



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

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Auftraggeber:

BMK

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien
Projektbetreuung: ADir. Ing. Josef Graf

Geschäftszahl: GZ 2020-0.460.149

Auftragnehmer:

arealConsult Ziviltechnikerges.m.b.H.

Hietzinger Kai 169
A – 1130 Wien, Tel.: +43 1 897 48 44
e-mail: office@arealConsult.at, <http://www.arealConsult.at>

Bearbeitung:

Johannes Floh
Christian Heitzer
Birgit Hermann
Christoph Schipany
Helmut Sedlmayer
Martin Veitsberger

Gz 0906

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

aC_Gz0906_Evaluierung A 3_Bericht_aC_Stand_30.10.2020.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung / Prüfgegenstand	1
2	Veranlasser / Beauftragung.....	2
3	Unterlagen	3
4	Ausgangslage	6
4.1	Gesetzlicher Rahmen / übergeordnete Vorgaben.....	7
4.1.1	Bundesstraßengesetz 1971 in der geltenden Fassung.....	7
4.1.2	Kategorisierungsdienstanweisung RVS 03.01.13.....	7
4.1.3	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V).....	8
4.1.4	Klima- und Energiestrategie	10
4.2	Planungs- bzw. Projektstand	12
4.3	Standpunkte	14
4.4	Evaluierungsfragen	16
5	Verkehrliche Wirkung der A 3.....	17
5.1	Übergeordnete verkehrsfunktionale Betrachtungen und Programme.....	17
5.1.1	GSD-Studie.....	17
5.1.2	Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö)	19
5.1.3	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014	21
5.1.4	Memorandum of Understanding (MoU)	23
5.2	Konkrete Verkehrsfunktionale Bedeutung der Achse Klingenbach	23
5.3	Verkehrssicherheit.....	24
5.4	Verkehrsentwicklung A 3 / B 16.....	25
5.5	Vorprojekt 2006	29
5.6	Vorprojekt ASFiNAG 2017.....	32
5.6.1	Kurz-Projektbeschreibung	32
5.6.2	Projektziele	33
5.6.3	Verkehrliche Aufbereitungen	33
5.6.4	Verkehrliche Wirkungen - Kapazitäten	55
5.6.5	Wechselwirkung A 3 / A 4	58
5.6.6	Verkehrsträgerübergreifende Planung.....	58
6	Sonstige Auswirkungen.....	59
6.1	Auswirkungen der A 3 auf Lärm	59
6.2	Auswirkungen der A 3 auf Luft/Klima	60
6.3	Auswirkungen der A 3 auf die Ökologie.....	61
6.4	Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr.....	62

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

7	Zusammenfassung	65
7.1	Antworten auf die Evaluierungsfragen	65
7.2	Wirkungsanalyse	70
7.3	Erkenntnisse	73
	Tabellenverzeichnis.....	74
	Abbildungsverzeichnis.....	75
	Literaturverzeichnis	76
	Abkürzungen.....	79

1 Aufgabenstellung / Prüfgegenstand

Die konkrete Aufgabenstellung für die vorliegende Untersuchung ergibt sich aus der Entschlie-
ßung des Nationalrates vom 18. Juni 2020 betreffend Evaluierung der A 3 Verlängerung nach
Klingebach:

„Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird ersucht, dem Nationalrat bis 21. Sep-
tember 2020 einen Evaluierungsbericht vorzulegen, welche Auswirkungen durch die Fort-
führung der Verlängerung der Südost Autobahn A 3 von Eisenstadt nach Klingebach
verursacht würden, insbesondere im Hinblick auf den bevorstehenden Lückenschluss mit
dem ungarischen Autobahnnetz und die sich dadurch ergebenden großräumigen Ver-
kehrsbewegungen.

Sofern das Land Burgenland und die betroffenen Gemeinden weitere Varianten darstel-
len, wie sich allenfalls zu erwartende negative Entwicklungen auf die Gemeinden vermei-
den lassen können, wird die ASFiNAG diesen Prozess unterstützen. Ein alternatives Ver-
kehrskonzept sollte vermeiden, dass der Transitverkehr und Pkw-Verkehr direkt durch die
betroffenen Ortschaften in allen Regionen führt und die Bevölkerung belastet.“

2 Veranlasser / Beauftragung

Die Beauftragung an die arealConsult ZT GmbH, 1130 Wien, Hietzinger Kai 169, für die Evaluierung der A 3 Verlängerung nach Klingenbach erfolgte durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, mit Schreiben vom 21.8.2020.

Die Evaluierung wurde auf Grund der zur Verfügung stehenden Unterlagen und der inhaltlichen Ausrichtung sowie der Berufserfahrung der Bearbeiter/innen primär aus verkehrlich-planerischer Sicht vorgenommen.

In der gegenständlichen Evaluierung werden im Auftrag des BMK primär vorliegende Unterlagen der ASFINAG zum Vorprojekt 2017 geprüft. Bei diesen handelt es sich in erster Linie um die Verkehrsuntersuchung samt Trassenstudien für drei bestandsnahe „Kombinationsvarianten“ sowie um einen Kurzbericht zur Lärmuntersuchung samt Differenzlärmkarten und einen Rohbericht zum Fachbereich Luft/ Klima. Die inhaltlichen Arbeiten zum Vorprojekt wurden 2016 gestartet und Ende 2017 nach massiven politischen Widerständen von Seiten des Burgenlandes und der Anrainergemeinden bis zum heutigen Tag gestoppt.

Darüber hinaus wurden weitere vorhandene Untersuchungen im betroffenen Raum, wie das Vorprojekt 2006 (Korridorvergleich A 3) inkl. Lageplan der untersuchten Varianten, die Übersetzung der Ungarischen Studie zum „Ausbau des Abschnitts zwischen der Autostraße M 85 Csorna II. – Sopron und der Staatsgrenze“ (2019) sowie die Evaluierung der Variante Ost im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung (2019), verwendet.

3 Unterlagen

Für die Evaluierung der A 3-Verlängerung – Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach wurden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner: A 3, Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt – Klingenbach – Vorabzug Korridorvergleich A 3 – Vorprojekt 2006. Im Auftrag der ASFiNAG und der Burgenländischen Landesregierung, Herzogenburg: 2006

ASFiNAG: Burgenland – A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Klingenbach/Staatsgrenze. 2020 (Projektdaten)

ASFiNAG: Verkehrsuntersuchung A 3 Südost Autobahn - Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach, Version A-01. 2018

ASFiNAG: A 3 Südost Autobahn, Kn. Eisenstadt – Klingenbach, 8. Arbeitsgruppensitzung. Klingenbach: 2008 (Präsentation)

ASFiNAG Bau Management GmbH: A 3 Variante Ost und Anbindung M 85. Eisenstadt: 2019 (Präsentation)

Depisch Ziviltechniker GmbH: Lageplan Varianten V23, V24, V25, V26, V27, V28 – A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingenbach – Vorprojekt 2006. Im Auftrag der ASFiNAG und der Burgenländischen Landesregierung, 2006

IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH: Verkehrsuntersuchung – A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach – Vorabzug Vorprojekt 2017. Im Auftrag der ASFiNAG Bau Management GmbH, Graz 2017

Memorandum of Understanding (MoU): über die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn. 30.05.2005

Trafility GmbH: A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt-Staatsgrenze bei Klingenbach – Evaluierung Variante Ost, im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung. Graz: 2019

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

UTIBER Kőzüti Beruházó Kft: Teil des Projektes „Ausbau des Abschnitts zwischen der Autostraße M 85 Csorna II. – Sopron und der Staatsgrenze; Bau der zweistreifigen Schnellstraße“ des Abschnitts der Autostraße K085.09 M 85 Autobahnanschlussstelle Fertőrákos bis Sopron Staatsgrenze – Vorstellung der Trassenvarianten. Im Auftrag von NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2019 (Übersetzung)

Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH: A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach - Vorprojekt 2017 - Übersichtslageplan Kombinationsvariante 1, 2, 3. 2016 (Vorabzug)

IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH: A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach - Vorprojekt 2017 – Lärmkarten. 2016 (Vorabzug)

IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH: A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach - Vorprojekt 2017 – Kurzbericht Lärm. 2016

Österreichischer Autobahn- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (OSAG): A3, Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Klingenbach – 4. Arbeitsgruppensitzung. 07.10.2004

Darüber hinaus wurden folgende Unterlagen herangezogen:

ASFiNAG Service GmbH: Basiskarte - Gesamtnetz inklusive Planung. Stand 2019. Online, abgerufen am 29.09.2020 unter <https://www.asfinag.at/media/3807/sondertransport-basiskarte-asfinag-streckennetz-januar-2019.pdf>

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Strategische Prüfung-Verkehr - Gesetzliche Rahmenbedingungen, Ablauf und Leitfaden. Online, abgerufen am 10.09.2020 unter https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/strategische_pruefung/gesetz_leitfaden.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Dienstanweisung zur Kategorisierung des Bundesstraßennetzes nach der räumlich-verkehrlichen Funktion gemäß RVS 03.01.13 („Kategorisierungsdienstanweisung“). Fassung 2012

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Generalverkehrsplan Österreich 2002 – Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. 2002

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT): #mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie. Wien:2018

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV):

RVS 02.01.11 – Verkehrsplanung – Grundlagen – Grundsätze der Verkehrsplanung, Wien März 2013

RVS 02.01.12 – Verkehrsplanung – Verkehrszählungen, Wien Juni 2015

RVS 02.01.22 – Verkehrsplanung – Grundlagen – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen, Wien Oktober 2010

RVS 03.01.11 – Straßenplanung – Grundlagen – Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen, Wien Juli 2012

RVS 03.01.13 – Straßenplanung – Grundlagen – Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen, Wien Juli 2012

Regional Consulting (RC), Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO):
GSD – Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Wien 1999

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014, im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung. Eisenstadt: 2014

Zagersdorf Gemeindeamt: Verlängerung A 3 Südost-Autobahn, Gemeinden beschließen Petition. Online, abgerufen am 28.09.2020 unter

http://www.zagersdorf.at/index.php?option=com_content&view=article&id=146%3Averlaengerung-a3-suedost-autobahn&Itemid=61

arealConsult Ortsaugenschein: Samstag, 15.08.2020 und Donnerstag, 17.09.2020

Evaluierung der A 3-Verlängerung

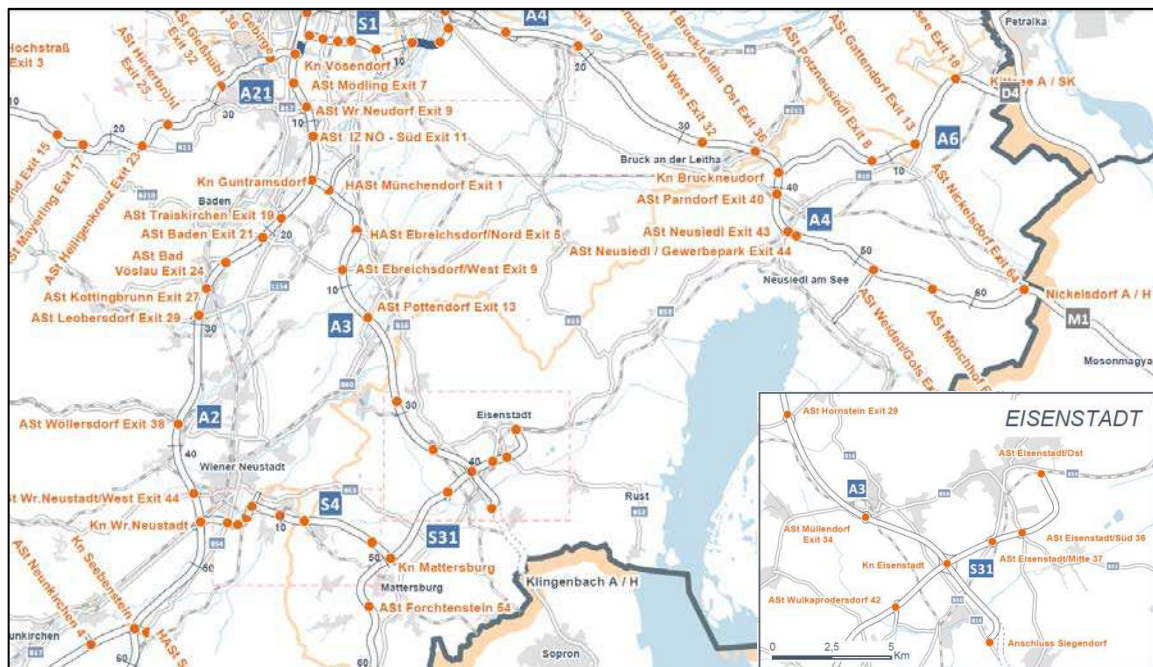
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

4 Ausgangslage

Die Verbindungen und Beziehungen zwischen Wien und Sopron (Entfernung ca. 75 km) bzw. dem Burgenland und Sopron sind seit vielen Jahrzehnten sehr intensiv. Sopron sollte nach dem 1. Weltkrieg (deutsch als Ödenburg) Hauptstadt des neuen Bundeslandes Burgenland werden. Die Volksabstimmung in Ödenburg und Umgebung fand im Dezember 1921 statt. Sie war eine der Volksabstimmungen im Gefolge des Vertrags von Saint-Germain. Durch sie wurde entschieden, dass die Stadt Ödenburg (ungarisch als Sopron) und die umliegenden Dörfer bei Ungarn verbleiben.

Der erste Abschnitt der A 3 Südost Autobahn von Eisenstadt nach Großhöflein wurde im Juli 1974 für den Verkehr freigegeben. Weitere Abschnitte folgten in den Jahren 1977, 1980 und 1986. Im Jahr 1991 wurde der Abschnitt Ebreichsdorf Nord – Pottendorf freigegeben. Damit war die Autobahn über knapp mehr als 24 km von Eisenstadt bis Ebreichsdorf Nord befahrbar. Das Teilstück Ebreichsdorf Nord – Knoten Guntramsdorf wurde schließlich im Oktober 1996 für den Verkehr freigegeben.

Abbildung 4-1: Basiskarte ASFINAG Straßennetz (Ausschnitt Wien – Sopron)



Quelle: ASFINAG 2019, Online

Ursprünglich sollte die Südost Autobahn die mittlerweile fertiggestellte S 1 Wiener Außenring Schnellstraße kreuzen und dann bei der so genannten „gesperrten Ausfahrt“ Simmering in die

Autobahn Südosttangente Wien A 23 in Wien eingebunden werden. Erst später erfolgte die Umplanung, infolge derer die A 3 im Knoten Guntramsdorf an die A 2 angebunden – und diese bis Wien 8-streifig ausgebaut wurde.

4.1 Gesetzlicher Rahmen / übergeordnete Vorgaben

Für die Aufarbeitung der gegenständlichen Fragestellung existieren folgende wesentlichen rechtliche und übergeordnete Vorgaben.

4.1.1 Bundesstraßengesetz 1971 in der geltenden Fassung

Im Bundesstraßengesetz (BStG) sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zusammengefasst, welche die Entstehung von Bundesstraßen A (Autobahnen) und S (Schnellstraßen) im juristischen Sinn, sowie deren Planung, den Bau, den Betrieb und die Erhaltung betreffen. Weiters ist darin festgelegt, dass der ASFiNAG alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zukommen über die sie den Fruchtgenussvertrag abgeschlossen hat.

Im Verzeichnis 1 des BStG sind die genauen Beschreibungen der Strecken der Bundesstraßen A angeführt. Im konkreten Fall der A 3 ist dazu folgendes verbindlich festgehalten:

Verzeichnis 1 – Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

A 3 Südost Autobahn – Knoten Guntramsdorf (A 2) – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingensbach

Damit ergibt sich für die ASFiNAG der Auftrag, die Genehmigung für den noch nicht realisierten Abschnitt vorzubereiten.

4.1.2 Kategorisierungsdienstanweisung RVS 03.01.13

Bedingt durch die Auflistung im Bundesstraßengesetz (Verzeichnis 1) wird die A 3 Südost Autobahn auch in der Kategorisierungsdienstanweisung angeführt. Daraus ergeben sich Planungsparameter und Anforderungen an die Dimensionierung.

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.01.11 Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen beschreibt die Verfahren zur Überprüfung des Verkehrsablaufs auf bestehenden und geplanten Straßen, im Speziellen, ob die Anlageverhältnisse ihrer funktionellen Bedeutung entsprechen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Die RVS 03.01.13 Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen ist dazu in Ergänzung anzuwenden; sie dient als Hilfestellung für eine Kategorisierung des Straßennetzes und zur Festlegung der Anforderungsprofile an die einzelnen Straßenkategorien. (BMVIT 2012 S. 2)

Gemäß Kategorisierung A+S der Netzübersicht ergeben sich für die A 3 Südost Autobahn folgende Kategorien (vgl. BMVIT 2012 S. 3f):

- Knoten Guntramsdorf (A 2) bis Knoten Eisenstadt (S 31): Kategorie II
- Knoten Eisenstadt (S 31) bis Staatsgrenze bei Klingenbach: Kategorie II

Die RVS sieht für die Kategorie II folgendes vor:

Transregionales Netz

Großräumige Verbindungen zwischen den neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräumen oder grenzüberschreitende Verbindungen zu bedeutenden benachbarten Regionen.

- Querschnitt: FStr.-Anzahl gem. Bemessung, RFB mit baulicher Mitteltrennung
- Knotenform: planfrei
- StVO-Typ: Autobahn / Autostraße
- Zulässige Geschwindigkeit: 100 -130 km/h
- Bemessungsstunde: 50
- V-Geschwindigkeit: 70

4.1.3 Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Mit dem Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurden die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG der Europäischen Union (EU) über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umgesetzt.

Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den / die Gesetz- beziehungsweise Verordnungsgeber/in ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971, auf Verordnung gemäß §1 Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des Schiff-

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

fahrtsgesetz §15 zu. In diesen Gesetzen oder mit diesen Verordnungen wird das hochrangige BundesverkehrswegeNetz Österreichs festgelegt.

Wesentliche Elemente einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

- Untersuchung der erheblichen Umweltauswirkungen
- Verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der **Netzveränderung**
- Untersuchung sonstiger Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit
- Beteiligung betroffener **Drittstaaten**
- Erarbeitung eines Umweltberichts
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

„Netzveränderung“ bedeutet jede Änderung des bundesweiten hochrangigen VerkehrswegeNetzes. (§ 2 Absatz 1 SP-V-G)

Ablauf einer Strategischen Prüfung

Stellt ein/e Initiator/in den Bedarf für eine **Netzveränderung** in seinem Verantwortungsbereich fest, so hat er / sie diesen Bedarf, die Hochrangigkeit und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesministerium durch einen Umweltbericht nachzuweisen.

Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen sowie die übrigen betroffenen Initiator/inn/en hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren.

Nach der Erstellung des Umweltberichts durch den / die Initiator/in und dessen erfolgreicher Abstimmung mit dem Bundesministerium werden der Umweltbericht einschließlich des Verordnungs- oder Gesetzesentwurfs, der die angestrebte Netzveränderung verankern soll, sowie allfällige Beilagen durch das Bundesministerium auf seiner Website veröffentlicht. Schließlich hat jede Person die Möglichkeit, binnen sechs Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine aktualisierte Version des Gesetzes- beziehungsweise Verordnungsentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

Nachfolgend wird der Gesetzes- beziehungsweise Verordnungsentwurf zur weiteren Behandlung an den Ministerrat weitergeleitet, der dann die Beschlussfassung veranlasst.

Leitfaden

Das Bundesministerium hat im November 2018 einen neuen Leitfaden für die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich veröffentlicht, welcher Initiator/inn/en Anhaltspunkte zur Gestaltung der Inhalte für einen Umweltbericht gibt. Darüber hinaus informiert er ergänzend potenzielle Initiator/inn/en und die interessierte Öffentlichkeit über Grundprinzipien und wesentliche Abläufe. (vgl. BMK 2020, Online)

4.1.4 Klima- und Energiestrategie

Im Mai 2018 beschloss die (Vorgänger-) Bundesregierung eine neue integrierte Klima- und Energiestrategie für Österreich:

Ziele der neuen österreichischen Klima- und Energiestrategie:

Im Einklang mit den Zielsetzungen des Pariser Abkommens und den EU-Zielen zum Klimaschutz wird Österreich bis 2030 die Treibhausgasemissionen um 36 Prozent gegenüber 2005 reduzieren.

- Bis 2030 soll der Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch auf 45 – 50 Prozent erhöht werden (der Anteil der erneuerbaren Energien in Österreich liegt derzeit bei rund 33,5 Prozent. Strom stammt bereits zu rund 72 Prozent aus erneuerbaren Quellen).
 - 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Energiequellen bis 2030: Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 Strom in dem Ausmaß zu erzeugen, dass der nationale Gesamtstromverbrauch zu 100 Prozent (national bilanziell) aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt ist.
 - Höhere Energieeffizienz: Bis 2030 soll die Primärenergieintensität um 25 – 30 Prozent gegenüber 2015 verbessert werden.

Bis 2050 strebt Österreich den Ausstieg aus der fossilen Energiewirtschaft (die "Dekarbonisierung" des Energiesystems) an. Dazu wird es einen verstärkten Ausbau der erneuerbaren Energieträger, der Infrastruktur und Speicher sowie vermehrt Investitionen in Energieeffizienz brauchen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Maßnahmen:

Die österreichische Klima- und Energiestrategie beschreibt die Aufgaben und als erste wesentliche Maßnahmen 12 "Leuchtturmprojekte":

- Effiziente Güterverkehrslogistik
- Stärkung des schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- E-Mobilitätsoffensive
- Thermische Gebäudesanierung
- Erneuerbare Wärme
- 100.000–Dächer Photovoltaik und Kleinspeicher-Programm
- Erneuerbarer Wasserstoff und Biomethan
- Green Finance
- Energieforschungsinitiative 1 – Bausteine für die Energiesysteme der Zukunft
- Energieforschungsinitiative 2 – Programm Mission Innovation Austria
- Kommunikation – Bildung und Bewusstsein schaffen für eine nachhaltige Zukunft
- Bioökonomiestrategie

Die neue integrierte Klima- und Energiestrategie trägt nicht nur zum Nachhaltigkeitsziel 13 (Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen), sondern direkt oder indirekt auch zu anderen Nachhaltigkeitszielen bei (wie bei den Sustainable Development Goals (SDG) 3, 7, 9, 11 und 12).

Der integrierte Ansatz der Klima- und Energiestrategie 2030 soll für Bund, Länder und Gemeinden sowie für Wirtschaft und Gesellschaft eine Orientierung sein und das Ende des fossilen Zeitalters einleiten. Zentrales Ziel der Bundesregierung ist die Reduktion von Treibhausgasemissionen, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

Die #mission2030 wurde dabei als Startschuss für einen langfristigen Prozess verstanden, welcher den Weg zu einer nachhaltigen Zukunft in einer ersten Etappe bis 2030 aufzeigt.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Infrastruktur für saubere Mobilität

„Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und für eine offene Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung. Allerdings muss Mobilität klimafreundlicher, d. h. mit einem stetig sinkenden Anteil an fossilen Energieträgern gestaltet werden. Dies bedingt auch den Umbau der notwendigen physischen und vor allem digitalen Infrastrukturen. Dabei spielen ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr, Verkehrsflussoptimierungen zur ökoeffizienteren Nutzung der Infrastruktur, Mobilitätsmanagement für Betriebe, Gemeinden und Tourismus sowie die Nutzung der Digitalisierung für neue Mobilitätsservices wie Carsharing oder Ride Sharing genauso eine Rolle wie eine verbesserte Fuß- und Radwegeinfrastruktur.“ (BMNT 2018 S. 29)

Nachhaltige österreichische (Verkehrs-)Infrastruktur & Mobilitätsservices

„Ein Prozess zur Entwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur für E-Mobilität, alternative Kraftstoffe und den Umweltverbund ist nötig und soll in einem strategischen Infrastruktur- und Raumordnungskonzept in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden als Grundlage für die infrastrukturelle Weiterentwicklung Österreichs erarbeitet werden. Dies umfasst den bedarfsgerechten, zukunftsorientierten und aufeinander abgestimmten Ausbau sowie die weitere Optimierung leistungsfähiger Infrastrukturen für Straße, Schiene, Luftverkehr und Wasserstraßen. Die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur nachhaltigen Reduktion verkehrsbedingter Emissionen, vor allem auch unter Nutzung der unterstützenden Potenziale der Digitalisierung, steht dabei im Fokus.“ (BMNT 2018 S.31)

Ziele und Maßnahmen, welche den Bundes-Straßenausbau direkt betreffen, werden in der (neuen) österreichischen Klima- und Energiestrategie nicht angesprochen. Ein Zusammenhang mit dem zu evaluierenden Ausbau der A 3 Südost Autobahn lässt sich somit nicht stringent (logisch zwingend) ableiten.

