Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Änderungsverfahren gem. § 24g UVP-G 2000

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern),
Antrag auf Projektänderung vom 15.01.2025
(Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung)

Fachgebiet
1 Verkehr

Fachgutachterliche Stellungnahme
Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung

Martin Fellendorf
Univ.-Prof. am Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz

Graz, im August 2026

Impressum

Autor: Martin Fellendorf, Univ.-Prof. am Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz

Auftraggeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Graz, 2026.

Inhalt

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung 4

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen 4

1.1.1 Antrag 4

1.1.2 Genehmigtes Vorhaben und Ausgangslage 4

1.1.3 Verbesserungsaufträge und Datengrundlagen 4

1.1.4 Kurzbeschreibung und Begründung der Änderung 6

1.2 Fachspezifischer Befund 9

1.2.1 Referenz- und Maßnahmenplanfall der Verkehrsuntersuchung 9

1.2.2 Kennwerte für andere Fachgebiete 10

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen 11

2 Beantwortung der Behördenfragen 12

2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen 12

2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 12

2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien 12

2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 12

2.3 Verkehr 13

2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 13

2.4 Ergänzung UVP-Teilgutachten 15

2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 16

2.5 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen 16

2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 16

2.6 Weitere Genehmigungstatbestände 16

2.6.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 16

Abbildungsverzeichnis 17

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

1.1.1 Antrag

Die Projektwerberin stellt für das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“ mit Schreiben vom 15.01.2025 den Antrag auf Änderungsgenehmigung gem § 24g UVP-G 2000 iVm § 24f UVP-G 2000: „Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung“.

1.1.2 Genehmigtes Vorhaben und Ausgangslage

Das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“ wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06.07.2018 nach dem UVP-G 2000 sowie dem Forstgesetz 1975, dem BStG 1971 und dem WRG 1959 genehmigt. Mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.08.2020 erlangte der Bescheid der UVP-Behörde Rechtskraft.

Darüber hinaus liegen nachstehende Bewilligungen vor:

- Naturschutzrechtliche Bewilligung der NÖ Landesregierung vom 19. Juni 2019 und dem BVwG Erkenntnis vom 24.11.2023
- Naturschutzrechtliche Bewilligung, Bewilligung gem Wr. Baumschutzgesetz, GZ 524314/2021 der Wiener Landesregierung vom 18. Mai 2021 und dem BVwG Erkenntnis vom 06.02.2024.

1.1.3 Verbesserungsaufträge und Datengrundlagen

Die Unterlagen der Projektwerberin zur Projektänderung wurden aufgrund von Verbesserungsaufträgen der UVP-Behörde (Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025 und Verbesserungsauftrag vom 27.10.2025) überarbeitet bzw. ergänzt, und ein konsolideter

Plan sowie eine Stellungnahme zum Europaschutzgebiet Breitenlee vorgelegt. Es liegen nun folgende konsolidierte Unterlagen vor. Diese sind, in Verbindung mit den Unterlagen aus dem UVP-Verfahren, die Grundlage für die fachgutachterliche Bewertung.

