

# **SCREENING DES VORPROJEKTS ZUR VERLÄNGERUNG DER A3 SÜDOST AUTOBAHN**

*auf Plausibilität und Vollständigkeit  
der Darstellung der Umweltauswirkungen*

WIEN 2021

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>2</b>
<b>1     AUSGANGSPUNKT.....</b>	<b>3</b>
<b>2     GRUNDSÄTZLICHE KOMMENTARE ZUM GEPLANTEN       VORHABEN .....</b>	<b>5</b>
<b>3     GENERELLE ANMERKUNGEN UND NOTWENDIGE       ERGÄNZUNGEN .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1   Verkehr/Klima .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2   Luft .....</b>	<b>10</b>
<b>3.3   Lärm.....</b>	<b>10</b>
<b>3.4   Biologische Vielfalt.....</b>	<b>12</b>
<b>3.5   Oberflächengewässer .....</b>	<b>13</b>
<b>3.6   Grundwasser.....</b>	<b>14</b>
<b>3.7   Boden/Fläche/Landwirtschaft.....</b>	<b>15</b>
<b>4     ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>17</b>

# 1 AUSGANGSPUNKT

## *Beauftragung*

Das Umweltbundesamt wurde vom Kabinett der Frau Bundesministerin für Klimaschutz um eine Einschätzung der Umwelt- und Klimaauswirkungen des geplanten Baus „Verlängerung A3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach“ ersucht.

Das Umweltbundesamt wurde durch die Abteilung V/9 – Nachhaltige Entwicklung und Bewusstseinsbildung am 29. März 2021 per Email zur Einschätzung der Umwelt- und Klimaauswirkungen des geplanten Projekts beauftragt.

## *Vorliegende Unterlagen*

Folgende Unterlagen wurden dem Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt:

Vorprojekt 2007 bestehend aus:

- §14 - Verordnungspläne
- Kurzfassung
- Verkehrliche Grundlagen
- Technisches Straßenprojekt
- Umweltbericht
- Fachgebiet Lärm
- Fachgebiet Luft und Klima
- Fachgebiet Raumnutzung und Raumentwicklung
- Fachgebiet Freizeit und Erholung
- Fachgebiet Landwirtschaft und Boden
- Fachgebiet Forstwirtschaft
- Fachgebiet Wildökologie und Jagdwirtschaft
- Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei
- Fachgebiet Tiere und deren Lebensräume
- Fachgebiet Pflanzen und deren Lebensräume
- Fachgebiet Schutzgebiete
- Fachgebiet Geologie und Altablagerungen
- Fachgebiet Wasser
- Fachgebiet Landschaftsbild
- Fachgebiet Sach- und Kulturgüter
- Landschaftspflegerische Begleitplanung
- Entscheidungsgrundlagen
- Nutzen-Kosten-Untersuchung

Aktualisierung des Vorprojekts aus dem Jahr 2017 (Fachbereiche und Varianten):

- Lärm
- Luft und Klima
- Varianten
- Verkehrsuntersuchung

Evaluierung der Vorprojekte im Jahr 2020 mit Fokus auf die verkehrlichen Grundlagen bzw. die Verkehrsuntersuchung durch die arealConsult Ziviltechniker-ges.m.b.H.

Bei den oben bezeichneten Vorprojekten handelt es sich jeweils um Zwischenstände der ASFINAG, welche beim damaligen BMVIT bzw. beim BMK nicht eingereicht wurden.

### ***Methodisches Vorgehen des Umweltbundesamts***

Es wurde ein Screening der Unterlagen insbesondere im Hinblick auf die Fachbereiche Verkehr, Klima, Luft, Lärm, biologische Vielfalt, Boden und Landwirtschaft, Oberflächengewässer und Grundwasser durchgeführt. Im Fokus des Screenings standen die Inhalte der Unterlagen Umweltbericht und Kurzfassung, mitbetrachtet wurden aber auch die relevanten Fachberichte.

Die in den Unterlagen dargestellten Umweltauswirkungen wurden auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft. Es wurde ein Abgleich mit existierenden strategischen Umwelt- und Klimazielen in Österreich und auf EU-Ebene vorgenommen.

## 2 GRUNDSÄTZLICHE KOMMENTARE ZUM GEPLANTEN VORHABEN

Mit dem in den übermittelten Unterlagen beschriebenen Vorhaben wird ein bestandsnaher Ausbau der Verbindung Knoten A3/S31 – Grenzübergang Klingenbach verfolgt. Die Verkehrsuntersuchung zum Vorprojekt 2017 analysiert die verkehrlichen Wirkungen zwischen A3 Knoten Eisenstadt und Klingenbach im Jahr 2035 mit und ohne Verlängerung der Südost Autobahn. Dabei wird auf Basis von Annahmen zur Entwicklung der relevanten Strukturgrößen und der darauf aufbauenden Verkehrsmodellierung von einer signifikanten Zunahme der Verkehrsleistung auf der Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen dem ungarischen Sopron und dem A3 Knoten Eisenstadt ausgegangen. Mit dieser berechneten Verkehrszunahme wird ein etwaiges Erfordernis nach einem Ausbau der Infrastruktur begründet.