4.2 Planungs- bzw. Projektstand

Schon in den Jahren zwischen 2004 und 2008 wurde seitens der ASFiNAG ein Vorprojekt für den 9,3 km langen fehlenden Abschnitt ausgearbeitet. Wegen der Widerstände in den Gemeinden Wulkaprodersdorf und Klingenbach und auch wegen der Bedenken der Burgenländischen Landesregierung wurde das Vorprojekt seinerzeit nicht beim BMVIT eingereicht.

Mit der Republik Ungarn existiert ein Memorandum of Understanding (MoU) vom 30.5.2005, welches vom damaligen Vizekanzler und Verkehrsminister Hubert Gorbach und dem ungarischen Verkehrsminister László Csernok unterzeichnet wurde.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

schen Minister Janos Koka unterzeichnet wurde (vgl. dazu auch Kap. 5.1.4). In diesem Memorandum wurde u.a. festgehalten, die Planungen sowie die durchzuführenden Verfahren und Baumaßnahmen für die A 3 Südost Autobahn im Abschnitt Kn. Eisenstadt – Staatsgrenze und die Umfahrung Sopron im Zuge der M 9 abzustimmen, um eine verkehrswirksame, grenzüberschreitende Verbindung von A 3/M 9 ohne Beschränkungen bis zum Jahr 2010 sicherstellen zu können.

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

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

Im März 2019 fasste der Burgenländische Landtag eine EntschlieÙung, dass eine Verlängerung der A 3 bis zur Grenze nicht in Frage kommt, wenn Gemeinden dagegen sind.

In einem Arbeitsgespräch zwischen dem Land Burgenland und der Republik Ungarn wurde am 13.9.2019 eine „Variante Ost“ zur Anbindung der A 3 mit der M 85 besprochen. Diese Variante mündet nicht in den bestehenden Grenzübergang Klingenbach. Diese Variante wurde in Folge bilateral zwischen Ungarn, Land Burgenland und dem BMVIT am 5.11.2019 und 20.11.2019 erörtert. Anmerkung: Die Variante Ost bedarf jedoch einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V), da der Verlauf nicht dem Verlauf im BStG entspricht.

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

Am 3.6.2020 wurde dem Ministerrat ein Schreiben des Landeshauptmanns (LH) des Burgenlands vom Mai 2020 zur Kenntnis gebracht, welches dem BMK zur weiteren Veranlassung übermittelt wurde. Die Bundesregierung wird hierin aufgefordert, diese möge mittels Regierungsvorlage die Streichung des Passus „Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach“ im Verzeichnis 1 des BStG im Nationalrat einzuleiten, um Rechtssicherheit für die Nicht-Realisierung der A 3 für die betroffenen Gemeinden zu schaffen und eine Mehrbelastung zu verhindern.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Für diese Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes wäre das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) anzuwenden und diese Netzveränderung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich, kurz SP-V, zu unterziehen. Initiator/inn/en könnten hier das Land Burgenland, die ASFINAG oder das BMK sein.

4.3 Standpunkte

Die Ausführungen oben zeigen, dass die Standpunkte diametral auseinander liegen.

Land Burgenland: Beschluss, dass durch die A 3-Verlängerung die Gemeinden nicht negativ betroffen werden dürfen. Für den Trassenvorschlag St. Margareten (mit einem Grenzübergang außerhalb von Klingenbach) in Form der sogenannten „Variante Ost“ müsste das Land Burgenland als Initiator eine SP-V starten, hat bis dato aber keine Aktivität dazu gesetzt.

Gemeinden: Die Gemeinden Klingenbach, Siegendorf, Wulkaprodersdorf und Zagersdorf haben folgende Petition beschlossen (Auszug):

„1. Wulkaprodersdorf: Die Trassenführung der A 3 Süd-Ost Autobahn ist auf dem Hotter von Wulkaprodersdorf so zu führen, dass ein größtmöglicher Abstand zu bewohntem Gebiet gewährleistet ist. Der Ausbau der bestehenden Trasse wird kategorisch abgelehnt. Des Weiteren darf die Pieler-Mühle in keinster Weise unmittelbar von einer neuen Trasse berührt werden. (...)

2. Siegendorf: Die Trassenführung ist beginnend ab Höhe Preinsbergerhof bis Ende des Siegendorfer Hotter als Unterflurtrasse mit Kompletteinhausung unter dem Niveau der jetzigen B 16 zu errichten, wobei darauf die neue Bundesstraße gebaut werden könnte. (...)

3. Klingenbach: Eine Kompletteinhausung ist ab Beginn Hottergrenze Klingenbach auf dem Hotter in Klingenbach bis zur Staatsgrenze zu errichten; eine Trassenführung der B 16 auf der Trassenführung der A 3 (oberhalb) wird von der Gemeinde Klingenbach striktest abgelehnt.

4. Zagersdorf: Keine Trassenführung der A3 noch der B16 auf Zagersdorfer Hotter. Eine Trassenführung nach der Variante West wird die Gemeinde Zagersdorf keinesfalls die Zustimmung geben, da diese Trasse durch ein bisher nicht beanspruchtes Gebiet führen würde und den Zagersdorfer Hotter durchschneidet. (...)" (Zagersdorf 2020, online)

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingebach

ASFINAG: Die Vorgaben des BStG sind umzusetzen. Besondere Schutzmaßnahmen, die über den österreichweiten Schutzstandard hinausgehen, kann die ASFINAG von sich aus nicht anbieten, denn sie würden den internen Vorgaben sowie den Forderungen des Rechnungshofs widersprechen. Allerdings könnte das BMK die ASFINAG durch Anweisung, die Wünsche und Forderungen der Gemeinden zu erfüllen, in diesem Planungsprozess von den Vorgaben zur Sparsamkeit entbinden und dadurch ein optimales Schutzniveau und eventuell eine breite Akzeptanz ermöglichen.

Bund (BMK): Das Ministerium müsste für die Umsetzung des BStG sorgen, hält sich jedoch seit Jahren aus der politischen Diskussion heraus.

Ungarn: Die Ausbauvorhaben in Ungarn (M 85 und Umfahrung Sopron) werden seit Jahren konkret verfolgt, der Abschluss ist in den kommenden Jahren (2024) zu erwarten. Der Stillstand in Österreich wird mit Besorgnis und Unverständnis beobachtet.

4.4 Evaluierungsfragen

Für die Evaluierung der A 3-Verlängerung – Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingensbach können folgende Fragen gestellt werden:

- Welche Verkehrsfunktion weist die Achse B 16/A 3 auf?
- Wie wird sich der Verkehr auf der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?
- Wie wird sich die Leistungsfähigkeit an der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?
- Durch welche Maßnahmen im Verkehrsbereich sind regional-wirtschaftliche Effekte zu erwarten?
- Wie werden sich die Emissionen an der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?
- Welche Auswirkungen sind bei einem A 3 – Lückenschluss auf den Öffentlichen Verkehr zu erwarten?
- Welche Aspekte und Indikatoren verbessern sich ohne A 3 – Lückenschluss?
- Welche Aspekte und Indikatoren verschlechtern sich ohne A 3 – Lückenschluss?
- Welche Aspekte und Indikatoren verschlechtern sich mit A 3 – Lückenschluss?
- Kann nach der bisherigen Datenlage eine umweltverträgliche B 16-nahe Trasse der A 3 gefunden werden?
- Können die endgültigen Kosten der A 3-Verlängerungen derzeit beziffert werden?
- Ist durch die A 3-Verlängerung bzw. den Lückenschluss ein gesamtwirtschaftlicher Gewinn zu erwarten?

5 Verkehrliche Wirkung der A 3

Im Folgenden werden die Bedeutung und die verkehrlichen Wirkungen der A 3 Südost Autobahn dargestellt.

5.1 Übergeordnete verkehrsfunktionale Betrachtungen und Programme

5.1.1 GSD-Studie

Auf der Basis einer zielorientierten Einschätzung der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich im europäischen Integrationsprozess wurde eine Strategie erarbeitet. Diese Studie wurde von Regional Consulting und dem österreichischen Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten ausgearbeitet (RC, WIFO 1999).

„Die bestehenden Festlegungen zum hochrangigen Straßennetz in Österreich auf nationaler und europäischer Ebene entsprachen zur Jahrtausendwende nicht mehr den aktuellen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Anforderungen. Der Wirtschaftsstandort Österreich war nicht ausreichend mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Norden und Osten verbunden. Im Trans European Network Österreichs lag ein Ungleichgewicht zwischen dem umfangreichen Schienennetz und einem knapp bemessenen Straßennetz vor. Vor diesem Hintergrund wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten das Projekt „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ durchgeführt, dessen Hauptaufgabe in der Anpassung des österreichischen Straßennetzes an eine gesamteuropäische Lösung aus einer multidisziplinären Sicht bestand. Hierbei wurde auf der Basis einer Einschätzung der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich in einem Europa ohne Grenzen eine fachlich fundierte und umfassende Strategie zur Gestaltung des hochrangigen Verkehrsnetzes im donaueuropäischen Raum mit besonderer Berücksichtigung der Straßeninfrastruktur erarbeitet.

Es wurde eine wirtschafts- und standortpolitische Argumentationskette aufgebaut, welche sowohl die wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven der mittelosteuropäischen Nachbarländer in den nächsten 15 bis 20 Jahren als auch die zu erwartenden Dynamiken in den traditionellen österreichischen Auslandsmärkten in Deutschland und Italien berücksichtigt. Österreich stellt mit den westlichen Nachbarländern einen hochentwickelten Wirtschaftstraum dar, der intensiv miteinander verflochten ist. Hier wird sich das Muster der Wirtschaftsbeziehungen grundsätzlich nicht ändern. Richtung Westen bestanden somit grundsätzlich keine neuen Anforderungen an die

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Verkehrsinfrastruktur, sofern eine dem Wirtschaftswachstum entsprechende Verkehrsentwicklung nicht durch Kapazitätsengpässe im Straßen- und Schienennetz wesentlich behindert wird.

Ganz im Gegensatz zum Osten Österreichs, wo sich durch die öffnenden und stark wachsenden Märkte der östlichen Nachbarstaaten große Marktchancen ergaben, die eine Neupositionierung der Wirtschaft und somit der Verkehrsinfrastruktur notwendig machten.

Die Berechnungen von Regional Consulting und des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) zeigten, dass sich die Erreichbarkeitsverhältnisse und Marktpotentiale mit der Realisierung der TEN/TINA-Netze für die österreichischen Zentralräume stark verbessern. Vor allem kann die Region Wien bei Anbindung an die noch auszubauenden Korridore (TINA) in den EU-beitrittswilligen Staaten ihre Position relativ zu ihren Konkurrenzstädten stark verbessern. Dadurch wird die Standortgunst, bezogen auf die Märkte im Norden und Osten von Österreich im allgemeinen, aber von Ostösterreich und der Region Wien im besonderen gestärkt.

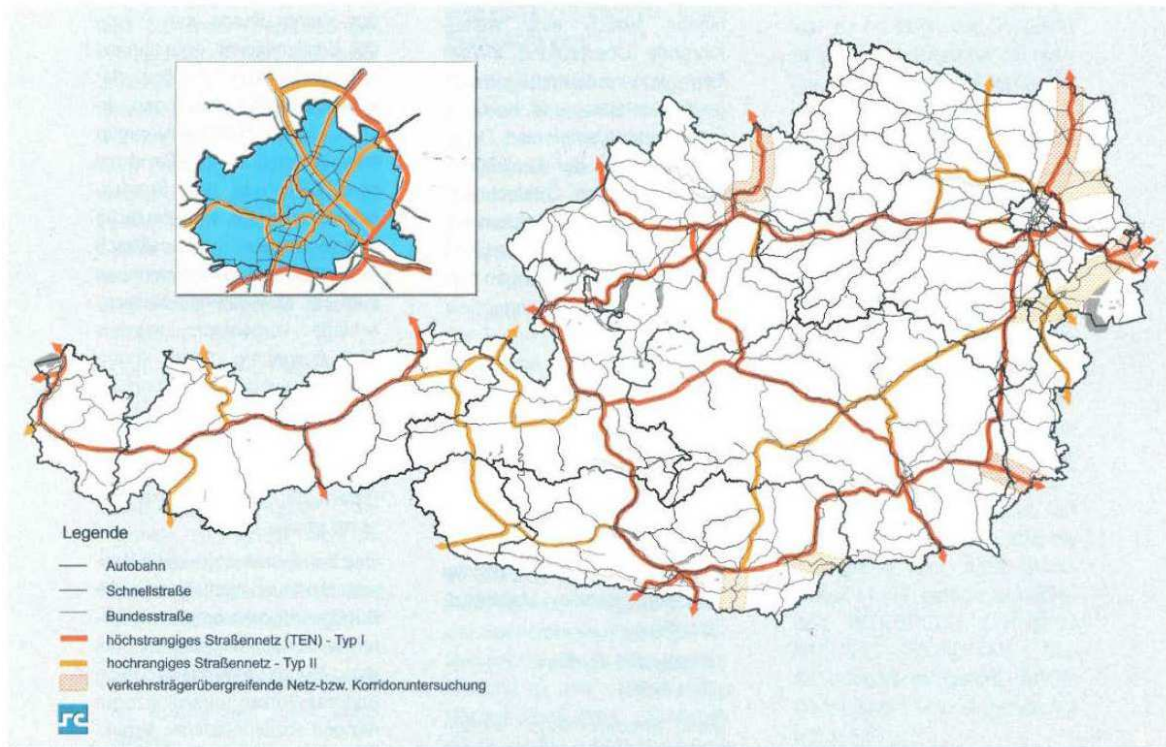
Ausgehend von einer Abgrenzung der für Österreich maßgeblichen europäischen Wirtschaftsräume wurden die Verbindungen zu diesen ermittelt und damit das GSD-Netz gebildet. Als Ergebnis der funktionellen Bewertung des Bundesstraßennetzes in Österreich hinsichtlich der Erfordernisse zur An- und Verbindung bedeutender österreichischer und ausländischer Wirtschaftsräume sowie der Anforderungen des internationalen Fremdenverkehrs wurde das höchstrangige Straßennetz (Typ I) entwickelt, welches auch als TEN-Netz zu verstehen ist.

Ebenso wurde ein Vorschlag für das das höchstrangige Straßennetz ergänzende hochrangige Straßennetz (Typ II) erstellt. Das GSD-Netz umfasst insgesamt rd. 3.000 km.

Die im Rahmen von GSD erarbeiteten Ergebnisse belegen, dass selbst unter rigorosen verkehrs- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen dem Verkehrsträger Straße in Österreich hohe Bedeutung zukommt. Gerade in Hinblick auf die EU-Osterweiterung muss Österreich Verkehrsnetze entwickeln, die geeignet sind, der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung zu entsprechen. Die raumwirtschaftlich begründete GSD-Methode mit ihren prinzipiell verkehrsträgerunabhängigen Ansatz wies hohe Stabilität hinsichtlich der Ergebnisse auf. Es wurde bewusst davon ausgegangen, dass nur die notwendigsten Verbindungen sichergestellt werden, um so eine volkswirtschaftliche Optimierung hinsichtlich der Straßeninfrastruktur zu erreichen. Durch die weitere Vertiefung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen wurde sichergestellt, dass multimodale Aspekte und Umweltbelange in gebührender Form im Straßennetz der Zukunft Berücksichtigung finden werden.“ (RC, WIFO 1999 S. 4f)

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.1.1-1: Ergebnis: GSD-Netz des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten



Quelle: RC, WIFO 1999 S. 27

Der Verbindung Wien- Sopron wurde der Typ II (hochrangiges Straßennetz) zugewiesen.

5.1.2 Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö)

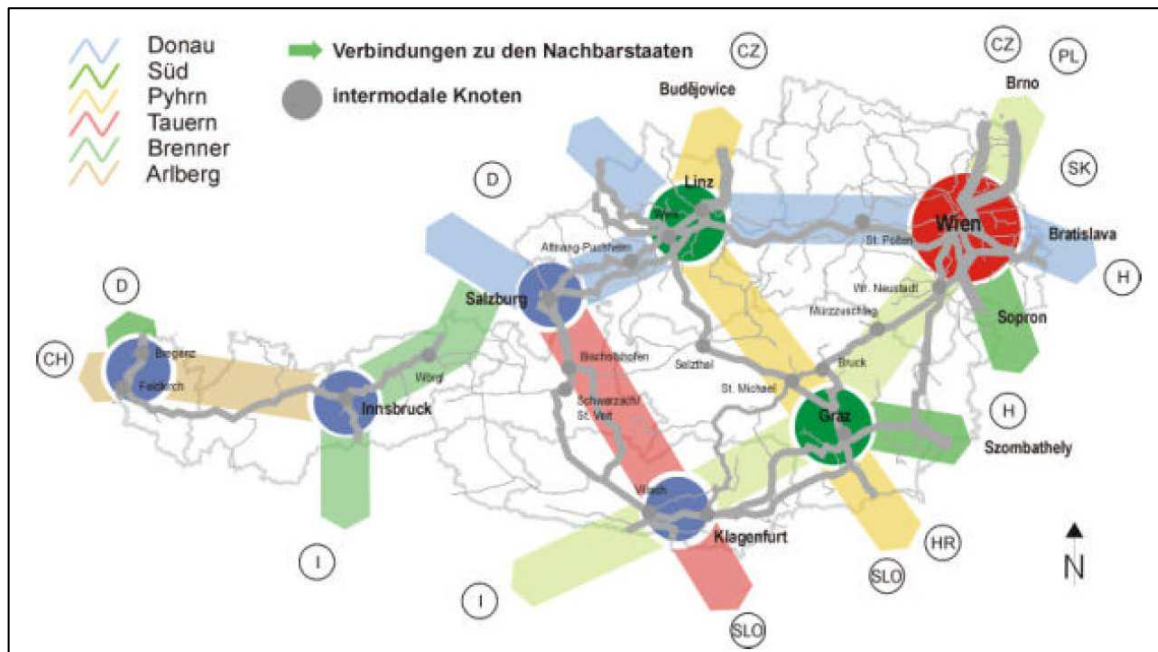
Der Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö 2002) besteht aus den verkehrspolitischen Grundsätzen und dem Infrastrukturprogramm für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Donau. Der GVP-Ö entstand im Rahmen eines Beratungsprozesses, der einen strategischen Konsens über die wichtigen und dringenden Ausbauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur zum Ziel hatte.

Den Wirtschaftsstandort Österreich stärken: Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll vorrangig dazu dienen, den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken und gleichzeitig die regionalen Unterschiede, das Erreichbarkeitsgefälle zwischen den Bundesländern, abzubauen. Die hochrangigen Verkehrsnetze sollen die Kohäsion innerhalb Europas fördern, aber auch der innerösterreichischen Kohäsion dienen. Da die Hauptkorridore Österreichs weitgehend vorgegeben sind, sind die Schwerpunkte der Raumentwicklung stärker als bisher auf die Korridore abzustimmen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.1.2-1: Hauptkorridore



Quelle: BMVIT 2002 S. 14

Die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen: Das bundespolitische Interesse konzentriert sich darauf, ein hochrangiges Verkehrsnetz (Strecken und Knoten) mit Verbindungen zu den Nachbarstaaten zu schaffen. Ausbaumaßnahmen orientieren sich vor allem an der absehbaren Verkehrsnachfrage und sollen möglichst effizient erfolgen, unter Berücksichtigung intermodaler Systemvorteile.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Die Ausbau-Dringlichkeit des Straßenabschnittes Wien – Sopron ist im Generalverkehrsplan Österreich in die dritthöchste Kategorie (von vier) gereiht:

Tabelle 5.1.2-1: Ausbaudringlichkeit von Abschnitten

Ausbaudringlichkeit	Prioritäten	Abschnitt			
		Schiene	Straße		
A	●●●	Wien – Wels	Wien – Wels		
		Wien – Graz	Wien – Bratislava		
B	●●	Graz – Klagenfurt	Wien – Brno		
		Rosenheim – Innsbruck	Graz – Klagenfurt		
		Innsbruck – Feldkirch	Linz – Graz		
		Wien – Bratislava	Linz – Budejovice		
C	●	Wels – Salzburg	Graz – Maribor		
		Wels – Passau	Salzburg – Villach		
		Wien – Brno	Villach – Ljubljana		
		Linz – Budejovice	Innsbruck – Rheintal		
		Linz – Graz	Wien – Sopron		
		Graz – Maribor	Graz – Szombathely		
		Salzburg – Villach	Rheintal – Lindau		
		Villach – Ljubljana			
		Innsbruck – Brenner/Verona			
		Rheintal – Zürich			
		Wien – Sopron			
		Graz – Szombathely			
		D		Villach – Tarvisio / Udine	Wels – Salzburg
				Rheintal – Lindau	Wels – Passau
	Wien – Graz				
	Villach – Tarvisio / Udine				
	Rosenheim – Innsbruck				
	Innsbruck – Brenner / Verona				
	Rheintal – Zürich				

Quelle: vgl. BMVIT 2002 S. 26

5.1.3 Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014

Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland aus dem Jahr 2014 behandelt auch die Verkehrssituation an der B 16.