- Kompassdokument, Erfüllung Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025, August 2025
- Kompassdokument, Erfüllung Verbesserungsauftrag vom 27.10.2025, November 2025
- Einlage 1.2 Einlagenverzeichnis, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.1 Technischer Bericht - Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, übermittelt im November 2025 (lt. Deckblatt: Dezember 2024)
- Einlage 2.2 Übersichtskarte Routenkonzept, Oktober 2024
- Einlage 2.3 Übersichtskarte Routenkonzept inkl- Kontextprojekte, Oktober 2024
- Einlage 2.4 Verkehrsuntersuchung Bauphase - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.5 Lärmtechnische Untersuchung Bauphase - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2-6 Übersichtskarte Lärmuntersuchung, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.7 Luftgüte - Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.8 Umweltbericht - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 3.1 Umweltbericht - Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB, Bewertung iSd UVP-G, November 2024
- Einlage 4.1 Umweltbericht - Verringerung Oberbodenauftrag von 0,3 m auf 0,1 m auf Dämmen, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, August 2025
- Einlage 4.2 Regelquerschnitt Haupttrasse, Oktober 2024
- Einlage 4.3.1 Oberbodenauftrag Dämme Lageplan, Blatt 1, August 2025
- Einlage 4.3.2 Oberbodenauftrag Dämme Lageplan, Blatt 2, August 2025
- Einlage 4.4 Lageplan Verortung Lärmschutzwände, August 2025
- Einlage 5.1 Umweltbericht - Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände Kn Raasdorf, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, August 2025
- Einlage 5.2 Lageplan Lärmschutzmaßnahmen Knoten Raasdorf, Oktober 2024 (Anmerkung: für Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025 geringfügig überarbeitet)
- Einlage 5.3 Regelquerschnitt Rampen Kn Raasdorf, Oktober 2024
- Planbeilage 2 Konsolidierter Plan maximal zulässige LKW-Fahrten pro Tag, Fachbereiche Lärm & Luftschadstoffe, Februar 2026

- Stellungnahme Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee

1.1.4 Kurzbeschreibung und Begründung der Änderung

Folgende Änderungen werden im Wesentlichen beantragt. Detaillierte Beschreibungen sind in den oben angeführten Unterlagen enthalten.

Die Projektwerbering führt in der Einlage 2.8, Umweltbericht - Anpassung Baukonzept, aus, dass es im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes der S 1 Spange Seestadt Aspern gegenüber der Einreichplanung zu relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen sowie zu Optimierungen in der Projektierung kam, welche sich in Summe auf die Massen und im Weiteren auf die erforderlichen Lkw-Fahrten auswirken. Aus diesem Grund wurde das bisherige Bau- und Massenverwertungskonzept dem derzeitigen Planungsstand (Anm.: November 2024) entsprechend aktualisiert.

Die wesentlichen Änderunge in Bezug auf die Masssen umfassen:

- Erhöhung des Oberbodenabtrags von 0,30 m auf 0,50 m auf Basis neuer Bodenaufschlüsse
- Verringerung des Oberbodenauftrags auf Dammböschungen von 0,30 m auf 0,10 m (siehe Einlage 4.1, Umweltbericht - Verringerung Oberbodenauftrag von 0,3 m auf 0,1 m auf Dämmen)
- Änderung des Oberbaues aufgrund Anpassung an den Stand der Technik (aktualisierte RVS 03.08.63) der Hauptfahrbahn von LK10 auf LK25 (+2 cm Gesamtkonstruktionsstärke bei gleichbleigender Bautype AS 1) sowie der Rampenfahrbahnen von LK4 auf LK10 (+3 cm Gesamtkonstruktionsstärke bei gleichbleigender Bautype AS 1) unter Beibehaltung der genehmigten Nivellette
- Adaptierung der Aufbaustärke der Tragschichten im Bereich des Mittelstreifens (Befahrbarkeit), um bei künftigen Sanierungen eine 4+0 Verkehrsführung zu ermöglichen
- Verringerung der Lärmschutzwallhöhe bei Aufrechterhaltung der Maßnahmenhöhe durch Erhöhung der Lärmschutzwände im KN Raasdorf (siehe Einlage 5.1, Umweltbericht - Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände KN Raasdorf)

- Berücksichtigung der geänderten Massen der verbreiterten und bereits genehmigten Grünbrücke (Objekte S1S.Ü03 & S1S.Ü04, siehe Bericht „weiterführende Unterlage, i.s.d. §24c Abs. 6 UVP-G 2000, Verbreiterung Grünbrücke - Auswirkungen“)
- Entfall der Massen aus dem Baukonzept S1 Spange aufgrund der vorzeitigen Errichtung der Gemeindestraßenteile der ASt Seestadt West (Vohabensbestandteil UVP-Projekt Stadtstraße Aspern) durch die Stadt Wien zur Herstellung einer Anbindung der Stadtstraße in die Seestadt
- Entfall der Massen aus dem Baukonzept S1 Spange durch Entfall des Objektes S1S.Ü07 (Vorhabensbestandteil UVP-Projekt Anschlussstelle Seestadt Ost der Stadt Wien) über das bereits rückgebaute Anschlussgleis GM