Dem gegenüber stehen nationale und internationale Strategien und Zielsetzungen, allen voran die angestrebte Klimaneutralität im Verkehr bis zum Jahr 2040 gemäß österreichischem Regierungsprogramm 2020–2024<sup>1</sup>. Diese Klimazielsetzungen waren, wie viele Entwicklungen auf EU Ebene wie etwa das EU Klimaschutzgesetz mit dem Ziel von -55 % THG-Emissionen bis 2030, zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung noch nicht vorliegend. Aufgrund der hohen Bedeutung dieser Entwicklungen sind diese Rahmenbedingungen jedoch von besonders hoher Relevanz bei der Beurteilung derartiger geplanter Vorhaben. Jedenfalls wären auch die Zielsetzungen des nationalen Energie- und Klimaplan in der Beurteilung der Projektauswirkungen zu berücksichtigen. Anzumerken ist darüber hinaus, dass auch zum Zeitpunkt der Erstellung der Planungsunterlagen relevante Strategien zur Reduktion der THG-Emissionen des Verkehrs existierten, etwa die nationale Klimastrategie bzw. das Weißbuch Verkehr<sup>2</sup>. In diesem wird als Ziel festgehalten: „Verringerung der Zahl der mit herkömmlichem Kraftstoff betriebenen Fahrzeuge in Städten bis 2050, die Verlagerung von 50 % der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen sowie der Frachtbeförderung über größere Entfernungen bis zum Jahr 2050 von der Straße auf andere Verkehrsträger.“

Aktuelle Studien<sup>3</sup> für den Verkehrsbereich belegen, dass ambitionierte Klimaziele nicht alleine durch den Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler bzw. CO<sub>2</sub>-freier Technologien erreicht werden können sondern einer massiven Steigerung der Effizienz der Energie- und Antriebstechnologien sowie auch einer Reduktion der hohen Verkehrsleistung (etwa durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen, digitale Lösungen, etc.) bedürfen. Es wurde bereits mehrfach empirisch nachgewiesen, dass alleine das Angebot hochwertiger Straßenverkehrsinfrastruktur zusätzliches

---

<sup>1</sup> <https://www.bundestkanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf>

<sup>2</sup> Weißbuch der Europäischen Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum – hin zu einem Wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (Kom (2011) 144 endg. vom 28.3.2011)

<sup>3</sup> [https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/P2ZCT\\_Ergebnisbericht-002.pdf](https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/P2ZCT_Ergebnisbericht-002.pdf)

## Screening des A3-Vorprojekts – Grundsätzliche Kommentare zum geplanten Vorhaben

Verkehrsaufkommen induziert<sup>4 5 6</sup>. Eine Autobahn wie diese wird somit v.a. auch Transitverkehr induzieren, insbesondere deshalb, weil auf ungarischer Seite bereits gebaut wird und das österreichische Straßenstück den Lückenschluss zu einer möglichen Route Südosteuropa – Zentraleuropa darstellen würde. Stattdessen muss sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Verkehrsleistung reduziert und in weiterer Folge auf möglichst energieeffiziente Verkehrsmodi, insbesondere den öffentlichen Verkehr, verlagert werden.

Aus diesem Grund werden im Regierungsprogramm konkretisierende Maßnahmen angeführt, die zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität beitragen sollen. So ist beispielsweise eine verkehrsträgerübergreifende strategische Planung beim Bau und Ausbau von Infrastruktur ebenso wie eine umfassende Aufwertung des öffentlich zugänglichen Verkehrs im Rahmen einer Mobilitätsgarantie vorgesehen. Im konkreten Fall des untersuchten Vorprojektes wurden derartige Optionen, wie z. B. eine Aufwertung des grenzüberschreitenden Busverkehrs oder ein Ausbau der bestehenden Raaberbahn, nicht thematisiert. Für die klimabezogene Beurteilung des gegenständlichen geplanten Projekts wäre vor diesem Hintergrund eine detaillierte Analyse der Verkehre im Personen- und Güterverkehr sowie deren Potential zur Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel bzw. Verkehrsträger Bahn erforderlich. Neben dem Ausbau der Straßeninfrastruktur ist es angesichts der Klimazielsetzungen besonders relevant, alternative, energieeffizientere und klimafreundlichere Transportsysteme und deren möglichen Beitrag zur Reduktion der THG-Emissionen zu untersuchen und darzustellen.

Ähnliche Ziele, wie sie auf nationaler Ebene das Regierungsprogramm vorgibt, finden sich im European Green Deal der Europäischen Union<sup>78</sup>. So soll der intermodale Verkehr bis 2030 mit dem Straßenverkehr konkurrenzfähig sein und durch Attraktivierung des Schienenverkehrs eine Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger erfolgen. Auch wird bis 2035 eine verursachergerechte Anlastung der externen Kosten des Verkehrs angestrebt, was eine signifikante Kostenerhöhung im motorisierten Individualverkehr zur Folge hätte und eine Reduktion der Verkehrsleistung im Straßenverkehr bzw. eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erwarten ließe.

---

<sup>4</sup> Litman, T.: Generated Traffic and Induced Travel - Implications for Transport Planning. VTPI - Victoria Transport Policy Institute. 2010

<sup>5</sup> Noland, R.B. and Lem, L.L.: Induced Travel: A Review of Recent Literature and the Implications for Transportation and Environmental Policy. in: European Transport Conference, Proceedings of Seminar D: Appraisal of Road Transport Initiatives, Cambridge, 2000, p. 183-210.

