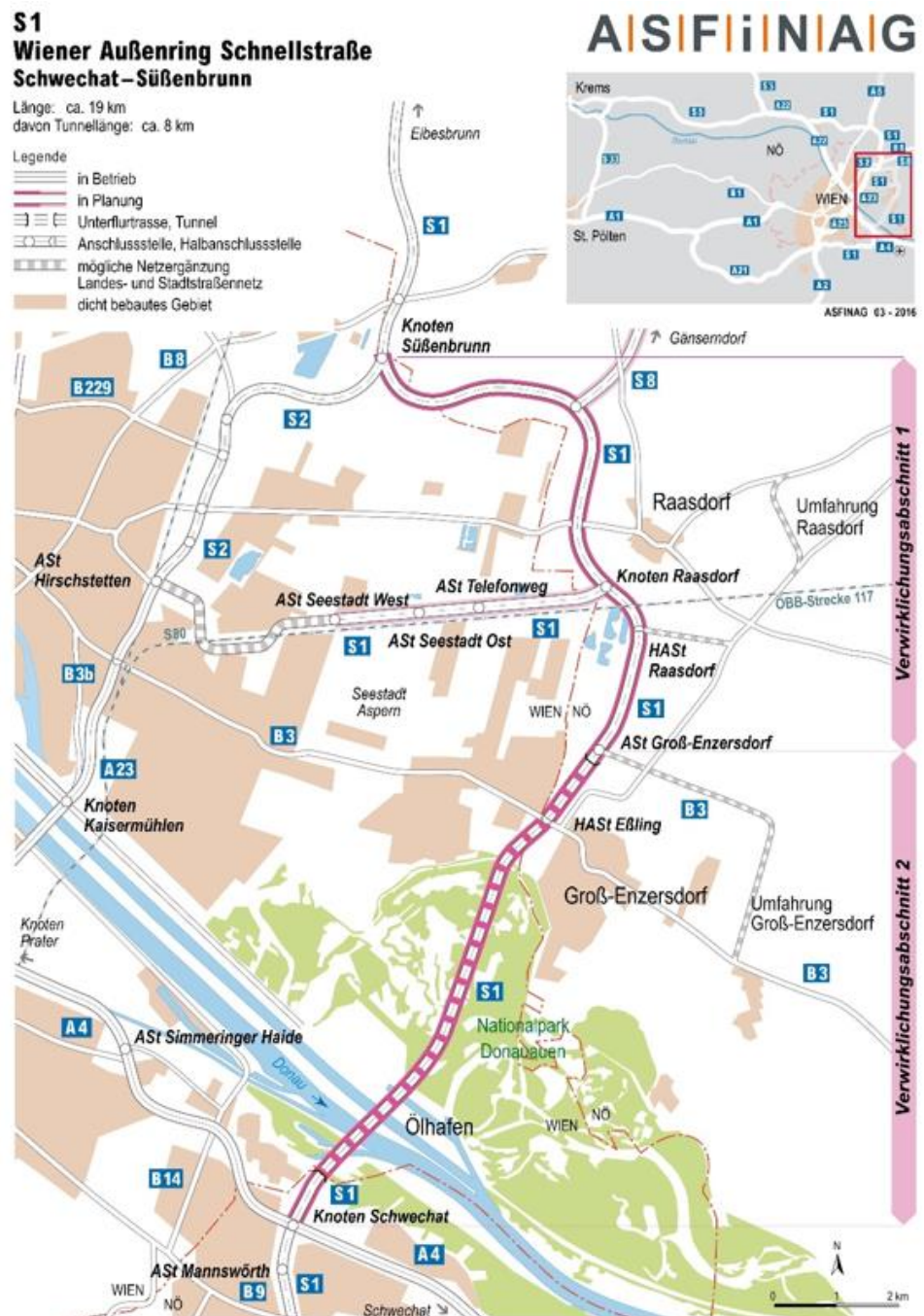


# Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

## PROJEKTDATENBLATT

Bericht zur Vorlage an das  
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

## S 1 Wiener Außenring Schnellstraße KN SCHWECHAT – KN SÜSSENBRUNN



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>0</b>	<b>Veranlassung .....</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Projekt - Steckbrief .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Das Projekt .....</b>	<b>9</b>
2.1	Kurzbeschreibung .....	9
2.2	Eckdaten .....	11
2.3	Verkehrsprognose .....	11
2.4	Projektziele .....	15
2.5	Verfahrensstand .....	15
2.5.1	Gesamtvorhaben .....	16
2.5.2	S 1 1. Verwirklichungsabschnitt (VA1) .....	17
2.5.3	S 1 2. Verwirklichungsabschnitt (VA 2) .....	18
2.5.4	Conclusio .....	18
2.6	Historie und Variantenauswahl .....	19
2.6.1	GSD-Studie (1999) .....	19
2.6.2	PGO – Korridoruntersuchung Ostregion (2000) .....	19
2.6.3	SUPER NOW (2003) .....	19
2.6.4	Vorbereitung der Vorprojekte (2003) .....	20
2.6.5	Vorprojekt S 1 Abschnitt Ölhafen – Süßenbrunn (2004) .....	22
2.6.6	Vorprojekt S 1 Abschnitt Schwechat – Ölhafen (2004) .....	24
2.6.7	Vorprojekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn (2005) .....	26
2.6.8	Einreichprojekt (2009) .....	29
2.7	Überprüfung und Evaluierungsschritte nach erfolgter Genehmigung .....	29
2.7.1	ExpertInnenbericht Stadt Wien 2017 .....	29
2.7.2	Strategische Prüfung Verkehr 2022 .....	31
<b>3</b>	<b>Prüfkriterien .....</b>	<b>32</b>
3.1	Wirtschaftlichkeit .....	32
3.1.1	Gesamtkosten .....	32
3.1.2	Gesamtkosten / km .....	32
3.1.3	Nutzen—Kosten—Untersuchung .....	32
3.2	Effizienz .....	34
3.2.1	Gesamtkosten / Kfz (DTV) .....	34
3.2.2	Entlastungswirkung .....	35
3.2.3	Wirkung Erreichbarkeiten .....	37
3.2.4	Erfüllung Planungsziele .....	37

---

3.2.5	Erfordernis Lückenschluss / TEN .....	39
3.2.6	Kritische Infrastruktur .....	40
3.3	Effizienz: Volkswirtschaftliche Impulssetzung .....	42
3.3.1	Grundlagen.....	42
3.3.2	Bauphase .....	42
3.3.3	Betriebsphase.....	44
3.3.4	Zusammenführung Bau- und Betriebsphase .....	46
3.3.5	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte .....	46
3.4	Nachhaltigkeit .....	49
3.4.1	Ökologische Aspekte.....	49
3.4.2	Ökonomische Aspekte .....	54
3.4.3	Soziale Aspekte.....	54
<b>4</b>	<b>Schlussfolgerungen .....</b>	<b>57</b>
<b>5</b>	<b>Erstellung .....</b>	<b>58</b>

## 0 VERANLASSUNG

Vorliegende Aufbereitung stellt eine Zusammenschau wesentlicher Projektedaten des Projektes S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, dar, welche als Grundlage für weitere Entscheidungen durch das BMIMI auf Basis des Entschließungsantrags einzelner Abgeordnete zum Nationalrat betreffend die „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ (26.03.2025) dienen kann.

*„Der Nationalrat wolle beschließen:*

*Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.*

*...weilers:*

*Das Regierungsprogramm sieht vor, dass „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen (z.B. S 1 Spange), schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“*

*Ebenso sieht das Regierungsprogramm vor, dass „für das weitere aktuelle ASFINAG Bauprogramm eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.“*

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen der voneinander abhängigen Projekte S 1, S 1 Spange und S 8 zur UVP, UVP-Änderungsverfahren, Materienrechte sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

# 1 PROJEKT - STECKBRIEF

## S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn

**Knoten Schwechat (A 4) – Knoten bei Raasdorf (Einschließstrecke) – Knoten bei Raasdorf (S 8) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2)**

<b>Projektbeschreibung</b>	<u>Bundesland: Wien / Niederösterreich</u> Neubau einer 19 km langen hochrangigen Straßenverbindung, davon 8 km als Tunnel, im Osten von Wien zwischen der A 4 Ost Autobahn bei Schwechat über einen Knoten mit der S 1 Spange Seestadt Aspern bei Raasdorf bis zur S 2 bei Wien/Süßenbrunn. Durch die Umsetzung des Vorhabens erfolgt eine Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz sowie die Entlastung des bestehenden Straßennetzes in Wien und NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22).	
<b>Projektziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz</li> <li>• Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen</li> <li>• Entlastung des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr)</li> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den hochrangigen Wiener Stadtdurchfahrten</li> <li>• Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz</li> <li>• Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb</li> <li>• Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen</li> <li>• Erhaltung der naturräumlichen Schutzziele in der Region</li> <li>• Schutz von Mensch und Umwelt vor den Auswirkungen steigenden Verkehrsaufkommens</li> </ul>	
<b>Eckdaten</b>	Streckenlänge	rd. 19 km (Errichtung in 2 Verwirklichungsabschnitten (VA))
	Länge VA1	rd. 10 km, von Anschlussstelle Groß-Enzersdorf – Knoten Süßenbrunn (S 2)
	Länge VA2	rd. 9 km, von Knoten Schwechat (A 4) – Anschlussstelle Groß-Enzersdorf
	Streckencharakteristik	Tunnel (ca. 8 km Länge) Freie Strecke (ca. 11 km Länge) Weiße Wannen (ASt Groß-Enzersdorf, Unterquerung ÖBB Strecke 117)
	Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	2 KN, 1 ASt, 2 HAST, Knoten Schwechat (A 4), Halbanschlussstelle Essling, Anschlussstelle Groß-Enzersdorf, Halbanschlussstelle Raasdorf, Knoten bei Raasdorf (Teil der S 1 Spange Seestadt Aspern), Knoten bei Raasdorf (Teil der S 8 Marchfeld Schnellstraße), Knoten Süßenbrunn (S 2)
	Regelquerschnitt	2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen
	Verkehrsprognose	Prognostizierter DTVw (2040) KN Schwechat - HAST Essling: 57.000 ASt Gr.-Enzersdorf - - HAST Raasdorf: 38.800

		KN bei Raasdorf (S 1 Spange) – KN Süßenbrunn: 35.400
	Teil des TEN-V	ja (wird nach Fertigstellung dem TEN-V zugeordnet)
	Lückenschluss	ja
<b>Verfahren</b>	UVP	abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt <ul style="list-style-type: none"> <li>UVP- Bescheid GZ. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015 vom 26.03.2015</li> <li>BVwG -Erkenntnis W104 2108274-1/243E vom 18.05.2018</li> </ul> Abweisungen von Revisionen und Beschwerden durch VwGH und VfGH
	Materienrechte	<u>VA1:</u> vollständig abgeschlossen, rechtskräftig genehmigt <ul style="list-style-type: none"> <li>Wasserrecht Wien: Bewilligung GZ MA 58-428499-2018-191 vom 07.10.2019, BVwG-Erkenntnis W104 2225343-1/15E vom 12.04.2021</li> <li>Wasserrecht NÖ: Bewilligung GZ WST1-U-878/042-2019 vom 07.10.2019, BVwG-Erkenntnis W104 2226044-1/57E vom 12.04.2021</li> <li>Naturschutzrecht Wien: Bewilligung GZ MA 22-1056802/2017 vom 30.06.2019, BVwG-Erkenntnis W104 2223821-1/14E vom 12.04.2021</li> <li>Naturschutzrecht Gänserndorf: Bewilligung GZ GFW2-NA-1750/001 vom 16.07.2019, BVwG-Erkenntnis W104 2223378-1/102E vom 12.04.2021</li> </ul> <u>VA2:</u> 1. Instanz abgeschlossen, Beschwerdeverfahren anhängig <ul style="list-style-type: none"> <li>Wasserrecht Wien: Bewilligung GZ MA 58-1020187-2018-382 vom 13.08.2021</li> <li>Wasserrecht NÖ: Bewilligung GZ WST1-U-879/036-2021 vom 13.08.2021</li> <li>Naturschutzrecht Wien: Bewilligung GZ MA22-4529/2019 vom 20.08.2020</li> <li>Naturschutzrecht Gänserndorf: Bewilligung GZ GFW2-NA-1854/001 vom 19.02.2021</li> <li>Naturschutzrecht Bruck an der Leitha: Bewilligung GZ BLW2-NA-1813/001 vom 19.02.2021</li> </ul>
	SP-V	Nein
	Sonstiges	VA2: Vorfrage bei EuGH anhängig bzgl. SP-V Pflicht BStG-Änderungen 2006 und 2011
<b>Projektstatus</b>	möglicher Baustart	VA1: 2026 VA2: 2031
	Bauprojekt	VA1: BP abgeschlossen VA2: offen
	Einreichprojekt	abgeschlossen



<b>Wirtschaftlichkeit</b>	Gesamtkosten	VA1: ~ 500 Mio. € VA2: ~ 2,2 Mrd. €
	Gesamtkosten / km	VA1: ~ 50 Mio. € VA2: ~ 245 Mio. €
	besondere kostenbestimmende Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offene Bauweise Süd: L = 517 m</li> <li>• Geschlossene Bauweise Tunnel Donau-Lobau: L = 5.890 m</li> <li>• Offene Bauweise Nord: L = 1.778 m</li> <li>• Weiße Wannen (ASt Groß-Enzersdorf, Unterquerung ÖBB Strecke 117)</li> <li>• Umbau Bestand (KN Schwechat, KN Süßenbrunn)</li> <li>• Grundeinlöse</li> </ul>
<b>Effizienz</b>	Entlastungswirkung Haupttrouten	Entlastung ua. der A 23 Donauquerung, der A 4 (zwischen A 23 und S 1) sowie der Breitenleer Straße, Erzherzog-Karl-Straße und B 8
	Wirkung Erreichbarkeiten	Reduktion werktägliche Reisezeit um 0,5% gegenüber Referenzplanfall 2040 $\triangleq$ ~64.400.000 €/Jahr
	Erfüllung Planungsziele	Ja, vollständig erreicht
<b>Nachhaltigkeit</b>	Ökologische Aspekte - Fläche und Boden	<p>Flächenverbrauch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VA1: rd 115 ha</li> <li>• VA2: rd 44 ha</li> </ul> <p>Neuversiegelung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VA1: rd. 36 ha</li> <li>• VA2: rd. 28 ha</li> </ul>
	Ökologische Aspekte - Schutzgebiete	<p>Geringe Auswirkungen, Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Nationalpark und Natura 2000 Gebiet erfolgt Trassenführung im Tunnel.</p> <p>Lage im Landschaftsschutzgebiet (Donaustadt) keine Berührung Nationalpark, Natura 2000 Gebiet.</p>
	Ökologische Aspekte - Ökologische Ausgleichsflächen	<p>Ökologische Maßnahmenflächen VA1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rd 88 ha (~8,8 ha/km)</li> <li>• Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:0,76</li> <li>• Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:2,4</li> </ul> <p>Ökologische Maßnahmenflächen VA2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rd 45 ha (~5 ha / km)</li> <li>• Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:1</li> <li>• Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:1,6</li> </ul>
	Ökologische Aspekte - Vernetzung	<p><u>VA1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung wiederhergestellt durch Grünbrücken und Kleintierdurchlässe sowie umfassende Schaffung von Vernetzungselementen</li> </ul>

		<u>VA2:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>aufgrund Tunnelführung, keine Einschränkung der Vernetzung</li> </ul>
	Ökonomische Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung regionaler und internationaler Erreichbarkeiten</li> <li>Stärkung der Wirtschaftsstandorte Wien und Niederösterreich</li> <li>Hohe Bedeutung für Stadtentwicklung Wien und Siedlungsentwicklung Marchfeld</li> </ul>
	Soziale Aspekte - Immissionsschutz	Entlastungswirkungen in Ortsdurchfahrten Raasdorf, Groß-Enzersdorf, Essling, an der B3 und weiterer Straßenzüge
	Soziale Aspekte - Verkehrssicherheit	Verringerung des Unfallpotentials
<b>Volkswirtschaftliche Impulssetzung</b>	Bauphase	Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von 1,8 Mrd. € geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund 610 Mio. €.
	Betrieb	Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 2,6 Mrd. €, wobei mir rund 2,5 Mrd. € der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.
	Barwert	Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund 4 Mrd. €, der einem Kostenbarwert von 2,3 Mrd. € gegenübersteht.
	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	Nicht monetär abgebildet sind zusätzliche positive Aspekte wie Verkehrssicherheit, Stauvermeidung, Unfallrisiko oder Lebensqualität.
<b>Sonstiges</b>	Abhängigkeiten Drittprojekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der S1 Spange Seestadt und somit Ausbau Seestadt und Stadtentwicklung Wien abhängig von Umsetzung der S1 VA1</li> <li>S8 Marchfelder Schnellstraße abhängig von Umsetzung S1 VA1</li> <li>Umfahrung Groß-Enzersdorf</li> </ul>
	Sonstige Aspekte	VA1: umfassende Vorleistungen für Umsetzung bereits erbracht (z.B. Grundeinlöse, archäologische Grabungen und Errichtung Umfahrung Raasdorf Süd)
<b>Schlussfolgerung</b>	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung sind aus Sicht der ASFINAG gegeben.	



## 2 DAS PROJEKT

### **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat - KN Süßenbrunn**

**Knoten Schwechat (A 4) – Knoten bei Raasdorf (Einschließstrecke) – Knoten bei Raasdorf (S 8)  
– Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2)**

#### 2.1 KURZBESCHREIBUNG

Neubau einer 19 km langen hochrangigen Straßenverbindung, davon ca. 8 km als Tunnel, im Osten von Wien zwischen der A 4 Ost Autobahn bei Schwechat über einen Knoten mit der S 1 Spange Seestadt Aspern bei Raasdorf bis zur S 2 bei Wien/Süßenbrunn. Durch die Umsetzung des Vorhabens erfolgt eine Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz sowie die Entlastung des bestehenden Straßennetzes in Wien und NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22).

Die Umsetzung des Vorhabens ist in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen:

- Verwirklichungsabschnitt 1 (VA 01): ASt Groß-Enzersdorf – KN Süßenbrunn
- Verwirklichungsabschnitt 2 (VA 02): KN Schwechat – ASt Groß-Enzersdorf

Losgelöst von den Verwirklichungsabschnitten folgt die nachfolgende Beschreibung der Kilometrierungsrichtung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn.

Die Trasse der S 1 beginnt an der A 4 beim Knoten Schwechat und führt als Tunnel unter der Donau, der Neuen Donau und dem Nationalpark „Donau-Auen“ in Richtung Norden. Der Tunnel wird in Schildbauweise errichtet und nach Fertigstellung über zwei getrennte Röhren mit je zwei Fahrstreifen und einem Abstellstreifen je Richtungsfahrbahn verfügen. Nördlich des Nationalparks geht die Trasse in einen Tunnel in offener, nach Fertigstellung überschütteter Bauweise über.