Weiters wird die Gesamtbauzeit der S1 Spange zur Optimierung der Bauabläufe (Glättung der Bauspitzen und Erhöhung der Ausführungsqualität) um 5 Monate verlängert. Zudem werden auch einzelne Bauphasen – ohne weitere Auswirkung auf die Gesamtbauzeit – durch die Erweiterung der Überlappungsbereiche im Rahmen vorgesehener Pufferzeiten verlängert. Die Gesamtbauzeit der S 1 Spange Seestadt Aspern beträgt nunmehr drei Jahre.

Bei der Ermittlung der externen LKW-Fahrten für den An- und -abtransport wurden die Fahrten gem. Auflage A.IV.0.7 aus dem UVP-Bescheid auf 5 Tage pro Woche (Montag bis Freitag) anstatt, wie im Bau- und Massenverwertungskonzept aus dem Jahr 2016 ursprünglich vorgesehen, auf 5,5 Tage pro Woche (Montag bis Samstag) verteilt.

Die Baustraße der S 1 Spange wird im Sinne der Staubfreihaltung befestigt ausgeführt (siehe UVP-Bescheid Auflage A.IV.4. Luftschadstoffe und Klima, Bauphase 4.1).

Für den Ein- und Ausbau der Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB besteht ein Mehrbedarf an Nachtarbeiten (siehe Einlage 3.1, Umweltbericht - Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB).

Des Weiteren haben sich die Rahmenbedingungen in Bezug auf den Massentransport bzw. auf die externen Transportrouten sowie die interne Baustellenerschließung geändert. Aufgrund des Baufortschrittes der Stadtstraße Aspern und der ASt Seestadt West können diese als alternative Zu- und Abfahrt für den Massentransport der S 1 Spange Seestadt Aspern genutzt werden. Die Eisenbahnkreuzung (EK) Cassinonestraße wurde aufgelassen, wodurch eine bislang geplante Querungsmöglichkeit der ÖBB-Strecke 117 zur Errichtung von Anlagenteilen südlich der Bahn entfällt. Dies betrifft vor allem die Objekte S 1S.Ü04

(Grünbrücke über die ÖBB Seestadt Ost) und S 1S.Ü06 (Brücke über die ÖBB ASt Seestadt Ost). Weiters steht die genehmigte Baustraße (Ostbahnbegleitstraße) zwischen Johann-Kutschera-Gasse und der Richtung Norden verlängerten Cassinonestraße aufgrund des fortschreitenden Straßenbaus in der Seestadt Aspern Nord zum Zeitpunkt der Errichtung der S 1 Spange Seestadt Aspern nicht im geplanten Umfang zur Verfügung.

Die Projektwerberin präzisiert im Schreiben vom 10.09.2025 zu der beantragten, alternativen Abwicklung des Massentransportes:

- Sofern die S1 VA1 zum Zeitpunkt der Errichtung der S1 Spange noch nicht unter Verkehr sein sollte, erfolgt die alternative Hauptzu- und -abfahrt aus Westen kommend über die Stadtstraße Aspern mittels der bereits von Seiten der Stadt Wien errichteten ASt Seestadt West.
- Es wird präzisiert, dass mit „alternativ“ eine zusätzliche, und keine die genehmigte Routenführung ersetzende Möglichkeit der Abwicklung der Massentransporte gemeint ist. Die bereits mit Bescheid vom 06.07.2018 rechtskräftig genehmigte Abwicklung des Massentransportes über die S1 VA1 bleibt somit im vollen Umfang aufrecht.
- Das mit gegenständlicher Projektänderung vorgelegte „Routenkonzept“ wurde als Grundlage für die Beurteilung der Umweltwirkungen infolge des angepassten Baukonzeptes und Massentransportes erstellt. Es wird klargestellt, dass mit der Vorlage dieses „Routenkonzeptes“ noch nicht die Nebenbestimmung 0.7 des Bescheides vom 06.07.2018 erfüllt wird. Entsprechend dieser Nebenbestimmung ist das Routenkonzept spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit Lkw der UVP-Behörde vorzulegen.