„In Teilabschnitten des burgenländischen Straßennetzes, wie beispielsweise entlang der Ostautobahn A 4 oder entlang der B 16 im Bereich des fehlenden Teilstücks der Südostautobahn A 3 zwischen dem Kreisverkehr Siegendorf und der Staatsgrenze bei Klingenbach, kommt es während der Verkehrsspitzen regelmäßig zu Verkehrsüberlastungen. Auch der grenzüberschreitende Arbeitsverkehr aus Ungarn nimmt kontinuierlich zu.“ (VOR 2014 S. 23)

Das Kapitel Maßnahmen im Motorisierten Verkehr der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland behandelt die Bedeutung des Lückenschlusses der A 3 und spricht von einer mittel- bis langfristigen Realisierung:

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr

2. Anschluss an das internationale Straßenverkehrsnetz

„Aufgrund der intensiven grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zwischen dem Großraum Sopron und dem Raum Nordburgenland-Wien steigt das Verkehrsaufkommen auf der Südostautobahn A 3 stetig an (Steigerung des täglichen Verkehrsaufkommens an der Zählstelle Ebreichsdorf zwischen 2010 und 2013 von 28.048 Kfz auf 35.297 Kfz (Dauerzählstellenverzeichnis der ASFINAG <http://www.asfinag.at/unterwegs/dauerzählstellen>)). Diese Verkehrszunahmen führen in Spitzenzeiten am Kreisverkehr Siegendorf (L 212/B 16) zu Überlastungen. Auf ungarischer Seite ist eine Nordumfahrung von Sopron und in weiterer Folge ein Anschluss an das ungarische Autobahnnetz geplant. Auf österreichischer Seite wird die A 3 im Bundesstraßengesetz bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach gelistet. Es wurden bereits verschiedene Trassenvarianten vorgelegt und diskutiert. Dieser Lückenschluss ist auch im Hinblick auf die großräumige Verkehrsleitung des überregionalen Lkw-Verkehrs von Bedeutung, da derzeit aufgrund des Lkw-Durchfahrverbots in Sopron der Transitverkehr aus Richtung Wien kommend von der A 3 am Knoten Eisenstadt über die S 31 und ab der Anschlussstelle Weppersdorf über die B 62 zum Grenzübergang Deutschkreutz/Kópháza geleitet wird. Durch die Verlängerung der A 3 und den Bau der Umfahrung Sopron kann eine Entlastung der Bevölkerung vom Transitverkehr in den Ortsdurchfahrten entlang der B 62 erfolgen. Von ungarischer Seite ist außerdem die Errichtung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung von Szombathely in Richtung Kőszeg und der Staatsgrenze mit Österreich vorgesehen, sodass sich im Zusammenhang mit der Verlängerung der S 31 als B 61a südlich von Oberpullendorf ebenfalls bis zur Staatsgrenze eine durchgehende Verkehrsachse ergibt. Zudem werden Verkehrsentslastungen im Bestandsnetz in den Ortsdurchfahrten entlang dieser Strecke angestrebt. Die Fürstenfelder Schnellstraße S 7 soll abzweigend von der Südautobahn A 2 bei Riegersdorf über Fürstenfeld bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz verlaufen. Die Gemeinden entlang der B65 sollen so vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

- Verlängerung der A 3 bis Grenzübergang Klingenbach
- Verlängerung der S 31 (B 61a) von Oberpullendorf bis zur Grenze bei Rattersdorf/Kőszeg
- Bau der S 7 von der A 2 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz

Zuständigkeit: Bund, Land Bgld, ASFINAG

Zeithorizont: B 61a: kurzfristig, S 7: mittelfristig, A 3: mittel- bis langfristig“

(VOR 2014 S. 57)

5.1.4 Memorandum of Understanding (MoU)

Mit der Republik Ungarn existiert ein Memorandum of Understanding (MoU) vom 30.5.2005, welches vom damaligen Vizekanzler und Verkehrsminister Hubert Gorbach und dem ungarischen Minister Janos Koka unterzeichnet wurde. Folgendes wurde u.a. in diesem Memorandum festgehalten:

4. Zielsetzungen im Straßenverkehrsbereich

„Beide Signatare sind bestrebt, die Planungen sowie die durchzuführenden Verfahren und Baumaßnahmen für die A 3 Südostautobahn im Abschnitt Knoten Eisenstadt - Staatsgrenze und die Umfahrung von Sopron im Zuge der M 9 abzustimmen, um eine verkehrswirksame, grenzüberschreitende Verbindung ohne Beschränkungen bis zum Jahr 2010 sicherstellen zu können.“ (MoU 2005)

5.2 Konkrete Verkehrsfunktionale Bedeutung der Achse Klingenbach

Die Erhebungen und Auswertungen zeigen, dass die regionalen Verkehrsströme am Grenzübergang (GÜ) Klingenbach mit intensiven grenzüberschreitenden bilateralen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Großraum Sopron und dem Raum Nordburgenland-Wien mittlerweile seit Jahrzehnten überwiegen.

Abbildung 5.2-1: Verkehrssituation am Grenzübergang Klingenbach



Quelle: eigene Aufnahmen

Die Verkehrssträrken am GÜ Klingenbach haben seit 2013 von 20.800 Kfz/24h auf 23.800 Kfz/24h im Jahr 2019 (im Werktagsverkehr) zugenommen (+2,3% jährlich sowie +14,3%

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

gesamt). Diese Verkehrszunahmen führen in Spitzenzeiten insbesondere am Kreisverkehr Siegendorf (L 212/B 16) zu Überlastungen.

Abbildung 5.2-2: Verkehrssituation beim Kreisverkehr Siegendorf



Quelle: eigene Aufnahmen

Durch diese Verzögerungen und Behinderungen sowie durch die Tonnage-Beschränkungen wird schon heute teilweise Verkehr von Klingenbach auf andere Grenzübergänge verlagert.

5.3 Verkehrssicherheit

Der Verkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen ist wesentlich sicherer als im untergeordneten Straßennetz, denn das Konfliktpotential einzelner Verkehrsströme ist auf untergeordneten Straßen (niveaugleiche Knoten, Ortsdurchfahrten, Langsamverkehr) deutlich höher. Dies wird durch die Richtlinie RVS 02.01.22 – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen (Oktober 2010) der Forschungsgesellschaft für Straße-Schiene-Verkehr gestützt, welche ausweist, dass die Verunglücktenrate, die Rate von Unfällen mit Personenschaden (UPS) sowie die Unfallkostenraten von Autobahnen und Schnellstraßen – trotz höherer Tagesverkehrsmengen – deutlich niedriger sind als im untergeordneten Straßennetz.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Tabelle 5.3-1: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkostenraten nach standardisierten Straßentypen (2009)

	Bundesstraßen A und S	Sonstige Freilandstraßen	Straßen im Ortsgebiet	Alle Straßen
(1) Getötetenraten [Anzahl Getötete/Mio Kfz-km]	0,0038	0,0175	0,0106	0,0106
(2) Schwerverletztenraten [Anzahl Schwerverletzte/Mio Kfz-km]	0,0433	0,2159	0,2964	0,1762
(3) Leichtverletztenraten [Anzahl Leichtverletzte/Mio Kfz-km]	0,1124	0,4722	1,3165	0,5804
(4) UPS-Raten [Anzahl UPS/Mio Kfz-km]	0,0990	0,4971	1,3048	0,5811
(5) Unfallkostenraten [EUR/Kfz-km]	0,0366	0,1762	0,2734	0,1532

Quelle: RVS 02.01.22 – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen (Oktober 2010)

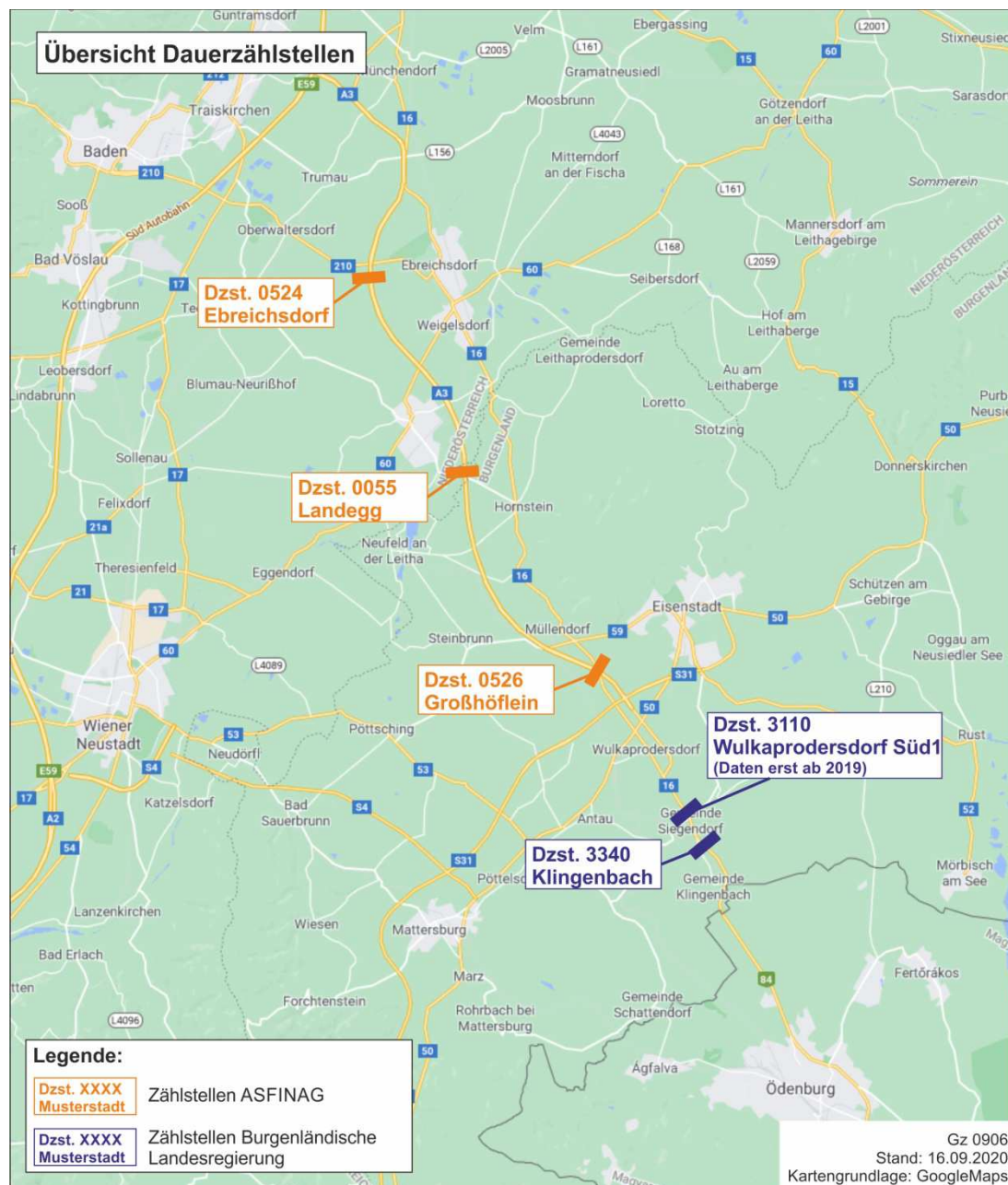
5.4 Verkehrsentwicklung A 3 / B 16

Für die vorliegende Evaluierung der A 3-Verlängerung wurden insgesamt 5 Dauerzählstellen sowohl im Landesstraßennetz (2 Dauerzählstellen; Quelle: Burgenländische Landesregierung) als auch im Autobahnnetz (3 Dauerzählstellen; ASFINAG) berücksichtigt.

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingensbach

Abbildung 5.4-1: Übersicht Dauerzählstellen



Quelle: eigene Darstellung

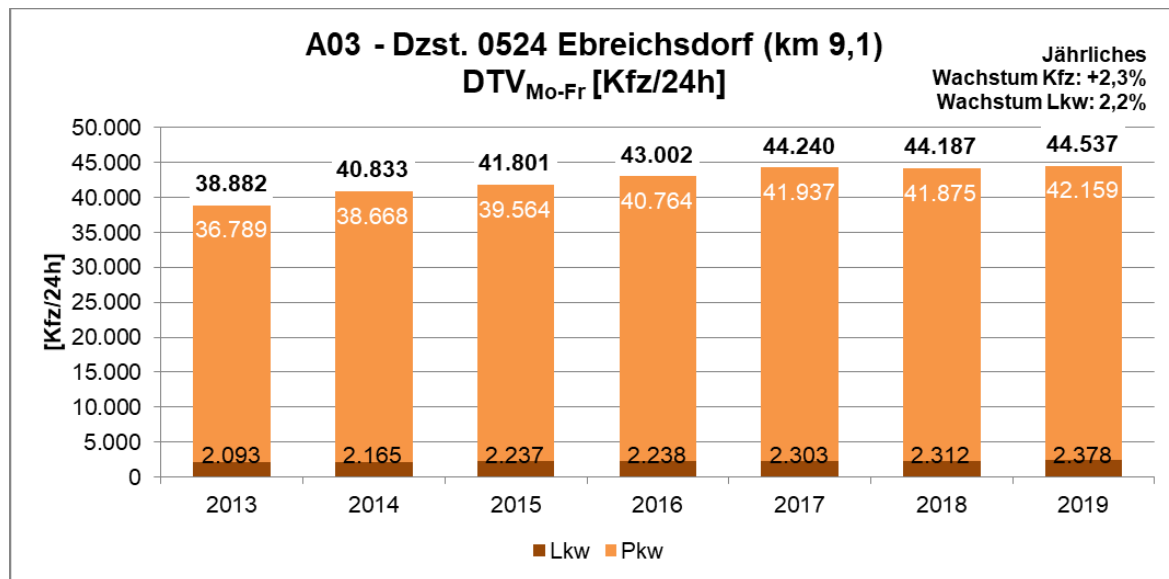
Die Dauerzählstellen der ASFINAG im Bereich der A 3 Südost Autobahn (1 Dauerzählstelle in Niederösterreich, 2 Dauerzählstellen im Burgenland) zeigen seit dem Jahr 2013 einen stetigen Anstieg im Kfz-Verkehr von jährlich +2,3 % (Ebreichsdorf) bis +3,1 % (Großhöflein). Seit 2013 ist der Kfz-Verkehr um bis +20 % (Dzst. 0526 Großhöflein) angestiegen.

Der Schwerverkehr weist ebenfalls eine steigende Verkehrsentwicklung auf. Das jährliche Wachstum bewegt sich um rund +2,0 %.

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

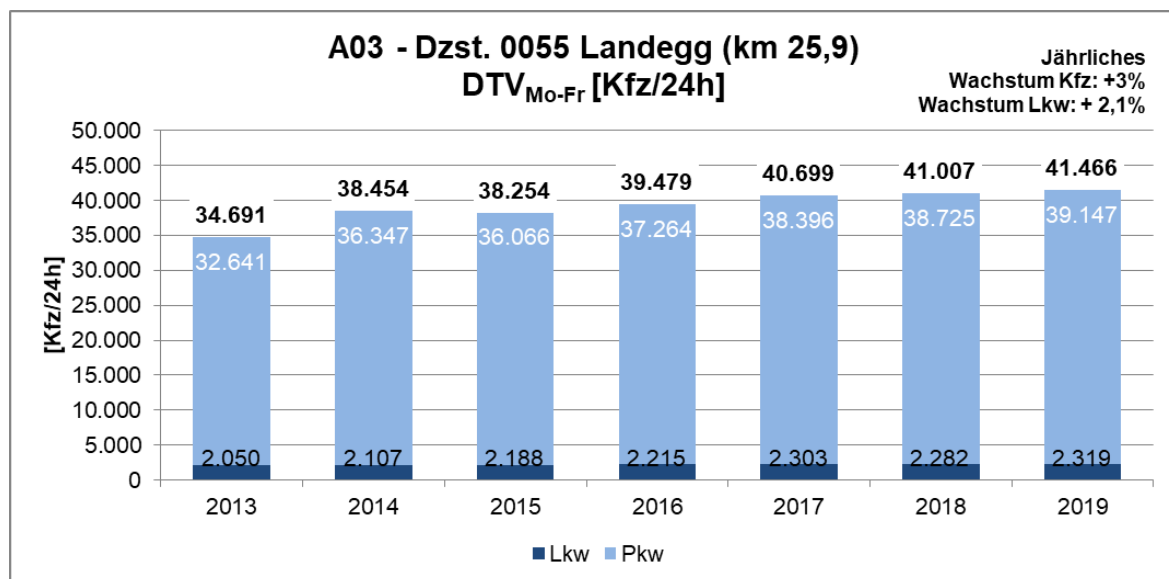
Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Abbildung 5.4-2: Dauerzählstelle 0524 Ebreichsdorf – A 3



Quelle: ASFINAG

Abbildung 5.4-3: Dauerzählstelle 0055 Landegg – A 3

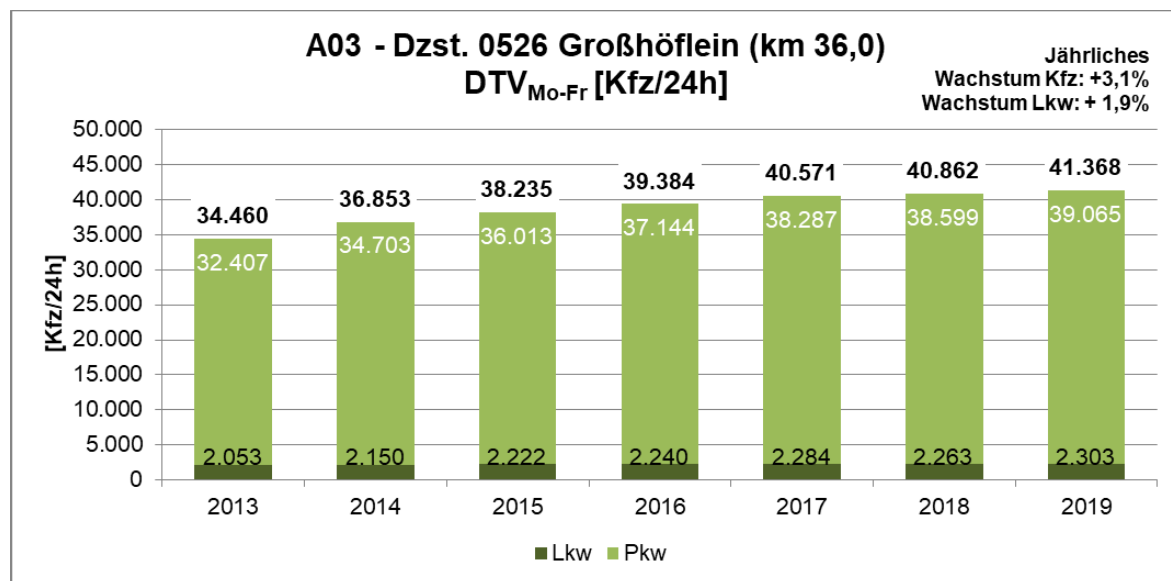


Quelle: ASFINAG

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

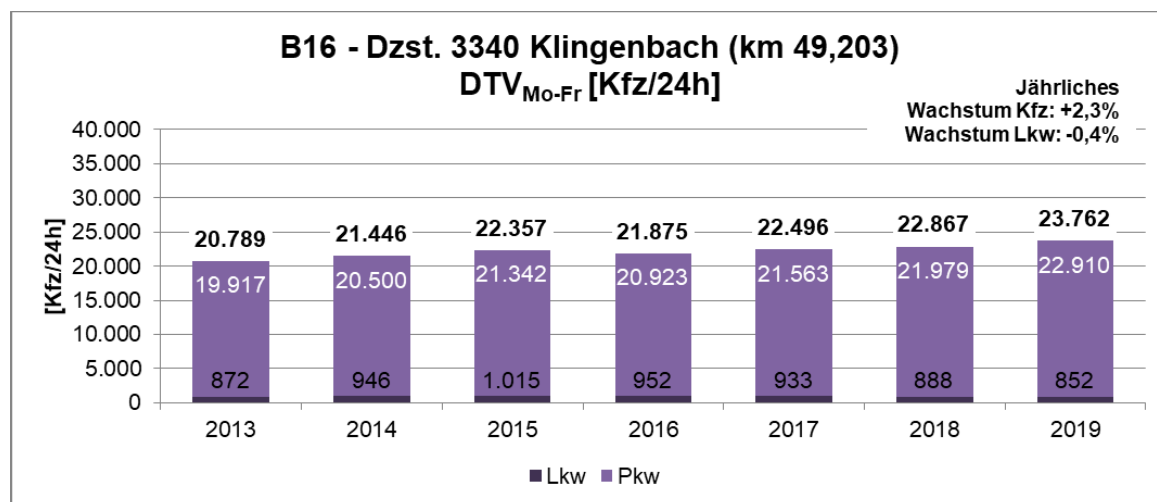
Abbildung 5.4-4: Dauerzählstelle 0526 Großhöflein – A 3



Quelle: ASFINAG

An der B 16 liegt die Dauerzählstelle Klingenbach, welche über einen längeren Zeitraum Verkehrsdaten erhoben hat. Seit 2013 konnte an dieser Zählstelle ein jährliches Wachstum von +2,3% im Kfz-Verkehr verzeichnet werden. Im Schwerverkehr ist hingegen auf Grund der Tonnagebeschränkung eine stagnierende Verkehrsentwicklung von jährlich -0,4% zu beobachten.

Abbildung 5.4-5: Dauerzählstelle 3340 Klingenbach – B 16



Quelle: Burgenländische Landesregierung

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Die aktuellen Verkehrszahlen an der B 16 sind in einer Dimension, welche nicht mehr auf einer zweistreifigen niveaugleichen Straße zufriedenstellend abgewickelt werden können. Das zeigen auch schon heute die Verlagerungen auf andere Grenzübergänge.

Die Verkehrsprognosen weisen auch ohne Lückenschluss von A 3 und M 85 in den nächsten Jahren darüber hinaus deutliche Steigerungen aus. Damit ist davon auszugehen, dass künftig mit noch größeren Überlastungen und verkehrlichen Problemen zu rechnen sein wird.

5.5 Vorprojekt 2006

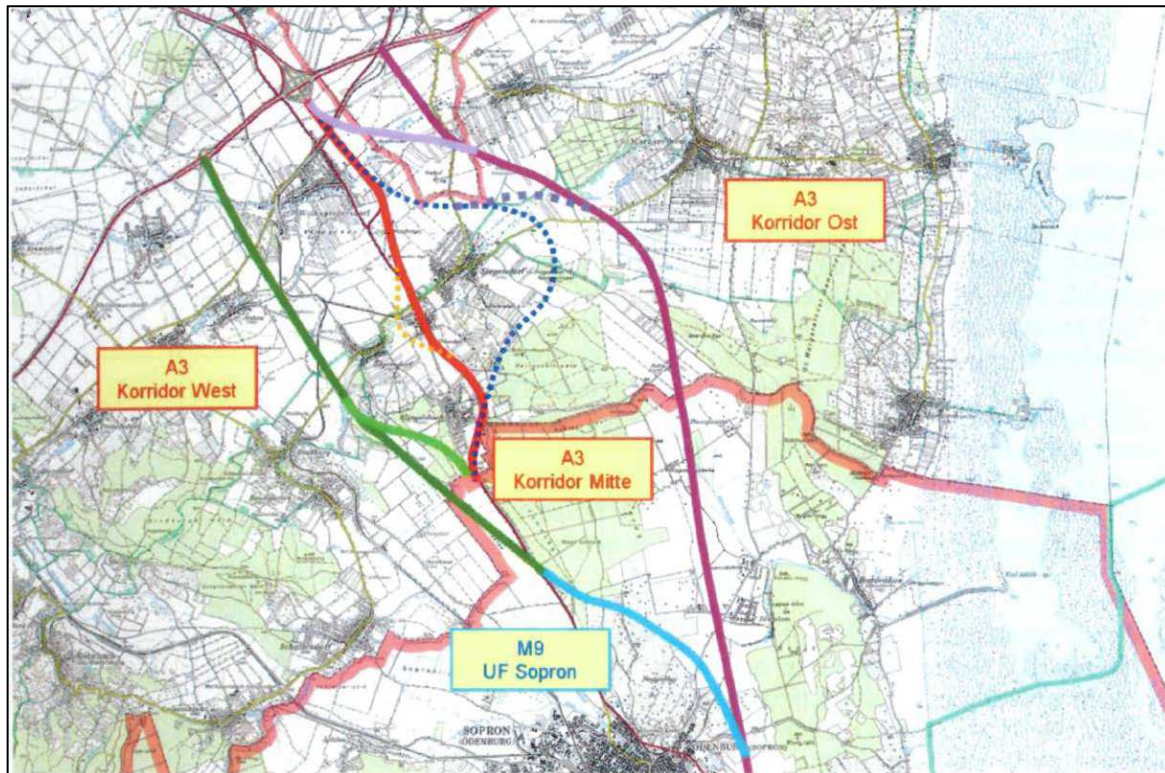
„Im Zuge der Vorprojektierung der Verlängerung der A 3 Südost Autobahn, von der bestehenden Verbindung mit der S 31 Burgenland Schnellstraße bis zur Staatsgrenze mit Ungarn, wurden alle technisch möglichen und zweckmäßigen Varianten einer Prüfung unterzogen. Dabei wurden die möglichen Trassenkorridore nach einer weitgehenden Optimierung der Lage mit den wesentlichen Kriterien der Projektierung überschritten, um die Vor- und Nachteile der Korridore darstellen und eine Auswahl treffen zu können.“ (ARGE Prem / M & P / Z & P 2006 S. 1)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die vier untersuchten A 3-Korridore (West, Mitte, Ost, Mitte-Ost).

