte Lebensräume, andererseits auch weite Gebiete mit landwirtschaftlich dominiertem Erscheinungsbild anzutreffen.

Vor allem in diesen ländlich geprägten Gebieten bestehen kleinräumig Lebensräume, die das Vorkommen von sensiblen Pflanzen- und Tierarten begünstigen.

So sind im Bereich des Wiener Grüngürtels zwischen Pottendorfer Linie und Ostbahn verstärktes Auftreten von Rebhühnern zu verzeichnen und auch – wenngleich nur sehr vereinzelt – auch Neuntöter Vorkommen.

In den Gebieten östlich von Oberlaa und am Fuß des Goldbergs gibt es kleinräumig begrenzt auch hinsichtlich der Fauna Besonderheiten (Österreichischer Salbei, Grüner Milchstern, Österreichischer Zwerggeisklee, Ungarisches Hasenohr, Loess Löwenzahn).

Nachdem ein Großteil der Flächen im Grüngürtel Wien in den Bezirken Liesing und Favoriten landwirtschaftlich genutzt sind bzw. landwirtschaftliche Vorrangflächen sind, haben die Flächen zwar stadtoökologische Funktionen (Durchlüftung) sind aber durch die Nutzung nicht hochwertig bedeutende Flächen im Sinne von Arten- oder Naturschutz.

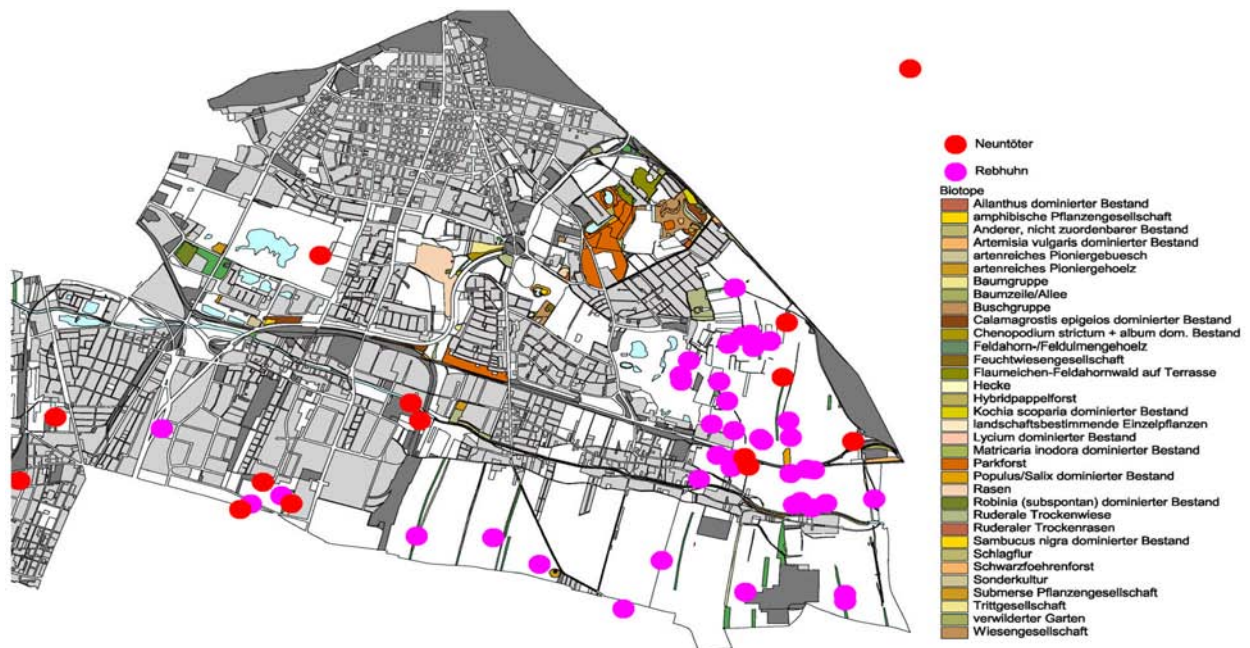


Abb.: Biotope, Vogelvorkommen

9.1.10 Boden

Im engeren Untersuchungsraum wird entsprechend der Verordnung Grüngürtel Wien schwerpunktmäßig in den landwirtschaftlichen Vorrangzonen Landwirtschaft getrieben.

Die Böden, die hier anstehen sind größtenteils tiefgründig. Seichtgründige Böden sind nur in Ausnahmefällen anzutreffen. Der häufigste Bodentyp ist hier der Tschernosem (Schwarzerde), weitere hier öfters auftretende Typen sind Feuchtschwarzerde, Kolluvium und Kulturrohboden. Der Tschernosem dominiert die übrigen Vorkommen aber bei weitem.

Qualitativ ist festzuhalten, dass hier überwiegend hochwertige Böden vorliegen (über 80% - Anteil). Die Anteile der mittelwertigen und geringwertigen Böden ist entsprechend gering.

Wichtig ist in Zusammenhang mit dem Schutzgut bzw. Indikator Boden auch festzuhalten, dass Boden nicht nur für Landwirtschaftliche Nutzungen als relevante Grundlage zu werten ist, vielmehr ist Boden auch für Fauna und Wasserhaushalt bedeutend. Durch zweiteres wird auch ein mittelbarer Funktionszusammenhang mit dem Menschen hergestellt (Wasser, Grundwasser).

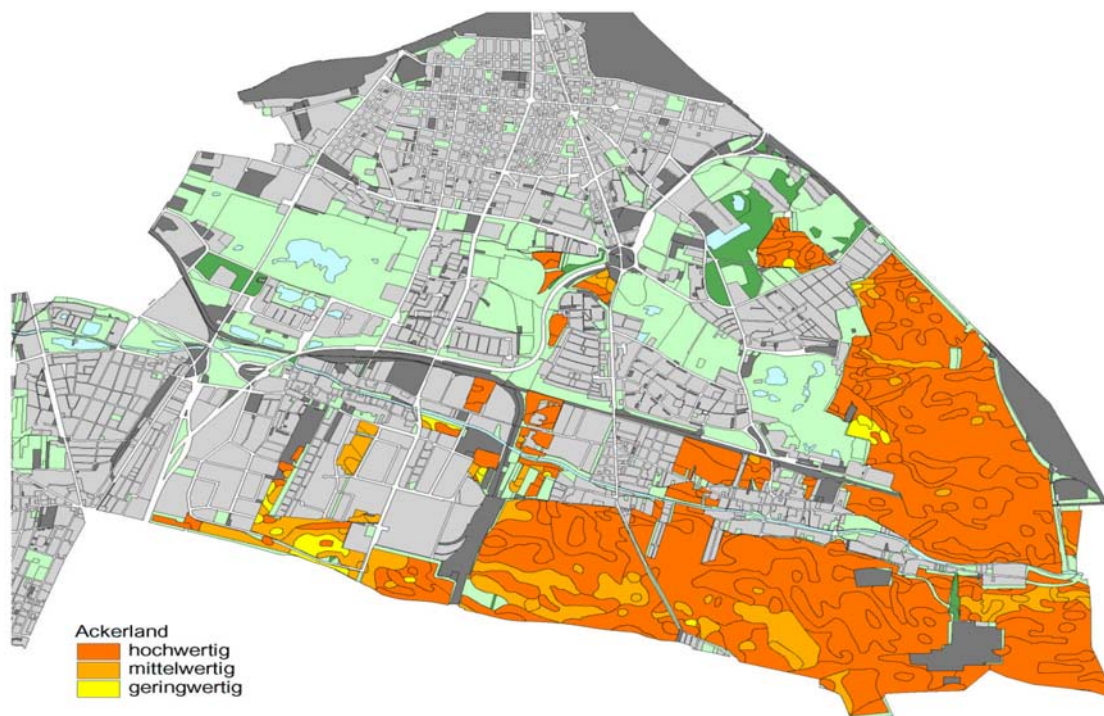


Abb.: Bodenwertigkeit

9.1.11 Biotopvernetzung

Vernetzung hat im Untersuchungsgebiet verschiedene Größenordnungen:

- | Die Verbindung verschiedener landschaftlicher und ökologischer Räume wie den Wienerwald mit den Terrassenlandschaften im Süden Wiens durch die Liesing.
- | Die Verzahnung zwischen dem Grüngürtel am Stadtrand mit den Wohngebieten durch „Grünkeile“ die bis in zentrale Gebiete Wiens reichen.
- | Wälder in siedlungsnahen Lagen
- | Ackerflächen und Ruderalflächen

Der Grüngürtel im Süden der Stadt bietet sehr großflächig zusammenhängende Flächen. Viele wichtige Funktionen werden aber auch durch kleine Strukturen erst geschaffen und machen die ökologische Vielfalt in einer Großstadt wie Wien erst möglich. Die vorhandenen Strukturen stellen eine wichtige Basis für die ökologischen Wechselwirkungen dar. Speziell im siedlungs- und auch gewerbe- und infrastrukturnahen Bereichen zeigt sich, dass auch die Grenzbereiche als Lebensräume starke Funktionen übernehmen. Gleichzeitig bilden diese wiederum die Grenze für naturräumliche Wechselwirkungen.

Für den Bau der S 1 zwischen Vösendorf und Schwechat, wurde im Rahmen der Planung dieser Straße die erste Umweltverträglichkeitsprüfung für eine Schnellstraße durchgeführt. Es werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um die Vernetzung von Lebensräumen, die sonst dauerhaft gestört würden, aufrecht zu erhalten.

9.1.12 Gewässerökologie

Als Oberflächengewässer ist im Untersuchungsraum einzig die Liesing zu nennen, die vom Westen kommend die Bezirke Liesing und Favoriten nach Osten durchfließt und in Niederösterreich in den Schwechater Werksbach mündet.

Im Bestand ist die Liesing im Bereich des XXIII. Bezirks ein strukturarmes Gewässer ohne eine ökomorphologische Bedeutung. Im X. Bezirk haben bereits Renaturierungsmaßnahmen begonnen. Die hart verbaute Liesing (Trapezgerinne) wird naturnah rückgebaut um im Sinne eine Erholungs- und Naturerlebnisses wieder nutzbar zu werden. Auch ökologisch wird dieses Gewässer dadurch wieder entsprechend aufgewertet.



9.1.13 Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete

Im engeren Untersuchungsraum gibt es einige Gebiete, die als Schutzgebiete ausgewiesen sind. Es handelt sich dabei vorwiegend um Sww – Gebiete (Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel nach Wr. Bauordnung 1.3.1985), einzig ein Geschützter Landschaftsteil ist in Favoriten verordnet und bildet hier die Ausnahme.

Das Größte zusammenhängende Sww – Schutzgebiet liegt am Laaer Berg und gliedert sich lt. Netzwerk Natur Kartierungen in eine Vielzahl unterschiedlicher Biototypen und Strukturen.

Eine weitere Fläche, die im Untersuchungsgebiet als Sww-Fläche verordnet ist liegt unmittelbar im Bereich der A 23 Hanssonkurve. Damit sind zwar Grünräume, wenngleich stark durch die Nutzung und Gestaltung von Menschen überprägt, verbunden, in Realnutzung und Widmung handelt es sich aber vielmehr um ein Verkehrsband.

In den südlich an Wien angrenzenden Gemeinden sind die landwirtschaftlichen Bereiche, welche unmittelbar an jene in Wien angrenzen im Wasserschongebiet gelegen (RegROP Südliches Wiener Umland).

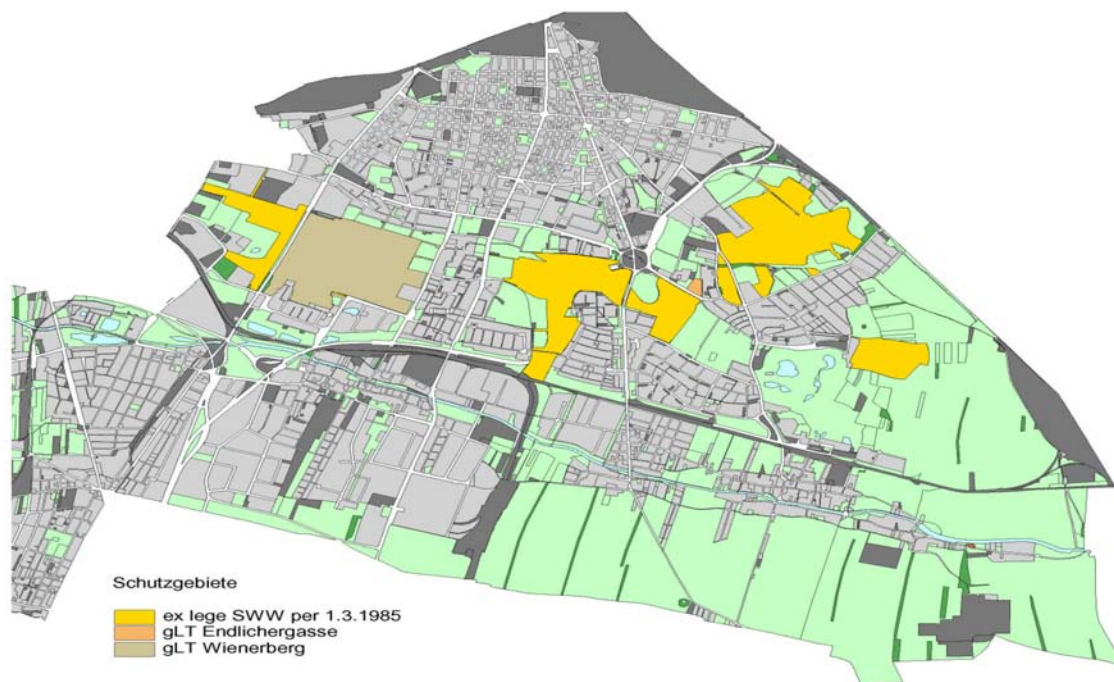
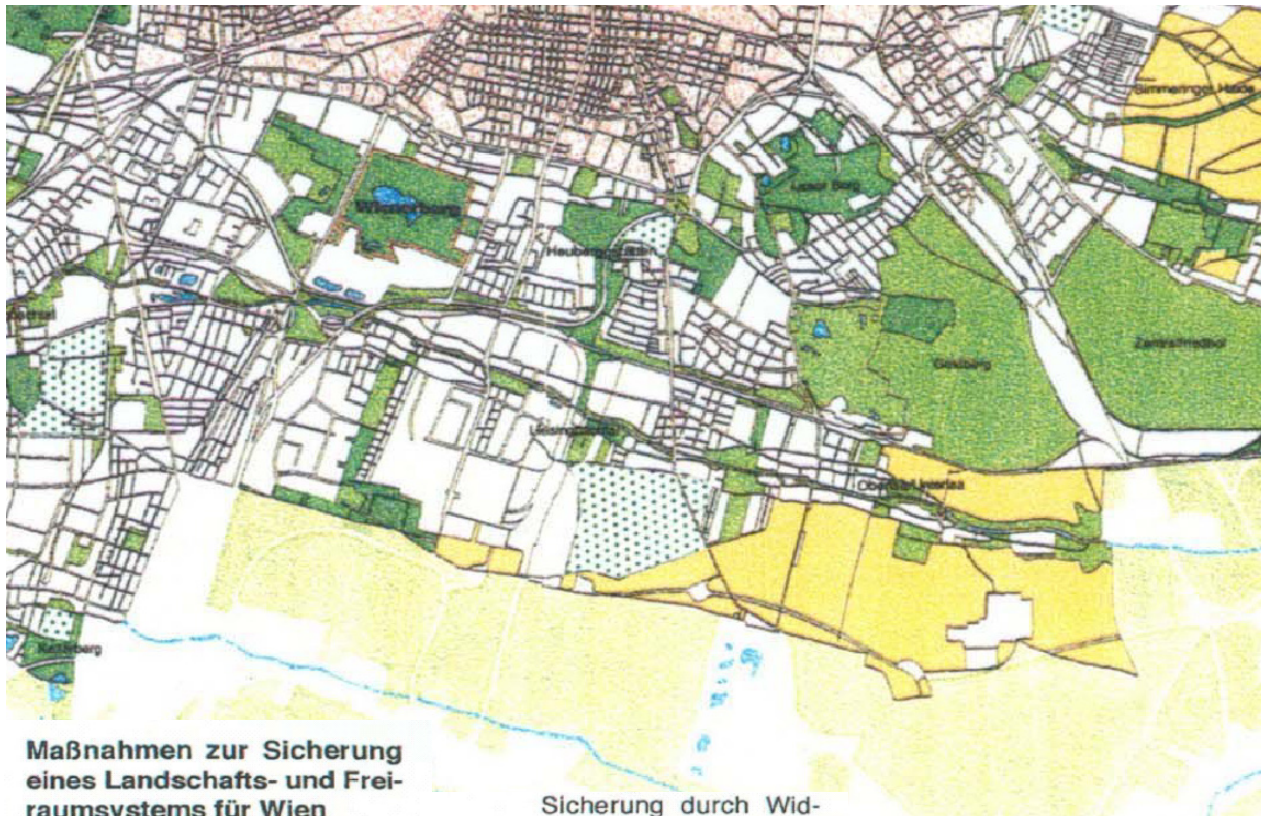







Abb.: Schutzgebiete im engeren Untersuchungsraum






Maßnahmen zur Sicherung eines Landschafts- und Freiraumsystems für Wien

-  Flächen, die durch das Naturschutzgesetz gesichert sind
(Naturschutzgebiet Lainzer Tiergarten; Lobauverordnung; Landschaftsschutzgebiete: Prater, Liesing, Döbling; geschützte Landschaftsteile: Blaues Wasser, Wienerberg, Mauerbach)
-  Flächen, die durch eine Schutzwidmung gesichert sind
("Schutzgebiet Park - Spk", "Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel - SwW")
-  Landschaftsgestalterische Vorrangflächen, deren

Sicherung durch Widmung und/oder landschaftsgestalterische/-pflegerische Maßnahmen und/oder Unterschutzstellung nach dem Naturschutzgesetz und/oder Ankauf erreicht wird

-  Landwirtschaftlich bzw. gärtnerisch genutzte Flächen, auf denen landschaftsgestalterische/-pflegerische Maßnahmen zu setzen sind
-  Gebiete, deren mittel- bis langfristige Entwicklung noch offen ist

-  Stadtentwicklungsgebiete, in denen die endgültige Abgrenzung zwischen Bauland und Grünland derzeit nicht möglich ist
-  Grün- und Freiflächen gemäß dem "Regionalen Raumordnungsprogramm Wien-Umland 1994"
-  Dichtbebautes Stadtgebiet, in dem Grün- und Freiflächen nicht ausgewiesen sind

9.1.14 Landwirtschaft

Die Terrassenlandschaften des Wiener Südens sind gute landwirtschaftliche Nutzflächen. Entsprechend Verordnung Grüngürtel Wien werden große Gebiete der Bezirke Favoriten und Liesing auch landwirtschaftlich genutzt. Es wird vorwiegend Gemüse aber auch Getreide angebaut.

9.1.15 Forstwirtschaft (nach Forstgesetz)

Im Untersuchungsraum sind Wälder, die als Forst nach dem Forstgesetz 1975 i.d.g.F. festgestellt sind, flächenanteilmäßig nicht stark repräsentiert.

Nur vereinzelt sind kleinflächige Gebiete ausgewiesen.



Abb.: Forstwirtschaft

9.2 BESCHREIBUNG DER VORAUSSICHTLICH ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Beurteilung der Indikatoren erfolgt einheitlich in einem 5-stufigen Bewertungssystem. Die Bewertungen werden in einem farblichen Beurteilungssystem getroffen, da es hier zu keinen quantifizierbaren und gewichtbaren Aussagen kommt.

Die Gesamtbeurteilung erfolgt schließlich auf Basis sämtlicher getroffener Bewertungen innerhalb eines Kriteriums ohne rechnerischen Schlüssel und wird als Expertenurteil getroffen.

9.2.1 Bewertungsschlüssel:

1 sehr hohe Beeinträchtigung

sehr hohes Konfliktpotential; besonders hohe Sensibilität des Schutz- oder Sachgutes zufolge extremer Seltenheit und/oder sehr hoher Vielfalt. Die Vorbelastung ist gering bzw. vernachlässigbar. Das Sachgut ist von hoher wirtschaftlicher Bedeutung und/oder Beeinträchtigung kann zu sehr hohen Kosten führen. Eingriffe sind nur bei entsprechendem öffentlichen Interesse und fehlenden Alternativen unter Berücksichtigung von entsprechend umfangreichen Schutz-, Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen möglich.

2 ...hohe Beeinträchtigung

hohes Konfliktpotential; hohe Sensibilität des Schutz- oder Sachgutes gegeben. Der Abstand zum Schutz-/Sachgut bedingt eine Minderung der Eingriffsintensität. Aufgrund geringer Vorbelastung, besonderer Seltenheit und Vielfalt, hoher wirtschaftlicher Bedeutung des Sachgutes ist eine regionale und/oder überregionale Wertigkeit gegeben. Eingriffe bedingen umfangreiche Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

3 ...mittlere Beeinträchtigung

mäßiges Konfliktpotential; Die Sensibilität des Schutz-/Sachgutes ist mäßig ausgeprägt bzw. der Abstand zum Schutz- oder Sachgut bedingt eine Minderung der Eingriffsintensität. Eingriffe können aufgrund der Vorbelastung, mäßigen Artenvielfalt und/oder der mäßigen wirtschaftlichen Bedeutung durch entsprechende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weitgehend kompensiert werden bzw. es kann dadurch eine bestmöglicher Schutz/Schonung garantiert werden.



4 geringe bis mäßige Beeinträchtigung

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung, gegebenen Raumstrukturen, legistischer Vorgaben und/oder großen Abstandes ist die Sensibilität des Schutz-/Sachgutes bzw. das Konfliktpotential gering. Wirtschaftliche Betrachtungen und Kostenüberlegungen beim Sachgut sind gering.

5 sehr geringe Beeinträchtigung bzw. Verbesserung gegenüber dem Bestand

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung, gegebener Raumstrukturen, vorhandener sozioökonomischer und infrastruktureller Gegebenheiten und/oder ausreichenden Abstand ist eine Sensibilität des Schutz-/Sachgutes bzw. die Eingriffsintensität nicht gegeben. Sehr geringes Konfliktpotential. Rechtliche Restriktionen und/oder Aspekte überregionaler Bedeutung sind nicht vorhanden oder unbedeutend. Allfällige wirtschaftliche Betrachtungen und Kostenüberlegungen beim Sachgut sind vernachlässigbar.

9.2.2 Auswirkung Lärmbelastung

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine Maßnahme zu setzen zeitigt eine laufende, schleichende Verschlechterung der Lärm-situation an den bestehenden Einfahrtsstraßen im Süden von Wien.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Eine Verstärkung des öffentlichen Verkehrs kann als wichtige Maßnahme zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV angesehen werden. Speziell in Stadtrand – Lagen kann es als wichtig angesehen werden, möglichst viele Verkehrsteilnehmer am Wiener Binnenverkehr auf eine attraktive Alternative zum MIV zu bringen.

Wichtig bei einer Attraktivierung des ÖPNV, dass im Ziel-Quell Verkehr die Option zu einem Wechsel im Sinne von Park&Ride geboten wird. Diese Option muss allerdings an der städtischen Peripherie angeordnet sein, da ansonsten die hier im engeren Untersuchungsgebiet liegenden Siedlungsgebiete wiederum keine Nutzniesser im Sinne der Lärm-Entlastung wären.

Da allerdings der Modal-Split sich auch bei Attraktivierung des ÖPNV nicht wesentlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln wird und die Lärmwahrnehmung auf einer energetischen - nicht linearen - Summation (logarithmischer Anstieg bzw. Abnahme) beruht, ist fraglich, ob die Änderungen in den Verkehrsbelastungen durch diese Alternative vor dem Hintergrund des Anstieges des Gesamtverkehrs überhaupt (positiv) wahrnehmbar wäre.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Es steht außer Frage, dass eine zusätzliche Infrastrukturmaßnahme für den MIV auch zusätzlich Lärm erzeugt. Allerdings ist häufig, wie auch hier, die Frage ob bereits hohe Belastungen vorherrschen und wo.

Im Zuge der Errichtung einer Autobahn oder Schnellstraße müssen im Zuge der Planung entsprechend Maßnahmen gesetzt werden, die einerseits strategisch sind, d.h. wo soll die Straße liegen, andererseits präventiv, wie Lärmschutz.

Strategisch: Dies bedeutet, dass Lärm bzw. der Verkehr durch die Lage der Straße nach Möglichkeit von Siedlungs- und Erholungsgebieten abgerückt wird. Dadurch wird der Verkehr verlagert und innerhalb der Siedlungen kommt es zu Entlastungen. Hinsichtlich der Lage wird auch darauf Bedacht gelegt, Korridore von Straße und Bahn zu koppeln um Verkehrsträger zu bündeln.

Präventiv: Im Zuge der Planungen werden die späteren Verkehrsbelastungen abgeschätzt und auf dieser Basis die daraus resultierende Lärmbelastung und –ausbreitung errechnet. Daraus werden Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet.

Zusätzlich zu diesen beiden Maßnahmen ergibt sich aus städtischen Projekten ein Zusatzeffekt. Würde eine Verknüpfung zwischen S 1 und A 23 umgesetzt, ist ein Knoten an der A 23 zu errichten. Dieser wäre – wie die übrige Strecke – UVP-pflichtig. Es würden daher im Zuge der Errichtung eines Knoten auch an der A 23 entsprechende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Bilanzierend kann hinsichtlich des Lärms festgestellt werden, dass durch die Errichtung einer hochrangigen Straße sicher für das Schutzgut Mensch Entlastungen erzielt werden können.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Grundlage der Darstellung zu dieser Alternative bildet die Beschreibung aus den jeweils einzelnen Wirkungen.