<sup>6</sup> Rudolf Pfeleiderer und Martin Dieterich (2002): Speed Elasticity of Mileage Demand. In NETWORKS FOR MOBILITY. International Symposium September 18 - 20, 2002, Stuttgart, Germany, Proceedings Volume I, S. 55-63

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019DC0640&from=EN>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=COM%3A2018%3A773%3AFIN>

## Screening des A3-Vorprojekts – Grundsätzliche Kommentare zum geplanten Vorhaben

Ein Neubau von hochrangiger Straßeninfrastruktur im Fall der A3-Verlängerung auf Basis der vorliegenden Unterlagen ist auf Grund der nationalen und internationalen klima- und energiepolitischen Zielsetzungen und der darin geforderten Mobilitätswende jedenfalls zu analysieren bzw. kritisch zu hinterfragen.

Es sind neue, innovative Lösungen gefordert, welche die erforderliche Entwicklung eines ressourcenschonenden und nachhaltigen Verkehrssystems, einen Umstieg auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger, ermöglichen (siehe z. B. Entscheidung zur Weinviertelautobahn, die bei gleichzeitiger Investition in den öffentlich zugänglichen Verkehr eine klimafreundliche Alternative zum ursprünglich geplanten Projekt erwarten lässt<sup>9</sup>). Die Darstellung nur eines Verkehrsträgers ohne die Prüfung verkehrsträgerübergreifender Alternativen, wie beim geplanten Ausbau der A3 erfolgt, erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen Zielsetzungen nicht ausreichend.

In den Unterlagen wurde nicht auf die zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen vorliegenden Klima-, Umwelt- und Mobilitätsziele eingegangen, ebenso nicht auf gesetzliche Vorgaben wie z. B. das Emissionsgesetz-Luft 2018, das nationale Emissionsreduktionsverpflichtungen für einzelne Luftschadstoffe ab 2020 und ab 2030 festlegt.

Das Projekt geht mit einer Flächeninanspruchnahme von 60 ha Boden einher. Es handelt sich größtenteils um hochwertige Böden. Die Ziele des aktuellen Regierungsprogramms 2020-2024, eine Reduktion des Bodenverbrauchs auf 2,5 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030, sowie die Zielsetzungen anderer Strategien (z. B. Bodencharta (2014), Bioökonomiestrategie (2019), Klima- und Energiestrategie (2018)) sind mit dem Vorhaben schwer vereinbar.

---

<sup>9</sup> <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/projekt-waldviertelautobahn-wird-abgesagt/401137038>

### 3 GENERELLE ANMERKUNGEN UND NOTWENDIGE ERGÄNZUNGEN

#### 3.1 Verkehr/Klima

Die Projektunterlagen zum Fachbereich Verkehr sind grundsätzlich übersichtlich strukturiert und weitgehend nachvollziehbar. Die zugrundeliegenden Vorarbeiten bzw. Annahmen werden ausreichend erläutert.

In den Vorprojekten weitgehend unbeleuchtet bleibt eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung. So wird im Vorprojekt aus 2017 lediglich darauf hingewiesen, dass im Planungsgebiet keine größeren ÖV-Projekte geplant seien, wodurch weiterhin mit einer Erhöhung des Motorisierungsgrades zu rechnen sei. Im Evaluierungsbericht aus 2020 wird ausgeführt, dass die im Bestand bereits attraktiven Eisenbahnverbindungen vergleichsweise schwach genutzt und ein Lückenschluss der A 3 Südost Autobahn eine aus Umweltsicht wünschenswerte intensivere Nutzung des Angebots im schienengebundenen öffentlichen Verkehr konterkarieren würde.

Ob und in welchem Ausmaß eine weitere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs überregional sowie in der Region, beispielsweise ein zweispuriger Ausbau inkl. Taktverdichtung der Raaberbahn oder die (abschnittsweise) Errichtung von Busspuren im Untersuchungsraum, in Kombination mit ergänzenden Push- und Pull-Maßnahmen betreffend den Individualverkehr eine zukünftig steigende Verkehrsnachfrage bedienen könnte, wird in der Verkehrsuntersuchung nicht analysiert. Dies wäre auch deshalb von hoher Bedeutung, da die bestehende Infrastruktur und die Bevölkerung bereits hohen Verkehrsmengen auch im Schwerverkehr ausgesetzt sind. Das derzeit nicht ausgeschöpfte Potenzial des ÖV (wie in der Studie von arealConsult dargelegt) zeigt, dass der ÖV aktuell nicht ausreichend attraktiv ist und deshalb in der Verkehrsmittelwahl der private PKW bevorzugt wird.

Darüber hinaus finden sich in keiner der bereits geleisteten Vorarbeiten Abschätzungen zur Treibhausgasintensität des Vorhabens, sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase. Derartige Analysen sind im Hinblick auf die klimarelevanten politischen Zielsetzungen auf nationaler und europäischer Ebene für eine Nachvollziehbarkeit der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima jedenfalls zu ergänzen.

