

# **Prüfbericht 2025 zu ASFINAG- Neubauprojekten**

gemäß Entschließungsantrag des Nationalrats vom 26.03.2025

Wien, 2025

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Gruppe IVVS

Stand: November 2025

Wien, 2025

### **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [ivvs-gl@bmimi.gv.at](mailto:ivvs-gl@bmimi.gv.at).

## **Inhalt**

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Herangehensweise .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Grundlagen .....</b>	<b>7</b>
<b>4 Prüfung ASFINAG-Neubauprojekte .....</b>	<b>8</b>
4.1 A 5 Nord / Weinviertel Autobahn.....	8
4.2 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße .....	13
4.3 S 10 Mühlviertler Schnellstraße.....	20
4.4 S 34 Traisental Schnellstraße .....	24
4.5 S 36 Murtal Schnellstraße.....	29
<b>5 Schlussfolgerung .....</b>	<b>35</b>
<b>Anlagen .....</b>	<b>39</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>40</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>41</b>

# 1 Einleitung

Intelligente Standortinvestitionen sowie der Ausbau und die Modernisierung der öffentlichen Infrastruktur sind ein entscheidender Konjunktur- und Jobmotor. Eine fundierte Prüfung von Straßenprojekten ist hier nur ein Teil der Gesamtbetrachtung, es sind darüber hinaus gleichzeitig Maßnahmen wie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung der Intermodalität, die Bereitstellung zusätzlicher Infrastruktur für die aktive Mobilität und die Förderung der Elektromobilität voranzutreiben. Essentiell ist bei allen Investitionen, dass der Umweltschutz mitgedacht wird. Hier spielen auch die Forschung und die Entwicklung neuer Technologien eine zentrale Rolle, denn Elektromobilität und Innovationen müssen integrative Bestandteile der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur sein.

Durch den Bau bzw. den Ausbau von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) kommt es zur Beanspruchung natürlicher Ressourcen. Gleichzeitig können Ortsgebiete entlastet werden, was nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Lebensqualität der vom Durchzugsverkehr betroffenen Bevölkerung erhöht. Außerdem kann durch einen Neu- bzw. Ausbau einer Bundesstraße eine Verlagerungsmöglichkeit auf die Bundesstraße geschaffen werden. Es ist nachgewiesen, dass die Verkehrssicherheit am hochrangigen Netz deutlich besser ist, als am niederrangigen Straßennetz. Ein funktionierendes hochrangiges Straßennetz trägt zur Effizienz des Transports bei und ist eine Voraussetzung für den freien Personen- und Güter- bzw. Wirtschaftsverkehrs.

Im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ vom November 2021 des ehemaligen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde nach erfolgter Projektauswahl eine Bewertung der Bauprojekte der ASFINAG durchgeführt.

Das Regierungsprogramm 2025-2029 sieht vor, dass *„zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen 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 sollen.“*

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.“*

Auf Grundlage der Festlegungen im Regierungsprogramm 2025-2029 stellten die unterzeichneten Abgeordneten des Nationalrats am 26.03.2025 folgenden Entschliessungsantrags betreffend „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“:

*„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.“*

Aus Anlass des Entschliessungsantrags wurden seitens der ASFINAG sowie zweier renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute Datengrundlagen erarbeitet, die die Basis für die Prüfung und Priorisierungen der ASFINAG-Neubauprojekte darstellen.

## 2 Herangehensweise

Voraussetzung für die gegenständliche Prüfung ist, dass die Neubauprojekte in ihrer Projektgenese eine entsprechende Planungstiefe (Trassenfestlegung liegt vor bzw. UVP-Verfahren / UVP-Änderungsverfahren abgeschlossen oder anhängig) aufweisen. Um die verkehrlichen und umweltfachlichen Wirkungen ebenso wie die Kosten verlässlich abschätzen zu können, braucht es zudem ein für die UVP ausgearbeitetes Einreichprojekt. Schließlich ist auch eine zeitlich realistische Abbildung im Bauprogramm der ASFINAG eine wesentliche Voraussetzung für eine sinnvolle Evaluierung von Kosten und Projektwirkungen. Alle behandelten Projekte sind im Verzeichnis 1 bzw. Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes verankert.

Diese Voraussetzungen treffen auf folgende ASFINAG-Neubauprojekte zu:

- A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Vollausbau Poysbrunn – Staatsgrenze bei Drasenhofen
- S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn
- S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz
- S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten / Hafing – Wilhelmsburg Nord
- S 36 Murtal Schnellstraße, Judenburg – St. Georgen ob Judenburg

Eine „zeitnahe“ Evaluierung ist bei Projekten wie etwa der S 8 Marchfeld Schnellstraße und S 18 Bodensee Schnellstraße nicht möglich. Im 6-Jahres-Bauprogramm der ASFINAG können diese Projekte aus verfahrensrechtlichen Gründen terminlich und kostenmäßig nicht abgebildet werden. Bei der S 18 läuft derzeit der Trassenauswahlprozess. Bei der S 8 ist die grundsätzliche Zulässigkeit der gewählten und zur UVP eingereichten Trasse aktuell höchst strittig und wird derzeit beim VfGH / VwGH geprüft. Andere Projekte wie etwa die A 3 Südost Autobahn, Abschnitt Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze bei Klingebach, die S 37 Klagenfurter Schnellstraße, Abschnitt Scheifling – St. Veit / Kraig oder die A 12 Inntal Autobahn, Tschirgant Tunnel sind derzeit hinsichtlich einer grundlegenden Trassenführung unklar.

# 3 Grundlagen

Für die Prüfung und Priorisierung der Neubauprojekte wurden von der ASFINAG erstellte Projektdatenblätter herangezogen. Diese basieren auf Aufbereitungen bestehender Daten von Genehmigungsplanungen und -unterlagen (z.B. von technischen Planungen, zur UVP, UVP-Änderungsverfahren) sowie Beschwerdeverfahren beim BVwG. Abhängig von der Fragestellung wurde die zuletzt verfügbare Datengrundlage verwendet. Weiters wurden, wo erforderlich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Die Untersuchungen zu wirtschaftlichen Impulsen wurden im Auftrag der ASFINAG von zwei renommierten Instituten für Wirtschaftsforschung durchgeführt. Das WIFO betrachtete für die jeweiligen Neubauprojekte die volkswirtschaftlichen Aspekte in der Bauphase anhand von regionalen Modellen. Dabei wurden sowohl direkte Effekte (z.B. beauftragte Baufirmen) als auch induzierte Effekte (Vorleistungen Dritter z.B. aus den Bereichen Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen) berücksichtigt.

EcoAustria analysierte die wirtschaftlichen Impulse für die Betriebsphase anhand eines länderübergreifenden Modells mit mehr als 150 NUTS-3-Regionen, das Österreich als auch alle angrenzenden Nachbarländer umfasst. Dieses Modell stellt den Attraktivitätsgewinn von Regionen z.B. aufgrund von verkürzten Reisezeiten zwischen den Regionen dar. Die Erhöhung der Standortqualität der betroffenen Regionen wiederum führt zu einer Steigerung der Produktivität und der Wertschöpfung.

Der vorliegende Prüfbericht beruht auf den in den Projektdatenblättern ermittelten Ergebnissen. Darauf aufbauend wurde eine Prüfung der vorgelegten Untersuchungen unter Berücksichtigung von UVP-Einreichunterlagen und Ergebnissen der UVP-Verfahren durchgeführt und eine Gegenüberstellung der Ergebnisse für die vorliegenden ASFINAG-Neubauprojekte vorgenommen.

