

---

**4/SPET XXV. GP**

---

Eingebracht am 07.05.2014

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

## Stellungnahme zu Petition



**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

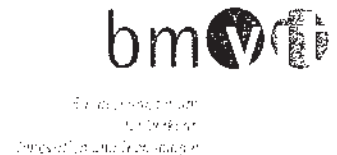
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: [pr3@bmvit.gv.at](mailto:pr3@bmvit.gv.at)

Internet: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014 DVR:0000175



An die  
Parlamentsdirektion  
Zu Hd. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch  
Leiter des Nationalratsdienstes  
1017 Wien

Wien, am 06.05.2014

**Betr.:** Petition Nr. 3; Österreich/Wien-Ost/geplante

S1 -S 1-Spange-Stadtstraße

**Bezug:** do. Zl. 17010.0020/4-L1.3/2014

Seitens des bmvit darf zur gegenständlichen Petition wie folgt Stellung genommen werden:

Zu Ad a. - Alternativen:

Die absehbaren Entwicklungen der verkehrlichen Infrastruktur sind in den Verkehrsuntersuchungen der einzelnen Vorhaben detailliert berücksichtigt. Damit ist auch die Verbesserung des ÖV-Angebots Teil der Betrachtungen im Rahmen der gegenständlichen UVP-Verfahren (z. B. Straßenbahnlinien in Wien, U2-Verlängerung in die Seestadt Aspern, Stellplatzregulative etc.).

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014



Die Umsetzung allfälliger Verbesserungen des ÖV-Angebots kann jedoch nicht unmittelbar im Rahmen der drei gegenständlichen UVP-Verfahren vorgeschrieben bzw. genehmigt werden, weil im Rahmen dieser Verfahren naturgemäß nur die dort eingereichten UVP-Vorhaben den Genehmigungsgegenstand bilden. Im Übrigen ist der in der „SUPerNOW 2002“ Untersuchung empfohlene zeitliche Ablauf der verkehrlichen Infrastrukturentwicklung weder verbindlich noch

Gegenstand der UVP-Verfahren für die S 1 Schwechat-Süßenbrunn, die S 1 Spange Seestadt Aspern und die Stadtstraße Aspern.

Generell ist zu beachten, dass sich nicht jede Art von Verkehr von der Straße auf die Schiene oder öffentliche Verkehrsmittel verlagern lässt.

#### Zu Ad. b. - Treibhausemissionen und Feinstaubbelastung:

Es ist richtig, dass die Feinstaub-PM10-Vorbelastung im Wiener Raum aber auch in der gesamten Ostregion Österreichs hoch ist und in manchen Jahren die zulässige Anzahl der PM10-Überschreitungstage nicht eingehalten werden kann.

Feinstaub ist ein sehr komplexes Phänomen, das sich, nicht nur im Großraum Wien, nicht allein auf eine singuläre Ursache zurückführen lässt. Je nach Region, Jahreszeit und Wetterlage können die Ursachen sehr unterschiedlich ausfallen.

Der Straßenverkehr ist nur eine von vielen Ursachen für Feinstaub. Laut österreichischem Umweltbericht gehen weniger als 20% des Feinstaubaufkommens auf den Autoverkehr zurück. Industrie, private Heizungen, Landwirtschaft und Ferntransport gehören in annähernd ebenso großem Ausmaß zu den Verursachern.

Die Realisierung der drei gegenständlichen Vorhaben führt nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung der bestehenden Feinstaubproblematik, sondern wird in Teilbereichen sogar Verbesserungen bringen. Jener Feinstaubanteil, der vom Straßenverkehr verursacht wird (Partikel in Dieselabgasen, Straßenstaub, Streusplitt), breitet sich nämlich stark lokal aus. Der größte Schutz liegt also in ausreichendem Abstand zu den Verursachern. Zudem entsteht im gleichmäßig fließenden Verkehr weniger Feinstaub als bei Staus, „Stop and Go“-Verkehr, rasanten Beschleunigungen und abrupten Bremsmanövern.