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.5-1: Korridorübersicht – Vorprojekt 2006



Quelle: ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner 2006 S. 3

Für die Beurteilung wurden folgende Kriterien herangezogen (ARGE Prem / M & P / Z & P 2006 S. 1):

- a) Gesetzliche & äußere Rahmenbedingungen
- b) Trassenlänge (gerechnet vom Kn Eisenstadt bis zur Staatsgrenze)
- c) Primäre bauliche Erfordernisse der einzelnen Trassen
- d) Grundsätzliche verkehrliche Wirkung
- e) Schutzgebiete
- f) Ökologie
- g) Schadstoffe
- h) Lärm auf Mensch und Umwelt
- i) Wesentliche Kostenfaktoren

Zusammenfassend wurden für die untersuchten Korridorvarianten folgende Aussagen getroffen:

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenberg

Tabelle 5.5-1: Zusammenfassung – Vorprojekt 2006

	Rahmenbedingungen	Längen	Bauliche Erfordernisse	Verkehrssicherheit	Verkehrliche Wirkung	Schutzgebiete	Ökologie	Schadstoffe	Lärm	Wesentliche Kostenfaktoren
Korridor West	Übereinstimmung nur bei Führung in Richtung GU Klingenberg	~9,5 km + ~2,5 km auf der S 31	Knotenumbau KN Eisenstadt, Talübergang, Grüntunnel	Erhöhtes Unfallrisiko durch Knotenversatz	Verkehrsverlagerung von der B 308, Verkehr durch Zagersdorf	Randliche Berührung des Natura 2000 Gebietes Dudlesz-eröd	Mäßige Beeinträchtigung hochwertiger Okoflächen	Grenzwerte eingehalten bzw. Zusatzbelastungen irrelevant	Lärmschutz für Wulkaprodersdorf, Anlauf und Zagersdorf	Umbau Knoten: 50 Mio. € Talübergang 1000 m: ~45 Mio. €
Korridor Mitte	Übereinstimmung vorhanden	~10,1 km	Risiko einer Einhausung Klingenberg	Kein erhöhtes Unfallrisiko	Verlagerungen von der B 308 auf die A 3	Randliche Berührung des Natura 2000 Gebietes Dudlesz-eröd (+ Landschaftsinventar Klingensbacher Hutweide)	Geringe Beeinträchtigung hochwertiger Okoflächen	Grenzwerte eingehalten bzw. Zusatzbelastungen irrelevant	Lärmschutz für Wulkaprodersdorf, Siegendorf und Klingenberg (ev. Einhausung im Bereich Klingenberg)	ev. Einhausung Klingenberg: ~ bis 45 Mio. €
Korridor Ost	Keine Übereinstimmung	~10 km + ~2 km auf der S 31	Knotenumbau KN Eisenstadt, ev. Grüntunnel für Schutzgebiete	Erhöhtes Unfallrisiko durch Knotenversatz	Verkehrsverlagerung von der B 308, Verkehr durch Siegendorf, geringe Wirkung auf Klingenberg	Natura 2000- und NS/LSG Siegendorfer Pußta und Heide; Natura 2000 Gebiete Dudlesz-eröd (FFH) und Ferömmelieki (+ Landschaftsinventar Trausdorfer Flugplatz)	hohe Beeinträchtigung hochwertiger Okoflächen	Grenzwerte eingehalten bzw. Vorteil aufgrund größerem Siedlungsabstand	Lärmschutz für Trausdorf	Umbau Knoten: 50 Mio. € ev. Grüntunnel 2000 m: ~ 60 Mio. €
Korridor Mitte - Ost	Übereinstimmung hinsichtlich Abzweigungspunkt KN Eisenstadt	~11 km	Ev. Grüntunnel für Schutzgebiete, ev. Unterquerung des Nodbaches	Kein erhöhtes Unfallrisiko	Verkehrsverlagerungen von der B 308, deutlich mehr Verkehr durch Siegendorf, geringe Wirkung auf Klingenberg	Natura 2000- und NS/LSG Siegendorfer Pußta und Heide; Natura 2000 Gebiete Dudlesz-eröd (FFH) und Ferömmelieki (+ Landschaftsinventar Trausdorfer Flugplatz)	hohe Beeinträchtigung hochwertiger Okoflächen	Grenzwerte eingehalten bzw. Vorteil aufgrund größerem Siedlungsabstand	Lärmschutz für Trausdorf	ev. Grüntunnel 2000 m: ~ 60 Mio. €

Quelle: ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner 2006 S. 25

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abschließend wurde im Vorprojekt 2006 eine deutliche Präferenz für den Korridor Mitte (bestandsnahe Trasse) abgeleitet. Daher wurde eine Weiterverfolgung von Trassenvarianten bzw. deren Vergleich nur für den Korridor Mitte empfohlen. (vgl. ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner 2006 S. 27)

5.6 Vorprojekt ASFINAG 2017

Im Jahr 2015 wurden von der ASFINAG die Arbeiten und Planungen zu einem neuen Vorprojekt aufgrund der Bauarbeiten an der M 85 auf ungarischer Seite wieder begonnen.

5.6.1 Kurz-Projektbeschreibung

Burgenland – A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Klingenbach/Staatsgrenze

KM: 37,9 bis 47,3 (Länge: 9,3 km)

Gesamtkosten: 261 Mio. €, lt. ASFINAG Statusbericht, Stand: 9.8.2019

Baubeginn: vss. Sept. 2027

Verkehrsfreigabe: vss. Juni 2030

DTV: Bestand 2016: 25.500 Kfz/24h; Bestand Prognose 2035: 31.400 Kfz/24h; Prognose Projekt 2035: 33.300 Kfz/2h

Querschnitt: Varianten von 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen (Kronenbreite 22,50m) bis 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen (Kronenbreite 27,50m)

Bauwerke: 1 Anschlussstelle; über weitere Bauwerke kann zum derzeitigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden

Verankerung: GSD-Studie 1999 (Typ II); GVP-Ö bis 2011

Rechtliche Gegebenheiten: Der Straßenverlauf der A 3 ist im Verzeichnis 1 des BStG (seit der BStG-Novelle BGBl I Nr. 58/2006) wie folgt festgelegt: Knoten Guntramsdorf (A2) – Knoten Eisenstadt (S31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach

5.6.2 Projektziele

Im ASFiNAG-Vorprojekt 2017 werden folgende Ziele zitiert:

Weiterführung der A 3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach. In weiterer Folge schließt diese Straßenverbindung an die großräumige Umfahrung Sopron an. Nach der Verkehrsfreigabe der M 85 wird die bestehende 20t Gewichtsbeschränkung für Lkw auf ungarischer Seite außer Kraft gesetzt. Mit der Verlängerung der A 3 vom Knoten Eisenstadt bis an den Grenzübergang Klingenbach erfolgt der Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz zwischen Eisenstadt und Sopron. Damit wird die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Wiedervereinigung im westpannonischen Raum wesentlich gestärkt.

Projektierung einer verkehrswirksamen und leistungsfähigen Verbindung mit Einbindung in die M 85 auf ungarischer Seite. Grundsätzliche Beibehaltung der Lage des Grenzübergangs. Vermeidung von Mehr-Belastungen (insbesondere Lärm) der Anrainer/innen der Gemeinden Wulkaprodersdorf, Siegendorf, Zagersdorf und Klingenbach. Projektierung einer genehmigungsfähigen Trasse (Umweltverträglichkeit, Naturverträglichkeit, sonstige Materienrechte). Sicherung eines Planungskorridors (§14 Verordnung nach BStG).

5.6.3 Verkehrliche Aufbereitungen

Verkehrsuntersuchung Vorprojekt (Stand November 2017, 48 Seiten) sowie Präsentation ASFiNAG vom 3.4.2018

Zum Projekt Errichtung der A 3 Südost Autobahn zwischen dem Knoten Eisenstadt und der Staatsgrenze bei Klingenbach liegt eine Verkehrsuntersuchung der ASFiNAG im Entwurf vor. Die Bearbeitungen dazu wurden im Rahmen des Vorprojekts im Jahr 2016 begonnen, aber nicht abgeschlossen.

Gemäß den vorliegenden Inhalten der nicht fertig gestellten Verkehrsuntersuchung wird auf die nachfolgenden Punkte eingegangen:

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Ziele

Folgende verkehrlichen Ziele wurden in der Verkehrsuntersuchung der ASFINAG angeführt:

- Schaffung einer verkehrswirksamen Verbindung (Lückenschluss) und Einbindung in die M 85 auf ungarischer Seite
- Verlagerung des Verkehrs weg von der B 16 und Entlastung der Ortsgebiete an den betroffenen Landesstraßen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Diese Ziele entsprechen den Vorgaben der ASFINAG und des Bundesstraßengesetzes (BStG).

Räumliche Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Anforderung:

Der verkehrliche Untersuchungsraum ist richtlinienkonform und nach dem Stand der Technik abzugrenzen. Er wird üblicherweise entsprechend UVP-Handbuch für die äußere Abgrenzung des Untersuchungsraumes Mengenänderungen von $\pm 20\%$ zwischen Null- bzw. Referenzplanfall und UVE-Maßnahmenplanfall herangezogen. Dafür müssen die Planfälle der Modellrechnung unterzogen und die Verkehrsbelastungen in einer Differenzdarstellung aufbereitet werden. Auf die flächenhafte Abgrenzung des Gebietes ist dabei sinnvollerweise großer Wert zu legen. Der Untersuchungsraum wird deswegen derart definiert, um sämtliche maßgebenden Einflüsse berücksichtigen zu können, welche im konkreten Fall durch den Ausbau des letzten Teilstücks der A 3 Südost Autobahn - Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach, entstehen.

Verkehrsuntersuchung:

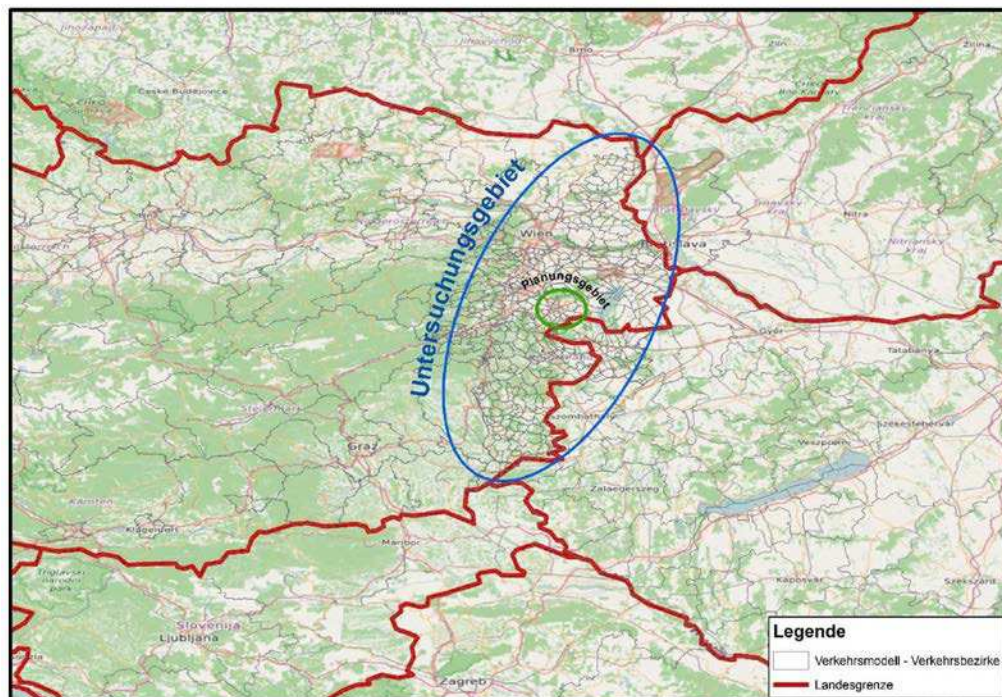
In der Verkehrsuntersuchung zum Vorprojekt der A 3 wurden als räumliche Abgrenzungen ein Untersuchungsgebiet und ein Planungsgebiet definiert. Das Planungsgebiet, welches kleiner als das Untersuchungsgebiet ist, schließt die umliegenden burgenländischen Gemeinden (Siegen-dorf, Trausdorf an der Wulka, Sankt Margarethen im Burgenland, Klingenbach, Zagersdorf, Wulkaprodersdorf und Eisenstadt Stadt) des zu beurteilenden Neubauprojektes ein.

Das Untersuchungsgebiet beschreibt eine nord-süd ausgerichtete Ellipse und verläuft entlang der österreichisch slowakischen und ungarischen Staatsgrenze. Neben dem Burgenland beinhaltet es Wien, Teile des Weinviertels in Niederösterreich und das Wechselgebiet in der Stei-

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

ermark. In Ungarn berührt es ausschließlich die westlichen Teile der Komitate Győr-Moson-Sopron und Vas.

Abbildung 5.6.3-1: Untersuchungs- und Planungsgebiet A 3 Verlängerung



Quelle: ASFiNAG, IKK 2017 S. 6

Fazit:

Eine verkehrlich-inhaltliche Begründung für die gewählte räumliche Abgrenzung wurde nicht angeführt. Es wurde lediglich angemerkt, dass im Untersuchungsgebiet die wesentlichen verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Wechselwirkungen zwischen A 4 Ost Autobahn und A 3 Südost Autobahn wurden auf Anfrage der ASFiNAG laut IKK bzw. Trafility im Verkehrsmodell durch ein über Győr hinausgehendes Netzmodell abgebildet.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Zeitliche Abgrenzung

Verkehrsuntersuchung:

Der Analyseplanfall (Bestand) wurde mit 2017 bestimmt, der Prognosehorizont mit 2035.

Fazit:

Die zeitliche Abgrenzung war mit dem Bezugsjahr 2017 für den Analyseplanfall ausreichend aktuell. Mit dem knapp 20 Jahre in der Zukunft liegenden Prognosehorizont 2035 ist die Prognose für ein Vorprojekt zeitlich weitreichend abgegrenzt.

Ein Vergleich mit ähnlichen Neubauprojekten in Niederösterreich und der Steiermark (S 8, S 36, ...) zeigt ähnlich gewählte Zeithorizonte.

Verkehrsmodellaufbau und Methodik

Verkehrsuntersuchung:

Zur inhaltlichen Abgrenzung, dem Modellaufbau und der Methodik wird in der ASFINAG - Verkehrsuntersuchung auf den Stand der Technik gemäß der RVS und auch HBS verwiesen.

Als Grundlage für das Verkehrsmodell sind Strukturdatenprognosen von IKK und Vorgaben des Verkehrsmodells Österreich (VPÖ 2025+) eingeflossen.

Verkehrsbezirke: Für die Erstellung des problemorientierten Verkehrsmodells wurde eine darauf abgestimmte Verkehrsbezirkseinteilung erarbeitet. Auf österreichischer Seite wurde grundsätzlich eine Verkehrsbezirkseinteilung auf Gemeindebasis gewählt, im Planungsgebiet wurde eine Verfeinerung vorgenommen. Auf ungarischer Seite basiert die Verkehrsbezirkseinteilung im engeren Untersuchungsgebiet (im Kreis Sopron) auf Gemeindeebene, weitere Aufteilungen auf der Kreisebene bzw. Komitats-Ebene.

Straßennetz: Der Straßengraph wurde vom Verkehrsmodell, das im Zuge der Verkehrsuntersuchung für das hochrangige Straßennetz im Osten Österreichs und grenzübergreifende Verkehrsuntersuchungen bearbeitet wurde, herangezogen und mit aktuellen Straßengraphen (GIP, sowie OSM OpenStreetMap für Ungarn) aktualisiert. Das Wegenetz wurde sowohl für die Analyse als auch für die Prognose so konzipiert, dass für alle Verkehrsbezirke eine sinnvolle Einföhrung gegeben ist.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Knoten- bzw. Abbiegerwiderstandsfunktion: Es erfolgte eine Erweiterung des bisherigen Ansatzes von Streckenwiderständen mit der Einführung von spezifischen Knotenwiderständen für sämtliche Abbiegerelationen in Abhängigkeit zur Knotenform und damit einhergehend eine vollständige Neubewertung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet.

Verkehrsnachfrage: Als Grundlage wurden die Nachfragematrizen, welche im Zuge des Projekts „Grenzüberschreitende Verkehrsuntersuchung“ aus dem Jahr 2004 anhand der Befragung erstellt wurden, herangezogen. Die Aktualisierung und Hochrechnung der Matrizen erfolgte mit der Hilfe der Strukturdaten und Befragungen.

Fazit:

Die Modellbasis, welche auf der VPÖ 2025+ aufsetzt, ist somit nicht ganz aktuell. Es ist festzuhalten, dass die neue Verkehrsprognose Österreich 2040 derzeit in Ausarbeitung ist und somit auch noch nicht vorliegt.

Verkehrserhebungen - Erhebungsdesign und Aufbereitung

Anforderung:

Die Anforderungen an die Verkehrserhebungen sind in der RVS 02.01.12 Straßenverkehrszählungen geregelt. Sie definiert das Anforderungsprofil für den jeweiligen Verwendungsbereich. Daraus sind in Folge die Methodik, der Zeitbereich und die Örtlichkeit abzuleiten.

Verkehrsuntersuchung:

Eingangs wird festgehalten, dass bereits 2003/04 regionale und grenzüberschreitende Verkehrsströme erhoben und analysiert wurden, welche für die Verkehrsuntersuchung Vorprojekt 2006 verwendet wurden.

Das konkrete Erhebungslayout zur Verkehrsuntersuchung im Vorprojekt 2017 umfasst Kurzzeitmessungen an 14 Standorten mittels Seitenradargeräten und 2 händische Knotenstromzählungen zwischen 6 und 20 Uhr. Verkehrsbefragungen im Planungsraum an den 4 Grenzübergängen zu Ungarn zwischen 6 und 20 Uhr im Umfang von 14 Stunden ergänzen die projektbezogenen Messungen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingensbach

Abbildung 5.6.3-2: Zählstellen-Übersicht, Ausschnitt Planungsgebiet A 3



Quelle: ASFiNAG, IKK 2017

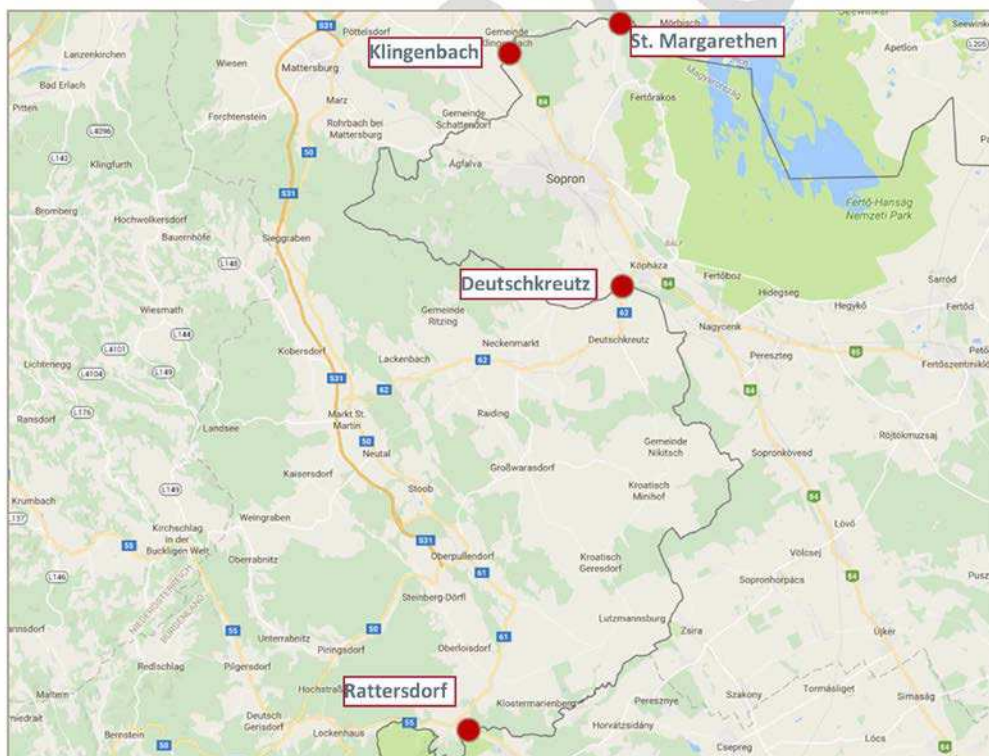
Die Erhebungen erfolgten im Werktagszeitbereich außerhalb der Urlaubszeiten im Juni 2016 und 2017. Die projektbezogenen Messungen ergänzen das vorhandene Netz aus automatischen Dauerzählstellen am Bundesstraßen- und Landesstraßennetz.

Die händischen Knotenstromzählungen nach 8+1 Fahrzeugklassen lieferten wichtige Informationen zum Fahrzeugmix und dienten auch zur Korrektur der Lkw-Anteile der Seitenradarmessungen. Sie wurden an einem Werktag im Juni über den Zeitraum von 14 Stunden durchgeführt. Die Fahrzeuge wurden im Erhebungszeitraum nach Stundengruppen ausgewertet und in Folge auf einen Tageswert hochgerechnet.

Bei den Seitenradarmessungen wurde automatisiert über den Zeitraum von mindestens 1 Woche im Monat Juni gemessen. Für projektbezogene Fragestellungen zur Auswirkung des Entfalls der 20 t Beschränkung auf ungarischer Seite wäre die Aufteilung des Schwerverkehrs in kurze und lange Fahrzeuge hilfreich gewesen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.6.3-3: Verkehrsbefragungen an den Grenzübergängen



Quelle: ASFINAG, IKK 2017

Die Befragungen an den Grenzübergängen liefern die grenzüberschreitenden Informationen zu den relevanten Verkehrsströmen. Grenzüberschreitende Untersuchungen fanden bereits im Jahr 2003/04 statt. Aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen (geänderte Prioritäten im Ausbau des hochrangigen Netzes durch die Wirtschaftskrise 2008, Öffnung weiterer Grenzübergänge für den Individualverkehr) wurde 2016 durch eine neuerliche Erhebung die Datenlage aktualisiert. Erhoben wurden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme am Grenzübergang B 16 Klingenbach und an den benachbarten Grenzübergängen St. Magarethen L 210, Deutschkreutz B 62 und Rattersdorf B 61.

Neben den Quelle-/Zielinformationen wurden auch der Typ, der Besetzungsgrad und der Zweck der Fahrt über einen Zeitraum von 14 Stunden abgefragt und auf einen Tagesverkehr hochgerechnet. Der Umfang der Befragung (Stichprobe) liegt je nach Grenzübergang mit zwischen 24% und 72% sehr hoch.

Mit temporären Zählstellen und Verkehrserhebungen wurde das Verkehrsmodell für das Analysejahr auf Stand gebracht.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Fazit:

Die temporären Zählstellen bzw. die Verkehrserhebungen wurden 2016 bzw. 2017 durchgeführt und genügen somit den Anforderungen hinsichtlich der Aktualität. Vor allem die Quelle-Ziel-Relationen im Planungsgebiet weisen somit eine ausreichende Qualität auf. Eine Überprüfung der Ergebnisse mit Hilfe von Qualitätsindikatoren und Konfidenzintervallen wurde nicht geführt.

Das Erhebungsdesign ist umfassend. Die durchgeführten Erhebungen bzw. deren Konzept und die durchgeführten Auswertungen folgen der RVS 02.01.12 Straßenverkehrszählungen. Die Daten dienen als Grundlage für den Aufbau eines Verkehrsmodells und dessen Prognosen, die verkehrstechnischen Beurteilungen und die Ausarbeitung von umweltrelevanten Maßnahmen. Für projektbezogene Fragestellungen zur Auswirkung des Entfalls der 20 t Beschränkung auf ungarischer Seite wäre die Aufteilung des Schwerverkehrs in kurze und lange Fahrzeuge hilfreich gewesen. Die Klassifizierung der Fahrzeuge erfolgte durch Längensklassen. Diese sollte drei Klassen umfassen (PkwÄ, LkwÄ-kurz und LkwÄ-lang). Dies ist zur Prüfung des Entfalls der 20 Tonnenbeschränkung auf ungarischer Seite durch die Errichtung der Umfahrung Sopron und des Baus der M 85 Autobahn bis zur Grenze bei Klingenbach von Relevanz. Die Auswertung erfolgte hier jedoch nach 2 Klassen (PkwÄ, LkwÄ) ohne differenziertere Betrachtung des Schwerverkehrs.