#### *Methodische Aspekte*

Die dargestellte Methode zur Bewertung der Wirkungen im Fachbereich Verkehr ist grundsätzlich plausibel, die Art und Weise der Verkehrsmodellierung aus dem Jahr 2017 ist klar und verständlich. Große Teile der Untersuchung beschäftigen sich dabei mit der Überarbeitung des Referenzplanfalles auf Basis von, zum Zeitpunkt des Vorprojektes, aktuellen Verkehrszählungen und Erhe-

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

bungen und die Ergebnisse dazu sind nachvollziehbar. Ebenfalls nachvollziehbar ist die Methode zur Entwicklung der Maßnahmenplanfälle im Prognosejahr 2035.

In der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 wird von einem nennenswerten Anstieg aller verkehrsrelevanten Strukturgrößen ausgegangen, die einen entsprechenden Anstieg der Verkehrsleistung im Verkehrsmodell zur Folge haben. Beispielhaft genannt werden können die Verwertung potentieller Gewerbeflächen und die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Region oder das angenommene Wirtschaftswachstum. Der Durchgangsverkehr im Jahr 2035 wird aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ modelliert. Diese Prognose wurde in den Jahren 2003 bis 2009 und für den Prognosehorizont 2025 entwickelt und bildet – angesichts der sich deutlich ändernden politischen Zielsetzungen aber auch angesichts der Coronakrise und entsprechender Investitionsprogramme – aus heutiger Sicht keinen ausreichend aktuellen Stand des Wissens zur Beurteilung von verkehrlichen Wirkungen im Jahr 2035 ab.

Ergänzend wird festgehalten, dass in der klassischen Verkehrsmodellierung, wie sie auch im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2017 durchgeführt wurde, weitgehend gegebene gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen abgebildet werden. Die geltenden nationalen und internationalen Zielsetzungen zur Ökologisierung des Verkehrs erfordern jedoch einen umfassenden Paradigmenwechsel und dementsprechend einen methodischen Übergang hin zu einer Verkehrsmodellierung, mit der die disruptiven Veränderungen im Verkehrsgeschehen und in der Verkehrszusammensetzung zur Umsetzung der erforderlichen integrierten Mobilitäts- und Energiewende abgebildet werden können. Die klassischen verkehrsplanerischen Instrumente, insbesondere die Modellierung von Verkehrsprognosen (wie sie auch in den Vorprojekten aus 2006 und 2017 zum Einsatz kamen) sind vor dem Hintergrund der dynamischen gegenwärtigen und zukünftigen verkehrlichen Verlagerung hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, gesellschaftlichen (steigendes Umweltbewusstsein) und technologischen (Digitalisierung, Home-Office, etc.) Entwicklungen nicht mehr dazu geeignet, die mittelfristig veränderlichen gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen abzubilden.

### **Notwendige Ergänzungen**

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Vorprojekt 2017, ebenso wie die Evaluierungsarbeiten aus 2020, haben keine ausreichende Aussagekraft zur Beurteilung der umwelt- und klimarelevanten Auswirkungen des Bauvorhabens: Die wirtschafts- und mobilitätsrelevanten Annahmen beruhen auf aus heutiger Sicht veralteten Datengrundlagen. Auch sind die angewandten Methoden nicht mehr dazu geeignet, die gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen im Hinblick auf die erforderliche integrierte Mobilitäts- und Energiewende abzubilden.

Die Analyse der Klimawirksamkeit des Bauvorhabens, sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase, wird gänzlich ausgespart. Es erfolgt keine Prüfung alternativer Investitionsoptionen (z.B. Attraktivierung des öffentlichen

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

Verkehrs in Kombination mit restriktiven Maßnahmen für den MIV), welche im Einklang mit den herausfordernden Klimazielsetzungen Österreichs und der EU stehen würden. Eine Analyse der Klimawirksamkeit des Bauvorhabens, sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase, wird gänzlich ausgespart.

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

- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung aktueller Forschungsarbeiten und aktueller Verkehrsprognosen
- Aktualisierung der Variantenprüfung um Szenarien, welche die Erreichung der relevanten nationalen und internationalen Klimazielsetzungen unterstützt, etwa durch eine massive Verlagerung des Transportgeschehens auf ÖV-Systeme in der Region und überregional.
- Angabe der Auswirkungen des Vorhabens auf Klimawandel und Klimawandelanpassung: Ermittlung der durch das Vorhaben induzierten THG-Emissionen in Österreich; Darstellung der Vereinbarkeit mit nationalen (KSG, NEKP) und internationalen klimarelevanten Zielsetzungen.

### 3.2 Luft

Die Unterlagen wurden in den Jahren 2007 bzw. 2016 erstellt. Dementsprechend sind gesetzliche Grundlagen und Aussagen über die Belastungssituation veraltet. Auch liegen die Unterlagen zum Fachbereich Luft & Klima nicht in der Endversion vor. Es fehlen die Ausbreitungsrechnungen und damit auch die Bewertung der Bestandssituation und der erwarteten Auswirkungen. Ebenso finden sich keine Aussagen zu den Auswirkungen während der Bauphase. Unklar ist, ob der gewählte Prognosehorizont das emissions- und immissionsstärkste Jahr darstellt. Bei einer Aktualisierung sollten auch temporäre Messungen und Messungen mittels Passivsammler des Amtes der Burgenländischen Landesregierung berücksichtigt werden.

#### *Notwendige Ergänzungen*

Für eine ausreichende Nachvollziehbarkeit im Hinblick auf das Schutzgut Luft sind die Datengrundlagen zu aktualisieren und um Ausbreitungsrechnungen sowie eine Bewertung der Bestandssituation und der erwarteten Auswirkungen für die Bau- und Betriebsphase zu ergänzen. Als Prognosehorizont ist das emissions- und immissionsstärkste Jahr zu wählen.