# 4 Prüfung ASFINAG-Neubauprojekte

## 4.1 A 5 Nord / Weinviertel Autobahn

A 5 Nord / Weinviertel Autobahn

Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze bei Drasenhofen (A 5 Nord B, Vollausbau Realisierungsstufe 2)

Die Umfahrung Drasenhofen (1. Realisierungsstufe dieses Abschnitts der A 5) wurde bereits im Jahr 2019 dem Verkehr freigegeben und weist wie die restlichen Abschnitte der A 5 Nord B einen 2-streifigen Querschnitt auf. Im Zuge der 2. Realisierungsstufe im Abschnitt A 5 Nord B erfolgt der Vollausbau des derzeit 2-streifigen Abschnitts auf einen durchgängigen 4-streifigen Querschnitt von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze. Beim gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt A 5 Nord B handelt es sich folglich um die Erweiterung einer bestehenden Autobahn.

Mit dem Umbau der A 5 Nord B wird eine durchgängige hochrangige, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien errichtet. Beim Vorhaben handelt es sich um einen Lückenschluss zwischen der bestehenden A 5 bzw. der tschechischen Schnellstraße D 52. Für das Vorhaben liegt ein rechtskräftiger Bescheid gemäß UVP-G vor, die Genehmigungen nach den Materienrechten sind offen.

Für den noch nicht errichteten Abschnitt der tschechischen Schnellstraße D 52 von Pohorelice bis zur Staatsgrenze bei Mikulov liegt eine UVP-Genehmigung vor. Die Realisierung dieses Vorhabens ist in mehreren Etappen mit einer Gesamtfertigstellung im Jahr 2031 geplant.

### **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei € 96 Mio. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ca. € 10,5 Mio. Im Projektabschnitt sind keine kostenintensiven Sonderbauwerke erforderlich, da der Trassenverlauf vorwiegend als freie Strecke erfolgt. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde im Rahmen des Vorprojekts vom BMIMI (damals BMVIT) geprüft und im Jahr 2018 bestätigt.

## **Effizienz**

Mit dem Umbau der A 5 Nord B zu Realisierungsstufe 2 – Vollausbau kann eine Verbindung mit der D 52 sowie die Integration in das TEN-V-Netz (Kernnetz) sichergestellt werden.

Durch den Vollausbau kommt es zu dem noch fehlenden Lückenschluss des TEN-V Kernnetzes, zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit (insbesondere Vermeidung der Überlastungen im Wochenendverkehr), zur Reduzierung von Reisezeiten und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Hinsichtlich der Verkehrsleistung (Kfz-km) kommt es durch die Errichtung der A 5 Nord / Weinviertel Autobahn (Realisierungsstufe 2 - Vollausbau) im Landes- und Gemeindestraßennetz im Jahr 2035 insgesamt zu einer Reduktion um ca. 7 %.

Konkret wird im unmittelbaren Planungsraum die B 7 südlich und nördlich von Drasenhofen massiv vom Verkehr entlastet (gegenüber dem Referenzplanfall 2035). Auf den Ort Poysbrunn hat der Vollausbau der A 5 ebenfalls einen positiven verkehrlichen Einfluss.

## **Volkswirtschaftliche Impulssetzung**

Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von € 50 Mio. geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund € 20 Mio. Dadurch werden insgesamt etwa 550 Beschäftigte (entsprechen rund 500 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden.

Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von € 815 Mio., wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt. Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund € 850 Mio., der einem Kostenbarwert von rund € 60 Mio. gegenübersteht.

Das mit Bau und Betrieb der A 5 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf rund € 380 Mio. geschätzt.

Die Einwohnerinnen und Einwohner der an die Standortgemeinden angrenzenden Gemeinden profitieren vom Vorhaben der A 5 Nord / Weinviertel Autobahn in zweierlei Hinsicht: Zunächst durch die deutlich verbesserten regionalen Erreichbarkeiten, die das Vorhaben bewirkt. In weiterer Folge wird die Entlastung des untergeordneten Netzes der Landesstraßen spürbar zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner der Region beitragen.

### **Verkehrssicherheit**

Durch den Bau der A 5 Nord B kommt es zu einer Bündelung der Verkehrsströme auf dem hochrangigen Straßennetz mit den geringsten Unfallraten. Die Wirksamkeit der A 5 Nord B kann durch die Reduktion der UPS (= Getötete pro durchschnittlichen Unfall mit Personenschaden) um 20% bei der 2-streifigen Umfahrung Drasenhofen und um 35% beim Vollausbau dokumentiert werden. Die Wirksamkeit der A 5 Nord B kann als wesentlich i.S.d. Verkehrssicherheit eingestuft werden.

Die bereits errichtete Realisierungsstufe 1 führt entlang der bestehenden B 7 bzw. der Umfahrung von Drasenhofen und weist einen zweistreifigen Querschnitt ohne bauliche Mitteltrennung auf. Zudem münden vor allem landwirtschaftlich genutzte Straßen niveaugleich in diesen Abschnitt der A 5 ein. Durch die Umsetzung der Realisierungsstufe 2 kommt es zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit.

### **Nachhaltigkeit**

#### **Ökologische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Halbanschlussstellen erfolgt gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus erfolgte auch die Festlegung von 2 Halbanschlussstellen anstatt von Vollanschlussstellen.

Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt, ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen.

Für die Bauphase wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial unter Berücksichtigung geotechnischer Anforderungen und Oberboden vor Ort. Aufgrund der Massenbilanz kann davon ausgegangen werden, dass sämtliche Dammschüttungen mit dem im Baulos anfallenden Aushubmaterialien hergestellt werden können. Der Massenüberschuss verbleibt etwa in Form von Immissionsschutzwällen bzw. Auffüllungen von Restflächen im Baulos. Dadurch können weitere Massentransporte verhindert werden.

Das Vorhaben kommt in keinem Europaschutzgebiet oder sonstigem Naturschutzgebiet zu liegen. Der Flächenverbrauch für den Umbau von der Realisierungsstufe 1 (Umfahrung Drasenhofen) auf die Realisierungsstufe 2 (Vollausbau) beträgt rd. 81 ha, wovon rd. 26 ha auf Neuversiegelung entfallen. Im Zuge des UVP-Verfahrens sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der A 5 Nord B umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. In Summe ist die Anlage von 61 ha an ökologischen Maßnahmenflächen vorgesehen. 45 ha wurden davon bereits im Zuge der Umfahrung Drasenhofen umgesetzt.

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. Die A 5 Nord / Weinviertel Autobahn zerschneidet Lebensräume von Wildtieren und Jagdrevieren, insbesondere im Bereich Drasenhofen. Dies führt zu einer Einschränkung der Bewegungsfreiheit von Tieren. Ein Teil der Zerschneidungswirkung ist bereits durch die Umfahrung Drasenhofen eingetreten. Dahingehend wurden Planungsprämissen wie z.B. Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 4 Wildquerungshilfen sowie die Errichtung von Durchlässen, Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

## **Ökonomische Aspekte**

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

## **Soziale Aspekte**

Entlang der A 5 Nord B ist vor allem ostseitig Richtung Drasenhofen **aktiver Lärmschutz** in Form von Wänden und Dämmen vorgesehen.

An einigen Straßenzügen (Zulaufstrecken zur A 5 Nord B) kann es zu Zunahmen des Verkehrs und zu Überschreitungen von Lärmgrenzwerten kommen. Dies betrifft insbesondere Straßenzüge, die bereits im Bestand ein hohes Verkehrsaufkommen haben und teilweise die Grenzwerte bereits überschritten sind. Es werden **objektseitige Lärmschutzmaßnahmen** (z.B. Lärmschutzfenster) angeboten, da ein Schutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich ist. Durch Umsetzung der A 5 Nord B ergeben sich deutliche Entlastungswirkungen insbesondere in Drasenhofen, aber auch in Stützenhofen oder Poysbrunn. Ein großer Teil der Entlastungswirkung ist bereits durch die Umfahrung Drasenhofen eingetreten.