Die Auswahl der Befragungsstellen richtete sich nach dem direkten verkehrlichen Einzugs- bzw. Wirkungsgebiet. Um den Untersuchungsumfang zu optimieren, wurde auf eine Erhebung am Grenzübergang A 4 Nickelsdorf bedauerlicherweise verzichtet. Mögliche Wechselwirkungen mit der A 4 Ost Autobahn wären dadurch zielgerichteter abzuschätzen gewesen.

Kalibrierung

Verkehrsuntersuchung:

Der Aufbau und die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgten schrittweise interaktiv bis die gewünschten Sollwerte erreicht wurden. Dabei wurde zwischen einer Kalibrierung auf Basis von Verhaltensparametern und einer Kalibrierung auf Basis von Netzbelastungen unterschieden. Die Überprüfung der Verkehrsmodellqualität sollte durch die Anwendung der im Qualiverm-Arbeitspapier beschriebenen Konfidenzintervallkriterien und durch Berechnung der im HBS 2015 beschriebenen GEH-Werte erfolgen. Im Entwurf zur Verkehrsuntersuchung sind jedoch keine Ergebnisse dazu angeführt.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

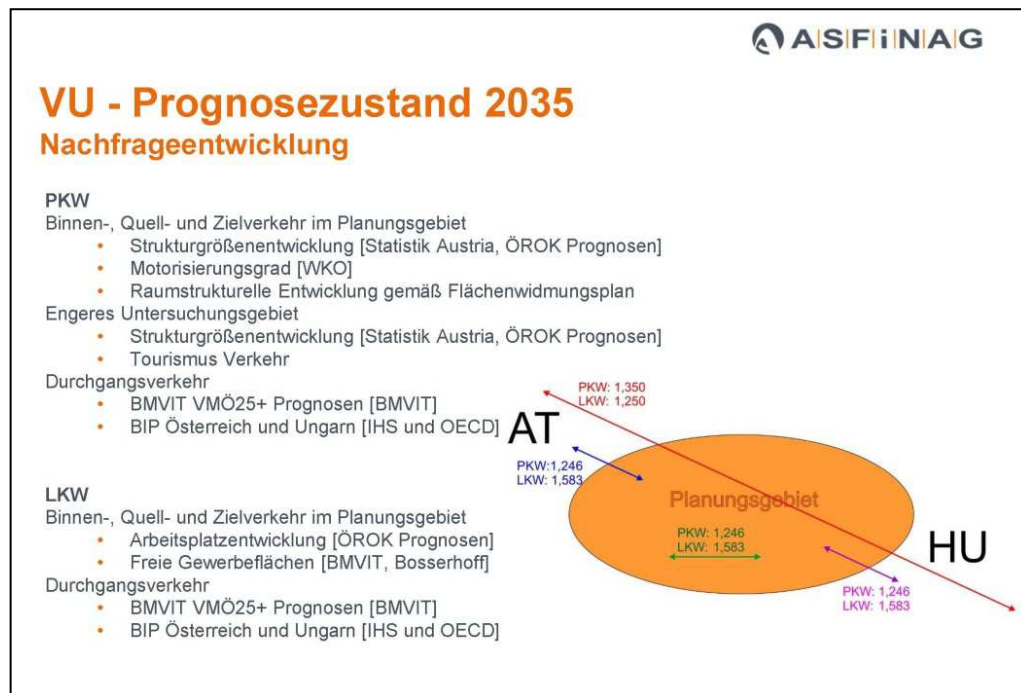
Fazit:

Eine Überprüfung der Verkehrsmodellqualität kann aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht durchgeführt werden.

Nachfrageentwicklung – Prognosezustand 2035

In der ASFiNAG Präsentation vom 03.08.2018 zur Verkehrsuntersuchung (Grundlage aktueller als Verkehrsuntersuchung Vorprojekt) wird auf der Folie Prognosezustand 2035 die Nachfrageentwicklung erläutert. Für den Motorisierten Individualverkehr wird unterschieden nach Personen- und Güterverkehr ein Steigerungsfaktoren-Modell angewandt. Die Faktoren wurden unterschieden für den Binnenverkehr, den Quell-/Zielverkehr und den Durchgangsverkehr ermittelt. Als Grundlage wird auf Statistiken der Statistik Austria, der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), der Wirtschaftskammer (WKO), des Instituts für Höhere Studien (IHS) und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zurückgegriffen.

Abbildung 5.6.3-4: Nachfrageentwicklung - VU – Prognosezustand 2035



Quelle: ASFiNAG, IKK 2018

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Fazit:

Ein Steigerungsfaktoren-Modell zur Ermittlung der Nachfrage der Prognose ist in der Planungsstufe eines Vorprojekts nichts Außergewöhnliches. Auffallend sind jedoch die gleichlautenden Faktoren im Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr Richtung Österreich und Ungarn (siehe Abbildung oben).

Netzentwicklung bis 2035 (Maßnahmen)

Anforderung:

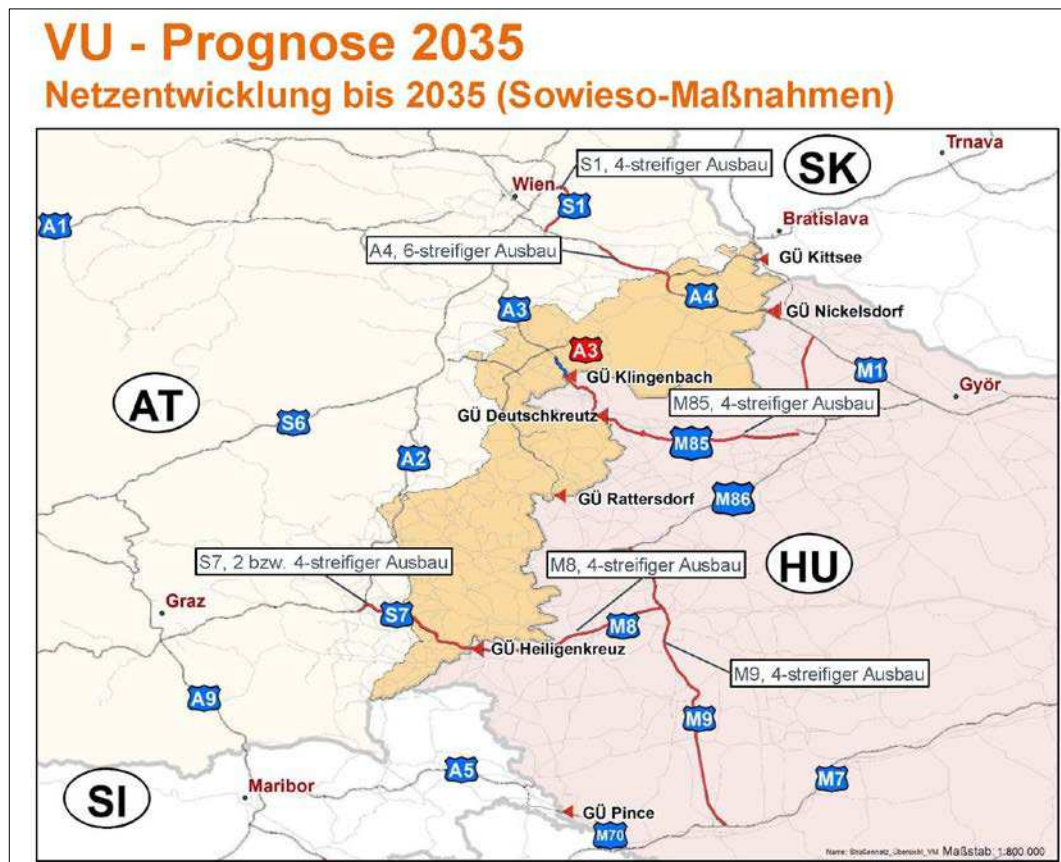
In der RVS 02.01.11 „Grundsätze der Verkehrsplanung“ werden Maßnahmen als Handlungskonzepte zur Veränderung von Zuständen definiert. Ein Planfall ergibt sich aus einer Planungsvariante zu einem bestimmten Zeitpunkt unter Annahme bzw. Festlegung wirkungsrelevanter Rahmenbedingungen. Planfälle charakterisieren verschiedene Zustände des Systems aus Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot. Ihre Festlegung ist für die nachfolgenden Arbeitsschritte der Wirkungsermittlung und deren Beurteilung von grundlegender Bedeutung. Die Entwicklung von Maßnahmenplanfällen, Varianten und Rahmenbedingungen ist transparent und nachvollziehbar zu dokumentieren.

Verkehrsuntersuchung:

In der Verkehrsprognose sind absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen und zu dokumentieren. In der Präsentation vom 03.04.2018 sind Straßenbauvorhaben am hochrangigen Netz im In- und Ausland dargestellt. Die Darstellung Netzentwicklung 2035 dokumentiert die absehbaren Entwicklungen im Wirkungsumfeld (Sowieso-Maßnahmen) sowie eine bestandsnahe Variante der A 3 Südost Autobahn (Trassenverlauf entlang der Achse Landesstraße B 16 mit Übergabepunkt an der Grenze bei Klingenbach). Es sind Maßnahmen am hochrangigen Straßennetz in Österreich für die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Steiermark (Ausbau A4 Ost Autobahn, Neubau S1 Außenring Schnellstraße, S 7 Fürstenfelder Schnellstraße) dargestellt. Im angrenzenden Ausland sind Maßnahmen am hochrangigen Straßennetz in Ungarn wie die M 85 oder die M 8 bzw. M 9 aufgetragen.

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.6.3-5: Netzentwicklung bis 2035 - VU – Prognose 2035



Quelle: ASFInAG, IKK 2017

Fazit:

Die in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigten und untersuchten Maßnahmen sind RVS-konform beschrieben und dokumentiert. Es fällt jedoch auf, dass Straßenbauvorhaben in der Slowakei (Nahbereich Bratislava) unberücksichtigt geblieben sind. Das hat jedoch höchstwahrscheinlich keinen maßgebenden Einfluss auf die Ergebnisse im Planungsgebiet.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Ergebnisse Verkehrsuntersuchung – Analyse 2017 und Prognose 2035

Anforderung:

Ein Verkehrsmodell dient dazu, Wirkungsgefüge im Analysezustand vereinfacht abzubilden und in der Prognose die möglichen Wirkungen der zu untersuchenden Planungsvarianten zum Prognosehorizont abzuschätzen. Ein Verkehrsmodell ist in der Analyse an empirischen Daten des Analysezustandes abzustimmen (kalibrieren). In der Prognose werden bestimmte Einflussgrößen (Strukturdaten, Motorisierungsgrad, etc.) verändert und die daraus entstehende Wirkung ermittelt. Ein wesentlicher Teil jedes Verkehrsmodells ist die modellhafte Abbildung und Verknüpfung von Verkehrsangebot (Infrastruktur, Tarif, etc.) und Nachfrage (Auszug RVS 02.01.11). Die Qualität von Verkehrsnachfragemodellen hängt jedenfalls maßgeblich von der Realitätsnähe der Eingangsdaten und von der Güte der Modellansätze ab.

Wirkungen von Maßnahmen werden in der Verkehrsuntersuchung durch Indikatoren beschrieben. Dementsprechend sind in jeder Untersuchung die Methoden zur Wirkungsermittlung im Hinblick auf adäquate Abbildung der Indikatoren auszuwählen. Wirkungen können quantitativ oder qualitativ beschrieben werden. Quantifizierbare Wirkungen werden gemessen oder berechnet. Dient die Verkehrsuntersuchung als Grundlage für die Ermittlung weiterer Wirkungen (beispielsweise NKU) ist eine Differenzierung nach Fahrzeugarten oder Fahrtzwecken erforderlich. In Abhängigkeit von Art und Komplexität der Problemstellung können die genannten Kenngrößen weiter inhaltlich (Straßenkategorien im Kfz-Verkehr, Bahn, Bus, etc.), räumlich (Binnen-, Quell-/Ziel-, Durchgangs- und Transitverkehr) und zeitlich (Jahr, Monat, Tag, Tageszeiten) detailliert werden.

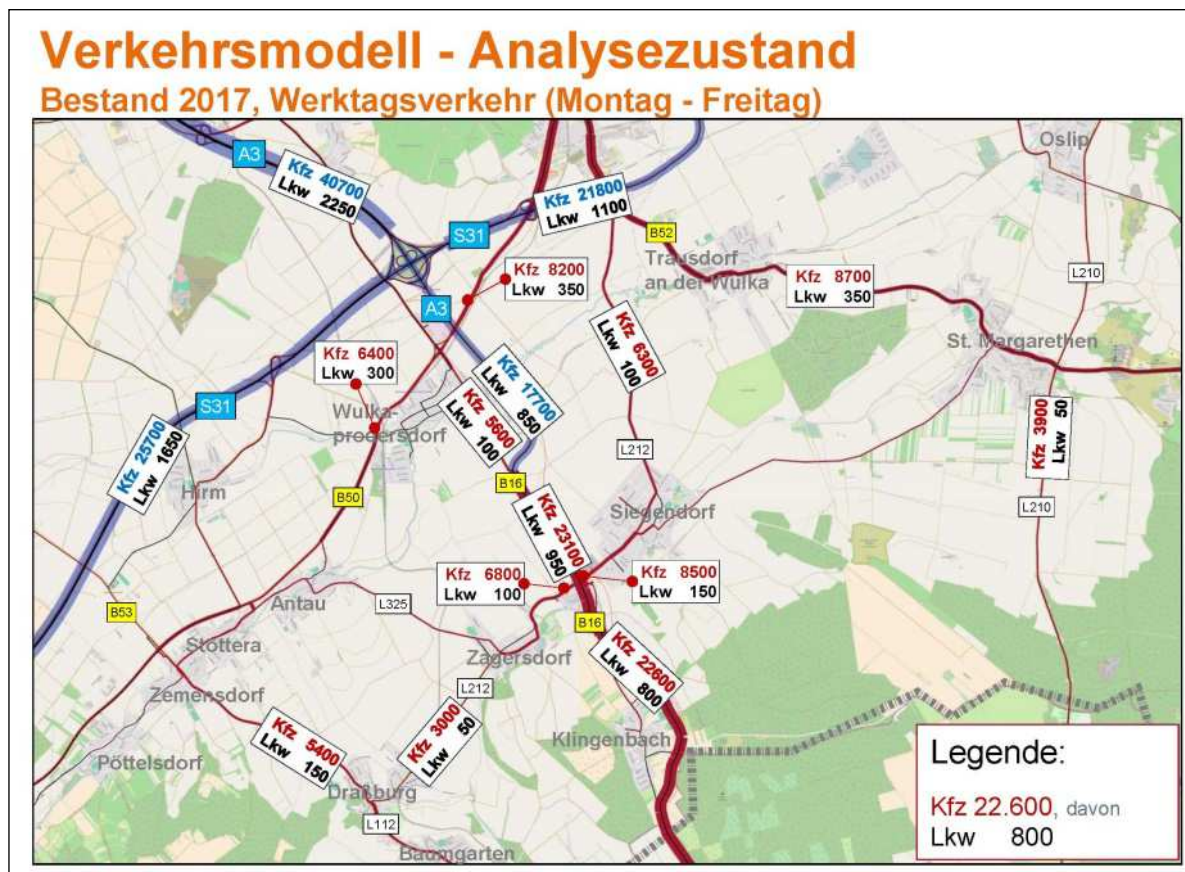
Verkehrsuntersuchung:

In der Präsentation vom 03.04.2018 (Grundlage aktueller als Verkehrsuntersuchung Vorprojekt) wurden die verkehrlichen Wirkungen in Form von Belastungskarten und Differenzdarstellungen aufbereitet. Die Berechnungsergebnisse wurden sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Schwerverkehr (SV) im Werktagsverkehr (DTVw) dargestellt. Die Darstellungen wurden für das Planungsgebiet aufbereitet. Es liegen Berechnungsergebnisse zum Analysezustand 2017 und der Nullprognose 2035 bzw. der Maßnahmenprognose 2035 vor.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingensbach

Demnach verkehren im Bestand 2017 an der B 16 Ödenburger Straße Höhe Klingensbach 22.600 Kfz/24h im Werktagverkehr (davon rund 800 Lkw/24h). Vor Siegendorf erreicht die B 16 mit 23.100 Kfz/24h und rund 950 Lkw/24h die höchste Verkehrsstärke. Im Abschnitt der A 3 Südost Autobahn südlich des Knoten Eisenstadt wurde eine Verkehrsbelastung von 17.700 Fahrzeugen je Werktag mit einem Schwerverkehr von 850 Lkw/24h und nördlich nach dem Knoten eine Verkehrsstärke von 40.700 Kfz/24h berechnet. Der Schwerverkehr (SV) beträgt in diesem Abschnitt 2.250 Lkw je Werktag. Die Berechnungen zur S 31 Burgenland Schnellstraße weisen Verkehrsstärken von 21.800 Kfz/24h bis 25.700 Kfz/24h aus. An der B 52 fahren rund 8.700 Fahrzeuge am Tag westlich von St. Margarethen. Die L 210 ist mit 3.900 Kfz/24h und 50 Lkw/24h belastet.

Abbildung 5.6.3-6: Verkehrsmodell - Analysezustand



Quelle: ASFInAG 2019

In einer eigenen Aufbereitung wurde südlich der B 50 der Verkehr (Kfz und Schwerverkehr) aller entlang einer von Südwesten nach Nordosten verlaufenden Linie geschnittenen Straßen aufsummiert (Belastungsschnitt). Der Belastungsschnitt (vgl. nachstehende Tabelle) zeigt eine

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Korridorverkehrsstärke von 43.700 Fahrzeugen am Werktag mit 1.550 Lkw/24h im Schwerverkehr (SV).

Tabelle 5.6.3-1: Belastungsschnitt – Bestand 2017

Belastungsschnitt		B53	B16	A3	L212	B52	Summe
Bestand 2017	Kfz	5 400	5 600	17 700	6 300	8 700	43 700
	Lkw	150	100	850	100	350	1 550

Quelle: eigene Darstellung

In der Nullprognose 2035 (Referenzplanfall, ohne A 3 Ausbau) sind an der B 16 Ödenburger Straße im Abschnitt Klingenbach 27.000 Fahrzeuge mit einem Schwerverkehr von 1.700 Lkw an einem Werktag prognostiziert. Nördlich von Siegendorf verkehren in der (Null-) Prognose 2035 ca. 28.500 Kfz/24h, davon 2.000 Lkw im SV. An der bestehenden A 3 südlich des Knotens Eisenstadt wurden in der ASFiNAG-Prognose 2035 etwa 22.400 Kfz/24h mit 1.900 Lkw/24h und nördlich des Knotens 48.500 Kfz/24h mit 3.600 Lkw/24h im SV berechnet. Die S 31 weist im dargestellten Auschnitt Verkehrsbelastungen von 24.000 Kfz bis 26.200 Kfz/24h aus. An der B 52 steigt der Verkehr auf 9.300 Kfz/24h mit 400 Lkw/24h und an der L 210 zur Grenze bei St. Margarethen auf 4.500 Kfz/24h (davon 50 Lkw/24h).

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 5.6.3-7: Verkehrsmodell – (Null-)Prognose 2035



Quelle: ASFInAG 2019

Der Belastungsschnitt in der (Null-)Prognose 2035 (ohne Realisierung des A 3 Ausbaus) zeigt die steigende Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Bestand 2017. Der Verkehrszuwachs beträgt ca. +9.200 Kfz/24h (+1.300 Lkw/24h).

Tabelle 5.6.3-2: Belastungsschnitt – (Null-)Prognose 2035

Belastungsschnitt		B53	B16	A3	L212	B52	Summe
Prognose 2035 ohne Ausbau	Kfz	6 200	6 100	22 400	8 900	9 300	52 900
	Lkw	150	150	1 900	250	400	2 850

Quelle: eigene Darstellung

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

In der ASFiNAG Präsentation vom 3.4.2018 wurde der Ausbau der A 3 Südost Autobahn als bestandsnahe Variante dargestellt. An der ausgebauten A 3 verkehren am Grenzübergang Klingenbach ca. 31.500 Kfz/24h mit einem Schwerververkehrsanteil von rund 1.850 Lkw/24h. An der B 16 Ödenburger Straße nördlich von Siegendorf verbleiben ca. 13.500 Kfz im werktäglichen Verkehr. Im Abschnitt südlich des Knotens Eisenstadt sind auf der A 3 im Ausbauplanfall 2035 etwa 41.700 Fahrzeuge mit 2.050 Lkw/24h im SV und nördlich 50.900 Kfz/24h mit 3.600 Lkw/24h prognostiziert. Die Verkehrsbelastungen an der S 31 Burgenland Schnellstraße steigen auf ca. 28.000 Fahrzeuge am Tag östlich und ca. 29.300 Kfz/24h westlich der A 3 Südost Autobahn. An der B 52 sinkt die Verkehrsbelastung auf rund 8.300 Kfz/24h mit 400 Lkw/24h. Richtung Grenze bei St. Margarethen verkehren im Ausbauplanfall 2035 etwa 3.300 Kraftfahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag.

Abbildung 5.6.3-8: Verkehrsmodell – Prognose 2035 mit Ausbau der A 3



Quelle: ASFiNAG 2019

Nachstehende eigene Tabelle zeigt die Verkehrsstärken im Prognosejahr 2035 mit Ausbau der A 3 am Belastungsschnitt südlich der B 50 verlaufend. Gegenüber der Nullprognose 2035 kommt es zu einer Zunahme um +9.000 Kfz/24h im Werktagsverkehr (+17%). Im Lkw-Verkehr

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

bleibt die Anzahl der Fahrzeuge mit 2.850 Lkw/24h gleich. Im Vergleich zum Bestandsplanfall 2017 beträgt die Zunahme im Kfz-Verkehr +18.200 Kfz/24h (+42%).

Die absolute Zunahme im Lkw-Verkehr am Grenzübergang Klingenbach mit Lückenschluss der A 3, im Vergleich zum Nullplanfall 2035, von +150 Lkw/24h erscheint angesichts der Aufhebung der derzeit bestehenden Tonnage-Beschränkung auf der österreichischen Seite des Grenzübergangs sehr gering.

Tabelle 5.6.3-3: Belastungsschnitt – Prognose 2035 mit Ausbau der A 3

Belastungsschnitt		B53	B16	A3	L212	B52	Summe
Prognose 2035 mit Ausbau (bestandsnah)	Kfz	4 400	2 500	41 700	5 000	8 300	61 900
	Lkw	200	100	2 050	100	400	2 850

Quelle: eigene Darstellung

Die verkehrliche Wirkung wurde in der vorliegenden Unterlage vom 3.4.2018 als Differenzdarstellung (Zu- und Abnahmen am Straßennetz aufgrund von Maßnahmen) aufbereitet.