### 3.3 Lärm

Hinsichtlich Lärm wird aufgrund der im Zuge des Neubauvorhabens zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen von einer Entlastungswirkung im Vergleich zum Prognosenullfall ausgegangen. Das Vorprojekt enthält auch eine Darstellung,

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

wie der Korridor für das gegenständliche Vorhaben festgelegt wurde. Demnach waren auch Korridore östlich von Siegendorf bzw. westlich von Zagersdorf in Diskussion. Ein wesentliches Kriterium der Korridorauswahl stellte allerdings auch die Rahmenbedingung dar, dass die Lage des Grenzübergangs mit dem Hinweis auf die erfolgte Abstimmung mit Ungarn nicht zur Diskussion gestellt wurde.

Die Unterlagen sind grundsätzlich übersichtlich strukturiert und weitgehend nachvollziehbar. Im Vorprojekt wurden lärmtechnische Untersuchungen zur Ist- sowie zur Prognosesituation durchgeführt. Diese Berechnungen beziehen sich auf die Jahre 2004 / 2020 (Vorprojekt 2006) bzw. erfolgte eine Aktualisierung, bei welcher ein Kurzbericht für den Zustand 2016 / Horizont 2035 erstellt wurde. In beiden Fachbeiträgen werden ausschließlich die Trassenvarianten in Bestandsnähe untersucht.

### **Methodische Aspekte**

Die Auswirkungen durch Lärm werden im Vorprojekt 2007 für die Trassenvarianten 3.0, 3.1 und 3.2 im Korridor entlang des Bestandes betrachtet. Dieser verläuft vom bestehenden Knoten A3/S31 im Nahbereich des Bestandes von A3 Zubringer und B16 zum bestehenden Grenzübergang Klingebach. Im Rahmen der 2016 durchgeführten Aktualisierung des Fachbereichs Lärm wurden die Varianten 1, 1sub, 2 und 3 betrachtet, die offensichtlich einen Verlauf im gleichen Korridor aufweisen. Es ist aus den Unterlagen aber nicht ersichtlich, ob diese Varianten den im Vorprojekt aus 2006 betrachteten Varianten entsprechen oder von diesen abweichen.

Im Zuge der Aktualisierung erfolgte jedenfalls eine Beurteilung der Lärmauswirkungen unter Annahme von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der zwischenzeitlich erlassenen Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung. Die Darstellung erfolgt in Form von Raster- und Differenzlärmkarten und erscheint plausibel.

Im Kurzbericht wird angeführt, dass alle Varianten grundsätzlich umweltverträglich sein sollten, die Akzeptanz für die einzelnen Varianten jedoch unterschiedlich hoch sein wird. Die aus Lärmsicht gegebenen Vor- bzw. Nachteile der einzelnen Varianten sollten nachvollziehbar gegenübergestellt werden. Dazu wäre auch eine Quantifizierung der von den Vorhabens-bedingten Be- und Entlastungen betroffenen Bevölkerung zumindest in Form einer Abschätzung sinnvoll.

Der methodische Zugang mittels Berechnung der zu erwartenden Auswirkungen durch Lärm erscheint ausreichend detailliert. Es ist davon auszugehen, dass eine aktuelle Bearbeitung mit verbindlicher Maßnahmendefinition im Zuge einer UVE erfolgen wird.

### **Notwendige Ergänzungen**

Die Auswahl der untersuchten Varianten ist nachvollziehbar zu begründen und es ist darzustellen, ob die durch die strikte Beschränkung auf den Grenzübergang Klingenbach nicht weiter untersuchten anderen Varianten aus Umweltsicht vorteilhafter sein können.

## **3.4 Biologische Vielfalt**

Die Berichte zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und Lebensräume sind gut aufgebaut und strukturiert, die Indikator-Tiergruppen sind gut gewählt und beschrieben. Die methodischen Aspekte sind nachvollziehbar. Es fehlt eine Prüfung der Erheblichkeit von Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Natura 2000-Gebiete. Eine artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich möglicher Verstöße gegen Verbotstatbestände der FFH- bzw. Vogelschutzrichtlinie bezogen auf die Arten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie sowie die wildlebenden heimischen Vogelarten gemäß Vogelschutzrichtlinie muss ergänzt werden. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen sind zu diskutieren, und nachvollziehbar zu bewerten.

### **Notwendige Ergänzungen**

#### **VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG NACH ARTIKEL 6 DER FLORA-FAUNA-HABITAT-RICHTLINIE**

Im Untersuchungsraum des Vorhabens liegen folgende Natura 2000-Gebiete: Siegendorfer Pußta und Heide, Neusiedler See – Seewinkel, Dudlesz-erdö sowie Fertömelléki dombsor. Für diese Gebiete gilt nach Artikel 6 Abs. 2 der FFH-Richtlinie ein Verschlechterungsverbot sowie nach Art. 6 Abs. 3 die Verpflichtung zur Prüfung von Projekten, welche die Erhaltungsziele der Gebiete erheblich beeinträchtigen könnten.