Mit Verordnung vom 24.1.2025, LGBl 61/2025 hat die Wiener Landesregierung, StF LGBl 38/2007, Teile des Landschaftsschutzgebietes Donaustadt und angrenzende Teile von Breitenlee zum Europaschutzgebiet Breitenlee erklärt. Die Projektwerberin beschreibt in einer Stellungnahme vom Juni 2026 die Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee.

1.2 Fachspezifischer Befund

Der Verkehr stellt kein Schutzgut im Sinne der UVP dar. Verkehrsbelastungszahlen sind jedoch eine wesentliche Eingangsgröße für die Fachgebiete Lärm, Luft und Erschütterungen. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Einlage 2.4 Verkehrsuntersuchung Bauphase) sind die Verkehrsstärken im Bestand und in der Prognose ermittelt und die verkehrlichen Grundlagen für die Umweltfachbereiche aufbereitet worden.

1.2.1 Referenz- und Maßnahmenplanfall der Verkehrsuntersuchung

Die verkehrlichen Grundlagen für den Bescheid des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie vom 06.07.2018 basieren auf Modellrechnungen, die in der „Einlage 2-2.1 des Einreichprojekts 2014 zur S 1 Wiener Aussenring Schnellstraße, Abschnitt Spange Seestadt Aspern vom Knoten Raasdorf bis Am Heidjöchl, Verkehrsuntersuchung, areal Consult, Juni 2016“ dokumentiert sind. In dieser Untersuchung wurde für das Bestandsmodell das Basisjahr 2012 verwendet und weitere Referenzmodelle für die Jahre 2019, 2024/25 und 2030 aufgebaut. Neben einer Fortschreibung der Strukturdaten wie Einwohner und Motorisierungsgrade unterscheiden sich die Referenzmodelle auch in den Ausbaustufen weitere Straßenbauprojekte der S1 Wiener Aussenring Schnellstraße. In allen untersuchten Szenarien wurde eine zeitlich parallel laufende Inbetriebnahme der gegenständlichen S1 Wiener Aussenring Schnellstraße Abschnitt Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern) und dem UVP Projekt Stadtstrasse Aspern unterstellt. Ferner wurde davon ausgegangen, dass die Trasse der S1 Abschnitt Süßenbrunn - Knoten Raasdorf in der Bauphase bereits genutzt werden kann.

Aufgrund abweichender zeitlicher Abläufe haben sich die Rahmenbedingungen geändert, die zu einer verkehrlich relevanten Änderung des Baukonzepts und des Massentransports über externe Transportrouten führt. Für diese Änderungen während der Bausphase wurden eine eigene Verkehrsuntersuchung vorgelegt (Einlage 2. Verkehrsuntersuchung Bauphase - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025). Diese Verkehrsuntersuchung verwendet als Analysejahr das Jahr 2022 und unter Berücksichtigung zeitgleicher Infrastrukturprojekte sowie zeitlich und verkehrspolitisch geänderter Rahmenbedingungen den Prognosezeitpunkt 2030. Entgegen den im UVP-Bescheid entscheidenden Maßnahmenplanfällen geht die Projektwerberin in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung davon aus, dass im Prognosejahr 2030 weder der