Evaluierung der A 3-Verlängerung

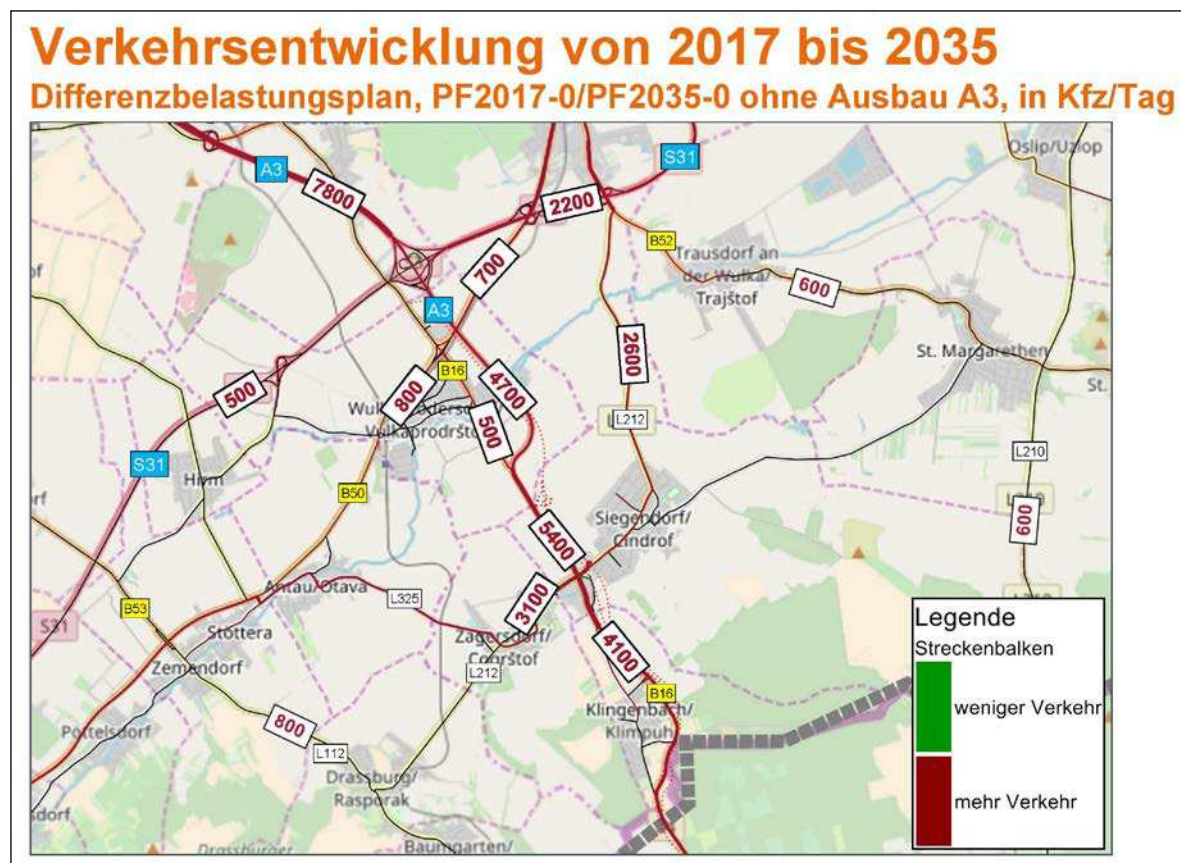
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Prognosewirkung (Strukturveränderung):

Es wurde in einem ersten Schritt die Strukturentwicklung (Vergleich Nullprognose 2035 zu Analysezustand 2017) dokumentiert. Aufgrund von räumlichen strukturellen Entwicklungen (wie z.B. die Veränderung der Bevölkerung, der Erwerbstätigkeiten oder Motorisierung).

An der B 16 Ödenburger Straße führen diese Effekte zu einer Verkehrssteigerung von +4.100 Kfz/24h am Grenzübergang Klingenbach (B16). Höhe Siegendorf wächst der Verkehr um +5.700 Kfz/24h. An der bestehenden A 3 Südost Autobahn sind Verkehrszunahmen von +4.700 Kfz südlich und +7.800 Kfz/24 nördlich des Knotens prognostiziert. Die S 31 Burgenland Schnellstraße nimmt moderat zwischen +500 Fahrzeugen und auf der Seite von Eisenstadt mit +2.200 Fahrzeugen gegenüber dem Bestand zu. An den restlichen Landesstraßen (B 52 und L 210) ist die Verkehrszunahme mit +600 Kfz/24h moderat, an der Landesstraße L 212 nach Siegendorf deutlich (+2.600 Fahrzeuge).

Abbildung 5.6.3-9: Prognosewirkung - Verkehrsentwicklung von 2017 bis 2035



Quelle: ASFINAG 2019

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Netzwerk (Ausbau A 3 Verlängerung bis zum Grenzübergang Klingenbach):

Der Vergleich des Nullplanfalls (PF2035-0) mit dem Ausbauplanfall (PF2035-1) 2035 zeigt die Projektwirkung des Lückenschlusses der A 3 bis zur Grenze bei Klingenbach und die Einbindung in die M 85 auf ungarischer Seite.

Der Vergleich zeigt Zunahmen am hochrangigen Straßennetz (A 3 und S 31) und zum Großteil deutliche Abnahmen am Landesstraßennetz.

Es wird in der ASFiNAG-Prognose eine Verlagerung des Verkehrs weg von der B 16 im Ausmaß von -3.600 bis -15.200 Kfz/24h und Entlastungen der Ortsgebiete an den betroffenen Landesstraßen prognostiziert. So reduziert sich der Verkehr an der L 212 Richtung Siegendorf um -3.800 Kfz. An der B 52 reduziert sich die Verkehrsstärke um -1.000 Fahrzeuge im Werktag. Durch die Bündelung des Verkehrs werden auch die umliegenden Grenzübergänge vom Verkehr entlastet (L 210 St. Margarethen um -1.300 Kfz/24h).

Abbildung 5.6.3-10: Differenzbelastungsplan (Netzwerk)



Quelle: ASFiNAG 2019

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Belastungsschnitt B 50:

Der Vergleich der Planfälle aus der Präsentation 2018 zeigt im Belastungsschnitt nachfolgende Tabelle.

Tabelle 5.6.3-4: Belastungsschnitt – Vergleich der Planfälle

Belastungsschnitt		B53	B16	A3	L212	B52	Summe	Veränderung zu Bestand	Veränderung P1/P0
Bestand 2017	Kfz	5 400	5 600	17 700	6 300	8 700	43 700	Ref.	-9 200
	Lkw	150	100	850	100	350	1 550		-1 300
Prognose 2035 ohne Ausbau	Kfz	6 200	6 100	22 400	8 900	9 300	52 900	Ref.	+9 200
	Lkw	150	150	1 900	250	400	2 850		+1 300
Prognose 2035 mit Ausbau (bestandsnah)	Kfz	4 400	2 500	41 700	5 000	8 300	61 900		+9 000
	Lkw	200	100	2 050	100	400	2 850		+0

Quelle: eigene Darstellung

Fazit:

Die Dokumentation der verkehrlichen Grundlagen erfolgte weitgehend RVS konform. Es wurden im Motorisierten Individualverkehr (MIV) Verkehrsbelastungspläne nach den Nachfragesegmen-ten Personenverkehr (Pkw) und Güterverkehr (Schwerverkehr SV – Lkw) unterschieden. An- zumerken ist jedoch, dass zur differenzierten Beantwortung von Fragestellungen zum Lkw- Verkehr die Aufteilung des Schwerverkehrs in kurze und lange Fahrzeuge hilfreich gewesen wäre.

Gegenüber der Nullprognose 2035 kommt es mit A 3-Ausbau zu einer Zunahme um +9.000 Kfz/24h im Werktagsverkehr (+17%). Im Lkw-Verkehr bleibt die Anzahl der Fahrzeuge mit 2.850 Lkw/24h gleich. Im Vergleich zum Bestandsplanfall 2017 beträgt die Zunahme im Kfz- Verkehr +18.200 Kfz/24h (+42%).

Die absolute Zunahme im Lkw-Verkehr am Grenzübergang Klingenbach mit Lückenschluss der A 3, im Vergleich zum Nullplanfall 2035, von +150 Lkw/24h erscheint angesichts der Aufhebung der derzeit bestehenden Tonnage-Beschränkung auf der österreichischen Seite des Grenzüber- gangs sehr gering.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

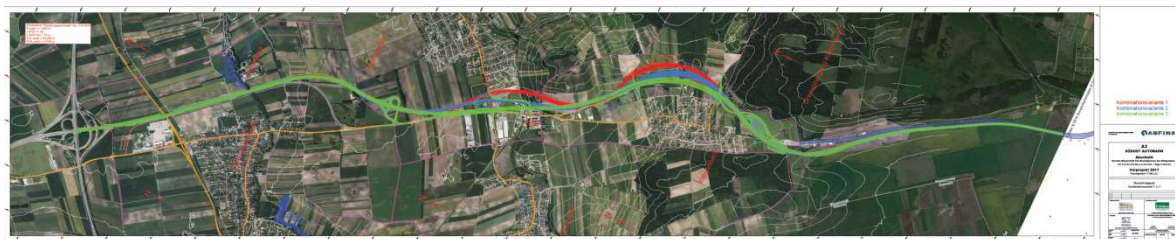
Aus der Präsentation liegen ausschließlich Differenzdarstellungen nach Personen- und Güterverkehr vor. Die Darstellung der verkehrlichen Wirkungen wurde im Sinne der RVS Verkehrsplanung begonnen. Zur weiteren Beurteilung in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) sind jedoch weitere Indikatoren zum Fahrleistungs- und Reisezeitvergleich und Darstellungen von Verkehrsspinnen (Quelle-/Zielbeziehungen über einen Straßenquerschnitt notwendig).

Trassenvarianten

Verkehrsuntersuchung:

Die Planungen der ASFiNAG zum Vorprojekt 2017 gingen zunächst von einer bestandsnahen Trassenlage der A 3 aus. Damit sollte einerseits den spezifischen Ausführungen des BStG Rechnung getragen werden und andererseits die Umweltauswirkungen minimiert werden. Konkret wurden auf Ebene des Übersichtslageplans drei (3) bestandsnahe sogenannte „Kombinationsvarianten“ entwickelt (Bearbeitungsstand 2.11.2016), die sich im Wesentlichen in der Entfernung von den Siedlungsgebieten unterscheiden.

Abbildung 5.6.3-11: Übersichtslageplan Kombinationsvarianten 1, 2 und 3



Quelle: Schimetta 2016

Variante 1 stellt die entfernteste Trasse dar, Variante 3 die am nächsten gelegene Trasse zur B 16.

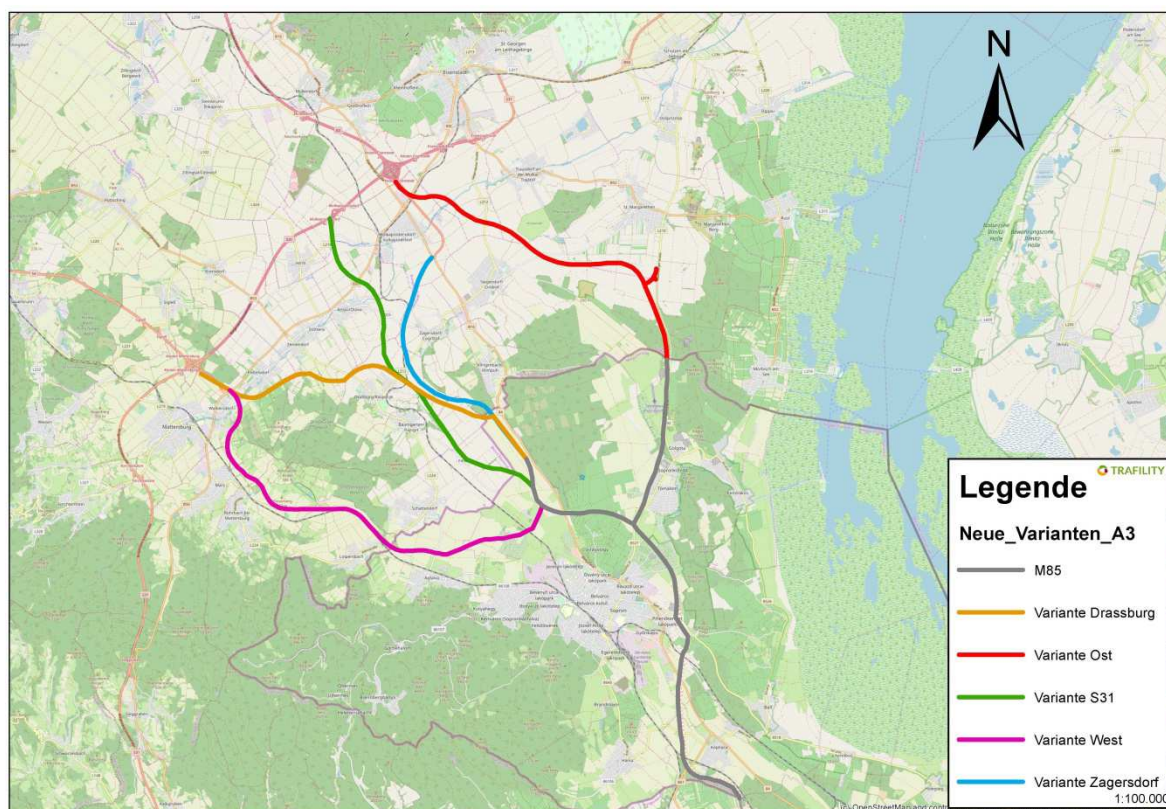
Alle drei Trassenvarianten weisen Schutzmaßnahmen auf. Die Schutzmaßnahmen umfassen primär eine Niveaufreimachung im Raum Siegendorf (Gewerbezone Ost) und einen Damm nördlich von Klingenbach, wobei die bestehende B 16 höher gelegt als Lärmschutzdamm für die wiederum nördlich davon gelegene Autobahntrasse fungieren sollte.

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Im November 2019 wurden auf Wunsch des Landes Burgenland und auf Grundlage der vorgelegten Trassenstudien Ungarns weitere „bestandsferne“ Varianten in die Verkehrsuntersuchung aufgenommen. Es wurden 5 unterschiedliche Linienführungen in einem Korridor zwischen St. Margarethen und Rohrbach hinsichtlich ihrer Wirkung untersucht. In der nachfolgenden Karte (Trafility 2019 – Lageplan 1:100.000) sind jene untersuchten Planungsvarianten zur A 3 Südost Autobahn zwischen Knoten Eisenstadt und dem Grenzübergang Klingenbach in ihrer Lage aufgetragen.

Abbildung 5.6.3-12: Übersicht – neue Lagevarianten A 3



Quelle: ASFiNAG, Trafility 2019 – Lageplan 1:100.00

Wie die Abbildung zeigt, weisen die Varianten Ost, West sowie S 31 andere Grenzübergänge auf als im BStG (GÜ Klingenbach) verankert ist.

Diese „bestandsfernen“ Varianten binden zum Teil auch nicht in den Kn. Eisenstadt ein (Variante S 31), sondern springen von der S 31 Burgenland Schnellstraße ab.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Bereits im Jahr 2004 wurden Alternativkorridore aufgezeigt, die westlich bzw. östlich des Knoten Eisenstadt von der S 31 abspringen. Damals wurde ausgeführt, dass dies Folgendes bedingen würde:

- Errichtung einer eigenen Kollektorfahrbahn auf der S 31 Burgenland Schnellstraße
- Problematischer Versatz des Verkehrs zwischen den Abschnitten der A 3 Südost Autobahn
- Erzeugung von Unfallhäufungspunkten (Verflechtung)
- Geringere Akzeptanz der neuen Verkehrsverbindung
- Geringere Entlastungswirkung für die B 16 (vgl. OSAG 2004 S. 4)

Fazit:

Die vorliegenden Planungen zu den „bestandsnahen“ Varianten im Vorprojekt 2017 (Bearbeitungsstand 2016) lassen den Schluss zu, dass die Schutzmaßnahmen wie die Niveaufreimachung im Raum Siegendorf (Gewerbezone Ost) und der Lärmschutzdamm für Klingenbach hinsichtlich ihres Umfangs bei Weitem nicht ausgereizt sind.

Die „neuen bestandsfernen“ Varianten bedingen einige Nachteile, wie geringere Entlastungswirkung für die B 16, Erzeugung von Unfallhäufungspunkten, Durchschneidung von hochwertigen ökologischen Flächen, Errichtung einer eigenen Kollektorfahrbahn auf der S 31, etc., gegenüber den bestandsnahen Varianten.

5.6.4 Verkehrliche Wirkungen - Kapazitäten

Die RVS 03.01.11 Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen beschreibt die Verfahren zur Überprüfung des Verkehrsablaufs auf bestehenden und geplanten Straßen, im Speziellen, ob die Anlageverhältnisse ihrer funktionellen Bedeutung entsprechen. Die RVS 03.01.13 Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen ist dazu in Ergänzung anzuwenden; sie dient als Hilfestellung für eine Kategorisierung des Straßennetzes und zur Festlegung der Anforderungsprofile an die einzelnen Straßenkategorien. Sie definiert ein Qualitätsmaß, welches das Straßennetz entsprechend seinem Anforderungsprofil zu erfüllen hat. Dazu wird eine Bemessungsstunde definiert, für die das Anforderungsprofil einzuhalten ist.

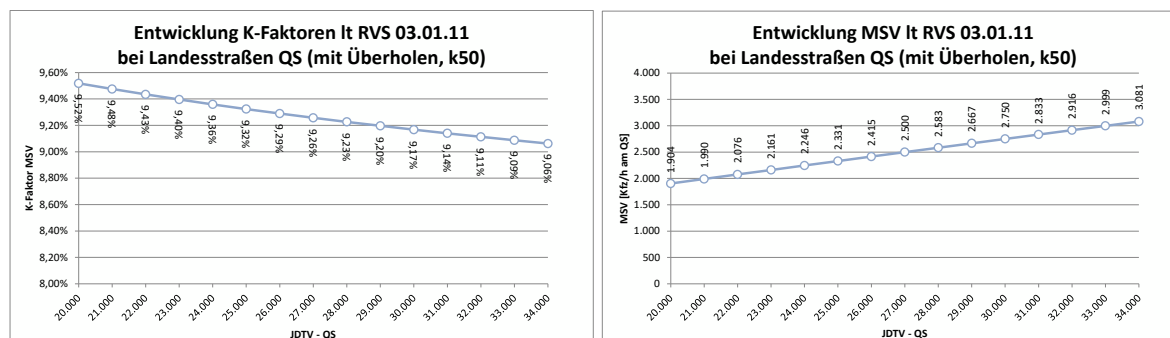
Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Im vorliegenden Fall der Streckenverbindung der A 3 Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach wurde die Verbindung der Kategorie II Transregionales Netz (Großräumige Verbindungen zwischen den neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräumen oder grenzüberschreitende Verbindungen zu bedeutenden benachbarten Regionen) zugordnet. Dementsprechend ist die Verkehrsqualität an besagtem Streckenabschnitt derart sicherzustellen, dass an maximal 50 Stunden des Jahres (50. Bemessungsstunde) die erreichbare Verkehrsgeschwindigkeit (Vv) von 70 km/h unterschritten wird. Eine planfreie Ausgestaltung der Knotenpunkte ist laut Dienstanweisung für alle hochrangigen Strecken vorgesehen.

In Abhängigkeit von den Anlageverhältnissen (Fahrstreifenanzahl, Längsneigungen, etc.) sowie den Verkehrszusammensetzungen werden entsprechend der Richtlinie Verkehrszustände (Auslastungsgrade bzw. Verkehrsgeschwindigkeiten) für Streckenabschnitte errechnet, die mit den gewünschten Zielen zu vergleichen sind.

Die vorliegenden Analysen der derzeitigen Verkehrsmengen zeigt, dass derzeit (2017) bei einem DTV_w von ca. 23.000 Kfz/24h an der B 16 zwischen Siegendorf und Wulkaprodersdorf (km 47,2) Spitzenstundenwerte von ca. 1.000 bis 1.200 Kfz/h und Richtung erreicht werden. Die Spitzenstundenanteile liegen somit über 10 % des Tagesverkehrs.

Abbildung 5.6.4-1: MSV Entwicklung bei unterschiedlichen Querschnittsbelastungen lt. RVS 03.01.11, k50



Quelle: eigene Darstellung

Laut Richtlinie RVS 03.01.11 ist für zweistreifige Bereiche demnach bei Querschnittsbelastungen von knapp 23.000 Kfz/24h mit Bemessungsverkehrsmengen von etwa 2.050 Kfz/h am Querschnitt zu rechnen. Mit der Prognosebelastung ohne Ausbau der A 3 (ASFiNAG Vorprojekt, IKK) muss von etwa 2.500 Kfz/h in der Bemessungsstunde ausgegangen werden.

Die erreichbaren Grundleistungsfähigkeiten sind ebenfalls in der RVS 03.01.11 definiert. Neben den Anlageverhältnissen gehen auch die Schwerverkehrsanteile in die Betrachtung ein.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Tabelle 5.6.4-1: Leistungsfähigkeiten zweistreifiger Freilandstraßen

Leistungsfähigkeit L [Kfz/h]		Schwerverkehrsanteil SV [%]		
Längsneigung s	Kurvigkeit ku [g/km]	0	10	20
s ≤ 4%	<75	2.500	2.333	2.190
	75 bis < 150	2.073	2.065	2.055
	≥ 150	1.933	1.835	1.798
4 < s ≤ 6%	<75	2.500	1.965	1.795
	75 bis < 150	2.000	1.925	1.795
	≥ 150	1.930	1.795	1.735
6 < s ≤ 8%	<75	2.400	1.590	1.445
	75 bis < 150	2.000	1.580	1.445
	≥ 150	1.930	1.570	1.445
s > 8%	<75	2.000	1.230	1.055
	75 bis < 150	1.800	1.230	1.045
	≥ 150	1.800	1.230	1.045

Quelle: FSV RVS 03.01.11

Somit ergeben sich folgende zu erwartende Verkehrszustände an der bestehenden B 16. Die Auswirkungen an den Knotenpunkten sind hier noch nicht berücksichtigt.

Tabelle 5.6.4-2: erwartbare Verkehrszustände – B 16

Analysezustand	DTVw (Vorprojekt)		JDTV (Eigene Berechnungen)		MSV (lt RVS)	Grundleistungs- fähigkeit (lt RVS)	Auslastung freie Strecke
	Kfz/24h	Lkw- Anteil	Kfz/24h	Lkw- Anteil	Kfz/h am QS	Kfz/h	[·]
Bestand 2017	23.050	4,1%	21.700	3,8%	2.050	2.452	84%
Nullplanfall PO 2035	28.500	7,0%	26.900	6,4%	2.491	2.404	104%

Quelle: eigene Darstellung

Fazit:

Laut den Richtlinien ist bei zweistreifigen Querschnitten (mit Überholmöglichkeiten) eine maximale Leistungsfähigkeit bei idealen Anlageverhältnissen (0% SV, geringe Längsneigung, geringe Kurvigkeit) von 2.500 Kfz/h am Querschnitt erreichbar. In der konkreten Situation an der B 16 werden etwas geringere Grundleistungsfähigkeiten zwischen etwa 2.400 und 2.450 Kfz/h auf der freien Strecke erreichbar sein. Die derzeitige Verkehrssituation entlang der B 16 zeigt schon heute deutliche Überlastungserscheinungen. Dies betrifft hauptsächlich die Knotenpunkte, die freie Strecke erscheint im Bestand mit 84 % Auslastung bereits hoch belastet. Ein weiterer Anstieg wird (auch im Hinblick auf die Knotenpunkte) die Situation weiter verschärfen und die Betriebsgeschwindigkeiten sinken lassen.

Die Querschnittsüberprüfung ergibt in der Prognose 2035 auch ohne Ausbaumaßnahmen an der A 3 eine rechnerische Überlastung der freien Strecke von 104% (2.491 : 2.404 Kfz/h).

Ohne Ausbau wird die Aufrechterhaltung der entsprechenden Verkehrsqualität, welche der Bedeutung dieser Straßenverbindung (Kategorie II) entspricht, unter den gegebenen Rahmenbedingungen aus derzeitiger Sicht somit sicherlich nicht möglich sein.

5.6.5 Wechselwirkung A 3 / A 4

Hinsichtlich der Wechselwirkung zwischen A 3 Südost Autobahn und A 4 Ost Autobahn gibt es Befürchtungen der Anrainergemeinden. Diese bestehen darin, dass maßgeblicher Lkw-Verkehr zwischen Ungarn und Österreich/Deutschland, der bislang über die M 1 und die A 4 (mit dem GÜ Nickelsdorf) verlaufen ist, künftig insbesondere bei Verkehrsbehinderungen auf der A 4 über die Route M 85-A 3-A 2-A 21-A 1 führen könnte.