Nach den einschlägigen Regelungen des österreichischen Immissionsschutzgesetzes-Luft können emissionsverursachende Vorhaben auch in einem Gebiet mit sehr hoher Vorbelastung (in einem Sanierungsgebiet oder in einem belasteten Gebiet Luft) genehmigt werden, wenn die

*Dynamik mit Verantwortung*

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014



vorhabensbedingten Immissionszusatzbelastungen die Irrelevanzschwellen in den Beurteilungspunkten nicht übersteigen.

Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben werden daher bei den oa. angeführten Vorhaben bereits in der Planung entsprechende Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (z. B. Auswahl der Trasse, Vorsehung von zusätzlichen Einhausungen, Konzeption der Tunnelentlüftung etc.), damit diese Voraussetzung für die Genehmigung erfüllt werden kann.

Dies ist insbesondere beim Vorhaben S 1 Schwechat - Süßenbrunn erfolgt und im laufenden UVP-Verfahren ausführlich beurteilt und dokumentiert wurden. Gleiches gilt auch für die übrigen Vorhaben im gegenständlichen Untersuchungsraum. Die Betrachtungen erfolgten dabei nicht nur für jedes Projekt einzeln; selbstverständlich wurden auch kumulierte Wirkungen betrachtet und ein Vergleich zur Situation im Fall der Nicht-Realisierung des Vorhabens angestellt. In jedem Fall sind die Auswirkungen deutlich als umweltverträglich einzustufen.

Ferner ist anzumerken, dass insbesondere hochrangige Straßenbauvorhaben aufgrund der Verflüssigung des Verkehrs im „Normalbetrieb“ (weniger Staustunden im niederrangigen Netz) zu einer Verringerung der Verkehrsemissionen beitragen, da aufgrund der Verlagerung des Verkehrs auf das hochrangige Straßennetz die überlasteten Straßen des untergeordneten Straßennetzes, insbesondere Ortsdurchfahrten, entlastet werden und so auch „Stop and Go“-Verkehr im Ortsgebiet vermieden werden kann. Darüber hinaus werden Fahrtrouten gegenüber dem Ist-Zustand durch direktere Verbindungen zum Teil deutlich reduziert, was insgesamt ebenfalls zu einer Reduktion von Luftschadstoffen beiträgt.

Aus diesem Grund tragen die gegenständlichen Vorhaben zu einer Schadstoffentlastung von Anrainern im Ortsgebiet bei. Der Abstand zu den Anrainern in Ortsdurchfahrten wird ebenfalls erhöht und überdies werden im Zuge der gegenständlichen UVP Maßnahmen für die Genehmigungsfähigkeit geplant sowie zusätzliche erforderliche Maßnahmen im Verfahren behördlich vorgeschrieben.

Im Allgemeinen ist aufgrund der Verschärfung der zulässigen CO<sup>2</sup> Ausstöße der Fahrzeugflotte mit einer nachhaltigen Besserung der Emissionen zu rechnen.

*Dynamik mit Verantwortung*

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014

Zu Ad c. - Falsche Annahmen zum MIV:

In den UVP-Verfahren werden als Grundlage für die Auswirkungsermittlung und in weiterer Folge die Planung von Ausgleichsmaßnahmen detaillierte Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. In diese fließen die zu erwartenden verkehrlichen und räumlichen Entwicklungen auf Grundlage u.a. der bestehenden Raumplanungen, der örtlichen und überörtlichen Entwicklungskonzepte, der zu erwartenden Bevölkerung- und Arbeitsplatzprognosen sowie lang- und kurzfristige Verkehrserhebungen im Projektgebiet selbst detailliert ein. Speziell auch absehbare Entwicklungen des öffentlichen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs werden darin berücksichtigt.

Zu Ad. d. - Anschluss Seestadt Aspern als Begründung für die Vorhaben:

Die angeführten Vorhaben erfüllen eine Reihe von Zielen, die hochrangige Straßenanbindung der Seestadt Aspern bildet dabei nur einen der zahlreichen Aspekte.