Abschnitt S1 Süßenbrunn - ASt. Groß-Enzersdorf (VA1) noch der Abschnitt S1 ASt. Groß-Enzersdorf - KN Schwechat (VA2) realisiert ist. Zusätzliche Grundbelastungen, die durch den Bau oder Betrieb neuer Wohn- und Gewerbenutzungen im Umfeld entstehen wurden in ihrer kumulierenden Wirkung berücksichtigt. Gegenüber den Planungen, die dem UVP-Bescheid von 6. Juni 2018 zugrunde lagen, fallen die prognostizierten Kfz-Belastungen im Untersuchungsraum für das Jahr 2030 geringer aus, da verkehrspolitische Maßnahmen wie Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (z.B. Klimaticket) bei gleichzeitigen Push-Maßnahmen (z.B. Ausweitung des Parkraummanagements in Wien) Verlagerungs-wirkungen zeigen.

Für den Maßnahmenplanfall P1 wurden für das Prognosejahr 2030 zusätzlich die Baustellenverkehre der gegenständlichen S1 Spange Seestadt Aspern und Baustellenverkehre der beiden Kontextprojekte (S1 Verwirklichungsabschnitt 1 / KN Süßenbrunn – ASt. Groß-Enzersdorf und S1 Verwirklichungsabschnitt 2 / ASt. Groß-Enzersdorf – KN Schwechat) berücksichtigt.

1.2.2 Kennwerte für andere Fachgebiete

Bei dem verwendeten Verkehrsnachfragemodell der Verkehrsuntersuchung handelt es sich um ein Werktagsmodell, so dass alle Verkehrsbelastungen als DTVw-Werte angegeben werden. Da die Lärmberechnungen gemäß RVS 04.02.11 auf jährlichen Tagesmittelwerten aufbauen, ist eine Umrechnung auf den JDTV notwendig. Die Umrechnung war Bestandteil der Verkehrsuntersuchung. In den Tabellen 7-9 und 7-10 werden die Umrechnungsfaktoren nach Straßenkategorie getrennt für das Stadtgebiet Wien sowie Niederösterreich aufgelistet.

In der Verkehrsuntersuchung werden die Verkehrsbelastungen getrennt in zwei Fahrzeugkategorien (Pkw-ähnliche und Lkw-ähnliche Fahrzeuge) ausgewiesen. Die Lärmberechnung erfolgt neben Pkw mit einer weiteren Unterteilung in leichte und schwere Lkw sowie Zweiräder. Die Anteile der Fahrzeugklassen erfolgt anhand repräsentativer Querschnittszählungen. Insgesamt wurden knapp 100 Dauerzählstellen oder Kurzzeitzählungen aus den Jahren 2019 bis 2022 ausgewertet, um einen repräsentativen Aufteilungsschlüssel in Fahrzeugklassen getrennt nach Straßentyp zu finden. Die Faktoren für die Fahrzeugklassen sind in der Tab 7-7 für Wien und Tab 7-8 für Niederösterreich aufgeführt.

Weiterhin erfolgt die Lärmberechnung getrennt für die Tages-, Abend- und Nachstunden; In der Verkehrsuntersuchung wurden für den Untersuchungsraum repräsentative Multiplikationsfaktoren (kl-Faktoren) für die zeitliche Aufteilung ebenfalls aus einer Auswertung der repräsentativen Querschnittszählungen gewonnen (Tab 7-11 u. Tab 7-12). Gegenüber den Einreichunterlagen aus dem Jahr 2016 zeigen sich leichte Anteilsgewinne in den Abend- und Nachtstunden.

Die Annahmen, Anwendungen und Auswertungen des aktualisierten Verkehrsmodells mit dem Analysejahr 2022 und dem Prognosejahr 2030 sind plausibel und nachvollziehbar dokumentiert. Ebenfalls sind die aus dem Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsbelastungszahlen mit Hilfe plausibler und nachvollziehbarer Multiplikations-faktoren so aufbereitet worden, dass die modifizierten Verkehrsbelastungen richtlinienkonform als Eingangsgrößen für Umweltwirkungsberechnungen verwendet werden können.