Zur Sicherstellung einer hohen Verkehrswirksamkeit (und der damit verbundenen Entlastungseffekte im untergeordneten Straßennetz) sind im Bereich Essling / Groß-Enzersdorf 2 Anschlussstellen vorgesehen. Die Halbanschlussstelle (HAST) Essling wird direkt an der B 3 im Bereich des heutigen Kreisverkehrs situiert. Im Weiteren unterfährt die Trasse die B 3 Groß-Enzersdorfer Straße und verläuft in gestreckter Linienführung zwischen der Bebauung Essling und dem bestehenden Teil der Umfahrung Groß-Enzersdorf. In diesem Bereich taucht die Trasse langsam aus der Tieflage auf, der Tunnel in offener Bauweise endet kurz vor der Anschlussstelle (AST) Groß-Enzersdorf. Die Vollanschlussstelle Groß-Enzersdorf auf Höhe des Betriebsgebiets Guntherstraße ermöglicht eine direkte Einbindung der geplanten Umfahrung Groß-Enzersdorf.

Im Bereich der AST Groß-Enzersdorf geht die Trasse in eine freie Streckenführung über und verläuft östlich der Schotterteiche Groß-Enzersdorf. Südlich der ÖBB-Strecke Stadlau bis Marchegg liegt die HAST Raasdorf, in die die Umfahrung Raasdorf eingebunden wird.

Die S 1 unterquert in weiterer Folge die ÖBB-Strecke in einem Wannenbauwerk. Die S 1 Spange Seestadt Aspern bindet nördlich der Bahnstrecke mit dem Knoten Raasdorf in die S 1 VA1 ein. Zwischen der Schöpfleuthnersiedlung in Wien und dem Ortsgebiet von Raasdorf verläuft die S 1 mittig zwischen den Bebauungen in Richtung Norden. Nördlich der beiden Siedlungsgebiete schwenkt die Trasse in westliche Richtung ein und umfährt die Invalidensiedlung (Wien) nördlich. In dem Bereich ist die Anbindung an eine im Bundesstraßengesetz vorgesehene S 8 Marchfeld Schnellstraße möglich. Die Verknüpfung von S 1 und S 2 „Umfahrung Süßenbrunn“ erfolgt im Knoten Süßenbrunn.

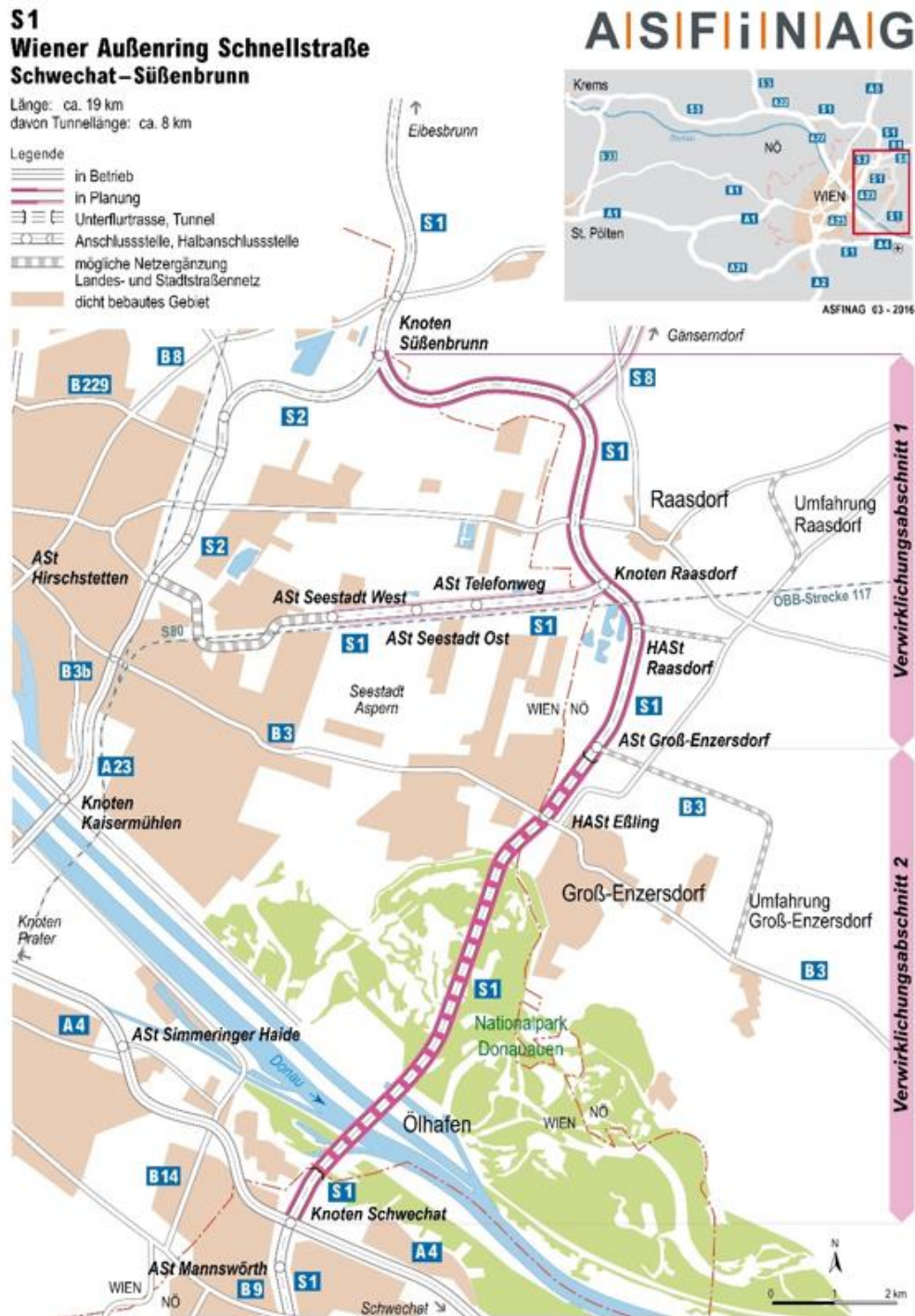


Abbildung 2-1: Streckengrafik S 1 Schwechat-Süßenbrunn

## 2.2 ECKDATEN

- **Streckenlänge**

- ca. 19 km in 2 Verwirklichungsabschnitten
  - Länge Tunnel:
    - Offene Bauweise Süd: L = 517 m
    - Geschlossene Bauweise Tunnel Donau-Lobau: L = 5.890 m
    - Offene Bauweise Nord: L = 1.778 m
  - Verwirklichungsabschnitt 1 (VA1):
    - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf – Halbanschlussstelle Raasdorf – Knoten Raasdorf (S 1 Spange Seestadt Aspern) – Knoten Süßenbrunn (A 4); rd. 10 km
  - Verwirklichungsabschnitt 2 (VA2):
    - Knoten Schwechat (A 4) - Halbanschlussstelle Essling– Anschlussstelle Groß-Enzersdorf; rd. 9 km

- **Anzahl Knoten, ASt.**

- Knoten Schwechat (A 4)
- HAST. Essling
- ASt. Groß-Enzersdorf
- HAST. Raasdorf
- Knoten Raasdorf (S 1 Spange Seestadt Aspern)
- Knoten Raasdorf (S 8)
- Knoten Süßenbrunn (S 2)

- **Regelquerschnitt**

- 2 + 2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen

## 2.3 VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen des UVP-Einreichprojekts 2009 wurden Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 berechnet. Im nachfolgenden BVwG-Verfahren wurde der Prognosehorizont auf das Jahr 2035 gelegt und neu berechnet.

In diesen Planfällen kam es auf der Donauquerung der A 23 zu einer Entlastung von 237.200 Kfz auf 207.600 Kfz pro Werktag (-12,5%) bei einer Belastung der S 1 Donauquerung von 60.100 Kfz pro Werktag (PF M1 HR 2035 ohne Spange Seestadt Aspern). Im maßgeblichen Planfall M13-2035 beträgt die Entlastung der A 23 von 237.200 Kfz auf 214.900 Kfz pro Werktag (-9,5%) bei einer Belastung der S 1 Donauquerung von 63.300 Kfz

pro Werktag. Eine Änderung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen wurde, da diese zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt waren, nicht berücksichtigt.

Im Rahmen weiterer Bearbeitungen wurde unter Berücksichtigung verkehrspolitischer und steuernder Maßnahmen (flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Wien, Einführung Klimaticket, Bahnausbau Nordbahn, etc.) eine Verkehrsprognose für das Jahr 2040 erarbeitet. Daraus können zwei Planfälle zur Betrachtung der Wirkungen der S 1 herangezogen werden:

- PF R 2040 ohne S1 Donauquerung und Spange Seestadt
- PF 0 2040 mit S1 Donauquerung und Spange Seestadt

Im Vergleich dieser Planfälle kann eine Entlastung der A 23 Donauquerung von 200.800 Kfz/Tag auf 169.200 Kfz/Tag (-15,8%) ermittelt werden. Die Belastung auf der S 1 Donauquerung beträgt hier 57.000 Kfz/Tag. Insgesamt zeigen die steuernden Maßnahmen eine deutliche Reduktion der Gesamtverkehrszahlen gegenüber den vorherigen Prognosen 2025 und 2035. Die Entlastungswirkung der A 23 Donauquerung ist in dieser Betrachtung ebenfalls höher als in den vorherigen Berechnungen.



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn  
Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

ASFINAG

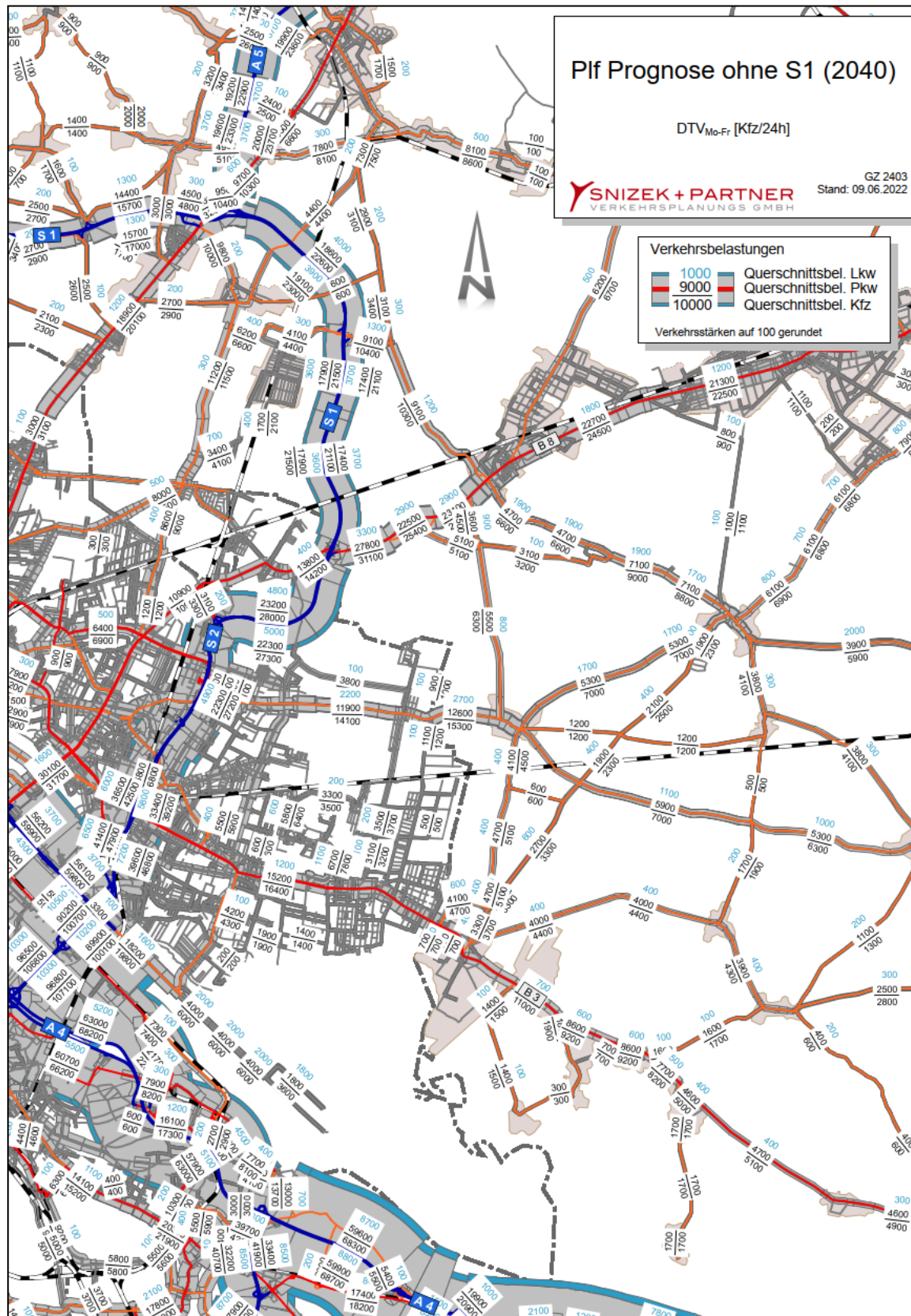


Abbildung 2-2: Verkehrsbelastung Planfall ohne S 1 2040

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn  
Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

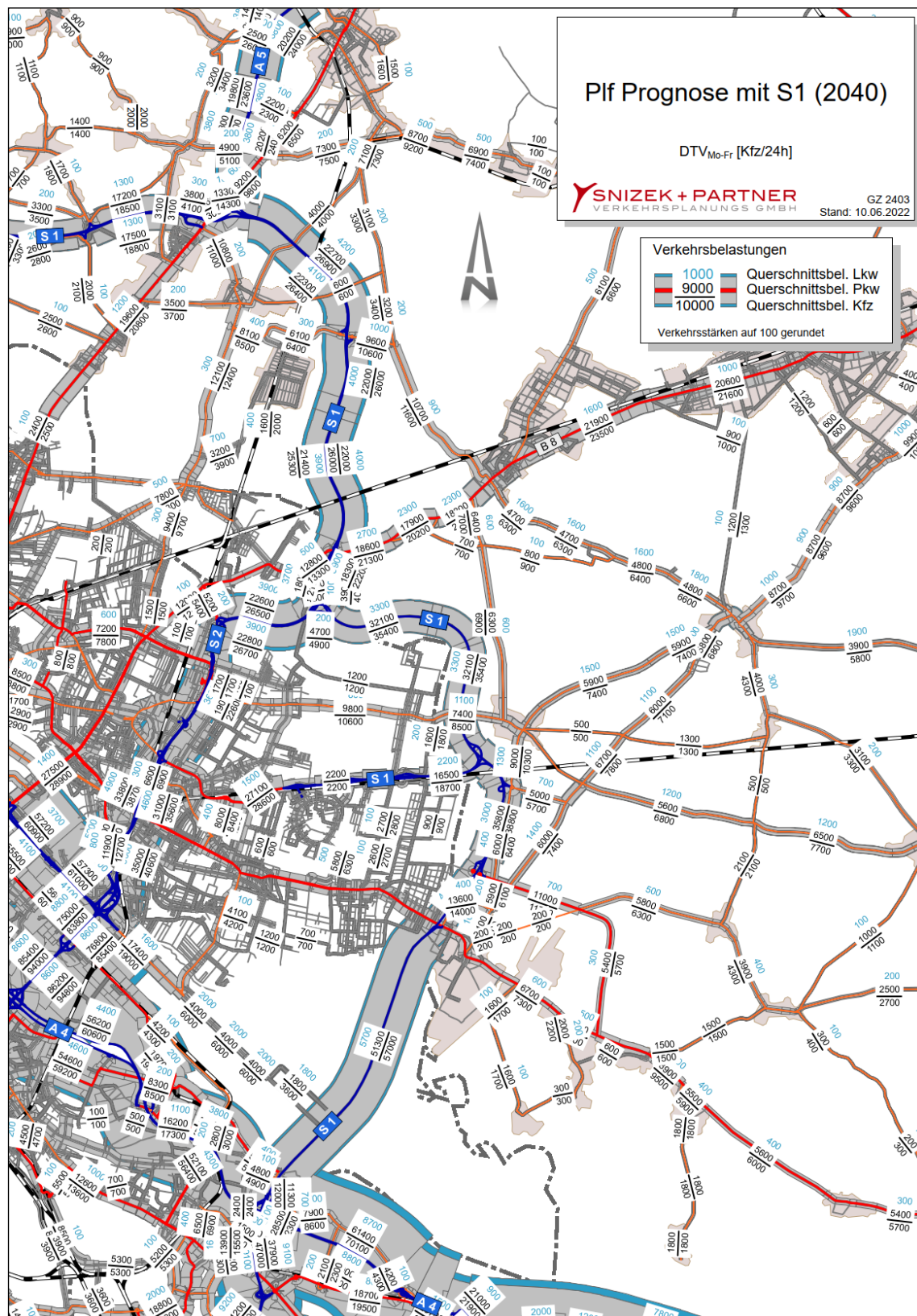


Abbildung 2-3: Verkehrsbelastung Planfall mit S 1 2040



## 2.4 PROJEKTZIELE

Mit der Errichtung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn als Teil eines Umfahrungsringes werden u.a. folgende **wesentliche Ziele** verfolgt:

### Verkehrliche und bauliche Ziele

- Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz
- Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen
- Entlastung des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den hochrangigen Wiener Stadtdurchfahrten
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb

### Raum- und Umweltziele

- Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhaltung der naturräumlichen Schutzziele in der Region
- Schutz von Mensch und Umwelt vor den Auswirkungen steigenden Verkehrsaufkommens

## 2.5 VERFAHRENSSTAND

Im Rahmen des BMVIT-Verfahrens wurde 2009 das Gesamtvorhaben S 1 Knoten Schwechat (A 4) bis Knoten Süßenbrunn (S 2) eingereicht sowie letztlich 2015 genehmigt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgte 2011 vor Bescheiderlassung eine Abänderung dahingehend, dass die Unterteilung des Vorhabens in zwei Verwirklichungsabschnitte eingereicht wurde. Der 1. Verwirklichungsabschnitt erfasst dabei die freie Strecke zwischen Süßenbrunn und Groß-Enzersdorf (S1 VA1). Der 2. Verwirklichungsabschnitt erfasst den Tunnelabschnitt „Lobau“ zwischen Groß-Enzersdorf und Schwechat (S 1 VA2). Beide Verwirklichungsabschnitte kommen in den beiden Bundesländern Wien und Niederösterreich zu liegen.

Eine verfahrensrechtliche tatsächliche Trennung der beiden Verwirklichungsabschnitte erfolgte erst in den, dem BMVIT-Verfahren nachgelagerten Verfahren. Im BMVIT-Verfahren erfolgte trotz bereits durchgeführter Änderungseinreichung noch ein Abspruch über beide Verwirklichungsabschnitte.

Die Verfahren zur S 1 VA1 sind rechtskräftig und unanfechtbar.