Aus attraktivem öffentlichen Verkehr und einer starken radialen Verbindung lassen sich sicher Wechselwirkungen erzielen, die sich auch in der Lärmentwicklung zeigen können. Eine gute Verknüpfung zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern kann dazu führen, dass der innerstädtische ÖPNV verstärkt profitiert.

Bewertung der Wirkungen

A 0	A 2	A 3	A 5
Ständige Verschlechterung der Situation	Sinnvolle Ergänzung, Wirksamkeit hinsichtlich Lärm als Einzelmaßnahme sehr gering	Verkehr außerhalb von Wohngebieten, Schutzmaßnahmen, Verbesserungen	Siehe A 2 und A 3 Nachhaltig: positive Eigenschaften aus beidem nutzen + ÖPNV stärken



9.2.3 Luftschadstoff-Belastung

Wie bereits im Kapitel Ist – Zustand zu diesem Indikator angeführt ist der engere Untersuchungsraum Sanierungsgebiet für NO₂ und PM₁₀.

Bei Luftschadstoffen verhält es sich z.T. sehr ähnlich wie beim Indikator Lärm. In Anbetracht der Verkehrsentwicklung ist als Prämisse festzuhalten, dass durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens ein Ansteigen der Emissionen einher geht.

Es ist daher zielführend, neben den Emissionen auch die Immissionen mit zu beleuchten.

Betreffend der klimatischen Auswirkungen ist festzuhalten, dass der Verkehr einer der Hauptverursacher für Treibhausgase ist. Im KliP Wien werden im Handlungsfeld Mobilität vor allem Maßnahmen definiert die dazu dienen,

- | Verkehr zu vermeiden,
- | MIV auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) zu verlagern
- | Die Effizienz der Fahrzeuge zu steigern.

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Analog zur Darstellung im Kapitel Lärm muss auch hier festgestellt werden, dass diese Alternative keine Strategie zur langfristigen Verbesserung der Lebensbedingungen der Wohnanrainer an den stark befahrenen Einfahrten im Süden darstellt. Die Verkehrszunahme bedingt die Schadstoffzunahme, die unmittelbar in den Siedlungsgebieten geschieht.

Es tritt dadurch eine sukzessive Verschlechterung des Zustandes ein.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Auch hier ist eine Parallele zum Lärm festzustellen. Es ist bei dieser Alternative der Grad der Verbesserung vom Modal Split abhängig. Die Verbesserung die hier erzielt werden kann, ist als gering einzustufen.

Eine Stärkung des Umweltverbundes unterstützt die Umsetzung des KliP.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Wie bereits Eingangs beim Kapitel Luftschadstoffe erwähnt, geht mit der Steigerung des Verkehrsaufkommens ein Anstieg der Emissionen einher.

Durch die Errichtung einer neuen hochrangigen Infrastruktur, kann aber durch die Wahl der Trassenlage versucht werden, diese so zu legen, dass in relativer Nahelage zu dieser Straße keine Wohnbebauung liegt. Die Verbesserung der Situation wird daher durch die Reduktion der Immissionen erzielt.

Zusätzlich wird auch bei Neuerrichtung von Straßen versucht, möglichst modern und dem Stand der Technik entsprechend zu planen. Werden neue Techniken hinsichtlich Immissionschutz entwickelt, kommen diese hier auch als ökologische Ausgleichsmaßnahme zum Einsatz.

Eine ideale Lage im Sinne der Entfernung zu Wohnbevölkerung und Siedlungen ist im städtischen Bereich schwer zu finden, da in Ballungsräumen immer eine hohe dichte verschiedener Funktionen anzutreffen ist. Man versucht dies daher durch „Bündelung“ von Infrastruktur zu erreichen, d.h. Straße neben Bahntrassen anzuordnen.

Durch die Errichtung einer neuen leistungsfähigen Straße, können Wohngebiete und damit Menschen durchaus gut entlastet werden. Die Effizienz der Fahrzeuge wird deutlich erhöht.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Die Kombination – Variante MIV und ÖPNV ist hier wie auch beim Lärm wiederum eine graduelle objektive Verbesserung hinsichtlich der Luftschadstoffe, ideologisch ist dieser aber noch umso mehr der Vorzug zu geben, da man hier noch die Möglichkeit wart, bei hoher Verkehrsqualität bis in gute Stadtrandlagen für Fahrten ins Zentrum die Emissionen zusätzlich reduzieren zu können.

Für die Umsetzung des KliP bedeutet dies neben Stärkung von ÖPNV und Effizienz der Fahrzeuge, dass über P&R auch Verkehrsvermeidung für innerstädtische Gebiete erreicht werden kann.

Langfristig sind hier gute Verbesserungen möglich, die nicht nur Immissionsseitig angelegt sind.

A 0	A 2	A 3	A 5
Ständige Verschlechterung der Situation	Sinnvoll als Ergänzung, Wirksamkeit hinsichtlich Schadstoffen als Einzelmaßnahme sehr gering	Verkehr außerhalb von Wohngebieten, geringere Immissionen	Siehe A 2 und A 3 Nachhaltig: auch Emissionen werden reduziert.

9.2.4 Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen

Überörtliche räumliche Festlegungen sind einerseits jene der EU, jene des Bundes und jene der Länder Wien und Niederösterreich:

- | EUREK
- | JORDES+
- | ÖREK 2001 und 10. Raumordnungsbericht der ÖROK
- | Europa Region Mitte – CENTROPE
- | NÖ: Landesverkehrskonzept und Landesentwicklungskonzept
- | Wien: STEP '05 und Masterplan Verkehr

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

In sämtlichen der oben genannten Planungen und Programmen, sowohl den grenzüberschreitenden als auch den regionalen, ist das Bekenntnis festgehalten, den Wirtschaftsstandort Wien sowie die angrenzenden Regionen als zusammenhängendes Wirkungsgefüge zu betrachten und entsprechend zu entwickeln.

Es wird auch festgestellt, dass die Tendenz einen qualitativ hochwertigen Wirtschaftsstandort zu entwickeln auch im Zusammenhang mit höheren Fertigungsgraden und damit auch einer hohen Affinität zwischen Güterverkehr und Straße einhergeht (ÖREK 2001).

Zusätzlicher Aspekt zu dieser Alternative ist auch, dass in den meisten Programmen bereits (konkrete) Maßnahmen zur Netzerweiterung bzw. Netzergänzung genannt werden.

Vor diesem Hintergrund kann der Alternative, keine Ausbaumaßnahmen zu forcieren, keine Übereinstimmung zu überörtlichen Planungen und Programmen beschieden werden, sieht man davon ab, dass nicht ausdrücklich formuliert wird, dass ein Planfall 0 keine Perspektive im Sinne der Regional- und Stadtentwicklung darstellt.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Auf Grund des Bekenntnisses der EU wie auch der Stadt Wien zur Rio Deklaration (Agenda 2000) und zum Kyoto Protokoll ist in den Leitbildern zu Stadtentwicklung und Landesentwicklung festgeschrieben, dass jede Entwicklung auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu erfolgen hat.

Eine Facette dieser Nachhaltigkeit ist es, betreffend der Verkehrsentwicklung Maßnahmen zu setzen, die die Entwicklung des MIV anteilmäßig reduzieren und gleichzeitig die Anteile an ÖPNV und Fuß- und Radverkehr zu erhöhen.

Entsprechend wird in den Leitbildern vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichen Entwicklung und der entsprechenden Erfordernisse daraus eine doppelte Strategie verfolgt. Einerseits werden Maßnahmen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem MIV Sektor gesetzt, gleichzeitig soll allerdings versucht werden, ein möglichst attraktives Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln zu Verfügung zu stellen.

Auf Grund der wirtschaftlichen Bedingungen bzw. auch den Erfordernissen hinsichtlich Abwicklungen der jeweiligen Tätigkeit ist jedoch zu hinterfragen, ob die Anforderungen durch ÖPNV alleine abgedeckt werden können.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Eine zusätzliche Infrastrukturmaßnahme Straße ist als Bestandteil der Entwicklung in den oben angeführten Planungen und Programmen für den engeren Untersuchungsraum aus unterschiedlichen Motivationen beinhaltet.

In den kleinmaßstäbigeren Strategiepapieren wie JORDES+ steht die Verbindung in der Region Wien – Győr – Bratislava und die Wechselwirkungen in der wirtschaftlichen Entwicklung der Region als Gesamtstandort im Vordergrund.

In den Dokumenten aus der ÖROK – Schriftenreihe steht die regionale Wirtschaft wie auch die möglichst hochqualitative Vernetzung von Funktionalitäten im Vordergrund.

Der STEP '05 sieht wiederum verschiedentliche Vorteile in einer Erschließung zwischen A 23 und S 1. Diese sind neben der Entlastung der derzeitigen Radialstraße (Laaerberg Straße, Himberger Straße, Laxenburgerstraße), auch die Verknüpfung der polyzentrischen Stadtstruktur mit anderen Funktionen und auch Erschließungswirkung für potentielle Stadterweiterungsgebiete.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

In sämtlichen Planungen und Programmen sind parallel Entwicklungsstrategien von MIV und ÖPNV aufgezeigt. Eine alleinige Entwicklung lediglich eines Verkehrsträgers ist selten Zielsetzung.

A 0	A 2	A 3	A 5
Alle Planungen beinhalten Netzerweiterung.	Wichtig! Alle Erfordernisse können nicht erfüllt werden.	Sehr Wichtig! Stellt für viele(s) Grundversorgung dar.	Eine Ergänzung der beiden Einzelmaßnahmen scheint zielführend

In vielen Planungen wird nicht nur darauf hingewiesen, dass Maßnahmen im Infrastruktursektor notwendig sind, sondern auch bereits konkrete Vorschläge für MIV- und ÖPNV-Erweiterungen getroffen.

9.2.5 Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung

Als örtliche Raumplanung wird für den Untersuchungsraum die generalisierte Flächenwidmung sowie die Projekte der Stadtentwicklung herangezogen.

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

In diesem Indikator ist festzustellen, dass keine Ausbaumaßnahme den Entwicklungstendenzen für den Untersuchungsraum wesentlich widersprechen.

Zwar liegen hier keine unmittelbaren Widersprüche mit der generalisierten Flächenwidmung vor, doch den Zielsetzungen, dieses Gebiet als qualitatives Wohngebiet weiter aufzuwerten, widerspricht eine solche Strategie.

Zusätzlich existierten Entwicklungsplanungen für das Gebiet Inzersdorfer Metzgerwerke und Rothneusiedel, diese Flächen anderen, hochwertigen Nutzungen zuzuführen. Ein Unterlassen einer strukturellen Ergänzung sei es durch ÖPNV oder durch MIV würde diese Absichten konterkarieren.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes



Abb.: Ausbaumaßnahmen im ÖV und im IV-Netz gemäß MPV 03

Eine Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs, wie im STEP '05 für die im Wiener Wirkungsbereich befindlichen öffentlichen Verkehrsmittel dargestellt ist, entspricht jedenfalls den Zielvorstellungen der örtlichen Raumplanung.

Hier ist wiederum lediglich die Fragen nach dem Zielerreichungsgrad zu stellen. Für das Kriterium kann allerdings die Entsprechung attestiert werden.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

In Flächenwidmung – ebenso wie in Realnutzung – ist eine hochrangige Straßeninfrastruktur derzeit in den Plandokumenten der Stadt Wien nicht enthalten. Das ist nicht weiter verwunderlich, da erst nach einer Konkretisierung in weiteren Planungsschritten die jeweiligen Maßnahmen in die Flächenwidmung als Verkehrsband übernommen werden.

Tatsächlich ist aber im Zuge von Stadterweiterungsplanungen bereits eine konkrete Variante einer hochrangigen Radialen enthalten, die verschiedene Zielsetzungen erfüllen kann. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass im Zuge der „Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien“ vom 3.3.2005 zwischen der Stadt Wien, dem BMVIT und der ASFINAG eine A-Straßenverbindung zwischen der S 1 und der A 23 als „wesentlicher Bestandteil des Gesamtnetzes“ vereinbart wurde.

Vor diesem Hintergrund muss auch für den MIV eine Entsprechung mit der örtlichen Raumplanung attestiert werden.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Nachdem sowohl die eine wie auch die andere Alternative in den örtlichen Raumordnungsinstrumenten Niederschlag gefunden hat, ist selbstverständlich auch die Kombination der beiden darin abgedeckt.

A 0	A 2	A 3	A 5
Alle Planungen beinhalten Netzerweiterung.	Wichtig! Alle Erfordernisse können nicht erfüllt werden.	Sehr Wichtig! Stellt für viele(s) Grundversorgung dar.	Eine Ergänzung der beiden Einzelmaßnahmen scheint zielführend



9.2.6 Siedlungsraum, Wohnbauland

Im Indikator Siedlungsraum wird der Wirtschaftsraum als „besiedeltes Gebiet“ mit behandelt. Insofern werden hier folgende Gebiete betrachtet:

- | Gewebegebiet Inzersdorf (zwischen A 23, S 1 und Pottendorfer Linie)
- | Siedlungsgebiete Rosiwalgasse
- | Oberlaa
- | Unterlaa
- | Kledering
- | Per Albin Hansson Siedlung
- | Siedlung Südost
- | Einfamilienhaussiedlungen am Laaer Berg und am Laaer Wald

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine Ausbaumaßnahme zu treffen ist, wie bereits am Bestand festzustellen ist, eine starke Beeinträchtigung für das „Schutzgut Mensch“ lt. UVP-G.

Für die Gebiete entlang der Laxenburger Straße, Himberger Straße und Laaerberg Straße sind die derzeitigen Verkehrsbelastungen bereits sehr stark. Entsprechend hoch sind die Immissionen Lärm und Luft für die angrenzenden Siedlungsgebiete.

Auch im Gewerbegebiet Inzersdorf sind vereinzelt Wohnbau – Widmungen ausgewiesen. Dadurch kann dieses Gebiet nicht homogen als Gewerbegebiet betrachtet werden, wenngleich hier mit dem Verkehrsaufkommen eine gewisse Wechselbeziehung besteht.

Die alten Ortsgebiete Oberlaa und Unterlaa sind nicht in dieser Intensität betroffen, es steht jedoch zu befürchten, dass bei einem weiteren Ansteigen des Verkehrsaufkommens auch diese Gebiete belastet sein werden.

Insgesamt sind die Wohngebiete an den bestehenden radialen Straßen in weiterer Folge aber auch alle anderen Siedlungsgebiete die vorrangig Leidtragenden bei Unterlassung einer Infrastrukturellen Entwicklung v.a. hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Die Maßnahmen im öffentlichen Verkehr dienen der Versorgung der Wohnbevölkerung und dem Arbeitspendelverkehr.

Um Funktionen hinsichtlich der Zielerreichung zu erfüllen ist es aber auch notwendig, den Personenverkehr und Güterverkehr zwischen Wien und dem Umland zu bewältigen. Dies bedarf Schnittstellen am Stadtrand und übergreifenden Verbindungen wie Bahn und Bus.

Da im regionalen und überregionalen Bereich Maßnahmen wie Taktverdichtung z.T. nicht mehr umgesetzt werden können (z.B. Badner Bahn) und Maßnahmen wie Ausbau des hochrangigen innerstädtischen ÖPNV an Versorgung bzw. Erschließung gekoppelt sind, steht zu erwarten, dass die alleinige Ertüchtigung des ÖPNV hier für die Siedlungsgebiete v.a. an den radialen keine wesentliche Entlastung herbeiführen wird.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Da es im Untersuchungsgebiet viele dicht besiedelte Gebiete gibt und auch alte Ortsgebiete wie Oberlaa, andererseits aber bereits mit ÖBB Infrastruktur – Korridore bestehen, die weitestgehend keine Nahelage zu Wohngebieten aufweisen, kann eine Verlagerung des derzeitigen und auch des zukünftigen Radialverkehrs nachgedacht werden.

In diesem Punkt kann mit zusätzlicher MIV Infrastruktur tatsächlich eine Verbesserung der bestehenden Situation herbeigeführt werden, da wie hier die Emissionsquelle verlagert wird. Damit werden zwar die Emissionen in Summe nicht abnehmen, doch die Immissionspunkte verlagern sich dadurch ebenso, was zu einer Entlastung der bestehenden Siedlungsgebiete führen würde.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Durch die Koppelung der beiden Maßnahmen kann eine zusätzlich zu den beschriebenen Auswirkungen mögliche Wechselwirkung erzielt werden. Durch das Heranführen von ÖPNV an die Straße kann durch Park&Ride eine Wechsel des Verkehrsträgers erzielt werden. Dies zeitigt verschiedene Wirkungen:

- | Durch einen Wechsel reduzieren sich die innerstädtischen Zielfahrten
- | Reduktion der Emissionen
- | Die Verkehrsqualität steigt

Dadurch könnte eine Wirkung erzielt werden, die sich nicht allein auf den engeren Untersuchungsraum beschränkt. Dadurch werden auch Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung unterstützt.

A 0	A 2	A 3	A 5
Weitere Belastung von Schutzgut Mensch	Entlastungswirkung mässig, wichtig additiv, kann nicht substituieren	Gute Wirksamkeiten für Wohnbevölkerung	Insgesamt durch gegenseitige Ergänzung der Maßnahmen gute Wirksamkeit

9.2.7 Kulturgüter

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Sollten keinerlei Ausbaumaßnahmen im ÖPNV Sektor wie auch im Bereich des MIV getroffen werden sind hier keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Kulturgüterbestand abzuleiten.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Maßnahmen wie mögliche Taktverdichtungen können hier keine Auswirkungen hervorrufen.

Da für Ertüchtigungen im regionalen und überregionalen radialen ÖPNV keine zusätzlichen Korridore erschlossen werden, ist nur im unmittelbaren Nahebereich von Bahnanlage bei Erweiterung mit Auswirkungen zu rechnen.

Der städtische ÖPNV wird bei Bus- und Straßenbahnlinien vor allem in bestehenden Straßenzügen geführt, sodass auch hier nicht mit Auswirkungen zu rechnen ist. Bei Neubauvorhaben von U-Bahnstrecken kann es hier allerdings zu Konflikten kommen. Bei der durch die MA 7 attestierte Fundhäufung lassen sich allerdings in Zusammenarbeit mit dieser Dienststelle und unter Beiziehen der Stadtarchäologie Wien im Zuge des Baus sicher entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen treffen, so in der Bauzeit ein entsprechender Zeitpolster berücksichtigt wird.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Im Gegensatz zu den beiden anderen Alternativen handelt es sich hierbei um eine Alternative, die sowohl temporär im Bau als auch permanent im Betrieb große Flächen (neu) beansprucht.

Vor diesem Hintergrund ist im Untersuchungsraum jedenfalls die Zusammenarbeit mit der Stadtarchäologie bzw. dem BDA zu suchen. In den weiteren Arbeitsschritten sind nach Stand der Technik und entsprechend der Trassenlage Maßnahmen zu Kulturgütersicherung vorzusehen (Prospektion, Probegrabungen, Maßnahmen in der Bauphase).

Durch diese Alternative kann es zu Auswirkungen im Bereich der Kulturgüter kommen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Entsprechend den Ausführungen aus den Alternativen 2 und 3 sind in der Kombination der beiden ebenfalls Auswirkungen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Potentiell vernachlässigbare Auswirkungen	Auswirkungen absehbar, entsprechende Maßnahmen mit Stadtarchäologie festlegen	Auswirkungen absehbar, entsprechende Maßnahmen mit Stadtarchäologie festlegen

9.2.8 Orts- und Landschaftsbild

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine Maßnahme zu setzen zeitigt zwar weder eine Baumaßnahme noch im weiteren eine neuen Verkehrsträger dennoch sind durch das Anwachsen des Verkehrs Auswirkungen auf das Ortsbild zu erwarten.

Das Landschaftsbild, dass dadurch nicht berührt wird, ist tatsächlich nicht von Auswirkungen betroffen.

Im Ortsbild zeigt sich, wie oben angeführt, keine bauliche Veränderung. Jedoch tritt mittelbar dennoch eine Beeinträchtigung auf, nämlich jene durch den Verkehr selbst. So die Verkehrsbelastungen im untergeordneten Netz weiter entsprechend den Prognosen ansteigen, wird das Ortsbild der Wohngebiete vor allem durch den Verkehr geprägt, was sicher zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung führt.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Eine Ertüchtigung des bestehenden Netzes kann zwar u.a. Baumaßnahmen erforderlich machen, diese wären aber additiv zu bereits bestehenden Linien zu sehen (z.B. Ausbau Pottendorfer Linie oder Donauländebahn). Weitere Maßnahmen hinsichtlich Straßenbahn oder Bus würden keine Auswirkung bedingen, da hier weitestgehend das bestehende Straßennetz genutzt wird.

Bei Neuerrichtung von U-Bahnstrecken kommt es zu einer Auswirkung im Sinne einer Veränderung des Ortsbildes. Da der ÖPNV von weiten Teilen der Bevölkerung als qualitativer Bestandteil des städtischen Lebens angesehen wird, kann eine zusätzliche ÖV-Maßnahme sicher nicht als negative Beeinträchtigung hinsichtlich des Ortsbildes gewertet werden.

Das Landschaftsbild wird durch ÖV-Maßnahmen nicht beeinträchtigt, da der Verlauf von innerstädtischem ÖV an die Erschließung von Siedlungsgebieten gekoppelt ist. Bei regionalen bzw. überregionalen Strecken käme es zu keiner merklichen Veränderung, da es sich um einen Ausbau einer Bestandstrecke handeln würde.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Als Maßnahme die zusätzlich im Untersuchungsraum Raum greifen würde, hat eine hochrangige Straße in Bau und Betrieb Auswirkungen auf Orts- und Landschaftsbild.

Je nach Lage relativ zum Siedlungsgebiet wird hier Ortsbild und Landschaftsbild durch einen neuen Fremdkörper beeinträchtigt, der zusätzlich zum Erscheinungsbild als Wirkung eine Trennung bestehender Räume und Funktionszusammenhänge sowohl ökologisch als auch hinsichtlich von Freizeit- und Landwirtschaftsnutzungen nach sich zieht.

Eine solche Veränderung in der Erscheinung eines Gebietes wird sicher, trotz der Funktionen und verkehrlichen Wirkungen, nicht alleine positiv bewertet. Entsprechend werden auch bei derzeit laufenden Planungsverfahren von hochrangigen Straßenprojekten immer intensiv Ausgleichsmaßnahmen gesetzt.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Da die dominante Wirkung in der Kombination der Maßnahmen sicher von der Straße ausgeht, können hier die Auswirkungen entsprechend der Alternative 3 angenommen werden.

A 0	A 2	A 3	A 5
Mittelbare Auswirkung durch Verkehrszuwachs	Vernachlässigbare Auswirkungen im Falle von Ausbautvorhaben	Nachhaltige Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes, Ausgleichsmaßnahmen notwendig	Nachhaltige Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes, Ausgleichsmaßnahmen notwendig

9.2.9 Freizeit und Erholung

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Hier kommt es zu keinen unmittelbaren Veränderungen bzw. Auswirkungen. Es können sich jedoch durch eine qualitative Verschlechterung der Erreichbarkeiten durch den Verkehrszuwachs im Bestandsnetz negative Einflüsse auf diesen Indikator ergeben.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Durch diese Maßnahme lassen sich keine Auswirkungen ableiten.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

In der Planung von einer solchen Infrastrukturmaßnahme ist jedenfalls zu berücksichtigen, dass eine Beeinträchtigung bzw. Beanspruchung von ortsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen wie das Kurzentrum Oberlaa, der Erholungspark Laaer Berg, das Sommerbad Laaer Berg und das Schutzgebiet Laaer Wald nicht beeinträchtigt werden.

Durch die Flächenbeanspruchung und durch die Erstreckung einer Straße sind jedoch Trennwirkungen abzuleiten, die andere Linienfunktionen unterbrechen. So würden im Untersuchungsraum zahlreiche Radwegverbindungen unterbrochen, die jedoch nach Baufertigstellung wieder herzustellen sind.

Dauerhaft beeinträchtigt wird das Gebiet durch Immissionen von der Straße, was das Erholungsempfinden und die Erholungswirksamkeit in trassennahen Gebieten selbstverständlich schmälert. Hier sind entsprechende Maßnahmen zu setzen um diese Auswirkungen zu minimieren.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Da aus einer Ertüchtigung des ÖPNV keine Auswirkungen zu erwarten sind, leiten sich diese aus den Beschreibungen zu Alternative 3 ab.

A 0	A 2	A 3	A 5
Mittelbare Auswirkung durch Verkehrszuwachs	Keine Auswirkungen	Freizeiteinrichtungen temporär, Erholungsfunktion dauerhaft beeinträchtigt – Ausgleichsmaßnahmen notwendig	Freizeiteinrichtungen temporär, Erholungsfunktion dauerhaft beeinträchtigt – Ausgleichsmaßnahmen notwendig

9.2.10 Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Durch diese Alternative gibt es keine unmittelbare Beanspruchung bzw. räumliche Inanspruchnahme von naturräumlich relevanten Flächen. Die Beeinträchtigung durch ein zusätzliches Bauwerk entfällt.