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

Gegenüber der bisherigen UVE wurde das Routenkonzept während der Bauabwicklung geändert und präzisiert. Die entsprechenden Lkw-Zahlen wurden geprüft. Die Lkw-Zahlen während der Bauphase sowie die ermittelten Grundbelastungen des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsraum sind nachvollziehbar und plausibel. Die Verkehrsbelastungszahlen selbst stellen keinen Bewertungsgegenstand der Umweltauswirkungen dar. Sie sind lediglich eine wichtige Grundvoraussetzung für die Umweltauswirkungen Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen. Die Prüfung dieser Umweltauswirkungen erfolgt in den jeweiligen Fachgutachten.

2 Beantwortung der Behördenfragen

2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen

Widersprechen die beantragten Änderungen (§24g Abs. 1 UVP-G 2000) den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000?

Inwieweit werden durch die gegenständlichen Projektänderungen die Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. die integrative Betrachtung des Projektes berührt? Können mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut aufgrund konkreter Prüfung verbunden sein?

2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Laut BStG §7 (1971) ist bei Bundesstraßen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit zu achten. Da keine Änderungen zum genehmigten Vorhaben während der Betriebsphase auftreten, entfällt ein entsprechender Nachweis. Die verkehrliche Beurteilung für den Zeitraum der Bauphase erfolgt in Abschnitt 2.3.

Die aus den zusätzlichen Verkehrsbelastungen gemäß alternativem Routenkonzept resultierenden Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet Breitenlee werden in den immissionstechnischen Fachbereichen bewertet.

2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien

Die Unterlagen sind dahingehend zu prüfen, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden und es ist eine dementsprechende Stellungnahme abzugeben.

2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Im Fachbereich Verkehr treten keine Irrelevanzkriterien auf, so dass eine gesonderte Betrachtung entfällt.

2.3 Verkehr

Kommt es auf Grund der gegenständlichen Projektabweichungen zur Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes während des Baus? Sind die angestrebten Maßnahmen aus Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend? Kommt es zu Verkehrssteigerungen während des Baus, die besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen im bestehenden Verkehrswegenetz erfordern?

2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

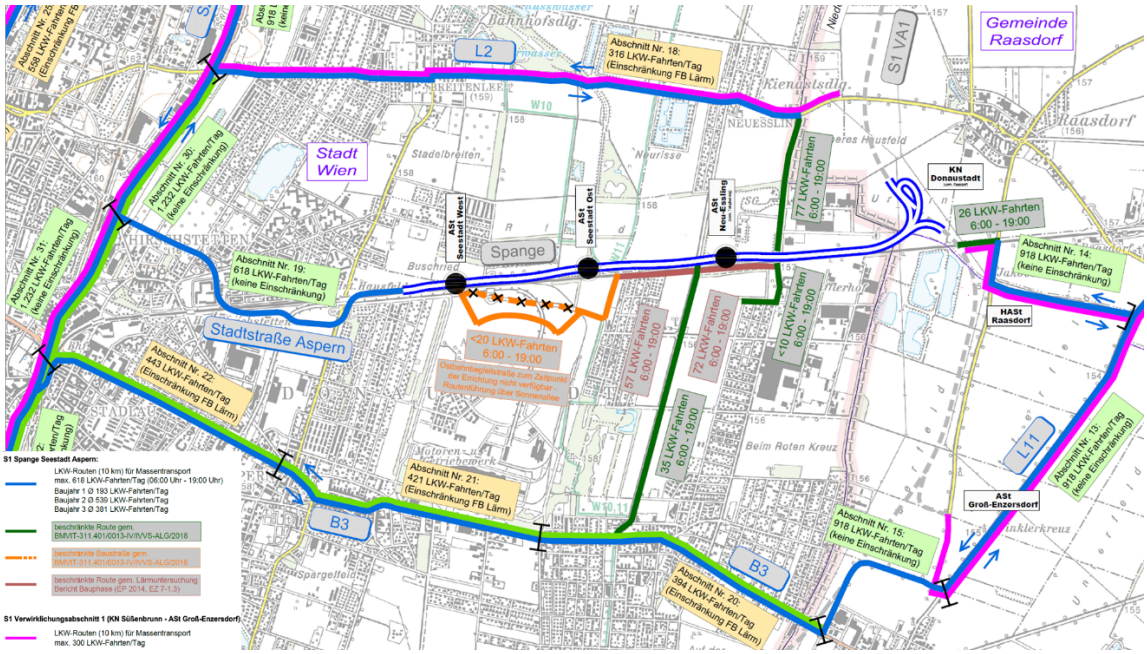
Relevanter Bestandteil der beantragten Projektänderung für den Fachbereich Verkehr ist eine Änderung des Baukonzepts. Neben Massenänderungen wird ein alternatives Routenkonzept vorgeschlagen. Änderungen der Routenführung von Baustellenverkehren haben naturgemäß Auswirkungen auf das öffentliche Straßennetz. Das vorliegende alternative Routenkonzept sieht sowohl eine östliche Baustellenzufahrt über die S1 bzw. Baustraße der S1 als auch eine Zufahrt von Westen über die Stadtstraße Aspern vor, sofern die S1 im Abschnitt Süßenbrunn - AST Groß Enzersdorf noch nicht unter Verkehr ist. In dem alternativen Routenkonzept soll die Zufahrt zur Baustelle von der Stadtstraße Aspern über die von Seiten der Stadt Wien errichtete ASt Seestadt West erfolgen.

