

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

# **Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

**über das Ergebnis der Evaluierung des Projekts „Verlängerung A3 Südost  
Autobahn – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei  
Klingenbach“**

Wien, im Juni 2021

## **1. Einleitung/Ausgangssituation**

Ausgangspunkt sind die Entschließungsanträge 165/A(E): „Evaluierung der A3 Verlängerung nach Klingenbach“ vom 11.12.2019 und 63/E: „Evaluierung der A3 Verlängerung nach Klingenbach“ vom 18.06.2020. Dabei wurde die Bundesregierung insb. die Bundesministerin aufgefordert, die Auswirkungen der Verlängerung der A3 zu untersuchen. Es wurde daraufhin durch das BMK die **arealConsult ZT GmbH** beauftragt, den straßenbaulichen Variantenvergleichen im Falle des Baues und des Nichtbaues durchzuführen sowie dessen verkehrliche Auswirkungen zu untersuchen. Weiteres wurde auch das **Umweltbundesamt** beauftragt, die Umweltauswirkungen (v.a. auf Bodennutzung, Wasser, Luft und Klima etc.) zu untersuchen. Beide Untersuchungen liegen nunmehr vor und werden wie folgt zusammengefasst.

## **2. Zusammenfassende Ergebnisse der Evaluierung**

### **Ergebnis der verkehrlichen Auswirkungen durch arealConsult ZT GmbH**

Untersucht und miteinander verglichen wurden die straßenbaulichen Varianten:

- kein Ausbau der A3
- A3-Verlängerung zum Grenzübergang Klingenbach
- A3-Verlängerung zu einem anderen Grenzübergang

Nicht untersucht wurden Varianten eines Ausbaus des bestehenden hoch- und niederrangigen Netzes (inkl. Lärmschutz), des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie

alternative Verkehrskonzepte, da dies nicht Teil der Fragestellung durch den Nationalrat im Rahmen des Entschließungsantrages war.

Wesentliche Aussagen der verkehrlichen Untersuchung sind:

- Bei den **Kapazitäten des ÖV** bestehen „noch beträchtliche Potenziale“, im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegt derzeit ein „Modal Split von 10% auf der Bahn und 90% auf der Straße“.
- Aufgrund der vorliegenden Unterlagen zu den **Auswirkungen auf Lärm** der Ausbauvarianten der A3 (Unterlagen aus 2016) wird davon ausgegangen, dass im Bereich Lärm mit Hotspots zu rechnen ist, die „sehr wahrscheinlich mit vermehrten bzw. verbesserten Schutzmaßnahmen im weiteren Planungsprozess ... lärmtechnisch ausgemerzt werden können“. Im Bereich **Luft/ Klima** können von der arealConsult GbmH keine inhaltlich gesicherten Aussagen zum Fachbereich Luft/ Klima getätigt werden, es wird auf Basis der Unterlagen aus 2006 davon ausgegangen, dass „die Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht überschritten werden“. Im Bereich **Ökologie** zeigen die Ausbau-Varianten der A3 mäßige bzw. hohe Auswirkungen auf Ökoflächen (tw auch auf ungarischer Seite).
- Im Planungsgebiet bestehen aktuell noch beträchtliche Potentiale im ÖV-Bereich. „Es sind aktuell keine größeren ÖV-Projekte geplant, wodurch weiterhin mit einer **Erhöhung des Motorisierungsgrades** zu rechnen ist.“ Demzufolge wird in der vorliegenden Untersuchung bei Nicht-Ausbau der A3 von einem Anstieg der Verkehrsbelastung ausgegangen (**+23% bis 2035**), diese Verkehrsprognose liegt jedoch deutlich unter den Werten der beiden Ausbau-Varianten (**+58% bis 2035**). Im Falle eines Ausbaus ist somit mit einer erhöhten Verkehrsbelastung zu rechnen.
- Die Verkehrsfunktion der Straße erfordert zwar nicht zwingend einen Autobahn-Ausbau, bei der Variante „kein Ausbau der A3“ ist aber eine Verstärkung des **Kapazitätsengpasses** auf der B16 sowie damit einhergehend die **schlechtere Erreichbarkeit vom Raum Klingebach** zu erwarten, dem mit geeigneten Maßnahmen (inkl. Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr) begegnet werden muss.
- Von den beiden Ausbau-Varianten ist wegen der Beeinträchtigung von Ökoflächen, der internationalen Anknüpfung bzw. der Entlastungswirkung auf die B16, die **Ausbau-Variante nach Klingebach** (bestandsnah) besser bewertet als die Ausbau-Variante über einen anderen Grenzübergang (bestandsfern).

In Ergänzung der straßenbaulichen Bewertungen wurde ein Screening der Umweltauswirkungen zum Projektbereich beim Umweltbundesamt beauftragt.

**Das Screening des Umweltbundesamtes liefert zusammenfassend folgende Ergebnisse:**

- Die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen (Modellierungen) gehen von Annahmen aus, die in Hinblick auf das Wirtschaftsgeschehen und Mobilitätsverhalten aus heutiger Sicht zu aktualisieren wären.

- Die straßenbauliche Variante „A3-Verlängerung zum Grenzübergang Klingebach“ geht mit einer Flächeninanspruchnahme von 60 ha Boden einher. Es handelt sich größtenteils um hochwertige Böden. Die Ziele des aktuellen Regierungsprogramms 2020-2024, eine Reduktion des Bodenverbrauchs auf 2,5 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030 sowie die Zielsetzungen anderer Strategien (z. B. Bodencharta (2014), Bioökonomiestrategie (2019), Klima- und Energiestrategie (2018)) sind daher mit dem Vorhaben dringend abzuwägen.

Folgende Punkte sind aus Sicht des Umweltbundesamts für eine – aus heutiger Sicht – ausreichende Beurteilung der Umwelt- und Klimarelevanz des geplanten Vorhabens zu ergänzen:

- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung aktueller Forschungsarbeiten und aktueller Verkehrsprognosen
- Aktualisierung der Variantenprüfung um Szenarien, welche die Erreichung der relevanten nationalen und internationalen Klimazielsetzungen unterstützt, etwa durch eine massive Verlagerung des Transportgeschehens auf ÖV-Systeme in der Region und überregional.
- Angabe der Auswirkungen des Vorhabens auf Klimawandel und Klimawandelanpassung: Ermittlung der durch das Vorhaben induzierten THG-Emissionen in Österreich; Aktualisierung und Ausweitung der Unterlagen zum Fachbereich Luft
- Ergänzung der Unterlagen im Bereich Biodiversität (Natura 2000 Gebiete)
- Ergänzung bzw. Begründung der Variantenuntersuchungen im Fachbereich Lärm
- Aktualisierung der Unterlagen in den Fachbereichen Oberflächengewässer bzw. Grundwasser
- Überarbeitung der Unterlagen im Fachbereich Boden/Fläche/Landwirtschaft

### 3. Schlussfolgerungen

Sowohl im Bereich der verkehrlichen Auswirkungen als auch der Umweltauswirkungen sollten im Hinblick auf die Klimazielsetzungen, das Ziel der Bundesregierung zur Klimaneutralität 2040 sowie weiteren umweltpolitischen Zielen, vertiefende bzw. ergänzende Untersuchungen stattfinden. Es gilt eine optimale Lösung unter Wahrung der erwünschten ökologischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte zu erzielen.