Dennoch muss hier festgehalten werden, dass eine Veränderung hinsichtlich der Ausbreitungsverhältnisse durch einen Anstieg der Emissionen an den bereits bestehenden Infrastruktureinrichtungen kommt, die ebenfalls Lebensraum-relevant sind. Dadurch sind hier in geringfügigem Ausmaß auch Auswirkungen auszuweisen, wenngleich diese nicht auf Faktoren wie Trennwirkung, Flächenbeanspruchung, Lebensraumpotentiale, naturräumliche Dynamik u.a.m. zu gründen sind.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Bei dieser Alternative muss ebenfalls auf Auswirkungen im Sinne der Alternative 0 hingewiesen werden, da die Wirksamkeit dieser Maßnahme stark vom Modal Split abhängt.

Zusätzlich kann es durch Ergänzungen und Erweiterungen im Netz auch zu Baumaßnahmen kommen, die wiederum Flächenrelevant sind. Aus der Erfahrung, dass speziell Grenzbereiche und Übergangsbereich sowie Ruderalflächen artenreiche Standorte mit interessanten Biotopstruktur sind, unterstützt auch diese Erfahrung die Bewertung der Auswirkung als wenn auch geringfügig relevant.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Bei der Umsetzung eines hochrangigen Straßenprojektes gibt es regelmäßig mannigfache Auswirkungen auf den Indikator. Dabei sind allerdings im Vorfeld einige Parameter sehr exakt abgesteckt, welches bereits im Vorfeld der Planungen ermöglichen, dass trotz Artenreichtums, geschützten Arten und wertvollen Lebensräumen eine Trasse in größerem Maßstab soweit optimiert wird, dass allein aus der exakten Lage der Trasse schon vergleichsweise geringere Auswirkungen abzuleiten sind.

Eine Autobahn oder Schnellstraße als Neubauprojekt hat hinsichtlich dieses Indikators Wirkungen auf Trenn- bzw. Barrierewirkung, Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, natürliche Dynamik, ökologischer Funktion, Populationen bzw. Artenvorkommen.

Im hier relevanten Untersuchungsraum kann der naturräumlich relevante Bereich auf jene Gebiete eingeschränkt werden, die nicht unmittelbare Siedlungsbereiche sind, obwohl auch hier geschützte Arte vorkommen (z.B. im Gewerbegebiet Inzersdorf).

Dadurch sind vor allem die Flächen entsprechend der Verordnung Grüngürtel Wien, die Waldflächen, die Schutzgebiete und auch ökologisch interessante Randbereiche relevant.

In diesen Bereichen ist auch keine der oben genannten Ursachen nicht relevant. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass hier zwar geschützte Arten ebenso anzutreffen sind wie interessante Biotopstrukturen, dass diese jedoch nicht in einer großen Dichte vorhanden sind. Bei möglichen detaillierteren Planung kann man auch die Zielsetzung unterstellen, dass eine Trassenführung in möglichst großer Nähe zu Bahntrassen zu planen ist, um Barriere- und Trennwirkung zu minimieren.

Sicher hat der Grüngürtel Wien eine stadtoökologische Funktion und dient der Flächensicherung, die Vorkommen im Untersuchungsgebiet können dennoch nicht als hochwertig bzw. sehr dicht angesehen werden.

Auswirkungen auf den Bestand sind jedenfalls zu erwarten. Im Zuge von Planung und Bau wären allenfalls Ausgleichsmaßnahmen zu setzen. Auf Basis der vorliegenden Daten sind die Auswirkungen sicher relevant, doch nicht sehr stark einzustufen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Bei einer Koppelung der Alternativen sind die Auswirkungen entsprechend A 3 zu erwarten.

A 0	A 2	A 3	A 5
Mittelbare Auswirkung durch Verkehrszuwachs	Mittelbare Auswirkung durch Verkehrszuwachs	Fauna und Flora keine besondere Artendichte oder –vorkommen – Ausgleichsmaßnahmen	Fauna und Flora keine besondere Artendichte oder –vorkommen – Ausgleichsmaßnahmen

9.2.11 Boden

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Da keine Flächenbeanspruchung notwendig ist, erfolgen hier lediglich durch den Eintrag von Schadstoffen Auswirkungen.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Bei Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird, je nach Maßnahme, auch Boden verbraucht. Auf Grund der Tatsache, dass durch zusätzlichen ÖV eine Verlagerung von MIV auf ÖPNV erwirkt werden soll und der Bodenverbrauch als geringer einzuschätzen ist, werden die Auswirkungen in diesem Kriterium als gering eingeschätzt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Ein Straßenbauvorhaben ist eine Maßnahme mit hohem Flächen- und damit Bodenverbrauch.

Im Untersuchungsraum sind für die derzeit vorherrschende landwirtschaftliche Nutzung in hohem Ausmaß hochwertige Schwarzerde Böden verfügbar.

Boden ist aber nicht nur für sich, sondern auch als Lebensraum, als Filterfunktion für Wasser, als Speicher ein kostbares Gut. Die Bedeutung als Lebensgrundlage darf hier im Speziellen vor dem qualitativen Hintergrund nicht vernachlässigt werden.

Daher ist es dort, wo hochwertige Böden vorliegen, diese möglichst nicht zu beanspruchen. Im engeren Untersuchungsraum scheint dies nur insofern möglich, als man in einer detaillierteren Planung eine Nahelage zur Bahn zu erreichen, da dort oft Vorbelastungen herrschen.

Bei stärkerer und dauerhafter Bodenbeanspruchung sind jedenfalls Ausgleichsmaßnahmen zu setzen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Die Auswirkungen aus A 3 treffen auch bei der Kombinationsvariante vollinhaltlich zu.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine oder geringfügige Auswirkungen	Geringfügige Auswirkungen	Starke Auswirkung durch Bodenverbrauch – durch Planung minimieren, Ausgleichsmaßnahmen	Starke Auswirkung durch Bodenverbrauch – durch Planung minimieren, Ausgleichsmaßnahmen

9.2.12 Biotopvernetzung

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Bei dieser Alternative werden keine Auswirkungen auf die Biotopvernetzungen erwartet.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Bei Erweiterungen von bestehenden ÖPNV – Trägern kann es zur Verschneidung mit biotopvernetzenden Funktionen kommen. Beispiele dafür sind eine mögliche Querung der Liesing, flächenhafte Beanspruchung von wichtigen radialen Grünstrukturen oder die Beanspruchung von Wäldern.

Dazu kann es auf Grund von Erweiterungsmaßnahmen nur randlich und ergänzend kommen. Es ist daher eine möglich Auswirkung vor dem Hintergrund entsprechender Gestaltung in der Planung als mäßig einzustufen.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Wesentliche biotopvernetzende Funktion hat im Untersuchungsraum der Grüngürtel. Durch die tangentielle Lage des Grüngürtels und die notwendige radiale Verbindung ist eine flächenhafte Beanspruchung unumgänglich. Ebenso ist eine Querung der Liesing, ob ihrer Lage, nicht zu vermeiden.

Entsprechend sind bei der exakten Planung einer Trasse die Ausgestaltung der Liesing – Querung ebenso wichtig, wie die Wahl einer Lage, die nicht wichtige Korridore oder Netzwerke stört.

Dies kann im Zuge der Planungen auf Grund der Dichte der Elemente im Untersuchungsgebiet sicher erreicht werden. Bei einer Kreuzung wesentlicher Korridore sind im Zuge der Planung und des Baus Maßnahmen zu setzten.

Die Auswirkung ist als mittel einzustufen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Es sind hier die Auswirkungen aus beiden Alternativen A 2 und A 3 relevant. Diese können insgesamt als mittel eingestuft werden.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Geringe Auswirkungen	Auf Grund der Strukturdichte im Untersuchungsraum mittlere Auswirkungen	Auf Grund der Strukturdichte im Untersuchungsraum mittlere Auswirkungen

9.2.13 Gewässerökologie

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Da die Liesing als einziges Oberflächengewässer im Untersuchungsraum liegt, sind bei einer entsprechenden planerischen Abstimmung mit Renaturierungsmaßnahmen einerseits oder mit einem sensiblen planerischen Umgang mit der Liesing, wo keine Maßnahmen gesetzt werden, andererseits, keine oder nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Da die Liesing als einziges Oberflächengewässer im Untersuchungsraum liegt, sind bei einer entsprechenden planerischen Abstimmung mit Renaturierungsmaßnahmen einerseits oder mit einem sensiblen planerischen Umgang mit der Liesing, wo keine Maßnahmen gesetzt werden, andererseits, keine oder nur geringe Auswirkungen zu erwarten.

Eine Entwässerung der Straße erfolgt so, dass keine ungesicherte Einleitung in einen Vorfluter oder in den Boden erfolgt.

Abwässer: Sofern Überschuss-Massen (Abwässer und Abfälle) anfallen werden diese über hochrangige Straßen oder über die Trasse ohne nennenswerte Belastung von Siedlungsräumen abtransportiert.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Auswirkungen wie unter Alternative 2 und 3.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Geringe, beherrschbare Auswirkungen	Geringe, beherrschbare Auswirkungen	Geringe, beherrschbare Auswirkungen

9.2.14 Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongebiete

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Im Falle keiner Ausbaumaßnahme werden Schutzgebiete nicht beansprucht.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Auf Grund der Lage der Schutzgebiete am Laaer Berg, am Goldberg und im Bereich der A 23 Hanssonkurve ist bei einer Erweiterung von ÖPNV Trägern ein Konflikt mit diesen Schutzgebieten nur im Bereich zwischen Ostbahn und Laaer Berg möglich. Hier würde eine randliche Beanspruchung eines SWW – Gebietes stattfinden, die eine Berührung eines Schutzgebietes darstellt.

Hinsichtlich der Erweiterung innerstädtischer ÖV-Linien ist eine Beanspruchung unwahrscheinlich, da die U1 als bauintensivstes Projekt im Bereich der Himberger Straße geplant wird, wo keine Schutzgebiete ausgewiesen sind.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Für Infrastrukturprojekte der Straße ist eine Beanspruchung von Schutzgebieten eine relevante Überlegung, da der Bereich der A 23 Hanssonkurve als SWW – Gebiet ausgewiesen ist. Auch die bahnnahen Gebiete des Schutzgebietes am Laaer Berg wären für eine bahnahe Trasse interessant.

Die übrigen Schutzgebiete sind derart siedlungsnahe bzw. in Siedlungsgebiete eingebettet, dass eine Beanspruchung für eine radiale Verbindung nicht als relevant erscheint.

Das Ausmaß der jeweiligen Beanspruchung ist in einer allfälligen Detailplanung zu klären. Im Falle von Beanspruchung bzw. erheblichen Aus- und Wechselwirkungen wären entsprechende Maßnahmen zum Ausgleich zu setzen.

Je nach Variante zu dieser Alternative wird auch der Grüngürtel Wien unterschiedlich intensiv beansprucht. Dieser erfüllt, wie bereits weiter oben angeführt, viele stadtoökologische Funktionen und ist vor allem in den Bereichen seiner stärksten flächenmäßigen Ausdehnung vor unnötigen Reduktionen zu schützen.

Auf Grund des Grüngürtels Wien und möglicher Beanspruchung des Schutzgebietes am Laaer Berg, nicht aber auf Grund der Hanssonkurve, welche als Schutzgebiet ausgewiesen und als Verkehrsband gewidmet ist, wird die Beeinträchtigung mäßig eingestuft.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Auswirkungen entsprechen im Wesentlichen den Ausführungen unter Alternative 3.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Geringe Auswirkungen	Durchquerung Grüngürtel Wien	Durchquerung Grüngürtel Wien

9.2.15 Altlasten

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine Beeinträchtigung oder Auswirkung.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Keine Beeinträchtigung oder Auswirkung.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Da die Möglichkeit einer Altlast nur für den Bereich des alten Wiener Neustädter Kanals vermutet wird, trifft diese nur eingeschränkte Trassenmöglichkeiten dieser Alternative. Da diese auch lokal sehr begrenzt scheint, sind die Auswirkungen als mäßig einzustufen.

Aus Erfahrung bei der S1 ist bekannt, dass verschiedentlich Bombentrichter aus dem zweiten Weltkrieg mit Müll verfüllt wurden. Sollte dies auch hier zutreffen, so ist der Müll zu entsorgen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Siehe Alternative A 3

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Keine Auswirkungen	Vermutete Altlast Wr. Neustädter Kanal	Vermutete Altlast Wr. Neustädter Kanal

9.2.16 Landwirtschaft

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Es gibt bei dieser Alternative keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Landwirtschaft.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Hier kann bei flächenmäßiger Beanspruchung im Zuge von Erweiterungsmaßnahmen landwirtschaftliche Fläche beansprucht werden. Die Ausdehnung ist jedoch als vernachlässigbar einzustufen.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Im Bereich Grüngürtel Wien landwirtschaftliche Vorrangflächen wird durchwegs Landwirtschaft (Gemüsebau, Getreide) betrieben.

Im Zuge der Errichtung einer radialen Straße wird landwirtschaftliche Nutzfläche notwendiger Weise beansprucht. Da es sich um sehr hochwertige Böden handelt und die landwirtschaftliche Nutzung durch eine Flächenbeanspruchung nicht verhindert werden darf, müssen entsprechende Maßnahmen gesetzt werden, um das Wirtschaften weiterhin qualitativ möglich und sinnvoll zu gestalten. Dazu gehören unter anderem die Herstellung entsprechender Wirtschaftswegquerungen.

Die konkurrierenden Interessen Infrastruktur und Landwirtschaft sind für gewöhnlich mit entsprechender Abstimmung der Planungen gut vereinbar.

Es werden daher die Auswirkungen als mäßig eingestuft.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Auswirkungen entsprechend A 3.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Vernachlässigbare Auswirkungen	Planerische Abstimmung mit Landwirtschaft erforderlich	Planerische Abstimmung mit Landwirtschaft erforderlich

9.2.17 Forstwirtschaft (nach Forstgesetz)

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Keine Beanspruchung von Wald nach dem Forstgesetz.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Eine Beanspruchung der kleinräumig abgegrenzten Waldgebiete kann bei Ertüchtigung des ÖPNV nicht vollständig ausgeschlossen werden ist aber als unwahrscheinlich einzustufen. Es kann sich nur um randliche und geringe Beanspruchung handeln und wird hier daher als keine oder geringe Auswirkung eingestuft.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Im Zuge eines Straßenprojektes kann es zu Beanspruchung von Waldflächen kommen. Vor allem Windschutzstreifen im Süden des Untersuchungsraumes können davon betroffen sein, werden aber wiederum nur in Teilbereichen beansprucht.

Auf Grund des vereinzelt Waldvorkommens ist eine Beanspruchung an anderen Ort (innerstädtisch) nicht wahrscheinlich, da die Waldflächen entlang der ÖBB Pottendorfer Linie im Zuge bauvorbereitender Maßnahmen im Frühjahr 2005 gerodet wurden.

Diese Auswirkung kann zwar nicht unmittelbar qualitativ ausgeglichen werden, Maßnahmen für eine langfristige Wiederherstellung können allerdings gesetzt werden.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Auswirkungen entsprechen jenen in Alternative 3.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine Auswirkungen	Keine Auswirkungen	Geringe Auswirkungen auf Schutzgut Wald	Geringe Auswirkungen auf Schutzgut Wald

9.3 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Sollte im Untersuchungsraum eine raumgreifende Maßnahme zur Erweiterung des Infrastrukturnetzes umgesetzt werden, könne folgende Maßnahmen zum Ausgleich allfälliger negativer Auswirkungen gesetzt werden:

- | Lärm: Lärmschutzwände, Galerien, Halbeinhausungen, Tunnel in offener Bauweise
- | Luftschadstoffe: Abrücken von Siedlungsgebiet, Verwendung hochwertiger Technologien bei Tunnelstrecken
- | Siedlungsraum: Vorsorgliche Flächenentwicklung durch langfristige Planung in der Widmung
- | Kulturgüter: Berücksichtigung deren Lage in der Detailplanung, Schutz- und Sicherungsmaßnahmen, Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen mit BDA und MA 7
- | Orts- und Landschaftsbild: Landschaftsökologische Begleitplanung
- | Freizeit und Erholung: Setzen von Lärmschutz- und Gestaltungsmaßnahmen, Aufrechterhaltung bestehender Wegeverbindungen und Nutzungen während und nach des Baus.
- | Tiere, Pflanzen, Lebensräume: Schaffen von Ausgleichflächen, Erhalten von Korridoren, Grünbrücken, Grüntunnels
- | Boden: Bodenverbesserungsmaßnahmen bei schlechten Standorten (Melioration)
- | Biotopvernetzung: Aufrechterhaltung von bestehender Wechselwirkung durch Berücksichtigung von Detailerhebungen im Zug der Planung, Wildquerungen, Grünbrücken,
- | Gewässerökologie: Auflagen für Baufirma hinsichtlich Wassernutzung, Gestaltung von Querungen ökologisch abstimmen, Schadstoffeintrag hintanhalten (ÖBA)
- | Naturschutzrechtliche Festlegungen: Vermeiden von Flächenbeanspruchung, Schaffen von Ausgleichflächen
- | Altlasten: Bei Beanspruchung von kontaminiertem Boden – Sanierung bzw. Altlastensicherung
- | Landwirtschaft: Bodenverbesserungsmaßnahmen unterstützen, Aufrechterhaltung bestehender Wegeverbindungen
- | Forstwirtschaft: Ersatzaufforstungen, Ersatzzahlungen,

9.4 BEWERTUNG

In vier unabhängigen Relevanzmatrizen werden die Wirkungen und Wechselwirkungen der unterschiedlichen Alternativen dargestellt.

Auf Basis der Erläuterungen zu den Indikatoren und möglichen Ausgleichsmaßnahmen wird dann eine Wirkungsanalyse erstellt aus der eine Empfehlung aus Sicht der Umwelt für eine der Alternativen formuliert wird.

Als zweites Ergebnis wird aus den vorliegenden Unterlagen und Untersuchungen eine Karte des Untersuchungsraumes erstellt, welche verschiedene Raumsensibilitäten mit Umweltbezug darstellen.

Daraus lassen sich schließlich die beste Alternative und die umweltbedingten Möglichkeiten ableiten.

9.4.1 Relevanzmatrix Alternative 0 – keine Maßnahmen

SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	Lärm	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum	Rot	Rot	Weiß	Grau	Gelb	Rot
	Wirtschaftsraum	Gelb	Gelb	Weiß	Grau	Gelb	Rot
	Landwirtschaft	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Forstwirtschaft	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Erholung	Blau	Blau	Weiß	Grau	Blau	Gelb
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	Blau	Blau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Pflanzen (Arten)	Blau	Blau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Lebensräume	Blau	Blau	Grau	Grau	Grau	Grau
Boden	Bodenqualität	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Altlasten	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
Wasser	Oberflächenwasser	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Grundwasser	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
Luft und Klima	Luft	Rot	Rot	Weiß	Grau	Rot	Rot
	Klima	Rot	Rot	Weiß	Grau	Rot	Rot
Landschaftsbild Stadtbild / Ortsbild	Landschaftsbild	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Stadtbild / Ortsbild	Gelb	Grau	Grau	Grau	Gelb	Gelb
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	Gelb	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
	Kulturgüter	Weiß	Grau	Grau	Grau	Grau	Grau
		Auswirkungen des Vorhabens					
Grün	V	Verbesserung der gegebenen Situation					
Weiß	0	Auswirkungen systembedingt nicht relevant					
Grau	1	Auswirkungen projektbedingt nicht relevant					
Blau	2	Geringfügige Auswirkungen					
Gelb	3	Wesentliche Auswirkungen					
Rot	4	Untragbare Auswirkungen					

9.4.2 Relevanzmatrix Alternative 2 – keine Maßnahmen

SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	Lärm	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum	Blau	Blau	Weiß	Blau	Grün	Weiß
	Wirtschaftsraum	Gelb	Gelb	Weiß	Blau	Grün	Weiß
	Landwirtschaft	Weiß	Weiß	Weiß	Blau	Weiß	Weiß
	Forstwirtschaft	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
	Erholung	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Grün	Weiß
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	Blau	Blau	Weiß	Blau	Weiß	Weiß
	Pflanzen (Arten)	Blau	Blau	Weiß	Blau	Weiß	Weiß
	Lebensräume	Blau	Blau	Weiß	Blau	Weiß	Weiß
Boden	Bodenqualität	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
	Altlasten	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
Wasser	Oberflächenwasser	Weiß	Weiß	Weiß	Blau	Weiß	Weiß
	Grundwasser	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
Luft und Klima	Luft	Weiß	Gelb	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
	Klima	Weiß	Gelb	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
Landschaftsbild Stadtbild / Ortsbild	Landschaftsbild	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
	Stadtbild / Ortsbild	Blau	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	Blau	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
	Kulturgüter	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß	Weiß
		Auswirkungen des Vorhabens					
	Grün	V	Verbesserung der gegebenen Situation				
	Weiß	0	Auswirkungen systembedingt nicht relevant				
	Grau	1	Auswirkungen projektbedingt nicht relevant				
	Blau	2	Geringfügige Auswirkungen				
	Gelb	3	Wesentliche Auswirkungen				
	Rot	4	Untragbare Auswirkungen				

9.4.3 Relevanzmatrix Alternative 3 – keine Maßnahmen






SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	Lärm	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung Qualitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum	Grün	Grün	Weiß	Grau	Grün	Grün
	Wirtschaftsraum	Grün	Grün	Weiß	Grau	Grün	Grün
	Landwirtschaft	Blau	Gelb	Grau	Blau	Blau	Blau
	Forstwirtschaft	Grau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Erholung	Gelb	Gelb	Grau	Blau	Blau	Blau
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Pflanzen (Arten)	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Lebensräume	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
Boden	Bodenqualität	Weiß	Blau	Blau	Gelb	Blau	Weiß
	Altlasten	Weiß	Weiß	Weiß	Blau	Blau	Weiß
Wasser	Oberflächenwasser	Weiß	Blau	Blau	Blau	Blau	Blau
	Grundwasser	Weiß	Blau	Blau	Grau	Grau	Weiß
Luft und Klima	Luft	Weiß	Grün	Grau	Blau	Grün	Weiß
	Klima	Weiß	Grün	Grau	Blau	Grün	Weiß
Landschaftsbild Stadt- / Ortsbild	Landschaftsbild	Blau	Weiß	Blau	Blau	Blau	Gelb
	Stadt- / Ortsbild	Grün	Weiß	Weiß	Grün	Grün	Grün
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	Weiß	Weiß	Weiß	Grau	Grau	Weiß
	Kulturgüter	Weiß	Weiß	Weiß	Grau	Grau	Weiß
		Auswirkungen des Vorhabens					
Grün	V	Verbesserung der gegebenen Situation					
Weiß	0	Auswirkungen systembedingt nicht relevant					
Grau	1	Auswirkungen projektbedingt nicht relevant					
Blau	2	Geringfügige Auswirkungen					
Gelb	3	Wesentliche Auswirkungen					
Rot	4	Untragbare Auswirkungen					

9.4.4 Relevanzmatrix Alternative 5 – keine Maßnahmen

SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	Lärm	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung Qualitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum	Grün	Grün	Weiß	Grau	Grün	Grün
	Wirtschaftsraum	Grün	Grün	Weiß	Grau	Grün	Grün
	Landwirtschaft	Blau	Gelb	Grau	Blau	Blau	Blau
	Forstwirtschaft	Grau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Erholung	Gelb	Gelb	Grau	Blau	Blau	Blau
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Pflanzen (Arten)	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
	Lebensräume	Blau	Blau	Grau	Blau	Blau	Blau
Boden	Bodenqualität	Weiß	Blau	Blau	Gelb	Blau	Weiß
	Altlasten	Weiß	Weiß	Weiß	Blau	Blau	Weiß
Wasser	Oberflächenwasser	Weiß	Blau	Blau	Blau	Blau	Blau
	Grundwasser	Weiß	Blau	Blau	Grau	Grau	Weiß
Luft und Klima	Luft	Weiß	Grün	Grau	Blau	Grün	Weiß
	Klima	Weiß	Grün	Grau	Blau	Grün	Weiß
Landschaftsbild Stadt- / Ortsbild	Landschaftsbild	Blau	Weiß	Blau	Blau	Blau	Gelb
	Stadt- / Ortsbild	Grün	Weiß	Weiß	Grün	Grün	Grün
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	Weiß	Weiß	Weiß	Grau	Grau	Weiß
	Kulturgüter	Weiß	Weiß	Weiß	Grau	Grau	Weiß
		Auswirkungen des Vorhabens					
Grün	V	Verbesserung der gegebenen Situation					
Weiß	0	Auswirkungen systembedingt nicht relevant					
Grau	1	Auswirkungen projektbedingt nicht relevant					
Blau	2	Geringfügige Auswirkungen					
Gelb	3	Wesentliche Auswirkungen					
Rot	4	Untragbare Auswirkungen					

9.4.5 Wirkungsanalyse und Gesamtbewertung

UMWELTASPEKT	INDIKATOR	A 0	A 2	A 3	A 5
Immissionen	Lärmbelastung	sehr hohe	hohe	geringe bis mäßige	sehr geringe
	Luftschadstoff-Belastung	sehr hohe	hohe	geringe bis mäßige	sehr geringe
Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen	hohe	mittlere	geringe bis mäßige	sehr geringe
	Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung	hohe	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	sehr geringe
	Siedlungsraum, Wohnbauland	sehr hohe	mittlere	geringe bis mäßige	sehr geringe
	Kulturgüter	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige
	Orts- und Landschaftsbild	hohe	geringe bis mäßige	hohe	hohe
	Freizeit und Erholung	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	mittlere	mittlere
Naturraum und Ökologie	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	mittlere	mittlere
	Boden	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	mittlere	mittlere
	Biotopvernetzung	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	mittlere	mittlere
	Gewässerökologie	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige
	Naturschutzrechtliche Festlegungen, Schutz- u. Schongeb.	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige
	Altlasten	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige
Landwirtschaft und Forstwirtschaft	Landwirtschaft	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige
	Forstwirtschaft (nach Forstgesetz)	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige	geringe bis mäßige

	sehr geringe (Beeinträchtigung) bzw. Verbesserung gegenüber dem Bestand	POSITIV
	geringe bis mäßige (Beeinträchtigung), eher positiv	⇕
	mittlere (Beeinträchtigung), neutral	
	hohe (Beeinträchtigung), eher negativ	NEGATIV
	sehr hohe (Beeinträchtigung), sehr negativ	