Die S 1 bildet mit der sechsten Straßen-Donauquerung in diesem Umfeld den wesentlichen ergänzenden Abschnitt des überregionalen Straßennetzes um Wien (Regionenring).

Die gegenständlichen Vorhaben bewirken damit insgesamt eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit für Standorte in Wien und Niederösterreich. Dies gilt besonders für ausgewählte Standorte wie Albern, Eßling, das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern, die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Schwechat aber auch für die größeren Gebiete Marchfeld, Südraum Wien und die beiden Wiener Bezirke nördlich der Donau.

Die mit der Errichtung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, als Teil des für die Wirtschaftsregion Ostösterreich hochwertigen Umfahringes, verfolgten wesentlichen Ziele, wie

- Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz
- Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/Nö (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen
- Entlastung des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Eßling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr)

*Dynamik mit Verantwortung*

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014



- Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere auf den hochrangigen Wiener Stadtdurchfahrten
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region
- Sicherung und Attraktivierung des Standortes im internationalen Wettbewerb können mit

diesem Projekt bestmöglich erreicht werden.

Die S 1 trägt damit wesentlich zu einer nachhaltigen und langfristigen Steigerung der Attraktivität der gesamten Region und zur Sicherung des Standortes Wien und Ostösterreich bei.

Zu Ad e. - Teilung des Gesamtvorhabens in einzelne Projekte, um bewusst eine (strengere) UVP-Überprüfuna zu umgehen:

Für alle drei in der Petition angesprochenen Vorhaben, die S 1 Schwechat-Süßenbrunn, die S 1 Spange Seestadt Aspern und die Stadtstraße Aspern, werden aufgrund der unstrittigen und im österreichischen UVP-Gesetz klar definierten UVP-Pflicht der einzelnen Vorhaben, ordentliche (d. h. keine vereinfachten) UVP-Verfahren durchgeführt.

Eine getrennte Einreichung der drei oben angeführten Vorhaben zu einer jeweils eigenständigen UVP ist bei Berücksichtigung der ständigen höchstgerichtlichen Rechtsprechung nicht nur mit dem Vorhabensbegriff des UVP-G vereinbar, sondern auch sachlich gerechtfertigt. Insbesondere sind diese Vorhaben im Sinn der Judikatur des österreichischen Verfassungsgerichtshofes jeweils für sich betrachtet verkehrlich wirksam und erfüllen damit unabhängig voneinander eine wesentliche verkehrliche Funktion.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Behauptung, dass die UVP-Pflicht durch eine willkürliche „Stückelung“ der einzelnen Vorhaben umgangen werden soll, nicht nachvollziehbar. Dies umso mehr, als diese UVP-rechtlich zulässige Einreichung der Vorhaben auch keinerlei Auswirkungen auf die Prüftiefe der einzelnen UVP hat. Dies insbesondere, da die (Wechsel-)Wirkungen der jeweils anderen Vorhaben in den einzelnen UVP-Projekten detailliert dargestellt und berücksichtigt werden:

*Dynamik mit Verantwortung*

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014



So ist in der Darstellung der Verkehrsstärken auf der S 1 Schwechat-Süßenbrunn die verkehrliche Wirkung einer Bundesstraßenverbindung zwischen der S 1 und der A 23 über einen „Maximalplanfall“ abgebildet. Dieser „Maximalplanfall“ wurde herangezogen, um die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu dimensionieren. Diese bilden die Grundlage für die Ermittlung der Umweltverträglichkeit und werden im Projekt S 1 Schwechat-Süßenbrunn umgesetzt. Die Wirkungen der S 1 Schwechat-Süßenbrunn wiederum werden in den Vorhaben S 1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern in gleicher Weise berücksichtigt.

Ebenso sind die Wirkungen der einzelnen Vorhaben für die Zeiträume der „Teilverkehrsfreigaben“ in den UVP-Verfahren dargestellt und in Ihren Wirkungen ausführlich berücksichtigt. Wenn erforderlich, werden auch für diese Zeitbereiche entsprechende (zusätzliche) Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt umgesetzt.