In den vorliegenden Unterlagen fehlen qualifizierte und ausreichende Informationen, ob das geplante Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele dieser Natura 2000-Gebiete haben könnte. Es ist plausibel dazulegen, welche Natura 2000-Gebiete im Einflussbereich des gegenständlichen Vorhabens liegen<sup>10</sup>. Gemäß Artikel 6 der FFH-Richtlinie ist der Projektwirkraum (Gesamtheit der einzelnen Wirkungsräume) unter Einbeziehung des Vorsichtsprinzips abzugrenzen. Die Erhaltungsziele für sämtliche Arten und Lebensraumtypen, für die das jeweilige Natura 2000-Gebiet ausgewiesen wurde, sind aufzulisten. Alle möglichen Auswirkungen des Vorhabens (Verbauung, Veränderung der Habitatstrukturen, Individuenverluste, Barrierewirkung, Lärm, Veränderungen im Wasserhaushalt etc.) auf diese Schutzgüter müssen geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass Arten in Natura 2000-Gebieten auch dann beeinträchtigt wer-

---

<sup>10</sup> siehe z. B. Fachinformationssystem des Bundesamtes für Naturschutz zur FFH-Verträglichkeitsprüfung <https://ffh-vp-info.de/FFHVP/Page.jsp>

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

den können, wenn Wirkfaktoren sich mit wichtigen Habitaten außerhalb des Gebiets überlagern (z. B. Wanderkorridore, Fortpflanzungsstätten, relevante Nahrungshabitats). Auch Eingriffe in Flächen oder Habitats, die zum Zeitpunkt der Prüfung kein Schutzgut beherbergen, aber für die Umsetzung von Erhaltungszielen erforderlich sind (z. B. Entwicklungs- und Pufferflächen), können als Beeinträchtigung gesehen werden. Wenn Beeinträchtigungen für Lebensräume oder Arten in den Natura 2000-Gebieten absehbar sind, ist eine Prüfung auf Verträglichkeit nach FFH-Richtlinie durchzuführen.

### **EU-Artenschutz**

Die FFH-RL und die VS-RL enthalten u.a. Artenschutzbestimmungen, die für europaweit seltene oder gefährdete Arten (aufgelistet im Anhang IV der FFH-RL<sup>11</sup> sowie gemäß VS-RL alle wildlebenden heimischen Vogelarten) im gesamten Gebiet des Mitgliedstaates gelten, also unabhängig von der Abgrenzung der Natura 2000-Gebiete. Für jede im Untersuchungsgebiet vorkommende Anhang IV-Art sowie für jede Vogelart muss überprüft werden, ob allfällige Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegen, wie z. B. Tötung von Individuen, Vernichtung von Pflanzenexemplaren, Störung von Arten, Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (siehe Vogelschutz-RL Art. 5; FFH-RL Art. 12; siehe auch Suske et al. 2016<sup>12</sup>).

In den vorliegenden Unterlagen fehlen erforderliche Informationen für die Prüfung auf Verträglichkeit nach FFH-Richtlinie als auch für die Prüfung gemäß den Artenschutzbestimmungen, weshalb die Erheblichkeit der Eingriffe durch das geplante Vorhaben nicht abgeschätzt werden kann.

## **3.5 Oberflächengewässer**

Die Sensibilitätsanalyse des Untersuchungsraumes ergab, dass v.a. die Hochwasser-Abflussgebiete der Wulka, des Draßburger Baches bzw. Nodbachs, sowie teilweise des Klingenbachs, wegen dem Anschneiden des diffusen, oberflächigen Abflusses sehr sensible Bereiche sind. Zur Sensibilität der Gewässer hinsichtlich der Gewässerökologie wird in den vorgelegten Unterlagen festgehalten, dass für die Wulka der Wasserkörper im Bereich von Wulkaprodorsdorf eine hohe Sensibilität aufweist.

---

<sup>11</sup> [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/naturschutz/arten\\_der\\_anhaenge\\_ii\\_iv\\_v\\_oesterreich.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/naturschutz/arten_der_anhaenge_ii_iv_v_oesterreich.pdf)

<sup>12</sup> Suske, W., Bieringer, G., Ellmauer T. (2016): NATURA 2000 und Artenschutz. Empfehlungen für die Planungspraxis beim Bau von Verkehrsinfrastruktur. 3. überarbeitete Auflage, ASFINAG, Wien  
[https://www.researchgate.net/publication/309615905\\_Natura\\_2000\\_und\\_Artenschutz\\_Empfehlungen\\_fur\\_die\\_Planungspraxis\\_beim\\_Bau\\_von\\_Verkehrsinfrastruktur\\_3\\_uberarbeitete\\_Auflage](https://www.researchgate.net/publication/309615905_Natura_2000_und_Artenschutz_Empfehlungen_fur_die_Planungspraxis_beim_Bau_von_Verkehrsinfrastruktur_3_uberarbeitete_Auflage)

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

Die vorliegenden Unterlagen sind ca. 14 Jahre alt, inzwischen liegen neuere Daten vor, die in den Unterlagen zu beschreiben und berücksichtigen sind. Manche Themenbereiche wurden 2017 aktualisiert, dennoch ist hier zu prüfen, inwiefern die Datenlage aktuell bzw. zu ergänzen ist. Grundsätzlich reicht das Heranziehen von Expert\*innenmeinungen für eine Beurteilung des Ist-Zustands nicht aus, sofern Daten verfügbar sind.