Die Errichtung der A 5 Nord Autobahn im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze im Vollausbau führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, die im Nahbereich der Trasse zu Mehrbelastungen mit **Luftschadstoffen** führt, aber auch Entlastungen im Ortsgebiet von Drasenhofen bewirken.

## 4.2 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn inkl. Tunnel Donau-Lobau

Das Straßenbauvorhaben umfasst den 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 Niederösterreich (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

Für den gesamten Abschnitt vom Knoten Schwechat bis zum Knoten Süßenbrunn liegt ein rechtskräftiger UVP-Genehmigungsbescheid vor. Derzeit ist für den VA 02 ein UVP-Projektänderungsverfahren beim BMIMI anhängig. Weiters sind für den VA 02 Bescheidbeschwerdeverfahren betreffend Naturschutz- und Wasserrechtsbescheide anhängig. Das Verfahren ist durch ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH unterbrochen. Der VA 01 ist rechtskräftig genehmigt und unabhängig vom VA 02 umsetzungsfähig.

### **Exkurs: Strategische Prüfung Verkehr – Umweltbericht 2025**

Für die S 1 wurde eine UVP und materienrechtliche Verfahren durchgeführt. Für die Erstellung der Einreichunterlagen für diese Verfahren wurden seitens der ASFINAG zahlreiche Fachexpertinnen und -experten beauftragt. Sämtliche Einreichunterlagen wurden von den Behörden bzw. Gerichten unter Beiziehung unabhängiger Sachverständiger in langjährigen Verfahren geprüft. Von den Höchstgerichten wurde die Umweltverträglichkeit der S 1 im Sinne des UVP-G bestätigt. Somit stehen den Ergebnissen des Umweltberichts 2025 umfangreiche behördliche und gerichtliche Prüfungen bzw. Prüfergebnisse gegenüber.

Im Umweltbericht 2025 wurde als Bewertungsgrundlage ein Verkehrsmodell verwendet, das bei der im Umweltbericht empfohlenen Alternative III (Entfall der S 1 von Schwechat bis Süßenbrunn) annimmt, dass ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs stattfindet, das Netz für den nichtmotorisierten Individualverkehr stark ausgebaut und verkehrslenkende Maßnahmen voll wirken. Konkret wurde dabei eine massive Erhöhung der fahrleistungsbezogenen Kosten für den motorisierten Individualverkehr (Faktor 3,5 bis zum Jahr 2040) bei gleichzeitiger Senkung der Nutzungskosten im ÖV-System unterstellt, was aus heutiger Sicht nicht absehbar ist.

Auf Basis dieser Annahmen weist der Umweltbericht aus, dass bei der empfohlenen Alternative III die Fahrleistungen für den motorisierten Individualverkehr im Jahr 2040 im Vergleich zum Jahr 2019 (Bestand) um etwa 15 % abnehmen. Realistisch erscheint vielmehr, dass die Fahrleistungen für den motorisierten Individualverkehr bis zum Jahr 2040 aufgrund der Entwicklungen (Bevölkerungszuwachs, neue Flächenwidmungen Bauland, steigender Güterverkehr etc.) im wachsenden Ballungsraum Wien zunehmen werden.

Die im Umweltbericht 2025 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geht nicht konkret auf das Projekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn ein und berücksichtigt nicht die Kriterien der facheinschlägigen RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen“. Somit entspricht diese Untersuchung nicht dem Stand der Technik.

## **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen für den VA 01 bei rund € 500 Mio. und für den VA 02 bei rund € 2,2 Mrd. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen für den VA 01 bei ca. € 50 Mio. und für den VA 02 bei ca. € 245 Mio. Im Projektabschnitt liegen mehrere kostenintensiven Sonderbauwerke:

- Tunnel Donau-Lobau (überwiegend geschlossene Bauweise, in den Portalbereichen offene Bauweise)
- Weiße Wannen (ASt. Groß-Enzersdorf, Unterquerung ÖBB-Strecke 117)
- Umbau Knoten Schwechat und Knoten Süßenbrunn)

Die vorliegende Variante mit dem Tunnel Donau-Lobau wurde auf Basis eines aufwendigen und ausführlich dokumentierten Auswahlprozesses unter besonderer Berücksichtigung verkehrlicher und umweltfachlicher Aspekte ausgewählt. Die

Wirtschaftlichkeit dieser Variante wurde geprüft und von der UVP-Behörde bestätigt (siehe UVP-Bescheid vom 26. März 2015)

## **Effizienz**

Bei der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn handelt es sich um ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Die S 1 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes und damit Teil des multimodalen Verkehrsnetzes der EU mit überregionaler Bedeutung, langfristig als Teil des Kernnetzes geplant. In der Verordnung (EU) für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-VO) findet sich die Bestimmung „Zusätzliche Prioritäten für städtische Knoten“, entsprechend dieser „der Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs“ eine Priorität eingeräumt wird.

Wien verfügt derzeit über fünf donauquerende Straßenverkehrsbrücken. 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.

Mit der hochrangigen Verkehrsführung der S 1 entlang der Stadtgrenze Wiens erfolgt zudem eine Bündelung von Teilen des Verkehrs aus dem östlichen Umland sowie eine Führung der Verkehrsströme zur S 1 Ost (Abschnitt Landesgrenze W/NÖ bis Knoten Eibesbrunn A 5/S 1/ B7 und S 1 West (Abschnitt A 5/B7 bis Knoten Korneuburg A 22/S 1) 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.

Die Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die beiden S 1 Abschnitt Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn sowie die Spange Seestadt Aspern zu Entlastungen am bestehenden Straßennetz führen. Die A 23 Autobahn Südosttangente Wien am Querschnitt Donau wird um rd. 32.000 Kfz/Tag, die A 4 Ost Autobahn 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. Damit einhergehend kommt es unter

anderem zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Essling, Aspern, Breitenleer Straße, Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Hausfeldstraße.

### **Volkswirtschaftliche Impulssetzung**

Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von € 1,8 Mrd. geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund € 610 Mio. Dadurch werden insgesamt etwa 17.000 Beschäftigte (entsprechen rund 15.000 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden.

Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von € 2,6 Mrd., wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt. 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 rund € 2,3 Mrd. gegenübersteht.

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.

### **Verkehrssicherheit**

Das Vorhaben bewirkt gegenüber dem Nullplanfall insgesamt eine signifikante Verbesserung auf die Verkehrssicherheit, gemessen am Unfallspotenzial (Personenschadensunfälle pro Jahr) aufgrund der Bündelung des Verkehrs auf das hochrangige Straßennetz. Weiters beinhaltet der UVP-Genehmigungsbescheid zusätzliche Maßnahmen – auch im untergeordneten Straßennetz – zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es zeigt sich, dass sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) im Untersuchungsgebiet durch die Errichtung der S 1 Abschnitt Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn um ca. – 4 % (ca. – 100 Unfälle pro Jahr) reduzieren wird.

## Nachhaltigkeit

### Ökologische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.

Die Führung der S 1 im VA 02 in Form der Tunnelstrecke über einen Verlauf von rund 8 km ist hinsichtlich Flächenverbrauch als ressourcenschonend zu bewerten. Darüber hinaus erfolgt die Tunnelführung auch aus Naturschutzgründen, damit keine flächigen Eingriffe an der Oberfläche bzw. in ausgewiesenen Schutzgebieten (Nationalpark, Natura 2000) erforderlich sind. Im Bereich der Tunnelbauwerke in offener Bauweise wird durch entsprechende Überdeckung und Rekultivierung der natürliche Bodenaufbau wiederhergestellt.