Der Vorwurf der (unzulässigen) Stückelung von Vorhaben bzw. eine daraus resultierende „eingeschränkte Umweltverträglichkeitsprüfung“ ist daher rechtlich wie fachlich unzulässig und zurückzuweisen. Im Übrigen ermöglicht diese sachlich gerechtfertigte Vorgangsweise auch eine effizientere Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit, da der Umfang der einzusehenden / zu prüfenden Unterlagen drei Mal so groß wäre.

#### Zu Ad. f. - Nichtberücksichtigung der Lärmbelastung durch Zugverkehr:

Die Schallausbreitung des Zugverkehrs wird in den einzelnen Vorhaben ausführlich abgebildet. Eine Überlagerung der Schallemissionen ist aufgrund der unterschiedlichen Charakteristik der Schallquellen

- Straßenverkehrslärm (annähernd gleichförmige Schallentwicklung) und
- Bahnlärm (Schallentwicklung in zeitlich sehr beschränkten Spitzen bei Vorbeifahrt eines Zuges mit längeren Ruhepausen)

technisch nicht möglich. Die im Rahmen der Verfahren gewählte Form der Betrachtung entspricht dem aktuellen Stand der Technik sowie sämtlichen einschlägigen Normen und Regelwerken.

*Dynamik mit Verantwortung*

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/PR3/2014



Zu Ad. g. - Keine ausreichende Einbindung der Bevölkerung in die Projektplanung im Sinne europäischer Gesetzgebung:

Neben der formalen (gesetzlich ohnehin vorgeschriebenen) Beteiligung legt die ASFINAG bei der Entwicklung von Projekten großes Augenmerk auf die informelle, d. h. begleitende, freiwillige Information der betroffenen Bevölkerung. Die ASFINAG führt sämtliche Entwicklungen von Bundesstraßenvorhaben im Rahmen eines transparenten Planungsprozesses durch.

Dazu gehört neben regelmäßigen Projektinformationen der Anrainer im Projektgebiet in Form von Planungsausstellungen und Informationsbroschüren (z. B. „S 1 aktuell“) auch die regelmäßige und ausführliche Information der qualifizierten Öffentlichkeit in Form von Informationsveranstaltungen vor den gewählten Interessenvertreter in Standortgemeinden und Bezirksvertretungen sowie von sonstigen Interessenvertretungen (Siedlervereine etc.).

Zudem hat die Öffentlichkeit die Möglichkeit, im Rahmen der gesetzlich geregelten Verfahrensabwicklung in der Zeit der Projektauflagen ausführlich in die jeweiligen Vorhaben Einsicht zu nehmen sowie ihre Stellungnahmemöglichkeiten und ihre Interessen zu wahren.

Darüber hinaus erfolgt eine Darstellung der Projekte auf der Internet Homepage der ASFINAG. Im Fall der gegenständlichen Projekte wurde die betroffene Bevölkerung im Wege der oben beschriebenen Instrumente sehr umfassend über den Fortschritt des Projekts informiert.

Die in der Petition erhobenen Vorwürfe konnten damit aus Sicht des bmvit entkräftet werden, sodass aus ho. Sicht kein Grund besteht, dem Verlangen der Unterzeichner nachzukommen, die Planungen der obigen Hochleistungsstraßen-Projekte abzubrechen.

**Für die Bundesministerin:**

Dr. Brigitte Raicher-Siegl


**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Petra Farthofer

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7405 E-

Mail: [petra.farthofer@bmvit.gv.at](mailto:petra.farthofer@bmvit.gv.at)

*Dynamik mit Verantwortung*

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-05-07T09:23:23+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	lq/doNh981I2K89896QxYO8o9ULpOu7rLh2SDDuLDAfMuXmW0JMdNUpotS+S3gFn73x1znbGxtSoFV9tJYXTH8sl3igGnfxoHCsksK0h8dL9DMO2pRLaqz8vD9P9IORaS RaUT2/QWZ0Lz7X1xo9XlqKcjz5fEO6x2QD0levm3k=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	