### **Notwendige Ergänzungen**

Für eine plausible Darstellung des Ist-Zustands sind die Kriterien zur ökologischen Zustandsbewertung transparenter darzustellen. Außerdem müssen, wenn das ökologische Potential beschrieben wird, die Kriterien für eine Ausweisung von heavily modified water bodies genannt werden. Bestehende Daten zu biologischen Qualitätselementen (z. B. GZÜV-Stelle in Wulkaprodersdorf) sind bei der Bewertung zu berücksichtigen.

Die vorliegende Karte zum Bestand von Oberflächengewässern muss zusätzlich zum Gewässernetz auch Messstellen/Messnetze (u. a. GZÜV-konforme Messnetze) beinhalten. Darüber hinaus müssen auch Emissionsquellen, möglicherweise beeinträchtigte Unterlieger und ggf. Oberlieger, schutzwürdige Gebiete und bestehende Wassernutzungen dargestellt oder alternativ Verweise auf entsprechende Themendarstellungen in den Fachbereichen eingefügt werden.

Aufgrund der veralteten Datengrundlage und der nicht vollständig nachvollziehbaren Ist-Zustandsbewertung ist die Bewertung der Auswirkungen ebenfalls nicht schlüssig und muss entsprechend aktualisiert werden. Eine abschließende Einschätzung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächengewässer auf Basis der aktuellen Unterlagen ist daher nicht möglich.

Als eine der Maßnahmen wird die „gewässerschonende Bauweise zur Vermeidung einer Verschlechterung der saprobiologischen Gewässergüte während der Errichtung von Gewässerquerungen“ genannt. Im Sinne des Verschlechterungsverbot der WRRL ist zur Sicherstellung einer ausreichenden Funktionsfähigkeit der geplanten Maßnahmen die Begleitung durch eine ökologische Bauaufsicht vorzusehen.

## **3.6 Grundwasser**

Bezogen auf das Schutzgut Grundwasser sind die Unterlagen übersichtlich und nachvollziehbar ausgearbeitet. Besonders hervorzuheben ist die durchgängig plausibel dargestellte Methodik, anhand derer die Auswirkungen auf das Schutzgut bewertet wurden.

Die verwendeten Unterlagen und dargestellten Daten für das Schutzgut Grundwasser waren zum Zeitpunkt des Vorprojektes 2007 aktuell. Eine Bewertung der aktuellen Grundwassersituation in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

ist mit diesen Daten jedoch nicht möglich. Die Unterlagen sind auf Basis aktueller Datengrundlagen zu überarbeiten.

### **Notwendige Ergänzungen**

Bezogen auf das Vorprojekt 2007 sind die dargestellten Ausführungen zum Schutzgut Grundwasser plausibel und vollständig. Es ist nicht nachvollziehbar, warum keine Aktualisierung der dargestellten Daten erfolgte. Ausgehend von den vorliegenden Unterlagen und Daten, die älter als 10 Jahre sind, kann nicht auf die aktuelle Grundwassersituation geschlossen werden. Die in den für das Schutzgut Grundwasser relevanten Fachbeiträgen dargestellten Daten sind mit aktuellen Daten in Bezug auf Grundwasserqualität und -quantität zu aktualisieren.

## **3.7 Boden/Fläche/Landwirtschaft**

Der Bericht zum Schutzgut Boden entspricht nicht dem Stand der Technik. Es wird ausschließlich auf die Produktivität eingegangen, bodenkundliche Kriterien wie z. B. Wasserversickerung, Wasserrückgabefähigkeit, Schadstoffeintrag in den Boden fehlen zur Beurteilung des Ist-Zustands. Wesentliche Vorgaben des UVE-Leitfadens<sup>13</sup> sind nicht enthalten. Durch diese unvollständige und fachlich nicht nachvollziehbare Bewertung des Schutzgutes Boden werden trotz Inanspruchnahme von etwa 60 ha Boden, mit vorwiegend sehr hoher oder hoher Sensibilität (D.1.1 Umweltbericht, S. 131), keine Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs ausgewiesen. Dies ist nicht nachvollziehbar und erfordert entsprechende Ergänzungen.

Die Landwirtschaft im Projektgebiet ist prinzipiell umfangreich dargestellt, allerdings beziehen sich die Agrarstatistik und die davon abgeleiteten Aussagen auf die Agrarstrukturerhebung 1999 und sind entsprechend veraltet. Auch hier ist eine Überarbeitung erforderlich, um den aktuellen Stand abzubilden.

### **Notwendige Ergänzungen**

Es bestehen erhebliche Mängel bei der Ermittlung des Ist-Zustandes sowie der Eingriffsintensität und den Maßnahmen. Der Fachbereich Boden ist lediglich durch eine Beschreibung der im Projektgebiet vorliegenden Bodenqualität erarbeitet. Die Bewertung für das Schutzgut Boden ist anhand nachvollziehbarer Kriterien und unter Heranziehen einschlägiger Regelwerke sowie Leitfäden entsprechend Stand der Technik durchzuführen.