Für die Bauphase wurde ein 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 gemäß geotechnischer Erfordernisse) vorgesehen. Nur Überschussmassen an Oberboden und wertvolle Kiese werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt. Das anfallende Tunnelausbruchsmaterial wird in genehmigte Bodenaushubdeponien in Niederösterreich verbracht.

Das Vorhaben kommt in keinem Europaschutzgebiet oder sonstigem Naturschutzgebiet zu liegen. Der Tunnel unterquert in ca. 60 m Tiefe die Donau und ist im Bereich des Nationalparks Donauauen ebenfalls bis zu 50 m unter Gelände. Durch die gewählte Tunnelvariante werden weder der Nationalpark noch das Naturschutzgebiet (Natura 2000-Gebiet) direkt an der Oberfläche in der Bau- und Betriebsphase beansprucht. Die Auswirkungen auf den Nationalpark wurden auch im Rahmen des UVP-Verfahrens

geprüft. Das Vorhaben wurden von den unabhängigen Sachverständigen im UVP-Verfahren als umweltverträglich eingestuft.

Der Flächeninanspruchnahme für den VA 01 beträgt rund 115 ha, wovon rund 36 ha auf Neuversiegelung entfallen. Für den VA 02 beträgt die Flächeninanspruchnahme rd. 44 ha, wovon rd. 28 ha auf Neuversiegelung entfallen. Insgesamt beträgt die Flächeninanspruchnahme für die Betriebsphase (VA 01 und VA 02) ca. 159 ha. Im Evaluierungsbericht „Bauprogramm der Zukunft“ wird in den Schlussfolgerungen zur S1 Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn u.a. festgehalten: „Zudem weist das Projekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn gemäß Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) mit 385,35 ha die höchste Flächeninanspruchnahme der zu evaluierenden Projekte auf“. Der tatsächliche Flächenbedarf für die Betriebsphase liegt deutlich unter der vom UBA angegebenen Fläche. Gemäß aktuellem Verfahrensstand sind in Summe im VA 01 rund 88 ha und im VA 02 rund 44 ha an ökologischen Maßnahmenflächen – also in Summe rd. 132 ha – vorgesehen.

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 Planungsprämissen wie z.B. Untertunnelung der Lobau und Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 5 Wildquerungshilfen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

Im Rahmen des UVP-Verfahrens zur S 1 Lobau wurden die vorhabensbedingten CO<sub>2</sub>-Mengen bezogen auf den gesamten verkehrlichen Untersuchungsraum von der ASFINAG berechnet und sowohl im erstinstanzlichen Verfahren als auch beim BVwG umfassend geprüft. Der Gutachter im BVwG-Verfahren hat in seinem Gutachten im Jahr 2017 zum Thema CO<sub>2</sub> Folgendes festgehalten:

„Durch den Vollbetrieb der S 1 sind im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 37.600 t Kohlendioxid-Äquivalente zu erwarten. Zieht man die jährlichen Höchstmengen von Treibhausgasemissionen für den Sektor Verkehr als Vergleichsbasis heran (20,37 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente für das Jahr 2020), liegt die Emissionszunahme durch den Betrieb der S1 bei 0,2 % der zulässigen jährlichen Höchstmengen für den Sektor Verkehr. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Verkehrsemissionen ist damit so gering, dass er keinen Einfluss

auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung der Bestimmungen des Klimaschutzgesetzes 2013 oder von Klimaschutzzielen, zu denen sich Österreich völkerrechtlich verpflichtet hat, haben wird.

Die durch Treibhausgase verursachte Klimaveränderung wird über den Gehalt klimawirksamer Gase in der gesamten Erdatmosphäre wirksam. Da der Anteil lokaler CO<sub>2</sub>-Emissionen an der globalen Emission klimarelevanter Gase verschwindend gering ist, können konkrete Auswirkungen lokaler Emissionen eines Straßenbauvorhabens auf die lokalen oder globalen Klimaverhältnisse ausgeschlossen werden.“

Diese fachgutachterlichen Aussagen wurden vom BVwG als plausibel eingestuft.

Es wurde somit im BVwG-Verfahren nachgewiesen, dass das Vorhaben S 1 keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung der Klimaschutzziele hat bzw. nicht im Widerspruch zur den Klimazielen steht.

### **Ökonomische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gemäß 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.

### **Soziale Aspekte**

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

Der Betrieb der S 1 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 S 1 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.

### 4.3 S 10 Mühlviertler Schnellstraße

S 10 Mühlviertler Schnellstraße  
Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wulowitz

Das Straßenbauvorhaben umfasst den Neubau einer 8,8 km langen hochrangigen Straßenverbindung im nordöstlichen Mühlviertel zwischen der Halbanschlussstelle Rainbach Nord (Ausbauende des in Bau befindlichen Abschnitts S 10 Nord A) bis zur Staatsgrenze bei Wulowitz (Ausbauende der in Bau befindlichen tschechischen Autobahn D 3 Abschnitt Südböhmen). Als E 55 (Europastraße) bedeutet sie die Anbindung an den europäischen Korridor 4 (Prag – Brunn – Wien) und stellt den Lückenschluss der hochrangigen Straßenverbindung in Österreich dar. Durch die Umsetzung des Vorhabens erfolgt eine Bündelung des Verkehrs auf dem hochrangigen Straßennetz, die Entlastung der bestehenden B 310 Mühlviertler Straße sowie der Ortsdurchfahrten von Kerschbaum, Dorf Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf und Wulowitz. Das Vorhaben wurde im Oktober 2025 beim BMIMI zur Durchführung der UVP eingereicht.

In der Tschechischen Republik befindet sich das letzte Teilstück der Autobahn D 3 von Kaplice Nadrazi bis zur Staatsgrenze bei Dolni Dvoriste derzeit in Bau. Die Verkehrsfreigabe ist im Jahr 2027 vorgesehen.

#### **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei € 326 Mio. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ca. € 37 Mio. Es gibt keine besonderen kostenbestimmenden Faktoren, da der Trassenverlauf vorwiegend als Freilandstrecke erfolgt. Die Wirtschaftlichkeit dieses

Vorhabens wurde vom BMIMI (damals BMK) gemäß Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben geprüft und bestätigt.

### **Effizienz**

Die S 10 ist ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Mit der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wulowitz wird der letzte Ausbauabschnitt der S 10 umgesetzt. Die S 10 wird in drei Umsetzungsphasen errichtet, wobei die S 10 Süd (Unterweikersdorf – Freistadt) bereits fertiggestellt ist und sich der erste Ausbauabschnitt der S 10 Nord zwischen Freistadt und Rainbach Nord (S 10 Nord A) in Bau befindet. Die Verkehrsfreigabe erfolgt im Jahr 2027.

Die S 10 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes. Mit dem Lückenschluss verläuft die Europastraße E 55 (Teil des TEN-V-Netzes) durch Österreich nur auf hochrangigen Straßen (A- oder S-Straßen) und bindet in die tschechische Autobahn D 3 ein.

Durch die Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen können Ortsgebiete von Lärm und Emissionen entlastet werden. Hinsichtlich der Verkehrsleistung (Kfz-km) kommt es durch die Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße Nord B im untergeordneten Straßennetz zu einer Reduktion um ca. - 45 % im Jahr 2040. Im unmittelbaren Planungsraum werden die Ortszentren von Wulowitz, Rainbach und Kerschbaum im Vorhabensplanfall 2040 deutlich vom Verkehr entlastet.

### **Volkswirtschaftliche Impulssetzung**

Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von € 220 Mio. geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund € 75 Mio. Dadurch werden etwa 2.400 Beschäftigte (entsprechen über 2.100 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden.

Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von € 230 Mio., wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.

Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund € 420 Mio., der einem Kostenbarwert von € 266 Mio. gegenübersteht.