9.4.6 Raumbewertung und Korridordefinition

Im engeren Untersuchungsraum wurden vergleichbar einer Raumwiderstandsanalyse funktionell zusammengehörige Räume zusammengefasst. Hier kann die Raumabgrenzung wie folgt charakterisiert werden:

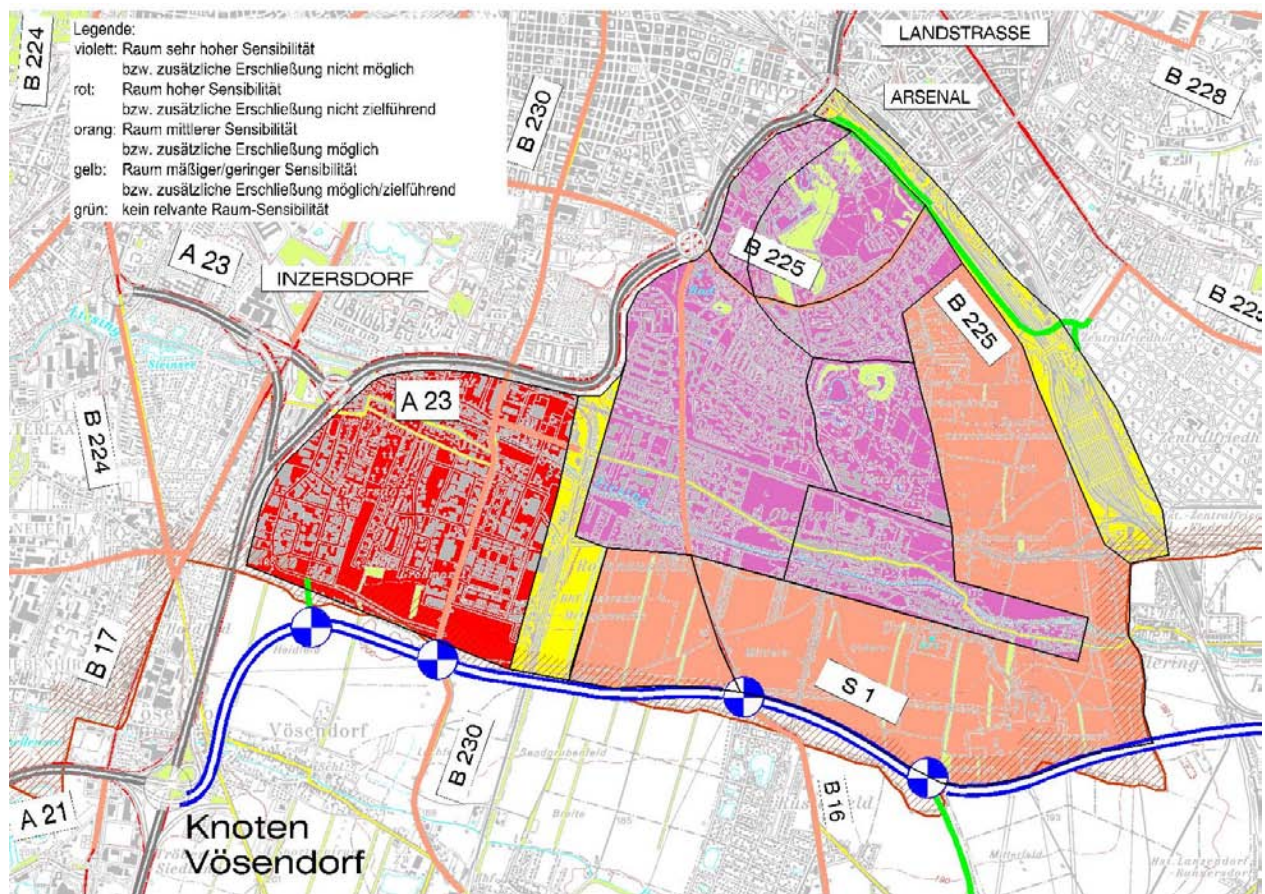


Abb.: Raumsensibilitäten im engeren Untersuchungsraum

- █ Gewerbe- und Betriebsgebiet Inzersdorf (A 2 / A 23 / ÖBB Pottendorfer Linie / S 1)
- █ Korridor Pottendorfer Linie (zw. A 23 und S 1)
- █ Bereich Grüngürtel Wien (zw. Stadtgrenze und südl. Siedlungsgrenze, sowie radial entlang der Ostbahn)
- █ Siedlungsgebiet Per Albin Hansson Siedlung (bis Rosiwalgasse im Süden und Pottendorfer Linie)
- █ Alte Ortskerne von Oberlaa und Unterlaa
- █ Kurzentrum Oberlaa
- █ Einfamilienhaussiedlungen südöstlich des Laaerberg

- | Schutzgebiet Wald und Wiesengürtel am Laaerberg
- | Siedlungsgebiet an der A 23

Die Bewertung der verschiedenen Teilräume erfolgte auf Basis der Unterlagen aus dem Fachbereich Umwelt und unter Berücksichtigung möglicher verkehrlicher Wirkungen:

- | Im Gewerbegebiet Inzersdorf scheint eine radiale Erschließung auf Grund der räumlichen Nahelage zur A 2 nicht als zielführend.
- | Im Bereich Pottendorfer Linie ist eine Bündelung der Verkehrsträger Bahn und Straße möglich. Zudem lassen sich hier gute verkehrliche Wechselwirkungen hinsichtlich Entlastung und Erschließung erzielen.
- | Im Bereich Grüngürtel Wien sind vor allem hochwertiges Ackerland aber auch einige wenige ökologisch bedeutende Bereiche. Insgesamt ist dieses Gebiet hinsichtlich der Wertigkeit aber als mittel einzustufen.
- | Die alten Ortskerne, das Kurzentrum, die Wohngebiete und das Schutzgebiet am Laaer Berg werden als sehr sensibel eingestuft. Diese Gebiete sind auf Grund ihrer Nutzung, ihrer Widmung und der Vorbelastung derart bewertet.
- | Im Bereich der Ostbahn wurde eine mäßige Sensibilität ausgewiesen, da ein Verkehrsträger hier bereits vorhanden ist.

9.4.7 Resümee

Auf Grund der Vergleichbarkeit der Eingriffsintensität und Dominanz der Alternative 3 sind die Relevanzmatrizen von Alternative 3 und 5 ident. In der Wirkungsanalyse werden zusätzlich noch Wirkungen vor dem Hintergrund der Raumordnung im Sinn einer Entwicklung beurteilt.

Es kann festgehalten werden, dass die Alternativen 0 und 2 zwar keine oder kaum negative Auswirkungen im Sinne der Relevanzmatrix zeigen, in der Wirkungsanalyse wird aber deutlich, dass durch Unterlassen einer Maßnahme oder Setzen einer geringfügigen Maßnahme ebenso Nachteile entstehen, dafür aber als Perspektive keine positiven Wechselwirkungen erzielt werden.

Da hier lediglich Umweltaspekte beurteilt werden, kommen die Vorteile lediglich gegenüber dem Siedlungsraum und nur mittelbar dem Menschen zu gute. Es lassen sich aber schon hier positive Aspekte aufzeigen. Im Kriterium Umwelt lässt sich ein Zielkonflikt sehr deutlich zeigen, da einerseits ökologische Ziele hinsichtlich Schutz der Umweltmedien vorliegen, andererseits aber der Mensch an seinen Lebensraum aber Anforderungen stellt (Wohnen, Erholung, Arbeit, Versorgung, Freizeit,...), welche Wirkungen auf die Umwelt hervorrufen. Speziell in diesen räumlichen Gegebenheiten und Zielsetzungen im Hinblick auf den Verkehr ist ein gleichzeitiges Erzielen von Vorteilen für Mensch und Natur schwer erzielbar.

Es kann aber in Abwägung der Wirkungen entsprechend der Relevanzmatrizen empfohlen werden eine Erweiterung der Infrastruktur entsprechend Alternative 5 „Kombination“ zu setzen, da hier die besten Wechselwirkungen erzielt werden.

In der Karte der Raumsensibilitäten zeigt sich, dass für Infrastrukturmaßnahmen vor allem zwei Korridore als geeignet angesehen werden können, da hier das geringste mögliche Konfliktpotential hinsichtlich Naturraum bzw. Umwelt vorhanden ist:

- | Korridor Pottendorfer Linie
- | Korridor Ostbahn

Bei diesen Korridoren ist auch eine Bündelung der Verkehrsträger Bahn und Straße möglich, was eine zusätzliche Flächenzerschneidung minimieren würde und eine Trassenlage in – für städtische Verhältnisse – siedlungsfernen Gebiet möglich machen würde.



9.5 WIRTSCHAFTLICHE BEWERTUNG

Parameter für eine wirtschaftliche Bewertung im Sinne einer strategischen Prüfung einerseits und intermodalen Betrachtung im Maßstab 1:50.000 sind nicht nur unmittelbare Belegungen einer Investition mit Kosten. Vielmehr können auf dieser Betrachtungsebene nicht exakte Investitionskosten und jedenfalls keine volkswirtschaftlichen, exakten Überlegungen angestellt werden.

Vielmehr sollte man sich auf einige wesentliche Punkte der wirtschaftlichen Betrachtung beschränken, die einerseits über die Wirkungsweisen möglicher Projekte Aufschluss geben, andererseits vor allem die unmittelbaren Parameter aufzeigen, die sonst in kalkulatorischen Aufwand verloren gehen.

- | Geschätzte Investitionskosten (in 25 Mio. € Schritten und Berücksichtigung allfälliger Ausgleichsmaßnahmen), Erhaltungs- und Betriebskosten
- | Wechselwirkungen (Standortaufwertung, Erschließung, VBA – Planfälle, Benefit auf Bestandsstrecken, ÖPNV – Nutzen)

Nicht bewertet werden hier Reisezeitkosten, Treibstoffkosten, Unfallkosten, udgl. da es nicht möglich scheint, diese Parameter auf dieser Untersuchungsebene seriös abzubilden.

9.5.1 Investitionskosten

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Instandhaltungskosten

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Kosten für Taktverdichtung

Netzverdichtung im innerstädtischen ÖPNV

Ausbaumaßnahmen im hochrangigen ÖPNV (U1)

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Investitionskosten inkl. Ausgleichsmaßnahmen etwa 100 Mio. €/km innerstädtisch /
25 Mio. €/km freiland

Knoten an der A 23: 100 Mio.€

Knoten an der S 1: 35 Mio.€

Unterhaltungskosten:

Strecke Erdbau 2-streifig mit Abstellstreifen: 35.000 €/km/J

Betriebskosten: 1% p.a. Indexanpassung: 0,125

Auf Basis der hier angeführten Parameter kann für die beiden möglichen Korridore entsprechend der Raumabgrenzung nach den Umweltkriterien eine Grob-Kostenschätzung durchgeführt werden.

Im Korridor der Pottendorfer Linie wird die gesamte Strecke als innerstädtische Trasse charakterisiert, da hierbei bereits auf eine Stadtentwicklung entsprechend dem STEP '05 Rücksicht genommen wird.

Als Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe wird das Jahr 2012 angenommen. In den Punkten Unterhaltungskosten und Betriebskosten werden jeweils 2 Werte angegeben 2015 / 2030.

Auf Grund der Planungsgenauigkeit 1:50.000 werden für die Ausbildung der genauen Rampen in den Knoten sowie für Anschlussstellen und ev. Tunnelstrecken keine Betriebskosten und Unterhaltungskosten angegeben.



	Korridor Pottendorfer Linie	Korridor Ostbahn
Strecke innerstädtisch	2,5km	1,5km
Strecke Freiland	0,25km	4,3km
KN A 23	Neubau	Vorhanden
KN S 1	Neubau	Neubau
Investitionskosten	391,3 Mio.€	292,5 Mio.€
Unterhaltskosten	1,73 Mio.€ / 288.750€	3,65 Mio.€ / 609.000€
Betriebskosten	83 Mio.€ / 12,3 Mio.€	59,25 Mio.€ / 8,77 Mio.€

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Kosten entsprechend Alternative A 2 und A 5



9.5.2 Wechselwirkungen

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

- | Standortaufwertung: Eine Standortaufwertung erfolgt bei dieser Alternative nicht, im Gegenteil werden die Wohngegenden die an den derzeitigen radialen Einfahrtsstraßen liegen sukzessive entwertet.
- | Da eine zusätzliche Erschließung nicht erfolgt, verlieren potentielle Standorte relativ zu nationalen und internationalen Mitbewerbern.
- | Erschließung: Wirtschaftliche Aufwertung erfolgt im Falle dieser Alternative nicht, jedoch werden die Wohngebiete entwertet.
- | VBA – Planfälle: Für Unfälle, Verkehrsumleitung, Revisionsfälle gibt es hier keine Umleitmöglichkeiten
- | Benefit auf Bestandsstrecken: keine positiven Wechselwirkungen abzuleiten
- | ÖPNV – Nutzen: keine positiven Wechselwirkungen abzuleiten

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

- | Standortaufwertung: Eine Standortaufwertung erfolgt auf diese Weise nicht in wirtschaftlicher Hinsicht, da ein wesentlicher Aspekt hierfür die Affinität von Stückgutverkehr und Straße ist, was im Netz des öffentlichen Verkehrs nicht erfolgen kann. Eine Aufwertung von Wohngegenden kann durch eine solche Erschließung erfolgen, tatsächlich wird aber trotz Stadtentwicklungsversuchen mit anderer Schwerpunktsetzung eine Erschließung für MIV als primärer Standortfaktor, v.a. in Peripherielagen, gewertet.
- | Erschließung: Die Erschließung wird durch diese Alternative qualitativ etwas verbessert, die Erschließung im Sinne einer Aufschließung erfolgt parallel zu Stadtentwicklungsprojekten.
- | VBA – Planfälle: Für Unfälle, Verkehrsumleitung, Revisionsfälle gibt es hier keine Umleitmöglichkeiten
- | Benefit auf Bestandsstrecken: keine positiven Wechselwirkungen abzuleiten
- | ÖPNV – Nutzen: keine positiven Wechselwirkungen abzuleiten

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

- | Standortaufwertung: Für eine Standortaufwertung können hier durchaus Effekte abgeleitet werden:
- | Straßenbezogener Stückguttransport auf hochrangigem Netz
- | Wirtschaftliche Aufwertung durch hochrangige Anbindung entspricht einer Standortentwicklung
- | Erschließung: Die Erschließung wird hier innerstädtisch wie auch hinsichtlich der Zieldefinitionen stark verbessert.
- | Die Verkehrsqualität nimmt einerseits durch die Nutzung des hochrangigen Netzes zu, andererseits nimmt die Qualität im untergeordneten durch Entlastung zu.
- | VBA – Planfälle: Für Unfälle und Revisionsfälle ergeben sich neue Möglichkeiten der Verkehrsleitung.
- | Durch die Möglichkeit alternativer Verkehrsführung kann die Sanierung der Inzersdorfer Hochstraße sowohl von der Bauabwicklung her als auch von der verkehrlich-betrieblichen Abwicklung her (finanziell) wesentlich effizienter durchgeführt werden.
- | Benefit auf Bestandsstrecken: Durch den Bau einer neuen Straße wird der Bereich der Einbindung an die A 23 zum UVP-pflichtigen Bereich. Dadurch wären an dieser Bestandstrecke umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen notwendig, was im Zuge einer Bestandssanierung nicht möglich wäre.
- | ÖPNV – Nutzen: keine positiven Wechselwirkungen abzuleiten

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Die Wechselwirkungen entsprechen jenen aus Alternative 3. Zusätzlich sind jedoch positive Wechselwirkungen hinsichtlich einer Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr (Park & Ride-Anlage) im Zusammenhang mit dem Ausbau der U1 möglich.

9.5.3 Resümee

Grundsätzlich kann auf Grund der Ausführungen im Kriterium Wirtschaft trotz der hohen Investitionskosten auf Grund der positiven Wechselwirkungen eine Empfehlung für die Alternative 5 ausgesprochen werden.

Dabei ist vor dem Hintergrund der beiden möglichen Trassenkorridore darauf hinzuweisen, dass viele Wirkungen von beiden Varianten erreicht werden können.

Auf Grund folgender Wechselwirkungen wird allerdings aus dem Kriterium Wirtschaft empfohlen den Korridor Pottendorfer Linie weiter zu verfolgen:

- | Gute Netzwirkung mit Möglichkeit der Verkehrssteuerung und Bypassfunktion für den Knoten Inzersdorf
- | Aufschließung des Güterterminals Inzersdorf
- | Möglichkeit von Park & Ride im Businesspark Rothneusiedel
- | Erschließungsfunktion für bestehende Betriebsgebiete und geplante Erschließungsgebiete
- | Lärmsanierung im Bereich A 23 Hanssonkurve
- | Verkehrsumleitung für A 23 Inzersdorfer Hochstraße

Diese Wirkungen können durch den Ostbahn Korridor nicht oder nicht in vergleichbarer Qualität erzielt werden.

9.6 NACHHALTIGKEIT

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit können im Allgemeinen wie folgt definiert werden:

- | Für künftige Generationen nicht nachteilig
- | Global verträglich und gerecht
- | Integrativ hinsichtlich ökonomischer, ökologischer und sozialer Belange

Nachhaltige (Stadt)Entwicklung ist der Versuch, die Entwicklung der städtischen Gesellschaft unter das Primat ökologischer Ziele zu stellen und bedeutet sowohl für die planerische als auch politische Praxis, dass soziale, ökonomische und ökologische Implikationen eines Vorhabens gleichzeitig betrachtet werden.

Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes sollen nachfolgend, zur Gewährleistung einer in diesem Sinne nachhaltigen Planung zur Erreichung der Ziele für den funktionellen Untersuchungsraum die Auswirkungen der unterschiedlichen Alternativen in den folgenden Indikatoren bewertet und in einer Wirkungsanalyse (entsprechend dem Bewertungsschema Umwelt) gegenübergestellt werden:

- | soziale Entwicklung der Gesellschaft
- | ökonomische Entwicklung
- | ökologische Entwicklung

In diesen Kriterien werden auch Ziele aus der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt. Entsprechend der Funktion einer Infrastrukturentwicklung können vor allem Ziele verfolgt werden, die den Themenkomplexen „Mehr wirtschaftliche Dynamik für Österreich“ und „Mehr Vielfalt und Qualität für den Lebensraum Österreich“ zuzuordnen sind.

Ziele wie „Österreichs Wettbewerbsfähigkeit durch innovative Strukturen fördern“, „Verantwortungsvolle Raumnutzung und Regionalentwicklung“, „Mobilität nachhaltig gestalten“ und „Die Verkehrssysteme optimieren“ sind unter diesen Themen zu nennen.

Aber auch betreffend „Mehr Verantwortung in Europa und der Welt“ können hinsichtlich des wirtschaftlichen Ausgleichs mittelbar Ziele verfolgt werden.

In den Kapiteln Soziales, Ökonomie und Ökologie werden im Weiteren nicht unmittelbar an Hand der Ziele entsprechend der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie geprüft. Vielmehr werden hier Ziele eingesetzt, die einen starken Praxisbezug haben. Einer Zielerreichung hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie widerspricht dies nicht, da die übergeordneten Ziele nur durch Erreichen von unmittelbaren Praxiszielen gewährleistet wird.

Die Nachhaltigkeit wird vor dem Hintergrund des funktionellen Untersuchungsraumes betrachtet. Als zeitlicher Bezug wird die Umsetzung des STEP '05 bzw. dessen Fortschreibung gewählt. Der STEP wurde auch unter Berücksichtigung der Aspekte der Nachhaltigkeit erstellt.

9.6.1 Soziales

Ziele hinsichtlich des sozialen Aspektes in der Nachhaltigkeit sind bei der Strategischen Prüfung Verkehr regionale und überregionale Erreichbarkeiten, Qualität der Erreichbarkeiten, Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Schutz von Kulturgütern und Ortsbildschutz.

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Wie die tägliche Situation auf A 2 Süd Autobahn, A 4 Ost Autobahn und A 23 Südost Tangente zeigt, ist die derzeitige Situation hinsichtlich einer Qualität von Erreichbarkeiten nicht ausreichend. Als Bestandsnetz muss hier noch ein erstes Teilstück des Regionenringes S 1 Vösendorf – Schwechat betrachtet werden, sowie die NÖ Südraum Umfahrungen.

Der Regionenring übernimmt die tangentielle Verteilungsfunktion um Wien, d.h. der von außen zuströmende Verkehr wird außerhalb von Wien möglichst nahe ans Ziel geführt um radial sehr zielgerichtet in die innerstädtischen Bereiche geführt zu werden. Die A 23 ist daher funktionell die innerstädtische Verkehrsverteilungsschiene.

Diese Elemente sind grundsätzlich vorhanden, allein im Süden Wiens fehlt die Radiale. Bisher und auch nach Verkehrsfreigabe der S1 werden diese Funktionen durch das untergeordnete Netz, die Laxenburger Straße, die Himberger Straße und die Laaerbergstraße übernommen. Diese Straßen sind allerdings schon im Bestand, ohne S 1 an der Grenze ihrer jeweiligen Leistungsfähigkeit.

Die Mindesterreichbarkeiten in 30min für regionale Zentren bzw. 60min für überregionale Zentren sind hier nicht gegeben. Auch die verkehrliche Qualität kann in der 0 – Alternative nicht beschieden werden. Die S 1 wird eine wichtige Funktion für die Qualität des städtischen Verkehrs übernehmen. Hinsichtlich der radialen Zielrichtung kann sie als „Ring um Wien“ keine Funktion übernehmen sondern den Verkehr lediglich ableiten.

Hier kommt wieder das untergeordnete Netz im Süden von Wien ins Spiel, das bereits jetzt überlastet ist. A 23 und die radialen Landesstraßen können diesen Verkehr nicht alleine aufnehmen und verteilen, was Staus zeitigt, Verkehrsunfälle generiert und insgesamt die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität nicht hebt.

Kulturgüter und Ortsbild werden lediglich insofern verschont, als keine Baumaßnahmen in deren Nähe gesetzt werden. Jedoch wird das gesamte Verkehrsaufkommen daran vorbeigeleitet.

Hinsichtlich der sozialen Komponente der Nachhaltigkeit wird dieser Alternative eine eindeutige Verschlechterung attestiert.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrsnetzes

Die Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs steht auf den beiden Beinen Taktverdichtung und Netzergänzung.

Hier ist die Feststellung wichtig, dass auf manchen regionalen und überregionalen Strecken eine weitere Taktverdichtung nicht mehr möglich ist. Ergänzende Maßnahmen werden allerdings innerstädtisch und auch bei ÖBB Strecken geplant.

Fraglich ist ob der ÖV das Verkehrsaufkommen, das schon im Bestand bar jeglicher Qualität hinsichtlich zeitlicher oder qualitativer Zielerreichung ist im Ausbau substituieren kann.

Vor dem Hintergrund des derzeitigen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der A 2 (derzeit 4-streifiger Ausbau), jener Autobahn die auch den Verkehr der A 3 Richtung Wien kanalisiert, und den errechneten Verkehrsaufkommen auf dem Regionenring scheint es unwahrscheinlich, dass durch alleinige ÖV Maßnahmen der Verkehrsdruck entlastet und entsprechende Qualitäten erreicht werden.

Hier müsste es zu einer deutlichen Umverlagerung kommen. Diese ist bei Stückguttransport zum Teil nicht möglich. Dies ist bei Straßengütertransport nur bedingt möglich, zumal auch aus dem Terminal Inzersdorf straßenseitig, zufolge seiner Verteilungsfunktion zusätzlicher Straßengüterverkehr generiert wird.

ÖPNV kann vor dem Hintergrund der gesteckten Ziele den MIV nicht substituieren sondern lediglich zusätzliche Funktionen übernehmen. Aus diesem Grund kann die Verkehrssicherheit nur geringfügig verbessert werden. Orts- und Landschaftsbild bleiben im Status Quo.

Diese Alternative führt daher zu minimalen Verbesserungen im Indikator „Soziales“ bleibt aber insgesamt als schlecht zu beurteilen.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Wie bereits bei Alternative 0 beschrieben ist eine starke Radiale das, was im Süden Wiens fehlt.

Entsprechend treten durch die Errichtung einer neuen hochrangigen Straße genau jene Wirkungen ein, die die beiden anderen Alternativen bisher vermissen lassen:

Zwischen der A 2, der A 4 und der AST Rustenfeld im Süden gibt es im Norden eine radiale Verbindung zu den Wiener (funktionalen) Zentren. Entsprechend können Mindest-erreichbarkeiten und Mindestqualitäten des Verkehrs wieder deutlich verbessert werden. Ob eine Zielerreichung im Spektrum der Kriterien durch eine zusätzliche Radiale möglich ist (Mindesterreichbarkeit 30min des regionalen Zentrums, Mindest-erreichbarkeit 60min des überregionalen Zentrums) ist nicht abschätzbar.