Die Maßnahmen, die im Unterkapitel „Flächenbeanspruchung“ des Umweltberichts D1.1 (S. 238) angeführt werden, haben keinen Bezug zum Schutzgut Bo-

---

<sup>13</sup> BMNT 2019: UVE-Leitfaden: Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, Überarbeitete Fassung 2019: <https://www.umweltbundesamt.at/uvpsup/uve-leitfaden>

## Screening des A3-Vorprojekts – Generelle Anmerkungen und notwendige Ergänzungen

den und sind daher nicht geeignet, den Eingriff zu kompensieren. Es ist eine Rekultivierung gemäß Stand der Technik entsprechend der Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung<sup>14</sup> verbindlich vorzusehen. Hier sind wesentliche Angaben getrennt in Bau- und Betriebsphase erforderlich.

Auf Grund des großen Umfangs an zu rekultivierenden Flächen ist verbindlich eine bodenkundliche Bauaufsicht vorzusehen, um die Umsetzung der zahlreichen Bodenumlagerungen und Rekultivierungsarbeiten im Zuge der Baustellensphase nach Stand der Technik zu gewährleisten.

Die Angaben zur landwirtschaftlichen Nutzung basieren auf mehr als 20 Jahre alten Datengrundlagen und sind daher nicht beurteilbar. Für die Darstellung und Beurteilung des Ist-Zustands sind aktuelle Datengrundlagen heranzuziehen (Agrarstatistik, etc.). Dabei ist nicht nur auf den Rückgang von Betrieben, sondern insbesondere auch auf den Rückgang der landwirtschaftlichen Nutzfläche im Projektgebiet einzugehen. Ebenso sind Flächen, die biologisch bewirtschaftet werden, anzuführen.

Die Kriterien für die Sensibilitätsbewertung sind im Fachbericht D.6.1 Landwirtschaft und Boden (Kapitel 3.1.3) nachvollziehbar darzustellen. So ist z. B. nicht klar, weshalb intensiver Weinbau sensibler als extensiver Weinbau bewertet wird. Es ist zu klären, wie intensive und extensive Nutzung definiert werden und ob Biolandbauflächen ausgewiesen und bewertet werden. Die Sensibilitätsbewertung im Projektgebiet ist auf Basis der erforderlichen Ergänzungen zu adaptieren und zu begründen.

Ebenso sind im gleichen Fachbericht (D.6.1) die Auswirkungen (Kapitel 4) auf die landwirtschaftliche Produktion durch Schadstoffeinträge (Staub, etc.) während der Bau- und Betriebsphase zu ergänzen und in die Bewertung einzubeziehen. Die Projektauswirkungen sind dabei in der Bau- und Betriebsphase getrennt darzustellen.

---

<sup>14</sup> BMLFUW (2012): Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen. Fachbeirat für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, Arbeitsgruppe Bodenrekultivierung, 2. Auflage, 2012:  
[https://bfw.ac.at/050/pdf/Rekultivierungsrichtlinien\\_%202Auflage\\_%202012.pdf](https://bfw.ac.at/050/pdf/Rekultivierungsrichtlinien_%202Auflage_%202012.pdf)

## 4 ZUSAMMENFASSUNG

Das Umweltbundesamt wurde vom Kabinett der Frau Bundesministerin für Klimaschutz um eine Einschätzung der Umwelt- und Klimaauswirkungen des geplanten Baus „Verlängerung A3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach“ ersucht. Basis der Einschätzung bilden die zu diesem Vorprojekt<sup>15</sup> übermittelten Unterlagen aus 2007, 2017 sowie 2020.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Ergebnisse:

Ein Neubau von hochrangiger Straßeninfrastruktur im Fall der A3-Verlängerung auf Basis der vorliegenden Unterlagen ist auf Grund der aktuellen Klima- und Energiepolitischen Ziele und der dafür erforderlichen Mobilitätswende jedenfalls kritisch zu hinterfragen. Aufgrund des Fehlens einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung können die umweltrelevante Vor- und Nachteile des geplanten Projekts anderen verkehrlichen Lösungsmöglichkeiten nicht gegenübergestellt werden. Die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen (Modellierungen) gehen von Annahmen aus, die das Wirtschaftsgeschehen und Mobilitätsverhalten aus heutiger Sicht nicht mehr aktuell abbilden.

Das Projekt geht mit einer Flächeninanspruchnahme von 60 ha Boden einher. Es handelt sich größtenteils um hochwertige Böden. Die Ziele des aktuellen Regierungsprogramms 2020-2024, eine Reduktion des Bodenverbrauchs auf 2,5 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030 sowie die Zielsetzungen anderer Strategien (z. B. Bodencharta (2014), Bioökonomiestrategie (2019), Klima- und Energiestrategie (2018)) sind mit dem Vorhaben schwer vereinbar.

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

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

---

<sup>15</sup> Bei den oben bezeichneten Vorprojekten handelt es sich jeweils um Zwischenstände der ASFINAG, welche beim damaligen BMVIT bzw. beim BMK nicht eingereicht wurden.

- Aktualisierung der Unterlagen in den Fachbereichen Oberflächengewässer bzw. Grundwasser
- Überarbeitung der Unterlagen im Fachbereich Boden/Fläche/Landwirtschaft

In sämtlichen Themengebieten sollten alternative Szenarien, welche als vereinbar mit den Klimazielsetzungen und weiteren umweltpolitischen Zielen anzusehen sind, auch hinsichtlich der relevanten Auswirkungen auf den jeweiligen Fachbereich, untersucht werden, um eine aus Umweltsicht optimale Lösung unter Wahrung der erwünschten verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte erzielen zu können.