Hinsichtlich der S 1 VA2 sind – wie auch zuvor schon zum VA1 – jeweils (zwei) Bescheide zum Wasserrecht (mittelbare Bundesverwaltung) sowie (drei) Bescheide zum Naturschutzrecht (Landesvollziehung, 2 Bundesländer, wobei in NÖ zwei BH zuständig waren) ergangen. Alle ergangenen Bescheide wurden angefochten und sind noch nicht in Rechtskraft erwachsen. Die wasser- und naturschutzrechtlichen Verfahren

beider Bundesländer wurden vom BVwG verbunden. Diese Verfahren sind noch anhängig, derzeit findet die fachliche Prüfung anhand der Beschwerden statt.

Zum Verfahrensstatus ist vorweg zum Verständnis festzuhalten: Das Verfahren S 1 Schwechat-Süßenbrunn wird aufgrund des Einreichdatums 2009 im Genehmigungsregime idF UVP-Nov 2004, BGBl I 2004/153, geführt. Danach waren alle jene Genehmigungsverfahren nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, die ansonsten von ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind, vom BMVIT zu führen (§ 24 Abs 1), die sonstigen bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften vom Landeshauptmann teilzukonzentrieren (§ 24 Abs 3), während die Zuständigkeit zur Anwendung der landesrechtlichen Vorschriften unverändert blieb (§ 24 Abs 4).

## 2.5.1 Gesamtvorhaben

### 2.5.1.1 Teilkonzentrierter UVP-Bescheid des BMVIT

Der Antrag auf Genehmigung nach UVP-G iVm Genehmigungen nach dem Bundesstraßengesetz (BStG), dem Forstgesetz (ForstG), dem Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) und (tw) dem Luftfahrtgesetz (LFG) wurde am 26.03.2009 beim BMVIT (nunmehr BMIMI) eingereicht. Mit GZ. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015 wurde der UVP-Bescheid durch das BMVIT (nunmehr BMIMI) am 26.03.2015 erlassen. Dieses Verfahren, d.h. das UVP-Verfahren im engeren Sinn samt Abspruch über BStG, STSG und LFG zum „Gesamtvorhaben“ (= VA1+VA2) ist mittlerweile rechtskräftig und unanfechtbar. Gleiches gilt für die S1 VA1: das teilkonzentrierte Verfahren vor dem LH sowie die nicht zu konzentrierenden Verfahren des Landesvollzugs sind für beide Bundesländer rechtskräftig und unanfechtbar.

### 2.5.1.2 Erkenntnis des BVwG

Über die eingelangten Beschwerden hat das BVwG nach der Durchführung einer mündlichen Verhandlung (8.-15.11.2017 und 15.-16.01.2018) mit Erkenntnis vom 18.05.2018 (W104 2108274-1/243E) entschieden, zusätzliche Auflagen erlassen, die Beschwerden im Übrigen aber abgewiesen.

### 2.5.1.3 Beschlüsse des VfGH und VwGH

Das Erkenntnis des BVwG wurde beim Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof angefochten. Der VfGH lehnte die Behandlung der Beschwerden ab. Der VwGH hat am 09.06.2021 (Ro 2019/06/0004 bis 0010-11) mit Beschluss die Ordentliche Revision der revisionswerbenden Parteien zurückgewiesen.

Die Genehmigung aller vom BMIMI (zur Zeit des Erlasses BMVIT) mitanzuwendenden Materienrechtsbestimmungen für das Gesamtvorhaben der „S 1 Schwechat-Süßenbrunn“ ist damit nunmehr nicht nur **rechtskräftig**, sondern auch **unanfechtbar**.

## **2.5.2 S 1 1. Verwirklichungsabschnitt (VA1)**

### **2.5.2.1 2. Teilkonzentriertes Verfahren (mittelbare Bundesverwaltung)**

Im Abschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn (1. Verwirklichungsabschnitt) wurden durch die NÖ Landeshauptfrau mit Bescheid vom 07.10.2019, WST1-U-878/042-2019, die Bewilligung nach Wasserrechtsgesetz und tw. nach dem Luftfahrtgesetz sowie durch den Landeshauptmann von Wien mit Bescheid vom 7.10.2019, GZ: MA 58-428499-2018-191 die Bewilligung nach dem Wasserrechtsgesetz erteilt.

### **2.5.2.2 Erkenntnis des BVwG**

Die dagegen erhobenen Beschwerden wurden mit Erkenntnis vom 12.04.2021, zu den Zahlen W104 2226044-1/57E und W104 2225343-1/15E unter Vorschreibung zusätzlicher Auflagen abgewiesen.

### **2.5.2.3 Beschlüsse des VfGH und VwGH**

Im wasserrechtlichen Verfahren blieb das Erkenntnis des BVwG vor den Höchstgerichten unangefochten. Die Verfahren wurden daher mit BVwG-Erkenntnis endgültig beendet.

### **2.5.2.4 Landesrechtliche Verfahren**

Die Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf erteilte mit Bescheid vom 16.07.2019, GZ GFW2-NA-1750/001, die naturschutzrechtliche Bewilligung, die Wiener Umweltschutzabteilung, Magistratsabteilung 22, Magistrat der Stadt Wien, mit Bescheid vom 30.06.2019, GZ MA 22-1056802/2017.

### **2.5.2.5 Erkenntnis des BVwG**

Über die eingelangten Beschwerden hat das BVwG nach der Durchführung einer mündlichen Verhandlung mit Erkenntnis vom 12.4.2021, zu den Zahlen W104 2223378-1/102E und W104 2223821-1/14E unter Vorschreibung zusätzlicher Auflagen entschieden und die Beschwerden im Übrigen abgewiesen.

### **2.5.2.6 Beschluss des VwGH**

Die gegen das (verbundene) Erkenntnis des BVwG zum Naturschutz erhobenen Revision wurde vom VwGH mit Beschluss vom 17.12.2021, Ra 2021/06/0101 bis 0105-5, zurückgewiesen. Auch dieses Verfahren ist daher rechtskräftig und unanfechtbar.

In Summe liegen daher **sämtliche Bewilligungen zum S 1 VA 1 rechtskräftig und unanfechtbar** vor.

## **2.5.3 S 1 2. Verwirklichungsabschnitt (VA 2)**

### **2.5.3.1 UVP in zweiter Teilkonzentration**

Im Abschnitt Schwechat – Groß-Enzersdorf (2. Verwirklichungsabschnitt) liegt der Wasserrechtsbescheid von Wien und Niederösterreich mit Datum vom 13.08.2021 vor.

### **2.5.3.2 Landesrechtliche Verfahren**

Die Wiener Umweltschutzabteilung, MA22 hat mit Bescheid vom 20.08.2020, zu den Zahlen MA 22 – 4529/2019 und MA 22 – 4680/2019 die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilt und den Antrag auf nationalparkrechtliche Bewilligung zurückgewiesen, weil keine Genehmigungspflicht nach dem entsprechenden Gesetz besteht. Die BH Bruck/Leitha hat mit Bescheid vom 19.02.2021, BLW2-NA-1813/001, die naturschutzbehördliche Bewilligung erteilt, die BH Gänserndorf mit Bescheid vom selben Tag zur Zahl GFW2-NA-1854/001.

### **2.5.3.3 Verfahren vor dem BVwG**

Zu sämtlichen fünf Verfahren (zwei Verfahren zum Wasserrecht Wien und NÖ sowie drei Verfahren zum Naturschutzrecht Wien und NÖ) sind die Verfahren vor dem BVwG anhängig.

Eine mündliche Verhandlung zum Wasserrecht fand am 02. und 03. Juli 2025 statt, im Rahmen derer die Verhandlung durch das BVwG für geschlossen erklärt wurde. In Abhängigkeit des Verlaufs des Vorabentscheidungsverfahrens beim EuGH (vgl. Kap. 2.5.2.6) wird das Verfahren entsprechend fortgesetzt bzw. mittels Entscheidung abgeschlossen.

Eine Verhandlung zu den Beschwerden gegen die erstinstanzlichen Naturschutzbescheide fand bis dato noch nicht statt.

### **2.5.3.4 Vorfrage EuGH**

Trotz sehr umfassenden Gegenvorbringens hat das BVwG (auch entgegen der Rechtsauffassung des BMK (nunmehr BMIMI), des Landes NÖ und der Stadt Wien) nunmehr mit 08.03.2025 formell beschlossen, anlässlich des wasserrechtlichen Beschwerdeverfahrens zum VA 02 der S 1 Schwechat-Süßenbrunn ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH zu richten. Die drei zur Vorabentscheidung gestellten Fragen des Gerichtes betreffen allesamt den gesetzlichen Eintrag des Vorhabens im Verzeichnis 2 des BStG (2006 und 2011). Durch den EuGH wurde diesbezüglich am 22.04.2025 ein Vorabentscheidungsverfahren eingeleitet.

Um Zeitverluste zu vermeiden, wurde durch die ASFINAG beim BVwG angeregt, alle Beschwerdeverfahren ungeachtet dessen weiterzuführen (vgl. Kap. 2.5.3.3).

## **2.5.4 Conclusio**

**In Summe liegen daher sämtliche Bewilligungen zum S 1 VA 1 rechtskräftig und unanfechtbar vor.**

**Beim S1 VA2 sind die Materienrechte Wasserrecht und Naturschutz beim BVwG anhängig.**

## **2.6 HISTORIE UND VARIANTENAUSWAHL**

### **2.6.1 GSD-Studie (1999)**

Im Jahr 1999 wurde im Auftrag des BMwA eine Studie zur „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum“, kurz GSD-Studie, ausgearbeitet. Ausgehend von einer Definition der für Österreich maßgeblichen europäischen Wirtschaftsräume wurde durch Ermittlung der maßgeblichen Verbindungen das sogenannte GSD-Netz gebildet. Ergebnis der Bewertungen der Bundesstraßen in Österreich war die Definition von drei Straßennetztypen (Typ I höchstrangiges Straßennetz, Typ II hochrangiges Straßennetz, Typ III alle übrigen Bundesstraßen). Der östliche Ast der Nordostumfahrung von Wien von der B 301/A 4 entlang der Landesgrenze Wien/NÖ bis zur B 7 wurde dabei als „Typ I – höchstrangiges Straßennetz“ klassifiziert.

Vom Ballungsraum Wien ausgehend können über B 7 und Brunn die beiden Wirtschaftsräume Schlesien / Ostmähren und Nordböhmen / Ostdeutschland / Südwestpolen erreicht werden. In diesem Zusammenhang hebt die Studie maßgeblich die Bedeutung des Nordoststrings um Wien, des Brünner Korridors, sowie des Nordweststrings, in Zusammenhang mit dem Ausbau von S 5 und Errichtung der Donaubrücke Traismauer als leistungsfähiger Schluss der Verbindung zur A 1 in Richtung Westen hervor.

### **2.6.2 PGO – Korridoruntersuchung Ostregion (2000)**

Aufbauend auf die funktionelle Bewertung des österreichischen Bundesstraßennetzes aus der GSD – Studie wurde eine weiterführende Überprüfung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- und Korridoruntersuchungen erforderlich. Durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) wurde deshalb für die Korridore um Wien eine Korridoruntersuchung für die gesamte Ostregion in Auftrag gegeben, der Schlussbericht wurde Ende 2000 vorgelegt.

Im Bestand zeigt sich, dass die extreme Ausrichtung des Berufs- und Wirtschaftsverkehrs auf Wien zu konkurrierenden Ansprüchen in den radialen Verkehrsachsen führt. Verschärfend kommt die Stadterweiterung von Wien in den Bezirken nördlich der Donau hinzu. Diese Entwicklung führt insgesamt zu Engpässen in der Leistungsfähigkeit im bestehenden Verkehrsnetz, besonders betroffen von dieser Entwicklung sind dabei die stark frequentierten Ortsdurchfahrten im Nordosten von Wien.

Die aus diesen Erkenntnissen abgeleitete Planungsempfehlung beinhaltet unter anderem die Errichtung einer 6. Straßen-Donaubrücke und den Ausbau der Raffineriestraße, sowie Empfehlung zur Freihaltung eines Trassenkorridors für die S 1. Für die Festlegung der Lage des S 1-Korridors sind jedoch noch weitere Untersuchungen erforderlich.

### **2.6.3 SUPer NOW (2003)**

Die zahlreichen offenen Fragen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk, wie Anbindung an das Zentrum, Nordostumfahrung Wien, Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowie Auswirkungen von weiterem Wachstum auf Umwelt und Lebensqualität der Bevölkerung, veranlassten die Stadt

Wien im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ein Gesamtbild zur Raumentwicklung für den Nordosten Wiens mit dem Planungshorizont 2021 zu erarbeiten.

Der Bereich der Verkehrsplanung – insbesondere die Überlegungen zur Errichtung neuer hochrangiger Verkehrsträger im Nordosten von Wien – nahm dabei eine zentrale Rolle ein. Dazu wurden im Rahmen der SUP die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten des Raumes bzw. der Stadt in Verbindung mit der Landschaft in Form alternativer Pläne und Szenarien ausgearbeitet und basierend darauf mehrere unterschiedliche Verkehrsnetze auf ihre Wirkung überprüft.

Als Ergebnis der SUP wird neben Maßnahmen der Verkehrsvermeidung (z.B. kompakte Strukturen der Stadt/Region, Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs vor dem Individualverkehr, Road Pricing, etc.) die Errichtung einer 6. Donauquerung (Querung auf Höhe Ölhafen Lobau oder auf Höhe Steinsporn/ Roter Hiasl), die Verlängerung der A 22 über den Knoten Kaisermühlen hinaus sowie die Weiterführung der S 1 Richtung Norden entlang des östlichen Rands des Flugfeldes Aspern nach Süßenbrunn empfohlen.

#### **2.6.4 Vorbereitung der Vorprojekte (2003)**

Aufgrund der in den vorangegangenen, einen zum Teil sehr großen Planungsraum abdeckenden Untersuchungen wurde in einem ersten Vorbereitungsschritt als Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen der gemäß Dienstanweisung des BMVIT (nunmehr BMIMI) vorgesehenen Vorprojekte eine Eingrenzung auf in den Vorprojekten zu prüfenden Korridore vorgenommen.

Dieser Vorbereitungsschritt wurde 2003 für mehrere Vorprojekte durchgeführt, da eine Bearbeitung in folgenden Genehmigungsabschnitten das Ziel war:

- S 1 Donauquerung mit
- A 22 Verlängerung und
- S 1 Lobau / Zentraltanklager bis KN Süßenbrunn

In der Vergangenheit wurden in dem zuvor beschriebenen Bereich umfangreiche Planungstätigkeiten durchgeführt. Die vorhandenen Unterlagen variierten in ihrem Planungsumfang bzw. –ziel und in der Planungstiefe. Daher wurden alle Varianten für die Vorbereitung der Vorprojekte auf ein einheitliches und vergleichbares Niveau in Bezug auf Technik, Verkehr, Raum, Umwelt und Kosten gebracht.

Die Grundlage der Untersuchung waren die „SUPer NOW“ (2003), die Trassenstudie „Nordostumfahrung Wien“ (2000), die Studie „6. Straßen-Donauquerung Knoten Lobau Tunnel“ (2002), die Machbarkeitsstudie „6. Straßen-Donauquerung Knoten Lobau, Variante „Brücke““ (2002) sowie die generelle Studie „S 1 Nordost Umfahrung Wien, Abschnitt Knoten Lobau A 22/S 1 bis B 8“ (2003)

Die vorliegenden Trassenvarianten wurden einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Sinne der im Jahr 2003 in Österreich anzuwendenden Richtlinie RVS 2.2, Nutzen-Kosten-Untersuchungen in der Bundesstraßenplanung, unterzogen.



Im Rahmen der Untersuchung waren neben der Auswahl der Trassen, die im Folgenden den Vorprojekten zu Grunde gelegt werden sollten, die technische Lösung der Donauquerung wesentlich. Dabei waren verschiedene Tunnellösungen in geschlossener Bauweise, eine Donauquerung mit Tunnel in offener Bauweise sowie eine Brückenlösung zu vergleichen.

#### 2.6.4.1 Zusammenfassung Variantenempfehlung

„Auf Grund der interdisziplinären Bearbeitung und der Ergebnisse der Wirkungstabelle wird folgendes vorgeschlagen:

##### **S 1 Wr. Außenring Schnellstraße, Schwechat – Lobau – Deutsch-Wagram:**

- Donauquerung auf Höhe des Ölhafens
  - Querung der Alberner Hafeneinfahrt und des Donaustromes als Brücke
  - Querung der Donauinsel und der Neuen Donau als eingehauste Brücke
  - das gesamte Brückenbauwerk ist mit hoher gestalterischer Qualität auszuführen
- Lobauquerung
  - Zwei Tunnel mit je zwei Fahrstreifen und 1 Abstellstreifen in geschlossener Bauweise
- Knoten Lobau – Knoten Deutsch-Wagram
  - Ausarbeitung von Vorprojekten für die Varianten 1 und 3b

##### **A 22, Donauufer Autobahn, Lobau – Kaisermühlen**

- Ausbau entlang Raffineriestraße

Alle Planungen sind unter maximaler Berücksichtigung der Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Interessen der Bevölkerung durchzuführen.“ [Quelle: Werner Consult ZT GmbH (9.9.2003); Präsentation Steuerungsgruppe: Ergebnis Vorbereitung der Vorprojekte]

#### 2.6.4.2 Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen

Grundlagen für die Ausarbeitung der S 1 Vorprojekte:

- Donauquerung am Standort Albern / Ölhafen als Brücke
- Vorprojekte für die Korridore 3b (Variante innen) & 1 (Variante außen)

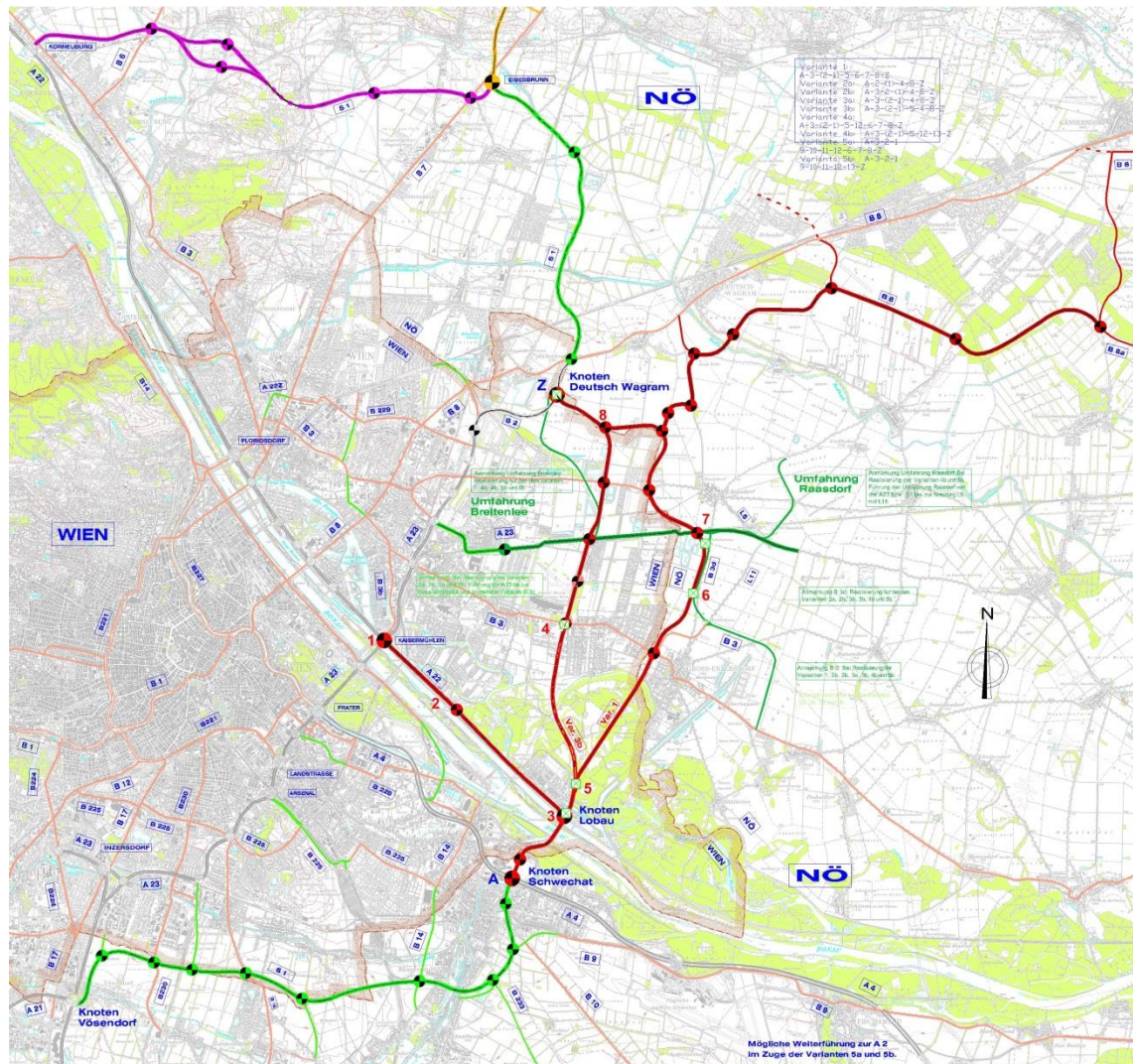


Abbildung 2-4: Empfehlung Grundlage für Vorprojekte

### 2.6.5 Vorprojekt S 1 Abschnitt Ölhafen – Süßenbrunn (2004)

Das Trassierungsgebiet wurde in 3 Bereiche unterteilt. Der Bereich 1 erstreckt sich vom Tanklager Lobau bis zur B 3. Nördlich der B 3 erstreckt sich der Bereich 2 bis zur Ostbahn (ÖBB Strecke 117). Der Bereich 3 umfasst den Abschnitt von der Ostbahn bis zur Verknüpfung mit der S 2 (Knoten Süßenbrunn).