Tatsächlich kann man aber aus dieser Konstellation ableiten, dass durch eine hochrangige Radiale im Süden die Verkehrsqualität gesteigert wird und dadurch auch die Verkehrssicherheit steigt.

Der Schutz von Ortsbild und Kulturgütern hat hier einen anderen Aspekt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen im untergeordneten Netz wird reduziert was dem Ortsbild zuträglich ist, gleichzeitig muss bei Planung und Bau auf Ortsbild und Kulturgüter intensiv Bedacht genommen werden.

Insgesamt kann man dieser Alternative eine hohe Zielerreichung vor dem Indikator „Soziales“ bescheinigen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Einerseits bringt die Ertüchtigung des ÖPNV graduelle Verbesserungen, andererseits kann durch eine zusätzliche MIV Verbindung sehr viel erreicht werden. Bei Verknüpfung der beiden Maßnahmen kann man noch zusätzlichen Nutzen ableiten.

Ergänzen zwei Leistungsfähige Verkehrsträger einander, können diese verknüpft zu einer Verbesserung des Modal Split beitragen. Es kann durch eine Park & Ride Anlage am Wiener Stadtrand der Personenverkehr verlagert werden. Nutzen daraus ist, weniger MIV, dadurch erhöhte Verkehrssicherheit und geringerer Schadstoffausstoß.

Aus dem Indikator „Soziales“ kann daher dieser Alternative die höchste Zielerreichung beschieden werden.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine positiven Wechselwirkungen	Geringe positive Wechselwirkungen	Sehr gute Zielerreichung	Zusätzlicher Nutzen aus Wechselwirkung ÖV - MIV

9.6.2 Ökonomie

Hier werden gesamtwirtschaftliche Effizienz ebenso wie regionale Wertschöpfung, Kostendeckung, Verbesserung der Erreichbarkeiten und ländlich Entwicklung thematisiert.

Kostendeckung ÖV – MIV sowie ländliche Entwicklung werden in der gegenständlichen SP-V allerdings nicht behandelt, da für eine Beurteilung der Kostendeckung die Grundlagen fehlen und die Wanderungsdynamik im funktionellen Untersuchungsraum als Beurteilungsparameter, vor dem Hintergrund der Ziele in dieser SP-V, nicht relevant scheint.

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Diese Alternative ruft, wie bereits im Indikator Soziales beschrieben, Zeitverluste durch Fahrzeiten hervor, was Volkswirtschaftlich negativ zu bewerten ist.

Daraus kann man auch ableiten, dass der Wirtschaftsstandort Wien v.a. im Süden dadurch nicht attraktiviert wird. Eine Standortentwicklung kann auf diese Weise nicht betrieben werden. Die Erreichbarkeiten nehmen durch diese Alternative tendenziell mit dem prognostizierten Verkehrszuwachs eher ab.

Wirtschaftlich betrachtet, muss von dieser Alternative als Strategie abgeraten werden.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrs

Wie bereits im Indikator „Soziales“ beschrieben, wäre hier eine sehr starke Verlagerung von MIV zu ÖV notwendig. Zudem ist hinsichtlich einer wirtschaftlichen Entwicklung nicht nur Personentransport sondern auch Gütertransport sehr relevant.

Eine Verbesserung der Erreichbarkeiten kann hier zwar erzielt werden. Auch können dadurch sicher neue Kunden für den ÖPNV gewonnen werden.

Dennoch bleibt zu bezweifeln, dass Standortentwicklung alleine durch eine qualitative Verbesserung auf diesem Sektor erzielt werden kann.

Hinsichtlich des Images einer Stadt, kann allerdings hinsichtlich Modernität, Nachhaltigkeit, ökologischem Denken u.a.m. ein starker ÖV sicher als Soft Fact der Standortbewertung ein werbewirksamer zusätzlicher Faktor sein.

Die Bewertung dieser sehr diffusen Wirksamkeiten wird auf Grund der unmittelbaren Wirkung auf mittel eingestuft.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Da sowohl Güterverkehr als auch Personenverkehr in sehr hohem Ausmaß eine Affinität zur Straße aufweisen, ist eine zusätzliche hochrangige Straße hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung eines Standortes als wichtiger Impuls anzusehen.

Dies zeigt sich auch darin, dass in Programmen wie JORDES+ auch die Umsetzung vieler Straßen-Projekte zur gesamtheitlichen Entwicklung der Region berücksichtigt sind.

Es wird durch eine radiale Straße also nicht nur kleinräumig ein Gebiet hochwertig erschlossen, sondern auch die verkehrlichen Beziehungen in einem großräumiger Kontext verbessert (siehe auch funktioneller Untersuchungsraum).

Wirtschaftlich ist diese Alternative auch im Sinne einer Zeitersparnis, da eine zusätzliche Straße eine bessere Verkehrsqualität bedingt. Zusätzlich ist anzumerken, dass bei Umsetzung im Korridor Pottendorfer Linie im Revisionsfall der A 23 Inzersdorfer Hochstraße eine qualitativ hochwertige Alternativstrecke vorhanden ist und die Sanierung einfacher und kostengünstiger durchgeführt werden kann.

Als wesentlicher Aspekt hinsichtlich Verbesserung der Erreichbarkeiten und wirtschaftlicher Aufwertung eines Standortes und vor dem Hintergrund der zusätzlich möglichen Wirkungen wird die Alternative MIV sehr gut bewertet.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Wie auch im in anderen Indikatoren können hier die Wirkungen und Wechselwirkungen der Alternativen A 2 und A 3 aufsummiert werden.

Es ergeben sich im Zusammenwirken der beiden noch zusätzliche Möglichkeiten hinsichtlich des Modal Split, was eine weitere Verbesserung der Situation unterstützen kann.

Da es hier zu einer weiteren wirksamen Verbesserung kommt und auch imagerelevante Aspekte mit einfließen wird hier die beste Wirkung erzielt.

A 0	A 2	A 3	A 5
Keine positiven Wechselwirkungen	Wenige positive Wechselwirkungen	Sehr gute Zielerreichung	Zusätzlicher Nutzen aus Wechselwirkung ÖV - MIV

9.6.3 Ökologie

Hier werden ähnlich den Indikatoren im Kriterium Umwelt Ziele hinsichtlich Schutz von Mensch, Ressourcen und Pflanzen- und Tierlebensräumen geprüft. Die Wirkungen werden folglich hier lediglich kurz zusammengefasst.

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Diese Alternative ist hinsichtlich der Schonung von Ressourcen wie Wasser, Boden, landwirtschaftlicher Nutzfläche insofern gut, als durch das Fehlen einer Maßnahme keine flächenrelevanten Auswirkungen zu erwarten sind.

Gleichzeitig werden hier durch eben diesen Umstand keine natürlichen Lebensräume beansprucht, was zu einer Schonung der Tier- und Pflanzenwelt, der Lebensräume und der Wechselwirkungen in den Biotopen führt. Entsprechend bleiben auch die Schutzgebiet in ihrem Bestand erhalten.

Auf der anderen Seite zieht eine Erhaltung bzw. Fortentwicklung des Ist-Zustandes zu einer weiteren Belastung der Wohnanrainer in sehr dicht besiedelten Gebieten von Favoriten und Siedlungen in Liesing. Die dortigen Radialstraßen sind an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Es wird folglich ein Maximum an Emissionen aus dem Verkehr auch als Immissionen unmittelbar in die Siedlungsgebiete gebracht.

Dies kann trotz positiver Wirkungen auf Fauna und Flora im Sinne einer Konservierung des Status Quo nicht als Entwicklungsperspektive für das Schutzgut Mensch gewertet werden.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrs

Da man in dieser Alternative stark von möglichen Verlagerungen von MIV auf ÖV abhängig ist kann diese Alternative, ob des Verlagerungspotentials nur graduelle Verbesserungen herbeiführen.

Es werden zwar auch hier Ressourcen und Fauna und Flora insofern geschont oder nur minimal beeinträchtigt, als nur Ausbaumaßnahmen Gegenstand dieser Alternative sind. Doch für das Schutzgut Mensch ergeben sich nur geringfügig positive Wirkungen.

Die Wirkung wird in diesem Indikator gesamt als mittel eingestuft.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Da es in den Indikatoren keine Gewichtung zwischen den unterschiedlichen Parametern gibt, ist es in dieser Alternative besonders interessant, die Schutzgüter Mensch, Ressourcen und Tiere/Pflanzen/Lebensräume gemeinsam zu bewerten.

Es werden Entlastungswirkungen für den Menschen hinsichtlich Lärm, Luft, Ortsbild erzielt. Dazu ist die Beanspruchung von Flächen und deren Qualitäten in den naturräumlichen Parametern notwendig. Hier kommt es zu negativen Auswirkungen.

Die Auswirkungen werden im Kriterium Umwelt detaillierter dargestellt.

Als Bilanz für diesen Indikator kann man die Bewertung auf mittel stellen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Wie bereits mehrfach dargestellt, treffen hier die Wirkungen aus beiden Alternativen zu. Zusätzlich können noch durch verbesserten Modal Split und weitere, auch innerstädtische, Entlastungen von Immissionen erzielt werden.

In der Gesamtbetrachtung muss eine Verbesserung gegenüber Alternative 3 attestiert werden. Auf Grund der Umweltauswirkungen wird die Bewertung jedoch mit mittel festgelegt.

A 0	A 2	A 3	A 5
Nur negative Wirkungen	Geringfügige Verbesserung, minimale Beeinträchtigung	Verbesserung Mensch – Verschlechterung Umwelt	Verbesserung Mensch – Verschlechterung Umwelt

9.6.4 Resümees

NACHHALTIGKEIT	INDIKATOR	A 0	A 2	A 3	A 5
	Soziales				
	Ökonomie				
	Ökologie				

Aus den Indikatoren „Soziales“ und „Ökonomie“ im Kriterium Nachhaltigkeit kann jeweils deutlich eine Alternative positiv gegenüber den anderen ihre Wirkungen positionieren.

Hinsichtlich der Ökologie ist es schwieriger, da hier ohne Gewichtung zwei Interessen in einem Indikator vereint werden, die auf Grund der Alternativen offensichtlich konkurrierend sind. Mensch und Umwelt halten sich Hinsichtlich Ent- und Belastungen das Gleichgewicht.

Als das per definitionem integrative Kriterium Nachhaltigkeit kann man hier zu einer Gesamtsicht im Sinne eines Interessensausgleiches gelangen. Es gibt überwiegend positive Wirkungen für den Menschen. Auf Grund der Verankerung der Durchführung einer Maßnahme in verschiedenen Planungen und Programmen und der darin und in der gegenständlichen SP-V formulierten Ziele, kann ein öffentliches Interesse an einer Maßnahme festgemacht werden.

In einer Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse, der Bewertung der Alternativen in den Indikatoren und den Wirkungen auf Umwelt und Menschen wird aus diesem Kriterium empfohlen, die Alternative 5 weiter zu verfolgen.

In der Wirkungstabelle spiegelt sich auch das eingangs Erwähnte wieder: Eine Infrastrukturmaßnahme erzielt sicher Wirkungen hinsichtlich sozialer und ökonomischer Aspekte und auch in der Tabelle zeigt sich, dass derartige Ziele erreicht werden können. Der ökologische Aspekt der Nachhaltigkeit stellt nur zum Teil einen Zielkonflikt dar, da Schutzgüter nicht nur auf Pflanzen und Tiere beschränkt sind sondern auch den Menschen mit berücksichtigen.

9.7 VERKEHR

Primäre Richtung hinsichtlich der Zielerreichung in einer strategischen Prüfung Verkehr ist als Kristallisationspunkt sämtlicher Überlegungen und Entwicklung von Strategien bzw. Alternativen der Verkehr.

In einer alleinigen Betrachtung der Indikatoren im Verkehr kann hier die Wirkungsweise der Alternativen für einen sehr zentralen Aspekt der geprüften Maßnahmen allein bewertet werden.

9.7.1 Belastungsänderungen im Netz / Verkehrsaufwand

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Hier ist klar, dass bei stetig steigendem Verkehrsaufkommen, die Belastungen im Netz, v.a. aber auch im untergeordneten Netz steigen. Auf Grund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes werden vermehrt Staus verursacht bzw. Umwegfahrten (Stauausweichen) hervorgerufen, da es dem subjektivem Zeitempfinden des Menschen hilft, sich zu bewegen, statt zu warten.

Die Verkehrsbelastung steigt. Der Verkehrsaufwand nimmt ebenso zu.

Es ist dies folglich keine Entwicklungsszenario, das als Perspektive dienlich ist.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrs

Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes soll es zu einer Verringerung des Verkehrsaufwandes kommen. Hier müssen entsprechend Möglichkeiten geschaffen werden, um eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf den ÖPNV zu unterstützen.

Ein Ausbau bzw. eine weitere Attraktivierung des ÖV ist dafür die richtige Strategie. Fraglich ist hier lediglich der Wirkungsgrad dieser Maßnahme.

Entsprechend der derzeitigen und prognostizierten Belastungen ist es nur schwer möglich, genügend Verkehr von der Straße auf den ÖV zu verlagern, um großen Nutzen hinsichtlich Verkehrsaufwand und Belastungsveränderungen zu erzielen.

Da es sich aber um eine wichtige Maßnahme dazu handelt wird die Bewertung hier auf Mittel gesetzt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Durch eine zusätzliche Straße ist eine Veränderung des Verkehrsaufwandes unmittelbar nicht abzuleiten. Vielmehr bewirkt diese Alternative eine Verlagerung des Verkehrs vom untergeordneten auf das hochrangige Netz, wodurch es zu Belastungsänderungen kommt.

Auf Basis der vorliegenden Daten kann die Belastungsänderung bzw. die Verkehrsentwicklung für mögliche Erschließungen allerdings nicht quantifiziert werden.

Da diese Maßnahme sehr gute Wirkungen für das untergeordnete Netz jedoch keine Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens erwarten lässt wird die Bewertung auf gut gesetzt.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Durch eine Kombination der Alternativen 2 und 3 kann eine Belastungsänderung und eine Verringerung des Verkehrsaufwandes entsprechend den beiden Einzel – Alternativen erreicht werden. Bei hochqualitativer Anknüpfung der beiden aneinander am Stadtrand, kann diese Wirkung noch zusätzlich verstärkt werden.

Diese Alternative wird daher auf sehr gut gesetzt.

A 0	A 2	A 3	A 5
Hoher Verkehrsaufwand, keine positive Entwicklung	Verkehrsverlagerung beeinflusst Verkehrsaufwand positiv	Verlagerung von Verkehr von Straße auf Straße – Entlastung im untergeordneten Netz	Belastungsänderungen und positiv hinsichtlich Verkehrsaufwand

9.7.2 Erreichbarkeiten

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Durch ein weiteres Ansteigen des Verkehrsaufkommens werden die Erreichbarkeiten von Zielen entsprechend den Zielsetzungen in der gegenständlichen SP-V sukzessive verschlechtert.

Die Bewertung wird daher auf schlecht gesetzt.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrs

Bei einer Ertüchtigung des ÖPNV wird die qualitativ Erreichbarkeit erhöht. Zusätzliche Ziele werden nicht primär erschlossen. Nutznießer sind hier die Nutzer des ÖV-Netzes sowie jene, die durch die Attraktivierung einen Wechsel von MIV auf ÖV vollziehen.

Da die Wirkung auf keine große Zielgruppe zutrifft wird die Bewertung auf mittel gesetzt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Zusätzliche Infrastruktur erhöht die Erreichbarkeiten insofern, als zusätzliche Strecken neue Wege ermöglichen. Dies wiederum trifft nur für den Anteil des MIV zu.

Da die Verkehrsqualität im untergeordneten Netz derzeit schlecht ist, und durch den sehr hohen Anteil des MIV am Gesamtverkehr, die Qualität der Erreichbarkeiten weiter sinkt, wird diese Alternative als weiter gut eingestuft.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Hier können Wirkungen aus den Alternativen 2 und 3 erreicht werden. Darüber hinaus können hinsichtlich der Erreichbarkeiten Wechselwirkungen erzielt werden, wenn eine qualitativ hochwertige Verknüpfung der beiden Verkehrsträger geschaffen wird.

Die Bewertung ist folglich auf sehr gut einzustufen.

A 0	A 2	A 3	A 5
Erreichbarkeiten nehmen qualitativ ab.	Erreichbarkeiten werden für ÖPNV – Nutzer verbessert.	Erreichbarkeiten werden für MIV – Nutzer deutlich verbessert.	Erreichbarkeiten werden insgesamt verbessert

9.7.3 Verkehrserschließung

A 0 – Keine Ausbaumaßnahme

Eine zusätzliche Erschließung wird hier nicht vorgenommen, auf Grund der steigenden Verkehrsbelastungen im Bestandsnetz nimmt die Erschließung qualitativ ab.

Die Bewertung wird hier auf schlecht gesetzt.

A 2 – Ertüchtigung des Öffentlichen Verkehrs

Durch die Ertüchtigung des ÖPNV werden bestehende Erschließungen für ÖV-Nutzer qualitativ verbessert. Zusätzliche Erschließungen durch alleine ÖPNV – Ausbau ist kleinräumig innerstädtisch möglich. Allerdings werden manche zusätzliche Erschließungen durch ÖPNV an Standortentwicklung und damit auch an den Ausbau der Straßeninfrastruktur gekoppelt.

Die Bewertung in dieser Alternative wird auf mäßig gesetzt.

A 3 – Zusätzliche hochrangige Straßeninfrastruktur

Die Alternative wird als primäre Möglichkeit hochwertiger Erschließung v.a. hinsichtlich wirtschaftlicher Standortentwicklung angesehen und auch benötigt.

Da auch die Erschließung im Bestandsnetz durch Verkehrsverlagerungen qualitativ zunimmt ist die Alternative auf gut zu setzen.

A 5 – Hochrangige Straßen Infrastruktur und Ausbau des ÖPNV

Bei Addition von A 2 und A 3 erreicht man mehr als die Summe beider Wirksamkeiten, da wie unter A 2 angeführt, eine Erschließung erst durch die andere Interessant wird. Dadurch kann man aber hochwertige Erschließung und Anbindung und die Entwicklung eines qualitativvollen Standortes erreichen und die Zielerreichung für die Verkehrsteilnehmer maximieren.

Bewertung: sehr gut.

A 0	A 2	A 3	A 5
Qualitative Verschlechterung der Erschließung	Graduelle Verbesserung der Erschließung	Starke Verbesserung von Erschließung, Standortentwicklung	Erschließung optimiert

9.7.4 Resüme

VERKEHR	INDIKATOR	A 0	A 2	A 3	A 5
	Belastungsänderungen im Netz / Verkehrsaufwand				
	Erreichbarkeiten				
	Verkehrerschließung				

Da die Bewertung in den einzelnen Kriterien eine deutliche Sprache spricht, kann zusammenfassend empfohlen werden, die Alternative 5 (Kombination) in der Planung weiter zu verfolgen.

10 GESAMTZIELERREICHUNG

Nach eingehender Diskussion der verschiedenen Alternativen und deren Wirkungsweisen, seien hier noch einmal die Ziele angeführt, die durch die zu prüfenden Alternativen erreicht werden sollen. Anschließend werden diese in den einzelnen Alternativen geprüft:

Das Ziel der nachhaltigen Entwicklung entsprechend ÖROK sei auch an dieser Stelle den übrigen Zielen vorangestellt, da die folgenden Ziele die drei Säulen der Nachhaltigkeit darstellen und Aspekte der Nachhaltigkeit darstellen.

10.1 SOZIALE ZIELE

- | Schaffung einer direkten hochrangigen Anbindung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums im Südosten Wiens mit den Zentren Eisenstadt (Zentralitätsstufe 2), Wiener Neustadt (Zentralitätsstufe 3) und Sopron (Zentralitätsstufe 3) über den Regionenring ins Zentrum der Bundeshauptstadt (Zentralitätsstufe 1)³
- | Engere Verknüpfung des Regionenrings mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Bündelungs- und Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Wohnbevölkerung
- | Bündelung des Verkehrs im stark belasteten untergeordneten Netz und Verlagerung auf eine hochrangige Radialverbindung in Richtung Stadtzentrum Wien mit gleichzeitiger Entlastung von Wohngebieten

10.2 ÖKONOMISCHE ZIELE

- | Sicherung der Standortqualität durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (ÖREK 2001)
- | Stärkung der Achse Wien – Eisenstadt – Sopron mit Anbindung des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“ zur Erhöhung der wirtschaftlichen Dynamik der Großregion Wien–Bratislava–Győr (jordes+, CENTROPE)
- | Optimierte Verknüpfung des Güterumschlages von Straße und Schiene durch eine Anschlussstelle des geplanten Güterterminals „Wien-Inzersdorf“
- | Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Zentralbahnhofs Wien aus dem Süden
- | Erschließung hochwertiger Entwicklungsgebiete im Süden Wiens (STEP '05, STEP 1994)
- | Erleichterte Abwicklung der Sanierung A 23 Inzersdorfer Hochstraße im am stärksten belasteten Abschnitt (mittelbare Wirkung)
- | Entlastung des heute bereits überbelasteten Knoten Inzersdorf

³ Einteilung der Zentralitäts-Hierarchien gemäß „Prüfungsleitfaden für die strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“, Tab. 4-1, ASFINAG, Entwurf vom 31.05.2005

10.3 ÖKOLOGISCHE ZIELE

- | Entlastung von Wohnanrainern im untergeordneten Netz
- | Vermeidung von Umwegfahrten (Ressourcenverbrauch, Schadstoffausstoß, Lärm)
- | Verlagerung des Verkehrs aus dem untergeordneten Netz auf einen effizienten, umweltverträglichen Verkehrsträger
- | Einhaltung internationaler bzw. nationaler Vereinbarungen (Rechtsnormen und Richtlinien) (z.B. Natura 2000, Ramsar Abkommen, Wasserrahmenrichtlinie etc.)

10.4 ZIELERREICHUNG DER ALTERNATIVE 0

Vereinfacht kann man bei Durchsicht o.a. Zielsetzungen feststellen, dass von den sozialen und ökonomischen Zielsetzungen kein einziges erreicht wird.

Von den ökologischen Zielen kann ebenfalls keines erreicht werden, da diese Alternative hinsichtlich der Nachhaltigkeit gut reüssiert.

10.5 ZIELERREICHUNG DER ALTERNATIVE 2

Durch Ausbau des ÖPNV können viele der Ziele kaum oder gar nicht erreicht werden. Sie kann zwar die Standortqualität heben, jedoch nicht eine Verbindung eines Güterterminals Inzersdorf Bahn – Straße herstellen.

Dazu können manche Ziele nur in Teilbereichen erreicht werden, da Entlastungswirkungen im untergeordneten Netz erzielt werden sollen und ein Standortaufwertung durch alleinige ÖPNV – Maßnahmen nicht in vollem Ausmaß möglich sind.

Diese Alternative ist hinsichtlich der Zielerreichung hilfreich aber nicht sehr wirksam.

10.6 ZIELERREICHUNG DER ALTERNATIVE 3

Diese Alternative hat hinsichtlich der gesteckten Ziele einen sehr hohen Wirkungsgrad.

Die sozialen und ökonomischen Ziele können voll erreicht werden. Die ökologische Ziele sind bei Neubauvorhaben erfahrungsgemäß schwieriger zu erreichen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ein hochrangiges Straßenprojekt als UVP-pflichtige Planung so umgesetzt wird, dass auch hinsichtlich aller ökologischer Zielsetzungen ein sehr hohes Maß erreicht wird.

10.7 ZIELERREICHUNG ALTERNATIVE 5

Die Zielerreichung aus den beiden Alternative 2 und 3 ergänzen hier einander und zeitigen, wie auch die Wirkungsanalysen zeigen, positive Wechselwirkungen auch hinsichtlich der Qualität der Zielerreichung.

Es wird folglich hier ein Höchstmaß hinsichtlich Zielerreichung erreicht.

11 STELLUNGNAHMEN UND PROTOKOLLE

11 STELLUNGNAHMEN UND PROTOKOLLE

1. Stellungnahme BMLFUW vom 7.9.05
2. Bezug Stellungnahme BMLFUW vom 7.9.2005 zum Umweltbericht
3. Stellungnahme BMVIT vom 8.9.05
4. Bezug Stellungnahme BMVIT vom 8.9.2005 zum Umweltbericht
5. Stellungnahme BMVIT vom 13.9.05
6. Bezug Stellungnahme BMVIT vom 13.9.2005 zum Umweltbericht
7. Stellungnahme BMLFUW vom 14.9.05
8. Bezug Stellungnahme BMLFUW vom 14.9.2005 zum Umweltbericht
9. Besprechungsnotiz Konsultation Wiener Umweltstellen vom 6.9.05
10. Besprechungsnotiz Konsultation ASFINAG vom 12.9.05
11. Besprechungsnotiz Konsultation NÖ Umweltstellen vom 9.9.05
12. Besprechungsnotiz Konsultation BMLFUW vom 13.9.05



Amt der Wiener Landesregierung - MA 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung

Rathausstraße 14-16
1082 Wien

Wien, am 07.09.2005

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom
MA 18 – 40/04/R
29.8.2005

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
UW.1.4.3/0015-V/1/2005

Sachbearbeiter(in)/Klappe
Dr. Platzer-Schneider / 2115
ursula.platzer-schneider@lebensministerium.at

Betrifft: Verbindungsspanne A 23 – S 1;
Strategische Prüfung Verkehr, Konzept

Sehr geehrte Damen und Herren!