## **Verkehrssicherheit**

Die Auswirkung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße Nord B auf die Verkehrssicherheit wurde anhand des Indikators Veränderung der Anzahl der Personenschadenumfälle berechnet. Entsprechend der Kfz-Verkehrsleistung für die betrachteten Planfälle wurden mit den unten angeführten Unfallraten nach Straßentypen die Unfälle mit Personenschaden (UPS) ermittelt.

Es zeigt sich, dass sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) durch die Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße Nord B im Prognosejahr 2040 um ca. – 33 % (ca. – 25 Unfälle pro Jahr) deutlich reduzieren wird, was zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt.

## **Nachhaltigkeit**

### **Ökologische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der beiden Anschlussstellen erfolgt gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Aufgrund der durchgeführten Verkehrsuntersuchung wurde unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus erfolgte auch die Festlegung der Errichtung von Halbanchlussstellen anstatt Vollanschlussstellen.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme von 78 ha und einer Neuversiegelung von 34 ha. Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt, ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen. Lediglich Wege, die als Ersatz für asphaltierte Bestandswege angelegt werden, werden asphaltiert ausgeführt.

Für die Bauphase wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial unter Berücksichtigung geotechnischer Anforderungen und Oberboden vor Ort. Aufgrund der Massenbilanz kann davon ausgegangen werden, dass sämtliche Dammschüttungen mit den im Baulos anfallenden Aushubmaterialien hergestellt werden

können. Der Massenüberschuss verbleibt in Form von Geländemodellierungen, Immissionsschutzwällen bzw. Auffüllungen von Restflächen im Baulos. Dadurch können weite Massentransporte verhindert werden.

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, Grünbrücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden.

Als Renaturierungsmaßnahme an Gewässern wird ein Abschnitt des teils verrohrten (drainagierte) Kerschbaumer Bachs bzw. Kerschbaumer Bach Zubringer geöffnet und Sohle, Böschung und Uferbegleitsaum neu angelegt und somit das Habitatangebot und die Biodiversität im Gebiet erhöht.

In Vorhabensnähe liegt das Wasserschutzgebiet „Hiltschen-Eisenhut-Tal“ sowie das Europaschutzgebiet „Maltsch“ (Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet), welches entlang der österreichisch-tschechischen Grenze verläuft. Durch das Vorhaben erfolgt kein direkter Eingriff in eines der Schutzgebiete. Das Wasserschutzgebiet liegt in einer Entfernung von ca. 400 m und das Europaschutzgebiet liegt am nächsten Punkt in einer Entfernung von ca. 100 m zum Vorhaben.

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 Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

### **Ökonomische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gemäß 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 + Mittelstreifen und Abstellstreifen gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen bestmöglichen 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.

### **Soziale Aspekte**

Durch die geplanten **Lärmschutzmaßnahmen** (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) können alle naheliegenden Wohnobjekte unter die geltenden Planungsrichtwerte geschützt werden. Durch das Vorhaben selbst erfolgen auf der Bestandstrecke durch Siedlungsgebiete teils Entlastungen von bis zu – 20 dB und es ergeben sich damit starke Verbesserungen der Schallsituation für die Anrainerinnen und Anrainer.

Die Errichtung der S 10 führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, die im Nahbereich der Trasse Mehrbelastungen an **Luftschadstoffen** ergeben, aber auch Entlastungen in den Ortsgebieten von Kerschbaum, Dorf-Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf und Wulowitz bewirken.

## **4.4 S 34 Traisental Schnellstraße**

S 34 Traisental Schnellstraße

Abschnitt St. Pölten/Hafing – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord

Das Straßenbauvorhaben umfasst den Neubau einer 9 km langen hochrangigen Straßenverbindung im Westen von St. Pölten zwischen der B 1 Wiener Bundesstraße im Norden über einen Knoten mit der A 1 West Autobahn bis zur B 20 Mariazeller Straße bei Wilhelmsburg Nord. Durch die künftige Verlagerung des Durchzugsverkehrs von der B 20 auf die S 34 werden die bestehenden Belastungen in den Ortschaften minimiert und eine leistungsfähige und sichere Anbindung an die A 1 sichergestellt. Die Umsetzung des Vorhabens ist in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen und es liegen rechtskräftige Bescheide gemäß UVP-G und den Materienrechten vor. Offen ist derzeit die Genehmigung

für die in die S 34 einbindende Spange Wörth, eines Projektes des Landes Niederösterreich. Das Beschwerdeverfahren wurde vom BVwG unterbrochen und ein Vorabentscheidungsersuchen an den EUGH eingebracht.

### **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei € 289 Mio. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ca. € 32 Mio. Es gibt keine besonderen kostenbestimmenden Faktoren, da der Trassenverlauf vorwiegend als Freilandstrecke erfolgt. Die Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens wurde von der UVP-Behörde gemäß UVP-Bescheid vom 21.10.2019 bestätigt.

### **Effizienz**

Die S 34 ist kein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Mit der S 34 wird im Westen von St. Pölten eine Verbindung zwischen B 1 und A 1 geschaffen, wodurch für den Durchzugsverkehr ein Lückenschluss zum hochrangigen Straßennetz erfolgt.

Die S 34 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes und hat – wie auch in den Projektzielen definiert – seinen überwiegenden Nutzen im NÖ-Zentralraum.

Die Hochrangigkeit der S 34 wurde in der SP-V zur B 334 im Jahr 2005 nachgewiesen und die B 334 im Abschnitt St. Pölten bis Wilhelmsburg als S 34 Traisental Schnellstraße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes aufgenommen. Im Mai 2008 wurde eine fachliche Empfehlung für eine Westvariante abgegeben. Aufgrund des neuen Trassenverlaufes war eine Abänderung des BStG und daher eine neuerliche strategische Prüfung Verkehr (SP-V) erforderlich.

Die S 34 Traisental Schnellstraße und die Spange Wörth führen zur Entlastung der B 20 Mariazeller Straße sowie der B 39 Ober-Grafendorfer Straße gegenüber dem Referenzplanfall (kein Ausbau). Es kommt dadurch zur Entlastung der Ortsgebiete an der B 20 (Spratzern, St. Georgen, Völtendorf) sowie zu Reduktionen auf den Landes- und Gemeindestraßen nördlich und südlich der L 5181 Spange Wörth.

## **Volkswirtschaftliche Impulssetzung**

Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von € 190 Mio. geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund € 70 Mio. Dadurch werden insgesamt etwa 2.100 Beschäftigte (entsprechend 1.850 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden.

Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von € 110 Mio., wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.

Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund € 265 Mio., der einem Kostenbarwert von € 235 Mio. gegenübersteht.

Das mit Bau und Betrieb der S 34 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf etwa € 100 Mio. geschätzt.

## **Verkehrssicherheit**

Durch den Bau der S 34 kommt es zu einer Bündelung der Verkehrsströme auf dem hochrangigen Straßennetz mit den geringsten Unfallraten. Mit der S 34 kommt es zu einer Reduktion der UPS (= Getötete pro durchschnittlichen Unfall mit Personenschaden) um 1% (ca. – 7 Unfälle pro Jahr) bei Umsetzung von Verwirklichungsabschnitt 1 und um weitere 2% und damit insgesamt 3% (ca. – 26 Unfälle pro Jahr) beim Vollausbau gegenüber dem Referenzplanfall. Mit Umsetzung der S 34 kann bzgl. Verkehrssicherheit das Unfallpotenzial gegenüber dem Vergleich ohne S 34 gesenkt werden.

## **Nachhaltigkeit**

### **Ökologische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose,

Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.

Es kommt zu einer Flächeninanspruchnahme von ca. 82 ha und einer Neuversiegelung von ca. 25 ha. Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen. Die Auswirkungen des Vorhabens durch Flächeninanspruchnahme wurden gemäß UVP-Bescheid vom 21.10.2019 als vertretbar eingestuft.