Laut Beilage 2-1 Anpassung Baukonzept wird an den verkehrsintensivsten Bautagen im dritten Baujahr über fünf Monate mit täglich 618 externen Lkw-Zu- und Abfahrten gerechnet. Auf der östlichen Zufahrt sind im Kontextprojekt S1 Verwirklungsabschnitt 1 zusätzlich bis zu 300 Lkw/Tag angegeben. Für das Jahr 2030 wird auf der Stadtstraße (AST Seestadt West) eine werktäglichen Querschnittsbelastung von 18.040 Kfz davon 880 Lkw prognostiziert. Selbst wenn alle Fahrten über die Stadtraße Aspern geführt werden, handelt es sich zwar um eine spürbare aber in Bezug auf die Gesamtverkehrsbelastung der Stadtstrasse Aspern vertretbare zusätzliche Verkehrsmenge. Aus verkehrlicher Sicht ist keine Beschränkung der Lkw-Fahrten auf die Stadtstraße Aspern vorzusehen. Aufgrund der insgesamt hohen Verkehrsbelastung in der Donaustadt und auf der A23 ist jedoch ein Transport über die S1 zu bevorzugen, zumal viele Fahrten zu den nordöstlich zur S1 Spange Aspern gelegenen Schotterabbaugebieten in der Gemeinde Markgrafneusiedl führen.

In der Abbildung 1 sind die maximal möglichen baustellenbedingten externen Lkw-Fahrten als Querschnittswerte für einzelne Straßenquerschnitte aufgeführt unter der Annahme, dass das alternative Routenkonzept umgesetzt wird. Durch dieses alternative

Routenkonzept werden allerdings noch nicht die Anforderungen eines Routenkonzepts gemäß Nebenbestimmung 0.7 des Bescheides vom 06.07.2018 vollständig erfüllt.