Für die Verbindungsspanne A 23 – S 1 wird eine Strategische Prüfung gemäß SP-V-G durchgeführt. Die MA 18 übermittelte dem BMLFUW als Umweltstelle gemäß § 4 SP-V-G mittels E-mail ein Konzept zur Verbindungsspanne A 23 – S 1. Das Konzept soll Angaben zur Festlegung des Untersuchungsrahmens (Scoping) betreffend die Inhalte des Umweltberichts gemäß § 6 SP-V-G enthalten und als Grundlage für Konsultationen gemäß § 4 SP-V-G dienen.

Aus Sicht der Umweltstelle Ministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ist das **vorliegende Konzept ungenügend** und enthält keine inhaltlichen Angaben zu wesentlichen im Rahmen des Scopings anzugebenden Informationen. Es fehlen inhaltliche Klarstellungen (z.B. zeitlicher Untersuchungsrahmen, Prüftiefe) oder Beschreibungen zu den aufgelisteten Themenkomplexen (z.B. welche Ziele, welche Informationen liegen vor, genauere Beschreibung der Alternativen etc). Eine Aufzählung von bloßen Überschriften ohne weitere Spezifizierungen oder Angaben sind **keine geeignete Grundlage zur Durchführung von**



Konsultationen. Stellungnahmen bzw. Konsultationen können daher auf Basis dieses Papiers nicht abgegeben oder durchgeführt werden.

Im Scoping sollen folgende Fragestellungen abgegrenzt und behandelt werden:

- 1 • zu betrachtende **Alternativen** (aus welchen Maßnahmen setzen sich die Alternativen zusammen),
- 2 • **welche Auswirkungen** (gemäß Art. 6 Abs. 2 lit.8) in weiterer Folge zu prüfen sein werden (und welche nicht – begründete Leermeldung). Dafür wären systematisch mögliche Ursachen für Umweltauswirkungen sowie Schutzgüter und Schutzinteressen zu hinterfragen,
- 3 • **Planungs- und Umweltschutzziele** (Konkretisierung der Ziele),
- 4 • für welche **Untersuchungsräume** die Betrachtungen durchzuführen sind (inkl. möglicher grenzüberschreitender Aspekte),
- 5 • für welche **Zeiträume** die Betrachtungen (z.B. der Auswirkungen) durchzuführen sind,
- 6 • in welcher **Prüftiefe** vorzugehen ist (Detaillierungsgrad),
- 7 • welche Prognose oder **Bewertungsmethoden** verwendet werden (Wie werden die erheblichen Auswirkungen ermittelt und bewertet, z.B. Indikatoren/Kriterien zur Zielerreichung – die vorliegende Tabelle im Kriterium Umwelt hat sämtliche Schutzgüter bzw. Schutzinteressen nach Art. 6 Abs. 2 lit.8 SP-V-G abzudecken, Angaben zur Zusammenschau der Einzelwirkungen – im Sinne einer integrierten Betrachtung - fehlen),
- 8 • welche **Daten** und Informationen erforderlich (und verfügbar) sind und zu Grunde gelegt werden,
- 9 • welche Vermeidungs-, Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden,
- 10 • welche **Stellen** und Experten aus welchen Fachbereichen dafür ggf. einzubinden sind,
- 11 • wie die Verknüpfung mit vor- und nachgeordneten **Planungen** erfolgt und
- 12 • Angaben zur **Zusammenführung der Ergebnisse** (Beurteilungsmethodik) der verschiedenen „Prüfungen“ (Wirtschaft-, Umwelt- und Nachhaltigkeitsprüfung) im Rahmen der Alternativenabwägung.

13 Es wird empfohlen zur Erarbeitung des Konzepts die Ausführungen in der **BMLFUW Studie** „Strategische Umweltprüfung, Vom Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle.“ heranzuziehen.

Eine genauere und systematische Darstellung der o.a. Themenbereiche im Konzept ist aus Sicht der Umweltstelle notwendig, damit effiziente Konsultationen erfolgen können. Je **nachvollziehbarer die Inhalte** des Konzepts aufbereitet sind, desto **fundiertere Aussagen** können die Umweltstellen bereits vorab tätigen und in weiterer Folge vom Ersteller des Umweltberichts berücksichtigt werden.

Das Scoping stellt den **Schlüssel für eine strukturierte und zielorientierte Prüfung** dar. Dies erfordert zu Beginn zwar mehr Zeitaufwand, welcher aber im weiteren Prozess aufgrund der bereits erfolgten Betrachtungen eingespart werden kann, sodass der folgende Prüfaufwand durch ein nachvollziehbares gut dokumentiertes Scoping reduziert werden kann.

Weiters wird vorgeschlagen, beim Konzept bereits soweit als möglich die Struktur bzw. **Gliederung des Umweltberichts** gemäß § 6 Abs. 2 SP-V-G einzuhalten. So könnten die notwendigen Erfordernisse des Umweltberichts gemäß § 6 Abs. 2 als Überschriften fungieren. So ist auch sicher gestellt, dass im Rahmen des Scopings sämtliche Aspekte des Umweltberichts behandelt werden.

Sie werden ersucht, das **Konzept entsprechend zu ergänzen**. Nach Vorlage des überarbeiteten Konzepts stehen wir für Konsultationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:
iV Mag Astrid Merl

elektronisch gefertigt



BEZUG STELLUNGNAHME BMLFUW VOM 7.9.2005 ZUM UMWELTBERICHT

Das Schreiben des BMLFUW bezieht sich auf ein Konzept, das noch weiter detailliert wurde. Die angeführten Punkte wurden wie folgt im Umweltbericht berücksichtigt und eingearbeitet:

1. In Kapitel 7 des Umweltberichtes werden sämtliche mögliche Varianten angeführt und charakterisiert.
2. Die Berücksichtigung sämtlicher Auswirkungen (gem. Art. 6 Abs. 2 lit 8) wird durch das Beilegen die relevanten Checklisten CHECKLISTE URSACHEN FÜR AUSWIRKUNGEN und CHECKLISTE SCHUTZGÜTER UND SCHUTZINTERESSEN und durch die Ausführungen am Beginn von Kapitel 9 dokumentiert.
3. In den Kapiteln 4 (Ziele) und 5 (Netzveränderung: Begründung / Nutzen) wird auf die geforderten Ziele eingegangen und auch der Bezug zu übergeordneten Planungen und Programmen hergestellt.
4. Detaillierungsgrad und Untersuchungsraum werden in Kapitel 6 vorgestellt.
5. Auf den Untersuchungszeitraum wird in Kapitel 8 „Zeitraum“ und Kapitel 9.6 „Nachhaltigkeit“ eingegangen.
6. Der Detaillierungsgrad wird in Kapitel 6 wie auch bei der Bewertung in den einzelnen Kriterien beschrieben.
7. Eine Beschreibung der Gesamtbewertung erfolgt an Hand einer Grafik unter Punkt 7.4 „Entscheidungsbaum zur Gesamtempfehlung“. Die genaue Beschreibung von Untersuchungs- und Bewertungsmethoden erfolgt jeweils den einzelnen Kriterien zugeordnet:
 - 9.2.1 und 9.4 – Umwelt
 - 9.5 – Wirtschaftliche Bewertung
 - 9.6 – Nachhaltigkeit
 - 9.7 – Verkehr
8. Durch intensive Planungstätigkeit im Untersuchungsraum standen zur Erarbeitung des Umweltberichtes umfassend Informationen zur Verfügung, was sich auch im Quellenverzeichnis dokumentiert. Durch Überprüfung der Checklisten konnte auch sichergestellt werden, dass sämtliche Aspekte im Umweltbericht berücksichtigt sind. Gleichzeitig konnte festgestellt werden, dass alle notwendigen Unterlagen für Aussagen zu den erforderlichen Punkten zur Verfügung standen.
9. Die Ausgleichsmaßnahmen sind in Form einer Liste in Kapitel 9.3 eingearbeitet. Gleichzeitig wurden allfällig notwendige Ausgleichsmaßnahmen in der Bewertung der Auswirkungen im Kapitel 9.2 und schließlich im Kapitel 9.4 berücksichtigt.
10. Dieser Punkt wurde im Kapitel „Stellen und Experten“ angefügt.

11. Die Verknüpfung der relevanten Planungen erfolgt an mehreren Stellen:
 - Kapitel 2 – Historische Entwicklung mit Bezugnahme auf das BStG
 - Kapitel 5.1 – Bezugnahme auf bestehende Planungen und Programme
 - In der Beschreibung der Alternativen werden sämtliche im Untersuchungsraum laufenden Planungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.
12. Die Beurteilungsmethodik ist in den Kapiteln, die unter Punkt 7 angeführt sind, detailliert beschrieben.
13. Der Leitfaden (A. Sommer, 2005) wurde im Zuge der Erstellung des Umweltberichtes herangezogen. Die Checklisten entstammen dem Anhang zu diesem Leitfaden.



GZ: BMVIT-323.330/0014-II/GV/2005

An:

den Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung MA18
z.H. Herrn Senatsrat Dipl.-Ing. Karl Glotter
glo@m18.magwien.gv.at
post@m18.magwien.gv.at

Kopien an:

Dr. Ursula Platzer-Schneider
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft
ursula.platzer-schneider@lebensministerium.at

Dipl.-Ing. Manfred Philipp
Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
manfred.philipp@asfinag.at

per e-mail

Wien, am 8. September 2005

Betrifft: Strategische Prüfung im Verkehrsbereich über eine geplante
Netzveränderung, Verbindungsspanne A23 – S1
Ihre Zahl: 2004.043 bzw. MA 18 – 40/04/R

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Glotter,

vorab vielen Dank für die Übermittlung eines Entwurfes für ein SPV-Konzept für die geplante Netzveränderung „Verbindungsspanne A23 – S1“. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) nimmt zur Kenntnis, dass der Magistrat der Stadt Wien (Magistratsabteilung 18) als Initiator für diese Netzveränderungen (SP-V-G, § 2) auftritt.

Gemäß § 4, SP-V-G sind vor Erstellung des Umweltberichts Konsultationen betreffend



dessen Umfang und der zu untersuchenden Inhalte vorgeschrieben. Im Rahmen dieser Konsultationen sind der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die Umweltstellen der Länder sowie allfällige von der Netzveränderung betroffene Initiatoren (u.a. ASFINAG und ÖBB) und Drittstaaten zu befassen. Erfolgreich durchgeführte Konsultationen mit all diesen Stellen sind eine grundlegende Voraussetzung für die gesetzeskonforme Durchführung einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.

Unbeschadet der Beurteilung durch andere im Rahmen der Konsultation zu befassende Stellen, ist das vorgelegte Konzept für den Umweltbericht aus Sicht des BMVIT nicht genügend ausgereift, um darüber Konsultationen zu führen. Insgesamt fehlen notwendige nähere Angaben zum geplanten Untersuchungsablauf und zur geplanten Untersuchungstiefe. Im Detail sind im Rahmen des Konzepts für den Umweltbericht unter anderem nähere Angaben zu folgenden Punkten zu machen:

- 1 • Beschreibung der Beziehung der zu prüfenden Netzveränderung zu allen relevanten Planungs- und Umweltschutzziele sowie zu sonstigen relevanten Plänen und Programmen (§ 5 Z4)
- 2 • Beschreibung der Verknüpfung mit sonstigen relevanten Planungen in horizontaler und vertikaler Hinsicht (übergeordnete und untergeordnete sowie nachgeordnete und vorangestellte Planungen)
- 3 • Genauere Beschreibung der Alternativen und Begründung für die Wahl der geprüften Alternativen
- 4 • Vollständige Beschreibung der geplanten Untersuchungs- und Bewertungsmethoden
- 5 • Genaue Angaben zum geplanten Detaillierungsgrad sowie zum Untersuchungsraum
- 6 • Nähere Angaben zur geplanten Durchführung der einzelnen Prüfungen (Wirtschaft-, Umwelt und Nachhaltigkeitsprüfung)
- 7 • Angabe der im Rahmen der Prüfung heranzuziehenden Informationen (vorhandene und fehlende)

8 Hinsichtlich Struktur und Aufbau des Umweltberichts darf empfohlen werden die einschlägigen Bestimmungen zum Inhalt des Umweltberichts (§ 6, SP-V-G) als Richtschnur anzuwenden.

Eine Stellungnahme seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kann erst dann abgegeben werden, wenn die oben angeführten offenen Punkte geklärt und inhaltlich entsprechend vertieft worden sind.

Wir ersuchen daher um die Überarbeitung des Konzepts im Sinne der oben angesprochenen



Punkte und um nachfolgende neuerliche Kontaktaufnahme. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass erfolgreich durchgeführte Konsultationen nicht nur einen beschleunigenden Einfluss auf den weiteren Verlauf der strategischen Prüfung sowie positive Auswirkungen auf die später abzugebenden Stellungnahmen der Öffentlichkeit haben können, sondern auch eine gesetzliche Notwendigkeit sind, die sich aus den einschlägigen Bestimmungen des SP-V-G ergeben.

Für den Bundesminister

Dr. Werner Kovacic

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dipl.-Ing. Florian Matiasek

Telefon: +43 (1) 711 62-1703
email: florian.matiasek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

BEZUG STELLUNGNAHME BMVIT VOM 8.9.2005 ZUM UMWELTBERICHT

Das Schreiben des BMVIT bezieht sich auf ein Konzept, das noch weiter detailliert wurde. Die angeführten Punkte wurden wie folgt im Umweltbericht berücksichtigt und eingearbeitet:

1. In den Kapiteln 4 (Ziele) und 5 (Netzveränderung: Begründung / Nutzen) wird auf die geforderten Ziele eingegangen und auch der Bezug zu übergeordneten Planungen und Programmen hergestellt.
2. Die Verknüpfung der relevanten Planungen erfolgt an mehreren Stellen:
 - Kapitel 2 – Historische Entwicklung mit Bezugnahme auf das BStG
 - Kapitel 5.1 – Bezugnahme auf bestehende Planungen und Programme
 - In der Beschreibung der Alternativen werden sämtliche im Untersuchungsraum laufenden Planungen und Baumaßnahmen berücksichtigt.
3. In Kapitel 7 des Umweltberichtes werden sämtliche mögliche Varianten angeführt und charakterisiert.
4. Eine Beschreibung der Gesamtbewertung erfolgt an Hand einer Grafik unter Punkt 7.4 „Entscheidungsbaum zur Gesamtempfehlung“. Die genaue Beschreibung von Untersuchungs- und Bewertungsmethoden erfolgt jeweils den einzelnen Kriterien zugeordnet:
 - 9.2.1 und 9.4 – Umwelt
 - 9.5 – Wirtschaftliche Bewertung
 - 9.6 – Nachhaltigkeit
 - 9.7 – Verkehr
5. Detaillierungsgrad und Untersuchungsraum werden in Kapitel 6 vorgestellt.
6. Diese Angaben erfolgen – wie unter Punkt 4 angeführt – in den einzelnen Kriterien.
7. Durch intensive Planungstätigkeit im Untersuchungsraum standen zur Erarbeitung des Umweltberichtes umfassend Informationen zur Verfügung, was sich auch im Quellenverzeichnis dokumentiert. Ergänzend dazu sei hier auf Punkt 8 verwiesen.
8. Im Anhang zum Umweltbericht sind auch die relevanten Checklisten CHECKLISTE URSACHEN FÜR AUSWIRKUNGEN und CHECKLISTE SCHUTZGÜTER UND SCHUTZINTERESSEN beigegeben. Durch Überprüfung derselben konnte sichergestellt werden, dass sämtliche Aspekte im Umweltbericht berücksichtigt sind. Gleichzeitig konnte festgestellt werden, dass alle notwendigen Unterlagen für Aussagen zu den erforderlichen Punkten zur Verfügung standen.



GZ: BMVIT-323.330/0016-II/GV/2005

An:

den Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung MA18
z.H. Herrn Senatsrat Dipl.-Ing. Karl Glotter
glo@m18.magwien.gv.at
post@m18.magwien.gv.at

Kopien an:

Dr. Ursula Platzer-Schneider
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft
ursula.platzer-schneider@lebensministerium.at

Dipl.-Ing. Manfred Philipp
Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
manfred.philipp@asfinag.at

per e-mail

Wien, am 13. September 2005

Betrifft: Strategische Prüfung im Verkehrsbereich über eine geplante
Netzveränderung, Verbindungsspanne A23 – S1

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Glotter,

wir bestätigen den Erhalt des Zweitentwurfs für ein Konzept zur Erstellung des Umweltberichts für eine geplante Netzveränderung „Verbindungsspanne A23 – S1“ vom 8. September 2005.

Dieser Entwurf stellt gegenüber dem Erstentwurf eine gewisse Verbesserung dar. Dennoch bleiben die in unserem Schreiben vom 8. September 2005 (GZ:BMVIT-323.330/0014-



II/GV/2005) geäußerten Bedenken hinsichtlich des Umfangs und des Detaillierungsgrads des geplanten Umweltberichts bestehen. Im Detail darf auf folgende Punkte auszugsweise ohne Anspruch auf Vollständigkeit verwiesen werden:

1

Der engere Untersuchungsraum ist zu klein gewählt. Auch wenn die geplante Netzveränderung nur eine relativ kurze Strecke ausmacht, ist der engere Untersuchungsraum aus verkehrsfunktionaler Sicht und im Hinblick auf die durchzuführende Alternativenprüfung zumindest auf den Bereich zwischen A2 und A4 auszudehnen, wenn die geplante Netzveränderung darauf abzielt, die Funktion einer wichtigen Radiale für Wien zu erfüllen. In diesem Zusammenhang mit der beabsichtigten Schaffung einer (Teil-)Radiale wird darüber hinaus auch empfohlen, den Untersuchungsraum über die Stadtgrenze bzw. die S1 – Südumfahrung Wien auszudehnen und allfällige spätere strategische Netzergänzungen bzw. den Ist-Stand und die Entwicklung des untergeordneten Netzes mit zu berücksichtigen.

2

Das Konzept zur durchzuführenden Alternativenprüfung ist insgesamt als nicht ausgereift zu beurteilen. So sind bei der Beschreibung der Alternative „A4 – Ausbau des untergeordneten Netzes“ mehrere Ungereimtheiten festzustellen, die eine genaue Beurteilung vorerst erschweren (z.B. falsche Straßen- und Lagebezeichnungen, nicht nachvollziehbare Angaben). Zudem ist anzumerken, dass die Auswahl der Alternativen – sowohl betreffend das hochrangige wie das niederrangige Netz – unter Berücksichtigung des vorangestellten

3

Zielsystems nicht vollständig ist. Im Besonderen sei hier auf die mögliche Verbindung A23 ASt. Arsenal entlang der Ostbahn zur S1 – Süd verwiesen, die im Rahmen der Alternativenprüfung jedenfalls zu untersuchen ist.

4

§ 6 Abs. 2, Z2 SP-V-G sieht eine Darstellung der Nutzen vor. Diese hat sämtliche zu erwartenden Nutzen zu enthalten, also positive wie negative (=Kosten). Insofern ist auch eine Nutzen-Kosten-Analyse bzw. – je nach vorhandenem Datenmaterial auch eine Nutzen-Kosten-Abschätzung – ein unabdingbarer Bestandteil eines Umweltberichts.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich gemäß § 4 vorsieht, dass die Erstellung des Umweltberichts in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen hat. Das bedeutet, dass eine Annahme des Umweltberichts zur



5

weiteren Behandlung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Veröffentlichung zur Stellungnahme) erst dann erfolgen kann, wenn alle offenen Fragestellungen betreffend den Inhalt des Umweltberichts im Einvernehmen gelöst und die Inhalte des Umweltbericht entsprechend ausgestaltet wurden.

Für den Bundesminister

Dr. Werner Kovacic

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dipl.-Ing. Florian Matiassek

Telefon: +43 (1) 711 62-1703
email: florian.matiasek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

BEZUG STELLUNGNAHME BMVIT VOM 13.9.2005 ZUM UMWELTBERICHT

1. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes und der Themenstellung ist in den Kapiteln 1.1 und 6 beschrieben. Es wird hier klargelegt, warum der engere Untersuchungsraum nicht großräumig Gebiete im Süden Wiens und östlich der Ostbahn beinhaltet.
Ergänzend dazu sei angemerkt, dass der Funktionelle Untersuchungsraum, also jener Raum in dem eine Zielerreichung wirksam z.T. mit beurteilt wird und dieser auch die Bereiche um Wien vor allem aber südlich von Wien beinhaltet.
2. Die Ungereimtheiten im Konzept wurden bei der Ausarbeitung des Berichtes bereinigt. Die Beschreibung des Verlaufes der Laxenburger Straße und der Laaerberg Straße wurde gegenüber dem Konzept nachgeführt.
3. Die gegenständliche SP-V bemüht sich, eine primär Alternativenbezogene Analyse des Untersuchungsraumes vorzunehmen. Eine Gegenüberstellung von Varianten erfolgt zwar ebenfalls, ist aber nicht die vorrangige Zielsetzung. Es werden im Zuge der Untersuchungen und Bewertungen auch mögliche Korridore definiert, die letztlich in ihrer Wirkung gegenübergestellt werden.
Eine genaue Vorgehensweise der Bewertung bis hin zur Empfehlung ist unter Punkt 7.4 „Entscheidungsbaum zur Gesamtempfehlung“ illustriert.
4. Der Aspekt der Kosten bzw. der Wirtschaftlichkeit ist im Kapitel 9.5 des Umweltberichtes aufgearbeitet und wurde in einer Wirkungsanalyse ausgewertet.
5. Im Rahmen eines Konsultationsgespräches mit dem BMLFUW am 13.9.05 wurde der Stadt Wien als Initiator für gegenständliche SP-V ein weiterführendes Gespräch in Aussicht gestellt. Dieses fand am 16.9.05 statt. Hier wurden Seitens des BMVIT Fragen gestellt, welche in den Umweltbericht Eingang gefunden haben.



Amt der Wiener Landesregierung - MA 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung

Rathausstraße 14-16
1082 Wien

Wien, am 14.09.2005

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom
MA 18 – R/349/05
9.9.2005

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
UW.1.4.3/0017-V/1/2005

Sachbearbeiter(in)/Klappe
Dr. Platzer-Schneider / 2115
ursula.platzer-schneider@lebensministerium.at

Betrifft: Verbindungsspanne A 23 – S 1;
Stellungnahme gemäß § 4 SP-V-G

Sehr geehrte Damen und Herren!

Einleitend wird festgestellt, dass auf Grund des **knappen Zeitrahmens** eine umfassende Beurteilung des vorgelegten Konzepts nicht möglich ist. Die übermittelte Stellungnahme kann daher nur **bestimmte Aspekte sehr knapp** aufgreifen. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass das SP-V-G den Umweltstellen **4 Wochen** für Konsultationen gemäß § 4 SP-V-G einräumt. Diese Zeitspanne ist erforderlich um vorliegende Konzepte ausreichend zu prüfen und wird in Zukunft seitens des BMLFUW in Anspruch genommen werden.

Generell:

Die Struktur des Konzepts wird begrüßt. Es sollte jedoch zukünftig auch die **Systematik des § 6 Abs. 2 SP-V-G** bei der Erstellung des Konzepts berücksichtigt werden. Damit ist sichergestellt, dass im Rahmen des Scopings sämtliche Aspekte des § 6 Abs. 2 behandelt werden. Weiters sind einige Informationen sehr kurz und allgemein dargestellt, wichtige Angaben sind nicht spezifiziert (siehe unten).



Zu den einzelnen Abschnitten

Ziele:

1 Die ökologischen Ziele (wobei dem Begriff **Umweltschutzziele** Vorrang gegen wird) sind sehr generell gehalten und bedürfen einer weiteren **Konkretisierung**. **Klimarelevante Ziele** und gegebenenfalls **Umweltqualitätsziele** (z.B. Feinstaub, NO_x, ...) sind jedenfalls zu berücksichtigen, sinnvoller Weise sollte dies bereits im Rahmen des Scopings erfolgen.

2 Unverständlich ist, warum nur Wohnanrainer im untergeordneten Netz entlastet werden sollen und nicht generell alle Wohnanrainer.

3 Beim dritten Ziel ist erläuterungsbedürftig, welche umweltverträglichen Verkehrsträger gemeint sind und weshalb wieder nur das untergeordnete Netz angesprochen ist.

4 Das angeführte ökologische Ziel „**Sicherung der Nachhaltigkeit** (Anerkennung ökologischer Grenzen) bei zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen“ ist etwas missverständlich, weil Nachhaltigkeit per se kein ökologisches Ziel darstellt. Welche Ziele aus der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie als ökologische Ziele berücksichtigt werden, ist ebenfalls unklar. Weiters ist zu prüfen, ob es nicht auch **regional relevante Umweltzielsetzungen** gibt.

5 Es ist im Umweltbericht jedenfalls erforderlich, **Zielkonflikte** und Möglichkeiten zu deren **Be-wältigung** aufzuzeigen.

6

Netzveränderung:

7 Unklar ist, welchen **Ursprungs** die Zielsetzungen sind. Insbesondere sollte der Bezug zum Generalverkehrsplan Österreich und dem Verkehrsmasterplan Wien hergestellt werden.

Aus dem Konzept geht nicht hervor, wie bzw. **nach welchen Kriterien der Nutzen** ermittelt wird –erfolgt dies nach dem Zielerreichungsgrad?