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden als Lärmschutzwände ausgeführt, wodurch sich ein geringerer Flächenbedarf als bei Lärmschutzdämmen ergibt.

Für die Bauphase wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial und Oberboden vor Ort. Überschussmassen von Oberboden und wertvolle Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens erfolgen Gewässerverlegungen des Nadelbaches, des Kricklbaches, des Steinfeldbaches sowie eines Gerinnes beim Handelberg. Durch Neugestaltung des Uferbereichs nach Herstellung der wasserbaulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung des gewässerspezifischen Leitbildes erfolgt die Herstellung durch naturnahe Gewässergestaltung mit entsprechender Bepflanzung zur Beschattung.

Ein direkter Eingriff durch das Vorhaben besteht in der kleinräumigen Flächenbeanspruchung für die Errichtung des Ausleitungskanals, der zuerst 250 m außerhalb entlang der Natura 2000-Gebietsgrenze verläuft und im Weiteren 150 m innerhalb des Natura 2000 Gebiets quert sowie für das Auslaufbauwerk an der Pielach (Flächenverbrauch durch das Bauwerk etwa 20-24 m<sup>2</sup>), in Form geringfügiger Gehölzentnahme im Ufergehölz sowie aufgrund Immissionen während der Bauphase in Form von Lärm im Nahbereich. Weiters erfolgt der Eintrag von Chlorid im Rahmen des Entwässerungsbetriebes der S 34. Die Auswirkungen wurden aufgrund der äußerst geringfügigen Flächeninanspruchnahme und aufgrund der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Reinigung der Straßenwässer vor Einleitung, zeitliche Einschränkungen bei Fällungen von Gehölzen bzw. bei der Errichtung) im Zuge der

Naturverträglichkeitsprüfung als geringfügig und hinsichtlich Erhaltungsziele und der Schutzobjekte als nicht erheblich eingestuft.

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 Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

### **Ökonomische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurden die Regelquerschnitte in den beiden Verwirklichungsabschnitten (VWA 1 = 2 + 2 teilweise mit Pannestreifen, VWA 2 = 2 +1) auch verschieden gewählt.

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

### **Soziale Aspekte**

Neben den **aktiven Lärmschutzmaßnahmen** wird an 144 Gebäuden ein Kriterium für die Errichtung eines **objektseitigen Lärmschutzes** ausgelöst, da durch den Betrieb der S 34 und L 5181 im bestehenden Straßennetz Verlagerungen der Verkehrsströme bzw. teilweise Zunahmen der Verkehrsstärken stattfinden, welche an diesen Gebäuden Erhöhungen der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehrslärm hervorrufen, die die Grenze der Zumutbarkeit und Irrelevanz nach BStLärmIV überschreiten. In einer umfassenden Betrachtung werden jedoch größtenteils Entlastungen (z.B. an der B 20) prognostiziert.

In der Betriebsphase kommt es bzgl. **Luftschadstoffen** zu keinen Überschreitungen von Genehmigungsgrenzwerten. Zusatzbelastungen sind im Bereich der Anschlussstelle an die B 1 und dem Zulaufbereich zwischen der Anschlussstelle und dem Stadtwald St. Pölten im Nahbereich der B 1 festzustellen. Im Bereich zwischen Knoten A 1/S 34 und Anschlussstelle Völtendorf kommt es, ausgehend von der Neubautrasse der S 34, zu den vergleichsweise größten emissionsseitigen Zusatzbelastungen. Durch die gleichzeitige Entlastung im siedlungsnahen, nachgeordneten Netz (insb. L 5181 und B 39) resultieren immissionsseitig in Summe deutlich niedrigere Zusatzbelastungen. Zu wesentlichen Entlastungen und somit zu den vorgenannten Verbesserungen bezüglich der Belastung durch Luftschadstoffe kommt es im gesamten Bereich der B 20 zwischen dem Gewerbegebiet Hart/Wörth bis St. Georgen und der Anschlussstelle Wilhelmsburg Nord. Der Bereich des vorbelasteten Gebietes für NO<sub>2</sub> am Europaplatz wird in weiten Teilen entlastet. Lediglich im Bereich des Zulaufbereichs der B 1 zum Kreisverkehr Europaplatz kommt es zu leichten, für alle Schadstoffparameter jedoch irrelevanten Zusatzbelastungen.

## 4.5 S 36 Murtal Schnellstraße

S 36 Murtal Schnellstraße

Abschnitt Judenburg - St. Georgen ob Judenburg ("Teilabschnitt 1")

Das Straßenbauvorhaben umfasst den Neubau einer rund 11,9 km langen Straßenverbindung als Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen o.J. bis Unzmarkt“. Die Umsetzung dieses Lückenschlussprojektes erfolgt durch einen bestandsnahen Ausbau einschließlich den drei Unterflurtrassen Rothenthurm (Länge 690 m), St. Peter o.J. (Länge 640 m) und Wöll (Länge 590 m) sowie die dadurch bedingte Verlegung der bestehenden B 317 (künftig L 518). Durch die Errichtung der Unterflurtrassen können die bestehenden Belastungen in den Gemeinden bzw. Ortschaften Rothenthurm, St. Peter o.J. und Wöll minimiert werden. Die Verfahren nach dem UVP-G und den Materienrechten laufen.

## **Wirtschaftlichkeit**

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei € 640 Mio. Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ca. € 53,5 Mio. Besondere kostenbestimmende Faktoren sind drei Unterflurtrassen mit 590 m, 640 m und 690 m und die Errichtung eines zweiten Tragwerks bei der Grünhüblbrücke (LW 550 m). Die Wirtschaftlichkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts vom BMIMI (damals BMVIT) geprüft und im Jahr 2018 bestätigt.

## **Effizienz**

Der gegenständliche Teilabschnitt der S 36 von Judenburg bis St. Georgen hat eine Länge von rund 11,9 km und stellt einen Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen o.J. bis Unzmarkt“ dar.

Die S 36 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes und hat seinen überwiegenden Nutzen in der Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark.

In den Ortsdurchfahrten innerhalb des Projektabschnitts zeigen sich im Jahr 2040 mit der Realisierung der S 36 im Teilabschnitt 1 sehr starke Entlastungen. Die geplante S 36 bietet für alle Verkehrsströme, die nicht direkt in die Orte hineinführen, eine hochwertige und komfortable Verbindung, sodass auf der bestehenden B 317 sehr starke Verringerungen der Verkehrsbelastungen zu erwarten sind.

## **Volkswirtschaftliche Impulssetzung**

Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von € 380 Mio. geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund € 130 Mio. Dadurch werden in etwa 4.000 Beschäftigte (entsprechen 3.500 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden.

Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von € 45 Mio.

Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund € 350 Mio., der einem Kostenbarwert von € 450 Mio. gegenübersteht.

## **Verkehrssicherheit**

Durch den Bau der S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. kommt es zu einer Bündelung der Verkehrsströme auf dem hochrangigen Straßennetz mit den geringsten Unfallraten. Durch die S 36 kommt es zu einer Reduktion der UPS (= Getötete pro durchschnittlichen Unfall mit Personenschaden) um 3% (ca. – 15 Unfälle pro Jahr) gegenüber dem Referenzplanfall. Mit Umsetzung der S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J., kann bzgl. Verkehrssicherheit das Unfallpotenzial gegenüber dem Vergleich ohne S 36 gesenkt werden.

## **Nachhaltigkeit**

### **Ökologische Nachhaltigkeit**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.

Durch das Vorhaben kommt zu einer Flächeninanspruchnahme von ca. 104,3 ha und einer Neuversiegelung von ca. 22,5 ha. Durch die Planung und Errichtung von Unterflurtrassen kann die erforderliche Infrastruktur „zweistöckig“ umgesetzt werden, wodurch insgesamt Fläche und Boden eingespart werden kann.