Abbildung 1 Alternatives Routenkonzept der Projektwerberin; Quelle: Ausschnitt Planbeilage 2



In dem UVP-Bescheid vom 6. Juli 2018 wird als eine Maßnahme die Anzahl der Zufahrten von Baustellenfahrzeugen in das nachgeordnete öffentliche Straßennetz beschränkt (A.IV Nebenbestimmung 0.7). Auch bei der alternativen Baustellenabwicklung über die Stadtstraße Aspern sollen diese Beschränkungen weiter Gültigkeit besitzen. Es gelten weiterhin die Beschränkungen:

- Schafflerhofstraße Nord (nördlich der Trasse S1 Spange): 77 Lkw-Fahrten im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr,
- Telephonweg Süd (südlich der Trasse S1 Spange): 35 Lkw-Fahrten im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr,
- Teiläckerstraße – Schafflerhofstraße Süd (südlich der Trasse S1 Spange): < 10 Lkw-Fahrten im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr,
- Wirtschaftsweg am östlichen Ende der Trasse: 26 Lkw-Fahrten im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr,

- Baustraße (Ostbahnbegleitstraße – verlängerte Cassinonestraße): < 20 Lkw-Fahrten im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr unabhängig von einer Weiterführung der Verkehre westlich über die Ostbahnbegleitstraße oder die Sonnenallee

Mit der Nebenbestimmung 1.15 A.IV.1 des Bescheids vom 06.07.2018 (1.5) wird ein Monitoring der Lkw Ein- und Ausfahrten in das öffentliche Straßennet gefordert: Um die Einhaltung der Beschränkung der baustellenbedingten Lkw-Verkehre aus Maßnahme 0.7 zu gewährleisten, muss der Schwerverkehr gezählt werden. Dazu sind die beiden Baustellenzufahrten a) Wirtschaftsweg entlang der Bahntrasse und b) Cassinonestraße im Bereich des Wirtschaftsweges mit automatischen Zähleinrichtungen mit Pkw/Lkw-Unterscheidung auszustatten. Diese Nebenbestimmung hat auch bei einem geänderten Routenkonzept ihre volle Gültigkeit. Es wird weiterhin auf die Forderungen aus den Teilgutachten Luft und Lärm verwiesen, in denen die maximal zulässigen Lkw-Fahrten auf die 5 Werktage (Mo bis Fr) beschränkt sind. Zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Verkehrssicherheit ist durch die gegenständlichen Projektabweichungen nicht beeinträchtigt, da die externen Baustellenverkehre über die von der Stadt Wien errichteten Rampen der Anschlussstelle Seestadt West zufriedenstellend in das öffentliche Straßennetz überführt werden können. Durch die Projektabweichung kommt es zwar zu Verkehrssteigerungen auf der Stadtstraße; diese Steigerungen sind aber akzeptabel und benötigen keiner zusätzlichen baulichen oder organisatorischen Änderungen.

2.4 Ergänzung UVP-Teilgutachten

Für den Fall, dass mit den eingereichten Projektänderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten, ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen.

Sind im Zuge der Begutachtung Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 6.7.2018 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 4.8.2020 abzuändern oder sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben, so ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die von der ASFINAG beantragte Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Anpassung des Baukonzepts führt zwar zu Veränderungen in den Lkw-Fahrten während der Bauphase. Die Änderungen fallen jedoch im Vergleich zu den sonstigen Verkehren im Umfeld des Baugebiets so gering aus, dass eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens 01 Verkehr nicht erforderlich ist.

2.5 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

Es sind die von den beantragten Projektänderungen möglicherweise betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen festzustellen.

2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Aus der Prüfung hinsichtlich des Fachbereichs Verkehr konnte keine Betroffenheit von Nachbarn oder Nachbarinnen festgestellt werden.

2.6 Weitere Genehmigungstatbestände

Es ist zu prüfen, ob weitere (materienrechtliche) Genehmigungstatbestände durch die Projektänderung ausgelöst werden.

2.6.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Aus der Prüfung hinsichtlich des Fachbereichs Verkehr ergeben sich keine weiteren Genehmigungstatbestände.

Graz, im August 2026 Martin Fellendorf

SIGNATURINFORMATIONEN	**Unterzeichner**	Martin Fellendorf
	Datum/Zeit-UTC	2026-10-21T11:04:12+02:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at
Hinweis	Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Alternatives Routenkonzept der Projektwerberin; Quelle: Ausschnitt Planbeilage 2 14