Untersuchungsraum:

8 Es ist die Unterteilung in engeren und funktionalen Untersuchungsraum auf Ebene der SPV zu hinterfragen. Wie werden die unterschiedlichen Untersuchungsräume im Rahmen der Wirkungsanalysen berücksichtigt? Die Abgrenzung eines Untersuchungsraumes sollte sich jedenfalls **nach den abschätzbaren Auswirkungen** richten. Der Untersuchungsraum definiert sich nicht nur durch verkehrs- und raumrelevante Zusammenhänge, sondern auch durch mögliche **Auswirkungen auf die Umwelt**. Dabei sind auch gegebenenfalls grenzüberschreitende und **kumulative** Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

9 Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sollte neben den funktionellen Zusammenhängen eine **Verkehrsuntersuchung** sein, die die Auswirkungen der Spannung auf das Verkehrsaufkommen in Wien und das Umland nachvollziehbar (d.h. mit und ohne Spannung für den Prognosezeitraum) darstellt und insbesondere eine Größenordnung der Änderungen durch die Spannung angibt.

Alternativen:

10

Kriterien zur Angaben der **Alternativenauswahl** fehlen. Welche zukünftigen verkehrs- und stadtplanerischen bzw. regionspezifischen Entwicklungen und Prognosen wurden berücksichtigt? Offensichtlich findet vor der eigentlichen Detailuntersuchung eine grobe Voruntersuchung zur Auswahl der Alternativen statt. Welche Methodik, welche Kriterien wurden zur Alternativenauswahl herangezogen? Wie kann bei unterschiedlicher Prüftiefe eine nachvollziehbare Auswahl getroffen werden?

Zeitraum:

11

Hier ist ein Planungshorizont angegeben. Zu berücksichtigen ist, dass es für die Betrachtungen der Umweltauswirkungen **unterschiedliche Betrachtungszeiträume** geben kann.

Relevante Umweltaspekte – Auswirkungen:

Im ersten Absatz wird auf eine Relevanzmatrix zum Kriterium Umwelt verwiesen. Im zweiten Absatz wird die Checkliste betreffend Ursachen für Auswirkungen aus der Studie „Strategische Umweltprüfung, Vom Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle, Inhaltliche Anforderungen und Vorschläge für die Praxis“ verwendet und dargestellt.

12

Im Rahmen des SP-V-G sind die **Umweltauswirkungen hinsichtlich der in § 6 Abs. 2 lit. 8** aufgelisteten Schutzgüter bzw. Schutzinteressen darzustellen. Die Umweltprüfung hat somit diese aufgelisteten Aspekte zu umfassen, sofern sie nicht im Rahmen des Scopings in Form von begründeten Leermeldungen ausgeschieden wurden. Die o.a. Studie schlägt zur Erfassung der Auswirkungen eine systematische Vorgangsweise vor, die einerseits die Ursachen der Umweltauswirkungen und andererseits die Schutzgüter bzw. Schutzinteressen gem. § 6 Abs. 2 lit. 8 abdeckt. Dafür werden Checklisten zur Verfügung gestellt, wobei eine dieser Checklisten, nämlich „Ursache für Auswirkungen“ im Rahmen des Konzepts verwendet wurde. Eine Abfrage nach den **möglicherweise betroffenen Schutzgütern und Schutzinteressen gem. § 6 Abs. 2 lit. 8** ist dem Konzept nicht zu entnehmen. Die Studie schlägt weiters den Einsatz einer Relevanzmatrix zur Verknüpfung der Ursachen und Schutzgüter sowie Schutzinteressen vor, damit Ursache und Wirkungszusammenhänge gut sichtbar dargestellt werden können. Im ersten Absatz wird auf eine Relevanzmatrix verwiesen, abgebildet ist in diesem Kapitel jedoch keine. Es wird vermutet, dass mit **Relevanzmatrix** die Tabelle auf Seite 5 gemeint ist. Diese ist jedoch nicht nachvollziehbar und scheint nicht sämtliche Schutzgüter bzw. Schutzinteressen abzudecken.

Zur Checkliste Ursachen für Auswirkungen:

13

Wieso werden **Flächeninanspruchnahme** und Versiegelung nur im Zuge der Raumordnung bewertet? Diese Maßnahmen stellen auch Ursachen für Auswirkungen auf die Umwelt dar und sind daher auch im Rahmen der Umweltprüfung darzustellen.

Das **Risiko für Unfälle** (z.B. bei Beförderung von gefährlichen Stoffen oder menschliche Gesundheit) ist als Ursache für Auswirkungen auf die Umwelt jedenfalls im Umweltbericht und auch im Rahmen der Umweltprüfung zu behandeln.

14

Abschätzungen hinsichtlich **flüssiger Emissionen** (z.B. Abwässer inkl. Löschwasser oder versickernde Flüssigkeiten) und **Abfälle** sowie Rückstände (z.B. unter Berücksichtigung von Abfallerzeugung und -beseitigung) können sehr wohl auch im Rahmen der Umweltprüfung auf

strategischer Ebene behandelt und als Ursache für Auswirkungen auch auf der strategischen Ebene nicht ausgeschlossen werden. Sie sind daher mitzubehandeln.

Generell fällt auf, dass die angegebenen Indikatoren unter Anmerkungen sehr allgemein sind und keine Indikatoren im eigentlichen Sinne darstellen.

Zur Tabelle (Relevanzmatrix?) auf Seite 5:

15

Die **Einteilung der Umweltaspekte** in Immissionen, Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Naturraum und Ökologie sowie Land- und Forstwirtschaft gibt nur einen Teil der Aspekte wieder. Überhaupt ist der **Aspekt Siedlungs- und Wirtschaftsraum** eher der Nachhaltigkeit zu zuzuordnen als der Umwelt im Sinne von § 6 Abs. 2 lit. 8. In der **Spalte Indikator** finden sich zum Teil Umweltaspekte, jedoch kaum Indikatoren. Es ist nicht ersichtlich an Hand welcher Indikatoren oder Kriterien Lärmbelastung oder Luftschadstoffbelastung gemessen werden. Die sog. Indikatoren Verträglichkeit mit überörtlichen räumlichen Festlegungen, Verträglichkeit mit örtlichen Raumplanung, Siedlungsraum, Wohnbauland sind nicht im Rahmen einer Umweltprüfung gemäß § 6 Abs. 2 lit. 8 zu behandeln. Letztendlich geht aus der Tabelle nur teilweise hervor, **welche Umweltaspekte gem. § 6 Abs. 2 lit. 8 mit welchen Indikatoren** behandelt werden. So verweist die verwendete Checkliste Ursachen für Auswirkungen immer wieder auf das Schutzgut Mensch (unter Anmerkungen), wo und wie dieses aber im Rahmen der Tabelle mitbehandelt wird ist unklar. Eine umfassende, systematische und **integrierte Bewertung** der Umweltauswirkungen gem. § 6 Abs. 2 lit.8 hat jedenfalls zu erfolgen.

Zusammenfassend zum Kapitel Relevante Umweltaspekte ist festzuhalten, dass für den Umweltbericht dringend angeraten wird, die **Umweltaspekte gem. § 6 Abs. 2 lit. 8 systematisch und vollständig im Rahmen der Umweltprüfung zu behandeln.**

Offen ist auch noch, ob und wie die **Umweltziele** in die Bewertungsmethodik einfließen. Das Scopingdokument enthält dazu keine Angaben.

Prüftiefe

16

Im Rahmen des Konzepts sollten die offensichtlich **vorhanden Daten und Erhebungen** aufgelistet werden, dies betrifft nicht nur die Daten hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt, sondern auch Verkehrsdaten inklusive Verkehrsprognosen. Insbesondere von Bedeutung sind jene Informationen und Daten die zur Festlegung und Auswahl der Alternativen geführt haben.

Vehement wird widersprochen, dass das Ergebnis einer SPV eine Begründung für ein Projekt darstellt. Im Rahmen der SPV und somit im Umweltbericht sind die **Vor- und Nachteile** der untersuchten Alternativen darzustellen und eventuell ist eine vorsichtige Empfehlung nach einer nachvollziehbaren Gesamtabwägung auszusprechen. Eine SPV kann auch ergeben, dass sämtliche untersuchte Alternativen gravierende Nachteile haben. (In diesem Fall sollte daher keine von den untersuchten Alternativen sinnvoller Weise verwirklicht werden.) Eine SPV hat eine nach fachlichen Kriterien durchzuführende Untersuchung zu sein und keine Rechtfertigung für Projekte.

Bewertungsmethodik

17

Hier wird festgehalten, dass in den **Kriterien Umwelt, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehr** die Auswirkungen im Zuge einer Wirkungsanalyse einzeln beurteilt werden. Zur Wirkungsanalyse Umwelt, siehe oben. Dem Kapitel sind kaum Informationen zu den anderen Wirkungsanalysen zu entnehmen. Lediglich die Tabelle auf Seite 6 lässt zumindest hinsichtlich

Verkehr und Wirtschaft einige Rückschlüsse zu. Auf welche Bestimmungen des SP-V-G werden die Durchführung der Wirkungsanalysen Verkehr, Wirtschaft und Nachhaltigkeit zurückgeführt? Das SP-V-G verlangt in § 6 Abs. 2 lit. 2 die Darstellung des Nutzens (im Konzept auf Seite 10 dargestellt) und in lit. 8 die Beschreibung der Umweltauswirkungen. Der Umweltbericht gemäß § 6 hat jene Angaben zu enthalten, die gemäß § 6 SP-V-G erforderlich sind.

Es mag zwar sinnvoll sein im Rahmen eines Konzepts bzw. Umweltberichts im weiteren Sinne sämtliche Aspekte zu erfassen, jedoch ist zu überlegen, wie die Darstellung der Inhalte, die auf Grund des § 6 Abs. 2 SPVG und Inhalte die zusätzlich dargestellt werden, erfolgt. Jedenfalls ist zu hinterfragen, ob alle diese Prüfungen, Analysen, Informationen, wie sie im Konzept angeführt werden, unter dem **Titel Umweltbericht** abgehandelt werden können und sollen.

Aus dem Bericht sollte klar hervorgehen, welche Angaben auf Basis des § 6 Abs. 2 erfolgen und welche zusätzlich gemacht werden.

Prinzipiell wird die Durchführung einer **Wirkungsanalyse Nachhaltigkeit** begrüßt. Die Tabelle gibt keine Informationen über die Durchführung. Zur Nachhaltigkeitsprüfung ist generell festzuhalten, dass die Stellung der Nachhaltigkeitsprüfung gegenüber der Prüfung Verkehr, Wirtschaft und Umwelt nicht ganz nachvollziehbar ist. Der Begriff Nachhaltigkeit umfasst eine umweltbezogene, soziale und wirtschaftliche Dimension. Er ist also gewissermaßen ein **Überbegriff**, wobei eine dauerhafte Entwicklung für alle Menschen in allen Ländern im Vordergrund steht (siehe österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung). Im Rahmen einer Nachhaltigkeitsprüfung ist jedenfalls eine **andere inhaltliche, zeitliche und räumliche Abgrenzung** erforderlich. Konsequenterweise müsste eine Nachhaltigkeitsprüfung auf einen umwelt-, sozialen und wirtschaftlichen „Check“ aufbauen. Die Durchführung einer Nachhaltigkeitsprüfung bedeutet jedenfalls eine integrierte Betrachtung der drei Dimensionen und ist daher mehr als eine Gegenüberstellung sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte.

18

Im Rahmen einer Nachhaltigkeitsprüfung sind somit **entsprechende Nachhaltigkeitsziele und geeignete Methoden**, die Nachhaltigkeit bewerten und darstellen lassen, zu verwenden. In diesem Zusammenhang wird auf die österreichische Nachhaltigkeitsstrategie, die entsprechende Zielsetzungen enthält, verwiesen.

Im Kapitel ist festgehalten, dass eine Gesamtempfehlung erfolgen soll. Das Konzept gibt jedoch nicht wieder, nach welchen Kriterien diese **Gesamtempfehlung** erfolgt. Der Umweltbericht hat jedenfalls diese Kriterien zu enthalten und Konfliktpotentiale klar darzustellen. Dazu wird bemerkt, dass die Gesamtempfehlung die Ergebnisse des Umweltberichts gemäß § 6 Abs. 2 und das Ziel Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen zu berücksichtigen hat.

Daten:

siehe Prüftiefe

Ausgleichsmaßnahmen

Die Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen bzw. Maßnahmen im Sinne von § 6 Abs. 2 lit. 9 muss jedenfalls in die Wirkungsanalyse Umwelt und in die Gesamtempfehlung einfließen. Im Umweltbericht ist der **Bezug** zwischen den Maßnahmen und den identifizierten Auswirkungen herzustellen, eine reine Auflistung möglicher Maßnahmen wäre ungenügend.

Stellen und Experten:

Hier wäre anzugeben gewesen, welche Stellen und welche Experten aus den **Fachbereichen** voraussichtlich einzubinden sind. Die Stellen sind angeführt; welche Experten aus welchen Fachbereichen notwendig sind, fehlt.

Verknüpfung mit Planungen

19

Bereits hier, aber spätestens im Umweltbericht, sind andere relevante Pläne und Programme und ihre Beziehung zu ihnen **konkret** anzugeben (§ 6 Abs.2 lit.2.).

Mit freundlichen Grüßen

Für den Bundesminister:
Dr Ernst Streeruwitz

elektronisch gefertigt

BEZUG STELLUNGNAHME BMLFUW VOM 14.9.2005 ZUM UMWELTBERICHT

1. Klimarelevante Aspekte sind an Hand des KliP unter Punkt 9.2.3 berücksichtigt.
2. Wohnanrainer: Durch Netzveränderungen durch Ergänzungen werden im Untersuchungsgebiet Anrainer im untergeordneten Netz entlastet. Durch Errichtung einer hochrangigen Straße und gleichzeitiges setzen von Ausgleichsmaßnahmen werden auch Wohnlagen nahe einer hochrangigen Straße entlastet. Im Untersuchungsraum der A XX Verbindungsspanne sind nur vereinzelte Wohnnutzungen anzutreffen.
3. Die Umweltverträglichkeit von Verkehrsträgern ist unter Punkt 4.3 im Umweltbericht (letzter Absatz) erläutert.
4. Das Ziel „Sicherung der Nachhaltigkeit“ wurde den sozialen Zielen zugeordnet.
5. Die Österreichische Nachhaltigkeitsstrategie ist im Kapitel 9.6 und 9.6.4 eingearbeitet. Der Untersuchungsraum in der Nachhaltigkeit ist der funktionale.
6. Zielkonflikte werden im Zuge der Resümees in den Kriterien Umwelt und Nachhaltigkeit aufgezeigt (9.4.7; 9.6.4)
7. Bezugnahme auf bereits existierende Planungen und Programme unter Punkt 5.1
8. Untersuchungsraum. Erläuterungen unter Punkt 6
9. Verkehrsuntersuchungen: liegen im Anhang bei
10. Erfolgt unter Punkt 7
11. Wird unter Punkt 8 erläutert
12. Die Checklisten wurden im Anhang beigelegt. Der Bezug zu § 6 Abs. 2 lit. 8 wird in Kapitel 9 hergestellt.
13. Die Relevanzmatrizen der Alternativen sind unter Punkt 9.4.1 - 9.4.4 im Umweltbericht.
14. Bezugnahme unter Punkt 9.2.13
15. Umweltaspekte werden in Punkt 9 erörtert und durch die Checklisten im Anhang ergänzt.
16. Verkehrsprognosen liegen im Anhang bei.
17. Die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Verkehr sind in § 5 SP-V – G thematisiert. Die Beurteilung der Kriterien in Wirkungsanalysen wird im „Beurteilungsleitfaden für die strategische Prüfung von neuer hochrangiger Infrastruktur“ (ASFINAG, BMVIT; 2005) beschrieben.
18. Die Eingliederung der Nachhaltigkeit hinsichtlich der Entscheidungsfindung und der Aufbereitung ist unter Punkt 7.4 illustriert.
19. Stellen und Experten sind unter Punkt 13 angeführt.

BESPRECHUNGSPROTOKOLL



A XX Verbindungsspange A 23 – S 1
Strategische Prüfung - Verkehr

<i>Datum:</i> 6.9.2005	<i>Uhrzeit:</i> 15:30 – 17:00	<i>Ort:</i> MA 18; Büro SR Glotter
Teilnehmer: lt. Anwesenheitsliste entschuldigt (ohne Titel):		
Verteiler:	lt. Anwesenheitsliste	

Themen:

- SP-V Konsultation der Wiener Umweltstellen

Aktivitäten:

<i>Nr.</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Erledigung durch</i>	<i>Termin</i>	<i>erledigt am</i>

neuer Termin (Datum/Zeit/Ort)

Protokoll übernommen (Teilnehmer):

050906_SPV Konsultation Wien.doc erstellt am 7.9.2005 von Stöttinger

Besprechungsinhalt:

Vorstellung von SP-V Konzept und Vorgehensweise

Das Konzept wurde in starker Anlehnung an das SP-V – G entwickelt, wobei der Leitfaden von Dr. Sommer (Publikation für das BMLFUW) und Prof. Sammer/ ZT Freiland berücksichtigt wurden.

Folgende Punkte werden im Detail erläutert:

- Die Argumentation im Zuge der SP-V ist zum Vorprojekt A XX verschieden, da eine Projektbe-gründung aus verkehrlichen Funktionen und den jeweils entsprechenden Kompetenzen abgeleitet wird.
- Es werden Funktionen und Ziele definiert und diskutiert.
- Der funktionelle Untersuchungsraum beinhaltet den Regionenring im Verlauf der S 1 und das süd-liche Wiener Umland inkl. Eisenstadt, Wr. Neustadt und Sopron.
- Der Engere Untersuchungsraum wird durch S 1, A 2, A 23 und ÖBB Ostbahn begrenzt.
- Es werden sämtliche Alternativen (0-Alternative, ÖPNV-Alternative, MIV-Alternativen und Kombi-nationen daraus) auf Zielerreichung geprüft. Relevante Alternativen werden in den Wirkungsana-lysen der Kriterien bewertet.
- Da es sich um eine strategische Prüfung einer Infrastrukturentwicklung handelt, wird die MIV Al-ternative als Verbindung A 23 – S 1 behandelt. Potentielle Korridore (Pottendorfer Linie und Ost-bahn) werden jeweils argumentativ in den Kriterien verglichen.
- Viele Kriterien und Indikatoren werden qualitativ aufgearbeitet. Der Grund dafür ist die Aufberei-tung der Unterlagen im Maßstab 1:50.000 / 1:25.000, was eine quantitative Betrachtung vieler In-dikatoren nicht zulässt.

Eingaben WUA und MA 22:

- Wichtig ist die Prüfung von Alternativen.
- Prüfung einer möglichen Lärm-Sanierung der A 23 im Bereich Hanssonkurve soll erfolgen.
- Berücksichtigung der Gebiete südlich von Wien in den Darstellungen.
- Wiener Planungsgrundlagen wie STEP '05, KLIP, u.a.m. sollen als Grundlagen berücksichtigt werden.
- Bezugnahme auf Umgebungslärmrichtlinie
- Die Bauphase wird in der SP-V nicht berücksichtigt. Dieses Thema ist Inhalt einer UVP.
- Boden soll als eigener Indikator eingefügt werden. Die Unterlagen dazu werden von der MA 22 kurzfristig digital bereitgestellt.
- Ein Betrachtungszeitraum soll definiert werden.

Grundsätzlich stimmen die Anwesenden Inhalten und Vorgehensweise in der gegenständlichen SP-V zu.

Die Konsultation der Wiener Umweltstellen gemäß SP-V – G ist damit abgeschlossen.

Offene Konsultationen sind:

- ASFINAG
- BMLFUW, BMVIT
- Umweltstellen NÖ

BESPRECHUNGSPROTOKOLL



A XX Verbindungsspange A 23 – S 1
Strategische Prüfung - Verkehr

<i>Datum</i>	<i>Uhrzeit</i>	Ort:
Teilnehmer: lt. Anwesenheitsliste entschuldigt (ohne Titel):		
Verteiler:	lt. Anwesenheitsliste	

Thema: SPV-Konsultation, Umweltstellen Niederösterreich

Aktivitäten:

<i>Nr.</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Erladigung durch</i>	<i>Termin</i>	<i>erledigt am</i>

neuer Termin (Datum/Zeit/Ort)

Protokoll übernommen (Teilnehmer):

0500915_Konsultation_NÖ Umweltstellen.doc erstellt am 15.9.2005 von HW

Für die Aufnahme einer eventuellen Verbindungsspange zwischen der S 1 und A 23 in das Bundesstraßengesetz, wie dies vom Land Wien betrieben wird, ist die Erstellung eines Umweltberichtes gemäß SP-V-G, das mit 11.08.2005 in Kraft getreten ist, erforderlich. Da die S 1 an der geplanten Abzweigungsstelle unmittelbar an der Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich verläuft, ist durch die Maßnahme auch niederösterreichisches Gebiet betroffen. Aus diesem Grund sind auch die Niederösterreichischen Umweltstellen zu konsultieren. Werner Consult wurde seitens der Stadt Wien, MA 18, mit der Erstellung des Umweltberichtes beauftragt und hat hierfür ein Konzept zum Zwecke der Konsultation erstellt. Dieses Konzept wurde den NÖ Umweltstellen, das sind die Gruppe RU sowie dem Niederösterreichischen Umweltanwalt, zugeleitet. Nach Rücksprache mit dem Leiter der Gruppe RU (Prof. Zibuschka) sowie dem Leiter der Abteilung RU 7 (DI Popp) und schließlich dem Niederösterreichischen Umweltanwalt, haben landesinterne diesbezügliche Gespräche stattgefunden. Am 9. September hat der Niederösterreichische Umweltanwalt Prof. Dr. Rossmann, BR Werner mitgeteilt, dass das Land mit dem Konzept grundsätzlich einverstanden ist, jedoch noch eine vertiefende Bearbeitung erwartet.

H. WERNER

BESPRECHUNGSPROTOKOLL



A XX Verbindungsspange A 23 – S 1
Strategische Prüfung - Verkehr

Datum: 12.9.2005	Uhrzeit: 14:00 – 15:00	Ort: ASFINAG
Teilnehmer: lt. Anwesenheitsliste entschuldigt (ohne Titel):		
Verteiler:	lt. Anwesenheitsliste	

Themen:

- SP-V Konsultation ASFINAG

Aktivitäten:

Nr.	Bezeichnung	Erledigung durch	Termin	erledigt am

neuer Termin (Datum/Zeit/Ort)

Protokoll übernommen (Teilnehmer):

050912_SPV Konsultation ASFINAG.doc erstellt am 13.9.2005 von Stöttinger

Besprechungsinhalt:

Vorstellung von SP-V Konzept und Vorgehensweise

Es wird die Genese der SP-V für die Verbindung S 1 – A 23 an Hand der zeitlichen Abläufe von der Gesetzgebung bis zur notwendigen Einreichung am 15.9.05 vor dem Hintergrund der Novelle zum Anhang des BStG 1971 geschildert. Für die Erstellung des Umweltberichtes ist nur kurze Zeit verfügbar. Die 4 –wöchige Konsultationsfrist ist in dieser Zeit rein rechnerisch nicht möglich. Die Stadt Wien ersucht daher alle zu konsultierenden Behörden und Stellen, die Frist im Sinne des Projektes zu verkürzen und nicht voll auszuschöpfen.

Es wurde ein kurzes Konzept erarbeitet, das an alle Konsultationsstellen verschickt wurde. Auf Rückmeldung des BMLFUW wurde das Konzept kurzfristig überarbeitet und ergänzt.

Die Inhalte der SP-V und die Zielrichtung einer Infrastruktur im Süden Wiens wird projekthistorisch ab den Verkehrskonzepten erläutert, die dem Bundesstraßengesetz 1971 zu Grund lagen.

Der Betrachtungszeitraum in der SP-V ist auf Grund der verkehrlichen und raumplanerischen Wechselwirkungen 2015 (Regionenring, STEP...).

Eingaben ASFINAG:

- Die Zielrichtung des BMLFUW für eine SP-V ist: Was für Wechselwirkungen / Szenarien lassen sich aus der Errichtung einer weiteren hochrangigen Straße ableiten.
- Zielrichtung BMVIT für eine SP-V: Unter zu Hilfeahme von vorhandenen Daten und plausiblen Annahmen plausible Schlüsse ziehen.
- Für die ASFINAG wäre im Zuge der gegenständlichen SP-V folgendes wichtig: Eine Zusammenfassung, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Die zweite zeitliche Bezugsebene sollte 2030 sein.

Es wird zu Protokoll gegeben, dass sich die ASFINAG informiert fühlt und die Konsultation als erfolgt betrachtet.

Offene Konsultationen sind:

- BMLFUW, BMVIT

A XX Verbindungsspanne A 23 – S1
VORPROJEKT 2004

Anwesenheitsliste

Betrifft: SP-V Konsultation ASFINAG		
Ort: ASFINAG	Zeit: 14Uhr	Datum: 12.9.05

Name	Titel	Dienststelle	Telefon	Unterschrift
GLOTTER		MAIS	4000/88872	
MADREITER		—h—	4000/88811	
SIEBER		ASFINAG	050 108/ 10 410	
PHILIPP		—h—	050 108 10 424	
WERNER		WECO	0131360-100	
STÖTTINGER		WECO	0131360-145	

BESPRECHUNGSPROTOKOLL



A XX Verbindungsspange A 23 – S 1
Strategische Prüfung Verkehr

<i>Datum:</i> 13.09.2005	<i>Uhrzeit:</i> 14:00 – 15:30	Ort: BMLFUW
Teilnehmer:	Dr. PLATZER-SCHNEIDER DI KURZWEIL DI MATIASEK Dr. FRANZMAYR DI MADREITER SR DI GLOTTER BR WERNER DI STÖTTINGER	BMLFUW UBA BMVIT BMVIT Stadt Wien Stadt Wien Werner Consult Werner Consult
entschuldigt (ohne Titel):		
Verteiler:	lt. Anwesenheitsliste	

Themen:

- SP-V - Konzept

Aktivitäten:

<i>Nr.</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Erledigung durch</i>	<i>Termin</i>	<i>erledigt am</i>

neuer Termin (Datum/Zeit/Ort)

Protokoll übernommen (Teilnehmer):

Protokoll Besprechung KO 14 9 05.doc erstellt von Dr. Platzer-Schneider

PROTOKOLL
Besprechung Konzept Verbindungsspange A 23 – S 1
am 14.9.2005

TeilnehmerInnen: s. Teilnehmerliste

Beginn: 14:00 Uhr

Ende: 15:30 Uhr

Frau Dr. Platzer-Schneider (BMLFUW) begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass das Konzept eine Verbesserung darstellt, wenn auch noch viele Fragen offen sind. Aufgrund der Zeitknappheit kann nur eine grobe Diskussion des Konzepts erfolgen. Weiters betont sie, dass zukünftig die Frist von vier Wochen zur Durchführung von Konsultationen auf jeden Fall eingehalten werden wird. Sie kündigt eine schriftliche Übermittlung der Stellungnahme (STN) an (STN wurde bereits mit GZ BMLFUW UW.1.4.3./0017-V/1/2005 übermittelt).