Ausgehend von den Ergebnissen der Vorbereitung der Vorprojekte wurden für das Variantenbündel 1 „außen“ und das Variantenbündel 3 „innen“ die Trassen (siehe Abbildung 2-5) entwickelt und einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen. (siehe VP 2004 Kiste III a, C 1.2).



S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn  
Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

A|S|F|i|N|A|G



Abbildung 2-5: Hauptvarianten V1, V3, V31

Die Nutzen Kosten Untersuchung (NKU) der zu vergleichenden Varianten inkl. Subvarianten erfolgte in zwei Schritten:

- Variantenvorauswahl innerhalb der Teilabschnitte (Ermittlung der besten zusammenhängenden Subvarianten)
- Variantenauswahl für den Gesamtabschnitt (Vergleich der Hauptvarianten Variante V 1, Variante V 3 und Variante V 31)

#### **2.6.5.1 Zusammenfassung Variantenempfehlung**

Die wesentlichen Vorteile der Variante 1 „außen“ liegen in der höheren Entlastung des bestehenden, nachgeordneten Straßennetzes und die damit verbundene höhere Entlastung der Ortskerne, den geringeren Herstellungs- und Erhaltungskosten. Ein Nachteil der Variante 1 „außen“ besteht in der indirekten Verkehrserschließung des Asperner Flugfeldes [Anmerkung: nunmehr „Seestadt Aspern“] über die B 3d. Obwohl für alle Varianten erhebliche Schutzmaßnahmen für Raum und Umwelt vorgesehen wurden, liegt die Zielerfüllung für die innenliegende Variante deutlich hinter der außenliegenden Variante.

Zusammenfassend hat die Variante 1 „außen“ bei der Wertsynthese aller Kriterien mit deutlichem Abstand die höchste Anzahl an Nutzwertpunkten erreicht und weist auch eine höhere Kostenwirksamkeit auf. Das Ergebnis für die Variante 1 „außen“ wird auch durch die Sensitivitätsuntersuchung mit den unterschiedlichen Gewichtungen von Niederösterreich, Wien, Fachplanern und ASFINAG/ÖSAG bestätigt.

**Für die Weiterverfolgung der S 1 im Abschnitt KN Ölhafen bis KN Süßenbrunn wird auf Basis der Nutzen-Kosten-Untersuchung die Variante 1 „außen“ empfohlen.**

#### **2.6.6 Vorprojekt S 1 Abschnitt Schwechat – Ölhafen (2004)**

Schwerpunkte der Untersuchungen und Diskussionen war eine Abwägung der verkehrlichen Nutzen und Wirkungen durch die Verkehrsrelation zwischen S 1 und A 22 mit oder ohne Verknüpfung in einem Knoten, den von dieser Lösung abhängigen Wirkungen auf die Schutzgebiete im Bereich der Donauquerung und den Kosten aus den sehr unterschiedlichen technischen Lösungen.

Im Rahmen der Ausarbeitung des Vorprojektes wurden folgende Varianten untersucht:

- Brücke Schenker Nord
- Brücke Schenker Süd
- Brücke Schenker Süd Damm
- 4-röhriger Tunnel

Es erfolgte im Sinne eines systematischen Bewertungszugangs eine Variantenauswahl der Donauquerung in zwei Stufen:

1. Gegenüberstellung der 3 Brückenvarianten, Bewertung in einer Wirkungsanalyse und Variantenempfehlung daraus
2. Vergleich der Empfehlungsvariante Donaubrücke mit der Tunnel-Donauquerung

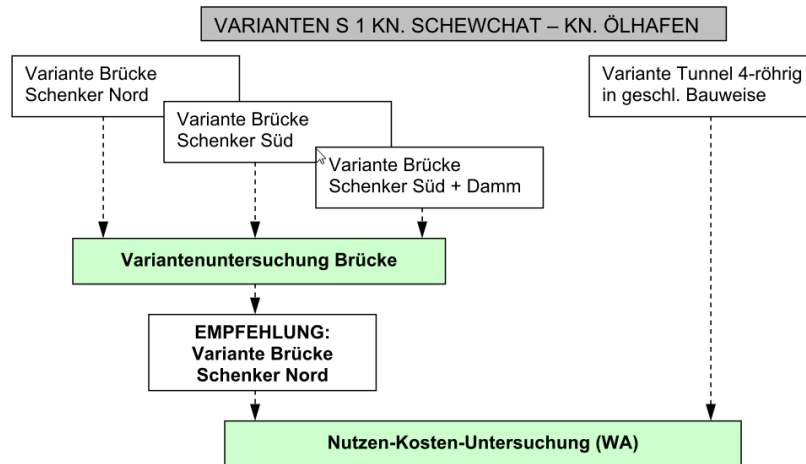


Abbildung 2-6: Entscheidungsablauf S 1 Donauquering (Werner Consult 2004)

Zum Vergleich im Rahmen der NKU gelangten im VP 2004 aufbauend auf allen bereits davor getroffenen Variantenuntersuchungen 2 Varianten:

- Brücke Schenker Nord
- 4-röhriger Tunnel

Da speziell im Bereich des KN Ölhafen der weiterführende Verlauf basierend auf der Variantenentscheidung im Folgeabschnitt Ölhafen – Süßenbrunn relevant für die Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf Schutz und Schongebiete war, wurde hier eine Bewertung in Abstimmung mit den Planungen im Nachbarabschnitt vorgenommen. Da die Entscheidung für die Weiterführung der S 1 noch nicht getroffen war, wurden für beide möglichen Fortführungen Bewertungen getroffen und so die Beurteilung in diesem Kriterium geteilt.

### 2.6.6.1 Zusammenfassung Variantenempfehlung

In Summe gesehen ergibt sich aus den Fachbereichen Mensch, Raum, Umwelt für keine der beiden Varianten eine eindeutige Präferenz. In Detail überwiegen zwar die Vorteile bei der Variante Brücke, der Unterschied zwischen den beiden Varianten ist aber zu gering, um von einem stabilen Variantenergebnis in diesen Fachbereichen sprechen zu können.

Im Fachbereich Verkehr bringt bei der Tunnelvariante der Entfall des Knoten Ölhafen – und damit der Entfall der Relation A 22 – S 1 Nord bzw. umgekehrt – Nachteile in verkehrlicher Sicht. Im Fachbereich Kosten und Realisierung liegen die Herstellungskosten der Tunnelvariante um rd. 50 % über denen der Brückenvariante. Die Bauzeit wurde bei der Variante Brücke als wesentlich geringer bewertet als bei der Variante Tunnel.

In Hinblick auf den Umstand, dass aus dem Fachbereich Mensch, Raum und Umwelt kein eindeutiger Vorteil für eine der beiden Varianten abzulesen ist und aufgrund der verkehrlichen Nachteile der Tunnelvariante sowie nicht zuletzt aufgrund der enormen Mehrkosten und der längeren Bauzeit der Tunnelvariante **ergeben sich in Summe gesehen erhebliche Vorteile für die Variante Brücke.**

### 2.6.7 Vorprojekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn (2005)

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Rahmen der Vorprojekte S 1 Abschnitt Schwechat – Ölhafen (vgl. Kap. 2.6.6) und S 1 Abschnitt Ölhafen – Süßenbrunn (vgl. Kap. 2.6.5) waren die folgenden Trassenempfehlungen:

- S 1 Abschnitt Schwechat - Ölhafen: Empfehlung für die Variante „Donaubrücke“
- S 1 Abschnitt Ölhafen - Süßenbrunn: Empfehlung für die Variante 1 „außen“ (Verlauf entlang Landesgrenze Wien / Niederösterreich)

Da die für den Abschnitt Schwechat – Ölhafen empfohlene Variante „Brücke“ Bauarbeiten im Nahbereich des „Nationalparks Donau – Auen“ erfordert hätte, wurde seitens der Stadt Wien signalisiert, dass eine **Bautätigkeit im unmittelbaren Nahbereich des Nationalparks aus naturschutzrechtlicher bzw. nationalparkrechtlicher Sicht mit sehr hohem Genehmigungsrisiko bewertet wurde.**

Im Rahmen des „**Infrastrukturgipfels**“ vom **03. März 2005** über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien, kam es durch die Beteiligten Vizekanzler, BM für Verkehr, Innovation und Technologie Hubert Gorbach (für den Bund), Dr. Michael Häupl (für das Land Wien), Mag. Martin Huber (für die ÖBB) und DI Alois Schedl (für die ASFiNAG) u.a. zu nachfolgenden Festlegungen im Sinne einer höheren Rechtssicherheit für das Gesamtvorhaben:

- „Die **Donauquerung soll bevorzugt als Tunnel ausgeführt** werden, und zwar dermaßen, dass weder in Wien noch im Umland der Nationalpark, Natura 2000 und geschützte Landschaftsteile flächenmäßig (an der Oberfläche weder während der Bauphase noch im Betrieb) beansprucht werden.“
- Die **Trassenentscheidung für den Abschnitt S 1 Ölhafen – Süßenbrunn wurde bestätigt**, womit an der äußeren Trassenführung festgehalten wird.

Das Resultat dieses Infrastrukturgipfels und die damit einhergehenden **neuen Rahmenbedingungen bilden nun die Grundlage für die Abänderung der Projekte S 1 Schwechat - Ölhafen - Süßenbrunn** und die Erstellung eines **neuen Vorprojektes 2005 für den Gesamtabschnitt von Schwechat bis Süßenbrunn.**

#### 2.6.7.1 Varianten Donauquerung

Zur Erarbeitung eines neuen Vorprojekts 2005 für den Abschnitt Schwechat - Ölhafen, unter Berücksichtigung der oben genannten Festlegungen, wurden im Laufe des Jahres 2005 alternative **Lösungsmöglichkeiten für die Donauquerung der S 1 erarbeitet** und die dafür notwendigen Umweltuntersuchungen nachgeführt. Es wurde hierbei die neue Variante „2-röhriger Tunnel“ in die vorhandene Nutzen-Kosten-Untersuchung aufgenommen und den bereits untersuchten Varianten des Vorprojekts 2004 („Donaubrücke“ und „4-röhriger Tunnel“) im Rahmen einer Wirkungsanalyse gegenübergestellt.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Infrastrukturgipfels wurden die folgenden Varianten einer gemeinsamen Wirkungsanalyse im Rahmen Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen:

- Variante Brücke



- Variante vierröhriger Tunnel:
  - Mit der o.a. Festlegung, dass kein Eingriff in die Schutzgebiete erfolgen darf, war vor dem Hintergrund der technischen Machbarkeit der Bau eines KN Ölhafen gem. Verlaufsdefinition im Anhang des BStG nicht mehr möglich. Für eine Umsetzung der vierröhrigen Donauquerung wurden verschiedene, technisch machbare Linienführungen geprüft. Bedingt durch die langen Verflechtungsstrecken für die Teilung bzw. Zusammenführung der Verkehrsströme von S 1 und A 22 unmittelbar nördlich des KN Schwechat, wird bei jeder möglichen Linienführung ein Natur- oder Landschaftsschutzgebiet in Wien oder Niederösterreich beansprucht.
- Variante T1 Albern Ost (nachfolgend nur mehr als Variante zweiröhriger Tunnel bezeichnet):
  - Durch den Entfall der Relation A 22 → S 1 Nord ist es möglich, die beiden Donauquerungen S 1 und A 22 zu entkoppeln, da es keine Notwendigkeit einer Verknüpfung am Standort Lobau gibt und die Entwicklungslängen zu Folge der Verflechtungen nach dem KN Schwechat zu den vierröhrigen Tunnel auch nahelegen, andere Standorte zu prüfen.

Die Variante Brücke entspricht dabei im Wesentlichen der Empfehlung aus dem Vorprojekt 2004. Die weiteren Varianten wurden Im Frühjahr 2005 wie folgt geprüft und entwickelt.

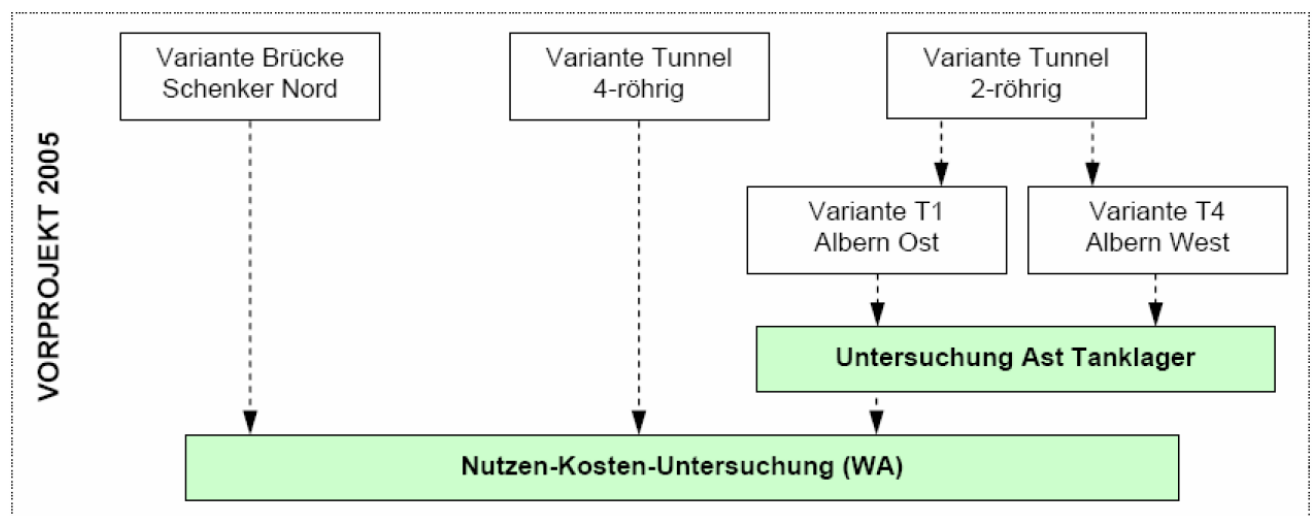


Abbildung 2-7: Entscheidungsablauf Donauquerung 2005

### 2.6.7.2 Variantenempfehlung Vorprojekt

Im Vergleich Brücke – vierröhriger Tunnel ergeben sich aufgrund der verkehrlichen Nachteile, der enormen Mehrkosten und der längeren Bauzeit der vierröhrigen Tunnelvariante in Summe Vorteile für die Variante Brücke.

Im Vergleich Brücke – zweiröhriger Tunnel kann der zweiröhrigen Tunnelvariante trotz der höheren Kosten und der längeren Bauzeit der Vorzug gegeben werden. Die Begründung liegt in den Vorteilen dieser Variante im Fachbereich Mensch, Raum und Umwelt aber auch im Realisierungsrisiko. Bei der zweiröhrigen Tunnelvariante

wird weder in der Bau- noch in der Betriebsphase an der Oberfläche Nationalpark bzw. Nationalparkumland noch Naturschutzgebiet berührt.

In Summe gesehen ergeht daher eine **Empfehlung für die zweiröhrige Tunnelvariante**.

### 2.6.7.3 Gesamtempfehlung Vorprojekt

Im Abschnitt Ölhafen – Süßenbrunn wurden auf Grundlage der Auswahlvariante 1 „Außen“ weitere Optimierungen und vertiefende Untersuchungen unter Einbindung der beteiligten Gemeinden als Grundlage für die weitere Planung durchgeführt. Da die Variante 1 auch im Rahmen des Infrastrukturgipfels bestätigt wurde, wurden im Rahmen des Vorprojekts keine grundsätzlichen Änderungen erforderlich.

Das Vorprojekt 2005 für den **Gesamtabschnitt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat bis Süßenbrunn** stellt sich somit folgendermaßen dar:

- **Donauquerung mit zweiröhrigem Tunnel im Abschnitt Schwechat bis Ölhafen**
- **Variante 1 „Außen“ im Abschnitt Ölhafen bis Süßenbrunn**



Abbildung 2-8: Trassenführung – Vorprojekt S 1 Schwechat bis Süßenbrunn

Die Variantenempfehlung im Vorprojekt 2005 wurde wie o.a. zu Gunsten der zweiröhrigen Tunnelvarianten getroffen. Ein Entfall des KN Ölhafen wäre bei jeder Tunnellösung projektimmanent gewesen.

Die Entscheidung wurde u.a. wie folgt begründet:

- deutliche Vorteile der Variante in den Kriterien des Themenbereichs „Mensch, Raum & Umwelt“
- verkehrlich nur geringfügig nachteilig, durch die etwas geringere Entlastungswirkung im 22. Bezirk
- keine unmittelbaren rechtlichen Genehmigungsrisiken (keine Beeinträchtigung Nationalpark, keine Beanspruchung Natura 2000 – Gebiet, keine Beanspruchung weiterer Natur- oder Landschaftsschutzgebiete...)