Im Bereich der ASt. St. Peter o.J. wurden die Rampen und zwei Kreisverkehrsanlagen derart ausgeführt, dass ein möglichst schmaler Korridor entsteht und der Eingriff in den Hang minimiert wird.

Durch die abschnittsweise Situierung von Pannenbuchten wird im Vergleich weniger Fläche versiegelt als bei einem durchgehenden Abstellstreifen.

Die Ableitungskanäle in die Mur werden verrohrt ausgeführt, wodurch es zu keiner dauerhaften Flächenbeanspruchung an der Oberfläche kommt.

Soweit möglich, werden Wirtschaftswege nicht asphaltiert, sondern geschottert ausgeführt. Insgesamt kann dadurch der Versiegelungsgrad reduziert werden.

Soweit technisch und schutzgutbezogen möglich, wurden Lärmschutzmaßnahmen als Wand ausgeführt. Zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Lärmschutzdämme konnten damit reduziert werden.

Für die Bauphase wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial und Oberboden vor Ort. Überschussmassen von Oberboden und wertvolle Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.

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, Grünbrücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden.

Die Gerinne Mitterdorfbach (565 lfm), Schüttgrabenbach (200 lfm) und Edlingbach (320 lfm) werden im Zuge der Umsetzung des Vorhabens renaturiert.

Das Vorhaben liegt im Nahbereich zum Natura 2000-Gebiet „Ober- und Mittellauf der Mur mit Puxer Auwald, Puxer Wand und Gulsen“. In der Bauphase gibt es unmittelbare punktuelle Eingriffe an der Mur dort, wo die 13 Auslassbauwerke aus den 13 Gewässerschutzanlagen errichtet werden, in denen sämtliche Straßenwässer der S 36 gesammelt und vorgereinigt werden. Beim Bau dieser Bauwerke wird darauf Bedacht genommen, dass die Eingriffe in die Uferbereiche auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden. Die Arbeiten werden außerhalb der Laich- und Larvalzeit der aquatischen Schutzgüter in der Mur erfolgen. Bauliche Eingriffe im Bereich von Mur-Zuflüssen innerhalb des Natura-2000-Gebiets beschränken sich auf Renaturierungen in den unmittelbaren Mündungsbereichen von Mitterdorfbach, Schüttgrabenbach und Edlingbach. Die Bauarbeiten finden außerhalb der sensiblen Phasen der maßgeblichen Fisch- und Rundmäulerarten statt. In der Betriebsphase erfolgt die Einleitung der in 13 Gewässerschutzanlagen vorgereinigten Straßenabwässer in die Mur. Daraus sind keine negative Auswirkung auf den chemischen Zustand der Mur und somit keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Schutzgüter zu erwarten. Durch die Errichtung einer Gewässerschutzanlage sowie bei der Renaturierung des Mitterdorfbachs

und des Edlingbachs wird der gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie prioritär geschützten Lebensraumtyps 91E0 „Erlen-Eschen- Weidenauen“ geringfügig beansprucht. Mittelfristig trägt die Renaturierung des Mitterdorfbachs und Edlingbaches zur Erhaltung und Entwicklung der Auwaldreste und ihrer Uferbegleitvegetation bei. Dadurch wird die Fläche des Lebensraumtyps 91E0 im Schutzgebiet vergrößert (zusätzliche Bestände am neuen Lauf des Mitterbachs).

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 Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

### **Ökonomische Aspekte**

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gemäß den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurden unterschiedliche Regelquerschnitte 2 + 2 mit Abstellstreifen und 2 + 2 mit Pannenbuchten gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen bestmöglichen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Massenüberschuss wird daher auf eine im Projekt vorgesehene Bodenaushubdeponie in Rothenthurm verbracht. Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden.

### **Soziale Aspekte**

In Summe werden **Lärmschutzwände** mit einer Gesamtlänge von rd. 2205 lfm und mit einer Gesamtschirmfläche von rd. 5.243 m<sup>2</sup> vorgesehen. Zusätzlich zu den Wänden werden **Lärmschutzwälle** mit einer Gesamtlänge von rd. 270 lfm und mit einer Gesamtschirmfläche von 917 m<sup>2</sup> umgesetzt. Als Ergänzung zu den Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen sind zudem 3 Unterflurtrassen vorgesehen. In den Portalbereichen sind

hochabsorbierend verkleidete Stützwände mit Höhen bis zu 9 m geplant. Entlang der S 36 Murtal Schnellstraße sowie im Bereich von Zulaufstrecken kommt es trotz geplanter aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen bei einzelnen Objekten. Die Überschreitungen werden mittels **objektseitigen Lärmschutzes** wie Schalldämmlüfter bzw. Schalldämmlüfter und Schallschutzfenster für die Aufenthaltsräume an den betroffenen Fassaden kompensiert.

Bei Umsetzung des Vorhabens kommt es zu Entlastungen für das Schutzgut **Luft**. Alle Grenzwerte der betrachteten Schadstoffe werden in den untersuchten Planfällen 2030 und 2040 eingehalten. Es kommt zu keinen relevanten Zusatzbelastungen bei Luftschadstoffen, dafür bei einigen Anrainern und Anrainerinnen zu relevanten Verbesserungen.

# 5 Schlussfolgerungen

Der Entschließungsantrag vom 26.03.2025 betreffend „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ verlangt, die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen. Voraussetzung für die Auswahl der untersuchten Neubauprojekte der ASFINAG war eine entsprechende Planungstiefe (Trassenfestlegung liegt vor bzw. UVP-Verfahren / UVP-Änderungsverfahren abgeschlossen oder anhängig) und somit ein zeitlich möglicher Baubeginn innerhalb des 6-jährigen Bauprogramms der ASFINAG.

Die Prüfung der Projekte durch das BMIMI erfolgte vor allem auf Basis der von der ASFINAG zur Verfügung gestellten Unterlagen. Alle behandelten Projekte sind im Verzeichnis 1 bzw. Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes verankert. Es liegen unterschiedliche Genehmigungsstände vor.

Bei der **A 5 Nord / Weinviertel Autobahn**, Poysbrunn – Staatsgrenze bei Drasenhofen (A 5 Nord B, Vollausbau Realisierungsstufe 2), handelt sich um den Lückenschluss zwischen der bestehenden A 5 bzw. der tschechischen Schnellstraße D 52. Mit dem Vollausbau der A 5 Nord B kann die Verbindung mit der D 52 sowie die Integration in das TEN-V-Netz (Kernnetz) sichergestellt werden. Für das Vorhabens liegt ein rechtskräftiger Bescheid gemäß UVP-G vor, die Genehmigungen nach den Materienrechten sind offen. Es sind keine Eingriffe in Schutzgebiete erforderlich. Für den noch nicht errichteten letzten Abschnitt der tschechischen Schnellstraße D 52 bis zur Staatsgrenze liegt eine UVP-Genehmigung vor. Die Realisierung dieses Vorhabens ist in mehreren Etappen mit einer Gesamtfertigstellung im Jahr 2031 geplant.

Bei der **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße**, Knoten Schwechat – Knoten Süßenbrunn, handelt es sich um ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Die S 1 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes und damit Teil des multimodalen Verkehrsnetzes der EU mit überregionaler Bedeutung als TEN-Strecke im Gesamtnetz, langfristig als Teil des Kernnetzes geplant. Die Genehmigungsverfahren für den 1. Verwirklichungsabschnitt sind abgeschlossen und rechtskräftig genehmigt. Für den 2. Verwirklichungsabschnitt ist ein UVP-Projektänderungsverfahren sowie ein Beschwerdeverfahren betreffend Materienrechte anhängig. Durch die Tunnelführung kommt es zu keinen baulichen

Eingriffen an der Oberfläche im Nationalpark bzw. im Natura 2000 Gebiet. Der 1. Verwirklichungsabschnitt ist unabhängig vom 2. Verwirklichungsabschnitt umsetzungsfähig.