Dazu wurden im Vorprojekt der ASFINAG Analysen für den Lkw-Verkehr angestellt. Es zeigte sich, dass die Achse M 85-A 3-A 2-A 21-A 1 etwa um 13 km länger ist und der Zeitverlust selbst bei Lückenschluss der A 3 etwa +19 Minuten beträgt. (vgl. ASFINAG 2019 S. 6) Zusätzlich wurde im Zuge der vorliegenden Bearbeitung eine eigene Analyse mit google-maps durchgeführt. Derzeit (Stand September 2020) ist die Strecke Győr-St. Pölten über die Achse M 85-A 3-A 2-A 21-A 1 (GÜ Klingenbach) um 24 km länger, wodurch Kfz etwa +32 min. mehr Fahrzeit benötigen. Werden die rund 5 min Zeiteinsparung für den Lückenschluss der A 3 gemäß ASFINAG Analysen berücksichtigt, ergibt sich dennoch eine um +27 min längere Fahrzeit gegenüber der Achse M 85-M 1-A 4-S 1-A 21-A 1 (GÜ Nickelsdorf).

Die absolute Zunahme im Lkw-Verkehr am Grenzübergang Klingenbach mit Lückenschluss der A 3, im Vergleich zum Nullplanfall 2035, von +150 Lkw/24h erscheint – trotz der deutlich höheren Reisezeit - angesichts der Aufhebung der derzeit bestehenden Tonnage-Beschränkung auf der österreichischen Seite des Grenzübergangs sehr gering.

5.6.6 Verkehrsträgerübergreifende Planung

In der ASFINAG-Verkehrsuntersuchung wird darauf hingewiesen, dass im Planungsgebiet keine größeren ÖV-Projekte geplant sind, wodurch weiterhin mit einer Erhöhung des Motorisierungsgrades zu rechnen ist. (vgl. IKK 2017 S. 37)

6 Sonstige Auswirkungen

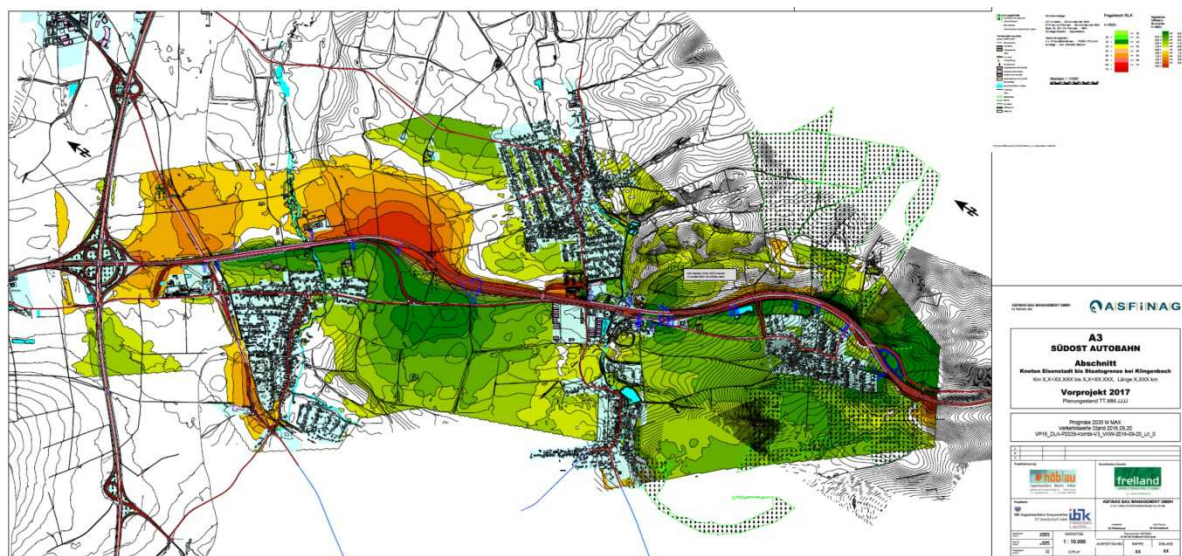
6.1 Auswirkungen der A 3 auf Lärm

Verkehrstechnische Untersuchung Lärm:

Im Jahr 2016 wurden die Auswirkungen der Weiterführung der A 3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach von IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH untersucht.

Als Grundlage für die Untersuchung dienten Verkehrswerte (IKK Stand 20.09.2016), die allerdings nicht den aktuellsten Modellwerten entsprechen. Es wurden Lärmkarten für den IST-Zustand 2016, die Prognose ohne Ausbau 2035 sowie die Prognose 2035 M MAX mit Ausbau erstellt. Für den Ausbau der A 3 Südost Autobahn wurden 3 verschiedene Lagevarianten östlich der bestehenden B 16 lärmtechnisch analysiert. Variante 1 und 2 beinhalten eine Einhausung im Bereich Wulkaprodersdorf, Variante 3 wird unmittelbar östlich der bestehenden B 16 geführt.

Abbildung 6.1-1: Differenzlärmkarte Kombinationsvarianten 3



Quelle: IBK 2016

Alle Varianten wurden grundsätzlich als umweltverträglich erachtet. Als Hotspots wurden allerdings Wulkaprodersdorf, Einzelgehöfte östlich der Kläranlage, Siegendorf, Villen GZO, das Gehöft Preinsberger, Wohnobjekte GZO, Klingenbach Ost und Klingenbach Süd genannt. (vgl. IKB 2016)

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Fazit:

Auf Grund der vorliegenden Faktenlage kann davon ausgegangen werden, dass sehr wahrscheinlich mit vermehrten bzw. verbesserten Schutzmaßnahmen im weiteren Planungsprozess die kritischen Punkte (Hotspots) lärmtechnisch ausgemerzt hätten werden können.

6.2 Auswirkungen der A 3 auf Luft/Klima

Lufttechnische Untersuchung:

Im Jahr 2018 wurde von Rosinak & Partner ZT GmbH Arbeiten am Bericht zur Bestandsbeurteilung Luft sowie Klima begonnen. Luftschadstoffausbreitungsrechnungen konnten jedoch noch nicht durchgeführt werden, da zu diesem Zeitpunkt – so die Autoren – noch keine gesicherten bzw. abgestimmten Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmodell vorlagen. (vgl. Rosinak & Partner 2018 S. 4)

Im seinerzeitigen Vorprojekt 2006 wurden grundsätzliche Aussagen zu sämtlichen Korridorvarianten getroffen. Bei allen Varianten (inkl. Korridor Mitte = bestandsnahe Variante) werden die notwendigen Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten bzw. bleiben unterhalb des Irrelevanzschwellenwertes (gilt für Feinstaub PM10). (vgl. ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner 2006 S. 23)

Fazit:

Auf Grund des Bearbeitungsstandes der Lufttechnischen Untersuchung von Rosinak & Partner ZT GmbH können keine inhaltlich gesicherten Aussagen zum Fachbereich Luft/Klima getätigt werden. Jedoch ist aufgrund der Aussagen im Vorprojekt 2006 mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass bei Verlängerung der A 3 die Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht überschritten werden.

6.3 Auswirkungen der A 3 auf die Ökologie

Im Vorprojekt 2017 wurden die ökologischen Auswirkungen der A 3 Verlängerung in den verschiedenen Trassenvarianten – vermutlich auf Grund der Unterbrechung der Planungen – nur sehr cursorisch behandelt. Um dennoch Aussagen zur Ökologie machen zu können, wurde auf den Bericht des Vorprojekts aus dem Jahr 2006 zurückgegriffen.

Im Vorprojekt 2006 wurden Aussagen zur Ökologie mit den Fachgebieten Pflanzen, Lebensräume und Jagd & Wild getroffen. Für den Korridor Mitte, welcher den „bestandsnahen“ Varianten im Vorprojekt 2017 entspricht, wurde folgendes ausgeführt:

Korridor Mitte: Der Korridor stellt Großteils einen bestandsnahen Ausbau der A 3 an bestehenden Verkehrsachsen dar und berührt dadurch nur geringfügig hochwertige Lebensräume im Bereich von Klingenbach (Hutweide, Natura 2000 Gebiet Dudlesz-erdö in Ungarn).

Für die „bestandsfernen“ Korridore West und Ost, die annähernd den „neuen“ Varianten S 31 und Variante Ost des Vorprojekts 2017 entsprechen wurde im Vorprojekt 2006 seinerzeit folgendes festgehalten:

Korridor West: Dieser Korridor beansprucht direkt hochwertige Lebensräume der Pflanzen und Tierwelt (Trockenwiesen, Brachen, Waldflächen, Fließgewässer). Hinsichtlich Jagd und Wild entsteht eine mäßige Beanspruchung. Auf ungarischer Seite quert die Trasse randlich den südlichen Teil des Natura 2000 Gebietes Dudlesz-erdö.

Korridor Ost: Bei diesem Korridor werden hochwertige Lebensräume im Bereich der Siegendorfer Pußta und Heide durchschnitten bzw. voneinander getrennt. Ebenso erfolgt eine Beeinträchtigung des wertvollen Bereichs des Trausdorfer Flugfeldes sowie von mittel- und hochwertigen Flächen entlang der Wulka und des Nodbaches. Hinsichtlich der Jagd und des Wildes entsteht eine erhebliche Barrierewirkung im Bereich des Herrschaftswaldes. Auf ungarischer Seite liegt die Trasse im Nahbereich zu den Natura 2000 Gebieten Dudlesz-erdö und Fertömelleki dombsor. (vgl. ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner 2006 S. 16-22)

Fazit:

Auf Grund der vorliegenden Aussagen kann davon ausgegangen werden, dass bei einer „bestandsnahen“ Variante (vgl. Ausführungen zu „Korridor Mitte“) sich die ökologischen Auswirkungen gering halten, da hochwertige Ökoflächen nur geringfügig berührt werden. In den „bestandsfernen“ Varianten hingegen kommt es zu einer mäßigen bis hohen Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen, auch auf ungarischer Seite (Natura 2000-Gebiete).

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

6.4 Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr

Im Untersuchungsgebiet verkehren im Schienenverkehr die Mattersburger Bahn (ÖBB; Wien Hauptbahnhof – Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron – Deutschkreutz) und die Raaberbahn (GYSEV Raaberbahn; Ebenfurth – Wulkaprodersdorf – Sopron – Győr). In Wulkaprodersdorf endet weiters die Pannoniabahn (ÖBB; Wien Hauptbahnhof – Neusiedl am See – Eisenstadt – Wulkaprodersdorf). Sowohl die Mattersburger Bahn als auch die Raaberbahn stellen grenzüberschreitende Verbindungen im Öffentlichen Personennahverkehr dar.

In beiden Fällen handelt es sich um eingleisige Bahnverbindungen.

Abbildung 6.4-1: Übersichtsplan Schienennetz



Quelle: ÖBB

Laut Fahrplan der ÖBB (Mattersburger Bahn) verkehren zwischen Wien und Sopron rund 28 Züge pro Richtung und Tag (Fahrzeit ~1h 15min) sowie zusätzlich rund 30 Züge pro Richtung und Tag (Fahrzeit ~40min) zwischen Wiener Neustadt und Sopron. Die Raaberbahn (GYSEV) weist rund 21 Verbindungen pro Richtung und Tag (Fahrzeit ~1h 15min) zwischen Wien und Sopron auf. Auf der Straße wird zum Vergleich zwischen Wien und Sopron eine Fahrzeit von rund 1h 11min benötigt.

Im Bereich Wulkaprodersdorf und Klingenbach verkehren die regionalen Buslinien 906 (VOR; Eisenstadt / Zagersdorf – Siegendorf; ~3 Fahrten / 24h / Richtung), 1158 (VOR; Wien Hauptbahnhof - Eisenstadt – Oberpullendorf – Lockenhaus; ~10 Fahrten / 24h / Richtung) und 281 (VOR; Eisenstadt – Siegendorf – Klingenbach; ~13 Fahrten / 24h / Richtung).

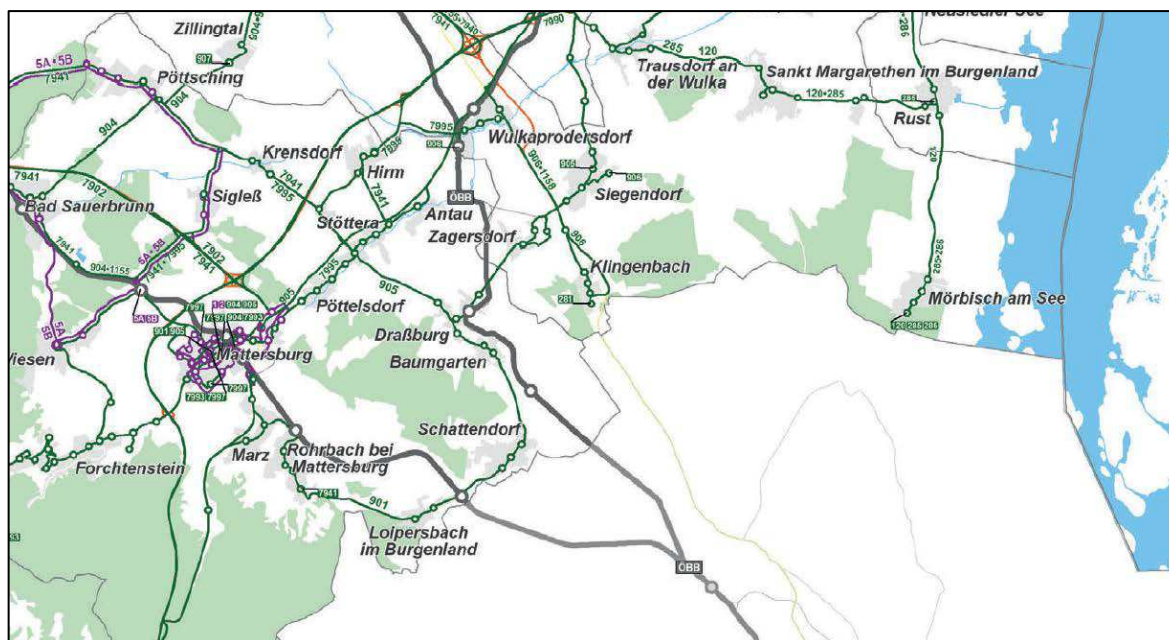
Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Ein grenzüberschreitender regionaler Busverkehr im Bereich Klingenbach existiert derzeit nicht.

Zudem verkehren noch internationale Buslinien und Gelegenheitsverkehre, welche den Einkaufs- und Ausflugsverkehr abdecken.

Abbildung 6.4-2: Übersichtsplan Busnetz



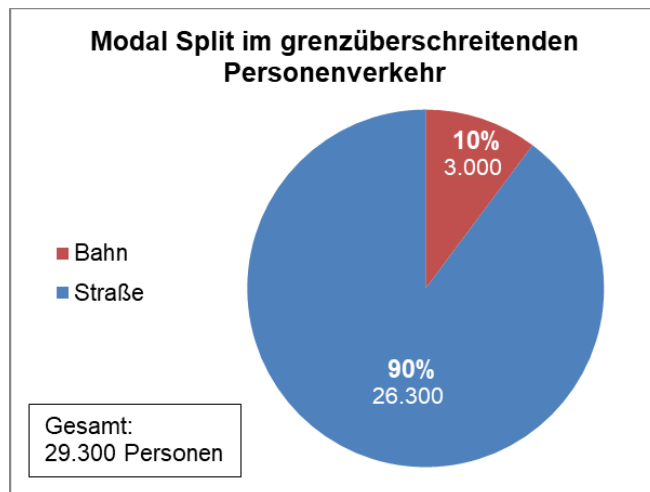
Quelle: Verkehrsverbund Ostregion (VOR)

Fazit:

Die Analysen zeigen, dass derzeit attraktive Eisenbahnverbindungen zwischen Wien / Mattersburg / Wr. Neustadt und Sopron bestehen. Hinsichtlich der Inanspruchnahme bestehen noch beträchtliche Potenziale. So liegt der grenzüberschreitende Personenverkehr im Werktagsverkehr zwischen Österreich und Sopron (vor der CORONA-Krise) im unteren vierstelligen Bereich (ca. 3.000 Fahrgäste/Werktag auf beiden Bahnlinien in beide Fahrrichtungen). Damit ist im grenzüberschreitenden Personenverkehr ein Modal Split von 10% auf der Bahn und 90% auf der Straße erreicht.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abbildung 6.4-3: Modal Split im grenzüberschreitenden Personenverkehr



Quelle: eigene Darstellung

Weitere Verbesserungen hinsichtlich Takt und Infrastruktur erscheinen daher zum gegebenen Zeitpunkt nicht zwingend erforderlich. Der Lückenschluss der A 3 Südost Autobahn würde das bestehende Angebot im Schienenverkehr (weiter) konterkarieren.

7 Zusammenfassung

7.1 Antworten auf die Evaluierungsfragen

Welche Verkehrsfunktion weist die Achse B 16/A 3 auf?

Die Achse B 16/A 3 weist primär regionale Verkehrsströme auf. Seit vielen Jahrzehnten überwiegen intensive bilaterale grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Sopron und dem Großraum Wien / Nordburgenland. Die Verkehrsstärken am Grenzübergang Klingenbach nehmen auch weiter zu (jährlich +2,3%: 2013-2019).

Wie wird sich der Verkehr auf der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?

Die Dauerzählstellen der ASFiNAG und des Landes Burgenland zeigen seit 2013 einen stetigen Anstieg im Kfz-Verkehr (A 3 Großhöflein jährlich +3,1 %; B 16 Klingenbach jährlich +2,3 %). Der Schwerverkehr weist ebenfalls auf der A 3 eine steigende Verkehrsentwicklung auf (jährlich +1,9 %), während er an der B 16 auf Grund der Tonnagebeschränkung stagniert (jährlich -0,4%).

ohne A 3-Verlängerung:

Die Verkehrsprognosen weisen auch ohne Lückenschluss in den nächsten Jahren deutliche Steigerungen aus (ca. +5.400 Kfz/24 somit +23% Höhe Siegendorf). Damit ist davon auszugehen, dass künftig mit noch größeren Überlastungen und verkehrlichen Problemen entlang der B 16 zu rechnen sein wird. Eine maßgebende Verkehrsentlastung der B 16 ist in diesem Fall nur mit umfangreichen Zwangsmaßnahmen im Motorisierten Individualverkehr, die wiederum Verkehrsverlagerungen verursachen könnten, mit gleichzeitigen massiven Förderungen im Öffentlichen Verkehr möglich.

mit A 3-Verlängerung:

Der Vergleich der Verkehrsprognosen ohne und mit Verlängerung der A 3 (B 16-nahe Trasse) zeigt Zunahmen am hochrangigen Straßennetz (A 3 und S 31) und zum Großteil deutliche Abnahmen am Landesstraßennetz. Es wird eine Verlagerung des Verkehrs weg von der B 16 im Ausmaß von -15.200 Kfz/24h (Höhe Siegendorf) prognostiziert. Eine B 16-nahe Autobahntrasse weist somit die höchste verkehrliche Entlastungswirkung auf. B 16-ferne Autobahn-Trassen bewirken hingegen deutlich geringere verkehrliche Entlastungen.

Wie wird sich die Leistungsfähigkeit an der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?

Die derzeitige Verkehrssituation entlang der B 16 zeigt schon heute (obwohl der Verkehr am Grenzübergang auf österreichischer Seite mit einer einstreifigen Verkehrsführung dosiert wird) deutliche Überlastungserscheinungen. Dies betrifft hauptsächlich die Knotenpunkte, die freie Strecke erscheint im Bestand mit 84 % Auslastung bereits hoch belastet. Ein weiterer Anstieg wird (auch im Hinblick auf die Knotenpunkte) die Situation weiter verschärfen und die Qualität des Verkehrsflusses deutlich sinken lassen.

ohne A 3-Verlängerung:

Die durchgeführte Querschnittsüberprüfung ergibt in der Prognose 2035 ohne Ausbaumaßnahmen an der A 3 eine rechnerische Überlastung der freien Strecke von 104%. Somit sind negative Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz und andere Grenzübergänge zu erwarten.

mit A 3-Verlängerung:

Durch die Fertigstellung der A 3 Südost Autobahn können die Kapazitätsengpässe langfristig beseitigt werden.

Durch welche Maßnahmen im Verkehrsbereich sind regional-wirtschaftliche Effekte zu erwarten?

Durch den Ausbau der A 3 Südost Autobahn kommt es zur Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse, wodurch regional-wirtschaftliche Impulse möglich sind.

Bei Beibehaltung der derzeitigen Verkehrssituation (kein weiteren Ausbau der A 3 Südost Autobahn) bleiben die Erreichbarkeiten gleich bzw. werden sich aufgrund der Zunahme der Verkehrsstärken tendenziell verringern. Daher sind regionalwirtschaftliche Impulse eher nicht zu erwarten.

Wie werden sich die Emissionen an der Achse B 16/A 3 ohne und mit A 3-Verlängerung entwickeln?

ohne A 3-Verlängerung:

Die Verkehrsprognose ohne Ausbau der A 3 Südost Autobahn weist deutlich niedrigere Verkehrsstärken auf. Daher ist in diesem Fall von der geringsten Beeinträchtigung durch Emissionen auszugehen. Es kann jedoch teilweise in den Hauptverkehrszeiten zu ungünstigen spezifischen Fahrmodi an den Knoten kommen!

mit A 3-Verlängerung:

Die Verkehrsprognose mit Ausbau der A 3 (bestands-nahe Trasse) stellt deutlich höhere Verkehrsstärken dar. In Summe werden ca. +9.000 Kfz/24h an Induziertem Verkehr entstehen. Jedoch ist aufgrund der Aussagen im Vorprojekt 2006 mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht überschritten werden würden.

Welche Auswirkungen sind bei einem A 3 – Lückenschluss auf den Öffentlichen Verkehr zu erwarten?

Derzeit bestehen attraktive Eisenbahnverbindungen zwischen Wien / Mattersburg / Wr. Neustadt und Sopron. Hinsichtlich der Inanspruchnahme bestehen noch beträchtliche Potenziale. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr wird ein Modal Split von 10% (ca. 3.000 Fahrgäste/Werntag) auf der Bahn und 90% (ca. 26.300 Personen) auf der Straße erreicht. Weitere Verbesserungen hinsichtlich Infrastruktur und Takt erscheinen daher zum gegebenen Zeitpunkt nicht zwingend erforderlich. Der Lückenschluss der A 3 Südost Autobahn würde das bestehende Angebot im Schienenverkehr (weiter) konterkarieren.

Durch die Fertigstellung der A 3 Südost Autobahn würden sich die Verkehrsbehinderungen, aufgrund der Verkehrsentlastung der B 16 und der übrigen Landes- und Gemeindestraßen, für den Linienbusverkehr reduzieren.

Welche Aspekte und Indikatoren verbessern sich ohne A 3 – Lückenschluss?

Ohne Ausbau der A 3 Südost Autobahn kommt es zukünftig zu keinen Verbesserungen im Planungsgebiet gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Welche Aspekte und Indikatoren verschlechtern sich ohne A 3 – Lückenschluss?

Durch die stetige Steigerung der Verkehrsstärken entlang der Achse A 3 / B 16 verschlechtern sich zahlreiche Aspekte bzw. Indikatoren, wenn kein weiterer Ausbau der A 3 Südost Autobahn stattfindet:

- **Verkehrssicherheit:** Die Unfallraten im untergeordneten Straßennetz sind wesentlich höher als auf Autobahnen und Schnellstraßen. Durch die Steigerung der Verkehrsstärken werden die Unfälle mit Personenschaden weiter zunehmen.
- **Kapazitätsengpass B 16:** Die schon heute bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich gemäß den vorliegenden Prognosen nach noch weiter vergrößern. Daher sind negative Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz und andere Grenzübergänge zu erwarten.
- **Anrainer/innen/schutz:** Durch die weitere Verkehrszunahme ist mit Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Straßennetz zu rechnen. Dadurch sind erhöhte Umweltauswirkungen für Anrainer/innen an den Ortsdurchfahrten zu erwarten.
- **Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß gehen, Radfahren):** Die Benutzung der B 16 im nicht motorisierten Verkehr ist unter den gegebenen und prognostizierten Verkehrsstärken nicht verkehrssicher bzw. nicht zu empfehlen.
- **Klimaschutz / Emissionen:** Auch bei geringerer Verkehrssteigerung (als beim Lückenschluss) nehmen die Emissionen auch ohne Ausbau der A 3 Südost Autobahn zu.
- **Öffentlicher Verkehr – Bus:** Durch die weitere Verkehrszunahme werden auch die Verkehrsbehinderungen für Buslinien im Bereich der B 16 in den Hauptzeiten zunehmen.