#### 2.6.7.4 Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gem. § 14 BStG

Dieses Vorprojekt 2005 wurde am 16.11.2005 beim BMVIT (nunmehr BMIMI) mit Antrag auf Verordnung als Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 Bundesstraßengesetz eingereicht. Die **Verordnung des Trassenkorridors als Bundesstraßenplanungsgebiet erfolgte am 11.04.2007.**

#### 2.6.7.5 Neuantrag zur Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gem. § 14 BStG

Mit Neuantrag nach § 14 BStG wurde eine gegenüber 2007 konkretisierte Flächenabgrenzung zur Sicherung des Baus der S 1 beim BMVIT (nunmehr BMIMI) eingereicht. Die **Verordnung des Trassenkorridors als Bundesstraßenplanungsgebiet erfolgte am 04.07.2012.**

#### 2.6.8 Einreichprojekt (2009)

Im Rahmen des Einreichprojekts 2009 erfolgten weitere kleinräumige Optimierungen der Trasse in Hinblick auf detaillierte Trassenführung und Ausbildung der Maßnahmen.

Um möglichst rasch eine Entlastung der Ortskerne in Niederösterreich und entlang der B 3 und Breitenleer Straße in Wien erreichen zu können, wurde die Umsetzung der S 1 in zwei Verwirklichungsabschnitten beschlossen und zur Genehmigung als Verwirklichungsabschnitt einreicht:

1. Verwirklichungsabschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn
2. Verwirklichungsabschnitt Schwechat bis Groß-Enzersdorf

Zur Sicherstellung einer hohen Netzwirksamkeit sind als zusätzliche Netzergänzung und zur optimalen Entlastung des untergeordneten Straßennetzes seitens des Landes Niederösterreich die Errichtung von lokalen Ortsumfahrungen von Groß-Enzersdorf und Raasdorf vorgesehen. Die Umfahrung Raasdorf ist als Vorleistung des Landes Niederösterreich mittlerweile bereits umgesetzt, weist jedoch auf Grund der fehlenden Anbindung an die S 1 keine Netzwirksamkeit auf. Zudem ist zur Anbindung der ebenfalls bereits genehmigten S 1 Spange Seestadt Aspern die Errichtung der S 1 unumgänglich.

### 2.7 ÜBERPRÜFUNG UND EVALUIERUNGSSCHRITTE NACH ERFOLGTER GENEHMIGUNG

#### 2.7.1 ExpertInnenbericht Stadt Wien 2017

In Bezug auf eine sechste Straßen-Donauquerung enthält das rot-grüne Wiener Regierungsübereinkommen 2015 folgende Aussage:

*„Wien bekennt sich zur Notwendigkeit einer sechsten Donauquerung, die unter bestmöglicher Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes ohne Beeinträchtigung des Nationalparkgebiets geplant werden soll. Deswegen sollen alternative Planungsvarianten geprüft werden.“*

Initiiert durch die Stadt Wien wurden basierend auf dem Wiener Regierungsübereinkommen durch eine ExpertInnengruppe „alternative Planungsvarianten“ ohne bzw. mit einer S 1-Donauquerung in Form von Szenarien definiert und beurteilt. Die Ergebnisse wurden in einem Bericht zusammengestellt. Die wesentlichen Inhalte des Berichts. „Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn – Bericht der ExpertInnengruppe“ aus dem Jahr 2017 sind in den folgenden Unterkapiteln zusammengefasst.

### **2.7.1.1 Ausgangslage**

Wien wächst stark, insbesondere in den Bezirken Donaustadt und Floridsdorf. Zwischen 2015 und 2030 wird ein Zuwachs von über 70.000 EinwohnerInnen erwartet, begleitet von einem hohen Bedarf an Arbeitsplätzen. Derzeit besteht ein erhebliches Arbeitsplatzdefizit in diesen Bezirken, was zu erhöhtem Pendlerverkehr führt. Die geplanten Stadtentwicklungsgebiete wie Seestadt Nord oder Berresgasse sind auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen, um nachhaltig realisierbar zu sein. Verkehrlich ist der Nordosten Wiens schlechter erschlossen als andere Stadtteile. Die A 23 ist überlastet, das sekundäre ÖV-Netz wenig attraktiv, und es fehlt ein zusammenhängendes Radwegenetz. Die S 1-Donauquerung soll hier Abhilfe schaffen, indem sie eine neue Verbindung unter der Donau und dem Nationalpark Donau-Auen schafft.

### **2.7.1.2 Wirkungen**

Durch die ExpertInnengruppe wurden sieben Szenarien mit unterschiedlichen Maßnahmenkombinationen untersucht. Demnach drohen ohne eine sechste Donauquerung Entwicklungsstopps in großen Stadtprojekten und eine Verlagerung ins Umland, was zu höherem Flächenverbrauch, mehr Verkehr und geringerer Lebensqualität führen würde. Unabhängig davon ist wegen des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nördlich der Donau ein wienweites Maßnahmenprogramm zum öffentlichen Verkehr und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung notwendig, um den Klimazielen sowie den Modal Split-Zielen näherzukommen.

### **2.7.1.3 Empfehlungen**

Die Empfehlungen der ExpertInnengruppe umfassen neben der Umsetzung der S 1 Donauquerung eine ÖV-Ausbauoffensive mit Schnellbahn-, U-Bahn- und Straßenbahnprojekten, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, ein abgestimmtes Aktionsprogramm zur S 1-Donauquerung mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Raumgestaltung sowie eine koordinierte regionale Entwicklung der Stadt Wien in Kooperation mit dem Land Niederösterreich.

Insgesamt kommt die ExpertInnengruppe zum Ergebnis, dass die S 1-Donauquerung in Kombination mit Begleitmaßnahmen ein zentraler Baustein für die zukünftige Stadtentwicklung Wiens ist. Sie kann zur Verbesserung der Lebensqualität, zur Förderung des Umweltverbunds und zur Sicherung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

### 2.7.2 Strategische Prüfung Verkehr 2022

Im September 2022 wurde seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie BMK (nunmehr BMIMI) eine Netzänderung vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Netzänderung umfasst:

- die Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat (A 4) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA2, „Lobautunnel“) aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes (BStG) und
- die ergebnisoffene Untersuchung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA1) durch eine SP-V dahingehend, ob der Straßenzug zur Gänze oder teilweise aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes gestrichen werden, oder keine Änderung des Verzeichnisses des BStG erfolgen soll.

Dazu wurde eine Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) durchgeführt. Der in diesem Rahmen ausgearbeitete Umweltbericht wurde im Februar 2025 veröffentlicht.

Seitens der ASFINAG wurde mit Schreiben vom 21.03.2025 innerhalb offener Frist eine Stellungnahme zum im Rahmen der Strategischen Prüfung Verkehr vorgelegten Umweltbericht eingebracht.

## 3 PRÜFKRITERIEN

### 3.1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

#### 3.1.1 Gesamtkosten

VA1: ~500 Millionen Euro

VA2: ~2,2 Milliarden Euro

Baubeginn 2026 (VA1; Hauptbaulos 2027) bzw. 2031 (VA2)

#### 3.1.2 Gesamtkosten / km

VA1: ~50 Mio EUR / km

VA2: ~245 Mio EUR / km

Besondere kostenbestimmende Faktoren:

- Offene Bauweise Süd: L = 517 m
- Geschlossene Bauweise Tunnel Donau-Lobau: L = 5.890 m
- Offene Bauweise Nord: L = 1.778 m
- Weiße Wannen (ASt Groß-Enzersdorf, Unterquerung ÖBB Strecke 117)
- Umbau Bestand (KN Schwechat, KN Süßenbrunn)
- Grundeinlöse

#### 3.1.3 Nutzen--Kosten-Untersuchung

Im Rahmen des Vorprojekts und Untersuchungen, die diesem vorgeschaltet sind, wurde schrittweise die nunmehr genehmigte Trassenführung hergeleitet. So wurden in einem Vorprojekt Straßen-Lösungen als Varianten aufbereitet und verglichen, was zu jener Trassenführung geführt hat, die nunmehr der Genehmigung zu Grunde liegt (vgl. Kapitel 2.6).

Diese Auswahlsschritte folgen jeweils den Prinzipien der RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Darin werden mehrere Prozesse und Methoden beschrieben, wie eine solche Auswahl derart erfolgen kann, dass eine insgesamt beste Lösung zur weiteren Bearbeitung und als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen werden kann.

Dazu werden neben den Themen Verkehr und Verkehrssicherheit, die meist die wesentlichen Ziele bei der Umsetzung einer Verkehrsinfrastruktur abbilden, auch raum- und umweltrelevante Themen bewertet. Diese Themen bzw. Kriterien fließen ein, um ein gesamthafes Bild der Wirkungen zu erzeugen und so frühzeitig möglichen Umweltfolgen abschätzen zu können, da auch diesen ein öffentliches Interesse zukommt (Schutz der menschlichen Gesundheit, Trinkwasser- und Hochwasserschutz, Bodenverbrauch, Klimaschutz,



Naturschutz, udgl.). Darüber hinaus kann in diesem Planungsschritt sichergestellt werden, dass eine Trasse weiterverfolgt wird, die keine grundsätzlichen Genehmigungshindernissen und -risiken entgegensteht. Eine wesentliche weitere Entscheidungskomponente sind – selbstverständlich – die Kosten.

Themenbereich	Kriterium	Variante Brücke		Variante vierröhriger Tunnel	Variante zweiröhriger Tunnel
Immissionen	Lärmbelastung				
	Luftschadstoffbelastung				
Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Überörtliche Entwicklungsziele / Regionalentwicklung				
	Örtliche Entwicklungsziele				
	Flächenbeanspruchung				
	Trennwirkung				
	Kulturgüter				
	Orts- und Landschaftsbild				
	Freizeit und Erholung				
Naturraum und Ökologie	Tiere, Pflanzen, Lebensräume				
	Biotoptvernetzung				
	Gewässerökologie				
	Schutz- und Schongebiete	Var. 3.1c <sup>*)</sup>	Var. 1 <sup>*)</sup>		
Land- und Waldwirtschaft	Landwirtschaft				
	Waldwirtschaft				
	Jagd und Wildökologie				
Hydrologie und Wassernutzungen	Oberflächengewässer + Schifffahrt				
	Hochwasserschutz				
	Grundwasser				
	Wassernutzungen				
	Altlasten + Verdachtsflächen				
Verkehrswirksamkeit	Belastungsänderungen im Netz				
	Verkehrerschließung				
Verkehrssicherheit	Unfallrisiko				
Herstellungskosten	Kosten für Bauherstellung ohne/mit Knoten Schwechat <sup>***)</sup> bis km 3+702	rd. 448,30 Mio. €/ 475,10Mio.€		rd. 678,80 Mio. €/ 706,60 **) Mio. €	rd. 461,80 Mio. €/ 479,85**) Mio. €
	Quantitatives Baugrundrisiko			rd. 35.136.950 €	rd. 32.314.000 €
laufende Kosten	Unterhaltskosten	rd. 458.000 €/J		rd. 1.545.000 €/J	rd. 1.076.000 €/J
Bau und Realisierung	Bauzeit	42 Monate		72(50) Monate	84 Monate (inkl. Untertunnelung Lobau)
	Massenbilanz	+ rd. 61.000 m³		+ rd. 2.135.000 m³	*rd. 1.227.000 m³ (2.877.000 m³ inkl. Untertunnelung Lobau)
	rechtliches Realisierungsrisiken	Direkte Beanspruchung des "Nationalparkvorlandes" (Landschaftsschutzgebiet), "Bauen am Rande des Nationalparks" => erhöhtes Realisierungsrisiko		Erhöhtes Realisierungsrisiko durch direkten Eingriff in das Natura 2000-Vogelschutzgebiet, randlicher Eingriff in das Ramsar-Gebiet-Donau-March-Auen.	Keine Schutzgüter direkt betroffen, rechtliche Realisierungsrisiken im Vergleich zu den anderen Varianten gering.






\*) Bewertung abhängig von der Variantenentscheidung im Abschnitt Knoten Öhlfen - Süßenbrunn

\*\*) inkl. Kosten aus Baugrundrisiko

\*\*\*) Bauherstellungskosten ohne Kosten mögliche AS Albern

Abbildung 3-1: Vorprojekt S 1 Wirkungsanalyse 2005

Der Vergleich, der Anforderungen der später zu erstellenden Umweltverträglichkeitserklärung berücksichtigt, bewertet unabhängig in jedem Kriterium nach folgendem Beurteilungsschema:

	sehr hohe Beeinträchtigung
	hohe Beeinträchtigung
	mittlere Beeinträchtigung
	geringe bis mäßige Beeinträchtigung
	sehr geringe Beeinträchtigung bzw. Verbesserung gegenüber dem Bestand

Die Gegenüberstellung nach RVS ermöglicht eine vollständige, nachvollziehbare und plausible Erarbeitung einer Trassenempfehlung, die erst durch die Zusammenschau aller Kriterien möglich wird.

Die günstigste Lösung ist nicht geeignet, wenn diese hinsichtlich der verkehrlichen Zielsetzung nicht tauglich ist oder hohe Genehmigungsrisiken birgt.

Die verkehrlich beste Lösung ist nicht zielführend, wenn diese ungleich teurer als eine ebenfalls sehr gute Lösung ist oder deutlich negative Umweltauswirkungen zeigt.

Die angesprochene methodische Gegenüberstellung, die auch im Rahmen des Einreichprojekts dokumentiert wurde, hat die Variante zweiröhriger Tunnel als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen. In Abwägung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltwirkungen und unter Berücksichtigung der Kosten stellt sich diese Lösung als **die insgesamt beste und somit auch als wirtschaftliche Lösung** dar. Der Weg der Entwicklung von Lagevarianten und technischen Lösungsmöglichkeiten und die jeweilige Bewertung dieser Möglichkeiten bis zur Empfehlung einer Planungsgrundlage im Einreichprojekt ist in Kap. 2.6 dokumentiert.

## 3.2 EFFIZIENZ

Der Begriff „Effizienz“ in Zusammenhang mit einem neuen Straßenprojekt bezieht sich darauf, wie gut die eingesetzten Ressourcen – wie Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft – genutzt werden, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es geht also darum, das Projekt so durchzuführen, dass möglichst viel Nutzen bei möglichst geringem Aufwand erzielt wird.

Der Unterschied zwischen Effektivität und Effizienz liegt darin, worauf der Fokus liegt. Effektivität beschreibt, ob ein Ziel überhaupt erreicht wird. Es geht also darum, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Effizienz hingegen bezieht sich darauf, wie gut die Ressourcen genutzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Es geht darum, das Ergebnis mit möglichst geringem Aufwand oder Kosten zu erzielen. Kurz gesagt: Effektivität ist das „Ob“ (Erreichen des Ziels), während Effizienz das „Wie“ (optimale Nutzung der Ressourcen bei der Zielerreichung) beschreibt.

Dass der angestrebte Effekt, der Nutzen und damit die Zielerreichung im Sinne der definierten Zielsetzung für das Vorhaben eintritt, ist durch die im Rahmen der Projektentwicklung erbrachten Untersuchungen und Nachweise belegt.

### 3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)

Die Investitionskosten sind die unter Berücksichtigung von Nutzungsdauer und Verzinsung auf die relevanten jährlichen Betrachtungszeiträume umgerechneten gesamten Investitionen. Die Investitionskosten repräsentieren somit den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen jährlichen Ressourcenverzehr (jährlicher Wertverlust der Infrastruktur).

Investitionskosten der Infrastruktur umfassen alle Kosten für die Herstellung eines Verkehrsweges inklusive der Kosten für die Umsetzung etwaiger Schutz-, Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Investitionskosten umfassen ferner die eigentlichen Planungskosten sowie darüber hinaus die während der Planungs- und Bauzeit seitens des Planungsträgers anfallenden Kosten (Verfahrensabwicklung, Öffentlichkeitsarbeit, Projektkontrolle, Bauüberwachung und -abrechnung), sofern diese Kosten eindeutig einem Vorhaben zurechenbar sind.

Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Nutzungsintensität (Fahrten, km-Leistung, usw.) kann allerdings nicht allein über einen Vorhabensabschnitt beurteilt werden, sondern muss auf Grund der verkehrlichen Wirkung im relevanten Netz mit allen Be- und v.a. auch Entlastungen über einen Zeitraum bewertet werden. Eine schlichte

Darstellung Gesamtkosten pro durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Bundesstraßenabschnitt ergibt folglich kein korrektes Bild über die Effizienz. Darüber hinaus werden neben verkehrlichen Effekten weitere Nutzen erzielt, weshalb die Effizienz für die Bau- und Betriebsphase neben der verkehrlichen Wirkungen noch weitere Aspekte berücksichtigt. Dies ist in Kap. 3.3 dokumentiert. Die alleinige verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrsinfrastruktur wird in den folgenden Kapiteln behandelt.

### 3.2.2 Entlastungswirkung

Es zeigt sich, dass die S 1 Donauquerung und Spange Seestadt Aspern zu Entlastungen am bestehenden Straßennetz führen. Die A 23 am Querschnitt Donau wird um rd. 32.000 Kfz/Tag, die A 4 Ostautobahn zwischen A 23 und S 1 um rd. 14.000 Kfz/Tag, die Breitenleer Straße und die Erzherzog-Karl-Straße sowie die B 8 werden ebenfalls jeweils um mehrere Tausend Kfz/Tag entlastet.

In der folgenden Abbildung sind die Entlastungen am Straßennetz als grüne Balken dargestellt. Die roten Balken stellen Zunahmen am bestehenden Netz vor allem im Zulauf zur S 1 und Belastungen am neuen Straßennetz dar.