Die **S 10 Mühlviertler Schnellstraße**, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz, ist der letzte Ausbauabschnitt der S 10 von Unterweikersdorf bis zur tschechischen Staatsgrenze. Die S 10 wird in drei Umsetzungsphasen errichtet, wobei die S 10 Süd (Unterweikersdorf – Freistadt) bereits fertiggestellt ist und sich der erste Ausbauabschnitt der S 10 Nord zwischen Freistadt und Rainbach Nord (S 10 Nord A) in Bau befindet. Die Verkehrsfreigabe erfolgt gemäß aktuellem Zeitplan im Jahr 2027. Die S 10 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes. Mit dem Lückenschluss verläuft die Europastraße E 55 (Teil des TEN-V-Netzes) durch Österreich nur auf hochrangigen Straßen (A- oder S-Straßen) und bindet in die tschechische Autobahn D 3 (geplante Verkehrsfreigabe 2027) ein. Die Einreichunterlagen für dieses Vorhaben wurden dem BMIMI von der ASFINAG im Oktober 2025 zur Durchführung der UVP vorgelegt. Es sind keine Eingriffe in Schutzgebiete erforderlich.

Die **S 34 Traisental Schnellstraße**, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20), ist eine Neubaustrecke im Westen von St. Pölten zwischen der B 1 Wiener Bundesstraße im Norden über einen Knoten mit der A 1 West Autobahn bis zur B 20 Mariazeller Straße bei Wilhelmsburg Nord. Die Umsetzung des Vorhabens ist in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen und es liegen rechtskräftige Bescheide gemäß UVP-G und den Materienrechten vor. Offen ist derzeit die Genehmigung für die in die S 34 einbindende Spange Wörth, eines Projektes des Landes Niederösterreich. Das Beschwerdeverfahren wurde vom BVwG unterbrochen und ein Vorabentscheidungsersuchen an den EUGH eingebracht. Die S 34 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes und hat – wie auch in den Projektzielen definiert – seinen überwiegenden Nutzen im NÖ-Zentralraum. Die Hochrangigkeit der S 34 wurde in der SP-V im Jahr 2005 nachgewiesen. Es kommt zu einer kleinräumigen Flächenbeanspruchung im Natura 2000 Gebiet für die Errichtung eines Ausleitungskanals. Weiters erfolgt der Eintrag von Chlorid im Rahmen des Entwässerungsbetriebes der S 34. Die Auswirkungen wurden im Zuge der Naturverträglichkeitsprüfung als geringfügig und hinsichtlich Erhaltungsziele und der Schutzobjekte als nicht erheblich eingestuft. Insgesamt wurde die Flächenbeanspruchung des Vorhabens gemäß UVP-Bescheid als vertretbar eingestuft.

Bei der **S 36 Murtal Schnellstraße**, Judenburg - St. Georgen ob Judenburg (Teilabschnitt 1), handelt es sich um den Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen o.J. bis Unzmarkt“.

Die S 36 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes. Die Einreichunterlagen für das Vorhaben wurden dem BMIMI (damals BMK) von der ASFINAG im September 2024 zur Durchführung der UVP vorgelegt. Das Vorhaben liegt im Nahbereich zum Natura 2000-Gebiet „Ober- und Mittellauf der Mur mit Puxer Auwald, Puxer Wand und Gulsen“, punktuelle Eingriffe in der Bauphase und Einleitungen in die Mur der Betriebsphase sind vorgesehen, werden aber als nicht erheblich eingestuft.

Die **Wirtschaftlichkeit** der Vorhaben wurde bei allen genannten Vorhaben positiv geprüft. Bei der Planung der Neubauprojekte wurde auf eine möglichst wirtschaftliche Trassenführung getrachtet. Kostenintensive Bauwerke werden nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß vorgesehen, z.B. aus naturschutzfachlichen bzw. verkehrlichen Gründen.

In Hinblick auf die **Verkehrssicherheit** bewirken alle untersuchten Vorhaben eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem hochrangigen Straßennetz mit geringeren Unfallraten, ausgedrückt z.B. durch die Kennzahl Unfälle mit Personenschaden. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung einer hochrangigen Straße mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen.

Alle Projekte haben bzgl. **Nachhaltigkeit** mehrheitlich positive Effekte hinsichtlich Verkehrssicherheit, Lärm und Luft. Bei der Flächeninanspruchnahme liegen die Vorhaben gemessen an ihrer Länge im ähnlichen Bereich. Bei einzelnen Projekten sind, wie bereits oben angeführt, keine (A 5, S 1, S 10), bei anderen geringfügige bzw. nicht erhebliche Eingriffe (S 34, S 36) in Schutzgebiete erforderlich.

In Sachen **Effizienz** kann mit der Umsetzung aller geprüfter Vorhaben eine Entlastung von Ortsgebieten bzw. dem untergeordneten Straßennetz erreicht werden. Einzelne Projekte sind Teil des TEN-V Netzes (A 5, S 1, S 10) und haben daher eine bedeutende Funktion auf europäischer Ebene. Die S 34 hat ihren überwiegenden Nutzen im NÖ Zentralraum, die S 36 in der Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark. Die S 36 ist jedoch, so wie die A 5, die S 1 und die S 10, ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz.

Eine **Volkswirtschaftliche Impulssetzung** ist gemäß Untersuchungen der ASFINAG bei allen Vorhaben in der Bauphase zu erwarten. Die höchste Wertschöpfung in der Bauphase wird deutlich der S 1, gefolgt von der S 36, der S 10, der S 34 und der A 5 zugeschrieben.

Der Großteil der Gesamtwertschöpfung in der Betriebsphase entfällt auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen. Hier verzeichnet gemäß Angaben der ASFINAG die S 1 die deutlich höchste Wertschöpfung, gefolgt von der A 5, der S 10, der S 34 und der S 36.

Gesamthaft ergibt die Prüfung gemäß dem Entschließungsantrag des Nationalrats vom 26.03.2025, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der untersuchten Vorhaben gegeben sind. Die Priorisierung der geprüften Neubauprojekte ergibt sich aufgrund der Projektreife sowie des Standes in den Genehmigungs- bzw. Beschwerdeverfahren.

## **Anlagen**

Projektdatenblatt A 5 Nord / Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze.  
Vollausbau (Realisierungsstufe 2). ASFINAG, Wien, 2025

Projektdatenblatt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Kn Schwechat – Kn Süßenbrunn.  
ASFINAG, Wien, 2025

Projektdatenblatt S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei  
Wulowitz. ASFINAG, Wien, 2025

Projektdatenblatt S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten B 1 – Wilhelmsburg B 20.  
ASFINAG, Wien, 2025

Projektdatenblatt S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J.  
ASFINAG, Wien, 2025

Abschätzung der Wertschöpfungswirkung ausgewählter Projekte der ASFINAG. WIFO und  
Eco Austria, Wien, 2025

## Literaturverzeichnis

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK):** Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen. Wien, 2021

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK):** Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn, Strategische Prüfung Verkehr - Umweltbericht. Wien, 2025

## Abkürzungen

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASt.	Anschlussstelle
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
HASSt.	Halbanschlussstelle
Kfz	Kraftfahrzeug
Kn	Knoten
LKW	Lastkraftwagen
NUTS	Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
UBA	Umweltbundesamt
UPS	Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VA / VWA	Verwirklichungsabschnitt
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VwGH	Verwaltungsgerichtshof