Herr DI Madreiter (MA 18) erläutert die Gründe für die Terminknappheit (Inkrafttreten des Gesetzes und Novellierung des BundesstraßenG). Nach seinen Ausführungen wurde bereits im Jahr 2002 von der Stadt Wien die Aufnahme dieser Straßenverbindung in das Bundesstraßengesetz beantragt. DI Madreiter führt auch aus, dass bereits ein Vorabzug eines Vorprojektes existiert und dem BMVIT sowie der ASFINAG übermittelt wurde. Er führt einige Aspekte an: Sanierung der A 23 im Bereich Hanssonkurve, Errichtung des Güterterminals Inzersdorf mit Anbindung an die Spange.

Die Vertreter des BMVIT betonen, dass sie ausschließlich als Beobachter an den Konsultationen zwischen MA 18 und BMLFUW teilnehmen.

Die einzelnen Punkte der STN werden besprochen.

Auf die Frage, warum nur Wohnanrainer im untergeordneten Netz entlastet werden sollen, antwortet Herr DI Werner (Werner Consult), dass diese durch Schadstoffe aus dem Verkehr stärker belastet sind und durch eine Verkehrsspange, die fast ausschließlich durch Industriegebiet führt, eine Verringerung der Schadstoffe für die Bereiche Laaerbergstraße, Himbergerstraße, Leopoldsdorfer Str., erzielt werden soll. Die Anbindung an die Bahn und der Bau der neuen Straße würde eine verbesserte Umweltverträglichkeit (Lärmschutz) für diese untergeordneten Straßennetze bedeuten.

Unter umweltverträgliche Verkehrsträger wird gemäß DI Werner der ÖV aber auch der Bau einer neuen Straße verstanden. Seitens Dr. Platzer wird angezweifelt, dass der Bau einer neuen Straße ein umweltverträglicher Verkehrsträger ist.

Auf die Frage nach der Abstimmung mit überörtlichen Planungen wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Spange im Masterplan sowie im STEP '05 der Stadt Wien enthalten ist.

DI Kurzweil (UBA) merkt an, dass auch ein Blick über die Gemeindegrenzen in Bezug auf übergeordnete Strategieplanungen geworfen werden sollte.

Dr. Platzer stellt die Frage über die Zielkonflikte in den Raum. Bezüglich der Netzveränderung tauchten Fragen über den Ursprung der Zielsetzung und nach den Kriterien zur Beurteilung des Nutzens auf.

DI Werner und DI Stöttinger erläutern die vier Kriterien Wirtschaft, Nachhaltigkeit, Umwelt und Verkehr. Es wurden lt. Werner einige Alternativen (z.B. 0-Variante, Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Beschleunigung, der Ausbau hochrangiger Straßen oder eine

Kombination aus allen) anhand eines Bewertungsschlüssels überlegt. Im Rahmen der Wirkungsanalyse wird untersucht, wie die einzelnen Zielsetzungen erreicht werden.

Für dieses Konzept wurde auf eine Kosten/Nutzen-Abschätzung verzichtet.

Bezug nehmend auf die Untersuchungsräume stellt Dr. Platzer die Frage, wie die unterschiedlichen Untersuchungsräume im Rahmen der verschiedenen Wirkungsanalysen berücksichtigt werden (eng/funktional, grenzüberschreitende Umweltauswirkungen). DI Kurzweil deutet zusätzlich auf die überregionalen Auswirkungen hin, z.B. in Bezug auf die angeführte Funktion der Spange im Rahmen der Achse Wien - Sopron. Dr. Platzer stellt fest, dass bei der Abgrenzung des Untersuchungsrahmens jedenfalls die Auswirkungen auf die Umwelt zu berücksichtigen sind.

DI Kurzweil kritisiert, dass sich die SPV auf ein relativ „kleines Teilstück“ bezieht. Es ist die Frage zu stellen, wie sich die Verbindungsspanne auf ein großes Netz auswirkt bzw. welche Funktion sie im Rahmen eines umfassenden Netzes ausübt. Daher sollte eine Verkehrsuntersuchung für die Abgrenzung des Untersuchungsrahmens herangezogen werden.

Die Durchführung der SPV stellt gemäß DI Werner eine Gratwanderung dar, sie baut auf eine Vorstudie (Verkehrsuntersuchung) auf und umfasst ein relativ kleines Untersuchungsgebiet (Ostbahn, A 23, S 1). Auf jeden Fall kann und soll nach seinen Ausführungen eine qualitative Darstellung gemacht werden. Die Verkehrsuntersuchung liegt vor und kann auch den Unterlagen beigelegt werden.

DI Glotter bemerkt, dass bereits ein die Region umfassendes Netzwerk vorliegt (S 1-Ring).

Dr. Platzer meint, dass es wichtig ist, Informationen zu erhalten und diese auch im Konzept nachvollziehbar darzustellen und erkundigt sich nochmals nach den Alternativen.

DI Werner erwähnt u.a. die Möglichkeit einer Netzergänzung bei den Straßen, Alternative nur öffentlicher Verkehr, Verbindung mit Anschluss Güterterminal.

Zum Punkt Umweltaspekte und Auswirkungen erkundigt sich Dr. Platzer nach der Abbildung der Relevanzmatrix. Weiters nimmt sie Bezug auf die Ursachen-Checkliste mit Leermeldungen (Indikatoren zu ungenau oder nicht definiert) und merkt an, dass die 2. Checkliste (Auswirkungen auf Schutzgüter/Schutzinteressen – der BMLFUW Studie; SUP: Vom Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle) fehlt. So könne nicht überprüft werden, ob die Schutzgüter bzw. Schutzinteressen gemäß § 6 Abs. 2 lit.8 berücksichtigt wurden. Außerdem enthalte die Relevanzmatrix Siedlungs- und Wirtschaftsraum Aspekte, die nicht aus lit.8 abgeleitet werden können und keine Umweltaspekte darstellen.

DI Stöttinger (Werner Consult) führt aus, dass sich die Relevanzmatrix für das Kriterium Umwelt aus den Komponenten Immissionen, Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Naturraum und Ökologie sowie Land- und Forstwirtschaft zusammensetzt.

Dr. Platzer erkundigt sich bei der Ursachencheckliste u.a. nach einer Abschätzung für die flüssigen Emissionen und für die Abfälle und Rückstände (Aushub) beim ev. Bau der Spange. Weiters seien Flächeninanspruchnahme sowie Risiko für Unfälle auch im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen.

DI Werner erläutert, dass die Punkte Entwässerung und Aushub schon zu projektspezifisch seien und diese eher für ein UVP-Verfahren in Frage kämen. Die Versickerung würde großflächig erfolgen. Dr. Platzer bezweifelt dies, insbesondere hinsichtlich Abfälle (Aushub).

Dr. Platzer erkundigt sich bei der Relevanzmatrix nach den Indikatoren z.B. für die Luftschadstoff-Belastung, Lärmbelastung etc..... Aus der Relevanzmatrix gehen die Indikatoren nicht hervor. Aus dem Konzept sollten aber die Indikatoren bereits – so weit als möglich – hervor gehen.

DI Werner führt aus, dass der Indikator Luft äußerst problematisch ist (z.B. durch den Import von Feinstaub, Mehrverkehr).

Dr. Platzer stellt klar, dass im Rahmen der SPV eine systematische und vollständige Berücksichtigung der Umweltaspekte gem. § 6 Abs. 2 lit. 8 zu erfolgen hat. Zukünftig müssen die Kriterien und Indikatoren aus dem Konzept klar erkennbar sein. Weiters sind genauere Angaben zur Prüftiefe notwendig. Vorhandene Daten und Erhebungen sollen ebenfalls vollständig und genauer angeführt werden (z.B. Verkehrsprognosen).

Dr. Platzer stellt klar, dass die SPV eine fachliche Prüfung ist und keine Begründung oder Rechtfertigung für ein Projekt. DI Werner räumt eine etwas ungeschickte Formulierung ein.

Dr. Platzer stellt fest, dass insbesondere Angaben zur Beurteilungsmethodik Nachhaltigkeit fehlen, hier ist jedenfalls ein anderer Untersuchungsrahmen zu wählen. Aus welchen Bestimmungen werden die Wirtschafts-, Verkehrs und Nachhaltigkeitsuntersuchungen abgeleitet? Die Stellung bzw. Reihung der einzelnen Prüfungen ist zu hinterfragen.

MA 18 erläutert, dass die die Nachhaltigkeit als „letzte“ Prüfung, nach Wirtschaft, Verkehr und Umwelt, stattfindet und im Rahmen der Beurteilung eine inhaltliche Aufarbeitung der Wechselwirkungen enthält.

Dr. Platzer meint, dass aus dem Konzept nicht nachvollziehbar ist, nach welchen Kriterien eine Gesamtempfehlung und wie eine integrale Betrachtung erfolgt.

DI Stöttinger bezieht sich wieder auf die vier Kriterien (U+W+N+V) und stellt nochmals fest, dass jedes Kriterium gesondert berücksichtigt wird, aber am Ende gegenübergestellt werde.

Zur Fragen nach den Ausgleichsmaßnahmen antworteten DI Werner und DI Stöttinger, dass diese in die Wirkungsanalysen einfließen und ein Bezug zwischen Maßnahme und Auswirkung hergestellt werden wird.

DI Madreiter sagt eine vollständige Berücksichtigung der Stellungnahme bei der Erstellung des Umweltberichts zu.

TEILNEHMERLISTE

Anlass: Konzept A23-S1	BMLFUW
	Datum: 16.9.2005

Name	Dienststelle/Anschrift	Telefon/Telefax	e-mail
MADREITER	Stadt Wien	01 4000 888 11	thomas.madriter@bmlfuw.gv.at
GLÖTTER	Mg. d. A. Wien	/ 888 12	glo@m18.magnus.gv.at
WERNER	WERNER CONSULT	01/31360 100	h.werner@wernerconsult.at
STÖTTINGER	— " —	01/31360-145	c.stoettinger@wernerconsult.at
GRADLMAIER	BMLFUW	01/7100-7240	peter.frenygruber@bmlfuw.gv.at
MATIASEK	BMLFUW	01/71162-1703	florian.matiasek@bmlfuw.gv.at
KURZWELT	UBA	01/31804-5554	agnes.kurzweil@umweltbundesamt.gv.at
PLATZER	BMLFUW	01 51522/2115	

12 GESAMTEMPFEHLUNG

Vor dem Hintergrund der vier durchgeführten Wirkungsanalysen und auf Basis der Zielerreichungen kann eine eindeutige Empfehlung ausgesprochen werden.

Es kommt klar zum Ausdruck, dass die Wirkungen einer hochrangigen Straße in diesem Bereich nicht durch den Öffentlichen Verkehr substituiert werden können. Es wird daher empfohlen die Errichtung einer zusätzlichen hochrangigen radialen Straßenverbindung zwischen S 1 und A 23 weiter zu verfolgen.

Im Untersuchungsraum wurden zwei Korridore als mögliche Planungsgebiete ausgewiesen. Diese unterscheiden sich hinsichtlich Ihrer Wirkungen wie folgt:

	Korridor Pottendorfer Linie	Korridor Ostbahn
Hochrangige Verbindung zu den Wirtschaftsräumen im Süden und Südosten	gegeben	grundsätzlich gegeben
Verknüpfung des Regionenringes mit über- und untergeordneten Straßen	gegeben	grundsätzlich gegeben
Netzverdichtung	gegeben	gegeben
Netzstabilisierung	gegeben	gegeben
Umleitungsmöglichkeit (VBA)	gegeben	gegeben
Bypass für Knoten Inzersdorf	gegeben	bedingt gegeben
Bündelung des Verkehrs	gegeben	gegeben
Lärmsanierung A 23	wird erfüllt	kann nicht erfüllt werden
Hochwertige Erschließung	wird geschaffen	kann nicht geschaffen werden
Entsprechung planerischen Vorgaben	entspricht	entspricht nicht
Sanierung Inzersdorfer Hochstraße	wichtige Umleitungsstrecke	als Umleitung nicht so attraktiv
Umfeld (Wirkung)	Gewerbegebiet und ÖBB	Grüngürtel Wien und ÖBB
Anschluss Terminal Inzersdorf	möglich	nicht möglich
Anschluss an ÖV (P&R, U1)	möglich	nicht möglich
Berührung von Schutzgebieten	gering	Lange Strecke (SWW)
Investitionskosten	391,3 Mio.€	292,5 Mio.€
Unterhaltskosten	1,73 Mio.€ / 288.750€	3,65 Mio.€ / 609.000€
Betriebskosten	83 Mio.€ / 12,3 Mio.€	59,25 Mio.€ / 8,77 Mio.€

Das Ziel einer hochrangigen Verbindung der Wirtschaftsräume im Süden, das sind Wr. Neustadt, Eisenstadt, Sopron, wird unter Berücksichtigung von A2, A3 und A4 sowie des untergeordneten Straßennetzes von beiden Varianten erfüllt.

Die Verknüpfung des Regionenringes (S1) mit dem untergeordneten Netz im Südosten von Wien zur Erhöhung der Verteilerwirkung ohne zusätzliche Belastung der Bevölkerung wird grundsätzlich von beiden Varianten erfüllt. Vom Korridor Pottendorfer Linie jedoch im höheren Ausmaß. Dies ist im Zusammenhang mit den niederösterreichischen Umfahrungen im Südraum zu sehen (Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Himberg).

Der neue Straßenzug bringt eine Netzverdichtung durch eine zusätzliche Verbindung zwischen der S1 und der A23, die eine Minderung des ungeheuren Verkehrsdruckes aus dem Süden erleichtern soll. Dieses Kriterium wird von beiden Korridoren erfüllt, jedoch vom Korridor Pottendorfer Linie in besserer Form.

Die Netzverdichtung erbringt auch eine Verbesserung der Netzstabilität im überaus hochbelasteten Straßennetz in und um Wien und bietet auch die Möglichkeit einer Verkehrslenkung über Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Diese Möglichkeit ist bei beiden Korridoren gegeben.

Die Bypassfunktion für den hochbelasteten und problematischen Knoten Inzersdorf ist grundsätzlich bei beiden Varianten gegeben beim Korridor Pottendorfer Linie im höheren Ausmaß als bei der weiter entfernten Linie Ostbahn.

Die angestrebte Bündelung von Verkehrsträgern in diesem Fall mit der ÖBB Pottendorfer Linie bzw. der ÖBB Ostbahn ist bei beiden Varianten gegeben.

Beim Korridor Pottendorfer Linie bindet die Verbindungsspanne im Bereich der Hanssonkurve in die A23 Wiener Südosttangente ein. In diesem Bereich weist die A23 Lärmemissionen auf, die in der Verordnung festgelegten Grenzwerte für Wohngebiete in der Nacht wesentlich überschreiten. Durch die Baumaßnahme der Verbindungsspanne wird ein UVP-Verfahren ausgelöst und im Zuge dessen ist eine Lärmtechnische Sanierung der A23 im betrachteten Abschnitt jedenfalls erforderlich. Damit kommt es für die Albin-Hansson-Siedlung zu Verbesserungen im Bezug auf Lärm und zum Teil auch auf Luft. Dieses Sekundärziel ergibt sich nur beim Korridor Pottendorfer Linie, beim Korridor Ostbahn ist eine Verbesserung der Umweltbedingungen an der A23 nicht gegeben.

Im Bereich des Korridors Pottendorfer Linie befinden sich jetzt bereits Einrichtungen von zentraler Bedeutung wie das Postzentrum, der Gemüsegroßmarkt und schließlich auch das geplante Aufschließungsgebiet Rothneusiedel. Mit dem Korridor Pottendorfer Linie erfolgt eine Erschließung der genannten Einrichtung ein. Zur Folge ihrer Linienführung und der dortigen Widmung hat der Korridor Ostbahn keine zusätzliche Erschließungsfunktion.

Der Korridor Pottendorfer Linie entspricht planerischen Festlegungen des Bundes und der Stadt Wien wie dem Generalverkehrsplan, dem Masterplan Verkehr sowie dem STEP '05 und schließlich auch der Vereinbarung zwischen Vizekanzler Gorbach und Bürgermeister Häupl vom 03.2005. Der Korridor Ostbahn findet sich in keiner der genannten Festlegung.

Die Inzersdorfer Hochstraße im Zuge der A23 muss in den nächsten Jahr dringend generalsaniert werden, wobei der Verkehr auch während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten werden muss. Eine Generalerneuerung unter vollem Betrieb ist sicherlich schwieriger und aufwändiger als wenn zumindest ein Teil des Verkehr über die Verbindungsspanne abgeleitet werden kann. Der Korridor Pottendorfer Linie bietet sich für eine derartige zumindest teilweise Umleitung an. Der Korridor Ostbahn ist dem gegenüber nicht so attraktiv.

Das widmungsmäßige Umfeld der beiden Korridore ist sehr unterschiedlich, im Korridor Pottendorfer Linie finden sich dort großräumige Gewerbegebietswidmungen und -nutzungen, wogegen der Korridor Ostbahn am Rande eines Sww-Gebietes verläuft.

Schon bei der Planung der S1 (Wiener Außenringschnellstraße früher B301) war der Anschluss des Terminals Inzersdorf eine fixe Vorgabe für die Trassenfindung. Der Terminal Inzersdorf soll der Zentrale Großterminal der ÖBB in Wien werden und das Logistikzentrum von Wien sein. Die übrigen geplanten Terminals wie Wien-Freudenau und jenseits der Donau sollten als Subterminals für Inzersdorf fungieren. Der Terminal Inzersdorf soll den Containerumschlag, einen BEX-Knoten und konventionellen Wagenladungsverkehr sowie eine Reihungsgruppe umfassen. Das diesbezügliche Projekt aus dem Jahr 1998 wurde bei der Eisenbahnbehörde eingereicht und wegen einer unklaren Definition im damals gültigen UVP-Gesetz letztlich zurückgezogen. Der Terminal ist jedoch nach wie vor fester Bestandteil der Planungen der ÖBB wenn auch die Inhalte nochmals überprüft werden. Neben der unbestrittenen Containerverladung ist auch angedacht, mittelfristig den BEX-Knoten Matzleinsdorf und langfristig die Funktionen des Nord-Westbahnhofes zu übernehmen. Schon im Generellen Projekt für die B 301 war ein entsprechender Anschluss an die heutige S1 geplant. Der Korridor Pottendorfer Linie erschließt den Terminal Inzersdorf in geradezu idealer Weise und vermittelt die Verbindung sowohl zum Regionerring wie auch zur Verkehrsverteilschiene A23. Der Korridor Ostbahn kann die Aufgabe nicht erfüllen.

Zufolge ihrer innerstädtischen Lage ist die Verbindungsstraße als Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr grundsätzlich geeignet, doch erscheint ein Umstieg auf die auszubauende Pottendorfer Linie wie auch auf die Ostbahn relativ uninteressant, vielmehr erscheint es wichtig ein hochrangiges Öffentliches Städtischen Verkehrsmittel zu erreichen. Mit der Verlängerung der U1 in das Aufschließungsgebiet Rotheusiedel ist diese Möglichkeit beim Korridor Pottendorfer Linie gegeben. Beim Korridor Ostbahn besteht diese Möglichkeit nicht.

Wie bereits dargelegt verläuft der Korridor Pottendorfer Linie im Aufschließungsgebiet gemäß STEP '05 und im weiteren durch gewidmetes Gewerbegebiet. Die daraus resultierende Umweltbelastung ist daher als gering einzustufen. Der Korridor Ostbahn verläuft nahezu über seine gesamte Länge durch oder am Rande von Schutzgebieten (Sww-Gebiete).



Es wird vor dem Hintergrund dieser Gegenüberstellung und auch unter Berücksichtigung der weiteren Indikatoren in den Kriterien Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Verkehr empfohlen eine Planung im Korridor der Pottendorfer Linie zu verfolgen.

Ergänzende Maßnahmen im Sektor des Öffentlichen Verkehrs erzielen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung gute zusätzliche Effekte, was das Abschneiden der Alternative 5 in den Wirkungsanalysen bestätigt. Es sollten daher in Abstimmung mit den anderen Infrastrukturprojekten entsprechende Maßnahmen erwogen werden.



13 ANHANG

14 STELLEN UND EXPERTEN

Der Umweltbericht wurde von Experten aus Straßenplanung, Verkehrsplanung, Raumplanung und Landschaftsplanung erstellt. Von diesem Team wurde aber auf umfangreiches Datenmaterial zurückgegriffen, das im Zuge der Planung der S 1 Vösendorf – Schwechat in einem interdisziplinären Planungsteam in etwa 20 Disziplinen erarbeitet wurde.

15 QUELLENVERZEICHNIS

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG (1995): Vögel (Aves); Eine Rote Liste der in Niederösterreich gefährdeten Arten; Wien

ASFINAG, BMVIT (31.5.2005): Beurteilungsleitfaden für die strategische Prüfung von neuer hochrangiger Verkehrsinfrastruktur, Wien-Graz 2005

BM FÜR UMWELT (1995): Fachliche Grundlagen zur Umsetzung der FFH-Richtlinie in Österreich, Schwerpunkt Lebensräume (Anhang I), erstellt von SAUBERER, N. und GRABHERR, G: i.A. des Umweltbundesamtes, Wien

BMVIT, „Absichtserklärung“ 3. März 2005

DVORAK, M. (2003): Bestandserhebung der Wiener Brutvögel. Ergebnisse der Spezialkartierung Gewässervogel 2003. Studie im Auftrag der Magistratsabteilung 22, Wien, 41S.

ELLMAUER TH. 1999. Handbuch der Anhang I – Lebensraumtypen Niederösterreichs. ARGE NATURA 2000, Studie im Auftrag der NÖ Landesregierung.

ELLMAUER TH. 2000. Handbuch der FFH-Lebensraumtypen in Österreich. Monographien M-130, UBA Wien.

ESSL F., EGGER G., ELLMAUER T. 2002. Rote Liste gefährdeter Biotoptypen Österreichs Konzept. Monographien M-155, UBA-Wien.

ESSL F., EGGER G., ELLMAUERT., AIGNER S. 2002. Rote Liste gefährdeter Biotoptypen Österreichs - Wälder, Forste, Vorwälder. Monographien M-156, UBA-Wien.

EUROPÄISCHE UNION, Europäisches Parlament, „Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“, PE-CONS 3619/3/01 / REV 3 / ENV 135 / CODEC 260, Luxemburg, den 27. Juni 2001

LAND NÖ, Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich, Prinzipien, Grundsätze und Ziele einer integrierten Raumentwicklung, Beschluss der NÖ Landesregierung vom 14. September 2004

LAND NÖ, NÖ Landesverkehrskonzept, „Mobilität in NÖ Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2003“, Heft 21; 2003

LAND NÖ, PROJEKT w.i.N, Strategie Niederösterreich, Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich, zweiter Entwurf; Nov. 2003

MA 22 (2002): Netzwerk Natur Datengrundlagen

MA 22 (2002): Landwirtschaftliche Nutzflächen

MÜLLER WOLFGANG, Städtebau, Stuttgart 1979

ÖROK, „Zehnter Raumordnungsbericht“, Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien 2002

ÖROK, „Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001“, Nr. 163, 2002

ÖSTERREICHISCHES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT 2001,
Beschluss der politischen Konferenz vom 2. April 2002

Regionales RAUMORDNUNGSPROGRAMM südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-0,
Stammverordnung 154/99 vom 17. Dezember 1999

SOMMER ANDREAS, BMLFUW, Strategische Umweltprüfung - Vom Untersuchungsrahmen zur
Erfolgskontrolle, Jänner 2005

STADT WIEN, Verordnung Grüngürtel Wien 1995

STADT WIEN, Generalisierte Flächenwidmung der Stadtgemeinde Wien, Stand 2004

STADT WIEN, Masterplan Verkehr Wien 2003, Hg.: Stadtentwicklung Wien, MA 18 im November
2003

STADT WIEN, Stadtentwicklungsplan für Wien 1994; Stadtplanung Wien, Beiträge zur
Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 53

STADT WIEN, MA 41, digitale Mehrzweckkarte Stand 2004

STADT WIEN, MA 18 / MA 22, www.05, 100 Jahre Wiener Wald- und Wiesen Gürtel, April 2005

STADT WIEN, MD-Klimaschutzkoordination, Klimaschutzprogramms der Stadt Wien, 2004

UVP-G 2000, i.d.g.F.

SP-V – G 2004, i.d.g.F.