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn  
Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

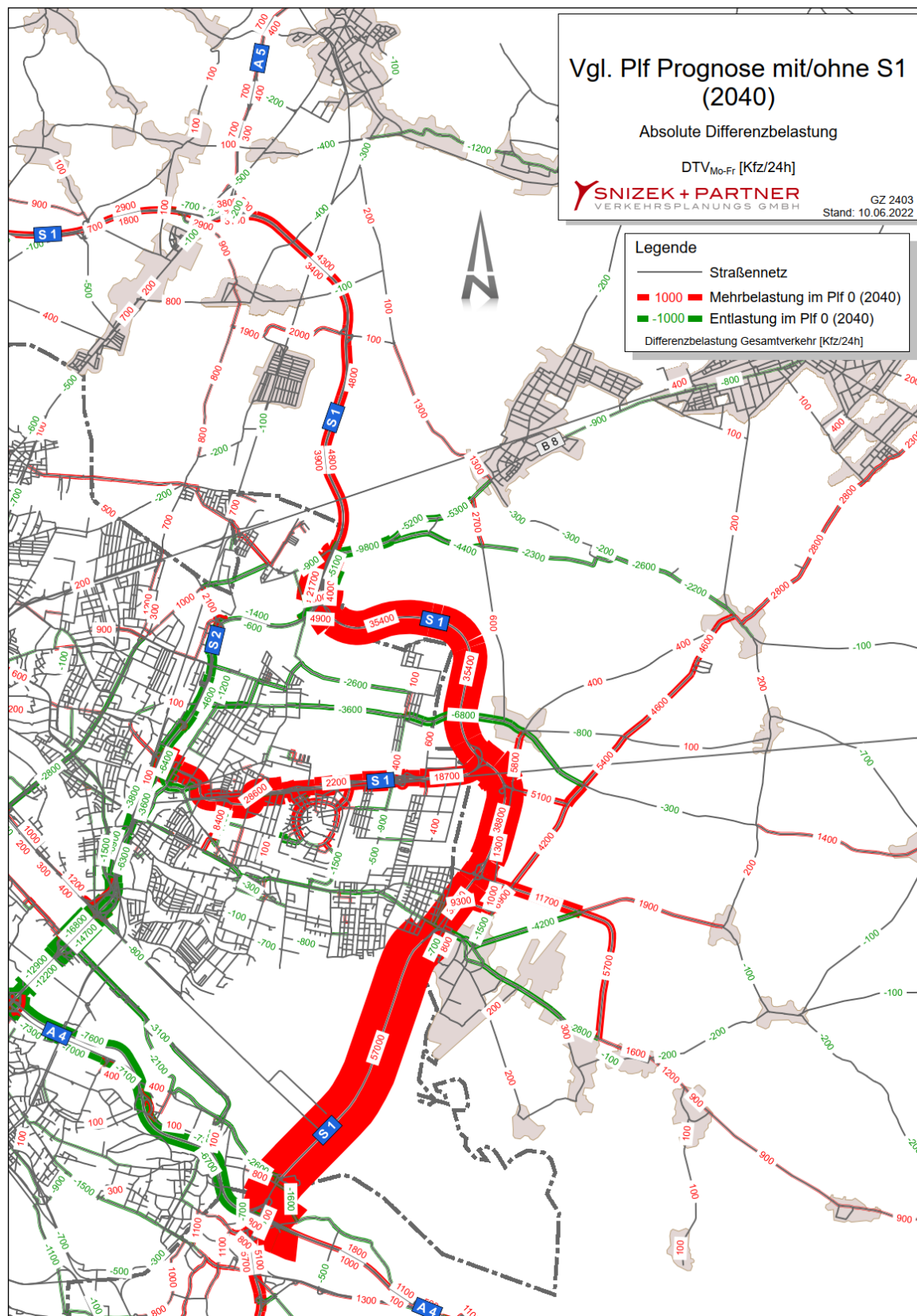


Abbildung 3-2: Differenzdarstellung Verkehr Planfall mit vs. ohne S 1 2040

### 3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten

Die Änderung hinsichtlich der Erreichbarkeiten bildet sich in den monetarisierten Reisezeiten ab.

Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur in den dargestellten Planfällen wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen werden dadurch deutlich geringere Fahrzeiten erzielt als im untergeordneten Netz, insgesamt kommt es somit zu einer Verringerung der Reisedauer.

Im Referenzplanfall im Jahr 2040 beträgt die Reisezeitsumme im Untersuchungsraum 573.000 Kfz-h. Im Maßnahmenplanfall 2040 VA 2 verringert sich demgegenüber die werktägliche Reisezeitsumme gegenüber dem Referenzplanfall 2040 täglich um etwa 3.000 Kfz-h das bedeutet eine Einsparung von 0,5 %.

Als monetarisierter Wert gehen diese Einsparungen wie folgt ein:

[€/Jahr]	Reisezeitkosten	Transportzeitkosten	Gesamt
PF 0	9.198.503.548	1.544.933.520	10.743.437.068
PF 1	9.155.233.975	1.523.839.330	10.679.073.306
Nutzen	43.269.573	21.094.190	64.363.762

Anmerkung: Reisezeitkosten beziehen sich auf Personenverkehr, Transportzeitkosten beziehen sich auf Güterverkehr.

Abbildung 3-3: Zusammenfassung Zeitkosten und Nutzen [€/Jahr] gem. RVS 02.01.22, gerundet [Quelle: Snizek+Partner 2025]

### 3.2.4 Erfüllung Planungsziele

Ziele	Zielerfüllung	
Verkehrliche und bauliche Ziele		
Bündelung und Verteilung des Verkehrs im Ballungsraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz	Mit der hochrangigen Verkehrsführung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, entlang der Stadtgrenze Wien erfolgt eine Bündelung von Teilen des Verkehrs aus dem östlichen Umland sowie eine Führung der Verkehrsströme zur S 1 Ost und S 1 West sowie zur A 5. Die Verkehrsströme werden somit am Stadtrand entlang und über die Radialen in die Stadt geführt, statt über eine innerstädtische Achse verteilt zu werden.	+
Entlastung des bestehenden hochrangigen Straßennetzes in Wien/NÖ (A 23, A 4, S 2, A 22), insbesondere im Bereich der Knoten und Anschlussstellen	Mit Umsetzung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, kommt es zur Verlagerung von Strömen aus dem Stadtgebiet Wien und aus dem östlichen Umland sowie von überregionalen Verkehrsströmen. Damit einhergehend kommt es unter anderem zu einer Entlastung der A 23 sowie der S 2.	+



Entlastung des lokalen Straßennetzes (Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Groß-Enzersdorf, Raasdorf, Verlagerung von Schwerverkehr)	Mit Umsetzung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, kommt es zur Verlagerung von Strömen aus dem Stadtgebiet Wien und aus dem östlichen Umland sowie von überregionalen Verkehrsströmen. Damit einhergehend kommt unter anderem zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Breitenleer Straße, Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Hausfeldstraße.	+
Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den hochrangigen Wiener Stadtdurchfahrten	Mit Umsetzung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn kann das Unfallpotential gegenüber dem Vergleich ohne S 1 gesenkt werden.	+
Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz	Im Bestand ist die Verkehrsqualität im engeren Untersuchungsgebiet geprägt von hohen Verkehrsstärken und Überlastungen der Hauptrouten vor allem zu den Spitzenzeiten. Durch die Errichtung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, kommt es zur Verlagerung von Strömen aus dem Stadtgebiet Wien und aus dem östlichen Umland sowie von überregionalen Verkehrsströmen und damit einhergehend zur Verbesserung der Verkehrsqualität im bestehenden Netz.	+
Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb	Im überregionalen Zusammenhang steht in der Ostregion für die Nord-Süd-Achse bzw. die Nord-West-Achse lediglich die A 23 Südosttangente Wien zur Verfügung. Diese bietet jedoch mit ihren hohen Auslastungen keine ausreichende hochrangige Verbindungsfunktion für die überregionalen Verkehrsbeziehungen. Mit Umsetzung der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, wird eine Umfahrung von Wien sowie eine weitere Donauquerung geschaffen. Die S 1 stellt Das Fehlen einer Umfahrung von Wien sowie einer weiteren Donauquerung stellt für den regionalen wie für den überregionalen Verkehr eine unzureichende Situation dar.	+
Raum- und Umweltziele		
Sicherstellung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen	Insbesondere durch die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten kommt es zu einer Verbesserung der Wohnqualität in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen.  Entsprechend Erfordernis werden entlang der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn, (aktive und passive) Schutzmaßnahmen vorgesehen.	+
Erhaltung der naturräumlichen Schutzziele in der Region	Durch die Unterquerung der Schutzgebiete mit einem Tunnel als Kernmaßnahme und einer Vielzahl an weiteren, begleitenden Maßnahmen (Wildquerungen, Anlage von Gehölzen und	+

	Leitstrukturen, Anlage von Ausgleichsflächen, die dem Offenlandcharakter entsprechen etc.) kann der Erhaltung der naturräumlichen Schutzziele in der Region entsprochen werden.	
Schutz von Mensch und Umwelt vor den Auswirkungen steigenden Verkehrsaufkommens	Durch Entlastungswirkungen im Bestandsnetz (siehe Verkehrsuntersuchung und Zielerreichung) einerseits und durch die Erfordernis bemessenen (aktiven und passiven) Schutzmaßnahmen werden die Belastungen mit der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn reduziert.	+

### 3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN

Bei der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn handelt es sich um ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Mit der S 1, KN Schwechat – KN Süßenbrunn wird im Osten von Wien eine Verbindung zwischen der S 1 im Süden beim KN Schwechat (A 4) bis zur S 1 im Norden beim KN Süßenbrunn (S 2) geschaffen.

Die S 1 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes und damit Teil des multimodalen Verkehrsnetzes der EU mit überregionaler Bedeutung. In Anhang I der TEN-V-VO wurde das Straßennetz der TEN-Korridore demnach wie folgt umgesetzt, wobei die dicken roten Linien das Kernnetz darstellen. Wien mit Straßen, Häfen, Schienen-Straßenterminals und Flughafen ist als städtischer Knoten definiert. Eine entsprechende Konkretisierung des TEN-Netzes entsprechend der GSD-Studie, die die S 1 als höchstrangiges Straßennetz definiert (vgl. Kapitel 2.6.1) gibt es nicht.



Abbildung 3-4: Anhang I TEN-V-VO, Karte 5.4: Gesamt- und Kernnetz (Ausschnitt Wien)

Gem. TEN-V-VO sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Kernnetz bis zum 31.12.2030 so zu entwickeln, dass es den Bestimmungen der TEN-V-VO entspricht. Insbesondere

müssen die Infrastrukturanforderungen erfüllt sein. Dies bedeutet, dass die Straßen des Kernnetzes entweder als Autobahn oder als Schnellstraße ausgebaut sein müssen.

In der TEN-V-VO sind auch gemeinsame Bestimmungen für Städtische Knoten festgelegt. Eines der dort formulierten Ziele ist es, nach Möglichkeit die „Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs“ anzustreben. Dies kann die Umgehung städtischer Gebiete einschließen. Daraus ist klar die Intention zu erkennen, Straßen-Durchgangsverkehr durch Städte möglichst zu vermeiden.

Im Vorschlag zur überarbeiteten TEN-V-VO findet sich eine neue Bestimmung „Zusätzliche Prioritäten für städtische Knoten“. Entsprechend dieser wird die „Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs, was die Umgehung von Stadtgebieten einschließen kann“, bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamen Interesse in Bezug auf städtische Knoten als Priorität aufgenommen.

Bei den Prioritäten handelt es sich nach der Literatur um die Festlegung von vordringlich zu erreichenden Verwirklichungen. Insofern können sie als verbindlich angesehen werden. Primär sollen die vom Durchzugsverkehr ausgehenden Belastungen von Stadtgebieten verringert werden.

Die im Rahmen der GSD-Studie erarbeiteten Ergebnisse belegen, dass selbst unter rigorosen verkehrs- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen dem Verkehrsträger Straße in Österreich sehr hohe Bedeutung zukommt.

Die maßgeblichen Ausgangspunkte für das höchstrangige Netz bilden die großen Ballungsräume, die für die Bewertung als „Typ I“ mit für Österreich maßgeblichen Wirtschaftsräumen verbunden werden. Ergänzend dazu finden noch die für den Fremdenverkehr maßgeblichen Verbindungen Berücksichtigung.

Vom Ballungsraum Wien ausgehend können über B 7 und Brunn die beiden Wirtschaftsräume Schlesien / Ostmähren und Nordböhmen / Ostdeutschland / Südwestpolen erreicht werden. In diesem Zusammenhang hebt die Studie maßgeblich die Bedeutung des Nordoststringes um Wien, des Brünner Korridors, sowie des Nordweststringes, in Zusammenhang mit dem Ausbau von S 5 und Errichtung der Donaubrücke Traismauer als leistungsfähiger Schluss der Verbindung zur A 1 in Richtung Westen hervor.

### 3.2.6 Kritische Infrastruktur

Die ASFINAG und ihre Projekte sind Teil des Österreichischen Programmes zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) und dem Sektor Transport und Verkehr zugeordnet.

Am 2. April 2008 hat die österreichische Bundesregierung das Österreichische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) beschlossen. Im aktuellen Masterplan APCIP 2014 sind strategische Zielsetzungen festgelegt, die in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit von kritischen Infrastrukturen vor Gefährdungen durch Naturkatastrophen, technische Unfälle, menschliches Versagen, Terrorismus und ähnlichen zu bewahren und einen hohen Grad an Versorgungssicherheit sicherzustellen.

In Bezug auf die S 1 ist festzuhalten, dass Wien derzeit über fünf donauquerende Straßenverkehrsbrücken verfügt:

- Die Nordbrücke (2+2 Fahrstreifen) wurde 1964 eröffnet und wird ab 2027 saniert.
- Die Floridsdorfer Brücke (2+2 Fahrstreifen) wurde 1978 eröffnet.
- Die Brigittenauer Brücke (3+3 Fahrstreifen) wurde 1982 eröffnet und wird ab 2025 saniert.
- Die Reichsbrücke (3+3 Fahrstreifen) wurde 1982 eröffnet.
- Die Praterbrücke (4+4 Fahrstreifen) wurde 1970 eröffnet und wird derzeit saniert.

Diese Brücken erfordern regelmäßige Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, die mit Einschränkungen der Kapazitäten verbunden sind. Brücken stellen insgesamt, aber besonders in Wien, eine kritische Infrastruktur dar, weil sie entscheidend für die Verbindungen innerhalb der Stadt sind. Störungen, Behinderungen und vor allem Ausfälle dieser Verbindungen fügen dem System Stadt einen enormen Schaden zu. Eine zusätzliche Verbindung des Nordens mit dem Süden der Stadt steigert die Resilienz des Verkehrssystems gegen Störungen und damit die wirtschaftliche und soziale Sicherheit der Stadt und des Umlands von Wien.

### 3.3 EFFIZIENZ: VOLKSWIRTSCHAFTLICHE IMPULSSETZUNG

#### 3.3.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Aufbereitungen im nachfolgenden Unterkapitel 3.3.2 Bauphase wurden die Gesamterrichtungskosten sowie die Kostenstruktur für die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, inklusive der S 1 Spange Seestadt Aspern gesamthaft zusammengestellt.

Die der Berechnung zugrunde liegenden, ansetzbaren Gesamtkosten inklusive „Unvorhergesehenem“ betragen rund 2,8 Mrd. €. Bis zum eigentlichen Baubeginn wird eine Erhöhung der nominellen Kosten (durch allgemeine Inflation und bauspezifische Preisentwicklungen) um rund 300 Mio. € angesetzt („Gleitung“). Für die einzelnen Gewerke (Freiland, Brücke, EM etc.) wurden auf Basis von ASFINAG-Abrechnungen spezifische Güterstrukturen abgeleitet, die als Eingangsdaten für die folgende Simulation der Bauphaseneffekte verwendet wurden.

	Basis-kosten	Unvorher-gesehenes	Gleitung
Grundeinlöse	338.8	-	22.2
Projektierung	83.9	16.3	8.7
Projektmanagement	158.6	29.9	18.5
Baukosten	1,569.9	318.6	222.1
Baukosten Freiland	213.0	29.4	-
Baukosten Brücke	161.7	23.3	-
Baukosten Nebenanlagen / Lärmschutz	384.2	76.9	-
Baukosten Tunnel OBW/GBW	811.0	189.0	-
EM - Elektromaschinelle Maßnahmen	244.1	51.2	26.2
<b>Gesamtkosten</b>	<b>2,395.3</b>	<b>416.0</b>	<b>297.7</b>

Abbildung 3-5: Gesamterrichtungskosten und Kostenstruktur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn inkl. S 1 Spange Seestadt Aspern (in Mio. €) [Quelle ASFINAG 2025]

#### 3.3.2 Bauphase

Simuliert wurde die Bauphase der S 1 mit dem regionalen Input-Outputmodell ASCANIO, das die ökonomischen Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun österreichischen Bundesländern (sowie dem Ausland) modelliert. Zu diesen Verflechtungen zählen neben den direkten Effekten (die bei den von der ASFINAG beauftragten Unternehmen auftreten) auch die indirekten sowie die produktionsbezogenen induzierten Effekte. Die indirekten Wirkungen ergeben sich durch den Produktionskreislauf (die direkt beauftragten Unternehmen kaufen von anderen Betrieben Vorleistungen – Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen etc. – zu; diese Betriebe kaufen ihrerseits bei Dritten Vorleistungen zu usw.) Die produktionsbezogenen induzierten Effekte ergeben sich aus den Abschreibungen der im Produktionskreislauf beschäftigten Unternehmen, die zu entsprechenden Ersatzinvestitionen führen.

Die gesamten Errichtungskosten (inklusive „Unvorhergesehenes“, aber ohne Gleitung) betragen rund 2,8 Mrd. €. Diese sind aktuell (im Fall einer fiktiven Errichtung im Jahr 2024) im Produktionsprozess mit



1,8 Mrd. € an österreichischer Wertschöpfung verbunden, durch die gut 17 Tsd. Beschäftigte (entsprechend über 15 Tsd. Vollbeschäftigten) ausgelastet werden. Das damit verbundene Aufkommen an Sozialversicherungsabgaben wird auf 340 Mio. € geschätzt, das Steueraufkommen auf 270 Mio. € (wovon nach aktuellem Finanzausgleich 170 Mio. € beim Bund verbleiben). Die größten Wirkungen werden für die Standortregionen Wien und Niederösterreich ermittelt, über regionale Handelsströme werden aber in allen Bundesländern positive Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung (sowie – nicht zuletzt über den Finanzausgleich – auf die Einnahmen aus dem Steueraufkommen der Gebietskörperschaften) erwartet.

	Impact [Mio. €]	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Sozialversicherungs- abgaben	Steueraufkommen	Steuerverteilung nach FAG		
							Bund	Länder	Gemeinden
Burgenland	0	20	300	250	4	2	2	1	
Kärnten	0	26	300	300	5	3	3	2	
Niederösterreich	1,424	600	6,350	5,700	126	95	9	14	
Oberösterreich	0	108	1,300	1,150	21	12	8	6	
Salzburg	0	28	300	250	5	3	3	2	
Steiermark	0	79	1,000	900	15	9	7	5	
Tirol	0	36	400	350	6	4	4	3	
Vorarlberg	0	15	150	150	3	2	2	2	
Wien	1,405	865	7,100	6,150	151	135	11	19	
<b>Gesamt</b>	<b>2,828</b>	<b>1,776</b>	<b>17,250</b>	<b>15,200</b>	<b>335</b>	<b>267</b>	<b>165</b>	<b>49</b>	<b>53</b>

Abbildung 3-6: direkte und indirekte Effekte der S1 nach Bundesländern – Bauphase [Quelle ASFINAG und WIFO]

Eine ähnliche Ausbreitung der Wirkungen über die unmittelbar beauftragten Branchen hinaus wird für die sektoralen Wirkungen ermittelt: für das Baugewerbe, den größten Empfänger der direkten Ausgaben (vor Sachgütern und unternehmensnahen Dienstleistungen), werden zwar die größten Brancheneffekte ermittelt, ihr Anteil an den Gesamteffekten beträgt aber nur rund ein Drittel (ihr Anteil an den direkten Aufträgen ist mehr als doppelt so hoch). Im Verkehrssektor sind auch die Eigenleistungen der ASFINAG (für Projektmanagement) enthalten. Die Effekte in den konsumnahen Branchen – Einzelhandel, Gastronomie, Wohnungswesen – werden von der Annahme getrieben, dass die Ausgaben für die Grundeinlöse über die Zeit vollständig in den privaten Konsum fließen.

Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ
A Land- und Forstwirtschaft	6	225	175	K Finanz- und Versicherung	56	375	325
B Bergbau	12	100	100	L Grundstücks- und Wohnungswes	119	225	175
C Herstellung von Waren	238	2,375	2,225	M Freiberufliche/techn. DL	121	1,800	1,425
D Energieversorgung	22	100	75	N Sonst. wirtschaftl. DL	112	1,900	1,575
E Wasserver- u. Abfallentsorgung	24	125	125	O Öffentliche Verwaltung	9	125	125
F Bau	559	4,775	4,600	P Erziehung und Unterricht	12	200	150
G Handel	158	2,075	1,700	Q Gesundheits- und Sozialwesen	9	175	125
H Verkehr	242	1,525	1,375	R Kunst, Unterhaltung und Erholung	0	125	75
I Beherbergung und Gastronomie	28	525	425	S Sonst. Dienstleistungen	7	175	125
J Information und Kommunikation	34	300	275	T Private Haushalte	0	25	0
				<b>Gesamt</b>	<b>1,768</b>	<b>17,250</b>	<b>15,200</b>

Abbildung 3-7: direkte und indirekte Effekte der S 1 nach Wirtschaftsbranchen – Bauphase (Wertschöpfung in Mio. €) [Quelle ASFINAG und WIFO]

### 3.3.3 Betriebsphase

Die Standorteffekte der S 1 in der Betriebsphase wurden mit dem EcoAustria Regionalmodell simuliert. Dieses Modell umfasst mehr als 150 NUTS-3-Regionen<sup>1</sup> in Mitteleuropa, darunter alle österreichischen Regionen sowie angrenzende Gebiete in Bayern, der Schweiz, Norditalien, Slowenien, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Im Zentrum des Modells steht der Erreichbarkeitsindikator, der auf einem gravitationsbasierten Ansatz beruht: Regionen gewinnen an Attraktivität, je besser sie an überregionale Wirtschaftszentren mit hoher Wirtschaftsleistung angebunden sind. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur – wie im Fall der S 1 – verkürzen die Reisezeiten zwischen den Regionen. Dadurch erhöht sich die Standortqualität der betroffenen Regionen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und Wertschöpfung führt. Das Regionalmodell bildet diesen Zusammenhang explizit ab und erlaubt es, die wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur für einzelne NUTS-3-Regionen, sondern auch für Bundesländer und die Volkswirtschaft insgesamt abzuschätzen. In einem weiteren Schritt werden schließlich die daraus resultierenden Steuer- und Abgabenrückflüsse für Bund, Länder und Gemeinden berechnet, sodass die volkswirtschaftlichen Wirkungen einer Maßnahme umfassend dargestellt werden können.

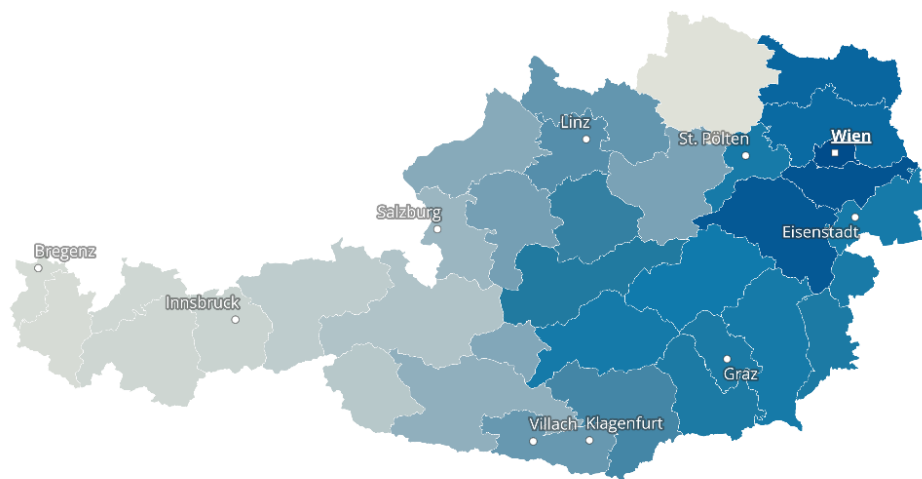
Die Wirkungen der ASFINAG-Baumaßnahmen in der Betriebsphase – also die Reisezeitverbesserungen, die sich aus dem Projekt ergeben – wurden auf Basis von Verkehrsmodellen durch Verkehrsplanungsbüros ermittelt, deren Ergebnisse über die ASFINAG den Autoren dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden.

<sup>1</sup> NUTS-Regionen sind eine territoriale Gliederung der Europäischen Union (EU) nach der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS), die eine einheitliche Erhebung und Analyse von regionalen Daten ermöglicht. Die NUTS-3 Regionen sind die kleinste Einheit dieser Gliederung. Die Zahl der Bevölkerung dieser regionalen Einheit liegt zwischen 150.000 und 800.000, wobei auch größere Einheiten möglich sind (in Österreich etwa Wien). Insgesamt gibt es in Österreich 35 NUTS-3 Einheiten.

Nach Inbetriebnahme der S 1 wird die Reisezeit auf Basis der Verkehrsprognose vom Süden (Knoten Vösendorf) in den Nordosten Wiens (Knoten Süßenbrunn) während der Hauptverkehrszeit um 15 Minuten sinken, die Reisezeit über die A 23 in derselben Richtung wird um rund 7 Minuten abnehmen, da diese verkehrlich durch den S 1 Lückenschluss entlastet wird. Dies bedeutet, dass steirische, burgenländische und Kärntner Regionen besser an den Nordosten Niederösterreichs und darüber hinaus an das östliche Tschechien angebunden werden, andererseits werden diese Regionen besser an die Steiermark, Kärnten, Slowenien und Norditalien angeschlossen. Wien ist in zweierlei Hinsicht Profiteur, zum einen werden die westlichen Bezirke besser an den Nordosten Niederösterreich und Osttschechien über die A 23 angeschlossen, zum anderen verbessert sich die Erreichbarkeit der Wiener Bezirke links der Donau in Hinblick auf den Süden Österreichs und Norditalien sowie Slowenien. Daraus ergibt sich eine große Verbesserung der Erreichbarkeit vieler Regionen, die sich auch in der geographischen Verteilung der zusätzlichen Effekte auf das Bruttoregionalprodukt BRP niederschlägt (vgl. Abbildung 3-8).

## BIP-Wirkung in der Betriebsphase

in Prozent des Bruttoregionalprodukts (BRP) 2022



Quelle: Statistik Austria, EcoAustria Berechnungen. • Erstellt mit Datawrapper

ECO AUSTRIA  
INSTITUT FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Abbildung 3-8: S 1 – Räumliche BRP-Wirkung in der Betriebsphase [Quelle Eco Austria]

Betrachtet man die BRP-Effekte in den ersten 30 Jahre des Betriebs, startend im Jahr 2039 ergibt sich ein Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich im ersten Jahr des Betriebs in Höhe von 178 Mio. Euro, der über die ersten 30 Jahre des Betriebs auf 237 Mio. Euro ansteigt. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf kumulativ im ersten Jahr auf rund 76 Mio. Euro geschätzt. Kumulativ ergeben sich in Bezug auf die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahren des Betriebs in etwa 2,5 Mrd. € und ein Abgabenabkommen an die öffentliche in Höhe von rund 1,1 Mrd. €. Hinzu kommen noch rund 120 Mio. €, kumuliert über diese Periode, an Wertschöpfungseffekten (sowie etwa 45 Mio. € an damit verbundenen Steuern und Abgaben), die sich aufgrund der Instandhaltung der Infrastruktur ergeben.

### 3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase weisen definitorisch unterschiedliche Zeitbezüge auf. Um die Wirkungen vergleichbar (und summierbar) zu machen, werden die Wertschöpfungsströme zum einen realisiert (d.h. um die Inflation korrigiert) sowie auf das Bezugsjahr 2025 abdiskontiert; als Diskontsatz werden dabei 3,3 % angenommen<sup>2</sup>. Die Wirkungen der Bauphase werden gleichmäßig über die Errichtungsperiode aufgeteilt; die jährlichen Effekte der anschließenden Betriebsphase werden über eine Betriebsperiode von 30 Jahren angesetzt. In diese Betriebsperiode inkludiert sind jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten von knapp 9 Mio. €<sup>3</sup>; die damit zusammenhängenden Wertschöpfungswirkungen sind in den Ergebnissen für die Betriebsphase inkludiert.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt
Kosten	2,192	120	<b>2,312</b>
Wertschöpfung	1,410	2,600	<b>4,010</b>
Steuern & Abgaben	470	1,155	<b>1,625</b>

Abbildung 3-9: Abdiskontierte Kosten- und Wertschöpfungsströme (in Mio. €, Bezugsjahr 2025) [Quelle ASFINAG, WIFO und Eco Austria]

Bezogen auf 2025 belaufen sich die Kosten auf 2,3 Mrd. € (2,2 Mrd. € an Bau- und gut 100 Mio. € an Betriebskosten). Damit ist in der Bauphase eine Wertschöpfung von (ebenfalls bezogen auf 2025) insgesamt rund 1,4 Mrd. € verbunden. In der folgenden Betriebsphase wird über einen Projekthorizont von 30 Jahren eine kumulierte Wertschöpfung von insgesamt über 2,6 Mrd. € induziert; der Gesamteffekt aus Bau- und Betriebsphase wird also auf 4 Mrd. € geschätzt.

Das mit Bau und Betrieb der S 1 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf rund 1,6 Mrd. € geschätzt.

### 3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Aspekte, die in gegenständlicher Untersuchung nicht monetär bewertet wurden und daher im Folgenden nur überblicksmäßig dargestellt werden.

- **Staukosten:** Dies sind die augenfälligsten „Zusatzkosten“ des Verkehrs. Sie sind in erster Linie individuelle Zeitkosten; andere Kostenarten (v.a. zusätzliche Emissionen) sind nur von untergeordneter Bedeutung. Im Prinzip können diese Zeitkosten auch relativ einfach monetarisiert werden: die Summe der Zeit, die jeder „Stauteilnehmer“ im Stauverbringt, multipliziert mit dessen (evtl. individuell unterschiedlichen) Kosten pro Zeiteinheit sollte die Gesamtkosten eines Staus ergeben. Das Problem dabei sind aber die Kosten pro Zeiteinheit – die aber nicht konstant sind, sondern sich für zumindest drei Gruppen an Verkehrsteilnehmern deutlich unterscheiden: den Berufsverkehr, den Freizeitverkehr,

<sup>2</sup> Dieser Wert wird auch ASFINAG-intern verwendet

<sup>3</sup> Diese ergeben sich aus Erfahrungswerten der ASFINAG pro km Fahrstreifen bzw. pro Tunnel-km.

sowie – als „Mittelweg“ – der Berufspendelverkehr. Für den Berufsverkehr stellen Staukosten eindeutig verlorene Wirtschaftsleistung dar – der Installateur, der eine halbe Stunde im Stau steht (oder anderweitig verkehrsbedingt verliert), kann in dieser halben Stunde keinen Auftrag ausführen; die Zeitkosten entsprechen hier im wesentlichen seinem Stundensatz. Der Freizeitverkehr ist hingegen mit keinen direkten wirtschaftlichen Verlusten verbunden – hier kommt allenfalls „Zeitpräferenz“ zum Tragen: die Zahlungsbereitschaft dafür, NICHT eine bestimmte Zeit im Stau verbringen zu müssen. Der Berufspendelverkehr liegt irgendwo dazwischen – (noch) nicht verlorene Arbeitszeit, aber doch mehr als reine Freizeitkosten. Es ist klar, dass die so berechneten Staukosten enorm abhängig sind von eben dieser Wahl der Zeitkosten. Die Kosten eines einzigen Staus können aber jedenfalls auf mehrere Hunderttausend Euro und mehr geschätzt werden.

Für die Ex-Ante-Abschätzung der (vermiedenen) Stauzeiten (und damit Staukosten) ist eine umfassende Analyse der neuen Verkehrssituation mithilfe eines geeigneten Verkehrsmodells notwendig.

- **Reisegeschwindigkeit:** ihre Auswirkungen gleichen Stauzeiten insofern, als auch hier die Kosten in Form von „Zeit“ anfallen; insofern gelten ähnliche Überlegungen wie bei der Abschätzung der Staukosten.
- **Verkehrssicherheit, Unfallkosten:** Unterschiede in der Sicherheit von Straßenvarianten drücken sich in der Zahl von Unfällen sowie den damit verbundenen Verletzten und Getöteten aus. Für alle diese gibt es (wenn auch nach Anwendungsfall sehr uneinheitliche) Schätzwerte, sodass die hier zu erwartenden Kosten(reduktionen) zumindest theoretisch gut einer monetären Bewertung zugeführt werden könnten, falls die entsprechenden Unfallzahlen abgeschätzt werden können.
- **Treibstoffverbrauch und Emissionen:** mit Emissionen sind nicht nur Luftschadstoffe gemeint; sie umfassen auch Feinstaub (Russpartikel, Reifen- und Bremsenabrieb<sup>4</sup>) oder Lärmemissionen. Ihre monetäre Abschätzung ist theoretisch zumindest ansatzweise möglich: für manche Luftschadstoffe gibt es direkte Preise (etwa bei Kohlendioxid); für Feinstaub und auch Lärmbelastung gibt es medizinische Untersuchungen über ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung, so dass auch hier zumindest theoretisch eine Abschätzung der wirtschaftlichen Kosten möglich ist.

Die Wirkung eines Straßenneubaus auf diese Emissionen kann dabei in vielerlei Richtungen laufen: die Verringerung von Stauzeiten ist aber jedenfalls positiv für alle diese Dimensionen. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit kann aber etwa auch durchaus zu Erhöhungen des Treibstoffverbrauchs sowie aller Emissionsarten führen.

- **Auswirkung auf Betriebs- bzw. Erhaltungskosten:** diese stellen unmittelbar monetäre Kostenarten dar. Neu- oder Umbau von Straßenzügen kann durch bessere Ausgestaltung zu Einsparungen bei den Folgekosten – Betriebskosten (Winterdienst, Erhaltung etc.) bzw. Reparaturkosten – führen; diese

---

<sup>4</sup> Reifen- und Bremsenabrieb sind beträchtliche Feinstaubquellen, die auch bei alternativen Antriebssystemen nicht vermieden werden können.



Kosten können nicht extern abgeschätzt werden, sondern müssten direkt durch den Projektbetreiber ermittelt werden.

- **Stärkung der internationalen Standortqualität:** Ähnlichen Gedanken wie dem EcoAustria Regionalmodell zugrundeliegend, könnte die internationale Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, wenn etwa ein Standort in Mitteleuropa besser an einem internationalen Hafen oder global relevanten Transporthub angebunden wird. Damit würde sich auch die Möglichkeit zur Integration in globale Wertschöpfungsketten verbessern und die Standortqualität steigern. Der derzeit vorliegende Fokus auf Mitteleuropa blendet diesen Kanal zum Teil aus.
- **Arbeitsmarkteffekte:** zwar bildet das EcoAustria Regionalmodell in seiner aktuellen Form auch Arbeitsmarkteffekte zum Teil ab, da durch die Verbesserung der Verbindungen zu anderen Regionen der Pendelradius steigt und somit entlegene Regionen besser an Zentren anbindet, jedoch werden aktuell nicht explizit regionale Arbeitsmarktspezifika berücksichtigt.

Bessere Anbindung an Wirtschaftsstandorte und damit bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist zum einen positiv für den Arbeitsmarkt (mehr Angebot für Arbeitgeber und Arbeitnehmer), kann aber auf der anderen Seite zu weiterer Zersiedelung beitragen.

### 3.4 NACHHALTIGKEIT

Im Zuge der Planung und Errichtung von Straßenneubauprojekten ist auch ein wesentlicher Fokus auf Nachhaltigkeit zu legen. Dies insbesondere, um den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten aber auch die Lebensqualität für alle Beteiligten zu verbessern und eine gerechte und inklusive Gesellschaft zu fördern. Langlebige Bauweisen und Optimierung von Bauprozessen können ebenfalls einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Nachfolgende Übersicht stellt eine Zusammenschau der projektbezogenen Aspekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit dar.

#### 3.4.1 Ökologische Aspekte

##### 3.4.1.1 Schutz natürlicher Ressourcen

Die S1 Wiener Außenring Schnellstraße wurde unter Berücksichtigung des Stands der Technik, der Vorgaben von RVS und Normen dimensioniert. Der Flächenverbrauch durch das Vorhaben ergibt sich insbesondere aus den (sicherheits-) technischen Anforderungen wie etwa Fahrbahnbreiten, Erfordernis von Pannestreifen, Wiederherstellung Wegeverbindungen, Lärmschutzmaßnahmen, ordnungsgemäße Entwässerung udgl.

Die Führung der S1 im VA2 in Form der Tunnelstrecke über einen Verlauf von rund 8 km ist hinsichtlich Flächenverbrauch besonders ressourcenschonend zu bewerten. Darüber hinaus erfolgt die Tunnelführung auch aus Naturschutzgründen, weil damit die Vorgaben erfüllt werden, dass damit keine flächigen Eingriffe an der Oberfläche bzw. in ausgewiesenen Schutzgebieten (Nationalpark, Natura 2000) erforderlich sind. So kommt es aufgrund der Schildbauweise an der Oberfläche zu keinen Eingriffen (z.B Nationalpark). Im Bereich der Tunnelbauwerke in offener Bauweise wird durch entsprechende Überdeckung und Rekultivierung der natürliche Bodenaufbau wiederhergestellt.

Neben den Vorgaben hinsichtlich des Stands der Technik wurden die Planungen unter Berücksichtigung von möglichst geringem Flächenverbrauch und Beschränkung auf das unbedingt erforderliche Ausmaß interdisziplinär mit allen Fachbereichen durchgeführt. Im Zuge des Planungsprozesses war ein möglichst ressourcenschonender Umgang mit Boden und Fläche eine grundlegende Planungsprämisse.

- Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (zB Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.
- Zur Vermeidung direkter und indirekter Eingriffe in Schutzgebiete und somit zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf Natur- und Artenschutz wird die vergleichsweise aufwändige Tunnellösung umgesetzt (Tunnel als Naturschutzmaßnahme).

- Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung wird der Belag des Wirtschaftswegenetzes mittels mechanisch verdichteten Belags (unbefestigt) ausgeführt, nur im Verlauf von Brücken ist eine bituminös befestigte Oberfläche vorgesehen
- Für die Bauphase wurde eine Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Die Betonherstellung erfolgt überwiegend vor Ort. Grundsätzlich ist eine Verwertung des anfallenden Aushubmaterials vor Ort (ggf. unter Aufbereitung gem. geotechnischer Erfordernisse) vorgesehen. Nur Überschussmassen an Oberboden und wertvolle Kiese werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt. Das anfallende Tunnelausbruchsmaterial wird in genehmigte Bodenaushubdeponien in Niederösterreich verbracht. Eine entsprechende Prüfung hinsichtlich der erforderlichen Aufnahmefähigkeit wurde im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchgeführt. Bei der Prüfung der möglichen Bodenaushubdeponien wurden auch die Kriterien der günstigen Erreichbarkeit und Nähe zum Baufeld mitbetrachtet.
- Durch sorgsame Zwischenlagerung des Ober-, Zwischen- und Unterbodens können im rekultivierten Baufeld die Bodenfunktionen nach Abschluss der Bauphase sowie auf den unbefestigten und rekultivierten Flächen des Bauwerkes (Böschungen, Grünbücken, Mulden, Tunnelüberdeckung usw.) rasch wiederhergestellt werden.
- In der Maßnahmenplanung der ökologischen Maßnahmenflächen wurde Rest- und Zwickelflächen sowie auch Synergien aus den unterschiedlichen Fachbereichen berücksichtigt.

### **Boden und Fläche**

Folgender Flächenverbrauch ergibt sich durch das Vorhaben:

<b>Flächenverbrauch</b>	<b>Betriebsphase</b>
S1 VA1	rd. 115 ha
S1 VA2	rd. 44 ha
<b>Neuversiegelung</b>	<b>Betriebsphase</b>
S1 VA1	rd. 36 ha
S1 VA2	rd. 28 ha

Anmerkung: Im Endbericht des Umweltbundesamts zur „Evaluierung hochrangiger Strassenbauvorhaben“, 2021 wurden im Auftrag des BMK (nunmehr BMIMI) u.a. für die S1 Angaben zum Flächenverbrauch gemacht. Im Falle der S1 muss darauf hingewiesen werden, dass die dortige Gesamtsumme nicht korrekt und damit zu hoch ist, weil hier die temporäre Beanspruchung (= das gesamte Baufeld) fälschlicherweise zur Beanspruchung im Endzustand (Flächenverbrauch dauerhaft / Betriebsphase) addiert wurde. Richtigerweise ist die dauerhafte Beanspruchung bereits als Teil innerhalb der temporären Beanspruchung inkludiert.

## **Wasser**

Die Straßenwässer werden gesammelt, gereinigt und vor Ort versickert. Somit bleiben die Wässer auch jeweils den betroffenen Einzugsgebieten erhalten. Die Winterwässer werden zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf kleine Vorfluter durch Chlorid ausschließlich in den Rußbach (VA1) und in die Schwechat (VA2) geleitet.

Der Grundwasserkörper unter dem Nationalpark Donau-Auen ist durch das Vorhaben nicht betroffen, da der Tunnel Großteils unter dem Grundwasserstauer liegt und zur Minimierung der Auswirkungen hinsichtlich des Grundwasserstromes eine Vielzahl an technischen Maßnahmen (Düker) gesetzt werden.

### **3.4.1.2 Biodiversität**

#### **Schutzgebiete (Nationalpark / Europaschutzgebiete)**

Das Vorhaben unterquert in einem Tunnel in geschlossener Bauweise (Schildbauweise) ohne jegliche Bauwerke an der Oberfläche den Wiener Teil des Nationalparks Donau-Auen („Lobau“), welcher auch den Schutzstatus eines Europaschutzgebietes (VS und FFH) trägt. Der Tunnel unterquert in ca. 60m Tiefe die Donau und ist im Bereich des Nationalparks ebenfalls bis zu 50m unter Gelände.

Es erfolgt somit kein Eingriff in den Nationalpark bzw. das Europaschutzgebiet, was auch die Zurückweisung des Antrags auf eine nationalparkrechtliche Bewilligung mangels Bewilligungspflicht bestätigt.

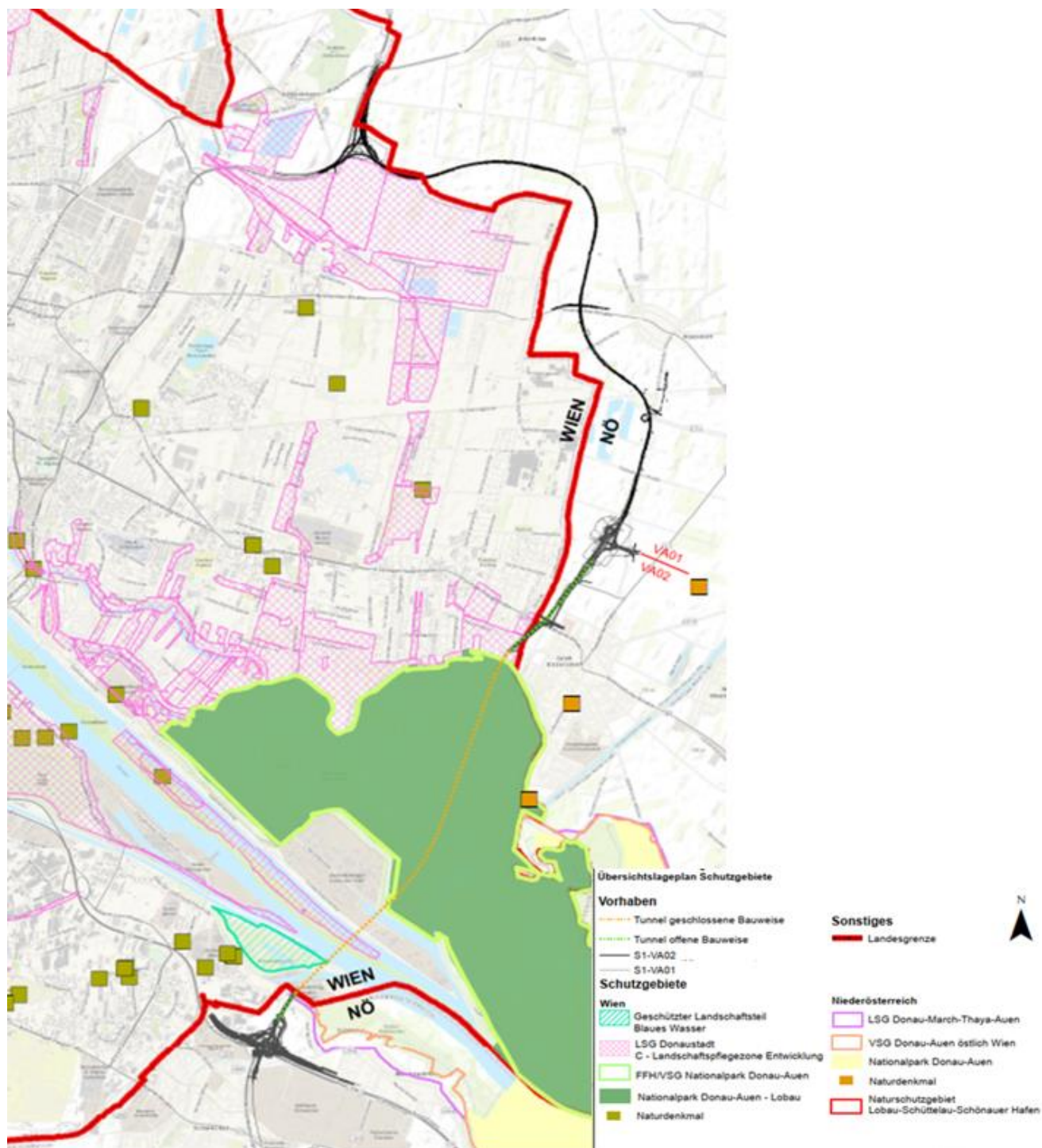


Abbildung 3-10: Übersicht Schutzgebiete im Planungsraum der S1 Schwechat – Süßenbrunn (Stand UVP-Verfahren)

## Vernetzung

Durch die Errichtung des Vorhabens kommt es zu Änderungen im Raumgefüge was sowohl hinsichtlich des Schutzgutes Mensch als auch hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt zu Trennwirkungen führen kann. Dahingehend wurden nachstehende Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.



- Untertunnelung (ca. 8km) der ökologisch höchst sensiblen „Lobau“ – in diesem Abschnitt daher keine Trennwirkung gegeben;
- Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 5 Wildquerungshilfen;
- Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen (Gehölzstreifen, Strukturpflanzungen, technische Leitelemente (Amphibienleiteinrichtung, Wildschutzzaun));
- Aufrechterhaltung des Straßen- und Wegenetzes für den untergeordneten motorisierten Verkehr, landwirtschaftliche Nutzung sowie für die Naherholung (Wander- und Radwege).

### **Ökologische Ausgleichsflächen**

Im Zuge des UVP-Verfahrens sowie der naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beider Verwirklichungsabschnitte sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der S 1 umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. Folgend eine Auswahl:

- Anlage von artenreichen Wiesenflächen mit Gehölzpflanzungen
- Anlage von Brachflächen für Offenlandarten
- Anlage linearer Landschaftselemente
- Anlage von Struktur- und Gehölzpflanzungen
- Anlage von Ersatzaufforstungen
- Umsetzung naturnaher Gewässergestaltungen
- Böschungsgestaltungen
- Geländemodellierung inkl. ökologischer Ausgestaltung im Ausmaß von 2 ha im Raum Breitenlee, welche auch insbesondere für die Naherholungsnutzung genutzt werden kann

Der Maßnahmenkomplex zwischen S 1 und den 4 Schotterteichen nördlich Groß-Enzersdorf ist besonders hervorzuheben. Das Maßnahmenkonzept diesem Bereich umfasst folgende Maßnahmen:

- Entwicklung von großflächigem Offenland in Form von Wiesen- und Brachflächen
- Anlage von großen Ersatzaufforstungsflächen beidseits des Vorhabens als Sicht- und Immissionsschutzpflanzung
- Anlage von Strukturelementen wie temporäre Vernässungs- sowie Sand- und Kieszonen
- Errichtung einer 70m breiten Grünbrücke zur Vernetzung mit dem Umland

Gemäß aktuellem Verfahrensstand sind in Summe im VA1 rund 88 ha und im VA2 rund 44 ha an ökologischen Maßnahmenflächen – also in Summe rd. 132 ha – vorgesehen. Dadurch kommt es auch zu einer Ökologisierung im Vorhabensraum, da vor allem die flächigen Maßnahmenflächen auf derzeit intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen umgesetzt werden. Darüber hinaus werden durch die großzügige Anlage linearer Gehölzstrukturen im Landschaftsraum wertvolle Vernetzungsstrukturen in einer bereits stark ausgeräumten Landschaft geschaffen.

### 3.4.2 Ökonomische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurde daher der Regelquerschnitt mit 2 + 2 + jeweils Pannestreifen gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen möglichst ausgeglichenen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Massenüberschuss wird möglichst verwertet oder dem Wirtschaftskreislauf zugeführt. Vor Ort anfallendes Material wird möglichst für die Umsetzung des Vorhabens wiederverwendet. Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen und somit auch die Transportleistungen zu minimieren. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden.

### 3.4.3 Soziale Aspekte

#### Lärm

Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird der Großteil der betroffenen Wohnobjekte unter die Planungsrichtwerte geschützt. Nur bei einigen wenige Objekten wie etwa in der Guntherstraße, der Ambrosigasse und der Invalidensiedlung werden die Richtwerte überschritten. Hier ist die Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. In den Ortsdurchfahrten Groß Enzersdorf, Essling, Raasdorf, Neuessling, Aderklaa und Süßenbrunn oder kommt es zu wesentlichen Verbesserungen der Lärmsituation.

#### Luft

Der Betrieb der S1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Knoten Schwechat bis Knoten Süßenbrunn führt zu Verlagerung von Verkehrsströmen, die im Vergleich zur Nullvariante in einigen Bereichen zu Mehrbelastungen mit Luftschadstoffen führen, allerdings aber auch wesentliche Entlastungen mit sich bringen. Zunahmen der Immissionsbelastung sind naturgemäß entlang der Trasse der S1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn, im Bereich der Anschlussstellen bzw. den Zubringern zu den Anschlussstellen und den Tunnelportalen sowie im Bereich der S 1 Süd gegeben. Dem gegenüber stehen zum Teil hohe Entlastungswirkungen vor allem entlang der B 3 in Essling und Groß-Enzersdorf sowie der Breitenleerstraße und der Ortsdurchfahrt von Raasdorf. Zu einer Entlastung wird es auch im Bereich der Bestandsstrecke der A 4 ab dem Knoten Schwechat Richtung Wien kommen.

#### Übereinstimmung mit den Raumplanungskonzepten

Das Vorhaben entspricht allen überörtlichen und örtlichen raumplanerischen Entwicklungszielen und stimmt mit diesen mit einer hohen Zielerfüllung überein. Für einzelne raumplanerische Weiterentwicklungen (z.B. Seestadt Aspern) ist eine S1 gemeinsam mit der S1 Spange sogar Voraussetzung.

**Siedlungsraum**

Durch Entlastungswirkungen kommt es beispielsweise in Essling aber auch in den Ortsdurchfahrten Groß-Enzersdorf, Raasdorf oder an der Breitenleerstraße zu einer Verbesserung gegenüber dem Bestand.

Darüber hinaus werden bei nicht Erreichen der Planungsrichtwerte passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Dies betrifft insbesondere bereits im Bestand deutlich vorbelastete Straßenzüge.

**Vernetzung Wirtschaftsräume**

Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten von Wien aber auch mit anderen Wirtschaftsregionen wie etwa dem Südraum Wien, dem Nordraum Wien aber auch mit dem Weinviertel. Aufgrund der internationalen Bedeutung des Vorhabens für das europäische Verkehrsnetz TEN kommt es auch zu verbesserten Erreichbarkeiten im transeuropäischen Konnex.

**Veränderung Standortpotentialen**

Die S 1 hat besondere Bedeutung für die Entwicklung und Stärkung des Wirtschaftsraumes Wien sowie von Niederösterreich. Ein Ausbau der S 1 ist für die Entwicklung von Wohnraum zB Stadtentwicklung Seestadt Aspern, Stadtentwicklung Donaustadt und somit für die Erfüllung der Planungsziele von Wien und NÖ erforderlich.

**Verkehrssicherheit**

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung von höchstrangigen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen (siehe die unten stehende Abbildung). Die geringeren Unfallraten auf Autobahnen- und Schnellstraßen sind unter anderem bedingt durch:

- Anbauten- und Kreuzungsfrei
- Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen
- Spezifische Sicherheitseinrichtungen
- Kein Langsamverkehr

Eine Verlagerung von Fahrten von Freilandstraßen oder dem Ortsgebiet auf Bundesstraßen A und S bewirkt eine rechnerische Verringerung der Unfallzahlen. Dies wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und NKUs ermittelt und nachgewiesen.

	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

Abbildung 3-11: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkosten nach standardisierten Straßentypen (2009);  
Anmerkung: UPS = Unfälle mit Personenschaden [Quelle: RVS 02.01.11 Nutzen-Kosten-Untersuchungen]

Demnach ergeben sich rechnerisch gemäß RVS 02.01.11 Unfallkosten von:

- 36.600 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Bundesstraßen A und S
- 176.200 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Sonstige Freilandstraßen
- 273.400 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Straßen im Ortsgebiet

Zusätzlich zur Verbesserung der Unfallzahlen verbessert sich durch eine neue Straßeninfrastruktur und damit erhöhter Kapazität im Straßennetz meist auch die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Netz. "Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs" bezeichnet das Ziel, den Verkehrsfluss auf den Straßen reibungslos und ununterbrochen zu gestalten, ohne dass es zu unnötigen Behinderungen oder Staus kommt. Dieser Grundsatz zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer:innen so wenig wie möglich behindert oder belastet werden, was im Sinne einer effizienten und funktionalen Verkehrsführung – in diesem Falle des motorisierten Individualverkehrs – steht. Die Vermeidung von Störungen und Behinderungen im Verkehrsfluss führt zu einer Verringerung von Stresssituationen, was die Verkehrssicherheit verbessert. Es bedeutet auch, dass ein reibungsloser, zügiger und störungsfreier Ablauf des Verkehrs angestrebt wird, der aber nicht die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

## 4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Regierungsprogramm (Februar 2025) sieht u.a. vor „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen, (z.B. S1 Spange) schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Mit der EntschlieÙung des Nationalrates vom 26. März 2025 wird die Regierung aufgefordert „dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen“.

Wie in den vorliegenden Darstellungen und ergänzenden Untersuchungen (WIFO und EcoAustria) zum Projekt dargelegt, hat die Prüfung ergeben, dass beim Neubauprojekt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung aus Sicht der ASFINAG gegeben ist.



## 5 ERSTELLUNG

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen der voneinander abhängigen Projekte S 1, S 1 Spange und S 8 zur UVP, UVP-Änderungsverfahren, Materienrechte sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG zurückgegriffen. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Dabei wurde auf die von den jeweiligen Fachexperten erarbeiteten Untersuchungen und Unterlagen zu den Genehmigungsverfahren aus folgenden Fachbereichen zurückgegriffen:

- 1) Projektsteuerung Vorprojekt und Genehmigungsplanung;
  - 2) Technische Straßenplanung und Entwässerungsplanung (nördlich und südlich der Donau);
  - 3) Verkehrsuntersuchungen;
  - 4) Verkehrssicherheitsauditierung;
  - 5) Tunnelplanung;
  - 6) Lüftungsplanung und elektromaschinelle Ausstattung;
  - 7) Tunnelrisikoanalyse;
  - 8) Brücken- und Objektplanung;
  - 9) Architektur;
  - 10) Raumplanung;
  - 11) Sach- und Kulturgüter;
  - 12) Orts- und Landschaftsbild;
  - 13) Freizeit- und Erholungsnutzungen;
  - 14) Luft und Klima;
  - 15) Naturraum und Ökologie für Tiere und Gewässer;
  - 16) Naturraum und Ökologie für Pflanzen;
  - 17) Boden;
  - 18) Wald- und Wildökologie;
  - 19) Forstwirtschaft;
  - 20) Jagd;
  - 21) Landwirtschaft;
  - 22) Wasserbau- und Schifffahrt;
  - 23) Altlasten und Verdachtsflächen;
  - 24) Geologie,
  - 25) Hydrologie und Hydrogeologie;
  - 26) Schalltechnik;
  - 27) Erschütterungen;
  - 28) Brandschutz;
  - 29) Maßnahmen- und Begleitplanung;
- u.a.m.

Die Koordination und Zusammenstellung der Unterlagen erfolgte koordiniert durch ILF Consulting Engineers Austria GmbH (Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck) als Projektsteuerung mit Schwerpunkt auf die

technischen Aspekte und durch BEITL ZT GmbH (Möllwaldplatz 4/21, 1040 Wien) als Umweltkoordination mit Schwerpunkt auf die umweltrelevanten Aussagen.

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen, wurden zur ergänzenden Beantwortung der Frage aus dem Entschließungsantrag wirtschaftsbezogene Untersuchungen erstellt. Dies erfolgte durch:

- 1) Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)  
Zentrale Arsenal, Objekt 20, 1030 Wien
- 2) ECO Austria – Institut für Wirtschaftsforschung / Regionale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaft  
Am Heumarkt 10, 1030 Wien