Abbildung 7.1-1: Verkehrssituation an der B 16



Quelle: eigene Aufnahme

Welche Aspekte und Indikatoren verschlechtern sich mit A 3 – Lückenschluss?

Durch die stetige Steigerung der Verkehrsstärken entlang der Achse A 3 / B 16 kommt es aufgrund des Lückenschlusses (bestandsnahe Trasse mit Grenzübergang in Klingenbach) hauptsächlich zu Verbesserungen. In Bezug auf Emissionen und Ökologie kommt es jedoch zu einer Verschlechterung:

- Klimaschutz / Emissionen: Durch die Verkehrssteigerung nehmen die Emissionen auch ohne Ausbau der A 3 Südost Autobahn zu. Mit Ausbau der A 3 Südost Autobahn sind die Verkehrsprognosen jedoch noch höher (ca. +9.000 Kfz/24h Induzierter Verkehr).
- Ökologie: Durch den Ausbau der A 3 kommt es auf österreichischer Seite zu einer geringfügigen Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen im Bereich von Klingenbach (Hutweide). Auf ungarischer Seite wird ein Natura 2000 Gebiet nur randlich berührt.

Kann nach der bisherigen Datenlage eine umweltverträgliche B 16-nahe Trasse der A 3 gefunden werden?

Die vorliegenden Daten aus den Arbeiten und Planungen zu den Vorprojekten 2006 und 2017 lassen den Schluss zu, dass auf der planerischen Ebene eine umweltverträgliche B 16-nahe A 3-Trasse gefunden werden könnte.

Können die endgültigen Kosten der A 3-Verlängerungen derzeit beziffert werden?

Da der Planungsprozess bereits vor Abschluss des Vorprojekts gestoppt wurde, können derzeit keine aktuellen Kosten für das Projekt genannt werden. Darum wären die Planungen zunächst abzuschließen und anschließend eine Kostenermittlung durchzuführen.

Ist durch die A 3-Verlängerung bzw. den Lückenschluss ein gesamtwirtschaftlicher Gewinn zu erwarten?

Diese Frage kann derzeit nicht abgesichert beantwortet werden, da durch den Planungsstopp weder die Kosten (vgl. oben) noch die Nutzen aktuell ermittelt wurden.

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

7.2 Wirkungsanalyse

Die nachfolgende Tabelle vergleicht zusammenfassend die Wirkung eines Ausbaus der A 3 Südost Autobahn mit keinem weiteren Ausbau der A 3 und einer Trassenführung mit einem alternativen Grenzübergang.

Es wurden folgende Indikatoren einer Bewertung unterzogen:

- Verankerung in österreichischen Gesetzen und Konzepten
- Verkehrsfunktion Straße
- Verkehrssicherheit
- Kapazitätsengpass B 16
- Verkehrsentlastung B 16
- Internationale Vereinbarungen
- Anrainer/innen/schutz
- Regionalwirtschaftliche Aspekte / Erreichbarkeitsverhältnisse
- Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß gehen, Radfahren)
- Klimaschutz / Emissionen
- Öffentlicher Verkehr – Bahn
- Öffentlicher Verkehr – Bus
- Ökologie
- Kosten / Wirtschaftlichkeit

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Tabelle 7.2-1: Wirkungstabelle A 3-Verlängerung (1/2)

	kein weiterer Ausbau der A 3 Südost Autobahn / Herausnahme aus Bundesstraßengesetz (BStG)	Fertigstellung der A 3 am Grenzübergang (GÜ) Klingenbach	Fertigstellung der A 3 mit anderem Grenzübergang (GÜ)
Verankerung in österreichischen Gesetzen und Konzepten	widerspricht Bundesstraßengesetz (BStG), Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö), Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 → Änderungen erforderlich	entspricht Bundesstraßengesetz (BStG), Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö), Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014	entspricht bezüglich des GÜ nicht dem Bundesstraßengesetz (BStG) → Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) notwendig; weitere Verzögerungen zu erwarten
Verkehrsfunktion Straße	primär regionale (bilaterale) Verkehrsströme (Raum Sopron - Großraum Wien / Nordburgenland); Funktion auch ohne A 3 - Ausbau erfüllbar	primär regionale (bilaterale) Verkehrsströme (Raum Sopron - Großraum Wien / Nordburgenland); Funktion erfordert nicht zwingend Autobahn-Ausbau	primär regionale (bilaterale) Verkehrsströme (Raum Sopron - Großraum Wien / Nordburgenland); Funktion erfordert nicht zwingend Autobahn-Ausbau
Verkehrssicherheit	die Unfallraten im untergeordneten Straßennetz sind wesentlich höher als auf Autobahnen und Schnellstraßen UPS-Rate (Freilandstraßen) = 0,4971 UPS-Rate (Straßen im Ortsgebiet) = 1,3048	geringe Unfallrate auf Autobahnen in Österreich UPS-Rate (A u. S) = 0,0990	geringe Unfallrate auf Autobahnen in Österreich UPS-Rate (A u. S) = 0,0990
Kapazitätsengpass B 16	die schon heute bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich in den vorliegenden Prognosen nach noch weiter vergrößern; negative Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz und andere Grenzübergänge zu erwarten	die Kapazitätsengpässe werden durch die Fertigstellung der A3 langfristig beseitigt	die Kapazitätsengpässe werden durch die Fertigstellung der A3 langfristig beseitigt
Verkehrs-entlastung B 16	ohne Fertigstellung der A3 maßgebende Verkehrsentlastung der B16 nur mit umfangreichen Zwangsmaßnahmen im MIV (die wiederum Verkehrsverlagerungen verursachen könnten) und massiven Förderungen im ÖV möglich	B16-nahe Autobahn-Trassen weisen die höchste verkehrliche Entlastungswirkung auf	B16-ferne Autobahn-Trassen weisen eine deutlich geringere verkehrliche Entlastungswirkung auf
Internationale Vereinbarungen	fehlender Lückenschluss im bilateral vereinbarten Autobahnnetz (widerspricht Memorandum of Understanding vom 30.5.2005)	Lückenschluss im bilateral vereinbarten Autobahnnetz (entspricht Memorandum of Understanding vom 30.5.2005)	widerspricht Memorandum of Understanding vom 30.5.2005; Ausbau auf ungarischer Seite erfolgt Richtung Grenzübergang (GÜ) Klingenbach; neuer GÜ verursacht für Ungarn massive Änderungen in rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht (Baustopp!)

Legende:

	Keine Übereinstimmung / negativ / nicht erfüllt
	Teilweise / bedingt / mäßig
	Übereinstimmung / positiv

Quelle: eigene Bearbeitung

Evaluierung der A 3-Verlängerung Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Tabelle 7.2-2: Wirkungstabelle A 3-Verlängerung (2/2)

	kein weiterer Ausbau der A 3 Südost Autobahn / Herausnahme aus Bundesstraßengesetz (BStG)	Fertigstellung der A 3 am Grenzübergang (GÜ) Klingenbach	Fertigstellung der A 3 mit anderem Grenzübergang (GÜ)
Anrainer/innen/-schutz	weitere Verkehrssteigerungen bzw. Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Straßennetz sind zu erwarten → erhöhte Umweltauswirkungen für Anrainer/innen zu erwarten (Ortsdurchfahrten)	Anrainer/innen/schutz gemäß UVP-G kann (mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen) gewährleistet werden; einzelne lokale Verschlechterungen gegenüber heute nicht auszuschließen	Anrainer/innen/schutz gemäß UVP-G kann (mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen) gewährleistet werden; einzelne lokale Verschlechterungen gegenüber heute nicht auszuschließen
Regionalwirtschaftliche Aspekte / Erreichbarkeitsverhältnisse	Erreichbarkeiten bleiben gleich bzw. werden sich tendenziell verringern; regionalwirtschaftliche Impulse eher nicht zu erwarten	Sicherstellung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse; regionalwirtschaftliche Impulse möglich	Sicherstellung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse; regionalwirtschaftliche Impulse möglich
Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß gehen, Radfahren)	die Benutzung der B 16 im nicht motorisierten Verkehr ist unter den gegebenen und prognostizierten Verkehrsstärken nicht verkehrssicher / nicht zu empfehlen	durch Verkehrsentlastung auf B16 und übrigen Landes- und Gemeindestraßen verkehrssicherer; verstärkte Förderung möglich (Parallelwege)	durch Verkehrsentlastung auf B16 und übrigen Landes- und Gemeindestraßen verkehrssicherer; verstärkte Förderung möglich (Parallelwege)
Klimaschutz / Emissionen	Verkehrsprognose ohne Ausbau der A3 deutlich niedriger; teilweise in den Hauptverkehrszeiten ungünstige spezifische Fahrmodi (Knoten)	Verkehrsprognose mit A3-Ausbau deutlich höher; Mehrverkehr (+ 15.700 Kfz/24h Querschnitt Wulkaprodersdorf; +4.500 Kfz/24h GÜ Klingenbach); in Summe ca. 9.000 Kfz/24h Induzierter Verkehr; ev. günstigere Fahrmodi	Verkehrsprognose mit A3-Ausbau deutlich höher; Mehrverkehr (+15.700 Kfz/24h Querschnitt Wulkaprodersdorf; +4.500 Kfz/24h GÜ); in Summe ca. 9.000 Kfz/24h Induzierter Verkehr; ev. günstigere Fahrmodi
Öffentlicher Verkehr - Bahn	attraktiver Bahnverkehr im Bestand hinsichtlich Anzahl der Verbindungen und Fahrzeit (Wien - Sopron)	attraktiver Bahnverkehr im Bestand wird durch Autobahnausbau konterkariert	attraktiver Bahnverkehr im Bestand wird durch Autobahnausbau konterkariert
Öffentlicher Verkehr - Bus	Verkehrsbehinderungen für Buslinien im Bereich der B16 in den Hauptzeiten durch hohe Verkehrsstärken (Bestand und Prognose)	durch Verkehrsentlastung auf B16 und übrigen Landes- und Gemeindestraßen reduzierte Verkehrsbehinderungen in den Hauptzeiten für den Linienbusverkehr	durch Verkehrsentlastung auf B16 und übrigen Landes- und Gemeindestraßen reduzierte Verkehrsbehinderungen in den Hauptzeiten für den Linienbusverkehr
Ökologie	keine zusätzliche Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen in Österreich; randliche Berührung des Natura 2000 Gebiets in Ungarn (Umfahrung Sopron)	geringfügige Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen im Bereich von Klingenbach (Hutweide); randliche Berührung des Natura 2000 Gebiets in Ungarn	mäßige bis hohe Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen (Trockenwiesen, Brachen, Waldflächen, Fließgewässer); randliche Berührung bzw. Querung von Natura 2000 Gebieten in Ungarn
Kosten / Wirtschaftlichkeit	nicht beurteilbar aufgrund zu geringer Planungstiefe		

Legende:

	Keine Übereinstimmung / negativ / nicht erfüllt
	Teilweise / bedingt / mäßig
	Übereinstimmung / positiv

Quelle: eigene Bearbeitung

7.3 Erkenntnisse

Die Gegenüberstellung der Ausführungen zu den 14 Indikatoren in der Wirkungstabelle zeigt, dass gemäß der dreistufigen Einteilung die Variante „Fertigstellung der A 3 am Grenzübergang (GÜ) Klingenbach“ tendenziell die beste inhaltliche Bewertung zeigt.

Die Fertigstellung der A 3 am GÜ Klingenbach entspricht dem BStG, den vorhandenen Konzepten sowie bilateralen Vereinbarungen. Die Verkehrsfunktion der Straße erfordert zwar nicht zwingend einen Autobahn-Ausbau, aber nur dadurch können die Kapazitätsengpässe langfristig beseitigt und eine hohe Verkehrssicherheit sichergestellt werden. Die Verkehrs- und Umweltentlastung der Anrainer/innen kann trotz der beträchtlichen Verkehrszunahme (+58% gegenüber Nullplanfall) durch Schutzmaßnahmen garantiert werden. Damit erhöhen sich die regionalen Erreichbarkeitsverhältnisse und die Förderung des Nicht Motorisierten Verkehrs wird durch Parallelwege möglich. Nachteilig wirken sich der erhöhte Induzierte Verkehr, die Konterkariierung des (bestehenden) Bahnverkehrs und die geringfügige Beeinträchtigung hochwertiger Ökoflächen im Bereich von Klingenbach aus.

Bei Nicht-Ausbau der A 3 Südost Autobahn / Herausnahme aus dem BStG werden sich die schon heute bestehenden Kapazitätsengpässe noch weiter vergrößern, negative Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz und andere Grenzübergänge sind zu erwarten. Die Verkehrsprognose belegt, dass auch ohne Fertigstellung der A 3 Südost Autobahn deutliche Verkehrszunahmen zu erwarten sind (+23% bis 2035). Ökologische Auswirkungen (Luft/Klima, Lärm, Naturschutz etc.) können zwar möglicherweise begrenzt, aber keinesfalls ausgeschlossen werden. In den betroffenen Ortsdurchfahrten käme es zu einem weiteren Anstieg des Verkehrs und damit verbundenen Belastung der ansässigen Bevölkerung, v.a. in Bezug auf Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen, Unfallrisiko, Ortsbild. Weiters würde es zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit des Raums Klingenbach kommen, was zu einer negativen Beeinflussung der betrieblichen Nutzung in der Region und zu einer nachteiligen Beeinflussung des gesamten Wirtschaftsraumes führen könnte.

Die weitere Verfolgung von Trassenvarianten erscheint in der Linienführung Kn. Eisenstadt bis Klingenbach am zweckmäßigsten. Denn bei anderen Grenzübergängen werden sowohl in Österreich als auch vor allem in Ungarn hochwertige Ökoflächen beeinträchtigt.

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 5.1.2-1: Ausbaudringlichkeit von Abschnitten</i>	21
<i>Tabelle 5.3-1: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkostenraten nach standardisierten Straßentypen (2009)</i>	25
<i>Tabelle 5.5-1: Zusammenfassung – Vorprojekt 2006</i>	31
<i>Tabelle 5.6.3-1: Belastungsschnitt – Bestand 2017</i>	46
<i>Tabelle 5.6.3-2: Belastungsschnitt – (Null-)Prognose 2035</i>	47
<i>Tabelle 5.6.3-3: Belastungsschnitt – Prognose 2035 mit Ausbau der A 3</i>	49
<i>Tabelle 5.6.3-4: Belastungsschnitt – Vergleich der Planfälle</i>	52
<i>Tabelle 5.6.4-1: Leistungsfähigkeiten zweistreifiger Freilandstraßen</i>	57
<i>Tabelle 5.6.4-2: erwartbare Verkehrszustände – B 16</i>	57
<i>Tabelle 7.2-1: Wirkungstabelle A 3-Verlängerung (1/2)</i>	71
<i>Tabelle 7.2-2: Wirkungstabelle A 3-Verlängerung (2/2)</i>	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4-1: Basiskarte ASFiNAG Straßennetz (Ausschnitt Wien – Sopron)	6
Abbildung 5.1.1-1: Ergebnis: GSD-Netz des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten	19
Abbildung 5.1.2-1: Hauptkorridore	20
Abbildung 5.2-1: Verkehrssituation am Grenzübergang Klingenbach	23
Abbildung 5.2-2: Verkehrssituation beim Kreisverkehr Siegendorf	24
Abbildung 5.4-1: Übersicht Dauerzählstellen	26
Abbildung 5.4-2: Dauerzählstelle 0524 Ebreichsdorf – A 3	27
Abbildung 5.4-3: Dauerzählstelle 0055 Landegg – A 3	27
Abbildung 5.4-4: Dauerzählstelle 0526 Großhöflein – A 3	28
Abbildung 5.4-5: Dauerzählstelle 3340 Klingenbach – B 16	28
Abbildung 5.5-1: Korridorübersicht – Vorprojekt 2006	30
Abbildung 5.6.3-1: Untersuchungs- und Planungsgebiet A 3 Verlängerung	35
Abbildung 5.6.3-2: Zählstellen-Übersicht, Ausschnitt Planungsgebiet A 3	38
Abbildung 5.6.3-3: Verkehrsbefragungen an den Grenzübergängen	39
Abbildung 5.6.3-4: Nachfrageentwicklung - VU – Prognosezustand 2035	41
Abbildung 5.6.3-5: Netzentwicklung bis 2035 - VU – Prognose 2035	43
Abbildung 5.6.3-6: Verkehrsmodell - Analysezustand	45
Abbildung 5.6.3-7: Verkehrsmodell – (Null-)Prognose 2035	47
Abbildung 5.6.3-8: Verkehrsmodell – Prognose 2035 mit Ausbau der A 3	48
Abbildung 5.6.3-9: Prognosewirkung - Verkehrsentwicklung von 2017 bis 2035	50
Abbildung 5.6.3-10: Differenzbelastungsplan (Netzwerk)	51
Abbildung 5.6.3-11: Übersichtsplan Kombinationsvarianten 1, 2 und 3	53
Abbildung 5.6.3-12: Übersicht – neue Lagevarianten A 3	54
Abbildung 5.6.4-1: MSV Entwicklung bei unterschiedlichen Querschnittsbelastungen lt. RVS 03.01.11, k50	56
Abbildung 6.1-1: Differenzlärnkarte Kombinationsvarianten 3	59
Abbildung 6.4-1: Übersichtsplan Schienennetz	62
Abbildung 6.4-2: Übersichtsplan Busnetz	63
Abbildung 6.4-3: Modal Split im grenzüberschreitenden Personenverkehr	64
Abbildung 7.1-1: Verkehrssituation an der B 16	68

Literaturverzeichnis

ARGE Prem / Metz & Partner / Zieritz & Partner: A 3, Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt – Klingenbach – Vorabzug Korridorvergleich A 3 – Vorprojekt 2006. Im Auftrag der ASFiNAG und der Burgenländischen Landesregierung, Herzogenburg: 2006

arealConsult Ortsaugenschein: Samstag, 15.08.2020 und Donnerstag, 17.09.2020

ASFiNAG: Burgenland – As Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Klingenbach/Staatsgrenze. 2020 (Projektdaten)

ASFiNAG: Verkehrsuntersuchung A 3 Südost Autobahn - Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach, Version A-01. 2018

ASFiNAG: A 3 Südost Autobahn, Kn. Eisenstadt – Klingenbach, 8. Arbeitsgruppensitzung. Klingenbach: 2008 (Präsentation)

ASFiNAG Bau Management GmbH: A 3 Variante Ost und Anbindung M 85. Eisenstadt: 2019 (Präsentation)

ASFiNAG Service GmbH: Basiskarte - Gesamtnetz inklusive Planung. Stand 2019. Online, abgerufen am 29.09.2020 unter <https://www.asfinag.at/media/3807/sondertransport-basiskarte-asfinag-streckennetz-januar-2019.pdf>

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Strategische Prüfung-Verkehr - Gesetzliche Rahmenbedingungen, Ablauf und Leitfaden. Online, abgerufen am 10.09.2020 unter https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/strategische_pruefung/gesetz_leitfaden.html

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Dienstanweisung zur Kategorisierung des Bundesstraßennetzes nach der räumlich-verkehrlichen Funktion gemäß RVS 03.01.13 („Kategorisierungsdienstanweisung“). Fassung 2012

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Generalverkehrsplan Österreich 2002 – Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. 2002

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT): #mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie. Wien:2018

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Depisch Ziviltechniker GmbH: Lageplan Varianten V23, V24, V25, V26, V27, V28 – A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingenbach – Vorprojekt 2006. Im Auftrag der ASFiNAG und der Burgenländischen Landesregierung, 2006

IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH: A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach - Vorprojekt 2017 – Lärmkarten. 2016 (Vorabzug)

IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH: A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach - Vorprojekt 2017 – Kurzbericht Lärm. 2016

IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH: Verkehrsuntersuchung – A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach – Vorabzug Vorprojekt 2017. Im Auftrag der ASFiNAG Bau Management GmbH, Graz 2017

Memorandum of Understanding (MoU): über die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn. 30.05.2005

Regional Consulting (RC), Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO): GSD – Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Wien 1999

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) (Hrsg.):

RVS 02.01.11 – Verkehrsplanung – Grundlagen – Grundsätze der Verkehrsplanung, Wien März 2013

RVS 02.01.12 – Verkehrsplanung – Verkehrszählungen, Wien Juni 2015

RVS 02.01.22 – Verkehrsplanung – Grundlagen – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen, Wien Oktober 2010

RVS 03.01.11 – Straßenplanung – Grundlagen – Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen, Wien Juli 2012

RVS 03.01.13 – Straßenplanung – Grundlagen – Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen, Wien Juli 2012

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Österreichischer Autobahn- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (OSAG): A3, Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt – Klingenbach – 4. Arbeitsgruppensitzung. 07.10.2004

Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH: Übersichtslageplan Kombinationsvariante 1, 2, 3 – A 3 Südost Autobahn – Abschnitt Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach – Vorprojekt 2017. 2016 (Vorabzug)

Trafility GmbH: A 3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt-Staatsgrenze bei Klingenbach – Evaluierung Variante Ost, im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung. Graz: 2019

UTIBER Kőzüti Beruházó Kft: Teil des Projektes „Ausbau des Abschnitts zwischen der Autostraße M 85 Csorna II. – Sopron und der Staatsgrenze; Bau der zweistreifigen Schnellstraße“ des Abschnitts der Autostraße K085.09 M 85 Autobahnanschlussstelle Fertőrákos bis Sopron Staatsgrenze – Vorstellung der Trassenvarianten. Im Auftrag von NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 2019 (Übersetzung)

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014, im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung. Eisenstadt: 2014

Zagersdorf Gemeindeamt: Verlängerung A 3 Südost-Autobahn, Gemeinden beschließen Petition. Online, abgerufen am 28.09.2020 unter http://www.zagersdorf.at/index.php?option=com_content&view=article&id=146%3Averlaengerung-a3-suedost-autobahn&Itemid=61

Evaluierung der A 3-Verlängerung
Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Abkürzungen

ARGE	Arbeitsgemeinschaft
ASFiNAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Inno-
BMK	vation und Technologie
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
BStG	Bundesstraßengesetz
ca.	circa
DTV _{Mo-Fr}	durchschnittlich täglicher Verkehr - Montag-Freitag
DTV _W	durchschnittlich täglicher Verkehr an Werktagen
Dzst.	Dauerzählstelle
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GEH	nach Geoffrey E. Havers (GEH) benannter Qualitätsindex
GIP	Graphenintegrations-Plattform
GOZ	Gewerbezone Ost
	Gestaltung des hochrangigen Verkehrsnetzes im Donaueuropäischen
GSD	Raum mit besonderer Berücksichtigung der Straßeninfrastruktur
GÜ	Grenzübergang
GVP-Ö	Generalsverkehrsplan Österreich
h	Stunde
IHS	Institut für Höhere Studien
JDTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr an allen Tagen des Jahres
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
Kn.	Knoten
LH	Landeshauptmann
LkwÄ	Lastkraftwagen ähnliche Fahrzeuge
min	Minute

Evaluierung der A 3-Verlängerung

Knoten Eisenstadt bis Staatsgrenze bei Klingenbach

Mio	Millionen
MoU	Memorandum of Understanding
MSV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahn
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
OSM	OpenStreetMap
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
PkwÄ	Personenkraftwagen ähnliche Fahrzeuge
RC	Regional Consulting ZT GmbH
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SP-V	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
SP-V-G	Bundesgesetz für die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
t	Tonne
TEN	Transeuropäische Netze
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
UPS	Unfälle mit Personenschaden
VPÖ	Verkehrsmodell Österreich
vss.	voraussichtlich
V_v	Verkehrsgeschwindigkeit
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WKO	Wirtschaftskammer Österreich